

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Hamilton siegt beim GP Singapur

Super-GAU für Ferrari

NR. 40 / 20. SEPTEMBER 2017



IndyCar-Finale in Sonoma

**Josef Newgarden
erst Champion**

Blancpain GT Sprint Cup

**Drama im Finale
am Nürburgring**

Deutschland € 2,20

A € 2,40 · CH sfr 3,50 · I € 2,90

B, NL, LUX € 2,60 · E € 2,90



Motobike-WM in Portimão

**Jonathan Rea sorgt
für klare Verhältnisse**



Dominique Aegerter im Interview

**MotoGP bald mit zwei
Schweizer Piloten?**



Sportwagen-WM in Austin

**Porsche zum dritten
Mal mit Stallregie**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Analyse des Ferrari-Debakels in Singapur S. 4
- Formel 1** Umfassende Statistik zum Singapur-Rennen S. 6
- Formel 1** Ist die WM nach dem Vettel-Crash entschieden? S. 8
- Formel 1** GP Singapur: Aus dem Fahrerlager, Kommentar S. 10
- Formelsport** Wie Newgarden den IndyCar-Titel einfuhr S. 12
- Formelsport** Die heißesten News aus der Königsklasse S. 14
- Sportwagen** Blancpain-Sprint-Finale am Nürburgring S. 16
- Sportwagen-WM** Porsche und Ferrari feiern Austin-Siege S. 18
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenwelt S. 22
- Rallycross-WM** Kristoffersson in Lettland schon Champion S. 24
- Rallyesport** Das Neueste aus Rallye-WM und Co. S. 25
- Tourenwagen** Pläne von FIA und DTM, Interview Thed Björk S. 26
- Tourenwagen** ADAC TCR Germany und weitere News S. 28

Motorrad:

- Motorrad-WM** Interview mit Dominique Aegerter S. 30
- Motorrad-WM** Die aktuellsten News, Vorschau Aragón S. 32
- Superbike-WM** Rea in Portimão mit einem Doppelsieg S. 36
- Motorradsport** Moto2-EM und Moto3-Junior-WM S. 36
- Endurance-WM** 24h-Rennen „Bol d'Or“ in Paul Ricard S. 38
- Motorrad-News** Moto America und British Superbike S. 40
- Offroad** Speedway-DM und Enduro-DM S. 41
- Motocross-WM** Finale in Frankreich, Jonass MX2-Champ S. 42

Leserservice:

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

20

Sportwagen-WM Austin GT-Klasse:
Ferrari bringt Spannung ins Spiel



40

Motocross-WM in Frankreich:
Schlamm-schlacht beim Saisonfinale



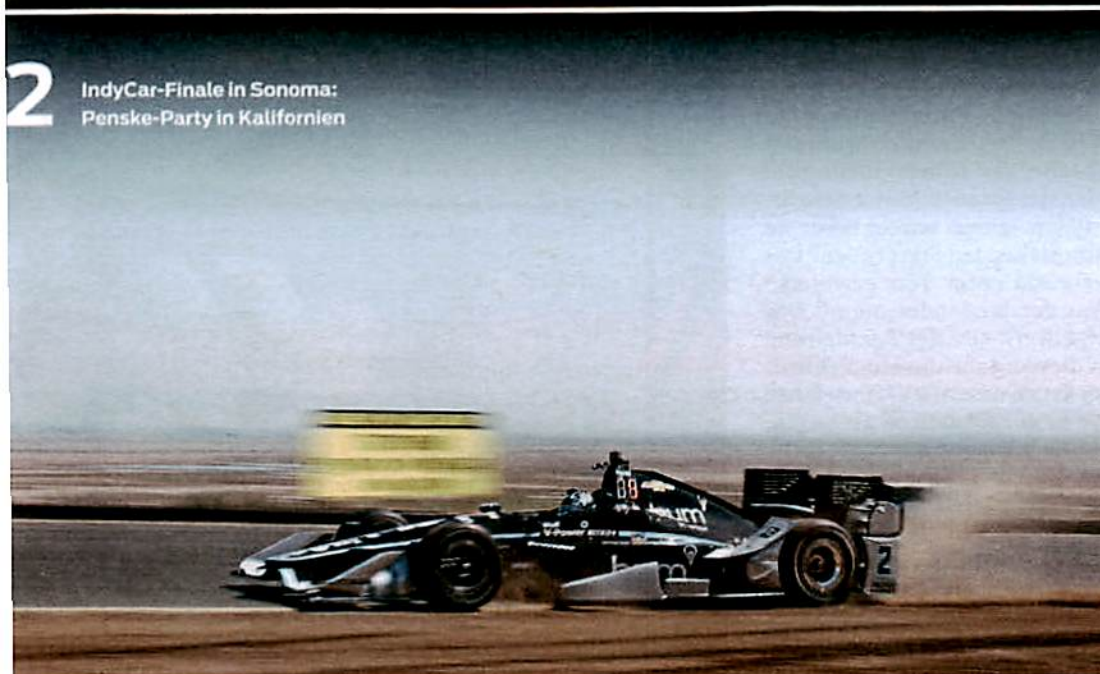
16

Blancpain Sprint Cup Nürburgring:
Titel-Drama in den letzten Runden





4 Rallycross-WM in Lettland:
Kristoffersson dominiert weiter



2 IndyCar-Finale in Sonoma:
Penske-Party in Kalifornien

FI-FAHRERKARUSSELL
Nachdem der Wechsel von Carlos Sainz zu Renault bestätigt ist, gibt es nur noch bei drei Teams offene Plätze für die Saison 2018. Wir verraten wo. Und welche Piloten dafür infrage kommen.
Seite 14

DPI-RENNER IN LE MANS?
Ford und Lamborghini könnten sich einen Einsatz von DPI-Rennwagen beim 24h-Rennen in Le Mans vorstellen. Doch der ACO will von der IMSA-Technik immer noch nichts wissen.
Seite 22

DTM-GEWICHTE VOM TISCH
Der Streit um die sogenannten Performance-Gewichte in der DTM ist endlich beendet. Der bei den Fans so ungeliebte Zusatzballast wird abgeschafft. Die Entscheidung fiel den Herstellern aber nicht leicht.
Seite 29

Hamiltons perfek

Lewis Hamilton flog in Singapur erst über den nassen, dann über den trockenen Asphalt. WM-Rivale Sebastian Vettel war dagegen mit Max Verstappen und Kimi Räikkönen in eine Startkollision verwickelt.

Von: **Andreas Haupt**

Wer war schuld am Startunfall?

Für Sebastian Vettel, Max Verstappen und Kimi Räikkönen endete das Nachtrennen bereits in der ersten Runde. Vettel kam mit durchdrehenden Rädern aus der nassen Startbox und versuchte, Verstappen auf der Innenseite den Weg abzuschneiden.

Räikkönen wiederum erwischte einen Raketenstart und setzte sich links neben den Red Bull. Die beiden Ferrari quetschten Verstappen ein. Es folgte ein Zusammenprall zwischen Verstappen und Räikkönen. Der Finne torpedierte in der Folge Vettel und riss zusammen mit Verstappen in der ersten Kurve noch den McLaren von Fernando Alonso aus dem Rennen. Vettel drehte sich mit seinem beschädigten Ferrari auf dem Weg zur Kurve vier in die Streckenbegrenzung. Drei Topautos waren raus.

Die Sportkommissare hatten viel Arbeit vor sich. Sie studierten dutzende Male das Videomaterial. Sie bezogen alle Perspektiven in die Unfall-Analyse ein und sprachen mit den drei Fahrern. Die Schiedsrichter kamen zu dem Schluss, dass man keinem die ganze Schuld geben könne. Sie entschieden auf Rennunfall. Experten und ehemalige Rennfahrer nahmen am ehesten Vettel in die Pflicht. „Seb hat am stärksten die Spur gewechselt. Aber unter der Voraussetzung, dass er nur Verstappen sehen konnte, war es eine normale Verteidigung“, so Ex-Teamkollege Mark Webber. Martin Brundle befand: „Unter dem Strich war es ein typischer Startunfall. Wenn man eine Schuld verteilen will, dann trifft sie Vettel. Es macht keinen Sinn, so stark nach links

zu ziehen. Selbst dann nicht, wenn Kimi gar nicht da gewesen wäre. Das Risiko, dass er Max dabei trifft, ist einfach zu groß. Er weiß doch, dass Verstappen immer dagegenhält. Max kann gar nichts dafür.“ Damon Hill, Weltmeister von 1996, teilt Brundles Meinung: „Seb hat die Situation falsch eingeschätzt. Er muss an die WM denken, nicht an seine Position in der ersten Kurve.“

War der stehende Start richtig?

Zum ersten Mal suchte Regen das Singapur-Rennen heim. Die Fahrer hatten bisher noch keine Runde auf nassem Asphalt auf dem Marina Bay Street Circuit gedreht. Trotzdem entschied Rennleiter Charlie Whiting, den Grand Prix mit einem ganz gewöhnlichen Start aufzunehmen.

Sowohl Sieger Lewis Hamilton als auch Daniel Ricciardo und Valtteri Bottas beurteilten die Entscheidung als richtig. „In der Startaufstellung war es nicht so nass“, meinte Hamilton. „Mit einem fliegenden Start wäre die Kollision wahrscheinlich nicht passiert“, sagte Ricciardo. „Aber so etwas geschieht nun mal in einem Rennen. Die Verhältnisse waren für alle in Ordnung.“ Der Australier und Bottas freuten sich im Nachgang über ihren durchschnittlichen Start. „So konnten wir von hinten anschauen, was die vorne treiben und allen Trümmerteilen und Autos entkommen.“

Renaults Einsatzleiter Alan Permane warf ein: „Warum hat Charlie die Fahrer nicht drei oder vier Runden hinter dem Safety Car fahren lassen, bevor sie zum stehenden Start rollen? Das wäre ein guter Test gewesen.“ Was der Engländer meint: Das Regelwerk gibt der Rennleitung in diesem Jahr die Möglichkeit, bei Regen das Safety Car so lange vor dem Feld fahren zu lassen, bis die Bedingungen nicht mehr gefährlich sind, und dann stehend zu starten. Früher war in diesem Fall ein fliegender Start Pflicht. Die neue Prozedur wurde in der Formel 1 noch nie ausgeführt und hätte in Singapur laut Permane geübt werden können. FIA-Technikleiter Marcia

Räikkönen und Verstappen stranden mit demolierten Autos in der Auslaufzone der ersten Kurve. Vettel kommt nur unwesentlich weiter



Meister der Nacht: Hamilton freut sich über den siebten Sieg. Bottas über Rang 3. Ricciardo wird zum dritten Mal in Folge Zweiter in Singapur.

Die Nachtfahrt



Budkowski erklärt, warum man darauf verzichtete: „Wir haben das bereits in Monza mit der Formel 2 im ersten Rennen durchexerziert. Da haben wir gesehen, dass unser Ablauf funktioniert. Und ohnehin gilt die Regel nur, wenn alle dazu verpflichtet sind, auf Vollregenreifen zu fahren. Das war nicht der Fall.“

Wieso war Mercedes so schnell?

Eigentlich war Mercedes nur die dritte Kraft hinter Ferrari und Red Bull. Nach dem Qualifying ging es für die Silberpfeile eigentlich nur um Schadensbegrenzung. Hamilton sollte so wenige Punkte wie irgend möglich auf Vettel verlieren. Das Team wünschte sich Regen oder zumindest Mischbedingungen. Das Schicksal spielte Mercedes in die Karten. „Ich wusste, dass bei diesen Bedingungen alles neu gemischt wird. Das ist wie ein Reset. Als Fahrer kann man bei diesen Verhältnissen einen Unterschied machen“, sagte Hamilton. Die Zwischenfälle in der Startrunde spielten ihm alle Trümpfe zu. Der WM-Führende kam bestens mit den Intermediate-Reifen zurecht: „Selbst in der Runde vor dem Wechsel lieferten sie immer noch genügend Grip.“

Dass er ein Ass auf feuchter Straße ist, bewies Hamilton durch die Bank weg in seiner Karriere, zuletzt im Qualifying zum GP Italien. In Singapur erlaubte er sich trotz des angeschlagenen Tempos keinen Fehler auf den glitschigen weißen und dunklen Straßenmarkierungen.

Egal ob auf Intermediates oder später auf den Ultrasoftreifen: Hamilton zog Ricciardo beim Restart wieder und wieder davon. Auf Slicks half die grüne Strecke, der Regen hatte sämtlichen Grip weggespült. „Da sind unsere Autos immer besonders gut“, sagt man bei Mercedes. Man sah es an Valtteri Bottas, der plötzlich auftaute.

Was bremste Red Bull und Ricciardo?

Die Mercedes-Stärke war aber auch auf einen schwächelnden

Red Bull zurückzuführen. Auf trockener Bahn war von der Longrun-Geschwindigkeit des RB13 aus dem Freitagstraining nichts mehr zu sehen. Das hatte seine Gründe. Es gab ein Problem mit dem Getriebe, das Öl verlor. „Das Team wies mich schon sehr früh im Rennen an, die Gänge nicht mehr auszureihen, sondern früh hochzuschalten“, erläuterte Ricciardo. Es gab aber, noch ein weiteres Problem, wie die Mercedes-Ingenieure berichteten: „Wir hörten im Boxenfunk, dass Ricciardo auch Schwierigkeiten mit den Bremsen hatte.“

Was war die Mercedes-Taktik?

Rund 20 Minuten vor Rennende wiesen die Mercedes-Taktiker ihren führenden Schützling an, nicht ganz so schnell zu fahren: „Er hat uns ein bisschen zu wörtlich genommen. Hamilton klagte, dass er die Strategie nicht verstehe und sich unwohl fühle. Er nahm wieder Tempo auf. Allerdings holte er nicht alles aus seinem W08 heraus.“ Weil es die Strategie so wollten. Innerhalb einer Runde verlor Hamilton zweieinhalb Sekunden auf Ricciardo.

Sie erklären die Hintergründe: „Wir wollten nicht, dass die Abstände im Feld zu groß werden. Ansonsten hätte uns ein weiteres Safety Car in Schwierigkeiten bringen können. Dann hätte Ricciardo nämlich einen weiteren Stopp machen und uns zum Schluss mit frischen Reifen angreifen können. Ein solches Szenario wollten wir unbedingt ausschließen. Wir sahen etwas Ähnliches bereits in der zweiten Safety-Car-Phase. Da konnte Ricciardo ohne Verlust die Intermediates tauschen. Als Führender bist du gezwungen, draußen zu bleiben. Wenn du reinkommst, bleibt dein Hintermann auf der Strecke.“

Warum schied Hülkenberg aus?

Nico Hülkenberg fiel auf Platz 4 liegend aus. „Ein Ölleck im Motor“, bedauerte Permane. „Wir hätten den Platz locker gehalten.“ Ein Podest hielt man bei Renault für unmöglich: „Mercedes und Red Bull waren zu schnell für uns.“ ■

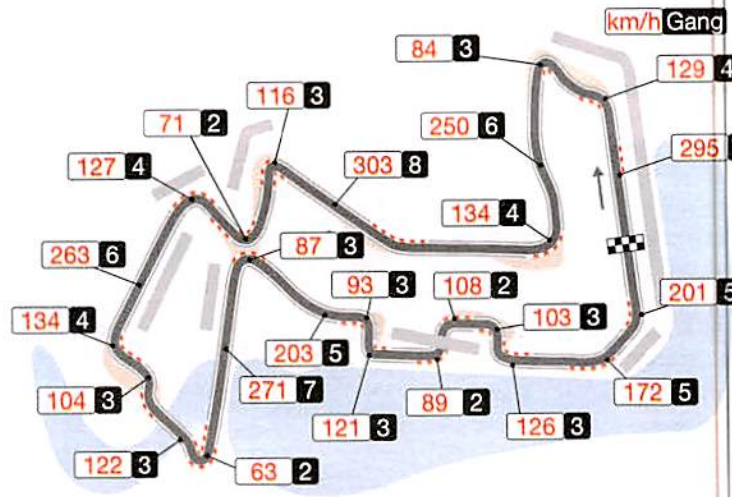
WILHELM

WILHELM

GP SINGAPUR: 14. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,065 km**
 Runden: **58**
 Distanz: **293,633 km**
 Zuschauer: **85 000**
 Wetter: **28 Grad**
 Topspeed Qualifikation: **317,6 km/h (Hamilton)**
 Topspeed Rennen: **320,5 km/h (Pérez)**
 Gangwechsel/Runde: **56**
 Vollgasanteil: **60% (640 m = 9,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,32 Liter**
 Führungswechsel: **0**



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer	Zeit
1.	Sebastian Vettel, D	5	Ferrari, 1.39,491 min
2.	Max Verstappen, NL	33	Red Bull-Renault, 1.39,814 min
3.	Daniel Ricciardo, AUS	3	Red Bull-Renault, 1.39,840 min
4.	Kimi Räikkönen, FIN	7	Ferrari, 1.37,833 min
5.	Lewis Hamilton, GB	44	Mercedes, 1.40,126 min
6.	Valtteri Bottas, FIN	5	Mercedes, 1.40,810 min
7.	Nico Hülkenberg, D	27	Renault, 1.41,013 min
8.	Fernando Alonso, E	14	McLaren-Honda, 1.41,179 min
9.	Stoffel Vandoorne, B	2	McLaren-Honda, 1.41,398 min
10.	Carlos Sainz, E	55	Toro Rosso-Renault, 1.42,056 min
11.	Jolyon Palmer, GB	30	Renault, 1.42,107 min
12.	Sergio Pérez, MEX	11	Force India-Mercedes, 1.42,246 min
13.	Daniil Kvyat, RUS	26	Toro Rosso-Renault, 1.42,338 min
14.	Esteban Ocon, F	31	Force India-Mercedes, 1.42,760 min
15.	Romain Grosjean, E	8	HaasFI-Ferrari, 1.43,883 min
16.	Kevin Magnussen, DK	20	HaasFI-Ferrari, 1.43,756 min
17.	Felipe Massa, BR	19	Williams-Mercedes, 1.44,014 min
18.	Lance Stroll, CDN	18	Williams-Mercedes, 1.44,728 min
19.	Pascal Wehrlein, D	94	Sauber-Ferrari, 1.45,059 min
20.	Marcus Ericsson, S ¹⁾	9	Sauber-Ferrari, 1.45,570 min

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Hamilton	58/58 ²⁾	2:03.23,544 min = 142,780 km/h	I/us	1 (28,466 s)	1:45,008 min
2. Ricciardo	58	+ 4,507 s	I/I/us	2 (58,776 s)	1:45,301 min
3. Bottas	58	+ 8,800 s	I/s	1 (29,089 s)	1:45,405 min
4. Sainz	58	+ 22,822 s	I/ss	1 (30,093 s)	1:46,537 min
5. Pérez	58	+ 25,359 s	R/I/us	2 (59,314 s)	1:46,731 min
6. Palmer	58	+ 27,259 s	R/I/us	2 (1:00,188 min)	1:46,722 min
7. Vandoorne	58	+ 30,388 s	R/I/us	2 (1:06,528 min)	1:46,722 min
8. Stroll	58	+ 41,696 s	I/us	1 (29,412 s)	1:47,512 min
9. Grosjean	58	+ 43,282 s	I/us	1 (29,049 s)	1:47,637 min
10. Ocon	58	+ 44,795 s	R/I/us/us	3 (1:29,643 min)	1:47,677 min
11. Massa	58	+ 46,536 s	R/I/us/us	3 (1:29,404 min)	1:47,055 min
12. Wehrlein	56	-	R/R/I/us/us	4 (2:18,172 min)	1:49,061 min
13. Magnussen	50	MGU-K (P 12)	R/I/us/us	-	1:47,585 min
14. Hülkenberg	48	Ölleck (P10)	R/I/us/us	-	1:48,011 min
15. Ericsson	35	Unfall (P14)	R/R/I/s/us	-	1:52,496 min
16. Kvyat	10	Unfall (P11)	I	-	2:10,512 min
17. Alonso	8	Aufgabe (P 17)	R	-	2:13,579 min
18. Vettel	0	Unfall (P)	I	-	-
19. Verstappen	0	Unfall (P3)	I	-	-
20. Räikkönen	0	Unfall (P2)	I	-	-

FAHRER-WM

1. Hamilton	7*	263 Punkte
2. Vettel	4	235 Punkte
3. Bottas	2	212 Punkte
4. Ricciardo	1	162 Punkte
5. Räikkönen		138 Punkte
6. Verstappen		68 Punkte
7. Pérez		68 Punkte
8. Ocon		56 Punkte
9. Sainz		48 Punkte
10. Hülkenberg		34 Punkte
11. Massa		31 Punkte
12. Stroll		28 Punkte
13. Grosjean		26 Punkte
14. Magnussen		11 Punkte
15. Alonso		10 Punkte
16. Palmer		8 Punkte
17. Vandoorne		7 Punkte
18. Wehrlein		5 Punkte
19. Kvyat		4 Punkte

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 Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	9:5
Vettel – Räikkönen	10:4
Ricciardo – Verstappen	4:10
Alonso – Vandoorne	11:2
Vandoorne – Button	1:0
Massa – Stroll	10:3
Stroll – Di Resta	1:0
Pérez – Ocon	11:3
Sainz – Kvyat	8:6
Grosjean – Magnussen	9:5
Hülkenberg – Palmer	12:1
Ericsson – Wehrlein	4:8
Ericsson – Giovinazzi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	9*	475 Punkte
2. Ferrari	4	373 Punkte
3. Red Bull-Renault	1	230 Punkte
4. Force India-Mercedes		124 Punkte
5. Williams-Mercedes		59 Punkte
6. Toro Rosso-Renault		52 Punkte
7. Renault		42 Punkte
8. HaasFI-Ferrari		37 Punkte
9. McLaren-Honda		17 Punkte
10. Sauber-Ferrari		5 Punkte



Video: Die Diskussion nach dem Rennen

1) 5 Plätze zurück wegen Getriebewechsel
 Startnummer

* Anzahl Siege

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Daniel Ricciardo	Red Bull	1:42,489 h	21
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,109 s	21
3. Max Verstappen	Red Bull	+0,121 s	23
4. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,415 s	27
5. Sergio Pérez	Force India	+0,934 s	25
6. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,945 s	27
7. Kimi Räikkönen	Ferrari	+1,245 s	25
8. Fernando Alonso	McLaren	+1,270 s	19
9. Nico Hülkenberg	Renault	+1,612 s	24
10. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+1,731 s	25
11. Stoffel Vandoorne	McLaren	+1,851 s	25
12. Jolyon Palmer	Renault	+2,472 s	25
13. Esteban Ocon	Force India	+2,564 s	25
14. Felipe Massa	Williams	+2,595 s	27
15. Romain Grosjean	Haas F1	+3,967 s	20
16. Antonio Giovinazzi	Haas F1	+4,293 s	27
17. Lance Stroll	Williams	+4,701 s	11
18. Sean Gelael	Toro Rosso	+5,081 s	26
19. Marcus Ericsson	Sauber	+5,210 s	23
20. Pascal Wehrlein	Sauber	+5,397 s	24

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1:41,829 h	11
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,072 s	13
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,142 s	16
4. Fernando Alonso	McLaren	+0,554 s	11
5. Stoffel Vandoorne	McLaren	+0,610 s	13
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0,688 s	11
7. Nico Hülkenberg	Renault	+0,720 s	10
8. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,763 s	16
9. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,879 s	16
10. Sergio Pérez	Force India	+1,181 s	14
11. Esteban Ocon	Force India	+1,280 s	15
12. Carlos Sainz	Toro Rosso	+1,527 s	17
13. Jolyon Palmer	Renault	+1,539 s	11
14. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+1,745 s	17
15. Felipe Massa	Williams	+1,895 s	17
16. Kevin Magnussen	Haas F1	+2,212 s	16
17. Lance Stroll	Williams	+2,394 s	18
18. Romain Grosjean	Haas F1	+2,466 s	16
19. Pascal Wehrlein	Sauber	+3,931 s	15
20. Marcus Ericsson	Sauber	+4,510 s	7

ZITAT DES RENNENS

SEBASTIAN VETTEL MUSS NICHT SO VIEL NACH LINKS ZIEHEN, AUCH WENN ICH EINEN BESSEREN START HATTE. KIMI HATTE DEN BESTEN ÜBERSICHT. HÄTTE ER NICHT NACH RECHTS GEBOGEN, WÄRE NICHTS VERLOREN. SEBASTIAN VETTEL MUSS NICHT SO VIEL NACH LINKS ZIEHEN, AUCH WENN ICH EINEN BESSEREN START HATTE. KIMI HATTE DEN BESTEN ÜBERSICHT. HÄTTE ER NICHT NACH RECHTS GEBOGEN, WÄRE NICHTS VERLOREN. SEBASTIAN VETTEL MUSS NICHT SO VIEL NACH LINKS ZIEHEN, AUCH WENN ICH EINEN BESSEREN START HATTE. KIMI HATTE DEN BESTEN ÜBERSICHT. HÄTTE ER NICHT NACH RECHTS GEBOGEN, WÄRE NICHTS VERLOREN.

Max Verstappen

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Daniel Ricciardo	Red Bull	1:40,852 h	33
2. Max Verstappen	Red Bull	+0,556 s	28
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,703 s	36
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+1,252 s	35
5. Nico Hülkenberg	Renault	+1,596 s	33
6. Stoffel Vandoorne	McLaren	+1,649 s	34
7. Fernando Alonso	McLaren	+1,936 s	32
8. Sergio Pérez	Force India	+1,974 s	35
9. Kimi Räikkönen	Ferrari	+1,983 s	30
10. Esteban Ocon	Force India	+2,202 s	34
11. Sebastian Vettel	Ferrari	+2,252 s	33
12. Carlos Sainz	Toro Rosso	+2,384 s	38
13. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+2,756 s	32
14. Jolyon Palmer	Renault	+2,943 s	32
15. Felipe Massa	Williams	+2,984 s	32
16. Lance Stroll	Williams	+3,449 s	32
17. Kevin Magnussen	Haas F1	+3,565 s	32
18. Romain Grosjean	Haas F1	+4,076 s	29
19. Pascal Wehrlein	Sauber	+4,821 s	34
20. Marcus Ericsson	Sauber	+4,869 s	35

STATISTIK DES WOCHENENDES

3

Lewis Hamilton hat den GP Singapur vom 5. Startplatz aus gewonnen. Er ist damit der dritte Fahrer in der Geschichte des Nachtrennens an der Marina Bay, der nicht von der Pole-Position gewann. Hamilton musste für seinen Sieg kein Auto überholen. Er profitierte von einer Kollision zwischen Sebastian Vettel, Max Verstappen und Kimi Räikkönen, die ihm drei seiner Gegner aus dem Weg räumte. Daniel Ricciardo hatte einen schlechten Start. Beim ersten GP Singapur siegte Fernando Alonso vom 15. Startplatz. Das Rennen ging wegen des inszenierten Unfalls von Teamkollege Nelsinho Piquet als Crashgate in die GP-Geschichte ein. 2012 gewann Sebastian Vettel aus der dritten Startposition. Spitzenreiter Hamilton fiel mit Getriebeschaden aus. Es war Vettels Rückkehr ins Titelrennen.



Hamilton feiert siebten Saisonsieg vom fünften Startplatz

FAHRERNOTEN

10/10 @ 8,93
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

07/10 @ 7,71
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

09/10 @ 7,93
Max Verstappen
Red Bull Racing

09/10 @ 8,00
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing

06/10 @ 8,29
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari

07/10 @ 7,14
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari

08/10 @ 7,43
Sergio Pérez
Force India

06/10 @ 6,71
Esteban Ocon
Force India

05/10 @ 6,85
Felipe Massa
Williams F1

07/10 @ 6,00
Lance Stroll
Williams F1

09/10 @ 8,23
Fernando Alonso
McLaren F1

09/10 @ 5,86
Stoffel Vandoorne
McLaren F1

09/10 @ 6,93
Carlos Sainz
Scuderia Toro Rosso

02/10 @ 5,43
Daniil Kvyat
Scuderia Toro Rosso

07/10 @ 6,36
Romain Grosjean
Haas F1 Team

05/10 @ 5,79
Kevin Magnussen
Haas F1 Team

09/10 @ 7,36
Nico Hülkenberg
Renault F1

08/10 @ 5,00
Jolyon Palmer
Renault F1

04/10 @ 5,43
Marcus Ericsson
Sauber F1 Team

07/10 @ 6,42
Pascal Wehrlein
Sauber F1 Team



Vettels Eigentor

Der GP Singapur war ein Rennen, das Sebastian Vettel gewinnen musste. Er verlor es in der ersten Kurve. Der Falsche siegte.

Von: **Michael Schmidt**

War's das? Darf man dieses Rennen verlieren? Singapur ist eine Ferrari-Strecke. So eindeutig wie Monza Mercedes-Land war. Sebastian Vettel bestätigte diese Erkenntnis mit der Pole-Position. Dass WM-Konkurrent Lewis Hamilton nur auf dem 5. Startplatz stand, war für Vettel wie ein Elfmeter ohne Torwart.

Dieses Tor musste er schießen. Doch der Schuss ging weit über das Tor. Vettels Rennen war in der vierten Kurve zu Ende. Hamilton gewann. Der Abstand in der Weltmeisterschaft stieg auf 28 Punkte. Nicht uneinholbar,

doch ein Polster, das Hamilton eine gewisse Sicherheit gibt. Weil die nächsten beiden Strecken in Sepang und Suzuka eher Mercedes favorisieren.

Auf trockener Piste hätte sich Vettel vor keinem fürchten müssen. Auch vor den beiden Red Bull nicht. „Wir sahen am Freitag stark aus, doch da fahren wir mit gleichen Waffen gegen Mercedes und Ferrari. Ab Samstag drehen unsere Gegner die Motorleistung auf. Auch im Rennen. Wenn wir beim Start nicht in Führung gegangen wären, wäre es schwer geworden“, gab Red-Bull-Chefdesigner Rob Marshall zu.

Mercedes verzweifelte mal wieder an der Frage, warum dieses Auto in langsamen Kurven aus zwei Teilen zu bestehen scheint. „Wir können wählen zwischen Unter- und Übersteuern. Oder zwischen einem guten Kurveneingang oder einem guten Kurvenausgang. Dazwischen gibt es nichts“, ärgerte sich Niki Lauda.

Das Mercedes-Rätsel

Genauso wenig hatten die Ingenieure eine Antwort für die totale Kehrtwende am Sonntag. Hamilton war der Schnellste auf Intermediates und der Schnellste auf Slicks. „Der Regen am An-

fang, die grüne Strecke, die kühleren Temperaturen. Wir wissen es nicht“, wehrte Teamchef Toto Wolff Fragen nach dem Warum ab. Der Wettergott beschernte Mercedes eine Chance, die eigentlich nicht da war. Hamilton: „Wir hatten nichts zu verlieren. Auf trockener Fahrbahn hätten wir nur etwas mit der Strategie probieren können.“

Ferrari packte nach 15 Rennsekunden am Kommandostand zusammen. Die roten Autos parkten stark beschädigt am Streckenrand. Die Teamleiter und die Fahrer wären vermutlich sofort abgereist, doch Sebastian

Vettel, Kimi Räikkönen und Max Verstappen hatten um 22.30 Uhr noch einen Termin bei den Sportkommissaren. Es ging um eine Szene 300 Meter nach dem Start. Sie entschied nicht nur den zehnten GP Singapur der Geschichte, sondern möglicherweise auch die Weltmeisterschaft.

Vettel hatte nach eigener Aussage einen mittelmäßigen Start. Verstappen einen ordentlichen. Räikkönen einen außergewöhnlich guten. „Kimi wäre als Erster in der ersten Kurve angekommen“, glaubt Verstappen. Für einen Moment lagen die drei Autos nebeneinander. Die beiden Ferrari hatten den Red Bull in die Mitte genommen. Dann wurde es eng. Vettel zog massiv nach links. Verstappen als Reaktion darauf ein bisschen, und Räikkönen machte einen kurzen Schlenker nach rechts, als er sich schon an Verstappen vorbei wähnte. Das rechte Hinterrad des Ferrari mit der Startnummer 7 verhakte sich mit dem linken Vorderrad des Red Bull und wurde von dort wie ein Pingpongball in Vettels Auto geschleudert.

Verstappen im Sandwich

Wer war schuld? Räikkönen wies jede Verantwortung von sich: „Ich wusste nicht, was ich hätte anders machen sollen. Die einzige Möglichkeit, nicht in das Schlamassel zu geraten, wäre ein schlechter Start gewesen. Dann wäre ich erst gar nicht an diesen Ort geraten.“ Verstappen warf ein: „Kimi hatte die beste Übersicht von uns allen. Zur Boxenmauer hin war noch ein Meter Platz. Warum lenkt er nach rechts? Er muss wissen, dass die Hinterräder breiter als die Vorderräder sind und mir der Platz ausgeht.“ Den Großteil der Schuld gab der Holländer aber Vettel: „Er muss nicht so weit überziehen. Das Risiko, mich zu öffnen, war zu groß. Seb fährt im den Titel, ich nicht. Wenn er auf seiner Spur bleibt, passiert nichts, selbst wenn ich vor ihm lege. Kimi muss ihn später so vorbeilassen.“ Vettel erwidert: „Ich musste Verstappens Angriff abwehren. Dass Kimi doch ganz links war, konnte ich nicht sehen.“ Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene blieb mit seiner Meinung allein: „Verstappen hat Schuld.“ Der schüttelte den Kopf: „Wo sollte ich hin?“ Die meisten Experten nahmen Vettel in die Pflicht. Weil ihm im Titelkampf Verstappen egal sein muss. Weil er weiß, dass Mad



Erleichterung bei Mercedes: Wolff betet, Lauda jubelt



Unerwarteter Sieg: Hamilton gewinnt vom 5. Startplatz



Bild des Jammers: Vettel und sein ramponierter Ferrari. War das der Titel?



Vettel muss Verstappen im Titelkampf egal sein. Er muss wissen, dass Mad Max immer dagegenhält. Sein Gegner heißt nicht Verstappen, sondern Hamilton.

Max immer dagegenhält. Vettels Gegner heißt Hamilton. Und der fährt perfekter denn je. „Ich werde meinem Stil treu bleiben. Eine gute Mischung aus Angriff und Defensive.“

Wolff betrachtete den Singapur-Sieg als Geschenk: „Vor dem Rennen reden wir von Schadensbegrenzung. Jetzt sind wir Erster und Dritter. Ich glaube, ich träume.“ Trotzdem will der Österreicher nicht von einer Vorentscheidung im Titelkampf sprechen: „Vettels Schicksal zeigt, wie schnell sich das Blatt wenden kann. Wir haben das gleiche letztes Jahr in Barcelona mitge-

macht, als unsere beiden Fahrer zusammengestoßen sind. Irgendwie kann ich mit Ferrari gerade mitfühlen.“ Arrivabene kommentierte poetisch: „Die Schlacht ist nicht vorbei, sie wird nur schwieriger zu gewinnen.“

Neben der Punktedifferenz kommt jetzt auch die Psychologie ins Spiel. Drei Niederlagen in Folge erhöhen den Druck auf die Soldaten. Präsident Sergio Marchionne schwingt bereits die Peitsche. Formel-1-Chef Ross Brawn fiel auf: „Ich wollte mit Arrivabene sprechen. Er hat mich drei Mal abgewiesen. Wie groß muss der Druck sein?“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

PÉREZ IM DAMPFBAD

Die Piloten ackerten für das Rennen im feuchtwarmen Singapur. Sergio Pérez trainierte im heimischen Dampfbad in Mexiko. Dort kann er angeblich die Luftfeuchtigkeit auf 100 Prozent erhöhen. Teamkollege Esteban Ocon ging mit dem Heimtrainer in die Sauna, um sich für die Hitzeschlacht vorzubereiten.

VERSTAPPENS ZUKUNFT

Max Verstappen will lieber heute als morgen Weltmeister werden. Sollte Red Bull 2018 wieder keine Titelchance haben, rechnen Experten damit, dass der Wunderknabe seinen Wechsel forciert. Gibt es schon Angebote für 2019? „Ja“, sagt Verstappen. „Ich kann in einem Supermarkt arbeiten. Oder in einem Klamottenladen. Ach ja, Radverkäufer wäre auch eine Möglichkeit“, scherzt er.

NEUER NAME FÜR ...

Force India wird seinem Team im nächsten Jahr einen neuen Namen geben. Wunschkandidat Force One geht aber nicht. Liberty Media befürchtet bei Abkürzun-

gen dieses Namens Irritationen mit dem „F1“-Markenzeichen. Neuer Favorit im Team ist nun der Name Force Racing. „Er erinnert an unseren Ursprung und macht uns internationaler. Das hilft uns bei der Sponsorsuche“, erklärt Sportdirektor Otmar Szafnauer.



Auch 2018 ein Team: Pérez, Ocon

MEHR NACHTRENNEN?

Die Fahrer stehen auf das Flutlichtspektakel in Singapur. Lewis Hamilton kann sich mehr Grands Prix dieser Sorte vorstellen und denkt offen über ein Wechselspiel nach. „Vielleicht sollten wir an manchen Orten ein Jahr in der Nacht und im nächsten Jahr bei

Tag fahren.“ Fernando Alonso meint: „Es wäre eine gute Idee, speziell Nachtrennen in heißen Ländern auszutragen.“

GASLYS DOPPELFEHLER

Vor zwei Jahren brachte sich Red Bull-Junior Pierre Gasly um einen Formel-1-Platz bei Toro Rosso, weil er vorab die News via Twitter ausposaunt hatte. Teamberater Helmut Marko zürnte damals: „Die Fahrer bestimmen immer noch wir.“ Jetzt unterlief dem 21-jährigen Franzosen der gleiche Fehler ein zweites Mal. Nach einem Super-Formula-Rennen sagte Gasly einem Reporter: „Malaysia rückt näher. Ich hoffe, dass ich dabei sein kann.“ Im Internet wurde der Satz als Bestätigung verkauft, dass Gasly ab dem GP Malaysia Carlos Sainz bei Toro Rosso ersetzt. „Ich habe nie Malaysia gesagt“, ruderte Gasly prompt zurück. Marko rügte: „Die Fahrer sollen sich aufs Fahren und nicht aufs Reden konzentrieren.“

SINGAPUR BIS 2021

Singapur hat seinen Formel-1-Vertrag bis 2021 verlängert.

Voraussetzung war ein Preisnachlass beim Antrittsgeld. Der Grand Prix hat in 10 Jahren 1,4 Milliarden Dollar in die Stadtkasse gespült.

VETTEL DURFTE TRÄUMEN

Lewis Hamilton stellte bei der IAA den Mercedes-AMG Project One vor. Nico Hülkenberg den Renault Mégane RS. Sebastian Vettel schwärmte von der 70-Jahre-Feier von Ferrari. „Da habe ich viele Autos gesehen, von denen ich als Kind geträumt habe. Es war eine emotionale Show. Ich bin froh, dass ich Teil dieser Geschichte sein darf.“ Nicht eingeladen war Ex-Chef Luca di Montezemolo.



Hamilton präsentiert Project One

KOMMENTAR

Atempause zwischen zwei Trainingssitzungen in Singapur. TV-Experte Martin Brundle kommt gerade von seinem Streckenrundgang und sagt mir: „Das sind die hässlichsten Rennautos, die ich je gesehen habe.“ Wie recht er hat. Es geht schon bei den Proportionen los. Die Autos sind viel zu lang. Dann diese plumpe Knollennase, die immer noch sieben der zehn Autos tragen. Die Airbox-Finne macht die Autos optisch noch länger und lässt sie wie Kombis aussehen. Ein Shootingbrake für die Rennstrecke – was für ein schlechter Witz. Die Airbox-Finne bleibt auch im nächsten Jahr, weil der FIA die Platzierung der Startnummer wichtiger ist als die Optik. Man brächte sie auch auf einer eleganten Airbox unter. 2018 kommt zu allem Übel noch der Halo dazu. Eine ästhetische Bankrotterklärung. Der Titanbü-



Anschlag auf den guten Geschmack: Knollennase, Halo, Airbox-Finne

gel wird alles erschlagen, was ein Rennauto ausmacht. Sie sagen, es sei nicht wichtig, wie ein Rennauto aussieht? Ich behaupte: Es gibt nichts Wichtigeres. Es muss auf den ersten Blick die ultimative Fahrmachine sein. Es sind die Urinstinkte, die ein Spektakel ansprechen muss. Was man hört und was man sieht. Wir haben

alle die Bedeutung des Motorsounds für die Fans unterschätzt. Das Nähmaschinenartige Nageln der Hybrid-Antriebe hat viele Zuschauer vertrieben. Die 2018er-Autos mit ihrem Flipflop über dem Cockpit werden es auch. Gewiss, wir erleben gerade die schnellste Formel 1 aller Zeiten. Aber die Zuschauer sehen das

nicht. „Selbst ich habe Mühe, die Autos zu unterscheiden. Sie sind zu perfekt. Kein Quersteher, kein Rutscher, kein Fahrfehler, einfach nichts. Die Autos fahren wie auf Schienen. Du merkst erst auf der Stoppuhr, dass die Autos so schnell sind“, sagt Brundle. Das wird das größte Problem der neuen Formel-1-Besitzer. Sie wollen die beste Show der Welt verkaufen, doch sie müssen sie erst erklären. Und hässliche Autos schönreden. Wie die Motorhersteller ihre Technik-Ungetüme. Was hilft die atemberaubendste Technik der Welt, wenn sie keiner versteht?



Michael Schmidt
Redakteur

Wie gefallen Ihnen die aktuellen Formel-1-Autos? Schreiben Sie uns an misa-lesertribune@motorpresse.de



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

auto
motor
sport

ART ARCHIVE
MOTORSPORT



Newgarden – new Champion



Josef Newgarden hat sich beim IndyCar-Finale in Sonoma den Titel gesichert. Ein zweiter Platz hinter Simon Pagenaud reichte dem neuen Champion.

Von: **Tobias Grüner**

Insgesamt sechs Piloten waren mit theoretischen Titelchancen zum letzten Saisonlauf nach Nordkalifornien gereist. Doch eigentlich lautete die Frage

INDYCAR SONOMA

1.	Simon Pagenaud	1:55.52,6840 h
2.	Josef Newgarden	+ 1,0986 s
3.	Will Power	+ 1,6139 s
4.	Scott Dixon	+ 12,0870 s
5.	Helio Castroneves	+ 22,5022 s
6.	Graham Rahal	+ 23,5289 s
7.	Marco Andretti	+ 23,9788 s
8.	Ryan Hunter-Reay	+ 24,5140 s
9.	Sébastien Bourdais	+ 49,9911 s
10.	Conor Daly	+ 55,6650 s
11.	Charlie Kimball	+ 81,0203 s
12.	Max Chilton	+ 84,5038 s

Pole-Position:
Josef Newgarden, 1:15.5205 Min.
Meiste Führungsrunden:
Newgarden & Pagenaud, je 41

FAHRERWERTUNG

1.	Newgarden	642 Punkte
2.	Pagenaud	629
3.	Dixon	621
4.	Castroneves	598
5.	Power	562

nur, ob Ganassi-Pilot Scott Dixon den vier Meisterschaftskandidaten von Penske noch in die Suppe spucken würde.

Mit Teamwork zum Titel

Nachdem sich Josef Newgarden mit der Pole-Position im Qualifying einen Zusatzpunkt gesichert hatte, ging der Mann aus Tennessee mit vier Zählern Vorsprung vor Dixon in den Showdown. Viel wichtiger war aber, dass mit Will Power, Simon Pagenaud und Helio Castroneves noch drei weitere Penske-Autos vor Dixon starteten. Dank einer guten Strategie und Teamwork hatte der Australier nie eine Chance gegen das Chevy-Quartett. Trotzdem wurde es in der Titelfrage noch einmal spannend. Vorjahresmeister Pagenaud entschied sich früh für eine aggressive Vierstopp-Strategie, während alle anderen Meisterschaftsaspiranten nur drei Mal an die Box gingen. Das führte dazu, dass der Franzose mit weichen Reifen und ohne Zwang zum Spritsparen deutlich schnellere Rundenzeiten setzen konnte als seine Teamkollegen. In einem Rennen ohne Caution-Phasen – dem ersten in Sonoma seit 1970 – kam es schließlich nach dem letzten Stopp zum Treffen von Pagenaud und Newgarden auf der Strecke. Nur ganz knapp hatte der Penske-Renner mit der Startnummer 1 am Boxenausgang die Nase vorne. Newgarden

überlegte kurz, ob er mit wärmeren Reifen attackieren sollte, entschied sich dann aber, kein Risiko zu gehen. Platz 2 hinter Pagenaud reichte dem 26-Jährigen zum ersten Titelgewinn, und so begnügte er sich bis zur Ziellinie damit, die Position zu sichern. „Es war nicht so einfach, sich am Schluss zurückzuhalten. Das ging gegen meine Instinkte als Rennfahrer. Ich wollte einfach nichts Dummes machen. Pagenaud war heute sehr schnell und hat den Sieg verdient“, gratulierte Newgarden fair im Ziel.

Rennsieger Pagenaud konnte sich über den Erfolg nicht ganz freuen. Nach nur einem Jahr muss er die Startnummer 1 wieder abtreten: „Ich habe alles versucht, bin 85 Runden lang volle Kanne gefahren. Ich kann meine Arme kaum noch heben. Ich

habe getan, was ich tun musste. Aber der Sieg alleine hat nicht gereicht. Josef war über die Saison einen Tick besser. Nächstes Jahr werde ich aber wieder an greifen, das verspreche ich.“

13 Punkte fehlten dem alten Meister am Ende auf seinen Nachfolger. Entscheidend war somit auch der harte Zweikampf in Gateway, als sich Newgarden mit den Ellenbogen gegen Pagenaud durchgesetzt hatte. Umso überraschender kam die faire Gratulation des Franzosen, für die sich Newgarden mit einer Umarmung bedankte. Der Mann aus Nashville war erst zu Saisonbeginn zu Penske gewechselt. Nun feierte er den größten Erfolg seiner Karriere. Der ehemalige GP3-Pilot ist der jüngste Champion der vereinigten IndyCar-Serie seit Jacques Villeneuve im Jahr 1995. ■



Pagenaud fuhr 2017 alle Rennrunden. Das schaffte zuletzt Tony Kanaan 2004

Tanken oder Shoppen?

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus Einkaufsgutschein gratis dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: MOTORSPORT aktuell Aboservice, 70138 Stuttgart

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888
Fax +49 (0)711 182-2550
motorsportaktuell@dpv.de

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. Best.-Nr. 1625268 verschenken. Best.-Nr. 1625269

Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen. Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname		Geburtsdatum	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		
Telefon	E-Mail		

Als Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

Amazon.de Gutschein 30 € JET Tank- und Warengutschein 30 €

BestChoice Einkaufsgutschein 30 €

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihrem Titel künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkal 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke MOTORSPORT aktuell an: (nur bei Geschenkabos auszufüllen)

Name, Vorname		Gewünschter Belieferungsart ab:	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo

Formel 1

Renault stößt Red Bull ab

McLaren wechselt von Honda zu Renault. Toro Rosso macht es umgekehrt. Und Red Bull muss sich für 2019 einen neuen Motorpartner suchen. Es bleibt nur Honda übrig.

Von: Michael Schmidt

Der große Motorentausch ist offiziell. McLaren trennt sich von Honda und fährt ab nächster Saison mit Renault-Motoren. Toro Rosso löste seinen Vertrag mit Renault vorzeitig auf und unterschrieb für die nächsten drei Jahre mit Honda. Dafür wird Carlos Sainz ein Jahr lang an das Renault-Werksteam ausgeliehen. Und Fernando Alonso bleibt mangels Alternativen McLaren treu.

Der spektakulärste Schachzug wurde nicht öffentlich kommuniziert. Renault teilte Red Bull mit, dass die Zusammenarbeit mit Ablauf des Vertrages Ende 2018 beendet ist. Damit fällt Red

Bull automatisch in die Hände von Honda, weil Honda nur ein Team beliefert und gemäß dem sportlichen Reglement die erste Anlaufstelle für ein Team ohne Motor ist. Die Scheidung wurde von höchster Stelle eingereicht: Renault-Konzernchef Carlos Ghosn war es leid, sich von seinem ewig unzufriedenen Partner an der Nase herumführen zu lassen. Red

Bull wollte erst im nächsten Jahr eine Entscheidung treffen, ob man 2019 mit Renault- oder Honda-Motoren fährt. „Wir wollen in Zukunft Kapitän auf unserem Dampfer sein und über Teams und Fahrer selbst bestimmen“, heißt es aus Kreisen des Autokonzerns. „Renault kann kein Interesse daran haben, mittelfristig hinter uns und McLaren die

dritte Geige zu spielen. Das Team hat dem Vorstand einen Fünfjahresplan verkauft, an dessen Ende der WM-Titel stehen soll. Da können sie keine interne Konkurrenz brauchen“, verkauft Red Bull den Befreiungsschlag der Franzosen.

Laut Red Bull wollte Renault verhindern, dass Honda plötzlich zur attraktiveren Option für Red Bull wird, sollten die Japaner ihre technischen Probleme lösen. Es sei schlecht fürs Image, wenn sich Red Bull dann für Honda entscheidet. Also besser Fakten schaffen, bevor es dazu kommt.

Red Bull ist Honda jetzt ausgeliefert. Man muss beten, dass die Entwicklungsabteilung in Sakura die nächsten eineinhalb Jahre dazu nutzt, den Anschluss an Mercedes und Ferrari zu schaffen. Renault habe das gleiche Problem, heißt es bei Red Bull mitleidlos. Deshalb habe man auch keine Angst, dass Daniel Ricciardo und Max Verstappen schon jetzt das Weite suchen: „Es ist nicht so, dass sie riesige Vertrauen in Renault hätten.“



Motoren poker: Horner, Brown und Abiteboul in Erklärungsnot

Formel 1

Nur noch drei Plätze offen

In der Formel 1 sind nur noch drei Cockpits für 2018 offen. Williams, Sauber und Toro Rosso suchen noch Fahrer. Am längsten könnte die Fahrerwahl bei Williams dauern.

Von: Michael Schmidt

Das Formel-1-Feld für 2018 nimmt Formen an. Nur bei Williams, Toro Rosso und Sauber gibt es noch offene Plätze. Felipe Massa, Daniil Kvyat, Pascal Wehrlein und Jolyon Palmer müssen zittern. Von außen drängen Robert Kubica und Pierre Gasly auf den Markt. Renault hat sich für die Vertragsauflösung mit Toro Rosso mit Carlos Sainz abfinden lassen. Wunschkandidat wäre Daniel Ricciardo gewesen, doch Red Bull lehnte ab.

Sainz wird für ein Jahr ausgeliehen, er sollte Renault schon ab dem GP Malaysia helfen, Platz 5 in der Konstrukteurs-WM zu sichern. Jolyon Palmer pocht auf seinen Vertrag. Renault fürchtet eine Schlammschlacht, wenn man Palmer an die Luft setzt.

Der Abschluss von McLaren mit Renault erleichtert Fernando Alonso die Wahl. Die Option Williams-Mercedes rückt in weite Ferne. Williams glaubt immer noch an den Sensationsdeal, denn man hat Felipe Massa bis Oktober vertröstet. Sergio Pérez blitzte bei Renault ab, weil er einen Dreijahresvertrag forderte. Renault bot ihm nur ein Jahr an. Daraufhin sprach Pérez wieder mit Force India, wollte aber nur um ein Jahr verlängern: „2019 gibt es bei den Topteams offene Plätze.“ Als Pérez mit Williams drohte, verhandelte Force India mit Ferrari-Schützling Charles Leclerc.

Pérez bleibt 2018, wo er ist. Williams redet mit Robert Kubica, Palmer und Paul di Resta, Kubica saß bereits im Simulator. Toro Rosso ersetzt Sainz durch Pierre Gasly. Daniil Kvyats Platz wackelt. Doch der Nachschub aus Red Bulls Fahrerpool stockt. Sébastien Buemi unterschrieb für

zwei Formel-E-Jahre bei DAMS und ist aus dem Rennen. Bei Sauber gilt Marcus Ericsson als gesetzt. Welcher Ferrari-Junior im zweiten Auto fährt, bestimmt Präsident Sergio Marchionne. Leclerc wäre die logische Wahl, doch Marchionne hat ein Herz für Antonio Giovinazzi.

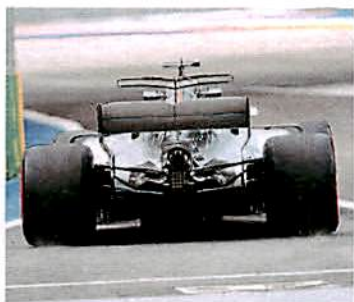


Noch offen: Wer fährt 2018 bei Williams und Toro Rosso?

Formel 1

T-Flügel und Monkey Seat verschwinden

Das Technische Reglement wird für 2018 nur angepasst. Zwei wichtige Änderungen gibt es trotzdem: T-Flügel und Monkey Seat werden verboten. Dafür bleibt die Airbox-Finne.



SUTTON-IMAGES

Auf dem Index: T-Flügel, Monkey Seat

Die Designbüros der Formel-1-Teams arbeiten weiter unter Volldampf. Jede Änderung am Auto zahlt sich auch 2018 aus, weil das Reglement weitgehend stabil bleibt. Nur die Entwicklung der T-Flügel und der Monkey Seats unter dem großen Heckflügel wird demnächst eingestellt. Beides ist nächstes Jahr verboten: Die 80 Zentimeter breiten und fünf Zentimeter tiefen T-Flügel – weil sie für großen Aufwand nur wenig Abtrieb bringen. Der Monkey Seat – weil einige Teams schon darüber nachgedacht haben, die Auspuffgase

so unter den Mini-Flügel zu blasen, dass das Abtrieb bringt. Es wäre dann wieder eine spezielle Motorsoftware nötig geworden, um einen konstanten Gasfluss zu garantieren. Um das zu unterbinden, hätte die FIA jeden einzelnen Motormodus prüfen müssen. Die Airbox-Finne bleibt, obwohl sie zunächst auch auf dem Index stand. Sie soll für die Startnummern und als zusätzliche Werbefläche für Sponsoren genutzt werden. ■ MS

Formel 1

Startplatzstrafen transparenter

Trotz Kritik hält die FIA weiter an ihrem System der Startplatzstrafen fest. Die Strafen sollen nur transparenter werden.

Viele nannten die Startaufstellung von Monza eine Farce, weil nach neun Strafen nur zwei Piloten von ihrem eigentlichen Platz gestartet waren. Und weil selbst die Teams bis kurz vor dem Start nicht sicher waren, auf welchen Platz sie

ihre Autos stellen sollten. „Wir haben viele Vorschläge eines anderen Strafsystems geprüft, aber keines war besser als das, was wir haben“, resümierte FIA-Rennleiter Charlie Whiting. Er räumt aber ein, dass es für die Fans einfacher sein muss, die Startaufstellung selbst zu ermitteln: „Wir sollten die Fahrer mit mehr als 20 Plätzen Strafe ans Ende stellen. Geordnet nach Höhe der Strafen. Bei Gleichstand entscheidet der Zeitpunkt der Strafe.“ ■ MS



WILHELM

Die Startplatzstrafen bleiben. Die Zuschauer sollen sie aber besser verstehen

TIRENDO TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,
MITMACHEN UND
GEWINNEN**



FALKEN

Ihr 5%-Code
bis zum 27. September 2017

MSAFK4

#tirendotyrechallenge



www.tirendo.de

Frijns/Leonard hatten für die Titelvergabe nur wenige auf dem Zettel



Favoriten-Sterben im großen Eifel-Finale

Nach zwei dramatischen Rennen am Nürburgring wurden die Holländer Robin Frijns und Stuart Leonard zu den neuen Königen der Blancpain Sprint Series gekrönt. Mit einem verrückten Sieg im Hauptrennen machte das Audi WRT-Duo alles klar.

Von: **Andrew Cotton**

Das HTP-Duo Maxi Buhk und Franck Perera war als Tabellenführer in der

Sprint-Wertung zum Finale in die Eifel gereist. Und nach dem Erfolg im Qualifying-Rennen sah auch alles danach aus, als könne man am Nürburgring den Sack zumachen. Das Mercedes-Duo hatte die Ziellinie zwar nur auf Rang 2 hinter dem Grasser-Lamborghini von Ezequiel Perez Compac und Andrea Caldarelli überquert, bekam den Sieg aber nachträglich aufgrund einer Strafe für die Lambo-Piloten zugeschrieben.

In der Anfangsphase hatte noch Dries Vanthoor das Samstagsrennen komfortabel angeführt. Doch bei der Übergabe an Marcel Fässler verhedderte sich

der Schweizer mit den Gurten, was zu einem Zeitverlust von 3,8 Sekunden führte. Fässler kam hinter Compac aus den Boxen und fand anschließend keinen Weg vorbei am Lamborghini. Weil er sich unfair blockiert fühlte, forderte er über Funk eine Strafe für seinen Huracan-Konkurrenten. Im Zweikampf verlangsamte sich die Pace der Streithähne so sehr, dass Maxime Soulet im Bentley mit mehr als drei Sekunden pro Runde aufholen konnte. Auch Perera war plötzlich wieder bei der Musik, wodurch sich ein spannender Vierkampf um den Sieg entwickelte. Soulet kämpfte sich zu-

nächst bis auf den zweiten Rang nach vorne, aber auch er biss sich an Compac die Zähne aus. In Zweikampf schnitten beide die Schikane, Compac behielt die Führung, Soulet rutschte auf Rang 4 ab. Schließlich kassierte Compac eine Ein-Sekunden-Strafe für die Aktion. Damit sammelten die Sieger Buhk und Perera maximale Punkte. Für die härtesten Verfolger im Titelkampf lief gar nichts rund. Der Grasser Racing Lamborghini von Mirko Bortolotti und Christian Engelhart fuhr im Qualifying-Rennen nur aus Startreihe 9 los, weil im Qualifying just auf der schnellsten Runde rote Flagge



Nach dem Sieg im Quali-Rennen lief noch alles nach Plan für Perera/Buhk



Beim Start am Sonntag lagen die späteren Champions noch weit zurück



Die belgische Audi WRT-Mannschaft gewann den Titel in der Teamwertung



Stuart Leonard und Robin Frijns: Die hatte keiner auf der Meister-Rechnung

gezeigt wurden. Als Bortolotti dann auch noch in der zweiten Kurve getroffen wurde und sich drehte, ging es nur noch darum, Punkte für die Blancpain-GT-Gesamtwertung, die Kombination aus Sprint und Endurance, zu sammeln. Die wird im Oktober in Barcelona entschieden.

Buhk und Perera brauchten hingegen nur noch ein sauberes Rennen am Sonntag, um sich den Titel in der Sprintwertung

zu sichern. Und in der ersten Hälfte lief auch noch alles nach Plan. Perera konnte an der Spitze einen Vorsprung von mehr als sechs Sekunden auf Fässler herausfahren, der das Rennen auf alten Reifen begonnen hatte und Probleme zeigte, die Pace des Mercedes mitzugehen. Dann sorgte ein Safety Car kurz vor den Boxenstopps dafür, dass das Feld wieder zusammengeführt wurde. Entschieden wurde das

Rennen und damit auch die Titelvergabe aber durch zwei Fehler in der Boxengasse. Fässler bog als erster der Meisterschaftskandidaten zum Wechsel ab. Doch als Vanthoor wieder losfahren wollte, verhedderten sich die Druckluftschläuche für die Schlagschrauber im Heckflügel des Audi, wodurch ein Mechaniker getroffen wurde. Trotz des Fauxpas zeigte der Belgier auf der Strecke sofort eine gute Pace und setzte einige Sektorbestzeiten. Dann bog auch der Mercedes an die Box ab. Eine Verzögerung beim Reifenwechsel vorne links sorgte dafür, dass er mit mehr als sieben Sekunden Rückstand hinter dem Audi wieder auf die Strecke zurückkehrte. Aber immerhin konnte Buhk den zweiten Platz behaupten.

Favoriten strucheln

Alles sah gut aus in Sachen Titelgewinn. Doch dann wurde es plötzlich dramatisch: Buhk flog von der Strecke und musste sein Auto in der 18. Runde abstellen. 16 Minuten vor dem Ende der Saison zerplatzte der Traum von der Meisterschaft. Vanthoor befand sich plötzlich in der besten Position, den Titel zu gewinnen, doch eine Durchfahrtsstrafe für den verpatzten Boxenstopp warf den Audi aus den Top Ten und aus dem Rennen um den Sprint-Cup-Sieg.

Nun lag plötzlich Markus Winkelhock an der Spitze, mit Teamkollege Frijns direkt dahinter. Der Deutsche hatte angeblich einen Funkspruch gehört, nachdem nicht attackiert werden sollte. Frijns jedoch nicht. „Selbst wenn solch eine Ansage gekommen wäre, hätte ich ihnen gesagt: Nicht mit mir!“, erklärte der Holländer später. Er setzte zur Attacke an und ge-

»ICH HABE KEINE ANWEISUNG ÜBER FUNK BEKOMMEN. UND SELBST WENN, HÄTTE ICH GESAGT: NICHT MIT MIR!«

Robin Frijns, WRT-Audi

wann das Rennen. „Zur Halbzeit des Stints lag ich auf Rang 4 hinter Markus. Ich habe Buhk und Dries an der Spitze gesehen, auf dem Weg zum Titel“, so Frijns. „Doch dann flog Buhk ab, und Dries kassierte eine Strafe. Da wusste ich, dass es plötzlich um die Meisterschaft ging. Für mich war es eines der stressigsten Rennen. Ich habe noch nie gegen einen Teamkollegen um den Titel gekämpft. Am Ende ging zum Glück alles gut und wir sind immer noch Freunde – hoffe ich zumindest.“

Frijns Teamkollege Leonard war zunächst ebenfalls auf alten Reifen gestartet und lag in der Frühphase des Rennens auf Rang 7. Nach den Boxenstopps hatte sich das WRT-Duo auf Rang 4 verbessert, 9,3 Sekunden hinter Vanthoor. Der Rückstand vergrößerte sich zwar auf mehr als zwölf Sekunden, doch dann musste Vanthoor wie erwähnt seine Strafe antreten. Winkelhock erklärte später, dass er sich härter verteidigt hätte, wenn es nicht den ominösen Funkspruch gegeben hätte. Aber so wurde der Titel auf der Strecke entschieden – und Frijns und Leonard zu den neuen Königen der Blancpain Sprint Series 2017 gekrönt. ■

Sieben Minuten vor Rennende drehte der Porsche-Kommandostand die Reihenfolge in der LMP1-Klasse um

Porsche-Sieg mit Stallregie

Beim WM-Lauf in Austin präsentierte sich Toyota in der LMP1-Klasse deutlich stärker als zuletzt in Mexiko, aber in Summe hatte Porsche das schnellere Paket. Dass der schnellere Porsche in Austin natürlich nicht siegte, sondern der langsamere – das ist der Logik schwäbischer Stallregie geschuldet.

Von: **Marcus Schurig**

Auf die Frage, wie ihm geschenkte Siege gefielen, war Sieger Brendon Hartley nicht gefasst. Er hatte eben zusammen mit Timo Bernhard und Earl Bamber den Sieg beim sechsten Lauf zur Sportwagen-WM in Austin „geholt“, also per Stallregie zugeschanzt bekommen. Eine wegwerfende Handbewegung musste reichen, um das Thema zu beenden.

Zum dritten Mal in Folge nutzten die Rennschwaben aus Weissach das rufschädigende Tool der Stallregie, um die bevorzugten Piloten beim WM-Lauf in Austin zu einem geschenkten und ei-

gentlich unverdienten Sieg zu führen. Im Gegensatz zu den WM-Läufen am Nürburgring und in Mexiko änderte sich aber immerhin die Rhetorik ein wenig.

„Nach der Pole-Position gestern hat die Crew des Porsche mit der Nummer 1 auch im Rennen eine souveräne Vorstellung abgeliefert – sie hätten heute den Sieg auf jeden Fall verdient gehabt“, sagte Porsche-Teamchef Andreas Seidl nach dem Rennen.

Geändert hat sich auch die Rhetorik der nicht siegenden Sieger, also jenes Trios bei Porsche, das Rennsiege reihenweise der Stallregie opfern muss. Am Nürburgring hatten André Lotterer, Neel Jani und Nick Tandy noch mit sarkastischen Sprüchen bei der Pressekonferenz für Erheiterung gesorgt – mittlerweile haben sie sich gefügt.

Stallregie als Dauerthema

Einer der drei sagte in Texas: „So lange die Medien schreiben, wer schneller ist, wer besser ist und wer verdient gewonnen hätte, kann ich damit leben.“ Will sagen: Der Schaden liegt beim Team und nicht bei den Piloten.

Das Team bemüht sich auch redlich, die Risse in der Moral zu kitten: Alle sechs LMP1-Piloten bekommen neue, gut dotierte

Zweijahresverträge – obwohl Porsche gar nicht mehr in der LMP1-Klasse antreten wird.

Wenn man das Ergebnis des Rennens nicht schon vor dem Start gekannt hätte, könnte man von einem durchaus unterhaltsamen Rennnachmittag in Texas sprechen. Dafür war vor allem Toyota verantwortlich: Die beiden Toyota hatten in einem katastrophalen Qualifying noch über anderthalb Sekunden eingeschenkt bekommen. „Da hatten wir die falschen Reifen drauf und haben deshalb das Qualifying vorzeitig beendet, um Reifensätze fürs Rennen zu sparen“, so Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. Porsche hatte beide Autos mit der

Mischung „hard“ qualifiziert, Toyota war auf der Variante „hard plus“ – die nochmals einen Tick härter ausfallen, weil sie für höhere Temperaturen ausgelegt sind. Davon hatte man in Texas reichlich: 35 Grad im Qualifying und über 33 Grad am Renntag. Was übrigens nach einer neuer FIA-Klärung bedeutete, dass für alle LMP1-Teams im Rennen keine Doppelstints möglich waren.

Hoffnung auf einen spannenden Rennverlauf keimte gleich in den ersten Runden auf, als sich beide Toyota am in der Meisterschaft führenden 919 von Timo Bernhard vorbeipressen konnten – und diese Position bis zum ersten Stopp auch halten konnten.



Toyota war deutlich näher an Porsche dran als beim WM-Lauf in Mexiko

Startfahrer Neel Jani im 919 mit der Startnummer 1 konnte im ersten Stint dagegen einen Vorsprung von elf Sekunden auf die beiden Toyota herausfahren. Doch das reichte nicht, um nach dem ersten Stopps die Führung zu halten: Toyota ließ an beiden Autos die Reifen drauf, Porsche wechselte die Pneus. Das Delta bei den Boxenstopps betrug daher gut 18 Sekunden, was den Wechsel an der Spitze erklärt. Dieses Muster bei der Reifentaktik sollte sich im Rennen durchgängig fortsetzen – eine Zwischenbilanz zum Duell Porsche gegen Toyota konnte man also de facto immer erst nach zwei Stopps ziehen.

Nach dem zweiten Stopp führten dann folgerichtig wieder die beiden Porsche, der bessere Toyota von Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Stéphane Sarrazin lag nach Ende des ersten Rennmittels nur 16 Sekunden zurück. Einzig José María López hatte im Toyota mit der Startnummer 7 im zweiten Stint fast eine halbe Minute verloren, weil er als Versuchskaninchen für das Schwessterauto den härten Reifen ausprobierte – und damit kräftig auf die Nase flog.

Doch sein Teamkollege Kamui Kobayashi packte im folgenden Stint alle Samurai-Schwerverter aus und fuhr im beeindruckendsten Stint des ganzen Rennens in 26

Runden gut 18 Sekunden Rückstand zu. Obwohl beide Toyota beim dritten Stopp nur die Fahrer, nicht aber die Reifen wechselten, konnten Jani, Lotterer und Tandy die Führung knapp behalten – trotz der längeren Stopps.

Der zweite Porsche lag dagegen nur auf Platz 4 hinter den beiden Toyota, doch diese Crew hatte Dusel: Kurz nach Rennhalbzzeit kam wegen einer Reparatur an den Reifenstapeln die erste und einzige Safety-Car-Phase – hier gewannen Bamber, Bernhard und Hartley netto fast 16 Sekunden, der Zeitverlust aus dem Start-Stint von Timo Bernhard war damit kompensiert.

Ohne SC keine Stallregie?

Ohne diese Safety-Car-Phase hätte zu Rennende womöglich ein Toyota das Porsche-Duo gesplittet – und damit die Stallregie eventuell unmöglich gemacht. Doch leider kam es anders: Nach dem Strohfeder von Kobayashi sackte der Toyota mit der Startnummer 7 wieder ab, während Sébastien Buemi den Schwessterwagen konsequent weiter nach vorne dreschen konnte.

Doch der marginal bessere Speed der beiden Porsche reichte aus, um die Doppelführung bei der Serie der vierten und fünften Stopps zu verteidigen. Die Boxenstoppszeiten lagen bei Toyota und

Porsche übrigens auf nahezu identischem Niveau. Da das Rennen bezogen auf Länge und Verbrauch sechseinhalb Stints betrug, lag die Serie der letzten Stopps eine halbe Stunde vor Schluss. Nick Tandy lag danach im „falschen“ Porsche mit vier Sekunden vor dem „richtigen“



»ES WAR ENG, ABER EIN BIS ZWEI ZEHNTTEL PRO RUNDE HABEN GEFEHLT, UM DIE PORSCHE SCHLAGEN ZU KÖNNEN.«

Toyota-Technikchef Vasselon

Auto in Führung und baute den Vorsprung noch auf über zehn Sekunden aus.

Und dann kam, sieben Minuten vor Schluss, was kommen musste: Drei gähnend langsame Runden in Folge von Nick Tandy erlaubten es Startnummer 2, aufzuschließen und vorbeizuziehen. Die TV-Yogis verpassten zwar das „Überholmanöver“, sorgten dafür aber für eine comedyreife Einlage: Ein Kommentator speulierte darüber, dass sich Tandy womöglich verschaltet haben könnte. Lieber Kollege: Das gibt es schon seit vielen Jahren nicht mehr – und selbst wenn, dann würde man dabei nicht auf einen Schlag zehn Sekunden verlieren.

Irritierend auch, dass Co-Kommentator Allan McNish den Fehler seines Mikrofon-Mitstreiters nicht umgehend korrigierte. Der erklärte daraufhin im englischen World-TV-Feed den geeigneten Zusehern, dass der Führungswechsel auf keinen Fall auf Stallregie zurückgeführt werden könne – denn so etwas gäbe es bei Porsche nicht. Na denn.

Das letzte Wort hat der Verlierer: „Es war eng, aber ein bis zwei Zehntel haben trotzdem gefehlt, um die Porsche zu schlagen“, knurrte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. Beim nächsten Lauf in Fuji wird das anders sein – verspricht der Franzose. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

SECHSTER WM-LAUF IN AUSTIN (TEXAS), USA

Länge der Strecke: 5,513 Kilometer; **Rennstanz:** 192 Runden = 1058,496 Kilometer; **Pole-Position LMP1:** Porsche (#1) 1:44,471 min; **Pole-Position LMP2:** Signatech-Alpine (#36) 1:54,024 min; **Pole-Position GTE-Pro:** Ferrari 488 (#71) 2:03,057 min; **Pole-Position GTE-Am:** Aston Martin (#98) 2:06,031 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Neel Jani, Porsche 919 (#1): 1:47,149 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Nicolas Lapierre, Signatech-Alpine (#36) 1:55,427 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1-H	#2	Bernhard/Bamber/Hartley	Porsche 919 Hybrid	6:00.52,444 h
LMP1-H	#1	Tandy/Lotterer/Jani	Porsche 919 Hybrid	+0,276 s
LMP1-H	#8	Buemi/Sarrazin/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	+21,956 s
LMP1-H	#7	Conway/Kobayashi/Lopez	Toyota TS050 Hybrid	+45,026 s
LMP2	#36	Lapierre/Menezes/Negrão	Signatech-Alpine	+15 Runden
LMP2	#13	Beche/Heinemeier-Hansson/Piquet	Vaillante-Rebellion-Oreca	+16 Runden
LMP2	#31	Canal/Prost/Senna	Vaillante-Rebellion-Oreca	+16 Runden
LMP2	#38	Tung/Jarvis/Laurent	Jackie-Chan DC Racing	+16 Runden
LMP2	#37	Cheng/Brundle/Gommendy	Jackie-Chan DC Racing	+17 Runden
LMP2	#24	Rao/Henley/Vergne	Manor-Oreca	+17 Runden
LMP2	#28	Perrodo/Vaxivière/Collard	TDS Racing-Oreca	+18 Runden
LMP2	#26	Rusinov/Thiriet/Lynn	G-Drive-Oreca	+24 Runden
GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	Ferrari 488 GTE	+25 Runden
GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Porsche 911 RSR	+25 Runden
GTE-Pro	#71	Bird/Rigon	Ferrari 488 GTE	+25 Runden
GTE-Pro	#95	Thiim/Sørensen	Aston Martin Vantage	+25 Runden
GTE-Pro	#97	Turner/Adam/Serra	Aston Martin Vantage	+25 Runden
GTE-Pro	#91	Lietz/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+26 Runden
GTE-Pro	#67	Tincknell/Priaulx	Ford GT	+26 Runden
GTE-Pro	#66	Pla/Mücke	Ford GT	+26 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Timo Bernhard	159 Pkte.
1.	Earl Bamber	159
1.	Brendon Hartley	159
2.	Sébastien Buemi	108
2.	Kazuki Nakajima	108
3.	Anthony Davidson	93

HERSTELLER LMP1

1.	Porsche	242 Pkte.
2.	Toyota	168,5

FAHRER GTE-PRO

1.	Andy Priaulx	102 Pkte.
1.	Harry Tincknell	102
2.	Frédéric Makowiecki	96
2.	Richard Lietz	96
3.	Davide Rigon	95,5

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ferrari	203 Pkte.
2.	Ford	163
3.	Aston Martin	162
4.	Porsche	157



Ferrari? Molto bene!

Beim sechsten WM-Lauf in der Hitze von Austin rammte Ferrari alle Gegner in der GTE-Klasse nahezu ungespitzt in den Boden. Trotzdem wäre das Werksteam AF Corse um ein Haar leer ausgegangen ...

Von: **Marcus Schurig**

Nach drei Trainingssitzungen und einem Qualifying war der Drops in der GT-Klasse noch nicht gelutscht: Im Zeittraining lagen zwischen dem Ferrari auf Pole-Position und dem Ford auf Platz zwei gerade zwei Zehntelsekunden, eine weitere halbe Zehntel dahinter stand der beste Aston Martin. Nur bei Porsche blickte man bedröppelt drein: 1,3 Sekunden Rückstand ließen fürs Rennen nicht Gutes erwarten. Denn bei Temperaturen von deutlich über 30 Grad waren die Reifenflüsterer im GTE-Feld gefragt. Seit Saisonbe-

ginn stehen den GTE-Werksteams nur vier Reifensätze für Zeittrainings und Rennen zur Verfügung.

Die neuen Regeln sind das große Dauerthema in der GTE-Klasse. Die meisten Hersteller würden laut applaudieren, wenn die WM von der Schnapsidee wieder abrückte, weil die Konzeptunterschiede der GT-Produktionssportwagen einfach zu stark auf die Reifenperformance durchschlagen. Womit letztlich die Mittelmotor-Rennwagen mit sehr niedrigem Schwerpunkt vom Schlage eines Ford GT oder Ferrari 488 im Vorteil sind.

Doppelführung für Ferrari

Und natürlich bewahrheitete sich diese These auch wieder in der sengenden Hitze von Austin. Dazu gab es aber auch Überraschungen. Ferrari dominierte das Geschehen in allen Rennphasen, meist mit einer Doppelführung für die beiden Werkswagen von James Calado und Alessandro Pier Guidi (Startnummer #51) oder Davide Rigon und Sam Bird (Startnummer #71). Schon in der zwei-

BER SIEGREICHE FERRARI VERLOR BEIM SAFETY CAR UND BEI EINEM REIFENSCHADEN EINEN VORTEIL VON 1.14 MINUTEN AUF PORSCHE.

ten Rennstunde setzten sich die beiden Werks-488 vom einzigen echten Verfolger, dem Dunlopbereiften Aston Martin Vantage von Marco Sørensen und Nicki Thiim ab, der im ersten Rennritt als der stärkste Widersacher der Roten Grazien aus Maranello auftrat.

Nach der Runde der zweiten Stopps hatte der Ferrari-Express an der Front bereits eine halbe Minute Vorsprung – der Zug schien abgefahren. Doch man darf auch in solchen Situationen niemals aufgeben, wie das Rennen in Austin bewies: Erstens

verlor der führende Ferrari von Calado und Pier Guidi (#51) bei der einzigen Gelbphase zur Rennhalbwertzeit einen Vorsprung von 18 Sekunden auf das Schwesterauto von Bird und Rigon. Was aber noch schwerer wog: Die bereits um 38 Sekunden distanzierte GTE-Konkurrenz von Porsche und Aston Martin war plötzlich wieder in Schlagdistanz.

Zweitens halbierte das Ferrari-Team AF Corse selber seine Siegchancen, als bei Davide Rigon in der vierten Rennstunde der Wechsel auf die härtere Reifenmischung in die Hose ging: Der Italiener verlor binnen 15 Runden exakt 15 Sekunden. Und weil 15 Runden gleichbedeutend sind mit der Restdistanz ins Ziel nach dem letzten Stopp, schmiss sein Team die Strategie um, holte ihn nach 15 Runden rein, verpasste ihm neue Medium-Reifen und tankte auf – man zog also den Splash & Dash vor. Das reichte zwar nicht zum Sieg, stellte aber immerhin Platz drei sicher.

Zu diesem Zeitpunkt – also im Bereich letztes Rennritt – gab



Platz 2 als schöne Überraschung für Kévin Estre und Michael Christensen



GTE-Pro-Podium in Austin, Texas: Zweimal Ferrari, einmal Porsche



Der Dunlop-bereifte Aston Martin galt als Top-Favorit – es wurde Platz 4



Der Ferrari von Alessandro Pier Guidi und James Calado hatte das GTE-Feld speedmäßig im Griff – trotzdem verloren sie Zeit und hätten so fast den Sieg verpasst

es keinen Zweifel mehr am Sieg des Schwesterwagens von Calado und Pier Guidi. Der führte nach dem letzten Stopp bequem mit über 30 Sekunden Vorsprung.

Doch drittens ging exakt zehn Minuten vor Schluss bei Calado der Reifen vorne links hoch – er musste in Runde 162 noch mal an die Box abbiegen. Der kurze Notstopp, um den platten Pneu zu tauschen, fraß den 36-Sekunden-Vorsprung auf den zweitplatzierten Porsche 911 RSR von Kévin Estre und Michel Christensen vollständig auf. Mit Mühe und Glück konnte Calado gerade so die Führung behaupten. Damit holte Ferrari im sechsten Rennen bereits den dritten Saisonsieg.

Der faszinierende Aspekt der Ferrari-Überlegenheit in Austin bestand darin, dass die Italiener trotz der extremen Hitze mit dem Medium-Reifen dominierten – während zum Beispiel Porsche und auch die Dunlop-bestückten Aston Martin mit der härteren Mischung über die Distanz kommen wollten, speziell wegen der Doppelstint-Thematik.

„Man muss Ferrari Respekt dafür zollen, wie sie das hinbekommen haben“, sagte beispielsweise Marco Ujhasi, Leiter GT-Werksport bei Porsche. Neben Ferrari traute sich nur Ford an den Medium-Michelin – also wieder die beiden Mittelmotorsportler. Bei Ford ging der Schuss aber nach hinten los, weil man auf der zweiten, härteren Mischung so brutal viel Zeit verlor, dass am Ende nur die Klassenränge sieben und acht übrig blieben. Trotzdem führen Harry Tincknell und Andy Priaulx immer noch die Fahrer-GT-WM an

Porsche: Schnelle Stopps

Die härter bereifte Konkurrenz von Porsche und Aston Martin hatte keine Chance zu siegen, auch wenn die Abstände im Ziel etwas anderes suggerieren: Der zweitplatzierte Elfer von Estre und Christensen gewann 38 Sekunden in der Safety-Car-Phase auf Ferrari, und noch mal 36 Sekunden beim Reifenschaden von Calado – macht nach Adam Riese 1.14 Minuten. Netto fehlten also

nach 167 Runden gut 120 Sekunden auf den siegreichen Ferrari.

Trotzdem war man im Manthey-Werksteam zufrieden: Man schob sich aus eigener Kraft vor die Aston Martin, die vor dem Rennen aufgrund ihrer Dunlop-Reifen hoch gehandelt wurden, und hatte auch die Ford GT im Griff, was nur deshalb gelang, weil man strategisch sortiert war und die Konkurrenz bei den Boxenstopps phasenweise förmlich vorführte. Bei einigen Stopps war Porsche zwischen fünf und zehn Sekunden fixer als die Gegner!

Bleiben die beiden Aston Martin, die auf den Plätzen 4 und 5 Schadensbegrenzung betrieben. Das #97er-Auto ist kein taufisches Chassis mehr, was die Inkonstanz erklärt. Das Schwesterauto von Nicki Thiim und Marco Sørensen ist der Pacemaker, doch in Austin setzte man es nicht um: Bei der schnellsten Rennrunde war man sechs Zehntel fixer als Porsche – trotzdem landete man im Ziel weit hinter dem Elfer von Michael Christensen und Kévin Estre. ■

EIN NEUER PRÄSIDENT

Das Stühlerücken bei der FIA geht weiter: Nachdem letzte Woche – wie in MSA exklusiv berichtet – FIA-Technikchef Bernard Niclot seinen Hut nehmen musste und von Gilles Simon abgelöst wird, so war im Fahrerlager der Sportwagen-WM in Austin zu hören, dass Lindsay Owen-Jones seinen Job als Präsident der FIA-Langstreckenkommission verloren hat. Nach dem Nachfolger wird noch gefahndet.

ERSTER ALPINE-SIEG

Das Signatech-Alpine-Team holte in Austin seinen ersten LMP2-Sieg in der Saison 2017. Die Grundlage für den Erfolg legte Ex-LMP1-Toyota-Pilot Nicolas Lapierre zu Rennmitte, als er die Konkurrenz um 40 Sekunden abhängte. Im Ziel hatte das Alpine-Trio Lapierre, Gustavo Menezes und André Negrão den Vorsprung von einer Runde herausgefahren – und das, obwohl das Team in den Schlussminuten noch die Heckverkleidung wegen einer nicht funktionierenden Fahrzeugbeleuchtung tauschte!

FUNKSTILLE BEI PEUGEOT

Französische Kollegen berichten, dass sich an der Peugeot-Front bezüglich Einstieg in die LMP1-Klasse im Moment gar nichts tut. Weitere Quellen sagen, dass der WM-Promoter zunehmend gereizt auf das Thema reagiere – es fällt der Begriff Hinhaltetaktik. Dazu hat PSA-Chef Carlos Tavares auch allen Grund, glaubt man französischen Medienberichten: Angeblich hat nun auch Peugeot seinen Dieselskandal, die mögliche Strafe könnte fünf Milliarden Euro betragen.

UND WAS SAGT TOYOTA?

Zur ihrer Zukunft in der LMP1-Klasse im Moment gar nichts. Es gilt als unwahrscheinlich, dass im Oktober eine Ansage kommt, angeblich wird erst Anfang November über die Sache entschieden. Chancen für einen Verbleib gibt es nur, wenn auch Peugeot kommt...

ADAC GT Masters, Sachsenring

Zakspeed disqualifiziert

Land-Motorsport feierte im Samstagsrennen des ADAC GT Masters am Sachsenring den zweiten Saisonsieg mit dem Audi R8 LMS, Zakspeed am Sonntag einen Doppelsieg. Die Freude währte nicht lange: Beide Mercedes AMG GT3 wurden aus der Wertung genommen.

Von: **Bianca Leppert**

Was für ein Tohuwabohu vor dem Finale des ADAC GT Masters in Hockenheim. Am Sachsenring schrumpfte nicht nur der Punktevorsprung von Tabellenführer und Corvette-Pilot Jules Gounon auf BMW-Pilot Philipp Eng. Es gab auch eine Kontroverse um das Zakspeed-Team. Nach dem Doppelsieg der beiden Zakspeed-Duos Stolz/Ludwig und Sylvest/Buurman am Sonntag stellten die Techniker bei der Nachkontrolle

fest, dass einige Kennlinien im Bereich der Motorsteuerung nicht mit den in der Homologation hinterlegten Daten übereinstimmen. Beide Mercedes AMG GT3 wurden disqualifiziert – für beide Rennen. Zakspeed-Teamchef Peter Zakowski entschied sich allerdings am Montag, die zunächst angekündigte Berufung zurückzuziehen. Die Begründung: „Laut DMSB entsprach der Verstellbereich der Nockenwellen nicht dem Homologations-

stand des Fahrzeugs. Da wir als Kundenteam keinen Zugriff auf diese Daten haben, haben wir unmittelbar externen Sachverständigen eingeholt. Dieser bestätigte die Aussage des DMSB, was uns letztlich dazu bewegte, die Berufung zurückzuziehen.“ Damit ist das Ergebnis endgültig und die Meisterschaft kann ohne schwebendes Verfahren in Hockenheim entschieden werden. Gounon hat mit dem neuen Ergebnis statt 20 Punkten nun nur 15 Punkte Vor-

sprung auf Eng. Im ersten Rennen siegte Land mit De Phillippi Mies vor Sylvest/Buurman und den HTP-Piloten Dontje/Kirchhöfer. Das BMW-Duo Eng/Catsburg wurde Vierter. Die Corvette kam nur auf Platz neun an. Am Sonntag holten Asch/Mortara den dritten Platz hinter Zakspeed, erben nun aber den Sieg. Gounon strich wegen eines Ausfalls aufgrund eines defekten Kühlers einen Nuller ein, während der Schritzer-BMW Sechster wurde. ■



Beide Zakspeed-Mercedes AMG GT3 wurden am Sachsenring in beiden Rennen nicht gewertet

LMP1-Zukunft in Sportwagen-WM und Le Mans

Druck der DPi-Meute steigt

Während der Ausrichter der Sportwagen-WM den Erhalt der LMP1-Hybridklasse favorisiert, fordern die DPi-Hersteller und potenzielle Einsteiger die schnelle Globalisierung des IMSA-Konzepts.

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

Fast alle halten die aktuelle LMP1-Hybridklasse für tot – nur der Le-Mans-Veranstalter und WM-Ausrichter ACO glaubt noch, dass Peugeot kommt und Toyota bleibt. Deshalb wurde auch die angedachte LMP2-Plus-Klasse kurzfristig aus der Anfang September in Mexiko verkündeten Neuordnung der



Die WEC sucht neue Hersteller für die Topklasse – in der IMSA fahren sie

LMP1-Klasse getilgt. Doch jetzt erhöht die DPi-Fraktion den Druck: Die in Amerika engagierten Hersteller – Cadillac, Mazda, Acura/Honda und Nissan – haben dem ACO signalisiert, dass sie mit ihren Autos nach Le

Mans kommen würden, wenn der ACO das Reglement öffnet. Beim WM-Lauf in Austin sagte Raj Nair, Ford-USA-Vizepräsident, zu unseren Kollegen von sports-car365.com: „Wenn der ACO eine globale Plattform auf dem DPi-

Modell aufbaut, dann werden wir einen Einsatz im Prototypensport nach Beendigung unseres GTE-Programms mit dem Ford GT prüfen – und wir sehen das als eine offensichtliche Chance für die Zukunft.“

8400 Kilometer weiter östlich am Nürburgring schlug Lamborghini-Sportchef Giorgio Sanna in die gleiche Kerbe: „Wir sind ein globaler Player und auf der Suche nach globalen Formaten, die kosteneffizient sind“, sagte Sanna am Ring. „Ich halte das DPi-Konzept aus der IMSA-Serie hier für eine optimale Lösung. Wenn so etwas als globale Plattform etabliert werden könnte, dann würde Lamborghini ganz sicher ein Prototypenprogramm für die nahe Zukunft prüfen – und die möglichen globalen Einsatzmöglichkeiten würden hier sicherlich den Ausschlag geben.“ ■

Ekris-M4 dominiert am Ring

Beim großen GT4-Finale am Nürburgring bekamen die Fans tollen Rennsport geboten. Am Ende feierte das BMW-Duo von Ekris Motorsport einen überlegenen Doppelsieg.

Von: **Tobias Grüner**

Die GT4-Serie hat nach dem Relaunch in der Saison 2017 eine echte Erfolgsgeschichte geschrieben. Beim großen Finale des Northern Cups gingen am Nürburgring 37 Autos an den Start. Die kostengünstige Meisterschaft für Nachwuchsprofis und ambitionierte Amateure erfreut sich nach wie vor wachsender Beliebtheit. Und auch bei den Fans kommt die Meisterschaft gut an. Nicht nur die Masse an Autos begeisterte die Zuschauer, sondern auch die Vielfalt der Modelle. Exoten wie der KTM X-Bow GT4 kämpfen hier gegen McLaren, Aston Martin, Porsche und BMW M4. Die Ausgeglichenheit der unterschiedlichen Renner führt immer wieder zu spannenden Positionskämpfen.

Ekris-M4 nicht zu schlagen

Nur an der Spitze war am Nürburgring schnell die Luft raus. Das holländische Duo Ricardo van der Ende und Max Koebolt fuhr jeweils von der Pole-Position zu zwei ungefährdeten Laufsiegen. Den Gesamttitel hatten sich die beiden BMW-M4-GT4-Piloten von Ekris Motorsport schon beim Heimspiel in Zandvoort Mitte August gesichert. Enger ging es im Kampf um die weiteren Plätze zur Sache. Im Samstagsrennen sah es zunächst so aus, als hätte



Bunt gemischtes Feld: Der Ekris BMW M4 zieht vorne weg, dahinter folgen McLaren, Aston Martin, KTM und Porsche

die KTM-X-Bow-Armada die besten Chancen auf die Podiumsplätze. Fünf „Reiter Young Stars“ qualifizierten sich unter den Top-7. Doch gleich am Start fiel ein KTM-Renner nach dem anderen zurück. Schließlich landete der Aston Martin Vantage GT4 von Matt Nicoll-Jones und Will Moore auf Rang zwei. Position drei ging an den McLaren 570S GT4 von Csaba Mor und Finlay Hutchison. Mads Siljehaug und Jamie Vandenbalck belegten im bestplatzierten X-Bow immerhin Rang fünf. Am Sonntag starteten plötzlich drei Porsche Cayman GT4 in den Top-5. Doch die Renner aus Zuffenhausen kamen sich schon früh gegenseitig in die Quere. Marc Basseng, der von Rang zwei losgefahren war, schied nach einer Kollision in Kurve 1 aus. Hinter Moore/Nicoll-Jones belegten dieses Mal Alain

Ferté und Grégoire Demoustier den dritten Platz. Der Energy-by-ART-Cayman war kurz vor Schluss am True-Racing-X-Bow von Laura Kraihammer und Cédric Freiburghaus vorbeigegangen. Und wie geht es 2018 weiter? „Fünf Hersteller haben neue

GT4-Autos angekündigt. Das lockt auch neue Teams an, die bisher gar nicht in der GT-Szene dabei waren“, freut sich Serienchef Stéphane Ratel. „Jetzt fokussieren wir uns vor allem darauf, neue Bühnen für die stark wachsende GT4-Klasse zu schaffen.“ ■



Ricardo van der Ende und Max Koebolt waren dieses Jahr eine Klasse für sich

GT4 EUROPEAN SERIES, NÜRBURGRING RENNEN 1

Fahrer	Auto	Zeit
1. Koebolt / Van der Ende	Ekris BMW M4 GT4	1:01.22.717 h
2. Moore / Jones	Aston Martin Vantage GT4	+ 10.704 s
3. Hutchison / Mor	McLaren 570S GT4	+ 19.102 s
4. Demay / Darras	Aston Martin Vantage GT4	+ 30.049 s
5. Siljehaug / Vandenbalck	KTM X-Bow GT4	+ 32.656 s
6. Ferté / Demoustier	Porsche Cayman CS MR GT4	+ 34.419 s
7. Leutwiler / Villarino	Porsche Cayman CS MR GT4	+ 34.753 s
8. Angermayr / Kofler	KTM X-Bow GT4	+ 36.054 s
9. Braams / Huisman	McLaren 570S GT4	+ 38.296 s
10. Still / Umbrascu	Porsche Cayman CS MR GT4	+ 38.922 s

GT4 EUROPEAN SERIES, NÜRBURGRING RENNEN 2

Fahrer	Auto	Zeit
1. Koebolt / Van der Ende	Ekris BMW M4 GT4	1:01.22.717 h
2. Moore / Jones	Aston Martin Vantage GT4	+ 4.636 s
3. Ferté / Demoustier	Porsche Cayman CS MR GT4	+ 28.826 s
4. Kraihammer / Freiburghaus	KTM X-Bow GT4	+ 29.874 s
5. Hutchison / Mor	McLaren 570S GT4	+ 31.687 s
6. Angermayr / Kofler	KTM X-Bow GT4	+ 38.585 s
7. Siljehaug / Vandenbalck	KTM X-Bow GT4	+ 40.713 s
8. Schulte / Schraml	Porsche Cayman CS MR GT4	+ 56.479 s
9. Demay / Darras	Aston Martin Vantage GT4	+ 66.917 s
10. Braams / Huisman	McLaren 570S GT4	+ 69.287 s



Der fünfte Sieg in Folge bedeutete für Johan Kristoffersson den WM-Titel

Kristoffersson und VW Champion

Freude und Dramatik lagen an diesem Rennwochenende sehr dicht beieinander. Und das galt nicht nur für die frisch gebackenen Weltmeister.

Von: **Sven Kopf**

Mit dem fünften Sieg in Folge kürte sich Johan Kristoffersson in Riga vorzeitig zum Rallycross-Weltmeister 2017, obwohl noch zwei Rennen ausstehen. Zugleich eroberte er gemeinsam mit seinem Teamgefährten Petter Solberg auch die Team-WM für Volkswagen. Die Mannschaft hatte zuvor ausgerechnet, dass Kristoffersson, sollte er die Idealpunktzahl von 30 Zählern holen, vorzeitig Weltmeister werden konnte, wenn Solberg weniger als 17 Punkte holt. Dies trat tatsächlich ein: Solberg sammelte in der Qualifikation nur 13 Zähler für Rang 4, hinzu kam ein mageres Pünktchen aus dem Semifinale.

Doch das war sein kleinstes Problem. Direkt nach dem Start zum Halbfinale erhielt er einen Treffer von der Seite und blieb verletzt im Auto sitzen. Die Rennleitung brach das Rennen ab und schickte die Ambulanz, um Solberg zu bergen. Das Halbfinale wurde anschließend ohne den

zweiten Werks-Polo wiederholt, Solberg musste ins Krankenhaus.

Scheider unter Feuer

Für den ersten dramatischen Moment des Wochenendes hatte Timo Scheider gesorgt. Öl entzündete sich an einem defekten Turbolader und setzte seinen Fiesta in Flammen. Scheider hatte per Kopfhörer bereits Warnungen vom MJP-Team erhalten, er möge das Auto doch bitte abstellen und schnellstmöglich verlassen. Doch er dachte anders und fuhr das Rennen noch zu Ende. Kurz nach der Zielflagge wurde ihm klar, wie knapp es wirklich war: „Als die Handbremse nicht mehr ging, merkte ich, dass es ernst wird“ sagt Scheider, der aus der Beifahrerseite türmen musste, da die Fahrertür klemmte. Mit ihm quoll dichter Qualm aus dem Fahrzeug, die Schuhe waren geschmolzen. Das Feuer war schnell gelöscht, aber der Ford schien unrettbar und das Wochenende gelaufen.

Doch die Mechaniker schraubten bis spät in die Nacht, und morgens stand Scheider wieder auf der Startfläche. Auch wenn es nach der Nullrunde in der zweiten Quali nicht mehr fürs Halbfinale reichte, demonstrierte der Deutsche mit zwei Top-Ten-Platzierungen seine Klasse. Immerhin belohnte er sich noch mit zwei Meisterschaftspunkten.

Ekström macht Werbung

Mattias Ekström zeigte sich trotz seiner Entthronung als Zweiter äußerst zufrieden. Alle vier EKS-Audis inklusive Neuzugang und DTM-Kollege Nico Müller qualifizierten sich für die Semifinals; Müller schaffte es gar ins Finale. Mit seinem Podestplatz lieferte Ekström die ideale Verkaufsvorstellung für sein Quattro-Quartett. Sämtliche EKS Supercars wird er

versteigern, das Ende der Auktion ist für den Lauf in Buxtehude anvisiert.

Vorjahressieger Sébastien Loeb (Peugeot) freute sich über Rang 3: „Wir haben schnell das richtige Setup gefunden, aber im Finale hatte ich keinen guten Start. So hatten die anderen die Nase vorn“. Zum Schluss gratulierte Loeb dem Champion: „Johan hat es echt verdient.“ ■

HALBFINALE 1

1.	Kristoffersson	VW Polo GTI
2.	Ekström	Audi S1
3.	Bakkerud	Ford Focus RS
4.	Grönholm	Ford Fiesta
5.	T. Hansen	Peugeot 208
6.	Nitiss	Audi S1

HALBFINALE 2

1.	Loeb	Peugeot 208
2.	Müller	Audi S1
3.	Baumanis	Ford Fiesta
4.	K. Hansen	Peugeot 208
5.	Heikkinen	Audi S1
6.	Solberg	VW Polo GTI

FINALE

1.	Kristoffersson	VW Polo GTI
2.	Ekström	Audi S1
3.	Loeb	Peugeot 208
4.	Bakkerud	Ford Focus RS
5.	Baumanis	Ford Fiesta
6.	Müller	Audi S1

WM-STAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	271 Punkte
2.	Petter Solberg	209
3.	Mattias Ekström	204
4.	Sébastien Loeb	194
5.	Andreas Bakkerud	165
6.	Timmy Hansen	152

WM-STAND TEAMS

1.	PSRX VW Schweden	480 Punkte
2.	Peugeot-Hansen	346
3.	Audi EKS	303
4.	Ford Hoonigan Racing	263
5.	Ford MJP Racing	182
6.	Ford STARD	151



Scheider: Trotz Feuer noch Punkte

Rallycross-WM

Petter Solberg: Saison gelaufen

Der WM-Zweite muss nach seinem Unfall in Riga mit einem Schlüsselbeinbruch pausieren.

Über Schmerzen im Rücken klagte Petter Solberg, nachdem ihm Janis Baumanis nach dem Start des zweiten Semifinals in Riga unglücklich in die Flanke gefahren war. Zum Glück für den Norweger ist es „nur“ das Schlüsselbein, das gebrochen ist. Zu seinem Pech gehört die Heilung genau dieser Verletzung zu den eher langwierigen Prozessen.



Solbergs Unfall sorgte für die erste rote Flagge in der Rallycross-WM-Historie

Rallye-EM Italien

Wimpernschlag-Sieg für Bouffier in Rom

Herzschlagfinale bei der Rallye Rom. Mit drei Zehnteln Vorsprung gewinnt Bryan Bouffier den vorletzten EM-Lauf vor Europameister Kajetan Kajetanowicz.

Von: Reiner Kuhn

Die Führung wechselte munter hin und her, als sich die beiden Ford-Piloten Bryan Bouffier und Kajetan Kajetanowicz im Sekundentakt über die Prüfungen des neuen EM-Laufs rund um Rom jagten.

Am Ende entschieden gerade einmal drei Zehntel zugunsten von Bouffier. „Ein großartiger Sieg, speziell unter diesen Bedingungen“, jubelte der Franzose, der am Morgen des Finaltages bei schnell abgetrockneten Strecken auf zu weiche Reifen gesetzt hatte.



Behielt im Topduell die Nase vorne: Bryan Bouffier im Ford Fiesta R5

Widersacher Kajetanowicz konnte den kleinen Vorteil nicht nutzen. Der Pole kämpfte mit Bremsproblemen und verpasste die Vorentscheidung sowie den Sieg. Doch mit Rang 2 macht er einen großen Schritt in Richtung Titelverteidigung. Vor dem finalen

Rallye-WM

Loeb bereitet seine WM-Rückkehr vor

Nach einem Asphalttest führt Sébastien Loeb den Citroën C3 WRC nun auf Schotter aus. Es riecht nach einer WM-Rückkehr.

Noch so eine desolante Saison scheint bei Citroën tabu. Seit wenigen Wochen ist klar: Für 2018 wird nicht nur der C3 WRC grundlegend überarbeitet, die Werksequipe baut auch ihre Fahrerriege um.

Teamchef Yves Matton bemüht sich intensiv darum, Weltmeister und Tabellenführer Sébastien Ogier zu verpflichten. Zudem hat der Belgier alle Hände voll zu tun, Sébastien Loeb den roten Teppich auszurollen. Denn der Rekordweltmeister möchte wieder ins WRC-Cockpit zurückkehren und ausgewählte WM-Läufe bestreiten.

Nach einem Gespräch mit PSA-Konzernchef Carlos Tavares wurde Loeb ein erster Asphalttest im Citroën C3 WRC ermöglicht. Nun wird eine zweite Ausfahrt auf Schotter folgen. Anschließend will der 43-Jährige entscheiden,



Der Citroën-Overall passt: Loeb

ob und – so viel zu seiner Wertschätzung im Konzern – wo er im kommenden Jahr antreten wird. „Die Türen stehen für ihn offen“, sagt Matton. „Die Entscheidung liegt aber ganz bei ihm.“ Soll heißen: Die Aussichten, bei einigen Läufen die beiden Super-Sébs gemeinsam am Start zu sehen, sind besser denn je.

Daneben sei Mexiko-Sieger Kris Meeke für die kommende Saison gesetzt. Zwar haben Craig Breen und Stéphane Lefebvre ebenfalls gültige Verträge für 2018. Die Youngster werden sich aber nach den Plänen von Nationalheld Loeb richten müssen. ■ RK

DTM und FIA-Serie: Gemeinsame Basis

Die Tourenwagenszene steht vor einem Umbruch: 2019 geht die DTM mit Turbomotoren an den Start und im Jahr darauf soll die neue Weltmeisterschaft (mit dem Arbeitstitel „Touring Car 2020“) debütieren.

Von: **Claus Mühlberger**

Treibende Kräfte hinter der neuen Welt-Serie sind die FIA und der US-Mediengigant Discovery. Das Strategiepapier der geplanten Serie, das MSa exklusiv vorliegt, zeigt verblüffende Ähnlichkeiten mit der künftigen DTM. Dank Hybridtechnik trumpft die „Touring Car 2020“ mit einer Systemleistung von fast 900 PS auf. Hier will die DTM natürlich nicht zurückstehen.

Jahrelang sind Mattias Ekström und viele seiner DTM-Kollegen nicht müde geworden, immer wieder zu fordern: „Wir brauchen mehr Leistung.“

Jetzt sieht es also so aus, als würden sie erhört werden: Die DTM rennt ab 2019 mit Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotoren. Das haben Audi und BMW vorletzte Woche in seltener Eintracht beschlossen und bekannt gegeben. „600 PS“ erwartet BMW-Sportchef Jens Marquardt. Ein klares Plus von 80 PS zu den jetzt gefahrenen V8-Saugern, die seit 2000 in der DTM zum Einsatz kommen.

200 Mio. Euro Investition

Doch das Ende des Wettrüstens ist damit noch lange nicht erreicht: Auch die Kraft der zwei Herzen, sprich Hybrid, steht wieder zur Debatte. Noch nicht klar ist allerdings, ob die zusätzliche Power durch einen Elektromotor schon 2019 eingeführt wird.

Auf internationaler Ebene schicken sich die FIA und der US-Mediengigant Discovery (unter anderem „Eurosport“) an, die Tourenwagen-WM in ihrer bisherigen, immer weniger attraktiven

Form auslaufen zu lassen. 2020 soll der Neustart erfolgen.

Das Konzept der FIA nennt sich „Touring Car 2020“. In einer rund 20-seitigen Power-Point-Präsentation zeigen Discovery und FIA sehr konkrete Zahlen. Am erstaunlichsten ist sicher das Versprechen des Medienunternehmens, in den ersten fünf Jahren 200 Millionen Euro in die neue Serie zu investieren. Eine gigantische Summe. Allerdings ist unklar, wie sie sich zusammensetzt: Möglicherweise haben die Amerikaner, die auch die Formel 1 und die Formel E qua Anteils-Majorität beherrschen, einfach den Gegenwert ihrer TV-Übertragungen dazu addiert.

Viele technische Parallelen

Natürlich dürfen in der Präsentation die üblichen Marketing-Floskeln nicht fehlen. „Premium League und global“ sei die Serie, „relevant für die Straße“ sowieso, und natürlich ist man auch

„kosteneffizient“. Die Organisatoren der „Touring Car 2020“ haben sehr genaue Vorstellungen vom Budget, das die Hersteller einkalkulieren sollten: 30 Millionen Euro wird für ein Vier-Wagen-Team veranschlagt, die Begleitmusik wie Gästebewirtung bereits eingerechnet.

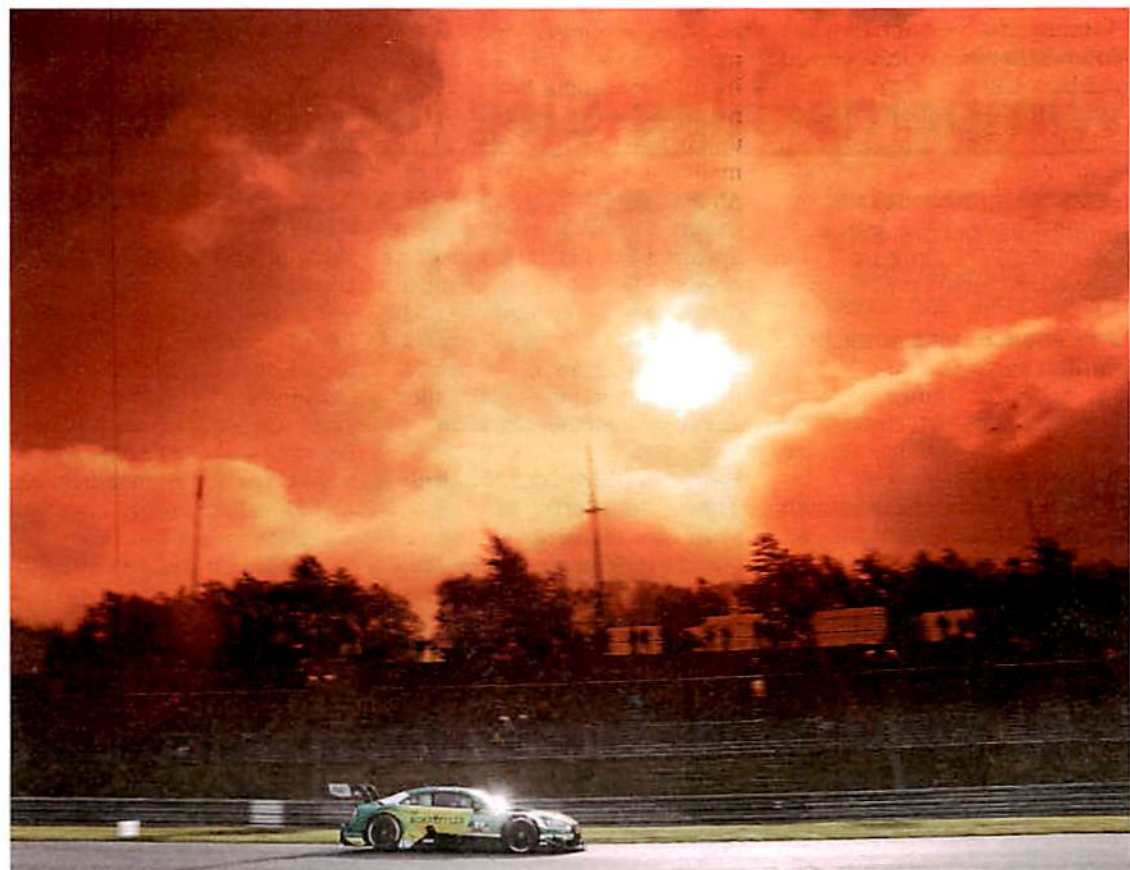
Bei der Technik zeigen sich viele verblüffende Parallelen zur DTM – auch der DTM für die Jahre 2019 ff. Das beginnt bei den Abmessungen der Autos (Länge x Breite x Höhe: 5000 x 1950 x 1150 Millimeter) und endet beim Motor: Die „Touring Cars 2020“ werden von Zweiliter-Vierzylindern befeuert. Die Leistung beträgt 520 PS, also etwa 15 Prozent weniger als in der künftigen DTM. Dazu kommt aber ein Elektromotor, der seine Kraft auf die Hinterräder abgibt, genauso wie in der Formel 1, aber anders als in der WEC, wo Porsche die E-Power an die Vorderräder schickt. 250 Kilowatt soll die E-Maschine

leisten. Die Systemleistung beträgt knapp 900 PS. Bei einem Leergewicht von 1150 kg sind also gewaltige Fahrleistungen zu erwarten. Besonderer Gag: In der Boxengasse und in der Formationsrunde soll voll elektrisch gefahren werden. Ideen, die man aus den kürzlich vorgestellten Le-Mans-Regularien kennt.

Ziel scheint erreichbar

Audi und BMW betrachten das FIA-Exposé mit Interesse, aber auch mit Skepsis, getreu dem alten Franz-Beckenbauer-Motto: „Schau’n mer mal.“

DTM und „Touring Car 2020“ – das eine muss das andere nicht unbedingt ausschließen. Gerade BMW hat immer gefordert, dass Tourenwagen universell einsetzbar sein sollten, in Deutschland, Japan, in den USA, weltweit. Dieses Ziel ist jetzt erreichbar. Dazu müssten die Regeln aber wirklich deckungsgleich sein. Es gibt viel zu tun! ■



Götterdämmerung: Die DTM steht vor dramatischen Umwälzungen – und hoffentlich auch einer glorreichen Zukunft

„Würde gerne mindestens dreimal Weltmeister werden“

Thed Björk (36) ist aktuell WM-Zweiter in der WTCC. Im MSa-Interview spricht er über Volvos Fortschritte und seine Titelchancen.

Von: Michael Bräutigam

Bist du glücklich mit der bisherigen Saison 2017?

Natürlich bin ich glücklich: Mit den Fortschritten, die wir während der Saison gemacht haben, mit den Siegen und auch, weil ich glaube, dass wir um den Titel kämpfen können. Ich fühle mich sehr motiviert und wohl.

Wie groß schätzt du deine WM-Chancen ein?

Es wird interessant, denn ich fühle mich immer noch wie der Neueinsteiger. Zumindest verglichen mit Tiago (Monteiro, d. Red.) und Norbi (Michelisz), die schon ewig in der Serie fahren. Aber ich glaube an mich und ich denke, ich habe eine Chance.

Hattest du gedacht, dass Volvo im zweiten Jahr schon so stark sein würde?

Das hatte ich gehofft (lacht)! Nach den Erfahrungen aus dem Winter, der Arbeit mit Yvan Muller und mit den ganzen neuen Leuten war beinahe klar, dass wir genug Erfahrung im Team haben, um mitzukämpfen.

Und wie sah es bei dir persönlich aus?

Ich habe es immer gedacht (lacht). Es fühlt sich einfach gut an, dort zu sein, wo ich bin. Dafür habe ich mein ganzes Leben gearbeitet. Die Meisterschaft liegt mir auch deshalb so gut, weil ich mittlerweile genug Erfahrung habe. Ich bin nicht mehr der junge, 20-jährige Verrückte.

Du hast deine Siege 2017 in Monza und auf der Nürburgring-Nordschleife eingefahren. Welcher war besser?

Monza war einfach ein großartiges Gefühl. Ich hoffe, dass ich fahrerisch wieder dorthin komme, wo ich an diesem Wochenende war. Nordschleife war des-

halb sehr gut, weil es eben diese ganz besondere Strecke ist.

Viele Leute sagen, die WTCC sei aktuell langweilig und auf keinem besonders hohen Niveau. Was sagst du, um sie Lügen zu strafen?

Das fahrerische Niveau ist schon sehr gut – mit Monteiro, Michelisz, Catsburg und den ganzen anderen Top-Fahrern. Es ist außerdem interessant, weil so viele Leute gewinnen können. So sehe ich das zumindest. Am Ende der Saison sollten wir einen schönen Titelkampf haben. Ich hoffe also, diese Leute schauen sich die Rennen an und sehen die tollen Kämpfe.

2006 hast du für zwei Rennen bereits DTM-Luft geschnuppert. Wie würdest du WTCC und DTM vergleichen?

Genau, ich habe zwei Rennen in einem Vorjahresauto gefahren. Die DTM ist hochklassig und hoch technisiert. Also bei den Kosten und auf technischer Seite ist das ein höheres Level. Die Autos sind schneller und haben mehr Abtrieb. In der WTCC ist die technische Entwicklung mehr Sache des ganzen Teams, und man ist auch als Fahrer viel mehr darin involviert. Für mein Alter ist die WTCC genau richtig (lacht). Die DTM ist mehr ein Sprungbrett für die Formel 1 oder für Fahrer, die es nicht in die Formel 1 schaffen. Aber ich mag die DTM, ich mag die WTCC und ich mag auch die australischen Supercars – wenn auch aus verschiedenen Gründen.

Wäre ein DTM-Comeback ein Thema für dich?

Mein Fahrstil würde, denke ich, gut zur DTM passen. Aber dann brauchst du einen Werksfahrervertrag. Aktuell folge ich meinem Team Volvo Cyan. Es hängt

»ICH GLAUBE AN MICH UND DENKE, ICH HABE EINE CHANCE AUF DEN WM-TITEL.«

Thed Björk



Thed Björk hat hohe Ziele: Drei WM-Titel und vielleicht ein DTM-Comeback

an ihnen, was sie machen, und ich hoffe, ich bin dann mit dabei.

Ab 2020 sollen DTM und WTCC viele technische Gemeinsamkeiten haben. Wäre das vielleicht eine Chance?

Wenn das denn so kommt, wäre es sicher eine Möglichkeit.

Zurück zur aktuellen Saison: Spürst du jetzt mehr Druck vor den letzten vier Events?

Ich spüre nicht mehr Druck als vorher, denn ich möchte ja immer gewinnen. Wir hatten ein paar Tests, ich bereite mich am Simulator vor und mache alles wie gewohnt. Vor den Rennen habe ich mein Mentaltraining. Ich versuche, so gut es geht vorbereitet zu sein – also, ich komme entspannt zur Strecke.

Du hast bereits vier STCC-Titel eingefahren. Wär ein einziger WM-Titel bereits mehr wert?

Ja, natürlich – Weltmeister ist Weltmeister (lacht)!

Zum Abschluss: Was hast du neben dem WM-Titel noch für Karriereziele?



Thed Björk

Geburtstag: 14. Dezember 1980
Geburtsort: Vretstorp (S)
Herkunftsland: Schweden

GRÖSSTE ERFOLGE

1999: Meister Nordische und Schwedische Formel 3
2001: Meister FIA-Sportwagen
2003: Meister Schwedische GT
2006: Meister STCC (Audi)
2011: Meister Camaro Cup
2013–2015: Meister STCC (Volvo)
2016: WTCC (Volvo), 1 Sieg (10.)
2017: WTCC (Volvo), aktuell 2.

HOBBYS

Familie, Motorräder, Schreiner

Ich würde gerne wenigstens dreimal Weltmeister werden – oder viermal, so wie Yvan. Ich liebe sowieso, was ich tue, aber drei WM-Titel wären schön (lacht). Und wenn ich noch was loswerden darf: Ich denke an Tiago, der einen schweren Testunfall hatte, und hoffe, dass er bald wieder fit wird. Das wäre wichtig, nicht nur für die Meisterschaft. ■

Erster Triumph für „SvdL“, Titelentscheidung vertagt



Samstagslauf am Sachsenring: Hier führt noch Harald Proczyk – am Ende jubelt Audi-Mann Sheldon van der Linde

Sheldon van der Linde (Audi) und Josh Files (Honda) hießen die Sieger bei der vorletzten Saisonstation am Sachsenring. Mike Halder (Seat) hielt mit zwei Podiumsplätzen das Titelrennen offen.

Von: **Michael Bräutigam**

Am Freitagabend grinsten erstmal Vater Franz und Sohn Luca Engstler um die Wette. Der Junior hatte kurz zuvor seine erste Pole-Position eingefahren. „Ich bin mega happy und auch schon ein bisschen nervös. Aber das kriegen wir schon hin“, sagte Luca.

Tags darauf wurde er im Samstagsrennen eines Besseren belehrt. Der 17-jährige Allgäuer erwischte einen schlechten Start, sodass zunächst Harald Proczyk (Seat) die Führung übernehmen konnte. Doch der amtierende Vizemeister wurde schon kurz darauf von Sheldon van der Linde überflügelt, welcher am Start ebenfalls direkt an Engstler vorbeiziehen konnte.

Der 18-jährige Südafrikaner, der gemeinsam mit Bruder Kelvin auch sein Debüt im ADAC GT Masters gab, konnte sich fortan stetig absetzen und souverän gewinnen. „Das war ein tolles Rennen. Ich bin super glücklich, dass es geklappt hat mit dem ersten Sieg. Danke ans Team, dieser Erfolg ist für sie“, bedankte sich der Pilot des AC Mayen/Prospert Performance bei seiner Mannschaft.

Files mit Fortunas Hilfe

Hinter Proczyk lief letztlich Mike Halder als Dritter ein, gefolgt von Engstler und Titelrivale Josh Files. Letzterer kam im Qualifying zwar ins zweite Segment, schien nach Platz 11 – und damit knapp außerhalb des Reversed Grid – aber denkbar schlechte Ausgangspositionen für die Rennen zu haben. Doch wieder einmal stand Fortuna dem Target-Piloten bei. Dank der Disqualifikation von ausgerechnet Halders Wolf-Teamkollege Alex Morgan (zu wenig Restsprit im Tank) durfte Files auf Startplatz 10 für den ersten Lauf sowie auf die Pole-Position für den zweiten Lauf nach vorne rücken.

Im Ziel des Samstagsrennens noch zwei Plätze hinter Wider-

sacher Halder im Ziel, wurde es im Nachgang nur noch einer. Engstler bekam für eine Kollision mit Lokalmatador Steve Kirsch (Honda) nachträglich eine 30-Sekunden-Strafe aufgebürdet, sodass Files auf Platz 4 hochrutschte.

Am Sonntag ließ Files dann aber keinen Zweifel aufkommen. Aus der geerbten Pole setzte er sich mit einem gewohnt guten Start an die Spitze und gab sie nicht mehr ab. Erstaunlich dabei: Mike Halder konnte sich vom fünften Startplatz bis auf P2 vorschieben – trotz voller Zuladung von 30 kg! Files fuhr dagegen gänzlich unbelastet umher.

Für einen Angriff auf den Leader reichte es Halder nicht mehr. Doch immerhin dazu, die Titelentscheidung auf das Finale kommandes Wochenende in Hockenheim zu vertagen. „Warum muss Mike mir das nur antun?“, witzelte der Brite nach dem Rennen. Halder heizt ihm mit seiner brutal starken Leistung nämlich mächtig ein. Ohne den verkorksten Saisonstart wäre Halder voll bei der Musik. So hat er nur noch eine Mini-Chance auf den Titel: 78 Punkte Rückstand, noch 85 zu vergeben. Aber Halder ist ein Kämpfer: „Ich gebe nicht auf!“ ■

SACHSENRING, 1. RENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Sheldon van der Linde	31:43,430 min
2. Harald Proczyk	+ 5,371 s
3. Mike Halder	+ 7,438 s
4. Josh Files	+ 8,350 s
5. Moritz Oestreich	+ 16,457 s
6. Tim Zimmermann	+ 17,167 s
7. Antti Buri	+ 18,346 s
8. Kris Richard	+ 21,012 s
9. Niels Langeveld	+ 21,627 s
10. Max Hofer	+ 23,213 s

SACHSENRING, 2. RENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Josh Files	32:29,486 min
2. Mike Halder	+ 1,627 s
3. Kris Richard	+ 7,605 s
4. Steve Kirsch	+ 12,835 s
5. Sheldon van der Linde	+ 13,079 s
6. Luca Engstler	+ 13,210 s
7. Harald Proczyk	+ 16,574 s
8. Florian Thoma	+ 17,119 s
9. Antti Buri	+ 21,770 s
10. Max Hofer	+ 26,424 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Josh Files	357
2. Mike Halder	279
3. Sheldon van der Linde	256
4. Niels Langeveld	221
5. Harald Proczyk	220
6. Moritz Oestreich	193
7. Antti Buri	182
8. Steve Kirsch	170
9. Kris Richard	160
10. Pascal Eberle	154



Josh Files war in Sachsen nah an der vorzeitigen Titelverteidigung. Nur Mike Halder machte mit zwei brutal starken Rennen einen Strich durch diese Rechnung. Zum Finale in Hockenheim reist Files trotzdem mit Mega-Vorsprung.

DTM

Weightwatchers war gestern

Endlich: Mit einem neuen Beschluss ist der Weg frei, die leidigen Performance-Gewichte in der DTM abzuschaffen. Wenn auch nicht ohne Beigeschmack.

Ich freue mich, dass die Diskussion über die Performance-Gewichte endlich vom Tisch ist und der sportliche Wettkampf wieder im Vordergrund steht“, sagte Audi-Motorsportchef Dieter Gass, nachdem sich vergangenen Donnerstag die drei in der DTM vertretenen Hersteller und die ITR entsprechend geeinigt hatten. Und alle stimmten zu.

Noch tags zuvor war man sich aber, wie MSA weiß, noch überhaupt nicht grün. Bei einer turnusgemäßen ITR-Vorstands- und Beiratssitzung wurde nämlich noch keine Einigung erzielt.

»ICH FREUE MICH, DASS DER SPORTLICHE WETTKAMPF WIEDER IM VORDERGRUND STEHT.«

Audi-Sportchef Dieter Gass

Offenbar war den Technik-Vorständen bei Audi (Peter Mertens) und BMW (Klaus Fröhlich) das jedoch zu bunt. Auf wundersame Weise wendete sich über Nacht das Blatt, und neben der Abschaffung der Gewichte wurden auch gleich standardisierte Geometrien einiger Aerodynamik-Bauteile für 2018 beschlossen. Jetzt muss nur noch der DMSB seinen Segen geben. Eine Formalie.

Dass die Technik-Vorstände und nicht die Sportchefs auf eine Entscheidung im Sinne des Sports drängten, hat ein gewisses „Gschmäckle“. Doch wenigstens hat dieses Kapitel nun ein endlich ein Ende gefunden. ■ MBR

ETCC

Fulin verpasst die Vorentscheidung

Petr Fulin (Seat) verpasste in Zolder eine Vorentscheidung im Titelkampf. Die Laufsiege in Belgien gingen an Christjohannes Schreiber (Honda) und Igor Stefanovski (Seat).

Schon im Qualifying hatte Fulin Pech, als er wegen technischer Probleme keine Zeit setzen konnte und so von ganz hinten ins erste Rennen starten musste. Auch dort schlug die Defekthese zu: Ausfall und damit auch kein Reversed Grid. Doch in Lauf zwei betrieb der Tscheche mit P3 Schadensbegrenzung.

Im ersten Lauf beendete derweil Rikli-Honda-Pilot Christ-

johannes Schreiber seine Pechsträhne und feierte seinen ersten Sieg seit rund vier Monaten. Im zweiten Lauf wurde er Opfer einer Kollision, wonach er sich mit stark verstellter Spur und waidwundem Auto noch auf Platz 7 zwei Zähler sichern konnte.

Teamkollege Peter Rikli fuhr zweimal auf P2. Der einzige Deutsche im Feld, Andreas Pfister, kam auf P5 und P6. Vor dem Finale in Most haben noch vier Fahrer Titelchancen: Fulin (62 Punkte), Schreiber, Norbert Nagy (Seat) und Stefanovski (je 56). ■ MBR



Weiter voll im Titelrennen: Christjohannes Schreiber (r.) holte den Laufsieg

NACHRICHTEN

TCR: KISSLINGS JUBI-OPEL

Anlässlich des 40. Firmenjubiläums bedankt sich Kissling Motorsport bei seinen Kunden. Insgesamt zehn der von ihnen entwickelten, 350 PS starken Opel Astra TCR bietet man als Edition „Kissling Motorsport 40th“ zum Aktionspreis von 115 000 Euro zzgl. MwSt. an. Dazu kommt ein Garantie-Paket für Motor und Getriebe in der ersten Rennsaison.

NASCAR: TRUEX SIEGT BEIM PLAYOFF-AUFTAKT

Mit dem 27. Saisonlauf des diesjährigen Monster Energy NASCAR Cup begann am Sonntag in Chicago die Playoff-Saison. Dabei machte Martin Truex Jr. (Toyota) genau da weiter, wo er in der Regular Season aufgehört hat – vorne. Trotz losen Rades und Durchfahrtsstrafe dominierte er den letzten, 107-ründigen Rennabschnitt und sicherte sich mit dem Sieg in Chicago auch das Ticket für die nächste Playoff-Runde. Kyle Busch (Toyota) gewann die erste Stage, fiel aber nach Strafen zurück. Chase Elliott (Chevrolet) siegte in Stage zwei.

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Kevin Harvick (USA)	Ford
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Joey Logano (USA)	Ford
8.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
9.	Matt Kenseth (USA)	Toyota
10.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet



LAUF 7
23.09.17

www.vln.de

**Der Rest ist
nur Warten ...**



Nach einer langen Zeit der Dürre hat Dominique Aegerter im Regenrennen von Misano seinen zweiten GP gewonnen und gemeinsam mit Tom Lüthi für den ersten Schweizer Doppelsieg gesorgt. Im MSA-Interview spricht der 26-jährige Rohrbacher über seine Gefühle und Zukunftspläne.

Von: **Imre Paulovits**

Wie siehst du dein Wochenende und deinen Sieg in Misano im Nachhinein?

Es war für mich etwas sehr Spezielles. Nach einer so langen Durststrecke ohne Podium, mein letztes Podium hatte ich in Mugello 2015, und einer noch längeren ohne Sieg – mein letzter Sieg war 2014 auf dem Sachsenring – ausgerechnet bei einem Regenrennen zu gewinnen, war schon sehr speziell. Dazu habe ich so viele Runden geführt. Das macht diesen Sieg wirklich zu etwas Besonderem.

Dabei warst du zunächst gar nicht glücklich, dass der Renntag in Misano verregnet begann.

Wir waren das ganze Wochenende superstark gewesen. Wir waren ständig in den Top 5 und mit dem dritten Startplatz hatte ich eine super Ausgangsposition. Da hatte ich natürlich keine Freu-



Dominique Aegerter

Geburtstag: 30.09.1990
Geburtsort: Rohrbach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE

2007: 125 GP, Aprilia (8.)
2008: 125 GP, Derbi (16.)
2009: 125 GP, Derbi (13.)
2010: Moto2, Suter (15.)
2011: Moto2, Suter (8.)
2012: Moto2, Suter (8.)
2013: Moto2, Suter (5.)
2014: Moto2, Suter (5.)
2015: Moto2, Kalex (17.)
2016: Moto2, Kalex (12.)
2017: Moto2, Suter (derzeit 8.)

HOBBYS

Motocross, Supermoto

„Dieser Sieg war schon etwas ganz Spezielles“

de, dass es am Sonntagmorgen angefangen hat zu regnen. Im Warm-up ging es dann nicht so schlecht. Ich war Achter und hatte kein so schlechtes Gefühl. Aber da hätte ich nie gedacht, dass ich um den Sieg kämpfen kann. Ich dachte auch an Silverstone, wo wir im Rennen die Performance, die wir in den Trainings hatten, nicht bestätigen konnten. Dann hat aber alles gepasst – und das war eine super Sache.

Wie viel Risiko bist du eingegangen, um Tom Lüthi hinter dir halten zu können?

Als Morbidelli gestürzt ist, wusste ich, das Tom nicht alles riskieren würde. Ich wollte diesen Sieg schon unbedingt einfahren und hatte auch nichts zu verlieren. Ich konnte dann eigentlich ganz locker fahren. Aber es war schon schwierig, die Konzentration wirklich so hoch zu halten und ganz vorn zu fahren. Auf den letzten beiden Strecken, auf denen es nass war, hatten wir guten Grip. In Misano war es spiegelglatt, da war es sehr schwierig, keinen Fehler zu machen.

Wie bist du nach dem ersten Schweizer Doppelsieg zu Hause empfangen worden?

Der Sieg war unglaublich, entsprechend war der Empfang. Ich habe immer an mich geglaubt, und ich habe immer alles dafür gegeben, dass ich Top-Platzierungen herausfahren kann. Weil ich nie aufgehört habe, an mich, an Suter und an das Team zu glauben, haben wir es auch zusammen geschafft. Auf einen Doppelsieg hat die Schweiz sehr lange gewartet. Wir sind ein kleines Land. Und dass nun zwei so starke Fahrer da sind, das tut dem Motorradsport sehr gut.

Hat dein Vater Ferre eigentlich seinen Schnauzbar noch?

Ja, der Schnauz ist noch dran, es hat diesmal keine Wette gegeben.

Welches Gefühl hast du für den Rest der Saison?

Sicher habe ich ein gutes Gefühl. Einen Sieg zu bestätigen, ist im-

mer etwas sehr Schwieriges. Es hat halt lange gedauert, bis ich meinen ersten Sieg bestätigen konnte. Ich möchte bei den letzten fünf Rennen, von denen zwei in Spanien sind und drei in Übersee, mein Ziel, unter die Top 5 zu fahren, wie es Anfang des Jahres geplant war, so oft wie möglich erreichen.

Wo hast du gegenüber dem Kalex noch Nachteile, und wo habt ihr aufgeholt?

Das ist schwierig zu sagen. Wir haben in der Moto2 noch vier andere Hersteller, die schnell sind, denn KTM, Speed Up und Tech3 sind es auch. Suter ist zwei Jahre nicht in den WM gefahren, da mussten sie erst einmal die Daten wieder sammeln. Bei dem Fortschritt, den sie bei den Reifen gemacht haben, und bei dem Speed, den wir jetzt gehen, mussten wir uns erst anpassen. Mitt-

»MEIN ZIEL IST ES NUN, BEI DEN LETZTEN FÜNF RENNEN SOOFT WIE MÖGLICH UNTER DIE ERSTEN FÜNF ZU FAHREN.«

Dominique Aegerter

lerweile haben wir eine Menge Daten gesammelt. Was noch fehlt, ist etwas bei der Aerodynamik, besonders innen in der Verkleidung, wo die Luft hindurchgeht, dass sie schön wieder herausgeblasen wird, damit es keinen Hitzestau gibt. Da müssen wir sicher noch dran arbeiten. Da sind KTM und Kalex sicherlich weit vorn.

Du hast beide Siege mit der Suter errungen. Hast du eine Erklärung, warum dir die Suter besser liegt?

Alle sehen es so schlecht. Die letzten zwei Jahre mit der Kalex waren vielleicht nicht top, aber es war auch nicht ganz so

schlecht. Wir sind immer um die Top 10 gefahren, zum Teil Top 5. Aber mit dem Pech, dass ich mit der Verletzung hatte, dazu die Sperrung Ende letzten Jahres, konnte ich fast ein Drittel der Rennen nicht fahren. Ich denke, die Kalex ist genauso gut wie alle anderen auch. Ich habe einfach einen super Support von Suter und vom Kiefer Racing Team, wo ich Deutsch sprechen kann und die voll hinter mir stehen. Ich habe vielleicht irgendwoher ein etwas besseres Gefühl auf der Suter, vielleicht auch durch die Resultate, die ich mit ihr gemacht habe. Ich fühle mich einfach wohl auf diesem Motorrad.

Willst du auch in Zukunft bei dem Team bleiben? Oder weiter nach anderen Optionen schauen?

Derzeit stecke ich voll in den Verhandlungen. Ich hatte letzte Woche Verhandlungen bei Suter und dem Kiefer-Team, aber auch mit meinem alten Team und KTM. Eigentlich wollten wir uns über das Wochenende mit meinem Manager Robert Siegrist zusammensetzen und entscheiden, wie es weitergehen soll. Wir sind aber noch nicht hundertprozentig dort, wo wir sein wollten, und sind weiter am verhandeln. Bei der Klärung aller Details vergeht die Zeit so schnell, da sind 24 Stunden ganz schnell um. Ich hätte

eigentlich bis Aragón gerne Gewissheit gehabt, aber ich muss ja bereits am Mittwoch dorthin fliegen, also wird es bis dahin knapp werden. Aber sobald wir wissen, wie es im Detail aussieht, werden wir auch möglichst schnell zum Abschluss kommen.

Gibt es nach deinem tollen Suzuka-Auftritt weitere Pläne mit Honda in der Endurance-WM?

Vorerst nicht. Sie hatten mich zwar angefragt, ob ich beim Bol d'Or mitfahren will, aber Suzuka ist das einzige Rennen, das für mich wirklich interessant ist. Dort sind alle Werke beteiligt, und es ist ein sehr schönes Rennen. Die acht Stunden, das geht noch. Zwölf oder 24 Stunden, das wäre zu lang für mich.

Hast du das Ziel MotoGP weiterhin vor Augen?

Ganz klar. Es freut mich riesig, dass wir mit Tom nächstes Jahr einen Schweizer MotoGP-Fahrer haben werden. Es ist unglaublich, dass er das erreicht hat, dazu noch in einem so guten Team. Ich versuche, in der Moto2 auch so gute Leistungen zu zeigen wie Tom, und hoffe auch auf einen guten Vertrag in der MotoGP. Das ist weiterhin der Traum von mir. Ich denke, es ist der Traum jedes Motorradrennfahrers, mal in der höchsten Klasse zu fahren. ■



Erstmalig: Mit Aegerter (r.) und Lüthi stehen zwei Schweizer auf dem GP-Podest

Motorrad-WM

Großer Abschied von einem ganz Großen

Letzten Sonntag fanden in Madrid die offizielle Trauerfeier und der Abschied von Ángel Nieto statt, der am 3. August an den Folgen eines Verkehrsunfalls gestorben war. 50 000 Fans erwiesen dem 13-fachen Weltmeister die letzte Ehre.

Von: Imre Paulovits

Nach dem Tod von Ángel Nieto hatte die Familie sich Zeit genommen, um einen würdigen Abschied für einen der größten Rennfahrer aller Zeiten organisieren zu können. Der Termin 17. September war auch ausreichend kommuniziert worden. Die Menge, die an diesem Tag in Madrid erschien, zeigte nicht nur, wie populär der Mann, der den Motorradsport in Spanien groß machte, bis zu seinem Tode noch war. Sie bildete auch den Rahmen für einen Abschied, wie ihn sich selbst Staatsmänner nur wünschen können.



Viele Weltmeister und ranghohe Offizielle gaben Nieto die letzte Ehre

Alle spanischen Weltmeister und aktiven spanischen GP-Piloten waren gekommen, aber auch Nietos Freund Giacomo Agostini, Carlos Lavado und Loris Capirossi, FIM-Präsident Vito Ipólito und Dorna-Boss Carmelo Ezpeleta. Aber es waren die Fans, die diesem Anlass erst richtig Gewicht gaben. Schon bei der Gedenkfeier im Santiago Bernabéu Stadion war eine Menge von etwa 50 000 Menschen zugegen. Dann fuhr Tausende von Motorrädern

von dort in einem Convoi zur Rennstrecke von Jarama, wo sie noch eine gemeinsame Runde drehten und dann auf die Tribünen wechselten.

Die Söhne von Ángel Nieto, Ángel „Gelete“ und Pablo, fuhren die 80er-Derbi und die 125er-Garelli ihres Vaters um die Strecke. Und die Zeit, in der der 1947 geborene Spanier die kleine Klasse der Weltmeisterschaft beherrschte, wurde wieder lebendig. Ein würdiger Abschied. ■



Pablo Nieto und die vollen Tribünen



Nieto-Brüder mit Derbi und Garelli

MotoGP

Pfiffe und Applaus

Die italienischen Fans piffen Marc Márquez auf dem Podest aus. Doch eine andere Geste erboste den Weltmeister viel mehr.

Von: Imre Paulovits

Die Fehde von 2015 haben Valentino Rossi und Marc Márquez längst begraben. Doch die italienischen Fans offensichtlich noch nicht. Als Marc Márquez im Warm-up stürzte, klatschte die nächstgelegene Tribüne Beifall, worauf der Spanier

ihnen Küsschen zuwarf. Auf dem Podest wurde er von einigen Unverbesserlichen ausgebuht.

„Dass mich einige nicht mögen und auf dem Podest auspfeifen, halte ich zwar nicht für sehr sportlich, aber damit kann ich leben“, vermerkte Márquez zum Verhalten der Menge. „Aber dass einige Leute applaudieren, wenn ein Fahrer stürzt, das hört der Spaß auf. Jeder WM-Pilot gibt alles, was er hat, und riskiert sein Leben, und jeder hat den Respekt vor seiner Gesundheit verdient. Ich hoffe, dass ich nie Fans haben werde, die zum Sturz eines anderen Piloten applaudieren.“ ■



Marc Márquez im Misano-Warm-up: „Jeder WM-Pilot riskiert sein Leben“

NACHRICHTEN

MOTOGP: VALENTINO ROSSI

hält sich bedeckt, ob er tatsächlich versucht, in Aragón zu fahren. Sein nominierter Ersatzpilot Michael van der Mark hat sich hingegen bereits geistig auf den Einsatz auf der Werks-M1 eingeschossen. Der 24-jährige Holländer wirkte in Portimão schärfer als je zuvor und wurde auch ständig auf das nächste Wochenende angesprochen. Mit dem zweiten Platz im zweiten Rennen, dem besten Resultat der Yamaha R1 seit der Rückkehr in die Superbike-WM, zeigte der Suzuka-8-Hours-Sieger, dass er bestmöglich vorbereitet ist.

MOTO2: ÁLEX MÁRQUEZ,

der sich im ersten freien Training in Misano – wo er Schnellster war – bei einem Highsider in Turn 8 einen Haarriss in der linken Beckenpfanne und eine Schwellung des Hüftgelenks zugezogen hatte, hat seither intensive Physiotherapie an der

Universitätsklinik in Barcelona bekommen und wird am Wochenende versuchen, in Aragón bei seinem dritten Heim-GP in diesem Jahr an den Start zu gehen. In Jerez und in Barcelona hatte Márquez gewonnen, letztes Jahr ließ er auch in Aragón seinen Teamkollegen, Moto2-WM-Leader Franco Morbidelli, stehen und gewann mit 0,032 Sekunden Vorsprung.

MOTO3: MAX BIAGGI,

der sich mittlerweile von seiner Supermoto-Trainingsverletzung erholt hat, arbeitet weiter an Plänen für seine Zukunft als Teamchef. Ursprünglich war vorgesehen, dass Biaggi nächstes Jahr mit Mahindra in die Moto3-WM einsteigt, dieser Plan hat sich mit dem Rückzug der Inder aus der Moto3 verflüchtigt. Biaggi verhandelt nun mit dem Snipers-Team von Romano Fenati über eine Zusammenarbeit, die beiden Seiten dient.

Die beste Meisterschaft fährt ein Rennen mehr

Durch den Grand Prix von Thailand finden 2018 erstmals 19 Motorrad-WM-Läufe statt. Bei der Qualität dieser Meisterschaft kann das den Fans nur recht sein.

Letzte Woche stellten FIM und Dorna den provisorischen Motorrad-WM-Kalender 2018 vor. Große Überraschungen beinhaltet er nicht, wurden doch die meisten Verträge mit den Veranstaltern bereits vor längerer Zeit unterschrieben. Als letzter Mosaikstein ist nun der Thailand-GP in Buriram an seinen Platz gerückt. Er wird als erster der herbstlichen Asien-GP ausgetragen. Weil vier aufeinanderfolgende Wochenenden sowohl den Fahrern und den Teams physisch als auch der Dorna logistisch zu viel wären, liegen

zwischen Thailand und Japan zwei Wochen, so kann sich der WM-Tross in dieser Zeit in einem der südostasiatischen Ferienparadiese erholen.

Die restlichen Rennen haben mehr oder minder ihren traditionellen Termin im Kalender behalten. Der Grand Prix von Deutschland auf dem Sachsenring findet 2018 wieder am dritten Juli-Wochenende statt, zwei Wochen nach Assen. Es bleibt zu hoffen, dass es diesmal keine kurzfristige Terminveränderung mehr gibt. Danach folgt eine dreiwöchige Sommerpause bis zum Brunn-GP, dem eine Woche später der GP von Österreich folgt.

Bald sollte die endgültige Fassung verabschiedet werden, am nächsten Wochenende in Aragón müssen die Teams aller Klassen bereits ihre Einschreibung für das nächste Jahr einreichen und die Nenngebühr einzahlen. ■ IP



2018 werden die MotoGP-Asse erstmals bei 19 Rennen starten

PROVISORISCHER MOTORRAD-WM-KALENDER 2018

Datum	Land	Circuit
18. März	Katar	Losail International Circuit
8. April	Argentinien	Termas de Río Hondo
22. April	Americas	Circuit of the Americas
6. Mai	Spanien	Circuito de Jerez
20. Mai	Frankreich	Le Mans
3. Juni	Italien	Autodromo di Mugello
17. Juni	Katalonien	Circuit de Barcelona-Catalunya
1. Juli	Niederlande	TT Circuit Assen
15. Juli	Deutschland	Sachsenring
5. August	Tschechien	Automotodrom Brno
12. August	Österreich	Red Bull Ring – Spielberg
26. August	Großbritannien	(Circuit to be announced)
9. September	San Marino	Misano World Circuit Marco Simoncelli
23. September	Aragón	Motorland Aragón
7. Oktober	Thailand	Chang International Circuit
21. Oktober	Japan	Twin Ring Motegi
28. Oktober	Australien	Phillip Island Circuit
4. November	Malaysia	Sepang International Circuit
18. November	Valencia	Circuit Ricardo Tormo

Vorschau GP von Aragón

ZEITPLAN

GP von Aragón / Motorland Aragón
(alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 22. September 2017

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

Samstag, 23. September 2017

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

Sonntag, 10. September 2017

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 20 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 21 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 23 Rd.

STATISTIK

GP von Aragón / Motorland Aragón

Sieger 2016

Moto3: Jorge Navarro (E), Honda
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2016

Moto3: Enea Bastianini (I), Honda,
1:58,293 (= 154,5 km/h)

Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex,
1:53,207 (= 161,4 km/h)

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda,
1:47,117 (= 170,6 km/h)

Schnellste Runden 2016

Moto3: Juanfran Guevara (E), KTM,
1:58,858 (= 153,8 km/h)

Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex,
1:53,672 (= 160,8 km/h)

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda,
1:48,694 (= 168,1 km/h)

Rundenrekorde

Moto3: Niccolò Antonelli (I), Honda,
1:58,726 (= 153,9 km/h) (2015)

Moto2: Álex Rins (E), Kalex,
1:52,767 (= 162,1 km/h) (2015)

MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha,
1:48,120 (= 169,0 km/h) (2015)

STAND DER MOTORRAD-WELTMEISTERSCHAFT 2017

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	199
2.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati Di16 GP17	199
3.	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	183
4.	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	157
5.	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	150
6.	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	110
7.	Daniilo Petrucci (I)	Octo Pramac Ducati	Ducati Di16 GP17	95
8.	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda	Honda RC 213 V	92
9.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati Di16 GP17	90
10.	Jonas Folger (D)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	84

Moto2

1.	Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	223
2.	Thomas Lüthi (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex	214
3.	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	155
4.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	141
5.	Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	124
6.	Takaaki Nakagami	Idemitsu Hondas Asia	Kalex	109
8.	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	Suter	88
15.	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	44
18.	Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	28
23.	Jesko Raffin (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex	11

Moto3

1.	Joan Mir (E)	Leopard Racing	Honda	246
2.	Romano Fenati (I)	Marinelli Rivacold Snipers	Honda	185
3.	Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	162
4.	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	121
5.	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	117
6.	Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	98
7.	John McPhee (GB)	British Talent Team	Honda	96
8.	Marcos Ramírez (E)	Platinum Bay Real Estate	KTM	96
9.	Enea Bastianini (I)	Estrella Galicia 0,0	Honda	87
10.	Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM	84



Nette Sonntagsausfahrt: Jonathan Rea hatte in Portimão keine Gegner

Der einsame Reiter

Weltmeister Jonathan Rea hatte nicht viel Gesellschaft in Portimão. In beiden Rennen fuhr er an der Spitze einsam auf und davon.

Von: **Imre Paulovits**

Es war spektakulär und in der Kawasaki-Box blieb vor den Monitoren allen der Atem stehen. Auf der Kuppe zwischen den Kurven neun und zehn stand die ZX-10RR von Tom Sykes völlig quer, das Bike keilte einmal nach rechts und einmal nach links aus, dann warf es seinen Fahrer ab, sie flogen gemeinsam den Abhang hinab in den Kies, wo sich Fahrer und Motorrad übereinander überschlugen und dann durch die Asphaltfläche neben der Strecke weiterschliddernten. Dabei entzündete sich das Benzin an den Funken des Titan-Auspuffs, und die grüne Kawasaki rutschte als gewaltiger Feuerball neben dem Weltmeister von 2013 her. Als der Spuk vorbei war, hob Sykes zwar seine rechte Hand und winkte, doch bald hielt er seine linke, und wie sie im Medical Center seinen Handschuh abnahmen, kam ein verschobener Bruch des kleinen Fingers zutage. Die Rennärztin erteilte ihm umgehend Startverbot.

Sykes wäre zu gerne gefahren, und so ließ er sich nach Barcelona bringen, wo er am Sonntagnachmittag in der Clínica Mi Tres Torres operiert wurde. In Magny-Cours in zwei Wochen will er wieder fahren.

Ob Sykes den Durchmarsch von Jonathan Rea hätte verhindern können, werden wir nie erfahren, aber auf der Berg- und Talbahn von Portimão legte der Weltmeister in Abwesenheit seines Teamkollegen eine Dominanz an den Tag, die wir selbst von ihm bislang nicht kannten. Am Samstag fuhr er über eine halbe Sekunde pro Runde schneller als der Rest der Superbike-Welt und hatte zeitweilig zehn Sekunden Vorsprung, am Sonntag arbeitete er sich wieder in gewohnter Manier durch die umgedrehte Startreihenfolge und entschwand wieder auf Nimmerwiedersehen. Nun hat er an der WM-Spitze 120 Punkte Vorsprung, und erstmals sprach er vom WM-Titel. „Es tut mir leid, dass Tom nicht fahren konnte, ohne ihn waren diese Siege etwas farblos“, gab er zu. „Wir hatten durch die Tests eine Abstimmung, an der wir so gut wie nichts machen mussten. Jetzt versuche ich, den WM-Titel so schnell es geht einzufahren.“ Schon in Magny-Cours könnte es so weit sein.

An der Reihenfolge hinter Rea hat sich nichts geändert, nach

einem zweiten Platz am Samstag stürzte Chaz Davies am Sonntag von der zweiten Position.

Der unbelohnte Held des Wochenendes war aber Leon Camier. In der Superpole blieb seine MV Agusta stehen, und so musste er vom elften Startplatz ins Rennen

gehen. Von dort wäre er um ein Haar aufs Podest gefahren, so durfte er am Sonntag von der Pole-Position starten. Er führte lange, dann ging die MV Agusta ein. Dafür fuhr Michael van der Mark mit der Yamaha erstmals aufs Podest. ■



Große Freude: Michael van der Mark fuhr mit der Yamaha aufs Podest



Großes Kino: Bei diesem Unfall brach sich Tom Sykes den kleinen Finger

Sofuoglu übernimmt Führung

Spiel, Satz und Sieg: Mit seinem Sieg in Portimão hat Weltmeister Kenan Sofuoglu auch die Führung in der WM-Tabelle übernommen.

Von: Imre Paulovits

Lucas Mahias war ganz außer Atem. „Ich hatte eigentlich die richtige Taktik für die letzte Runde“, so der Endurance-Weltmeister von 2016. „Dann habe ich einen Fehler gemacht, und so war es schließlich die falsche Taktik.“ So sicher Kenan Sofuoglu auch das Rennen anführte, der Yamaha-Werkspilot schien zum Schluss mehr Reifenreserven zu haben, und bei der vorletzten Zieldurchfahrt zog er aus dem Windschatten heraus an dem Tür-

ken vorbei. Doch dieser zeigte gleich, wie entschlossen er um diesen Sieg kämpft, und bremste sich vor Turn 1 wieder an Mahias vorbei. Als dieser danach in Turn 5 einen Rutscher hatte, war der Zug abgefahren, und Sofuoglu hat nun auch die WM-Führung von Mahias übernommen. „Ich habe dieses Rennen besonders genossen, denn wenn es so schwierig ist wie hier, ist ein Sieg umso befriedigender“, freute sich der fünffache Weltmeister. „Der Kampf mit Mahias war dann auch ein ganz besonderer, schließlich kämpfen wir beide ja auch um die Weltmeisterschaft.“

Patrick Jacobsen hatte zunächst mit der MV Agusta die Führung inne, doch dann musste er die Vierzylinder passieren lassen. Jules Cluzel, der hier bereits einmal mit der Honda und einmal mit der MV Agusta gewonnen hat, war auch



Hart gekämpft: Sofuoglu und Mahias

diesmal guter Dinge, dazu ging seine CIA-Honda auf der Geraden wie eine Rakete, doch zum Schluss musste er mit dem dritten Platz vorliebnehmen. „Dass Kenan hier nur schwer zu knacken sein wird, das war mir schon vor dem Rennen klar“, machte der Franzose auf dem Podest gar kein wirklich glückliches Gesicht. „Aber dass auch Mahias mich stehen lässt, das hätte ich nicht erwartet.“ ■

Superbike-WM

Handgelenk stoppt Bradl und Krummenacher

Für Randy Krummenacher ist die Saison bereits vorbei, Stefan Bradl musste das Rennen am Sonntag auslassen. Beide wurden von einer Handgelenksverletzung gestoppt.

Von: Imre Paulovits

Randy Krummenacher hatte sich bei seinem Sturz im dritten freien Training auf dem Lausitzring eigentlich nichts Böses gedacht, er hatte etwas Schmerzen und ist danach noch die beiden Rennen gefahren. Doch als er sein Training für Portimão intensivierte, wurden die Schmerzen unerträglich und er ließ sich untersuchen, was mehrere Knochenbrüche und Sehnenverletzungen zutage brachte. Er wurde operiert, die Saison ist damit für den Zürcher beendet, er wird seine Karriere nächstes Jahr in der Supersport 600 fortsetzen.

Stefan Bradl bekam in Portimão einen Teamkollegen in

Form des japanischen Honda-Werkspiloten Takumi Takahashi, doch während sich der dreifache Suzuka-Sieger auf der anspruchsvollen Piste zunächst schwertat, fuhr Bradl zu Hochform auf und qualifizierte sich gleich für die Superpole 2. Dort fuhr er mit der achtbesten Zeit seine beste Startposition in diesem Jahr heraus.

Im ersten Rennen schien es dann noch besser zu gehen, Bradl lag auf Platz 6, doch dann flog er in der dritten Runde in Turn 14 böse ab und schlug mit dem rech-

ten Handgelenk auf. „Mir ist das Hinterrad weggerutscht“, schilderte Bradl hinterher. „Das war wirklich sehr seltsam, weil ich absolut keine Chance hatte, irgendetwas zu unternehmen. Letztendlich bin ich über den Lenker abgeflogen.“ Zunächst dachte der Zahlinger nur an eine Prellung, doch die Schmerzen wurden über Nacht schlimmer, nach dem Warm-up unaushaltbar. Bradl hat bereits eine Schraube in diesem Handgelenk, er wird sich nun daheim behandeln lassen. ■



Stefan Bradl: Aufwärtstrend von Rennsturz abrupt gestoppt

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM:

ANA CARRASCO hat in Portimão Geschichte geschrieben. Sie ist die erste Frau, die einen Weltmeisterschaftslauf in einer Solo-Klasse des Straßen-Rennsports gewonnen hat. Ihre Kawasaki ging das ganze Wochenende richtig gut, und die 20-jährige Spanierin kam mit dem anspruchsvollen Kurs blendend zurecht. Dann nutzte die ehemalige Moto3-Pilotin ihre Erfahrung aus dem Grand Prix, positionierte sich in der letzten Runde geschickt, und obwohl sich Marc Garcia in der Zielkurve an die Spitze gesetzt hatte, scherten Carrasco und Alfonso Coppola aus dem Windschatten aus, und Carrasco schaffte es als Erste über den Zielstrich. „Ich bin unheimlich glücklich“, freute sie sich. „Wir haben sehr hart gearbeitet, ich kann mich bei meinem Team nur bedanken.“ Gabriel Noderer hatte kein leichtes Wochenende auf der für ihn unbekanntem Strecke, dazu war er im Rennen zu kurz übersetzt – und wurde bis Platz 26 durchgereicht. Aber das Team will mit ihm weitermachen. So wurde 2017 bereits als Lehrjahr abgetan.

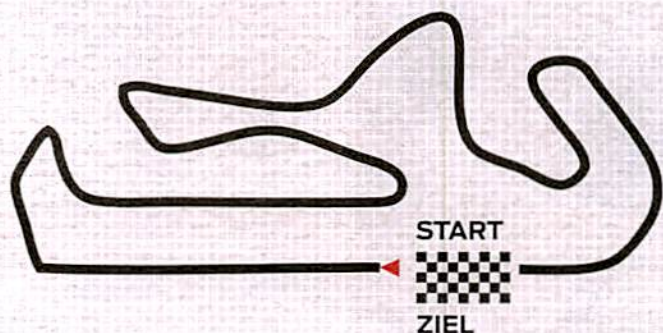
SUPERSTOCK-1000-EM: TOPRAK RAZGATLIOGLU

gewann zwar das mit der roten Flagge abgebrochene Rennen überlegen, der wirkliche Glückspilz war aber Florian Marino. Er wurde bereits von Maximilian Scheib auf der Aprilia überholt, dann ging der Motor an der Yamaha des Franzosen hoch, und deswegen kam die rote Flagge raus. Es wurde die Runde zuvor gewertet, da war Marino noch Zweiter. Sébastien Suchet fuhr einen sauberen siebten Platz raus, Toni Finsterbusch fuhr als Zehnter sein bislang bestes Ergebnis in der Superstock-1000-EM heraus. Julian Puffe fuhr wieder eine seiner Aufholjagden, war bereits an Finsterbusch vorbei, aber auch er wurde durch die rote Flagge um die Früchte seiner Arbeit gebracht.

SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE

AUTODROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,592 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Portimão (P): 17. September 2017; 19. WM-Lauf; 91,840 km über 20 Rdn. à 4,592 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 22 Grad; Asphalt: 39 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	34:38,383	1:42,937	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	20	+6,189	1:43,416	20
3. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	20	+10,166	1:43,657	16
4. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	20	+10,508	1:43,737	13
5. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+13,739	1:43,710	11
6. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	20	+16,816	1:43,825	10
7. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	20	+18,786	1:43,736	9
8. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	20	+22,090	1:43,918	8
9. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	20	+28,430	1:43,975	7
10. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+38,746	1:44,572	6
11. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	20	+43,181	1:44,904	5
12. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	20	+43,212	1:45,001	4
13. Antony West (AUS)	Kawasaki ZX-10RR	20	+43,325	1:45,269	3
14. Riccardo Russo (I)	Kawasaki ZX-10RR	20	+43,412	1:44,981	2
15. Takumi Takahashi (JPN)	Honda CBR 1000 RR SP	20	+54,303	1:46,012	1
16. Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	20	+59,880	1:46,082	-
17. Alessandro Andreozzi (I)	Yamaha YZF-R1	20	+1:04,441	1:45,815	-

SUPERSPORT-WM

Portimão (P): 17. September 2017; 9. WM-Lauf; 82,656 km ü. 18 Rdn. à 4,592 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gew.; Wetter/Piste: trocken, 23 Grad; Asphalt: 37 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Kenan Sofuoglu (TR)	Kawasaki ZX-6R	31:56,454
2. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+0,080
3. Jules Cluzel (F)	Honda CBR 600 RR	+2,294
4. Sheridan Morais (ZA)	Yamaha YZF-R6	+4,176
5. Patrick Jacobsen (USA)	MV Agusta F3 675	+4,273
6. Christian Gamarino (I)	Honda CBR 600 RR	+20,600
7. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+22,990
8. Lorenzo Zanetti (I)	MV Agusta F3 675	+23,196
9. C. Bergman (SWE)	Honda CBR 600 RR	+23,241
10. Rob Hartog (NL)	Kawasaki ZX-6R	+24,312

WM-STAND FAHRER

1. Sofuoglu	145 Punkte
2. Mahias	141
3. Morais	114
4. Cluzel	104
5. Jacobsen	79
6. Caricasulo	60
33. Mulhauser	46

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Rea	1:41,430
2. Laverty	1:42,197
3. Savadori	1:42,374
4. Lowes	1:42,413
5. Melandri	1:42,439
6. Torres	1:42,586
7. Van der Mark	1:42,608
8. Bradl	1:42,870
9. Davies	1:43,071
10. Forés	1:43,116
11. Camier	keine Zeit
12. Sykes	keine Zeit
13. Mercado	1:43,710
14. De Rosa	1:43,918
15. Ramos	1:44,120
16. Russo	1:44,263
17. West	1:44,400
18. Badovini	1:44,865
19. Andreozzi	1:45,259
20. Takahashi	1:45,290

WM-STAND FAHRER

1. Rea	431 Punkte
2. Sykes	311
3. Davies	296
4. Melandri	250
5. Lowes	169
6. Van der Mark	166
7. Forés	156
8. Camier	133
9. Torres	130
14. Bradl	67
15. Krummenacher	50
19. Reiterberger	29

WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	465 Punkte
2. Ducati	359
3. Yamaha	235
4. Aprilia	155
5. BMW	153

ERGEBNIS 2. RENNEN

Portimão (P): 17. September 2017; 20. WM-Lauf; 91,840 km über 20 Rdn. à 4,592 km; 19 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 40 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	34:40,917	1:43,148	25
2. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+5,834	1:43,806	20
3. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	20	+9,201	1:43,636	16
4. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	20	+12,792	1:43,494	13
5. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	20	+15,943	1:44,024	11
6. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	20	+19,359	1:43,866	10
7. Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	20	+23,286	1:44,162	9
8. Antony West (AUS)	Kawasaki ZX-10RR	20	+36,982	1:44,558	8
9. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	20	+48,544	1:44,558	7
10. Takumi Takahashi (JPN)	Honda CBR 1000 RR SP	20	+50,000	1:45,745	6
11. Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	20	+51,944	1:45,991	5
12. Alessandro Andreozzi (I)	Yamaha YZF-R1	20	+56,705	1:46,147	4
13. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	20	+1:07,518	1:44,046	3
14. Riccardo Russo (I)	Kawasaki ZX-10RR	20	+1 Rd.	1:45,096	2
15. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+4 Rdn.	1:44,854	1

SUPERSPORT-300-WM

Portimão (P): 17. September 2017; 7. WM-Lauf; 50,512 km ü. 11 Rdn. à 4,592 km; 37 Fahrer gestartet, 35 gew.; Wetter/Piste: trocken, 23 Grad; Asphalt: 37 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 300	22:01,086
2. Alfonso Coppola (I)	Yamaha YZF-R3	+0,053
3. Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	+0,062
4. Daniel Valle (E)	Yamaha YZF-R3	+0,167
5. Mika Perez (E)	Honda CBR 500 R	+0,338
6. Borja Sánchez (E)	Yamaha YZF-R3	+2,679
7. Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 300	+8,118
8. Jacopo Facco (I)	Yamaha YZF-R3	+8,170
9. Robert Schotman (NL)	Yamaha YZF-R3	+8,253
26. Gabriel Noderer (D)	Honda CBR 500 R	+32,809

WM-STAND FAHRER

1. Coppola	102 Punkte
2. Garcia	101
3. Deroue	84
4. Perez	83
5. Sánchez	69
6. Valle	63
29. Noderer	4

SUPERSTOCK-1000-EM

Portimão (P): 17. September 2017; 7. WM-Lauf; 41,328 km ü. 9 Rdn. à 4,592 km; 26 Fahrer gestartet, 22 gew.; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 40 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	15:51,680
2. Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+2,478
3. Maximilian Scheib (RCH)	Aprilia RSV4 RF	+2,655
4. Mike Jones (AUS)	Ducati Panigale R	+3,338
5. Jeremy Guarnoni (F)	Kawasaki ZX-10RR	+5,667
6. Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	+6,361
7. Sébastien Suchet (CH)	BMW S 1000 RR	+6,331
10. Toni Finsterbusch (D)	Kawasaki ZX-10RR	+22,216
11. Julian Puffe (D)	BMW S 1000 RR	+22,797
20. Marc Moser (D)	Kawasaki ZX-10RR	+40,693

EM-STAND FAHRER

1. Rinaldi	122 Punkte
2. Razgatlioglu	114
10. Suchet	46
13. Puffe	20
15. Fritz	17
18. Finsterbusch	9
23. Vionnet	5

Alonso López:
Im ersten Ren-
nen strahlen-
der Sieger, im
zweiten böser
Sturzauslöser



Moto3-Junior-WM

Heiße Rennen und Stürze

Die Moto3-Junior-WM-Runde in Jerez wurde von Sturzeskapaden begleitet. Hinter Leader Dennis Foggia wird es in der Meisterschaft richtig eng.

Von: Imre Paulovits

Wenn VR46-Pilot Dennis Foggia sich an der Spitze der Moto3-Junior-WM auch bereits etwas abgesetzt hat, lassen die Gegner ihn nicht so einfach los. In Jerez sicherte sich Estrella-Galicia-Junior Alonso López zunächst die Pole-Position und gewann dann auch das Wimpernschlagfinale des ersten Rennens vor dem Tabellenführer sowie Kazuki Masaki aus dem Asia Talent Team. Wie sehr die Jünglinge aber am Limit agieren, zeigte sich an den Stürzen von weiteren Favoriten wie Jaume Masiá und Sergio García.

STAND MOTO3-JUNIOR-WM

1.	Dennis Foggia (I), KTM	156
2.	Jeremy Alcoba (E), Honda	96
3.	Vincente Pérez (E), KTM	96
4.	Alonso López (E), Honda	95
5.	Kazuki Masaki (J), Honda	83
6.	Sergio García (E), Honda	80
7.	Jaume Masiá (E), KTM	76
8.	Ai Ogura (J), Honda	56
9.	Makar Yurchenko (KZ), KTM	56
32.	Jason Dupasquier (CH), KTM	4

Die Sturzorgien wurden im zweiten Rennen noch heißer. Aus dem riesigen Führungspulk blieben bis zur letzten Runde Jaume Masiá, Alonso López, Dennis Foggia und Ai Ogura. Masiá führte, der an dritter Stelle liegende López versuchte gleichzeitig an Foggia und Masiá vorbeizugehen, was gründlich misslang und alle drei zum Sturz brachte. Ogura erbt den Sieg vor Vicente Pérez und Makar Yurchenko.

Die Moto2-EM entwickelt sich immer mehr zu einem Duell zwischen dem 29-jährigen Spanier Ricky Cardús und dem 21-jährigen Brasilianer Eric Granado. Hatte Granado in den letzten vier Rennen einen klaren Vorteil erarbeitet, schlug Cardús in Jerez zurück und siegte klar vor seinem Kalex-Markenkollegen. Lukas Tulovic aus dem Forward-Junior-Team brillierte in Jerez erneut mit einem fünften Platz und rückt auch in der Tabelle wieder näher an Hiroki Ono. ■

STAND MOTO2-EM

1.	Eric Granado (BR), Kalex	160
2.	Ricky Cardús (E), Kalex	140
3.	Steven Odendaal (SA), NTS	117
4.	Héctor Garzo (E), Tech3	87
5.	Joe Roberts (USA), Kalex	82
6.	Federico Fulgini (I), Kalex	72
7.	Dimas Ekky (IND), Kalex	71
8.	Hiroki Ono (J), NTS	53
9.	Lukas Tulovic (D), Kalex	51
10.	Xavier Cardelus (E), Kalex	31

ERGEBNIS 1. RENNEN MOTO3-JUNIOR-WM

Jerez (E): 17. September 2017; 8. WM-Lauf; 70,768 km über 16 Rdn. à 4,423 km; 44 Fahrer gestartet, 36 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Alonso López (E)	Honda	16	29:03,634	1:47,452	25
2.	Dennis Foggia (I)	KTM	16	+0,089	1:47,422	20
3.	Kazuki Masaki (J)	Honda	16	+0,247	1:46,975	16
4.	Aaron Polanco (E)	Honda	16	+0,469	1:48,021	13
5.	Vincente Pérez (E)	KTM	16	+0,534	1:47,355	11
6.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	16	+3,927	1:48,253	10
7.	Aleix Viu (E)	KTM	16	+4,577	1:48,264	9
22.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	16	+22,756	1:48,785	-

ERGEBNIS 2. RENNEN MOTO3-JUNIOR-WM

Jerez (E): 17. September 2017; 9. WM-Lauf; 70,768 km über 16 Rdn. à 4,423 km; 42 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: trocken

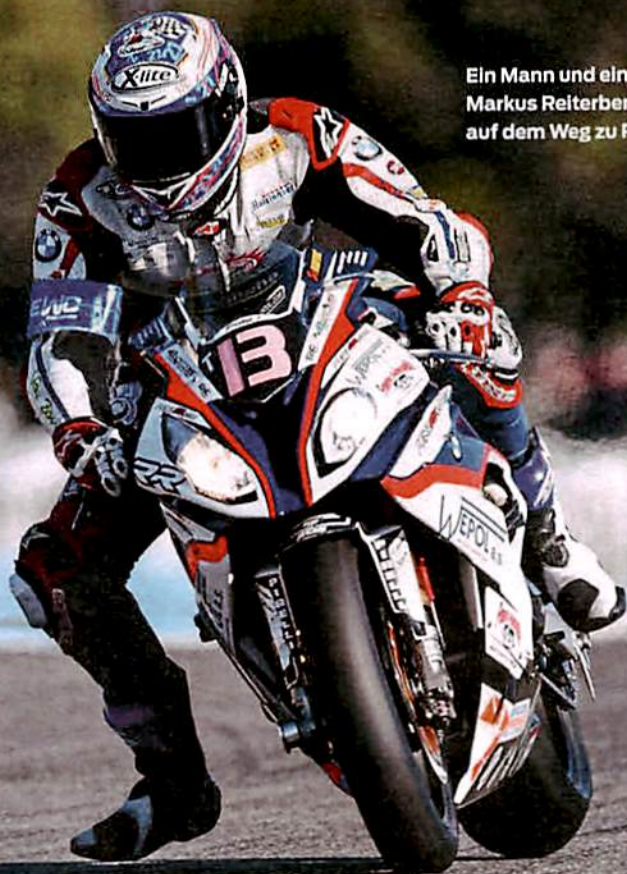
	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Ai Ogura (J)	Honda	16	29:08,056	1:48,461	25
2.	Vincente Pérez (E)	KTM	16	+0,868	1:48,209	20
3.	Makar Yurchenko (KZ)	KTM	16	+1,117	1:48,242	16
4.	Davide Pizzoli (I)	KTM	16	+1,199	1:48,116	13
5.	Rory Skinner (GB)	KTM	16	+2,761	1:48,234	11
6.	Apiwath Wonthanano (T)	KTM	16	+5,860	1:48,192	10
12.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	16	+22,551	1:49,498	4
26.	Matthias Meggle (D)	KTM	16	+57,872	1:51,109	-

ERGEBNIS RENNEN MOTO2-EM

Jerez (E): 17. September 2017; 9. WM-Lauf; 75,191 km über 17 Rdn. à 4,423 km; 16 Fahrer gestartet, 13 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Ricky Cardús (E)	Kalex	17	29:32,607	1:43,646	25
2.	Eric Granado (BR)	Kalex	17	+3,596	1:43,620	20
3.	Steven Odendaal (SA)	NTS	17	+6,522	1:43,761	16
4.	Dimas Ekky (IND)	Kalex	17	+6,604	1:43,859	13
5.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	17	+10,236	1:43,952	11
6.	Joe Roberts (USA)	Kalex	17	+11,678	1:44,166	10
7.	Hiroki Ono (J)	NTS	17	+15,171	1:44,151	9
8.	David Sanchis (E)	Suter	17	+18,762	1:44,405	8

Ein Mann und eine Mission:
Markus Reiterberger pusht
auf dem Weg zu Platz 2



German Power

Die Werksteams hatten ihre liebe Not, und um ein Haar hätten zwei deutsche Privatteams auf dem Podest gestanden – und Lucy Glöckner Geschichte geschrieben.

Von: **Imre Paulovits**
und **Anke Wiczorek**

Die Nerven lagen blank. Nur noch vier Minuten bis zur karierten Flagge, ein Wimpernschlag nach 24 Stunden harter Arbeit voller Dramen. Doch diese vier Minuten können die längsten im Leben werden, wenn es in diesen vier Minuten um alles oder nichts geht. Honda-Werkspilot Sébastien Gimbert hatte Lucy Glöckner eingeholt, doch die deutsche Powerfrau erwies sich als völlig ebenbürtiger Gegner für den Ex-500er-GP-Piloten, Endurance-Weltmeister von 2004 und mehrfachen französischen Superbike-Meister. Das kleine, aber feine Team von

Ingo Nowaczyk und Teamchef Max Neukirchner wirkten wie ein Zwerg gegen das gewaltige Angebot des Honda-Werks, doch der 40-jährige Routinier fand einfach keinen Weg vorbei an der 27-jährigen Deutschen. Als alle Hälse Richtung Virage du Pont, der engen Rechtskurve vor dem Zielstrich gestreckt waren, kam auf einmal doch Gimbert zuerst durch.

Wenn der große Traum auch nicht Wirklichkeit wurde, der Einstand des Voelpker-NRT48-Teams, das bislang in der Superstock-Klasse unterwegs war, bei den World Endurance Superbikes konnte sich sehen lassen. Und auch Lucy Glöckner konnte dem Ganzen noch etwas Gutes abgewinnen. „Eigentlich sollte Stefan Kerschbaumer den letzten Turn fahren, aber ich war noch fit und einen Ticken schneller“, erzählte Lucy stolz. „Also habe ich ihn übernommen. Gimbert hatte schon in der vorletzten Runde angegriffen, da konnte ich kontern. In der letzten Runde standen mir überrundete Fahrer im Weg. Ich wollte innen an ihnen

»DIE ÜBERRUNDEN SCHLUGEN MIR DIE TÜR ZU, UND GIMBERT KONNTE AUSSEN VORBEIKOMMEN.«

Lucy Glöckner

vorbei, im gleichen Moment haben sie die Türe vor mir zugemacht. Ich musste hart abbremsen. Das war die Chance für Gimbert, außen vorbeizufahren. Es war aber ein megageiles Rennen. Die 24 Stunden musst du erst einmal durchhalten. Das ist eine Teamleistung. Ich habe zweimal jeweils eine halbe Stunde zwischen den Turns geschlummert. Mehr ging nicht. Ich stand permanent unter Strom.“

Sensation Reiterberger

Da ging es Markus Reiterberger nicht anders. Der deutsche Superbike-Meister wollte dieses Jahr eigentlich keine 24-Stunden-Ren-

nen mehr fahren, nun stand er beim Bol d'Or mit einem breiten Grinsen auf der zweiten Stufe des Siegerpodests zwischen zwei Werksteams. „Rico Penzkofer hatte mich in Schleiz gebeten, dass ich fahre, und da ich ihm so viel zu verdanken habe, weil er mir immer geholfen hat, habe ich zugesagt. Jetzt bin ich unglaublich froh, dass ich es getan habe“, freute sich Reiterberger, der gemeinsam mit seinen Teamkollegen Alessio Polita und Danny Webb das Motorrad vom 42. Platz bis auf den Ehrenplatz hochgebracht hatte.

Es war die reinste Freude zu sehen, wie der 23-Jährige drei Stunden vor Schluss der mit Abstand schnellste Pilot auf der Strecke war und Yonny Hernández auf der Werks-Honda bis zu fünf Sekunden pro Runde abnahm. Die letzten Stints fuhr Reiterberger dann alleine. „Der Danny Webb war zu kaputt und zu nervös, so habe ich das Rennen zu Ende gefahren“, erklärte Reiterberger. „Wir hatten zwischendurch viel Druck gemacht, damit uns die bei-



Ruhe vor dem Sturm: Lucy Glöckner (6. v. r.) noch in Zivil



Nicht im Ziel, aber Spaß: Oliver Skach



Die Weltmeister wieder ganz oben: GMT94 hatte keine Probleme und gewann überlegen

den Werks-Hondas nicht wieder einholen können. Da wollten wir nicht riskieren, dass am Ende noch einer das Ding weghaut. Ich hatte mich noch relativ fit gefühlt und bin deshalb zu Ende gefahren."

Dabei war schon die Anreise für Reiterberger eine Odyssee. „Ich bin erst am Mittwoch angekommen, weil mein Bus kaputtgegangen ist, so konnte ich erst am Donnerstag das freie Training fahren. Ich hatte den Test vorher aber eh nicht gebraucht, weil ich schon vor zwei Jahren hier gefahren bin und mit Penz alle Daten hatte. Dann haben wir aber noch etwas an der Feinabstimmung gefunden, womit alle drei Fahrer gut zurechtkamen und schneller wurden“, lässt Reiterberger auf die Vorbereitung zurückblicken. Doch nach dem zweiten Platz war all die Mühe vergessen. „Bislang sind wir nie für die Mühen belohnt worden, jetzt kam alles zusammen. Einfach nur geil!"

Werksteams im Elend

Das ist eben Endurance-Racing. Da kann noch so hochkarätige

Technik aufgefahren werden, in 24 Stunden kann sehr viel passieren. Die Werks-Kawasaki dominierte das Qualifying vor YART. In dieser Reihenfolge jagten sie sich auch nach dem Start, doch schon in der dritten Runde flog Startpilot Kohta Nozane ab. „Wir hatten plötzlich keine Elektronik mehr“, schildert Teamchef Mandy Kainz. „Irgendwo hat plötzlich die Kit-Elektronik nicht mehr mit dem Werksmotor harmoniert. Bei allen Prüfstandsversuchen, den Tests und den Trainings funktionierte es, im Rennen dann mit einem Schlag nicht mehr.“ Nozane wurde mit dem Hubschrauber in die Klinik geflogen, das Team wechselte den Kabelbaum und den Zentralrechner, doch der Fehler ließ sich nicht finden. „Da habe ich das Motorrad aus dem Rennen genommen, die Sicherheit meiner zwei verbliebenen Fahrer geht vor“, so Kainz.

Randy de Puniet fuhr zwar die schnellste Runde des Rennens, kam aber auch nur 17 Runden weit, bevor der Kawasaki-Motor einging. Die 111er-Honda hatte

genauso mit Elektronikproblemen zu kämpfen wie die Werks-Suzuki; die TSR-Honda wurde durch einen Sturz zurückgeworfen. Auch das sonst so urwerksmäßig agierende Bolliger-Team blieb diesmal nicht verschont,

So erntete das Weltmeister-Team von GMT94 die Lorbeeren. Nach dem neuen Reglement Punkte für den Stand nach acht Stunden und nach 16 Stunden, weil sie zu beiden Zeitpunkten führten, sammelten sie jeweils die maximalen zehn Punkte ein. ■

WM-STAND TEAMS

1.	GMT94	60
2.	WEPOL	43
3.	Honda Endurance Racing	42
4.	F.C.C. TSR Honda	37
5.	SERT	33

WM-STAND HERSTELLER

1.	BMW	57
2.	Yamaha	50
3.	Honda	47
4.	Suzuki	28
5.	Kawasaki	28

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Circuit Paul Ricard (F): 16.–17. September 2017; 1. WM-Lauf; 683 Rdn. à 5,791 km; 59 Teams gestartet, 29 gewertet; Wetter: trocken, 6–17 °C

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	GMT94 (Checa/Canepa/Di Meglio)	Yamaha YZF-R1	24:00.52,472
2.	WEPOL (Reiterberger/Polita/Webb)	BMW S 1000 RR	+9 Rdn.
3.	Honda Endurance Racing (Leblanc/Gimbert/Hernández)	Honda CBR 1000 RR	+10 Rdn.
4.	Voelpker NRT48 (Glöckner/Kerschbaumer/Bühn)	BMW S 1000 RR	+10 Rdn.
5.	BMW CSEU (Hanika/Lal/Mayer)	BMW S 1000 RR	+12 Rdn.
6.	F.C.C. TSR Honda (Hook/Techer/F. Foray)	Honda CBR 1000 RR	+13 Rdn.
7.	SERT (Philippe/Masson/Black)	Suzuki GSX-R 1000	+13 Rdn.
16.	Motobox Kremer (Dehaye/Viehmann/Bellucci)	Yamaha YZF-R1	+37 Rdn.
17.	Bolliger Switzerland (Stamm/Perret/Mulhauser)	Kawasaki ZX-10 R	+38 Rdn.
20.	Zuff Racing Team (Zufferey/Aeberhard)	Honda CBR 1000 RR	+63 Rdn.

MotoAmerica

Mathew Scholz schlägt alle Superbikes

Beim letzten Lauf der US-Meisterschaft sorgte der Südafrikaner Mathew Scholz noch für eine Sensation: Er gewann bei den Superbikes mit einem Superstock-Motorrad.

Von: Imre Paulovits

Es war verregnet im winke- ligen Barber Motorsport Park, und die Spannung war aus der Superbike-Meisterschaft raus. Toni Elías war der Titel genauso sicher wie seinem Teamkollegen Roger Hayden die Vizemeisterschaft. Doch dann sorgte der südafrikanische Ex-MotoGP-Rookie Mathew Scholz doch noch für einen Knaller, bevor sich die US-Meisterschaft in die Winterpause verabschiedete. Er trieb seine Superstock-Yamaha verwegend über den nassen Asphalt, hängte Meister Toni Elías, Jake Gagne und Josh Hayes ab und gewann. Als erster Südafri-

kaner in der 41-jährigen Ge- schichte der US-Serie. Der Sieg kam wie bestellt: Wayne Rainey hatte eine Woche zuvor verkün- det, dass es nächstes Jahr keine Superstock-Klasse mehr geben

wird. Doch wie man sieht, ist de- ren Meister bereits vorbereitet.

Bei den Supersport beendete Meister Garret Gerloff ein erfolg- reiches Jahr mit einem Sieg, sei- nem elften in 18 Rennen. JD

Beach gewann das Rennen am Samstag. Das letzte Rennen ging zu Ende, wie die Meisterschaft: Gerloff vor Beach und dem Fran- zosen Valentin Debise.

Bei den Superstock 1000 ge- wann Scholz die Meisterschaft mit 422 Punkten klar vor Jake Lewis (321), die Superstock 600 ging mit 300 Punkten an Jason Aguilar vor Michael Gilbert (258). ■



Toni Elías: Sein US-Superbike-Titel war ihm nicht mehr zu nehmen

ENDSTAND MOTOAMERICA

Superbike

1. Toni Elías (E) Suzuki	410 Punkte
2. Roger Hayden (USA) Suzuki	322
3. Cameron Beaubier (USA) Yamaha	255
4. Josh Hayes (USA) Yamaha	223
5. Mathew Scholz (SA) Yamaha	216

ENDSTAND MOTOAMERICA

Supersport

1. Garrett Gerloff (USA) Yamaha	387 Punkte
2. JD Beach (USA) Yamaha	345
3. Valentin Debise (F) Suzuki	268
4. Benny Solis (USA) Honda	231
5. Jason Aguilar (USA) Yamaha	147

British Superbike

Erster Matchball für Leon Haslam

Titelverteidiger Shayne Byrne war der klare Domi- nator der diesjährigen Bri- tish Superbike. Doch nun zählen nur noch die sieben letzten Rennen, und da hat sich Leon Haslam bestens in Position gebracht.

Von: Imre Paulovits

Haslam gewann in Oulton Park das erste der der sie- ben Showdown-Rennen, nachdem Dan Linfoot (Honda) fast das ganze Rennen geführt hatte, aber mit technischem De- fekt ausschied. Auch Meister Byrne hatte Probleme mit seiner Ducati und fiel bis auf Platz neun zurück. Dafür feierte John Hop- kins Auferstehung, der Ex-Mo- toGP-Pilot kam mit seiner Ducati als Zweiter ins Ziel.

Im zweiten Rennen ließ Lin- foot nichts mehr anbrennen, er drückte sich mit ganzen 0,054



Enger gehts kaum: Linfoot (#4) vor Haslam (#91) und Bradley Ray

Sekunden vor dem erneut stark fahrenden Haslam und 0,114 Se- kunden vor Suzuki-Rookie Brad- ley Ray über den Zielstrich. Ray feierte so sein erstes BSB-Podest. Nach Jake Dixon ist nun ein wei- terer neuer Star im Kommen. Shayne Byrne konnte sich auch im zweiten Rennen nicht über die Probleme hinwegsetzen und wurde nur Siebter, so ist er nun hinter Haslam und Josh Brookes zurückgefallen.

Fünf Rennen stehen noch aus, das gewohnte Format am letzten September-Wochenende in Assen und dann der Triple-Header beim

Finale am 13.-15. Oktober in Brands Hatch. Bei der Abwech- slung und der Leistungsdichte, die dieses Jahr in der Britischen Meisterschaft herrscht, ist das letzte Wort sicherlich noch nicht gesprochen. Aber Leon Haslam kann vorerst ruhig schlafen. ■

STAND BSB

Superbike

1. Leon Haslam (GB) Kawasaki	571 Punkte
2. Josh Brookes (AUS) Yamaha	549
3. Shayne Byrne (GB) Ducati	548
4. Jake Dixon (GB) Kawasaki	541
5. Peter Hickman (GB) BMW	530

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE

Es ist der letzte Test vor dem IDM-Finale: HPC-Power Suzuki mit Vittorio Iannuzzi, Dominic Schmitter und Carl Berthelsen testet diese Woche zwei Tage in Oschers- leben. Die Geometrie der immer noch neuen GSX-R 1000, die in diesem Jahr ge- gen die ausgereifte Konkur- renz einen schweren Stand hat, steht im Fokus. "Wir hoffen auf den letzten Me- tern noch etwas zu finden. Das alles ist aber bereits die Vorbereitung für 2018. Dann wird es ernst", sagt Team- chef Denis Hertrampf. Auch Bol-d'Or-Sensation Lucy Glöckner, in der IDM norma- lerweise auf der Kawasaki des Schnock-Teams unter- wegs, fährt diese Woche eine Suzuki. Allerdings nicht zum testen, sondern als Instruktorin beim Hafeneger- Training in Brünn.

Speedway-DM Olching

Wölberts dritter Titel

Kevin Wölbert gewann in Olching seinen dritten DM-Titel. Vor dem letzten Durchgang musste abgebrochen werden.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Zuschauer in Olching machten lange Gesichter: Lokalmatador und Titelverteidiger Martin Smolinski fehlte. Der Olchinger hatte sich am Freitag in Cloppenburg eine Gehirnerschütterung zugezogen und Ruhe verordnet bekommen. Trotz vorangegangenen Regens war die Bahn zwar gut befahrbar, Überholvorgänge jedoch Mangelware. Kevin Wölbert gewann in

den ersten vier Durchgängen dreimal, unterlag nur in Heat 10 Erik Riss. Kai Huckenbeck hatte nach Heat 16 ebenfalls 11 Punkte, war aber Wölbert unterlegen. Erik Riss hätte in Lauf 13 zu den beiden Führenden aufschließen können, wurde in Führung liegend aber durch ein abgerissenes Zündkabel gestoppt.

Zu Lauf 17 begann es wieder zu regnen, und nach Rennen 18 wurde nach einer Testfahrt von Erik Riss abgebrochen. Die Wertung nach Lauf 16 sah Wölbert als Meister vor Huckenbeck, Tobias Busch und Max Dilger. Wäre weitergefahren worden, hätte es noch ein Stechen um den Titel gegeben: Die annullierten Heats 17 und 18 gewannen Huckenbeck und Wölbert! ■

SPEEDWAY-DM

Olching, 17. September

1. Kevin Wölbert	11 Punkte
2. Kai Huckenbeck	11
3. Tobias Busch	9
4. Max Dilger	9
5. Erik Riss	8
6. Mark Riss	8
7. Michael Härtel	8
8. Tobias Kroner	7



Zum Dritten: Kevin Wölbert

Enduro-DM Aischgrund

Späte Aufholjagd von Beier

Am Ende konnte Titelverteidiger Dennis Schröter doch noch den Tagessieg holen. Aber Andreas Beier kam immer näher heran.

Von: **Jörg Moberg**

Vorher war Schröter schon skeptisch, weil er als erster Fahrer auf die jung-

fräulichen Stoppeläcker ohne Anlieger musste. Das ist nicht die Spezialität des ehemaligen Cross-Piloten. Doch nach der ersten Runde war es weit weniger Abstand zu Davide von Zitzewitz, als er befürchtet hatte. Tatsächlich konnte er schon in der zweiten Runde den Spieß rundrehen und die Führung in der Tageswertung übernehmen. Doch dann startete Andi Beier seine Aufholjagd: „Ich weiß nicht, warum ich in den ers-

Speedway-U21-Team-EM Krosno

Untergegangen

Polen verteidigte den U21-Team-EM-Titel in Krosno. Die fünf jungen Deutschen brachten es auf ganze sechs Punkte.

Von: **Thomas Schiffner**

Wie beim ursprünglich geplanten Termin, dem 26. August, regnete es auch diesmal wieder im Karpatenvorland. Das Training wurde ersatzlos gestrichen. Die hoch favorisierten polnischen Gastgeber gewannen in Krosno das nachgeholte Team-EM-Finale der U21-Fahrer mit 10 Punkten Vorsprung und verteidigten ihren Titel von 2016 in fast identischer Aufstellung. Dänemark gewann Platz 2 im letzten Heat zwei Punkte vor Lettland.

Das qualifizierte deutsche Quintett trat lediglich als Statist auf. Nach 20 Läufen standen ganze sechs Punkte zu Buche. „Die Bahn war sehr schwierig, die Starts extrem wichtig. Wir haben kaum Starts hingebracht, und Überholen war fast unmöglich. Dazu kam, dass Polen und Letten

120 Prozent gegeben haben. Es gab zwei schwere Stürze“, erklärte Michael Härtel, der in seinem letzten Lauf Zweiter wurde. Bester Deutscher war Lukas Fienhage mit vier Zählern. ■

SPEEDWAY-U21-TEAM-EM

1. Polen 45 Punkte	
Dominik Kubera	10
Bartosz Smektala	11
Rafal Karczmarz	14
Kacper Woryna, Jakub Miskowiak	9/1
2. Dänemark 35 Punkte	
3. Lettland 33 Punkte	
4. Deutschland 6 Punkte	
Lukas Fienhage	4
Daniel Spiller, Dominik Möser	0/0
Richard Geyer	0
Michael Härtel	2

NACHRICHTEN

TRIAL-WM: NOCH EIN BOU-SIEG

Der vor dem letzten Lauf in Arco di Trento bereits als elffache Weltmeister feststehende Toni Bou setzte nach der Niederlage gegen Raga vorletzte Woche noch ein Ausrufezeichen und siegte vor Raga und dem dritten Spanier Jaime Busto. Bou gewann den Titel mit 28 Punkten Vorsprung auf Raga, Dritter wurde Jaime Busto mit 59 Punkten Rückstand. Franz Kadlec beendete seine Debütsaison auf Rang 9. Weltmeisterin Emma Bristow wurde von Theresa Bäuml (WM-Dritte) geschlagen. Dritte wurde Sandra Gomez (E).

SPEEDWAY: „NIGHT OF THE FIGHTS“ AN BECH

Der Däne Mikkel Bech gewann die „Night of the Fights“ am Freitag in Cloppenburg im Finallauf vor Timo Lahti (FIN) und GP-Fahrer Fredrik Lindgren (S). Kai Huckenbeck stürzte in Heat 9, Martin Smolinski konnte nicht ausweichen. Beide mussten das Rennen beenden. Smolinski musste wegen einer Gehirnerschütterung das DM-Finale in Olching absagen.



Spektakuläre Aufholjagd: Andi Beier

ENDURO-DM

Overall

1. Dennis Schröter, Husqvarna	37:39,62 m
2. Andreas Beier, KTM	+13,48 s
3. Davide von Zitzewitz, KTM	+20,22 s
4. Marco Neubert, KTM	+25,11 s
5. Christian Weiß, KTM	+50,90 s
6. Tilman Krause, KTM	+1:15,07 m
7. Tim Apolle, Husqvarna	+1:16,31 m
8. Nick Emmrich, Husqvarna	+1:26,11 m
9. Jonathan Rossé (CH), Yamaha	1:27,01 m
10. Yanik Spachmüller, KTM	+1:30,90 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

1. Dennis Schröter	534 Punkte
2. Andreas Beier	479
3. Marco Neubert	475
4. Davide von Zitzewitz	433
5. Christian Weiß	413
6. Tilman Krause	388
7. Tim Apolle	382
8. Paul Roszbach	370
9. Jan Schäfer	361
10. Nick Emmrich	360

Geschafft: Der Lette Pauls Jonass holte sich und KTM im Finallauf seinen ersten MX2-Titel

Das Wunder blieb aus

Die Husqvarna-Jungs Thomas Covington und Max Anstie machten ihren KTM-Kollegen das Leben beim Endlauf in Villars-sous-Écot schwer. Aber am Ende des Tages war Pauls Jonass MX2-Weltmeister, und Jeffrey Herlings landete seinen ersten MXGP-Hattrick.

Von: **Alex Hodgkinson**

Mit einem Rückstand von 41 Punkten vor dem Endlauf konnte Jeremy Seewer nur auf zwei enorme Patzer von Pauls Jonass im Kampf um die MX2-WM hoffen. In der Qualifikation war der Schweizer gestürzt, aber, als es um WM-Punkte ging, zeigte der Lette zum ersten Mal Nerven.

„Ich hatte einen super Start, aber stürzte in der zweiten Kurve und legte mich in der dritten Kurve nochmals hin. Ich war absolut Letzter und die Strecke war brutal, aber ich habe bis ins Ziel gekämpft“, lächelte der

frischgebackene Weltmeister. Nach 20 Minuten war er sogar als Sechster von Thomas Covington kurz überrundet worden. Aber er blieb konzentriert, und in der letzten Runde ging Jonass auch an Julien Lieber auf Rang 5 vorbei. KTM's WM-Titel im Doppel-pack war damit gesichert!

Seewer, zum zweiten Mal nacheinander Vizeweltmeister, lobte den Letten: „Pauls hat es verdient, er hat keine Fehler gemacht. Ich habe wertvolle Punkte bei meinem Sturz in Lettland verschenkt, und sie fehlten mir am Ende. Aber am Mittwoch startet ein neues Kapitel meiner Karriere auf der 450er.“

MX2: Spektakulärer Kampf

Vor dem zweiten Lauf waren die WM-Rankings alle schon entschieden, aber die jungen Wilden boten den Zuschauern einen spektakulären Kampf. Covington packte erneut den Start, wurde aber schnell auf Platz 4 durchgereicht: „Ich fand in den ersten Runden meinen Rhythmus nicht, und ich wollte nichts riskieren. Im Laufe des Rennens wurde ich immer stärker und wollte die Saison mit einem weiteren Tages-

sieg beenden.“ Im Finish war er Zweiter und sein gestecktes Ziel erreicht. Doch Hunter Lawrence war außer Reichweite: „Besser spät als nie. Ich gewann schon gestern die Quali. Ich war nur froh, dass es im zweiten Lauf nicht noch mal geregnet hat.“

Der 17-jährige Australier wollte selbst nichts sagen, aber er ist bei Honda für die WM-Saison 2018 als Teamleader beim Team OneOneFour unter Leitung von Livia Lancelot mit technischer Unterstützung der Gariboldi-Werkstatt in Italien gelandet.

In der MXGP-Klasse ging es vor der Winterpause nur um die Ehre. Antonio Cairoli war schon Meister, Herlings hatte den Vizetitel sicher, sogar Gautier Paulins dritter WM-Rang war nicht mehr gefährdet, weil Clement Desalle nicht am Start war, nachdem sich der Belgier bei seinem Sturz im ersten Lauf vor einer Woche in Assen den C5-Rückenwirbel gebrochen hatte. Kevin Stribos wird Kawasaki-Leader im belgischen Team beim Nationencross.

Bei Tim Gajser und Romain Febvre, den letzten beiden entthronten Weltmeistern, ging es

um die Ehre. Sie dominierten den ersten MXGP-Lauf. Der Lokalmatador aus Epinal setzte alles ein, war mehrmals neben dem Slowenen, aber in der letzten Runde musste er den Honda-Leader ziehen lassen.

Antonio Cairoli, der sich eine Woche zuvor in Assen seinen neunten WM-Titel gesichert hatte, wirkte vergleichsweise lustlos und gab zu: „Ich hatte nicht so viel Motivation diese Woche.“

Jeffrey Herlings kannte solche Hemmungen nicht, ebenso wenig Max Anstie, schon seit der Jugendzeit Kumpel und Rivale

! Pauls Jonass errang bei der Schlamm-schlacht im französischen Jura in Villars-sous-Écot den MX2-WM-Titel für Lettland. Für Jeremy Seewer blieb wie vor einem Jahr Silber.

des Niederländers. Der Engländer gewann am Samstag zum ersten Mal in einem aufregenden Zweikampf mit Febvre die MXGP-Qualifikation und schien längere Zeit im ersten GP-Lauf auf dem sicheren Weg zu Platz 3 zu sein, bis Herlings seinen bekannten Extradrive fand.

Im letzten WM-Lauf des Jahres übernahm Anstie gleich die Führung, gefolgt von Herlings: „Ich hatte ein gutes Tempo, aber ich verlor die Konzentration, als Jeffrey einen Fehler machte, und er fand gleich wieder Anschluss.“ Die letzten drei Runden lieferten die beiden sich ein sensationelles Duell, das erst mit etwas Glück

beim Überwinden zugunsten von Herlings entschieden war.

Max Nagls Starts in der schwierigen Startkurve waren nicht optimal. Nach zwei enttäuschenden Rennen gab er den siebten Platz in der WM-Endwertung an Jeremy Van Horebeek ab.

Das WMX-Finale war ein echter Hitchcock. Jede der vier Titelfachkandidatinnen stürzte im ersten Lauf am Samstag, aber Courtney Duncan schien klare Siegerin zu sein, bis sie in der letzten Runde auf einer Auffahrt, die von Hinterbänklerinnen fast komplett blockiert war, in die Streckenbegrenzung stürzte. Dann kam die seltsame Nachricht, dass die

FIM-Renndirektion das Ergebnis auf zwei Runden vor Schluss datierte, obwohl es keine rote Flagge gegeben hatte, also nicht regelkonform war. Kiara Fontanesi wurde zur Siegerin gekürt, obwohl sie die Strecke abgekürzt hatte. Die Proteste ihrer Konkurrentinnen wurden abgelehnt.

Am Sonntagvormittag waren die Streckenverhältnisse noch schwieriger. Duncan, chancenlos in der WM, gewann souverän. Die überrundete Fontanesi sicherte sich den Titel, als sie Larissa Papenmeier zwei Runden vor Schluss überholte. Nancy van de Ven, bis fünf Minuten vor Rennende noch die virtuelle Meisterin,

blieb hoffnungslos auf dem hinteren Streckenteil im Schlamm stecken. Papenmeier wurde in der WM-Endwertung Fünfte.

Und damit war die Cross-WM-Saison 2017 zu Ende. Der endgültige Kalender 2018 wird in drei Wochen vorgestellt, aber Youthstream-Supremo Giuseppe Luongo teilte am Freitag mit, dass es nächstes Jahr 20 GPs gibt, maximal vier in Übersee. Das Nationencross werde planmäßig in den USA stattfinden, aber es soll keinen GP in den USA oder Mexiko geben. An aufeinanderfolgenden Wochenenden jedoch zwei in Indonesien sowie GP in Russland und der Türkei! ■



Schlammige Verhältnisse beim MXGP-Start: Max Anstie (#99) Rad an Rad mit Vizeweltmeister Herlings (#84)



GP-Sieger und WM-4. Covington

MOTOCROSS-GP MONTBÉLIARD / MXGP

Villars-sous-Écot (F): 17. September, 19. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/13 Grad. 1. Lauf: 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 16 Runden à 1,550 km (= 24,800 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	16	36:11,477 min = 41,115 km/h
2. Romain Febvre (F)	Yamaha	16	+ 11,247 s
3. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	+ 39,593 s
4. Max Anstie (GB)	Husqvarna	16	+ 50,557 s
5. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	16	+ 2:02,538 min
6. Kevin Strijbos (B)	Suzuki	15	+ 1 Runde
10. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	15	+ 1 Runde
14. Max Nagl (D)	Husqvarna	15	+ 1 Runde
22. Andy Baumgartner (CH)	KTM	13	+ 3 Runden
24. Valentin Guillod (CH)	Honda	13	+ 3 Runden

MOTOCROSS-GP MONTBÉLIARD / MXGP

2. Lauf: 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 17 Runden à 1,550 km (= 26,350 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	34:48,664 min = 45,417 km/h
2. Max Anstie (GB)	Husqvarna	17	+ 5,272 s
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 36,515 s
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	17	+ 1:02,368 min
5. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	17	+ 1:38,161 min
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	17	+ 1:40,996 min
7. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	17	+ 1:46,297 min
12. Max Nagl (D)	Husqvarna	16	+ 1 Runde
21. Andy Baumgartner (CH)	KTM	15	+ 2 Runden
27. Valentin Guillod (CH)	Honda	4	+ 13 Runden

WM-ENDSTAND MXGP

1.	Antonio Cairoli (I)	722 Punkte
2.	Jeffrey Herlings (NL)	672
3.	Gautier Paulin (F)	602
4.	Clement Desalle (F)	544
5.	Tim Gajser (SLO)	530
6.	Romain Febvre (F)	519
8.	Max Nagl (D)	439
12.	Arnaud Tonus (CH)	355
21.	Valentin Guillod (CH)	61
57.	Dennis Ulrich (D)	3

1.	KTM	834 Punkte
2.	Husqvarna	698
3.	Yamaha	659

MOTOCROSS-GP MONTBÉLIARD / MX2

Villars-sous-Écot (F): 17. September, 19. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/13 Grad. 1. Lauf: 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 14 Runden à 1,550 km (= 21,700 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	14	36:11,422 min = 35,976 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	14	+ 8,614 s
3. Jed Beaton (AUS)	Honda	14	+ 20,237 s
4. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	14	+ 53,472 s
5. Pauls Jonass (LV)	KTM	14	+ 2:11,199 min
6. Julien Lieber (B)	KTM	14	+ 2:16,250 min
7. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	13	+ 1 Runde
8. Ben Watson (GB)	KTM	13	+ 1 Runde
9. Alvin Östlund (S)	Yamaha	12	+ 2 Runden
10. Magne Klingsheim (N)	Kawasaki	12	+ 2 Runden

MOTOCROSS-GP MONTBÉLIARD / MX2

2. Lauf: 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 16 Runden à 1,550 km (= 24,800 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	16	34:29,429 min = 43,142 km/h
2. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	16	+ 6,026 s
3. Pauls Jonass (LV)	KTM	16	+ 31,358 s
4. Jed Beaton (AUS)	Honda	16	+ 32,182 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	16	+ 36,050 s
6. Brian Bogers (NL)	KTM	16	+ 46,028 s
7. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	16	+ 48,764 s
8. Davy Pootjes (NL)	KTM	16	+ 1:04,132 min
9. Stephen Rubini (F)	Kawasaki	16	+ 1:10,619 min
14. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	16	+ 1:54,700 min

WM-ENDSTAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	771 Punkte
2.	Jeremy Seewer (CH)	732
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	579
4.	Thomas Covington (USA)	532
5.	Benoit Paturel (F)	504
6.	Julien Lieber (B)	490
7.	Jorge Prado Garcia (E)	460
8.	Brian Bogers (NL)	407
20.	Henry Jacobi (D)	108
24.	Brian Hsu (D)	97

1.	KTM	848 Punkte
2.	Suzuki	766
3.	Husqvarna	728

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

520i, Bj. 96, blau, 116360 km, TÜV, nur unzureichende Handbremswirkung, poröse Bremsschläuche, 1870,- €. 06021/26044

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

Ferrari

Suche 599 GTB, F 430, California. Seriöse Abwicklung. Tel. 0176/76220162

WANTED: Ferrari 488 Spider für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Ford

Werkstatthandbücher und techn. Literatur. Tel. 0521/403956, peterwoebking@hotmail.com

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Honda



Honda NSX, Bj. 1991, 98000 km, 274 PS, EU-Auslieferung, silber-metallic, Handschaltung, unfallfrei, sehr guter Zustand. Preis € 59.995,-. Tel. 0031-640984874

Jaguar

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

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes

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

E 200 W124 Autom. Youngtimer, EZ 95, 190000 km, SD, Klima, scheckheftgepfll., Wurzelholz, € 5900,-. Tel. 0157/31386829

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

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

Mitsubishi

Verkaufe MR Fahrwerk für EVO 10, 20000 km, mit Eibach und H&R Federn -3 cm, eingetragen, neuwertig, keine Rennstrecke gefahren. Für 450,- € zu verk. Tel. 07043/40258, etzel.uwe@gmail.com

Motorräder

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

Porsche



911 Carrera 2 (993), EZ 1994, 145.000 km, 272 PS, deutsche Auslieferung C00. Nachtblau-metallic, 6-Gang Handschaltung, scheckheftgepfllt in PZ, unfallfrei. Preis € 59.993,-. Tel. +31-640984874

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

911 Targa 4S, Exclusive Design Edition, "Etna Blue", 1500 km, "1/100". Preis 275.000,- €. Tel. +49 9147/9410-66



991 Jubiläums-Modell, 1. Hand, unfallfrei. EZ 9/2013, 7300 km, grau, PDK, Leder, Navi, SD, PASM-20 mm, Sport-Chrono, Tempostat, PCM-Navi, BOSE, Sportabgasanlage, Sitzheizung, kein Winter/Salz, NR-Fahrzeug, von Privat wegen Platzmangel, VB 159.750,- EUR. Tel. 0172-6956730

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40738

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

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

Porsche 718, 6000 km; Porsche 911 Cab., 2000 km. Priv. 06021/69887



991 Carrera S Endurance Racing Edition, PDK, EZ 3/2017, 309 kW (420 PS), weiß, 169.000,- EUR (incl. MwSt.), 95463 Bindlach, b. Bayreuth, Tel. 09208/5887550

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40744

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

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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

Zu verkaufen, Porsche Renn-Motor /74 RSR 3,4l Schieber-Doppelz., VB 49.000,- €. Tel. 0174/7559189

FERODO

Motorsport- und
High Performance
Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa.corse.de

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 Schiffner, 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
iefbrig@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@dvp.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

Palmer kindisch

Zum F1-Fahrer-Deal
MSa 39/2017

Ich finde, Palmer sollte langsam selbst mal einsehen, dass es mit der F1-Karriere nichts mehr wird. Warum will er unbedingt noch die Saison zu Ende fahren. Er macht sich dabei doch nur noch lächerlicher. Soll er lieber ein paar Millionen Abfindung einstreichen und sich damit eine Karriere im GT-Bereich finanzieren. Aber jetzt den großen Deal mit Sainz aufzuhalten und Renault durch seine Anwesenheit zu schwächen, ist doch nur kindisch. Dass er es nicht kann, hat er in diesem Jahr nun schon zu oft im Duell mit Hülkenberg bewiesen.

Erich Dornbusch
per E-Mail

Warum Formel E?

Zu den WEC-Ausstiegen
MSa 33/2017

Hersteller sind schon immer gekommen und gegangen. Egal ob dabei eine Serie kaputt geht. Der Motorsport ist dabei die Basis zur Serienentwicklung. Sagt man! Warum dann Formel E, wo alles reglementiert ist? Dazu stellt sich die Frage, wie sauber sind eigentlich die Diesel von Audi in Le Mans gelaufen? Nach dem Dieselskandal haben sie sich schleunigst aus der Serie verabschiedet. Bis dahin hat man ja den „Vorsprung durch Technik“ gut vermarkten können.

Gerhard Stegner,
D-87490 Haldenwang

Arzttermin

Zur Rossi-Verletzung
MSa 39/2017

War's das jetzt für Rossi? In Sachen WM-Entscheidung 2017 si-

cher. Sind wir doch froh, wenn Rossi noch mal richtig auf die Beine respektive in den Sattel kommt. Ich hab jedenfalls zusammen mit Freunden einen „Arzttermin“ in Valencia gebucht. In der Hoffnung, wir sehen den Doktor und nicht seine Vertretung.

Uwe Glasen,
D-66629 Freisen

Frustration verständlich

Zum Bradl-Leserbrief
MSa 37/2017

Tom Lüthi fährt nächstes Jahr MotoGP. Nach elf Jahren in der mittleren WM-Klasse, in der er bis auf vergangenes und voraussichtlich dieses Jahr nie über WM-Rang vier hinauskam. Bei den Eidgenossen freut man sich. Hört man Stimmen wie: „Der reißt doch da sowieso nix!“? Nein. In Deutschland das entgegengesetzte Bild. Bleibt der große Erfolg aus (egal ob bei der Fußballnationalmannschaft oder im Motorsport), wird gerne gejamert und Erfolge oft ins Reich des Vergessens verbannt (dafür genauso oft Jahrzehnte später überheroisiert). Anstatt sich zu freuen, dass nach 17 Jahren endlich wieder ein Deutscher in einer der drei wichtigsten WM-Kategorien den Titel gewonnen hat, wird die Leistung herabgewürdigt. Zu zwei Aussagen gegen Stefan Bradl aus Herrn Fischers Leserbrief (MSa 37/2017) möchte ich hier gerne Stellung beziehen. Erstens: Bradl wird als Jammerer bezeichnet. Ja, Bradl ist jemand, der oft sagt, wenn ihm etwas nicht passt. Er nennt die Probleme allerdings konkret beim Namen. Seine Frustration in diesem Jahr ist verständlich. Die Honda hält nicht, was sie versprach. Updates werden von Rennen zu Rennen immer wieder hinausgeschoben.

Sowohl Hayden als auch Giugliano bemängelten die Leistungsentfaltung. Marco Chini, Racing-Manager von Honda Motor Europe, bestätigt Bradls Aussagen. Und sogar Jonathan Rea, seines Zeichens Bradls Konkurrent, wundert sich, warum Honda auf Cosworth-Elektronik setzt, statt auf Magneti Marelli. „Jammern“ gehört zum Geschäft. Beispiel Valentino Rossi: Bei ihm wird das aufgrund seines Status gerne vergessen. Zwei Jahre Ducati – drei Podestplätze. Zum ersten Mal nicht auf absolutem Topmaterial, aber anstatt zu zeigen, warum er von vielen als Größter aller Zeiten gehandelt wird, wird gerne mal über das Material gejamert und nach zwei Jahren hingeschmissen, anstatt Entwicklungsarbeit zu leisten. Als Jungspund gerne mal rüde Manöver ausgepackt (z. B. gegen Gibernau in Jerez), wird als alter Hase, wenn es ihm selbst widerfährt, gerne geschimpft, Trennwände in der Box hochgezogen (gegen Lorenzo) oder Kollegen in der Pressekonferenz ignoriert (Marquez).

Zweitens: Bradl wird als der „unwürdigste Weltmeister der Motorradgeschichte“ bezeichnet. Weil der Konkurrent verletzt war? Ja, stimmt, Marquez hat verletzungsbedingt die beiden letzten Saisonrennen 2011 verpasst, aber Sitzenbleiben gehört nun mal zu den Fähigkeiten, welche ein Fahrer besitzen sollte. Wenn Marquez stürzt, hat er einen Fehler begangen, einen den Bradl nicht gemacht hat.

Kevin Hangleiter,
D-89160 Dornstadt

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

22.–24. Sep. 2017: ADAC Masters Weekend „Großer Preis von Weingarten“
23. Sep. 2017: VLN-Lauf: 57. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 21. September		
22.30	ADAC GT Masters – Magazin, Sachsenring	Sport 1
Freitag, 22. September		
21.00	IndyCar Series Sonoma, Rennen (Zus.)	Sport 1 US
Samstag, 23. September		
11.00	Formel 4 Hockenheim, 1. Lauf LIVE	Sport 1
11.10	Formel-3-EM Spielberg, 1. Lauf (zeitvers.)	N-TV
11.55	TCR Germany Hockenheim, 1. Lauf LIVE	Sport 1
13.00	GT Masters Hockenheim, 1. Lauf LIVE	Sport 1
14.30	Formel 4 Hockenheim, 2. Lauf LIVE	Sport 1
17.30	Audi Sp. TT Cup Spielberg, 1. Lauf (Aufz.)	Sport 1
23.40	DTM Spielberg, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+
Sonntag, 24. September		
10.05	TCR Germany Hockenheim, 2. Lauf LIVE	Sport 1+
10.55	Formel 4 Hockenheim, 3. Lauf LIVE	Sport 1+
11.10	Formel-3-EM Spielberg, 2. Lauf (zeitvers.)	N-TV
11.55	DTM Spielberg, 2. Qualifying LIVE	ONE
12.40	Audi Sp. TT Cup Spielberg, 2. Lauf LIVE	Sport 1+
13.00	GT Masters Hockenheim, 2. Lauf LIVE	Sport 1
15.00	DTM Spielberg, 2. Rennen LIVE	ARD
20.30	NASCAR Cup Series, Loudon LIVE	Sport 1
23.30	DTM Spielberg, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1
Montag, 25. September		
00.30	Audi Sp. TT Cup Spielberg, 2. Lauf (Aufz.)	Sport 1

Motorrad

Freitag, 22. September		
08.30	MotoGP-WM Misano, Rennen (Wh.)	Eurosport 1
09.00	Moto3-WM Alcañiz, FP1 LIVE	Eurosport 1
09.45	MotoGP-WM Alcañiz, FP1 LIVE	Eurosport 1
10.45	Moto2-WM Alcañiz, FP1 LIVE	Eurosport 1
13.00	Moto3-WM Alcañiz, FP2 LIVE	Eurosport 1
14.00	MotoGP-WM Alcañiz, FP2 LIVE	Eurosport 1
15.00	Moto2-WM Alcañiz, FP2 LIVE	Eurosport 1
Samstag, 23. September		
09.00	Moto3-WM Alcañiz, FP3 LIVE	Eurosport 1
09.45	MotoGP-WM Alcañiz, FP3 LIVE	Eurosport 1
10.45	Moto2-WM Alcañiz, FP3 LIVE	Eurosport 1
12.00	Moto3-WM Alcañiz, Quali LIVE	Eurosport 1
13.15	MotoGP-WM Alcañiz, FP4 & Quali LIVE	Eurosport 1
15.00	Moto2-WM Alcañiz, Quali LIVE	Eurosport 1
17.10	RB Rookies Cup Alcañiz, 1. Lauf (Aufz.)	motorsport.tv
Sonntag, 24. September		
08.30	Motorrad-WM Alcañiz, Warm-ups LIVE	Eurosport 1
11.00	Moto3-WM Alcañiz, Rennen LIVE	Eurosport 1
12.15	Moto2-WM Alcañiz, Rennen LIVE	Eurosport 1
13.45	MotoGP-WM Alcañiz, Rennen LIVE	Eurosport 1
16.20	RB Rookies Cup Alcañiz, 1. Lauf (Aufz.)	motorsport.tv
Montag, 25. September		
ab 19.00	Motorrad-WM Alcañiz, die Rennen (Wh.)	Eurosport 1

Livestreams/Internet

Samstag, 23. September		
08.15	VLN Langstrecke, 7. Lauf LIVE	www.vln.de
Zeiten s.o.	GT Masters/TCR/F4 Hockenheim LIVE	www.sport1.de
Sonntag, 24. September		
Zeiten s.o.	GT Masters/TCR/F4 Hockenheim LIVE	www.sport1.de
ca. 16.45	Formel-3-EM Spielberg, 3. Lauf LIVE	www.fiaf3europe.com
ca. 22.30	IMSA-Sportw. Monterey, Rennen LIVE	www.imsa.com



VLN Lauf 7: In der Eifel steht das 57. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen an



MotoGP Aragón: Marquez und Dovizioso reisen punktgleich nach Spanien



DTM Spielberg: In den Alpen werden die Weichen im Titelkampf gestellt

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

23.9.	VLN Langstrecke Nürburgring, 7. Lauf	D
23./24.9.	DTM, Spielberg (+ TT Cup)	D
23./24.9.	Formel-3-EM, Spielberg	D
23./24.9.	ADAC GT Masters, Hockenheim (+ TCR/F4)	D
24.9.	NASCAR Cup Series, Loudon/New Hampshire	USA
24.9.	IMSA-Sportwagen, Monterey/Kalifornien	USA
1.10.	Formel 1, Kuala Lumpur	MAL

Motorrad

23.9.	Speedway-GP, Stockholm	S
24.9.	Motorrad-WM, Alcañiz	E
24.9.	Enduro-WM, Hawkstone Park	GB
24.9.	ADAC MX Masters, Holzgerlingen	D
24.9.	IRRC/Road Racing, Frohburg	D
30.9./1.10.	Superbike-/Supersport-WM, Magny-Cours	F

AUDI

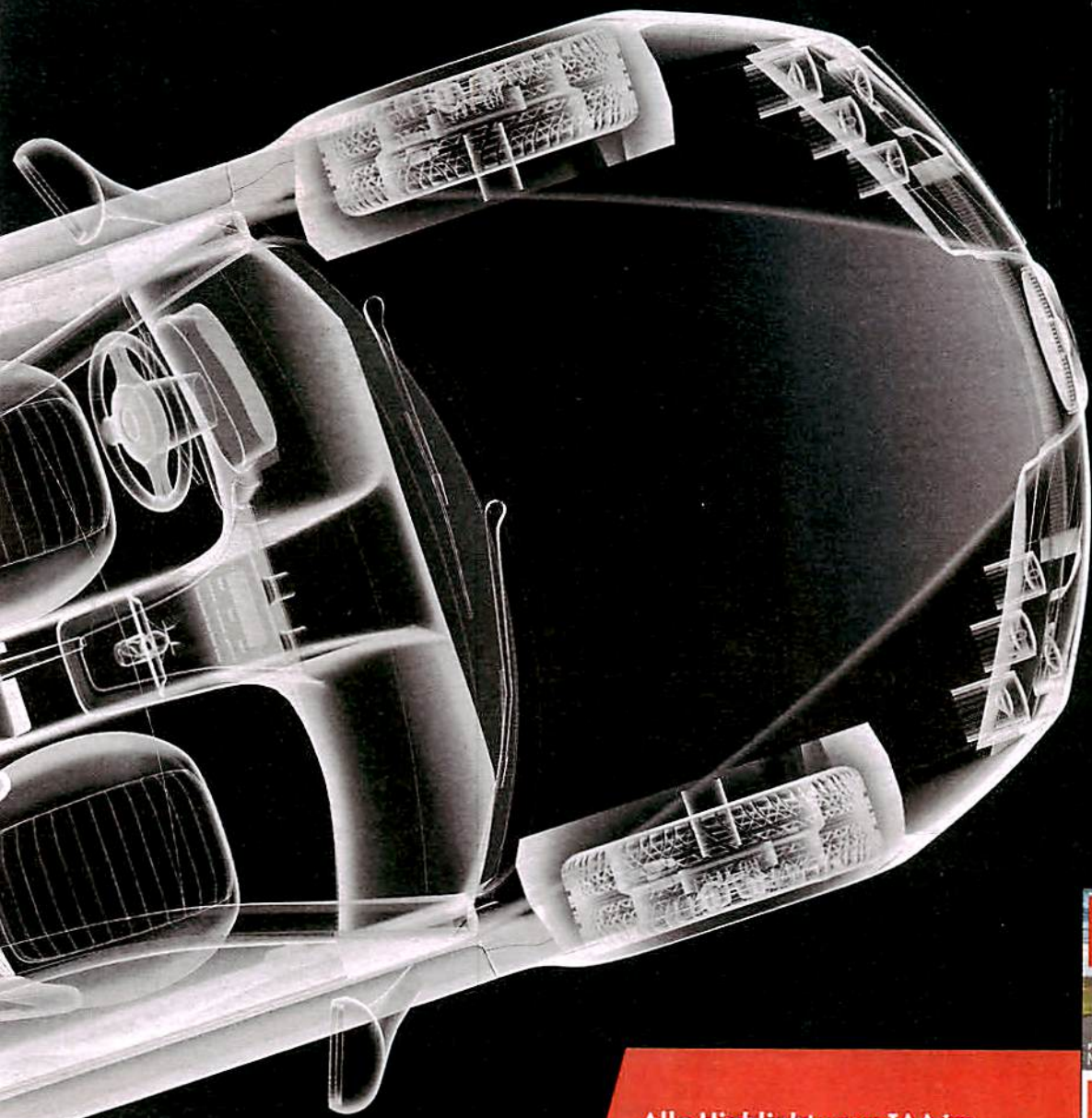
HONDA

WILHELM

**auto
motor**
und **sport**

DAS AUTO-MAGAZIN MIT DURCHBLICK

MEHR FAKTEN. MEHR HINTERGRÜNDE. MEHR ERFAHREN.



Alle Highlights zur IAA im
aktuellen Heft. Jetzt im Handel!

Oder bestellen Sie direkt
telefonisch: **0711 32068888**
per E-Mail: **ams@dpv.de**
online: **www.auto-motor-und-sport.de/iaa-heft**

