

MOTOR SPORT aktuell

NR. 37 / 29. AUGUST 2018

Vettel dominiert GP Belgien

Formel 1 auf Crashkurs



Formel-3-EM Misano
**Nächster Sieg
für Schumi jr.**

Formel 2 in Spa-Francorchamps
**Norris erhöht den
Druck auf Russell**

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



IGTC: 10h-Rennen in Suzuka
**Mercedes dominiert
Dauer-Hitzeschlacht**



Motorrad-WM in Silverstone
**Komplett-Absage
nach Regen-Chaos**



DTM: Nachtrennen in Misano
**BMW und Mercedes
siegen unter Flutlicht**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Vettel startet mit Sieg nach der Sommerpause S. 4
- Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten vom Belgien-GP S. 6
- Formel 1** Spa: Aus dem Fahrerlager, Kommentar S. 8
- Formel 1** Wieso Ferrari aktuell stärker als Mercedes ist S. 10
- Formelsport** Formel 2 aus Spa und F3-EM in Misano S. 12
- Formelsport** F1-Hintergründe, GP3-News und IndyCar S. 14
- Sportwagen** Mercedes siegt bei den 10h von Suzuka (IGTC) S. 16
- Sportwagen** Hintergründe aus der GT3- und GT4-Szene S. 19
- Rallye** WM-News und Heimsieger bei der Rallye-EM S. 20
- Eisrennen** Die Elektro-Zukunft der Trophée Andros S. 22
- Bergrennen** Die 75. Auflage des EM-Laufs in St. Ursanne S. 24
- Tourenwagen** Die spektakulären Nachtrennen in Misano S. 26
- Tourenwagen** News aus Supercars, BTCC, TCR und Co. S. 29

Motorrad:

- MotoGP** Rennwochenende in Silverstone fiel ins Wasser S. 30
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Frankreich S. 32
- Motorrad-WM** Hätte Schrötter den Durchbruch geschafft? S. 34
- Motorrad-WM** Auch die Moto3 von GB-Absage betroffen S. 36
- Superbike-WM** Testfahrten in Portimão und News S. 37
- Straßensport** Alles zum IDM-Auftritt am Lausitzring S. 38
- Motocross-WM** KTM sichert vorzeitig die WM-Titel S. 40
- Offroad** Speedway GP, US-Motocross und Nachrichten S. 42

Leserservice:

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



13 Formel-3-Europameisterschaft in Misano: Mick Schumacher erneut in der Siegerliste



40 Motocross-WM in Bulgarien: KTM macht Titel klar



24 75. Bergrennen in Saint-Ursanne: Gipfelsturm in den Schweizer Alpen

21

Rallye-EM in Tschechien:
Lokalmatador setzt Barum-Serie fort



FORCE-INDIA-RETTUNG

Beinahe wären beim F1-Rennen in Spa-Francorchamps nur neun Teams an den Start gegangen. In letzter Minute fanden die Verantwortlichen doch noch eine Lösung zur Rettung von Force India.

Seite 14

ELEKTRO-DRIFTER

Während die Rallycross-WM ihre Elektrifizierung gerade verschoben hat, arbeitet die Trophee Andros bereits mit Vollgas an einer benzinfreien Zukunft. Wir verraten die technischen Details.

Seite 22

YAMAHA-SATELLIT

In der kommenden Saison soll ein neues Satelliten-Team von Yamaha in der MotoGP an den Start gehen. In Silverstone gaben die Verantwortlichen nun interessante Details zum Personal bekannt.

Seite 32

FIA.ERC

12

Formel 2 in Spa-Francorchamps:
Niederländer siegt in Belgien



SUTTON-IMAGES.COM

Knallstart in den

Sebastian Vettel hat sich mit einem Sieg beim GP Belgien erfolgreich aus den Ferien zurückgemeldet. Schlüssel zum Erfolg waren die überlegene Pace seines Ferrari und ein gut getimtes Überholmanöver in der ersten Runde.

Von: **Tobias Grüner**

Wie groß ist Ferraris Power-Vorteil?

Bis auf die wenigen feuchten Runden beim Kampf um die Pole-Position dominierte Ferrari das Rennwochenende in Spa. Im Gegensatz zu Hockenheim und Budapest konnte Sebastian Vettel den Speed-Vorteil auch endlich in einen Sieg ummünzen. Die Entscheidung im Kampf um den obersten Podestplatz fiel schon in der ersten Runde: „Letztes Jahr war ich in der gleichen Situation und kam nicht vorbei. Dieses Mal hatte ich mir einen Plan zurechtgelegt. Das Timing ist dabei entscheidend“, verriet Vettel.

Der Hamilton-Folger ließ in der Senke vor Eau Rouge etwas mehr Abstand, um nicht auf seinen Vordermann aufzulaufen. Mit viel Schwung, dem Power-Vorteil des Ferrari und Windschatten flog Vettel locker vorbei am Mercedes. „Ich konnte mich nicht wehren. Ferrari kann einfach mehr Leistung abrufen“, beklagte sich Hamilton.

Bei der Analyse des Power-Vorteils von Ferrari ist der Top-speed-Vergleich auf der Geraden aber nur bedingt aussagekräftig. Nicht nur Vettel holte beim ersten Ansturm massiv auf den Silberpfeil auf, auch die beiden Force India zogen im Schlepptau zumindest auf gleiche Höhe. Und die haben bekanntlich auch einen Mercedes-Motor im Heck. Der entscheidende Faktor war hier also der Windschatten und nicht die Antriebspower.

Toto Wolff versuchte etwas Licht ins Dunkel zu bringen. „In den GPS-Daten kann man erkennen, dass Ferrari in bestimmten Teilen der Strecke einen kleinen Power-Vorteil hat. Dazu kam un-

sere Schwäche in langsamen Kurven. Das war quasi der Doppel-K.o. Wenn die Nachteile bei der Traktion und bei der Power zusammenkommen, dann passiert so was wie in Runde 1.“

Rettete der Halo Leclerc das Leben?

Schon nach wenigen Sekunden stockte den Fans auf den Tribünen der Atem. Fernando Alonso segelte nach einem Schubser von Nico Hülkenberg über das Auto von Charles Leclerc. Der McLaren stieg am Heck des Saubers in die Höhe und schrammte direkt neben dem Cockpit vorbei. Spuren am Halo-Schutzbügel zeigten deutlich, dass der orangefarbene Renner nicht weit vom Kopf des monegasischen Rookies vorbeigeflogen war. Halo-Befürworter wie Alonso feierten den Titanting sogleich als Lebensretter. Auch Ex-Champion Nico Rosberg meldete sich zu Wort: „Wir können die Diskussion über den Halo nun beenden. Er wird Leben retten.“ Leclerc selbst hatte ebenfalls eine klare Meinung: „Ich war nie ein großer Fan des Halo, aber heute war ich sehr froh, ihn über meinem Kopf zu haben.“

Wie nah der McLaren Leclercs Helm wirklich gekommen wäre, lässt sich jedoch nicht definitiv sagen. Das Onboard-Video ist leider verschwommen. FIA-Rennleiter Charlie Whiting warf direkt nach dem Rennen einen kurzen Blick auf die Aufnahmen der Highspeed-Kamera am Cockpitrand, machte aber anschließend keine großen Hoffnungen auf neue Erkenntnisse.

Die Sicherheitsexperten der FIA wollen nun die Befestigungsbolzen untersuchen, um zu sehen, ob sich der Halo beim Kontakt verzogen hat. „Zum jetzigen Zeitpunkt wäre es spekulativ, zu sagen, dass der Halo Leclerc das Leben gerettet hat. Aber man braucht nicht viel Phantasie, um sich vorzustellen, dass die Reifenabdrücke ohne Halo auf dem Helm von Charles gelandet wären. Es wäre fast ein Wunder, wenn nicht. Die Abdrücke auf der Oberfläche sind mehr als deutlich“, so Whiting.



Schon in der ersten Runde machte Sebastian Vettel auf der Geraden kurzen Prozess mit Lewis Hamilton



Nico Hülkenberg torpedierte am Start Fernando Alonso. Dafür setzte es eine Startplatzstrafe für das nächste Rennen in Monza

Saison-Endspurt



Die Spuren am Halo-Schutzbügel des Leclerc-Saubers zeigen deutlich, wie dicht der Alonso-McLaren am Helm vorbeigeflogen ist

WILHELM

SUTTON-IMAGES.COM

Warum krachte Hülkenberg in Alonso?

Auslöser für die unfreiwillige Flugeinlage von Fernando Alonso war Nico Hülkenberg. Der Rheinländer krachte dem McLaren bei der Anfahrt auf die La-Source-Haarnadel volle Kanone ins Heck, was mit einer Rückversetzung um zehn Startplätze in Monza bestraft wurde. Der Unfallverursacher akzeptierte das harte Urteil. „Ich habe den anderen das Rennen zerstört und mir selbst.“

Doch Hülkenberg ist eigentlich nicht als Rowdy bekannt. Wie konnte er sich so verschätzen? „Es ist unglaublich, wie sehr sich der Grippelevel ändert, wenn man im Pulk fährt. Man verliert an der Vorderachse massiv an Haftung. Ich habe die Bremsen nur leicht berührt und die Räder haben direkt blockiert. Von außen sieht das natürlich blöd aus. Das war einfach eine Fehleinschätzung auf meiner Seite.“

Alonso, der neben dem Leclerc-Sauber auch noch den Ricciardo-Red-Bull torpedierte, fand klare Worte für seinen deutschen Widersacher: „Auf solch einem Niveau darf so ein Fehler einfach nicht passieren. Er hat seinen Bremspunkt komplett verpasst. Die Folgen waren ziemlich heftig. Zum Glück ist niemandem etwas passiert. Das nächste Mal sollte er in einer solchen Situation besser zweimal nachdenken.“

Wie kam Bottas noch nach vorne?

Bottas machte auf den ersten Metern einen ähnlichen Fehler wie Hülkenberg. Der Finne krachte dem Williams von Sergey Sirotkin ins Heck. Dabei ging der Frontflügel zu Bruch, was den auf Platz 17 gestarteten Piloten erneut ganz nach hinten warf. Doch nach einer schwachen Anfangsphase kam der WM-Vierte immer besser in Schwung. Vor allem das mutige Überholmanöver gegen Toro-Rosso-Pilot Brendon Hartley in Eau Rouge riss die Fans von den Sitzen. In den Schlussrunden knackte Bottas auch noch die beiden Force India von Esteban Ocon und Sergio Pérez am Ende der langen Geraden.

„Platz 4 war heute das maximale Mögliche“, lobte Toto Wolff. „Der Flügelschaden hat ihm das Leben sicher nicht leichter gemacht. Dazu hatte er zu Beginn Probleme mit dem Überholen. Er kam selbst an zwei Sekunden langsameren Autos nur schwer vorbei. Doch mit dem zweiten Reifensatz ging es dann deutlich besser. Valtteri fuhr sogar die schnellste Rennrunde.“

Nach der Zieldurchfahrt musste Bottas allerdings noch kurz zittern. Die FIA leitete eine Last-Minute-Untersuchung wegen des Crashes mit Sirotkin ein. „Wir hatten das im Chaos der ersten Runde zunächst nicht mitbekommen“, entschuldigte sich Charlie Whiting. Am Ende fiel das Urteil mit einer Fünf-Sekunden-Strafe einigermaßen milde aus. Sie änderte nichts am Ergebnis.

Warum war Force India so stark?

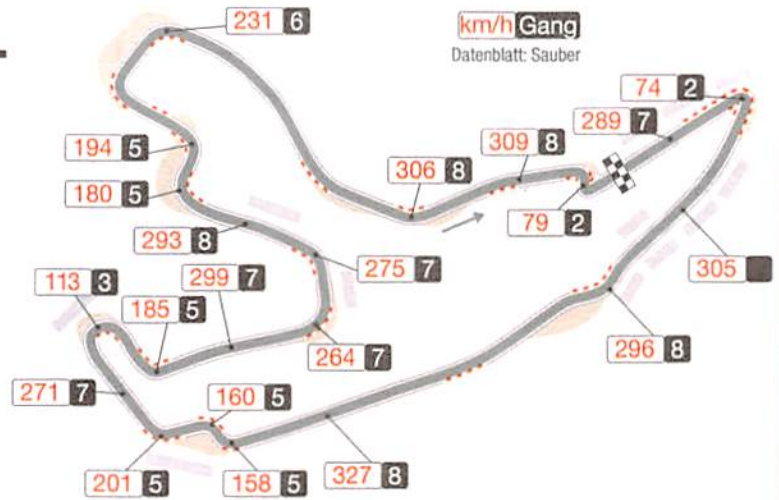
Spa ist ein gutes Pflaster für Force India. In der Startrunde überlegten Sergio Pérez und Esteban Ocon sogar kurz, ob sie in das Duell um die Spitze eingreifen sollen. Doch am Ende der Geraden zogen beide zurück. Teamchef Otmar Szafnauer hatte seinen Fahrern vor dem Rennen eingebläut: „Wir starten hier bei null und brauchen maximale Punkte. Ihr müsst für das Team fahren, nicht für euch.“ Trotz der turbulenten Sommerpause mit Insolvenz und Rettung war Force India die Nummer 4 im Feld. Vor HaasF1. Die pinken Autos flogen mit ihren Monza-Flügeln auf der Geraden allen davon. „Trotzdem haben wir in den Kurven nicht schlecht ausgesehen. Und die Balance war vom ersten Tag an perfekt“, lobte Pérez.

Haas-Teamchef Guenther Steiner meinte: „Von den Rundenzeiten her waren wir ähnlich. Aber Force India hatte einen zu guten Topspeed. Nur wenn wir konstant das bessere Tempo in Magnussens zweitem Stint gefahren wären, hätten wir sie vielleicht ärgern können.“ So sprang Force India mit 18 Punkten direkt auf Platz 9. Und was ist am Ende noch möglich? Optimistische Ansage: „Platz 6 vor McLaren.“ ■

GP BELGIEN: 13. VON 21 LÄUFEN / 26. AUGUST 2018

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	7,004 km
Runden:	44
Distanz:	308,176 km
Zuschauer:	90 000
Wetter:	17 Grad, bewölkt
Topspeed Qualifikation:	335,7 km/h (Räikkönen)
Topspeed Rennen:	345,0 km/h (Bottas)
Gangwechsel/Runde:	46
Volllastanteil:	79% (1860 m = 23,0 s)
Benzinverbrauch/Runde:	3,23 Liter
Führungswechsel:	1



STARTAUFGSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB	44
	Mercedes, 1.58,179 min	
2	Sebastian Vettel, D	5
	Mercedes, 1.58,905 min	
3	Esteban Ocon, F	31
	Force India-Mercedes, 2.01,851 min	
4	Sergio Pérez, MEX	11
	Force India-Mercedes, 2.01,894 min	
5	Romain Grosjean, F	8
	HaasF1-Ferrari, 2.02,122 min	
6	Kimi Räikkönen, FIN	10
	Ferrari, 2.02,671 min	
7	Max Verstappen, NL	33
	Red Bull-Renault, 2.02,769 min	
8	Daniel Ricciardo, AUS	3
	Red Bull-Renault, 2.02,939 min	
9	Kevin Magnussen, DK	20
	HaasF1-Ferrari, 1.39,858 min	
10	Pierre Gasly, F	10
	Toro Rosso-Honda, 1.43,844 min	
11	Brendon Hartley, NZ	28
	Toro Rosso-Honda, 1.43,865 min	
12	Charles Leclerc, MC	16
	Sauber-Ferrari, 1.44,062 min	
13	Marcus Ericsson, S	9
	Sauber-Ferrari, 1.44,301 min	
14	Fernando Alonso, E	14
	McLaren-Renault, 1.44,917 min	
15	Sergiy Sirotkin, RUS	35
	Williams-Mercedes, 1.44,998 min	
16	Lance Stroll, CDN	18
	Williams-Mercedes, 1.45,134 min	
17	Valtteri Bottas, FIN¹⁾	77
	Mercedes, 1.42,141 min	
18	Nico Hülkenberg, D²⁾	27
	Renault, 1.44,145 min	
19	Carlos Sainz, E²⁾	55
	Renault, 1.44,489 min	
20	Stoffel Vandoorne, B²⁾	2
	McLaren-Renault, 1.45,307 min	

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Vettel	44/44 ²⁾	1:23.34,476 min = 221,157 km/h	ss/s	1 (22,253 s)	1.46,644 min
2. Hamilton	44	+ 11,061 s	ss/s	1 (22,375 s)	1.46,721 min
3. Verstappen	44	+ 31,372 s	ss/s	1 (22,341 s)	1.46,946 min
4. Bottas ⁴⁾	44	+ 1.08,605 min	s/ss/s	2 (52,918 s)	1.45,286 min
5. Pérez	44	+ 1.11,023 min	ss/s	1 (23,157 s)	1.48,080 min
6. Ocon	44	+ 1.19,520 min	ss/s	1 (23,225 s)	1.48,078 min
7. Grosjean	44	+ 1.25,953 min	ss/s	1 (23,248 s)	1.48,283 min
8. Magnussen	44	+ 1.27,639 min	ss/s	1 (24,304 s)	1.47,937 min
9. Gasly	44	+ 1.45,852 min	ss/s	1 (22,553 s)	1.48,588 min
10. Ericsson	43		s/ss	1 (22,558 s)	1.48,694 min
11. Sainz	43		m/ss	1 (23,857 s)	1.48,670 min
12. Sirotkin	43		s/ss	1 (22,339 s)	1.49,113 min
13. Stroll	43		s/ss	1 (22,901 s)	1.49,287 min
14. Hartley	43		s/ss	1 (29,316 s)	1.48,756 min
15. Vandoorne	43		s/m/ss	1 (46,095 s)	1.48,956 min
16. Ricciardo	28	Aufgabe: Rückstand (P16)	ss/s		1.49,242 min
17. Räikkönen	8	Unterboden (P16)	ss/m		1.54,320 min
18. Leclerc	0	Unfall (P13)	s		
19. Alonso	0	Unfall (P14)	s		
20. Hülkenberg	0	Unfall (P16)	s		

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

FAHRER-WM

1. Hamilton	5*	231 Punkte
2. Vettel	5	214 Punkte
3. Räikkönen		146 Punkte
4. Bottas		144 Punkte
5. Verstappen	1	120 Punkte
6. Ricciardo	2	118 Punkte
7. Hülkenberg		52 Punkte
8. Magnussen		49 Punkte
9. Alonso		44 Punkte
10. Pérez		40 Punkte
11. Ocon		37 Punkte
12. Sainz		30 Punkte
13. Gasly		28 Punkte
14. Grosjean		27 Punkte
15. Leclerc		13 Punkte
16. Vandoorne		8 Punkte
17. Ericsson		6 Punkte
18. Stroll		4 Punkte
19. Hartley		2 Punkte

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	8:5
Vettel – Räikkönen	11:2
Ricciardo – Verstappen	3:10
Alonso – Vandoorne	13:0
Sirotkin – Stroll	7:6
Pérez – Ocon	3:10
Gasly – Hartley	10:3
Grosjean – Magnussen	4:9
Hülkenberg – Sainz	6:7
Ericsson – Leclerc	3:10

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	5*	375 Punkte
2. Ferrari	5	360 Punkte
3. Red Bull-Renault	3	238 Punkte
4. Renault		82 Punkte
5. HaasF1-Ferrari		76 Punkte
6. McLaren-Renault		52 Punkte
7. Toro Rosso-Honda		30 Punkte
8. Sauber-Ferrari		19 Punkte
9. Force India-Mercedes		18 Punkte
10. Williams-Mercedes		4 Punkte

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

GRAND PRIX BELGIEN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:44,358 min	19
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,151 s	20
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,318 s	22
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,360 s	17
5. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,366 s	25
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 1,200 s	4
7. Esteban Ocon	RP Force India	+ 1,428 s	22
8. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,593 s	19
9. Sergio Pérez	RP Force India	+ 1,811 s	21
10. Carlos Sainz	Renault	+ 1,852 s	19
11. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,942 s	25
12. Romain Grosjean	HaasFI	+ 2,029 s	20
13. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,196 s	20
14. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,199 s	19
15. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,574 s	23
16. Lance Stroll	Williams	+ 2,607 s	25
17. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2,654 s	21
18. Lando Norris	McLaren	+ 3,006 s	26
19. Sergey Sirotkin	Williams	+ 3,009 s	23
20. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 3,094 s	13

GRAND PRIX BELGIEN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:42,661 min	13
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,063 s	15
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,137 s	10
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,803 s	13
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,387 s	10
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 1,818 s	13
7. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,302 s	12
8. Sergio Pérez	RP Force India	+ 2,680 s	10
9. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,803 s	17
10. Esteban Ocon	RP Force India	+ 2,824 s	13
11. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,875 s	11
12. Romain Grosjean	HaasFI	+ 3,153 s	12
13. Carlos Sainz	Renault	+ 3,264 s	13
14. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 3,426 s	12
15. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 3,521 s	16
16. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 3,598 s	17
17. Lance Stroll	Williams	+ 3,841 s	10
18. Sergey Sirotkin	Williams	+ 3,969 s	11
19. Fernando Alonso	McLaren	+ 4,281 s	16
20. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 4,400 s	14

ZITAT DES RENNENS

„WIE KANN MAN AUF SO EINEM NIVEAU SOLCHE FEHLER MACHEN. NICO HAT MIT DEM GANZEN FELD BOWLING GESPIELT. NÄCHSTES MAL SOLLTE ER BESSER NACHDENKEN“

Fernando Alonso

GRAND PRIX BELGIEN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Kimi Räikkönen	Ferrari	1:43,355 min	29
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,168 s	28
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,448 s	29
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,691 s	25
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,774 s	31
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,895 s	31
7. Sergio Pérez	RP Force India	+ 1,307 s	27
8. Carlos Sainz	Renault	+ 2,126 s	29
9. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,182 s	24
10. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,267 s	25
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,398 s	28
12. Romain Grosjean	HaasFI	+ 2,462 s	29
13. Esteban Ocon	RP Force India	+ 2,580 s	24
14. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2,723 s	29
15. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,725 s	33
16. Fernando Alonso	McLaren	+ 2,798 s	28
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,982 s	35
18. Sergey Sirotkin	Williams	+ 3,096 s	35
19. Lance Stroll	Williams	+ 3,115 s	34
20. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 3,141 s	25

STATISTIK DES WOCHENENDES

107

Mal stand Sebastian Vettel auf dem Podium. Mit seinem 52. GP-Sieg überholte der Ferrari-Pilot Alain Prost sowohl in der ewigen Bestenliste der Sieger als auch in der Zahl der Podiumsplatzierungen. Spitzenreiter in beiden Wertungen ist natürlich Michael Schumacher mit 91 Siegen und 155 Podestplätzen, gefolgt von Lewis Hamilton mit 67 Siegen und 127 Platzierungen auf dem Podium. Bei Vettel setzen sich die 107 Top-3-Platzierungen wie folgt zusammen: 52 Siege, 28 zweite Plätze und 27 dritte Ränge. Insgesamt haben erst vier Fahrer die 100er-Marke geknackt. Der nächste Kandidat ist Kimi Räikkönen, der 99 Mal das Podium bestieg. Fernando Alonso wird kaum noch in den Hunderter-Club aufsteigen. Der Spanier nahm 97 Mal an einer Siegerehrung der Formel 1 teil.



Nur Schumi und Hamilton sammelten noch mehr Pokale

FAHRERNOTEN

 **09/10** @ 8,69
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

 **08/10** @ 8,23
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

 **09/10** @ 7,00
Max Verstappen
Red Bull Racing

 **06/10** @ 7,62
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing

 **09/10** @ 8,54
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari

 **08/10** @ 8,00
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari

 **09/10** @ 6,77
Sergio Pérez
RP Force India

 **08/10** @ 7,38
Esteban Ocon
RP Force India

 **07/10** @ 4,92
Sergey Sirotkin
Williams F1

 **06/10** @ 4,77
Lance Stroll
Williams F1

 **06/10** @ 7,85
Fernando Alonso
McLaren

 **04/10** @ 5,69
Stoffel Vandoorne
McLaren

 **08/10** @ 6,46
Pierre Gasly
Toro Rosso

 **06/10** @ 5,46
Brendon Hartley
Toro Rosso

 **08/10** @ 6,08
Romain Grosjean
Haas F1 Team

 **07/10** @ 7,62
Kevin Magnussen
Haas F1 Team

 **03/10** @ 7,15
Nico Hülkenberg
Renault F1

 **05/10** @ 6,77
Carlos Sainz
Renault F1

 **07/10** @ 5,92
Marcus Ericsson
Sauber

 **06/10** @ 7,00
Charles Leclerc
Sauber

AUS DEM FAHRERLAGER

16 TAGE TRINKEN

Am 16. August erschien Kimi Räikkönens Biografie. Das Buch mit dem Titel „Kimi, wie ihn keiner kennt“, enthält einige Bomben. Unter anderem, dass Räikkönen den zweiten Platz beim GP Bahrain 2012 mit einer wahren Sauftour feierte. Der Finne war nach eigener Aussage 16 Tage am Stück betrunken und hat den Alkohol erst zwei Tage vor dem nächsten Grand Prix in Spanien abgesetzt. Dort wurde er Dritter. Nico Hülkenberg amüsiert sich: „Vielleicht macht ihn das locker. Für mich wäre das nichts. Ich wäre nach einer Nacht durch.“

FERIEN ZU HAUSE

Während Lewis Hamilton in der Sommerpause sieben Länder bereiste, blieb Sebastian Vettel brav zu Hause. „Das Wetter war ja auch bei uns in den Bergen traumhaft. Ich bin das ganze Jahr auf Reisen und wollte nicht schon wieder in den Flieger steigen.“ Nico Hülkenberg urlaubte auf seiner Lieblingsinsel Mallorca, stellte jedoch klar: „Ich war nicht am Ballermann.“

BOTTAS UND DER DUATHLON

Valtteri Bottas hat zum zweiten Mal in der Sommerpause einen Duathlon veranstaltet. Also Radfahren und Laufen. „Ich war beim Laufen eine Minute schneller als im Vorjahr. Das zeigt mir, dass ich gut drauf bin“, freute sich der Finne. Mika Häkkinen war auch mit von der Partie. Der Ex-Champion beschränkte sich aufs Radfahren.

FORCE INDIA GEPARKT

Die Sattelschlepper, die Rennautos und die Ersatzteile von Force



Force India kratzt alte Logos ab

India haben in der Insolvenzphase die Basis in Silverstone nie gesehen. Das Team lagerte

seinen Fuhrpark während der gesamten Sommerpause in Deutschland in der Nähe von Heppenheim und fuhr dann direkt nach Spa. Dort mussten erst einmal die alten Team-Sticker abgerissen werden.

ALONSO GEGEN RED BULL

Fernando Alonso und Red Bull lieferten sich in Spa ein Wortgefecht. Der Spanier behauptete, Red Bull habe ihm ein Angebot gemacht, insgesamt sechs in den letzten zehn Jahren. Red Bull-Teamchef Christian Horner bescheinigte Alonso eine rege Fantasie: „Wir haben ihm einmal 2008 ein Angebot gemacht. Da hat er nicht zugegriffen.“ Helmut Marko: „Vielleicht war es ein Mechaniker oder einer unserer Ingenieure, der Alonso-Fan ist.“

KEIN TAUSCHGESCHÄFT

McLarens Option auf Lando Norris läuft am 30. September aus. Trotz des Rücktritts von Fernando Alonso hat McLaren zu viele Fahrer. Das Team will 2019 mit Esteban Ocon und Carlos Sainz fahren. Gibt man

dann Norris an Toro Rosso ab, um Technikchef James Key früher einstellen zu können? „Wir machen keine Tauschgeschäfte“, wiegelt Motorsportdirektor Helmut Marko ab.

HAMILTON MACHT MODE

Lewis Hamilton überraschte vor Spa mit der Veröffentlichung einer selbst designten Modekollektion für die Marke Tommy Hilfiger. Im Sommerurlaub ließ es der Weltmeister eher ruhig angehen: „Ich habe mein Handy tagsüber im Hotel-Safe eingeschlossen. Nur so kann man die freie Zeit richtig genießen.“



Hamilton machte Handy-Diät

KOMMENTAR

Bekommen wir eine Formel 1 der Milliardäre? Jüngst hat sich der ehemalige kanadische Modezar Lawrence Stroll bei Force India eingekauft. Der dort abgeblitzte Dmitry Mazepin will jetzt bei Williams einen Fuß in die Tür bekommen. Mazepin macht in Düngemittel. Sein Vermögen wird auf 117 Milliarden Dollar geschätzt. Red Bull und Toro Rosso sind seit 2005 in der Hand des reichsten Österreichers. Dietrich Mateschitz hat mit seinem Softdrink-Unternehmen Milliarden verdient. HaasF1 gehört dem Amerikaner Gene Haas, der mit CNC-Fertigungsmaschinen reich geworden ist. Sauber ist im Besitz der Gründerfamilie von Tetra Pak. Auch die Eigentümer von McLaren spielen in der Liga der Superreichen: Mansour Ojeh, Scheich Salman bin Hamad Al Khalifa, Michael Latifi. Dem gegenüber stehen die drei Werke



Dmitry Mazepin (l.) ist der nächste Milliardär, der in die Formel 1 strebt

Ferrari, Mercedes und Renault. Die Aufzählung dieser geballten finanziellen Kraft zeigt, wie teuer und gleichzeitig verwundbar die Formel 1 geworden ist. Sie hat sich von Autokonzernen und Milliardären abhängig gemacht. Eine Geschichte wie die von Frank Williams, Bruce McLaren oder Eddie Jordan ist heute

nicht mehr möglich. Technisch wie finanziell. Das raubt dem Sport seine Seele. Stattdessen müssen wir uns Geschichten über Insolvenzen und juristische Gratwanderungen zum Erhalt eines Teams anhören. Um Force India zu retten, bastelten die FIA und das F1-Management ein Konstrukt, das es so noch nie

gab. Die neuen Bewerber haben den Inhalt ohne Hülle gekauft. Die wertlose Verpackung gehört mehrheitlich immer noch Vijay Mallya. Force India wurde gelöscht, Racing Point Force India aus der Taufe gehoben. Eigentlich müssten jetzt elf Teams in der Tabelle stehen, doch es gibt nur zehn. Die 59 Punkte von Force India sind mit einem magischen Trick verdampft. Wir werden noch mehr Klimmzüge erleben, um kranke Teams zu retten. Doch was passiert, wenn der Formel 1 die Milliardäre ausgehen? Es wäre besser, den ganzen Zirkus abzurüsten. ■



Michael Schmidt Redakteur

Hat sich die Formel 1 zu abhängig gemacht? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Top-Ausstattung

50 Ausgaben **MOTORSPORT aktuell**
plus Mannesmann Werkzeugbox sichern!



**TOP
EXTRA**



Werkzeugbox, 155-teilig

- Alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen
- Werkzeugbox aus stabilem Stahlblech
- Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm
- Zuzahlung: 1,- €

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773025 | Verschenken: 1773026

50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 125,- € – zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).
Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

Das war eine Ohrfeige für Mercedes. Nicht dass Ferrari den GP Belgien gewann, sondern wie es passierte. Sebastian Vettel spielte mit Lewis Hamilton.

Von: **Michael Schmidt**

Der beste Verbündete von Mercedes ist derzeit der Regen. Wie in Hockenheim im Rennen und in Budapest in der Qualifikation reichte er Lewis Hamilton auch in Spa eine Hand. Aber nur am Samstag. Für die Pole-Position konnte sich der Engländer nichts kaufen. Er war die Führung schon nach zwei Kilometern wieder los. Danach war Sebastian Vettel unerreichbar für den Titelverteidiger. Vettel hat diesen Grand Prix von Belgien nicht nur gewonnen. Er hat ihn dominiert. Auch wenn Hamilton zum Schluss Fahrt rausnahm. „Näher als vier Sekunden wären wir nie gekommen“, gaben die Ingenieure zu.

Hamilton hatte es schon nach dem Training geahnt: „Ferrari ist schneller als wir.“ Im verregneten Q3 setzte sich der Engländer dank der frischeren Intermediates und voller Batterieleistung durch. Vettel ging mit leerer Batterie in die entscheidende Runde. „Schon auf der ersten Geraden hatte ich drei Zehntel verloren. Am meisten habe ich aber in der Bus-Stop-Schikane liegen gelassen. Meine Reifen waren einfach schon hinüber.“

Der Regen verhinderte das große Powerplay der beiden Titelaspiranten. Mercedes und Ferrari hatten ihre letzten Ausbaustufen nach Spa gebracht. Doch die Topteams zündeten den Qualifikationsmodus immer erst im Q3. Die nasse Fahrbahn verhinderte einen Vergleich. Die Kundenteams bekamen aber bereits einen Vorgeschmack. Force India und HaasF1 müssen schon im Q2 ihre Karten aufdrehen. Und da schon fiel Force-India-Technikchef Andy Green auf: „Dieser Ferrari-Motor ist eine Bombe.“

Mercedes machte einen Tag später damit Bekanntschaft. „Ferrari hat einen Power-Vorteil“, räumte Mercedes-Teamchef Toto Wolff ein. Wie groß der ist, ließ sich wegen unterschiedlicher Abtriebsniveaus nicht genau ermitteln. Ferrari fuhr mit weniger Anpressdruck, was im Regen sicher ein Nachteil war. Auf trockener Straße zeigte sich dann



Flagge zeigen: In Belgien konnte Sebastian Vettel das Potenzial seines Ferrari endlich ausspielen und in einen Sieg ummünzen

Ist Ferrari ungesch

aber auch die Qualität des Chassis. Vettel war in Sektor 2 mit seinen zehn Kurven so schnell wie sein Gegner. Und der Ferrari schonte seine Reifen besser. Hamilton musste nach 21 Runden zum Boxenstopp, weil Blasen auf dem linken Hinterreifen die Rundenzeiten ansteigen ließen.

Vielsagender waren da schon die beiden Zweikämpfe zwischen Vettel und Hamilton. Da durfte man annehmen, dass beide auf den Modus mit maximaler Leistung geschaltet hatten. In der Startrunde flog Vettel vorbei, als würde Hamilton parken. Fünf

„FERRARI ENTLÄDT VON LA SOURCE BIS EAU ROUGE MEHR ENERGIE ALS WIR UND NIMMT DIESEN SCHWUNG DEN REST DER GERADEN MIT.“

Lewis Hamilton

Runden später beim Re-Start umgekehrtes Spiel. Hamilton griff an. Vettel wehrte mühelos ab. Der Mercedes kam die Kammelerade hoch nicht mal in seine Nähe. „Sie entladen von La Source bis Eau Rouge mehr Energie, und diesen Schwung nehmen sie den Rest der Geraden mit.“

Wo kommt die Power her?

In beiden Fällen blieb DRS geschlossen. Der Angreifer profitierte jeweils vom Windschatten und dem Gegenwind. Trotzdem konnte Hamilton dem Ferrari nur ins Auspuffrohr schauen. Die



beiden Szenen zeigen genau, wo der Ferrari den Mercedes stehen lässt. In der zweiten Beschleunigungsphase schaltet der Ferrari den Nachbrenner ein. Mercedes hat herausgefunden, dass Ferrari bei Bedarf in jeder Runde ein Mal über eine bestimmte Strecke Extra-Power abrufen kann. Ist es der besondere Sprit, ein schlaues Einspeisen der Elektroenergie, ein Kunstgriff mit dem Wastegate-Ventil? Keiner weiß es. Hamilton jedenfalls sprach von einem Trick, den man dringend entschlüsseln müsse. „Sie fahren uns auf den Geraden da-

von.“ Vettel lobte: „Ich streite nicht ab, dass wir in Bezug auf die Leistung besser sind als je zuvor.“ Toto Wolff versuchte bei dem Thema eher zu bremsen. Bloß nicht den Eindruck erwecken, Ferrari mache etwas Illegales. Bloß jetzt nicht alle Schuld auf die Motorabteilung abwälzen. „Ferrari ist sehr innovativ. Wir haben in einigen Bereichen Defizite. Statt auf Ferrari zu schauen, müssen wir alles, was wir haben, optimieren.“ Wolff hat dabei den Kraftstoff, das Öl, die Software, die Kalibrierung des Motors und das Energie-



Über die Pole-Position konnte sich Lewis Hamilton nicht lange freuen



Müheles zog Sebastian Vettel auf der langen Geraden am Mercedes vorbei



War das schon die Wende im WM-Duell zugunsten von Ferrari?

management im Blick. Ferrari hat aber auch beim Auto Vorteile. „Sie kommen besser aus den langsamen Kurven.“ Lewis Hamilton wunderte sich: „Jedes Mal, wenn wir ein Upgrade haben, bringen sie ein größeres. Wenn Vettel aufgedreht hat, ist er mir eine Sekunde pro Runde davongefahren.“ Das hört sich schon fast nach Verzweiflung an. Seit Hockenheim hat Ferrari die Nase vorn. In Spa setzte Vettel den Vorteil zum ersten Mal um. „Ich habe auch schon Titel gegen schnellere Autos gewonnen“, meinte Hamilton trotzig. Seine

Körpersprache in Spa sagte etwas anderes. Da saß ein Champion, der weiß, dass Mercedes schnell etwas Geniales einfallen muss. Vettels Vorstellung in Spa vermittelte den Eindruck, dass Ferrari den Rest der Saison zu einer Einmann-Show werden lassen könnte. So ein Vorsprung ist nicht so einfach aufholbar. „In Monza werden wir stärker sein“, versprach Wolff. Doch dann kommt schon Singapur, und das ist die Angststrecke der Mercedes. Die 17 Punkte von Hamilton können schneller verdampfen, als man es sich ausmalen mag. ■

De Vries und Latifi siegen, Norris holt auf Russell auf

Das Titelduell in der Formel 2 wird immer spannender. In Belgien konnten aber weder Lando Norris noch George Russell triumphieren. Die Siegerpokale sicherten sich Nyck de Vries und Nicholas Latifi.

Von: **Tobias Grüner**

Vor der Sommerpause dachte man schon, George Russell würde in der Meisterschaft einsam auf und davon ziehen. Doch dann kamen die Technikprobleme in Ungarn. Und auch in Belgien war nichts mehr von der alten Dominanz zu sehen. Von Startplatz 2 aus verlor der Tabellenführer im ersten Rennen schon früh eine Position an Sérgio Sette Câmara. Und weil Titelrivale Lando Norris von Platz 5 mit einer mutigen Startrunde auf Position 4 nach vorne rückte, machte Russell am Ende nur drei Zähler gut. Zur Freude der vielen holländischen Fans geriet der überlegene Sieg von Pole-Setter Nyck de Vries nie

in Gefahr. Auch eine späte Safety-Car-Phase, ausgelöst durch Nirei Fukuzumi, änderte an der Reihenfolge nichts mehr. Der Arden-Renner des Japaners war spektakulär am Streckenrand abgefuckelt. Verletzt wurde dabei zum Glück niemand.

Auch im zweiten Rennen am Sonntag war die Frage nach dem Tagesschnellsten früh beantwortet. Wie De Vries setzte sich Nicholas Latifi von der Pole-Position schnell vorne ab und fuhr überlegen auf die oberste Stufe des Podiums. Der Kanadier war bereits der neunte Sieger im 18. Rennen dieser Saison. Dahinter entwickelte sich ein munteres Kampfgetümmel. De Vries war mit einem Raketenstart schnell nach vorne gekommen, kämpfte in der Schlussphase aber überraschend mit erheblichem Reifenabbau. In der letzten Runde klickten Lando Norris und Alexander Albon den Vortagesieger noch vom Podium. Albon versuchte sich in den letzten Kurven auch noch Norris zu schnappen, doch der McLaren-Junior hielt dem Druck stand. Weil Russell am Sonntag relativ inspirationslos auf Rang 7 über die Linie rollte,

! Nach den Technikproblemen in Budapest und einem uninspirierten Auftritt in Spa droht George Russell der Titel noch aus den Händen zu gleiten.

verkürzte Norris den Rückstand in der Gesamtwertung auf nur noch fünf Zähler.

Für Maximilian Günther lohnte sich die Reise in die Ardennen nicht. Im ersten Lauf kämpfte sich der Allgäuer von Startplatz 14 bis auf Rang 9. Am Ende fehlten nur 1,3 Sekunden zum achten Platz, der gleichzeitig die Pole Position für das zweite Rennen bedeutet hätte. Ob es für den Arden-Piloten von ganz vorne besser gelaufen wäre, lässt sich nicht sagen. Von Startplatz 9 wurde Günther durch Motorprobleme und starken Reifenver-

schleiß eingebremst. Ein zusätzlicher Boxenstopp warf ihn bis auf Rang 16 aus den Punkten.

Während Günther wenigstens mit zwei Zählern abreiste, ging das Schweizer F2-Duo komplett leer aus. Louis Delétraz wurde von Startplatz 9 im ersten Lauf durch Reifenprobleme und Strategiepech bis auf Rang 18 durchgereicht. Am Ende kollidierte er auch noch mit Charouz-Teamkollege Antonio Fuoco. Ralph Boschung fiel in Lauf 1 vor allem durch seinen Abflug nach 18 Runden auf. Im zweiten Rennen war für die beiden Eidgenossen nicht mehr viel zu retten. Sie landeten direkt hintereinander auf den Positionen 12 und 13. ■

F2 BELGIEN, RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Nyck de Vries	56.02,281 min
2. Sérgio Sette Câmara	+ 3,153 s
3. George Russell	+ 7,572 s
4. Lando Norris	+ 8,906 s
5. Alexander Albon	+ 9,408 s
6. Artem Markelov	+ 13,181 s
7. Luca Ghiotto	+ 13,211 s
8. Nicholas Latifi	+ 14,674 s
9. Maximilian Günther	+ 15,915 s
10. Roy Nissani	+ 22,354 s

F2 BELGIEN, RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Nicholas Latifi	37:13,659 min
2. Lando Norris	+ 10,402 s
3. Alexander Albon	+ 10,766 s
4. Nyck de Vries	+ 13,210 s
5. Artem Markelov	+ 13,448 s
6. Luca Ghiotto	+ 22,179 s
7. George Russell	+ 23,357 s
8. Arjun Maini	+ 31,864 s
9. Sérgio Sette Câmara	+ 33,578 s
10. Jack Aitken	+ 34,567 s

F2 FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. George Russell	188
2. Lando Norris	183
3. Alexander Albon	161
4. Nyck de Vries	153
5. Artem Markelov	128
6. Sérgio Sette Câmara	124
7. Antonio Fuoco	112
8. Luca Ghiotto	89
9. Louis Delétraz	62
10. Jack Aitken	61



Im ersten Rennen dominierte Nyck de Vries vom Start weg. In Lauf 2 kämpfte der Holländer mit starkem Reifenabbau

Schumacher und Vips top

Mick Schumacher, Jüri Vips und Ralf Aron errangen die Siege in Misano. Das Wetter zeigte sich launisch an der italienischen Adria.

Von: **Andreas Haupt**

F3-EM MISANO, RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Mick Schumacher	35:51,668 min
2. Marcus Armstrong	+ 2,224 s
3. Robert Shvartzman	+ 5,281 s
4. Guanyu Zhou	+ 5,948 s
5. Jüri Vips	+ 7,401 s
6. Daniel Ticktum	+ 11,348 s
7. Ralf Aron	+ 11,584 s
8. Alex Palou	+ 12,375 s
9. Jehan Daruvala	+ 17,189 s
10. Jonathan Aberdein	+ 21,861 s

F3-EM MISANO, RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jüri Vips	34:38,779 min
2. Alex Palou	+ 0,521 s
3. Mick Schumacher	+ 1,544 s
4. Daniel Ticktum	+ 5,902 s
5. Ralf Aron	+ 7,340 s
6. Enaam Ahmed	+ 7,431 s
7. Ferdinand Habsburg	+ 10,570 s
8. Sascha Fenestraz	+ 12,899 s
9. Robert Shvartzman	+ 12,923 s
10. Fabio Scherer	+ 13,354 s

F3-EM MISANO, RENNEN 3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Ralf Aron	58:57,472 min
2. Jüri Vips	+ 1,686 s
3. Ferdinand Habsburg	+ 4,607 s
4. Daniel Ticktum	+ 5,460 s
5. Mick Schumacher	+ 7,698 s
6. Alex Palou	+ 9,072 s
7. Robert Shvartzman	+ 11,323 s
8. Fabio Scherer	+ 13,988 s
9. Jehan Daruvala	+ 14,842 s
10. Enaam Ahmed	+ 15,448 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Daniel Ticktum	222
2. Jüri Vips	210
3. Marcus Armstrong	190
4. Mick Schumacher	186
5. Ralf Aron	183,5
6. Enaam Ahmed	154
7. Guanyu Zhou	154
8. Alex Palou	134
9. Robert Shvartzman	129
10. Jehan Daruvala	117,5



Eine ganz enge Kiste: Die Formel-3-Fahrer kämpften in Misano gegeneinander – und manchmal auch gegen das Wetter

In Misano feierte die Formel-3-EM ihre Rennpremiere. Den Nachwuchspiloten war der 4,226 Kilometer lange Kurs bereits von den Testfahrten vor Saisonbeginn bekannt. Das erste Qualifying entwickelte sich zu einer ganz engen Angelegenheit. Die schnellsten fünf Fahrer trennten gerade einmal 86 Tausendstel. Die Top 10 lagen innerhalb von 0,320 Sekunden.

Mick Schumacher glückte in 1.27.934 Minuten die Pole-Position vor Marcus Armstrong und Guanyu Zhou. Für den 19-jährigen Deutschen war es die zweite Pole in diesem Jahr. Im Rennen sprang für Schumacher nach Spa und Silverstone der dritte Erfolg in Folge heraus. Er behauptete am Start die Führung und kreuzte den Zielstrich 2,224 Sekunden vor Armstrong. „Seit Spa läuft es recht gut für mich“, sagte der Sieger. „Ich freue mich, dass ich in den Rennen zeigen kann, was ich drauf habe. Durch meinen guten Start konnte ich sofort einen kleinen Vorsprung in der ersten Runde herausfahren. Da-

nach habe ich den Abstand zu Armstrong kontrolliert.“

Den Kampf um den dritten Platz entschied Robert Shvartzman bereits in der zweiten Kurve für sich. Während Zhou der Weg auf der Innenspur durch Armstrong versperrt wurde, schlüpfte der Russe auf der Außenseite vorbei.

Vips holt auf

Für Schumacher sollte es weiter gut laufen. Im zweiten Rennen sicherte er sich den nächsten Podestrang, obwohl ihn die Rennkommissare nach der verregneten Qualifikation vom dritten auf den sechsten Platz zurückgestuft hatten. Das gleiche Schicksal erlitt auch andere Piloten, wie zum Beispiel Armstrong, der von Rang 2 auf Position 8 fiel. Einige Fahrer hatten die Streckenmarkierungen zu weitläufig überfahren.

Jüri Vips nutzte die Gelegenheit und brauste zu seinem dritten Saisonserfolg. Es war ein hartes Stück Arbeit für den Esten. Trotz vereinzelter Regentropfen

taktierte Vips richtig und zog die Slickreifen auf. Doch Alex Palou, der in der ersten Runde mit Enaam Ahmed und Jehan Daruvala gleich zwei Kontrahenten schluckte, machte Druck. Vips leistete sich allerdings keine Unzulänglichkeit und rettete den Erfolg. „Es war eines der härtesten Rennen, das ich je gefahren bin. Es ist nicht einfach, der Führende zu sein, wenn es teilweise feucht ist. Es fehlt die Referenz. Gefühlt hatte ich in jeder Runde ein paar kritische Momente“, berichtete Vips.

Der 18-Jährige holte im dritten Lauf mit dem zweiten Platz das nächste Topergebnis. Insgesamt sammelte Vips in Misano 53 Meisterschaftspunkte und verkürzte den Rückstand auf Daniel Ticktum. Schumacher war mit 50 Zählern der zweiterfolgreichste Fahrer. Die Regenschlacht zum Abschluss gewann Ralf Aron. Entscheidend war sein Überholmanöver in der zehnten Runde gegen Armstrong. Ferdinand Habsburg sicherte sich seinen ersten Podestrang. ■

Formel 1

Force Indias Start bei null

Force India ist gerettet. Doch eine bittere Pille musste das Team schlucken: Alle Punkte bis zur Sommerpause wurden gestrichen.

Von: **Michael Schmidt**

Offiziell heißt Force India jetzt Racing Point Force India. Racing Point ist die Firma, die die Vermögenswerte von Force India gekauft hat. Also die Investorengruppe um Lawrence Stroll. Das Wort Force India muss im Namen bleiben, weil das Chassis so heißt. Das darf unter der Saison nicht geändert werden. Im nächsten Jahr wird der

Rennstall aus Silverstone unter einem neuen Namen antreten.

Es war Rettung in letzter Minute. In einem ersten Anlauf hatten sich Renault, McLaren und Williams geweigert, dem Nachfolgeteam die Ausschüttung der TV-Rechte und Startgelder zu gönnen. FIA und F1-Management boten einen Kompromiss an: Force India wird gelöscht. Racing

Point ist ein neues Team, das mit null Punkten startet, damit in der Endabrechnung realistisch auf Platz 7 landen und dementsprechend weniger Preisgeld bekommen wird. HaasF1 will Force India das Basisgeld von 33 Millionen Dollar streitig machen, weil Force India unter neuer Lizenz fährt. Die Fahrer behalten ihre Punkte. Juristisch betrachtet haben Sergio Pérez und Esteban Ocon nur das Team gewechselt. Der Motoren-Pool wird dagegen von Force India übernommen.

Lawrence Stroll hat dem Team versprochen, dass die aktuelle Struktur übernommen wird. Damit müssen Renault und McLaren nicht fürchten, dass Force India zum B-Team von Mercedes abgerüstet wird. Stroll senior will so schnell wie möglich seinen Sohn Lance in das Force-India-Cockpit setzen. Dafür muss aber erst ein Platz für Ocon gefunden werden. Der könnte bei McLaren unterkommen, Stoffel Vandoorne würde ausbezahlt. Strolls Platz bei Williams ginge dann an Testfahrer Robert Kubica. ■



Die Autos und das Personal bleiben gleich, nur der Name ändert sich: Aus Force India wird Racing Point Force India

Formel 1

Ricciardo bremst Ocon aus

Daniel Ricciardos späte Entscheidung für Renault wird zum Problem für Esteban Ocon. Renault hielt eine Option auf den Franzosen, der nun hofft, bei McLaren unterzukommen.

Von: **Michael Schmidt**

Was für eine verrückte Sommerpause. Zuerst entscheidet sich Daniel Ricciardo zur Überraschung aller Beteiligten für Renault. Dann kündigt Fernando Alonso seinen vorläufigen Rücktritt aus der Formel 1 an. Carlos Sainz ersetzt seinen Landsmann bei McLaren. Force India wird gerettet. Damit bekommt Lance Stroll den Platz von Esteban Ocon.

Der Franzose ist vorläufig der Verlierer des Transferkarussells. Renault hatte sich erst in Hockenheim von Ocons Arbeitgeber

Mercedes eine Option auf den Force-India-Piloten gesichert. Diese hätte Renault in der Sommerpause wahrnehmen müssen. Und genau die Frist setzte Daniel Ricciardo unter Zugzwang.

Renault stand bei Ricciardo schon seit Wochen als Option zu Red Bull auf der Liste. Obwohl Red-Bull-Chef Dietrich Mateschitz dem Australier versprochen hatte, das Gehalt dem von Max Verstappen anzupassen und Red Bull am Montag nach dem GP Ungarn auf Wunsch von Ricciardo sogar einem Einjahresvertrag zustimmte, entschied sich der siebenfache GP-Sieger drei Tage später für einen Tapetenwechsel. „Es gab keine Schlüsselfaktoren für meine Entscheidung. Weder Red Bulls Wechsel zu Honda-Motoren noch dass ich mich bei Red Bull nicht geliebt gefühlt hätte. Am Ende hat das Bauchgefühl entschieden. Ich wollte einfach eine neue Herausforderung.“

Über das Gehalt von Ricciardo

bei Renault wird gerätselt. Red Bull kolportiert 25 Millionen Euro. Bei Renault heißt es, man zahle maximal die Hälfte des Red-Bull-Angebots. Nico Hülkenberg freut sich auf Ricciardo: „Sein Wechsel wertet unser Pro-

jekt auf. Daniel hat viel Erfahrung, das hilft uns. Er ist einer der besten Fahrer. Aber ich muss mich nicht verstecken.“ Und was passiert mit Ocon? Mercedes arbeitet daran, den Franzosen bei McLaren unterzubringen. ■



Trotz Startplatz 3 in Spa ist die Formel-1-Zukunft von Ocon ungewiss

Die große PS-Schlacht

Mercedes und Ferrari haben ihre letzten Motor-Ausbaustufen gezündet. Renault und Honda warten noch ab. Ihr Rückstand zu den Top-Motoren hat sich wieder vergrößert.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes und Ferrari haben die Messlatte mit ihren letzten Motor-Ausbaustufen noch ein Stück höher gelegt. Damit fallen Renault und Honda weiter zurück. Renault wird frühestens in Monza seine dritte Spezifikation an den Start bringen, Honda in Sotschi oder vielleicht auch erst in Austin.

Mercedes soll mit seinem Spec-3-Motor 0,25 Sekunden pro Runde gewinnen. Und Ferraris neuer Qualifikationsmodus ist ein Nachbrenner. Ferrari benutzt ein anderes Benzin als seine Kunden. Laut Reglement muss das Werk seinen Partnern das gleiche Benzin bereitstellen. Doch HaasF1



Wunder-Benzin von Shell: Um den Ferrari-Sprit gibt es wilde Gerüchte

und Sauber verzichten freiwillig auf die letzte Entwicklung. Shell soll ein Additiv gefunden haben, dem man Wunderdinge nachsagt. Die Herstellung der dazu verwendeten seltenen Moleküle kostet ein Vermögen und ist nur in begrenzten Mengen möglich. Für ein Team reicht es, für drei

nicht. Renault bietet Red Bull an, den C-Motor in Monza auszuprobieren. Sportdirektor Cyril Abiteboul: „Der Spec-C-Motor bringt mit dem Benzin, das Red Bull einsetzt, bessere Ergebnisse.“ Das Werksteam und McLaren werden vermutlich ganz auf den C-Motor verzichten. ■

NACHRICHTEN

BECKMANN SIEGT

David Beckmann hat im ersten GP3-Lauf in Spa seinen GP3-Premiersieg gefeiert. Von der Pole-Position aus gab der Iserlohner die Führung bis ins Ziel nicht ab. Im zweiten Lauf musste der Trident-Pilot dann jedoch schon vor dem Start mit Technik-Problemen aufgeben. Es gewann Nikita Mazepin. Jenzer-Pilot Jannes Fittje blieb bei seinem zweiten Auftritt in der GP3-Serie erneut ohne Punkte.

WICKENS OPERIERT

Der Gesundheitszustand von Robert Wickens ist weiter unklar. Offiziell erlitt der 29-jährige Kanadier bei seinem Unfall in Pocono Brüche an beiden Beinen, einen Armbruch und undefinierte Verletzungen an der Wirbelsäule, angeblich im Halsbereich. Wickens wurde erfolgreich am Rücken, Armen und Beinen operiert. Das Ausmaß der Rückenmarksverletzungen bleibt unbestimmt.

IndyCar

Titelkampf immer heißer

Der Dreikampf um den Titel spitzt sich zu. Mit seinem Sieg in Gateway hat sich Will Power eine kleine Titelchance bewahrt. Alexander Rossi schloss bis auf 26 Punkte zu Spitzenreiter Scott Dixon auf.

Von: **Michael Schmidt**

Das drittletzte Rennen der Saison auf dem 1,25-Meilen-Oval von Gateway haben die drei Titelfavoriten Scott Dixon, Alexander Rossi und Will Power unter sich ausgemacht. Dixon erbt als Spitzenreiter die Pole-Position, weil die Qualifikation wegen Regen ausfallen musste. Der Neuseeländer dominierte zwei Drittel des Rennens und gab seine Führung immer nur bei Boxenstopps ab. Doch Will Power fuhr von An-

fang an auf Attacke. Bei einem ersten Überholversuch in Runde 120 geriet der Penske-Pilot auf die schmutzige Spur und verlor prompt zwei Positionen an Alexander Rossi und Simon Pagenaud. Zehn Runden später lag Power wieder auf Platz 2.

In der 150. Runde ging Power auch an Dixon vorbei. Jetzt kam die Taktik ins Spiel. Während sich Dixon, Power, Pagenaud und der aufgerückte Zach Veach ohne Rücksicht auf Verluste bekrieg-

ten, begann Rossi Sprit zu sparen. Und seine Taktik, die ihm 2016 in Indianapolis den Sieg brachte, wäre auch diesmal fast aufgegangen. Rossi konnte auf den letzten Boxenstopp verzichten. Power musste sich nach seinem Tankstopp erst mühsam wieder an den Amerikaner heranzukämpfen. 13 Runden vor Schluss hatte er Rossi eingeholt. Weil Dixon und Veach auch noch tanken mussten, ging die Führung wieder auf Power über. Für Dixon

reichte es nicht ganz, er verfehlte Rossi um 1,5 Sekunden. Der Andretti-Pilot verkürzte seinen Rückstand in der Meisterschaft auf 26 Punkte. Power liegt nach seinem Sieg 68 Zähler zurück. Es gibt aber beim Finale in Sears Point noch doppelte Punkte. ■

INDYCAR: GATEWAY

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Will Power	1:59.30,1972 h
2. Alexander Rossi	+1,3117 s
3. Scott Dixon	+2,8092 s
4. Simon Pagenaud	+3,1336 s
5. Zach Veach	+7,2693 s
6. Spencer Pigot	+10,5509 s
7. Josef Newgarden	+10,6003 s
8. Ed Jones	+22,1362 s
9. Takuma-Sato	+1 Runde
10. Graham Rahal	+1 Runde

Punktestand nach 2 Läufen

1. Dixon	568 Punkte
2. Rossi	542
3. Power	500
4. Newgarden	490
5. Hunter-Reay	421



Fahrt in die Abenddämmerung. Die Entscheidung fiel erst kurz vor Schluss



Sternchen vor Hitze

Beim dritten Lauf zur IGTC in Suzuka bestritten die Teams und Fahrer einen 10-Stunden-Marathon – in einem Glutofen. Mercedes hatte für diese Bedingungen das beste Auto. Und das siegreiche GruppeM-Team wusste den Vorteil des Stern-Mobils auf den Punkt zu nutzen.

Von: **Marcus Schurig**

Siegen ist nie einfach, aber es hilft enorm, wenn man alle Zutaten kennt.“ Der Spruch von Alex Zochling mag nicht gerade kleinlaut klingen – aber er arbeitet für das GruppeM-Team, das unter anderem die Blancpain-GT-Asia-Meisterschaft bestreitet. Und dort gehört man zu den Topteams. Den letzten Sieg heimste man wo ein? Genau, in Suzuka. Am 4. Juli. GruppeM

und Zochling kannten also alle Zutaten zum Siegen – und die Besonderheiten von Rennstrecke und Jahreszeit.

Die 5,807 Kilometer lange Piste in Suzuka hat nämlich so ihre Tücken: Der Kurs vernichtet Reifen mit Heißhunger, der Asphalt ist rau und körnig, man benötigt viel Abtrieb – aber auch eine gute Topspeed. Und im August, in Japan der heißeste Monat des Jahres, potenzieren sich die Voraussetzungen um den Faktor 10: Am Rennsonntag zeigte das Thermometer schon beim Start um 10.00 Uhr morgens über 30 Grad an – den 35 IGTC-Teams stand eine wahre Hitzeschlacht bevor.

GruppeM-Ingenieur Alex Zochling randalierte vor dem Start mit Vergnügen in der Box: „Ab 14.00 Uhr fahren wir Doppelstints, wirst schon sehen!“ Doppelstints? Raucht der Mann Bauschaum? Und wie weit ist es wirklich her mit der Expertise des Teams in Suzuka? Schnellvorlauf auf 14.00 Uhr: Raffaele

Schon beim Start morgens um 10.00 Uhr stand das Thermometer auf über 30 Grad. Im Rennen wurde schnell klar: Mercedes hatte den besten Reifenverschleiß und die höchste Konstanz.

Marciello besteigt beim vierten Stopp erstmals den AMG GT3 des GruppeM-Teams – und er bleibt dort für volle zwei Stunden hocken. Später absolviert der Italiener einen weiteren Doppelstint, auch Teamkollege Maro Engel erledigt das Kunststück. Die Konkurrenten konnten nur mit dem Kopf schütteln: „Ich war nach einem Stint mausetot“, so

ein Porsche-Werkspilot. Audi-Fahrer Christopher Haase, der das Rennen auf Platz 3 hinter zwei Mercedes beendete, wollte es zuerst gar nicht glauben: „Wirklich? Respekt! Das hätten wir nicht geschafft!“

Natürlich haben die drei Doppelstints des siegreichen GruppeM-Teams – wo neben Engel und Marciello Tristan Vautier als dritter Fahrer startete – nicht das Rennen entschieden. Aber sie stehen für die Souveränität des Mercedes-Pakets: Die Mercedes AMG GT3 waren und sind schon immer gut zu den Reifen gewesen – egal ob mit Dunlop, Michelin oder wie in Suzuka mit Pirelli.

Als die Hitze um die Mittagszeit am größten war, waren alle Mercedes-Teams immer noch sehr konstant unterwegs. Audi-Pilot Christopher Mies, der am Ende im WRT-Audi mit Platz 4 knapp am Podium vorbeischrammte, brachte es auf den Punkt: „Bei extremen Bedin-

GruppeM fährt sonst die Blancpain GT Asia – und profitierte in der IGTC vom Insider-Wissen

wissend, dass der vorgezogene Stopp am Ende des Rennens keinen zusätzlichen Boxenstopp zur Folge haben würde.

In der Folge bauten Vautier und Engel die Führung aus: Kurz vor der einzigen Gelbphase nach drei Rennstunden führte GruppeM mit 10 Sekunden. Zwar eliminierte die Gelbphase das Polster – doch schon zwei Stunden später zur Rennhalbezeit hatte man die 10 Sekunden wieder zurückerobert. „Das lief nach dem Motto: Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen“, grinste Tristan Vautier. „Wir waren ja nicht drückend überlegen – aber einfach über jeden Stint einen Tick schneller.“

GruppeM versus Strakka

Drei Stunden vor Rennende waren die beiden verfolgenden Audi R8 auf den Plätzen 3 und 4 – der Absolute-Racing-Audi #6 von Christopher Haase, Markus Winkelhock und Kelvin van der Linde sowie der WRT-Audi #66 von Christopher Mies, Dries Vanthoor und Frédéric Vervisch – bereits um 47 und 70 Sekunden distanziert. Das innerdeutsche Duell war also entschieden.

Parallel fiel aber in der achten Stunde auch endgültig der Groschen im markeninternen Mercedes-Duell zwischen GruppeM und dem Strakka-Team: Denn nach der Serie der siebten Stopps

2.47 Stunden vor Schluss lag der Strakka-GT3 (#43) von Lewis Williamson, Maximilian Götz und Álvaro Parente nur sechs Sekunden hinter dem Leader. Dieses Dauerduell begann bei der Gelbphase, als die Strategen die #43 ebenfalls mit einem Undercut nach vorne gelotst hatten.

Drei Stunden vor Schluss war der Strakka-Wagen dann aber in eine kleine Berührung verwickelt, was einen beschädigten Frontspoiler zur Folge hatte – und das kostete spürbar Performance. Über den folgenden Stint wuchs der Rückstand auf den GruppeM-AMG von 6 auf 24 Sekunden an – damit war dann auch das Mercedes-interne Duell an der Spitze entschieden.

Der staunenswerte Umstand der Doppelstints wurde von den GruppeM-Kutschern gar nicht so hoch gewürdigt: „War alles easy“, erklärte Raffaele Marciello – doch das ist seine Standardantwort, auch bei den kniffligsten Problemen. AMG-Kundensportchef Stefan Wendl vermochte immerhin zu erklären, wieso der Mercedes besser mit der Hitze klarkommt: „Das war Bestandteil des Konzeptes, wir haben Aero-Effizienz geopfert, um eine gute Belüftung und Ventilation im Cockpit hinzubekommen – wir reden ja hier von Kundensport! Das Ziel haben wir trotz Frontmotor erreicht, was wegen der

NACHRICHTEN

BOP: NUR MARGINALIEN

Die BoP für die GT3-Fahrzeuge wurde vom 24h-Rennen in Spa zum 10h-Rennen in Suzuka nur marginal angepasst: Audi durfte 15 Kilo ausladen, Porsche und Mercedes jeweils 10 Kilo. BoP-Boss Claude Surmont erklärte auf Nachfrage: „Das waren im Wesentlichen Anpassungen für die Saugmotorfraktion wegen der zu erwartenden großen Hitze im japanischen Sommer.“

GESCHICHTSTRÄCHTIG

GT-Promoter Stéphane Ratel ist stolz, den traditionsreichen Termin des ehemaligen 1000-Kilometer-Rennens für seine GT3-Serie IGTC gewonnen zu haben: „Die Besitzer von Suzuka wollten wieder zurück zu einem Langstreckenformat mit internationaler Besetzung.“ Der Event wird mittlerweile als „Sommer-Langstrecken-Lauf“ deklariert, findet mit seinen vielen Abwandlungen seit 1966 statt und wurde heuer zum 47. Mal ausgetragen.

NICHT IMMER SATTELFEST

Das Rennen wurde nicht wie sonst vom SRO-Renndirektor Alain Adam geleitet, sondern von einem japanischen Team. Das sorgte für Probleme: Im Qualifying wurden Tracklimit-Verstöße auf japanisch kommuniziert, weswegen die Super Pole um eine Stunde verschoben werden musste. Im Rennen bekam der einzige McLaren im Feld nach Kontakt mit einem Bentley eine Durchfahrtstrafe – obwohl der McLaren bereits wegen des Unfalls ausgeschieden war ...

HÜBSCHE STANGE GELD

Der Suzuka-Veranstalter lobte zusammen mit dem Promoter Stéphane Ratel ein stattliches Preisgeld von insgesamt 100 Millionen Yen aus – das sind immerhin 772 835 Euro. Der Sieger des Rennens kassierte dabei 232 000 Euro, für Platz 2 gab es 116 000 Euro und für Platz 3 62 000 Euro. Der Pole-Sitter Nick Foster kassierte 8000 Euro.

gungen vergrößert sich ein Vorsprung auf der Reifenseite – und auch das entsprechende Delta bei der Rundenzeit.“ Zu Deutsch: Bei den Mercedes fiel der Performance-Drop über den Stint geringer aus als bei Audi, zumindest in der Hitze des Tages. Der Trend war mit bloßem Auge am Zeitenmonitor abzulesen. Hatten wir schon erwähnt, dass im Ziel vier Mercedes unter den Top-Sieben lagen? Da wird der Trend dann ganz schnell zur Gewissheit ...

Dazu hilft es, wenn man die Gegebenheit in Suzuka kennt: „Wenn der Luftdruck nicht perfekt passt, hat man hier ein Problem“, so Zöchling nach dem Rennen. Das passierte übrigens auch dem siegreichen Team: Im ersten Stint war der Druck etwas zu hoch, dazu kam man nicht an dem zu diesem Zeitpunkt führenden Ferrari 488 von Nick Foster vorbei. „Darauf haben wir mit einem Undercut reagiert“, so Zöchling, wohl



Mercedes holte in Suzuka einen Doppelsieg, dahinter folgten zwei Audi R8



Der Strakka-AMG von Williamson, Götz und Parente verteidigte Platz 2

Elf der Top-12-Autos in Suzuka kamen von deutschen GT3-Herstellern. Noch interessanter: Diese elf Autos fuhrn mit Saugmotoren – obwohl die Turbos einen Vorteil hätten haben sollen.

Motorabwärme gar nicht so banal ist.“ Der Schaden am Strakka-AMG erlaubte es den verfolgten Audi R8 auf den Plätzen 3 und 4 in den letzten zwei Rennstunden, die eigentlich relativ große Lücke komplett zuzufahren. Am Ende bahnte sich sogar ein echtes Herzschlagfinale an: Fliegengewicht Dries Vanthoor fuhr auf Platz 4 eine Lücke von gut 40 Sekunden zu, gleichzeitig fiel Lewis Williamson im Strakka-GT3 immer mehr in die Fänge von Christopher Haase. Neun Minuten vor Schluss betrug der Abstand zwischen den drei Autos nur fünf Sekunden – drei Runden später war das Trio noch um drei Sekunden getrennt.

Das packende Finale blieb leider aus, die TV-Bilder konnten nur unzureichend abbilden, was passierte: Zwischen dem zweitplatzierten Strakka-GT3 und den drängelnden Audis hing noch ein zweiter Strakka-AMG. Was die Fernsehzuschauer auf den ersten Blick für das Duell um Platz 2 hielten, war in Wahrheit für die Beobachter vor Ort eher eine nicht unbeabsichtigte Blockadeaktion zugunsten der Teamkollegen, die auf Platz 2 lagen.

Und die Moral von der IGTC-Geschicht? Der GruppeM-AMG führte 222 von 276 Runden, der Sieg war hochverdient. Die doppelte Mercedes-Sperre an der Spitze war für Audi aus eigener Kraft nicht zu knacken, zumal beide R8 jeweils einen zusätzlichen Boxenstopp zu verkräften hatten – einmal wegen eines Reifenschadens, einmal wegen einer Durchfahrtsstrafe nach einem Feindkontakt. Auf den Plätzen 5 und 7 folgten zwei weitere Daimler – der Begriff „mannschaftliche Geschlossenheit“ ist angebracht. Dazu eroberte Mercedes mit dem ersten IGTC-Sieg 2018 sowohl die Führung in der Hersteller- als auch in der Markenwertung.

Porsche einfach schwach

In den Top 12 fanden sich am Ende 11 deutsche Autos – eine deutsche Marke hatte nichts zu lachen: Porsche beendete das Rennen mit den beiden Werks-Elfern von Craft-Bamboo und Manthey auf den Plätzen 11 und 12. Es hakete an allen Fronten: beim Speed, bei den Stopps, bei der unsinnigen Spritspartaktik für die #911. Höhepunkt war, dass sich beide Autos in Runde 161 nach einem Missverständnis auch noch gegenseitig in die Karre fuhrn...

Gegner für Deutschland in Japan? Ein Bentley schaffte es auf Platz 6, das Schwesterauto hätte die Top 5 geknackt – wenn Jules Gounon nicht drei Mal in Folge gepatzt hätte. Aus der Turbofraktion zeigten sonst nur Ferrari sowie ein Werks-Nissan guten Speed. Der Nissan fiel aus, der Ferrari wurde vom Gounon-Bentley torpediert. So leuchtete am Ende in Suzuka nur ein Stern am japanischen Abendhimmel – der von Mercedes. ■



Nick Foster verteidigte beim Start die Pole-Position im HubAuto-Ferrari 488



Platz 3 ging an den Absolute-R8 von Haase, Winkelhock, van der Linde



Krisenmanagement: Ein Wasserbad im Container kühlte die Audi-Kutscher



Die beiden Werks-Elfer erwischten in Suzuka kein gutes Wochenende

DRITTER LAUF INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

10h-Rennen in Suzuka (Japan)
Streckenlänge: 5,807 Kilometer; Rennstrecke: 1602,732 Kilometer

Platz	Team	Auto	Runden
1.	Vautier/Engel/Marcellio	Mercedes AMG GT3	276 Runden
2.	Williamson/Götz/Parente	Mercedes-AMG GT3	+31,635 sec
3.	Haase/Winkelhock/van der Linde	Audi R8 LMS	+32,901 sec
4.	Mies/Vanthoor/Vervisch	Audi R8 LMS	+33,153 sec
5.	Taniguchi/Kataoka/Kobayashi	Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
6.	Abril/Soucek/Soulet	Bentley Continental GT3	+1 Runde
7.	Rowland/Tambay/Buhk	Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
8.	Picariello/Tomita/Lyons	Audi R8 LMS	+1 Runde
9.	Dennis/Leonard/van der Linde	Audi R8 LMS	+1 Runde
10.	Habul/Greiner/Stolz	Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
11.	Vanthoor/Estre/Jaminet	Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
12.	Dumas/Makowiecki/Werner	Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
13.	Foster/Perel/Yoshida	Ferrari 488 GT3	+1 Runde
14.	Hiranaka/Yasuda/Hoshino	Nissan GT R Nismo GT3	+2 Runden
15.	Hiramine/Mapelli/Caldarelli	Lamborghini Huracán GT3	+3 Runden

GT3-Rennsport

GT3 mit „stabiler Zukunft“

GT-Promoter Stéphane Ratel wurde nach seiner Ankündigung einer neuen GT-Klasse namens GT2 schon unterstellt, er bereite nach 13 Jahren die Wachablösung der GT3 vor. Doch die GT3-Autos haben eine langfristige Perspektive – wie die vielen Evo-Versionen und Neu-Homologationen belegen.

Von: **Marcus Schurig**

Von Abgesang kann laut Ratel keine Rede sein: „Die aktuelle Homologationsperiode endet 2018, und wenn man sich ansieht, dass nahezu alle wichtigen GT3-Hersteller Evo-Versionen oder sogar komplett neue Fahrzeuge homologieren, dann ist das ein deutlicher Vertrauensbeweis: All diese Hersteller setzen auf eine langfristige Zukunft der GT3-Klasse.“

GT3-Klasse

GT3-Klasse: Zu hohe Cockpit-Temperaturen?

Der IGTC-Lauf in Suzuka fand bei schwül-heißen Bedingungen und Außen-temperaturen von fast 40 Grad statt. Je nach Modell wurden die Fahrer dabei förmlich durchgegrillt. Hat sich hier womöglich eine Sicherheitslücke im GT3-Sport aufgetan?

Die wenigsten Rennfahrer sind Jammerlappen, die Mehrzahl ist vielmehr stolz auf ihre herausragende Fitness. Aber selbst Musterathleten sahen in Suzuka wie blasse Waschlapfen aus, wenn sie im Training nach 20 Minuten ihren GT3-Autos entstiegen. „Es ist unfassbar heiß im Auto, das ist nicht ungefährlich“ – diesen Kommentar konnte man am Suzuka-Wochenende mehrfach



GT-Promoter Stéphane Ratel glaubt an eine langfristige GT3-Zukunft

Bereits in diesem Jahr haben Porsche, BMW und Ferrari mit Evo-Versionen nachgelegt. Nissan und Bentley haben für 2018 komplett neue Autos auf Kiel gelegt. Am Suzuka-Wochenende wurde der Startschuss für den neuen McLaren 720S GT3 öffentlich gemacht. Lamborghini und Audi arbeiten an Evo-Kits für die Saison 2019. Porsche bringt den Nachfolger

des 911 GT3 R, ebenso kommt Neues von Aston Martin. Der einzige Hersteller, der nichts Neues in der Pipeline hat, ist Mercedes mit dem AMG GT3. „Wenn zehn Hersteller ihre Modelle optimieren, dann kann man sagen, dass die GT3-Klasse in ihrer mittlerweile 13. Saison absolut floriert und weiter auf einem extrem stabilen Niveau läuft“, sagt Ratel.

Die hohe Anzahl neuer Autos bereitet aber auch Kopfweh: Der Homologationsprozess wurde von der FIA neu aufgestellt, der Ladoux-Test entfällt komplett, stattdessen gibt es einen statischen Windkanaltest sowie Tests auf Motorprüfständen. „Wir machen aber weiterhin unseren Einstufungstest, der am 10. März stattfinden wird, weil unser BoP-Mann Claude Surmont dynamische Daten für die Fahrzeugbewertung benötigt“, erklärt Ratel. Aus diesem Grund können die meisten Hersteller ihre Neuwagen nicht beim IGTC-Saisonauftritt in Bathurst einsetzen, der ja bereits im Februar 2019 über die Bühne geht.

Eine weitere Baustelle ist der GT3 Weltcup, den Ratel im Auftrag der FIA in Macau austrägt: Die BoP dort stammt von der FIA, was für viel Kritik gesorgt hat. Ratel verspricht: „Wir arbeiten mit den GT3-Herstellern und der FIA an einer Optimierung der BoP für Macau – das sollte für 2018 ein großer Schritt nach vorne sein.“ ■

GT4-Reifenreglement

VLN und 24h-Rennen: Andere Ansicht zu GT4

In der auf der Nordschleife noch schwächelnden GT4-Klasse herrschen unterschiedliche Philosophien zu den Reifen. Der ADAC Nordrhein stellt sie ab 2019 frei, die VLN sucht einen neuen Hersteller, der Einheitsreifen liefert.

Dieses Thema spaltet die Gemüter: Braucht die GT4-Klasse auf der Nordschleife Einheitsreifen oder sollte man auf freie Reifenwahl setzen? Der ADAC Nordrhein hat eine klare Meinung dazu. Man gab kürzlich bekannt, dass ab 2019 die Teams die Wahl haben, nachdem der Vertrag mit Hankook zum Ende des Jahres ausläuft. Damit komme man dem Wunsch der Teams entgegen. Viele gingen nach der Bekanntgabe davon aus,

dass dieses Prozedere nun automatisch auch für die VLN gelte.

In der Langstreckenmeisterschaft hat man sich jedoch bewusst für eine Fortsetzung der Einheitsreifen-Regelung entschieden und eine neue Ausschreibung veröffentlicht, für die sich Reifenhersteller bis zum 18. September bewerben können. Die VLN hebt bei ihrer Entscheidung den Aspekt der Balance of Performance hervor. Die lässt sich mit gleichen Reifen einfacher ermitteln.

Für die Freigabe der Pneus spricht wiederum, dass Teams mit ihren bestehenden Partnern kooperieren können und so günstigere Konditionen bekommen. Gehen die 24h-Organisatoren und die VLN tatsächlich unterschiedliche Wege, fragt sich, wie im Vorfeld für das 24h-Rennen eine transparente Balance of Performance ermittelt wird. ■ BLE

hören. GT-Promoter Stéphane Ratel sieht keinen Handlungsbedarf: „Die Piloten können ihren Stint ja vorzeitig beenden, wenn sie sich unwohl fühlen.“ Die Herstellervertreter sahen das etwas differenzierter: „Ich mache mir keine Sorgen um die Mechanik oder die Reifen – aber sehr wohl um unsere Piloten“, so Audi-GT-Chef Chris Reinke.

Fast alle Werksautos im Feld verwendeten keine Klimaanlage – obwohl man das Feature zum Beispiel bei Mercedes dazubestellen kann. Der Grund: Die Klimaanlage ist nicht im Reglement vorgeschrieben – und sie kostet Leistung. AMG-Kundensportchef Stefan Wendl schlägt vor, in Zukunft per Reglement ein Minimum an Belüftung vorzuschreiben – auch wenn das zu Lasten der Aero-Effizienz geht. „Denn die Sicherheit geht immer vor“, erklärte Wendl. ■ MCS

„Veränderungsbedarf“

Nach der Rallye Deutschland zieht Hermann Tomczyk ein überwiegend positives Fazit. Allerdings sieht der ADAC-Sportpräsident auch Optimierungsbedarf – allem voran an Start und Ziel in St. Wendel.

Von: **Reiner Kuhn**

Im August herrscht auf dem Militär-Areal von Baumholder für drei Wochen Waffenruhe. Auch deshalb ist dieses Zeitfenster für die seit 2002 zur Weltmeisterschaft zählende Rallye Deutschland reserviert.

Mit den einzigartigen Panzerwegen auf dem Militärgelände, engen Weinbergpisten entlang der Mosel sowie schnellen Landstraßen im Saarland hat sich die knifflige Asphalttanz im WM-Kalender etabliert. In diesem Jahr pilgerten erneut über 220.000 Zuschauer in den Südwesten der Republik. „Der große Zuspruch von allen Seiten bestätigt unser Konzept einer kompakten und zuschauerfreundlichen



ADAC-Sportpräsident Tomczyk

Rallye“, sagt der ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk, und erklärt: „Die ADAC Rallye Deutschland war wieder ein Erfolg. Allerdings gibt es auch Optimierungsbedarf.“

Den sieht Tomczyk jedoch weniger beim Streckenmix: „Die ‚Arena Panzerplatte‘ war wieder das Highlight. Aber auch die Prüfung ‚Römerstraße‘ hat sehr viele Fans angelockt, was uns positiv überrascht hat. Der Abschluss mit den schwierigen Weinbergstrecken am Sonntag hat noch einmal für zusätzliche Spannung

gesorgt. Auch der neu gestaltete Servicepark mit dem neuen Untergrund war eine starke Verbesserung, genauso wie das neue Rallye-Headquarter“, fasst der 67-Jährige seine positiven Eindrücke zusammen.

Deutlich anders sein Resümee zu Auftakt und Abschluss des Rallye-WM-Laufs. „Vom Start und der ersten Prüfung in St. Wendel habe ich deutlich mehr erwartet. Und auch die Powerstage war nicht wirklich optimal. Hier haben wir klar Veränderungsbedarf“, so Tomczyk. „Der Auftakt in St. Wendel war ein anderer als in Saarbrücken oder in Trier. Wir werden dies genau analysieren und schauen, wie wir im kommenden Jahr mit dem Start und auch dem Ziel der ADAC Rallye Deutschland umgehen. So war es jedenfalls nicht zufriedenstellend.“

Eine kurzfristige Rückkehr nach Trier ist allerdings kaum wahrscheinlich. „Bis 2020 läuft der Vertrag mit dem Saarland, alles Weitere werden wir zu gegebener Zeit entscheiden“, äußert sich Tomczyk abschließend und hält Alternativen offen. ■

NACHRICHTEN

MÖGLICHE TERMINE FÜR RALLYE JAPAN 2019

Neben Chile drängt Japan auf einen WM-Lauf 2019. Nun haben die von Toyota massiv unterstützten Organisatoren drei Termine für die in der Nähe von Nagoya auf der japanischen Hauptinsel Honshu stattfindende Asphalt rallye vorgeschlagen. Zur Auswahl stehen 12. bis 15. September, 7. bis 10. November oder 14. bis 17. November. Da der FIA-Weltrat im Oktober und damit zwei Monate vor dem obligatorischen Probelauf in Japan tagt, dürfte im Herbst wohl nur ein provisorischer WM-Kalender für die kommende Saison veröffentlicht werden.

VW STELLT KUNDEN DEN POLO R5 VOR

Knapp einen Monat vor dem anvisierten Homologationstermin am 1. Oktober hat Volkswagen Motorsport diese Woche die ersten Kunden in die Werkshallen nach Hannover und auf eine Teststrecke in Niedersachsen eingeladen, um ihnen erstmals den neuen VW Polo R5 vorzustellen.

Fahrer-Transfermarkt

Die andere Königsfigur

Nie liefen mehr Fahrerverträge aus als zum Ende dieser Saison. Neben Sébastien Ogier und Thierry Neuville avanciert Khalid Al-Qassimi zur Königsfigur auf dem Transfermarkt.

Von: **Reiner Kuhn**

Kaum einer ist aktuell besser über die Befindlichkeiten der WM-Piloten informiert als Citroën-Teamchef Pierre Budar. Im Vorfeld der Rallye Deutschland gratulierte er als einer der Ersten Esapekka Lappi zur Geburt von dessen Tochter. Verständlich, der junge Finne steht bei Citroën weit oben auf dem Wunschzettel. Budar sucht für 2019 händelnd nach einem schnellen Allrounder. „Wir brauchen einen

Topfahrer, der in der Lage ist, auf allen Untergründen um den Sieg zu fahren“, so der 54-Jährige, der keinen Hehl daraus macht, neben Sébastien Ogier auch Thierry Neuville zu umwerben.

Dumm nur, dass die beiden Superstars nicht nur hinter dem WRC-Steuer in einer eigenen Liga agieren, sondern auch beim Honorar. Für die mit schmalen Budget agierende Equipe problematisch: Eine Vertragsverlängerung mit Teampatron Khalid Al-Qassimi steht weiter aus.

Seit 2013 sollen pro Saison knapp zwölf Millionen Euro aus Abu Dhabi nach Frankreich fließen, um auf den Werkswagen prominent für das Emirat zu werben. In der finanziellen Unterstützung inbegriffen sind ausgewählte WM-Einsätze für Al-Qassimi. Nach Argentinien und Finnland steuert 46-Jährige bei der kom-



Khalid Al-Qassimi und Sébastien Ogier: Demnächst im selben Boot?

menden Rallye Türkei neben den aktuellen Piloten Craig Breen und Mads Östberg zum dritten Mal in dieser Saison einen C3 WRC.

Eine gute Gelegenheit, sich auch mit den Wettbewerbern auszutauschen, schon in Finnland konnte man den Wüstensohn beim angeregten Dialog mit

Weltmeister Ogier beobachten. Die Brisanz des vertrauten Gesprächs: Statt bei Citroën könnten die beiden 2019 auch bei M-Sport zusammenspannen. Schon von 2007 bis 2011 zierten die Abu-Dhabi-Logos fünf Jahre lang die Focus- und Fiesta-Werkswagen des umtriebigen M-Sport-Bosses Malcolm Wilson. ■

Der Waldmeister

In seiner tschechischen Helmat seit Jahren ungeschlagen: Skoda-Werkspilot Jan Kopecký



FIA ERC

Auch Hyundai-Werkspilot Dani Sordo und EM-Titelfavorit Alexey Lukyanuk bissen sich bei der Barum Rallye Zlin die Zähne an Jan Kopecký aus. Dieser hat in Tschechien seit April 2015 jeden Meisterschaftslauf gewonnen!

Von: **Reiner Kuhn**

Trotz bärenstarker Konkurrenz gab es beim sechsten von acht EM-Läufen einen klaren Favoriten: Jan Kopecký. Sieben Mal hatte der 36-jährige Routinier die Barum Rallye Zlin schon gewonnen. Besser noch: Seit dem ersten Einsatz mit dem Fabia R5 im April 2015 ist der Skoda-Werkspilot in seiner Heimat ungeschlagen und stemmte 22 Mal in Folge die Siegetrophäe in die Höhe.

Auch diesmal geigte der Lokalheld vom Start weg groß auf. Doch obwohl der Top-Favorit vier der acht Wertungsprüfungen des ersten Tages für sich entschied, musste er sich am Etappenende mit Zwischenrang 2 zufriedengeben. Denn wie beim WM-Lauf in Deutschland haderte Kopecký mit den Reifen. Beim tschechischen EM-Klassiker fing er sich gleich drei Reifenschäden ein und lag am Samstagabend 16,8 Sekunden hinter EM-Titelfavorit Alexey Lukyanuk (Ford). Wech-

selhafte Wetterbedingungen hatten die Herausforderung zusätzlich verschärft. Tribut zollten unter anderem der österreichische Ex-Meister Hermann Neubauer (Ford) sowie Albert von Thurn und Taxis (Skoda), die ihren Dienstwagen auf der sechsten Prüfung fast zeitgleich ein Rad ausrissen.

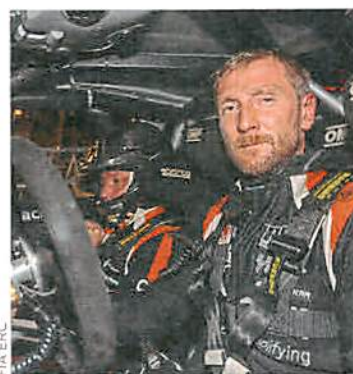
Auch Nikolay Gryazin (Skoda) rodelte frühzeitig von der Strecke und konzentrierte sich fortan nur noch darauf, mit dem Sieg

in der U28-Wertung den Rückstand auf Tabellenführer Fabian Kreim zu verkürzen. Der Deutsche hatte sich im Vorfeld selbst ein Bein gestellt, als er nicht rechtzeitig zur Startplatzvergabe erschien und deshalb auf Position 15 gesetzt wurde. Dabei hatte der 25-Jährige im Qualifying mit der drittschnellsten Zeit aufhorchen lassen. Ein Reifenschaden kostete weitere wertvolle Sekunden. Auf der Habenseite stand aber nicht nur eine Best-

zeit, mit Gesamtrang 6 und Platz 2 in der U28 bleibt der deutsche Skoda-Junior in der großen Nachwuchsklasse vorne.

Bei den U27-Junioren sah Opel-Werksfahrer Martins Sesks im Adam R2 17,3 Sekunden vor dem österreichischen Peugeot-Privatier Simon Wagner das Ziel. Weniger Freude hatte dessen zwei Jahre jüngerer Bruder Julian Wagner. Der 23-Jährige musste seinen Peugeot 208 R2 noch vor der ersten Prüfung mit Motorproblemen abstellen.

An der Spitze legte Kopecký im Schlussspurt ein paar Kohlen nach – und sich den führenden Lukyanuk zurecht. Nach zwölf von 15 Prüfungen hatte der Tscheche den Rückstand auf den Russen bereits auf 2,2 Sekunden eingedampft. Nach einer weiteren Bestzeit übernahm der Lokalmatador wieder die Spitze und feierte beim tschechischen Asphaltklassiker seinen nunmehr achten Sieg. Lukyanuk konnte die Niederlage verschmerzen. Mit Rang 2 baute der Russe seine EM-Führung weiter aus, da sein einziger Titelkonkurrent Bruno Magalhães nur Neunter wurde. Den letzten Podiumsplatz sicherte sich EM-Gaststarter Dani Sordo. Der Hyundai-Werkspilot startete erstmals im i20 R5 und verwies Skoda-Privatier Miroslav Jakeš mit gerade einmal drei Zehntel Vorsprung auf Platz 4. In knapp drei Wochen folgt mit der Rallye Polen (21.–23. September) der vorletzte EM-Lauf. ■



FIA ERC

EM-Führung ausgebaut: Lukyanuk



FIA ERC

Podium beim R5-Debüt: Sordo

BARUM RALLYE ZLIN (24.–26. 8. 2018)

Sechster von acht EM-Läufen, mit 15 Wertungsprüfungen über 212,73 km

1. Kopecký / Dresler (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	2:07:47,2h
2. Lukyanuk / Arnautov (RUS/RUS), Ford Fiesta R5	+ 7,5 s
3. Sordo / del Barrio (ES/ES), Hyundai i20 R5	+ 53,6 s
4. Jakeš / Machu (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+ 53,9 s
5. Gryazin / Fedorov (RUS/RUS), Skoda Fabia R5	+ 1:13,2 min
6. Kreim / Christian (D/D), Skoda Fabia R5	+ 1:58,2 min
7. Tarabus / Trunkat (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+ 2:14,0 min
8. Ingram / Whittock (GB/GB), Skoda Fabia R5	+ 2:27,8 min
9. Magalhães / Magalhães (P/P), Skoda Fabia R5	+ 5:25,8 min
10. Pellier / Combe (F/F), Peugeot 208 T16	+ 7:03,1 min

Bestzeiten: Kopecký 7, Jakeš 3, Lukyanuk 2; Kreim, Gryazin, Mares je 1

EM-STAND NACH LAUF 6

		Junioren U28	
1. Alexey Lukyanuk (RUS)	149 P.	1. Fabian Kreim (D)	113 P.
2. Bruno Magalhães (P)	113	2. Chris Ingram (GB)	93
3. Norbert Herczig (HU)	62	3. Nikolay Gryazin (RUS)	91
4. Fabian Kreim (D)	55		
5. Simos Galatariotis (CY)	50	Junioren U27	
6. Nikolay Gryazin (RUS)	49	1. Martins Sesks (LV)	132 P.
7. Grzegorz Grzyb (PL)	40	2. Tom Kristensson (S)	67
8. Jan Kopecký (CZ)	38	3. Diogo Gago (P)	55
9. Chris Ingram (GB)	34		
10. Giandomenico Basso (I)	30		

Das grundsätzliche Konzept des Trophée-Andros-Renners steht

Zwei Schritte voraus

Die Rallycross-WM hängt nach vollmundigen Ankündigungen über eine elektrische Zukunft in der Luft, die Wintervariante der Trophée Andros arbeitet dagegen mit Vollgas am Debüt der ersten vollelektrischen Driftserie.

Von: **Bernhard Schoke**

Zugegeben, es hilft, wenn man sich nur mit sich selbst einigen muss. Anders als in der Rallycross-WM, wo Promoter und FIA die Wünsche und Befindlichkeiten diverser Hersteller unter einen Hut bringen müssen. In der Trophée Andros herrscht eine süße Diktatur. Der französische Marmeladen-Mogul Max Mamers zahlt die Zechen, also hat er auch das Sagen. Der Motorsportfan gab bei Zulieferer Exagon ein vollelektrisches Rennauto in Auftrag, das schon

weit gediehen ist, denn anders als in der Rallycross-WM gibt es keinen Plan B, der eine Verschiebung vorsieht.

Schlüsselthema Kühlung

Als Schlüsselthema und knifflige Herausforderung erwies sich bald das Thema Kühlung. Dabei hilft es nur bedingt, dass bei einer Eisrennserie die Umgebungstemperatur um oder deutlich unter dem Gefrierpunkt liegt. Elektrische und elektronische Bauteile produzieren eben auch viel Wärme, wenn sie richtig Leistung bringen sollen. Unsere Laptops und PCs sind leicht nachvollziehbare Belege. Nutzt man sie als Schreibmaschine, arbeiten sie fast im Leerlauf, fordert man sie aber mit Bild- oder Video-Aufgaben, schalten sich ganz schnell Lüfter ein.

Im High-End-Bereich, der gern von Gamern eingesetzt wird, kommen dann auch flüssigkeitsgekühlte Systeme zum Einsatz. Auch die Leistungselektronik, insbesondere der Inverter, entwi-

DER LITHIUM-POLYMER-AKKU SCHAFFTE SCHON BEIM ERSTEN TEST 45 MINUTEN IM RENNSPEED OHNE AUFLADUNG.

ckelt, wenn er wie im Motorsport üblich hart arbeitet, spricht die Vollgasbefehle des Gasfußes umzusetzen hat, richtig Wärme. Bei Exagon überlegte man, eine Luftkühlung wie VW im Pikes-Peak-Auto zu verwenden, aber durch die längeren Standzeiten vor dem Start favorisierten die Mannen um Chefkonstrukteur Luca Marchetti eine Wasserkühlung

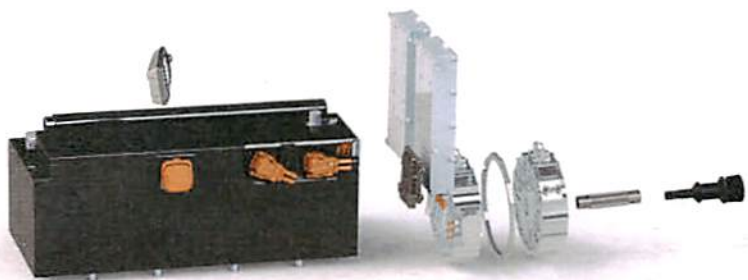
Anders als beim Bergrenner oder den Hybrid-Prototypen, die in Le Mans zum Einsatz kommen, legt man bei Exagon großen Wert auf Servicefreundlichkeit, um Batterie und Inverter gegebenenfalls zügig wechseln zu kön-

nen. Die Batterie sitzt zur ausgewogenen Gewichtsverteilung quasi als Beifahrer im Auto. Testfahrer Franck Lagorce konnte unter Real-Bedingungen auf Eis die von den High-End-Werks-Boliden aus den Anfangsjahren der Trophée Andros aufgestellten Streckenrekorde pulverisieren.

Hektik durch Urlaub

Es ist nicht so, dass es bei Exagon nicht auch hektisch würde. Durch die Sommerferien in Frankreich, die im August nahezu die gesamte Grande Nation lahmlegen, verzögerte sich die Lieferung einiger Komponenten.

In Sachen Batteriegröße und Leistung wollte man sich bisher nicht festlegen. Immerhin ergab schon der erste Test im abgelaufenen Winter, dass der Einheitsrenner ohne Probleme 45 Minuten im Renntempo durchstehen kann. Die letzten Entscheidungen über das Design muss Marchetti zügig treffen. Saisonstart ist Ende November, dann müssen die Autos laufen. ■



Elektrobaukasten: Batterie, Inverter, Elektromotoren mit Ausgangswelle



Den ersten Prototyp testete Franck Lagorce unlängst in einem Industriegebiet



Zeitvorteil

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



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

10 Ausgaben **MOTORSPORT aktuell** für zzt. 17,50 € – zzgl. 1,- € Zuzahlung. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



Eine wilde Bergsausage

Saint-Ursanne feierte die 75. Ausgabe seines Bergrennens. Die glorreichen Tage, als 30 000 Fans die Lenkrad-Helden bestaunen, sind Geschichte. Trotzdem hat St. Ursanne seinen Charakter behalten. Die Fahrer bewundern und fürchten das Highspeed-Geschlängel zugleich.

Von: **Andreas Haupt**

Marcel Steiner hat sich umgezogen. Statt Helm, Rennanzug und Rennstiefel trägt der Schweizer eine Schirmmütze, ein graues Muskelshirt und eine kurze Mechanikerhose. Steiner sitzt auf dem linken Hinterrad mit dem rechten Schlappen auf dem nackten Sei-

tenkasten seines LobArt LA01 mit der Startnummer 38. Mit einem Endoskop durchleuchtet er die acht Zylinder des Dreiliter-Mugen-Motors, auf der Suche nach dem Fehler. „Ich bräuchte jetzt einen gescheiten Mechaniker“, sagt Steiner. „Ich jedenfalls kann nichts feststellen.“

Technik-Ärger bei Favoriten

Der 43-Jährige rätselt. Vor etwa einer Stunde war er in seinem rund 470 PS starken Rennwagen in 1:47.702 Minuten von 430 auf 780 Höhenmeter geklettert. Nur Simone Faggioli und Christian Merli waren auf der 5180 Meter langen Bergrennstrecke schneller. Und doch ist Steiner besorgt. Er spricht von einer Ölwolke, berichtet von Aussetzern: „Im fünften Gang im Waldstück hat der Motor nicht richtig gezogen.“

Auch die Dominatoren der Bergszene schlagen sich mit Pro-

„AUF DIESER STRECKE MUSST DU HERZ HABEN. DIE MEISTEN KURVEN NEHMEN WIR IM FÜNFTEN UND SECHSTEN GANG.“

Star-Fahrer Simone Faggioli

blemen und Sorgen herum. Faggioli wirkt angespannt, trotz eines beruhigenden Polsters von 1,4 Sekunden für den zweiten und letzten Durchgang. Der Italiener schleppte sich im ersten Lauf gerade so ins Ziel, kurz danach starb der Motor ab. „Die gleichen Probleme wie am Samstag. Und wir suchen mit dem neuen Auto noch nach der richtigen Aero-Balance“, sagt der

Mann aus Florenz. Landsmann Merli scheint den Glauben an den Sieg verloren zu haben, zu groß ist der Rückstand. „Ich hatte Pech“, sagt Merli. „Der Asphalt war von Streckenposten 13 bis ins Ziel mit Öl gesäumt. Und dann ist Faggioli halt auch noch ein guter Rennfahrer.“

Sowohl Steiner als auch Faggioli stehen beim zweiten Durchgang am Start und trotzen dem Technik-Ärger. Der Schweizer steigert sich fast um drei Zehntelsekunden, wird Gesamtdritter und ist dennoch enttäuscht: „Eine tiefe 1:46er-Zeit hätte ich mir schon vorgestellt.“ Faggioli fährt in 1:42.107 Minuten die nächste Bestzeit. Diesmal zwei Zehntel schneller als sein Dauerrivale Merli. Für Faggioli ist es der achte Sieg in St. Ursanne. Der siebte in Serie.

Merlis Rekord von 1:41.530 Minuten aus dem Vorjahr hielt,

obwohl der Veranstalter drei Fünftel der Strecke neu asphaltiert hat. Die Fahrer sind voll des Lobes. Der ultraschnelle Teil unterhalb der Autobahnbrücke mit der Passage „Les Grippons“

habe nichts mehr von der alten Hügellandschaft. „Der Asphalt mag nicht so viel Grip haben wie vorher, dafür sind die Bodenwellen weg. Es ist viel besser und sicherer“, sagt Faggioli. Fahrerkollege Reto Meisel ergänzt: „Für mehr Grip muss der Asphalt noch ein bisschen verwittern.“

St. Ursanne ist die schnellste Bergstrecke im Kalender der FIA-Europameisterschaft. Es gibt nur drei langsame Kurven. Die drei Haarnadeln befinden sich im oberen Teil auf den letzten paar hundert Metern. Bis dahin schlängeln sich die Fahrer durch S-Kurven und langgezogene Highspeedkehren. Die Spitzenautos erreichen bis zu 250 km/h, die Spitzenfahrer sind im Durchschnitt über 180 km/h schnell. „Die meisten Kurven fahren wir im fünften und sechsten Gang“, berichtet Faggioli. Der Course de Côte St. Ursanne Les Rangiers verlangt Mut. Piloten und Strecke verbindet eine Hassliebe. Manche können St. Ursanne nicht widerstehen, wie zum Beispiel Roger Rey. Der 85-Jährige startete zum 53. Mal. Andere machen einen weiten Bogen um die historische Schweizer Kleinstadt mit nicht einmal 1000 Einwohnern. Eric Berguerand bleibt dem Rennen seit einem schweren Unfall 2007 fern.

Investitionen in Sicherheit

Die schmerzhafteste Erinnerung liegt acht Jahre zurück. Am Rennsonntag um 11:43 Uhr ertönt aus den Lautsprechern, die an Laternenmasten aufgehängt sind, ein gemütliches Lied. Es ist Lionel Régal gewidmet – der Franzose war am 15. August 2010 tödlich verunglückt. Ein Gedenkstein mit der Aufschrift „A Notre Champion! Equipe Régal 15.8.2010“ erinnert an die verstorbene Bergrennfahrer-Legende. Am Baum, den Régal damals traf, hängen Bilder, die den Franzosen in seinem Formelrennwagen zeigen.

Der Veranstalter arbeitet im Schulterschluss mit dem Kanton



Artenvielfalt: Hübscher Renault R5 TdC mit 2,5-Liter-Mittelmotor



Simone Faggioli lässt sich nicht aufhalten: Er feiert seinen achten Sieg



Rennwagen aller Art säumen die „Route des Rangiers“. Sie führt zum Start



Über die gepflasterte „Pont de Doubs“ fahren die Piloten in die Altstadt

an der Sicherheit. Nicht nur der Asphalt war neu. „Wir haben neue Leitschienen verlegt und vier neue Warnsignale angebracht. Die Fahrer sehen sie 300 Meter im Voraus. Wir investieren viel Geld, um die Sicherheit der Fahrer, Streckenposten und Zuschauer immer weiter zu erhöhen“, sagt Renndirektor Daniel Petignat. Tecpro-Schutzwände wie in der Formel 1 gibt es nicht, stattdessen Strohballen. Reifenstapel sind in St. Ursanne selten. „Die Schienen spucken dich aus. In vielen Fällen ist das besser. Die Reifenstapel ziehen dich rein. Sie sind vor allem bei einem stumpfen Einschlag hilfreich“, sagt Steiner. Einige Fahrer verunfallen auch 2018. Die Abflüge gehen für die Lenkradartisten glimpflich aus, nicht aber für die Autos. „Mein Rennwagen ist tot. Ich habe das Heck im schnellen Rechtsknick nach Les Grippons verloren und bin voll in der Leitplanke eingeschlagen“, erzählt Corentin Starck mit Tränen unter den Augen.

Die großen Zeiten sind Geschichte. Der Veranstalter spricht von rund 15 000 Zuschauern, die am 18. und 19. August den wilden Ritt verfolgten, geschätzt waren es keine 10 000. Es waren mal 30 000: 1965, als Jo Siffert zum ersten Mal triumphierte und Formel-1-Weltmeister Jim Clark den Berg hinauftanzelte in einem Lotus 38.

Das bunte Starterfeld erinnert an das 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring, aber die Autos

„WIR HABEN VIEL GELD INVESTIERT, UM FAHRER, STRECKENPOSTEN UND ZUSCHAUER NOCH BESSER ZU SCHÜTZEN.“

Renndirektor Daniel Petignat

lagern nicht in Boxen, sondern in Höfen, unter Carports oder an den Mauern entlang der Straßen. St. Ursanne ist Werkstatt und Rummel zugleich. 199 Fahrer starten in 47 Klassen, mit Autos, die teilweise mehrere Hunderttausend Euro wert sind, bei Preisgeldern von ein paar Hundert Euro. Ihre Währung ist Adrenalin. Und das gibt es in St. Ursanne in Unsummen. ■



Atemlos durch die Nacht

An die ersten Nachtrennen der DTM-Geschichte wird man sich noch lange erinnern. Zumal zur Dunkelheit auch noch Regen dazu kam. Bei diesen widrigen Bedingungen blieb kaum ein Fahrer fehlerfrei. Unmengen von Überholmanövern sorgten für Spannung, beste Unterhaltung und Ergebnisse, mit denen wirklich niemand rechnen konnte. BMW-Rookie Joel Eriksson holte seinen ersten DTM-Sieg, Paul di Resta eroberte die Führung in der Meisterschaft. Und Gaststar Alex Zanardi wurde sensationell Fünfter.

Von: **Claus Mühlberger**

Wenn das Wetter im sonst so sonnigen Italien plötzlich „Nür-

burgring im November“ spielt, dann heißt das nichts Gutes für die Fahrer. Zumal das eher funzelige Flutlicht auf dem Misano World Circuit in keinsten Weise vergleichbar ist mit den High-tech-Lichtteppichen auf den Formel-1-Pisten von Singapur, Abu Dhabi oder Bahrain.

Die richtigen Zutaten

Von der Warte der Fans aus betrachtet sind schlechte Sicht und lächerlich niedriger Grip genau die Zutaten, die es für pfeifrige Rennen braucht. Ein weiterer spannungserhöhender Kniff ist das Verbot des Boxenfunks. Denn so verloren viele Piloten im Getümmel den taktischen Überblick. René Rast zum Beispiel tappte völlig im Dunkeln. Nach der Safety-Car-Phase beim Sonntagsrennen dachte er, dass alles vorbei wäre. „Ich wollte schon das Auto abstellen, so frustriert wie ich war“, erzählte der Titelverteidiger. Doch Rast machte weiter – und er wurde Dritter.

Das Ergebnis des Sonntagsrennens gehört zu den größten

„DIE SICHT? EIN ALBTRAUM. ICH MUSSTE MICH ZWINGEN, DEN SCHEIBENWISCHER NICHT EINZUSCHALTEN.“

Edoardo Mortara

Kuriositäten der DTM-Geschichte. Joel Eriksson lenkte seinen BMW M4 zu seinem ersten Tourenwagensieg, obwohl er, wie sich bald herausstellte, beim Reifenpoker völlig danebenlag. Als Einziger der 19 Fahrer wählte der Schwede Slicks – ein Fehler, wie seine Zeiten in den ersten Runden zeigten. Da rodelte er vier, fünf Sekunden langsamer um den Kurs als die regenbereifte Konkurrenz. Doch das machte alles nichts, weil sich fast alle Fahrer von der allgemeinen Panik anstecken ließen, den richtigen Zeitpunkt für den Wechsel

auf Slicks zu verschlafen. So wurde ebenso eifrig wie verfrüht gewechselt. Ein paar Minuten später stellte sich heraus: falsch geraten. Es begann wieder zu regnen. Also: Kommando zurück, wieder an die Box.

Eriksson hingegen musste nur einmal die Reifen wechseln – der Schlüssel zum Sieg. Und natürlich auch der Umstand, dass er auf den wenigen Runden im Trockenen auf seinen Slicks tüchtig angaste und sich so einen schönen Vorsprung gegenüber den Spätwechslern Edoardo Mortara, René Rast, Robin Frijns und Alex Zanardi erarbeitete. Diese Fahrer tauschten Regenpneus gegen einen neuen Satz der Profilierten.

Der 20-jährige Schwede gab sich nach dem unverhofften Triumph ziemlich cool: „Auf den Slicks ging es am Anfang nur darum, zu überleben, also auf der Strecke zu bleiben. Es war superhart.“ Die oberste Stufe des Siegerpodests kennt Eriksson aus dem letzten Jahr schon ziemlich gut: In der Formel-3-EM hatte er sieben Siege gefeiert, was ihm die



Parkplatz nach dem Sonntagsrennen: Mortaras Mercedes, Erikssons BMW und Rasts Audi



Paul di Resta holte 38 von 56 möglichen Punkten und die Tabellenführung



BMW-Fahrer Eriksson: Erster Sieg



Edoardo Mortara im Mercedes flüchtet am Samstag vor der Meute. Der Italiener klagte über schlechte Sicht

Vizemeisterschaft hinter dem Überflieger Lando Norris einbrachte.

Zanardis Donuts

BMW-Sportchef Jens Marquardt strahlte nach Erikssons Glanzat über beide Ohren: „Wir haben die beiden besten Rookies und den besten Oldie.“ Mit den Rookies meinte er natürlich Eriksson und Philipp Eng, der am Samstag lange führte und erst in der Schlussphase zurückfiel, weil sein Auto nach diversen Remplern arg gelitten hatte.

Und der Oldie? Natürlich Alex Zanardi. Der ehemalige IndyCar-Champion kam bei seinem Gaststart auf den unglaublichen fünften Rang. Dank taktischem Geschick, etwas Glück, aber vor allem auch perfekter Fahrzeugbeherrschung bei widrigsten Bedingungen. Zanardi feierte seine Sternstunde so, wie er es vor 20 Jahren so oft in der IndyCar-Serie tat: mit krachigen Donuts. In seiner schnellsten Rennrunde war der 51-Jährige nur um zwei Zehntelsekunden langsamer als Sieger

Eriksson. „Ein paar Mal habe ich in Zweikämpfen zurückgesteckt“, sagte Zanardi. „Ich wollte ja niemanden anrempeeln.“

Die schnellsten Rundenzeiten drehten in Misano erneut die Mercedes-Fahrer. Aber nicht immer lief es nach Wunsch. Gary Paffett verlor nach zwei Nullrunden seine Tabellenführung an Markenkollege Paul di Resta, den Sieger am Samstag. Ein kurioser Zwischenfall beim Boxenstopp kostete Paffett eine Handvoll Zähler. Als die Mechaniker die neuen Reifen montiert hatten, merkten sie: Oha, das sind ja diejenigen von Pascal Wehrlein. Also: alles noch mal von vorn, 20 Sekunden verhandelt. Wehrlein, der hinter Paffett auf Bedienung warten musste, verlor sogar 35 Sekunden.

Mit Platz 3 im ersten und Platz 2 im zweiten Rennen meldete sich Mortara im nächsten Mercedes im Titelkampf zurück. Seine mit funkelnden Augen vorgetragene Kampfansage vor dem letzten Saisondritt: „Wer mich kennt, der weiß: Ich gebe niemals auf.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

NANNINI IN HOCHFORM

Wikipedia enthüllt ganz uncharmant, dass Rock-Königin Gianna Nannini im Juni ihren 64. Geburtstag feierte. Auf der Bühne aber wirkt sie keinesfalls wie eine vitale Seniorin, sondern topfit. Nanninis einstündiges Konzert am Samstagabend erfreute einige Tausend Zuschauer. Fahrer und Teams bekamen jedoch kaum etwas mit vom knalligen Italo-Rock. Sie mussten sich aufs Rennen vorbereiten. Vor mehr als 20 Jahren war Gianna Nannini schon einmal bei der DTM. 1995 besuchte sie auf dem Norisring ihren fünf Jahre jüngeren Bruder Alessandro, der von 1993 bis 1996 für Alfa Romeo fuhr und 14 Siege holte.

AUDI UND DIE PRIVATIERS

Privatteams sollen 2019 das durch den Mercedes-Ausstieg dezimierte DTM-Feld auffüllen. „Viele Teams haben Interesse,

mit einem Audi zu fahren“, sagt Audi-Sportchef Dieter Gass. „Aber spruchreif ist noch lange nichts.“ Was kostet eine Saison mit zwei Autos? Gass wiegelt ab: „Ich spreche ungern über solche Zahlen.“ Dann lässt er sich aber doch entlocken, dass die Kalkulation von DTM-Boss Gerhard Berger, der von einem Neupreis von rund 800 000 Euro pro Auto ausgeht, ziemlich exakt ist. Gass verspricht weiter, die Autos zum Selbstkostenpreis zu verkaufen. Man wolle (und müsse) mit DTM-Kundenautos kein Geld verdienen.

NEU: MINDEST-LUFTDRUCK

Vor Misano trat eine neue Regel in Kraft: Ab sofort gilt ein Mindestluftdruck von 1,1 bar. Dies bezieht sich aber nur auf die Slickreifen von Hankook. Der koreanische Hersteller will so Reifenschäden vorbeugen, die beim harten Überfahren der Kerbs auftreten könnten.

DTM 2018 RESULTATE

MISANO (I) 4,226 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Misano (I): 25. August 2018; 13. von 20 Laufen; 135,232 km über 32 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter: 22 Grad, dunkel, nasse Strecke
Pole-Position
 #3 Paul di Resta (Mercedes-AMG Motorsport REMUS) 1.46,826 min
Schnellste Runde
 #15 Augusto Farfus (BMW Team RBM) 1.30,288 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	32	56.55,841 min	1.31,347	25+3
2. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	32	+1,973 s	1.31,089	18
3. Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	32	+2,144 s	1.31,205	15+2
4. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	32	+2,931 s	1.30,919	12
5. Nico Mller (CH)	Audi/Abt Sportsline	32	+3,663 s	1.31,035	10
6. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	32	+8,826 s	1.31,300	8
7. Timo Glock (D)	BMW/RMR (RMG)	32	+13,624s	1.31,322	6
8. Philipp Eng (A)	BMW/RMR (RBM)	32	+14,390 s	1.31,150	4
9. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	32	+17,398 s	1.31,113	2
10. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	32	+21,447 s	1.31,965	1
11. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	41	+31,483 s	1.30,288	0
12. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	41	+44,200 s	1.31,283	0
13. Alessandro Zanardi (I)	BMW	41	+1.14,333 min	1.32,301	0*
14. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	27	+5 Rdn.	1.31,196	0
René Rast (D)	Audi/Rosberg	14	+18 Rdn.	1.36,836	0+1
Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	12	+20 Rdn.	1.36,072	0
Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	12	+20 Rdn.	1.36,650	0
Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	12	+20 Rdn.	1.40,036	0
Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	7	+25 Rdn.	1.41,803	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)

* Gaststarter



Gaststarter Alex Zanardi holte am Sonntag sensationell Rang 5

QUALIFYING RENNEN 1

1. Paul di Resta	1.46,826 min
2. Edoardo Mortara	1.47,295 min
3. René Rast	1.47,401 min
4. Gary Paffett	1.47,434 min
5. Timo Glock	1.47,569 min
6. Lucas Auer	1.47,597 min
7. Mike Rockenfeller	1.47,603 min
8. Pascal Wehrlein	1.47,645 min
9. Augusto Farfus	1.47,654 min
10. Daniel Juncadella	1.47,769 min
11. Nico Mller	1.47,850 min
12. Robin Frijns	1.48,115 min
13. Bruno Spengler	1.48,303 min
14. Loic Duval	1.48,505 min
15. Marco Wittmann	1.48,550 min
16. Joel Eriksson	1.48,674 min
17. Jamie Green	1.49,383 min
18. Philipp Eng	1.49,631 min
19. Alessandro Zanardi	1.50,571 min

QUALIFYING RENNEN 2

1. Loic Duval	1.45,983 min
2. Edoardo Mortara	1.46,086 min
3. Daniel Juncadella	1.46,496 min
4. Mike Rockenfeller	1.46,545 min
5. René Rast	1.46,635 min
6. Marco Wittmann	1.46,688 min
7. Nico Mller	1.46,762 min
8. Gary Paffett	1.46,774 min
9. Timo Glock	1.46,801 min
10. Paul di Resta	1.46,926 min
11. Pascal Wehrlein	1.47,103 min
12. Joel Eriksson	1.47,302 min
13. Lucas Auer	1.47,313 min
14. Augusto Farfus	1.47,442 min
15. Robin Frijns	1.47,802 min
16. Philipp Eng	1.47,882 min
17. Jamie Green	1.48,266 min
18. Bruno Spengler	1.48,315 min
19. Alessandro Zanardi	1.50,207 min

ERGEBNIS RENNEN 2

Misano (I): 26. August 2018; 14. von 20 Laufen; 131,006 km über 31 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 18 Grad, dunkel, Regen
Pole-Position
 #28 Loic Duval (Audi Sport Team Phoenix) 1.45,983min
Schnellste Runde
 #48 Edoardo Mortara (Mercedes-AMG Motorsport SILBERPFEIL) 1.42,023 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	31	57.19,154 min	1.44,455	25
2. Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	31	+1,817 s	1.42,023	18+2
3. René Rast (D)	Audi/Rosberg	31	+6,493 s	1.42,961	15
4. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	31	+16,873	1.43,445	12+1
5. Alex Zanardi (I)	BMW	31	+47,316 s	1.44,692	0*
6. Paul di Resta (GB))	Mercedes/Remus	31	+59.802 s	1.42,769	10
7. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	31	+1.10,232 min	1.43,106	8+3
8. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	31	+1.12,162 min	1.42,684	6
9. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	31	+1.21,814 min	1.44,362	4
10. Nico Mller (CH)	Audi/Abt Sportsline	31	+1.25,646 min	1.43,689	2
11. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	31	+1.26,598 min	1.43,470	1
12. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	31	+1.27,097 min	1.42,458	0
13. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	31	+1.34,540 min	1.43,530	0
14. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	31	+1.39,009 min	1.44,304	0
15. Timo Glock (D)	BMW/RMR (RMG)	31	+1.42,331 min	1.43,941	0
16. Philipp Eng (A)	BMW/RMR (RBM)	31	+1.42,600 min	1.44,959	0
17. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	30	+1 Rd.	1.42,662	0
Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	14	+17 Rdn.	1.45,023	0
Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	10	+21 Rdn.	1.43,734	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)

* Gaststarter

STAND FAHRER

1. di Resta	186 Punkte
2. Paffett	177
3. Mortara	138
4. Wittmann	112
5. Auer	110
6. Glock	107
7. Rast	93
8. Wehrlein	92
9. Eng	87
10. Juncadella	58
11. Frijns	55
12. Eriksson	52
13. Rockenfeller	48
14. Spengler	44
15. Mller	42

STAND HERSTELLER

1. Mercedes	761 Punkte
2. BMW	442
3. Audi	295

STAND TEAMS

1. Mercedes-AMG Petronas	269 Punkte
2. Mercedes-AMG Silberpfeil	248
3. Mercedes-AMG Remus	244
4. BMW Team RMR	194
5. BMW Team RMG	162
6. Audi Sport Team Rosberg	110
7. Audi Sport Team Abt Sp.	97
8. BMW Team RBM Sport	96
9. Audi Sport Team Phoenix	88

Red-Bull-Fest in Bend

Shane van Gisbergen und Jamie Whincup (beide Holden) sorgten für zwei Siege des Red-Bull-Teams bei der Premiere in Tailem Bend. Van Gisbergen ist auch neuer Gesamtleader.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon im ersten Durchgang auf der erst im Januar eröffneten Strecke hätte Whincup triumphieren können. Von der Pole gestartet, hielt der Titelverteidiger zunächst seine Führung. Doch schon nach fünf Runden zog Van Gisbergen vorbei. Das war doppelt bitter, weil Whincup bei einer späteren Safety-Car-Phase hinter seinem Teamkollegen in der Box anstehen musste und so fast aus den Top 10 purzelte.

Während Van Gisbergen zum Sieg vor den beiden Nissan von Rick Kelly und Michael Caruso



Daumen hoch nach Sieg und Tabellenführung: Shane van Gisbergen

fuhr, blieb Whincup trotz Aufholjagd nur der vierte Platz.

Tags darauf gelang dem Rekordchampion der Serie jedoch die Revanche. Erneut startete Whincup vom besten Startplatz, diesmal aber bekam er Schützenhilfe von Markenkollege Tim Slade, der am Start an Van Gisbergen vorbeiziehen und diesen zumindest eine kurze Zeit lang beschäftigen konnte. Whincups Sieg festigte seinen dritten Tabel-

lenrang. Es war Whincups vierter Saisonsieg, genau die Zahl, die 2017 zum Titel reichte.

Van Gisbergen hat trotzdem einen Lauf: Seit nunmehr 13 Rennen war er nie schlechter als P5, in den letzten sieben Rennen sogar maximal Zweiter. So wird man Meister – wie auch die Tabelle nahelegt. Weil Scott McLaughlin (Ford) in Bend ein durchwachsenes Wochenende (P6/P10) hatte, ist „Giz“ neuer Leader. ■

BTCC

Turkington auf Kurs

Colin Turkington (BMW) konnte sich in Knockhill weiter an der Tabellenspitze absetzen. Sechs Rennen vor Schluss hat er 43 Punkte Vorsprung.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem das Qualifying noch trocken geblieben war, hielt am Rennsonntag der berühmte schottische Regen Einzug über der Rennstrecke vor den Toren Edinburghs. Im ersten und zweiten Lauf schien Ash Sutton (Subaru) die Bedingungen am besten im Griff zu haben, in beiden Rennen wurde er als Erster abgewinkt. Während der Sieg im ersten Lauf Bestand hat, flog Sutton nach dem zweiten Lauf aus der Wertung: Auto zu tief! Ein entsprechender Protest des Teams wurde von den Stewards abgeschmettert. Doch Tom Ingram (Toyota), der Zwei-



Knockhill, dritter Lauf: Chilton gewinnt vor Tabellenführer Turkington

ter geworden war, wurde nicht zum Sieger gekürt: Auch sein Rennwagen war durch die Höhenkontrolle gefallen. So erbte Andrew Jordan (BMW) den Sieg.

Ebenfalls Nutznießer der Doppel-Disqualifikation war Tom Chilton (Ford). Der langjährige WTCC-Pilot erbte nämlich die Reversed-Pole für den letzten Durchgang und setzte diese

perfekt um: Erster Saisonsieg und damit der 14. verschiedene Laufsieger im 24. Saisonrennen.

Die Unwägbarkeiten u. a. bei Sutton und Ingram spielten ebenfalls Colin Turkington in die Karten. Der BMW-Pilot punktet konstant (Knockhill: P2/P4/P2) und liegt weiter an der Spitze – nun schon 43 Punkte vor Ingram auf dem zweiten Platz. ■

NACHRICHTEN

TCR GERMANY: RENAULT TESTET PROBLEMLOS

Vergangenen Freitag absolvierte Vukovic Motorsport mit zwei der von ihnen entwickelten Renault Mégane TCR einen Testtag in Hockenheim. Am Steuer saßen u. a. Steve Kirsch und Alex Morgan. Die Änderungen (siehe letzte MSa) schienen sich bezahlt zu machen. Ohne technische Gebrechen absolvierte man den ganzen Tag, auch die bislang so diffizile Thermik machte keine Probleme. Als Sahnehäubchen wurde die schnellste je in Hockenheim mit einem TCR-Auto gemessene Rundenzeit notiert. Ein gutes Omen für den Sachsenring, wo die Kundenteams (Wolf/Besaplast) Ende der kommenden Woche wieder ins Rennengeschehen eingreifen.

NASCAR: SCHWERER START FÜR DEUTSCHEN

Am Wochenende debütierte der Deutsche Justin Kunz (Chevrolet) in der dritten NASCAR-Liga, der Truck-Serie. In Mosport hatte er aber einen schweren Start, in den freien Trainings konnte er gerade einmal acht Runden fahren, im Qualifying gar nicht. Bei der viel zu kurzen Vorbereitung mit dem fast 700 PS starken Pickup lief das Rennen dementsprechend. Und weil nach wenigen Runden auch noch ein Stabilisator brach, wurde es am Ende P26 von 32. Sieger wurde Justin Haley. Tabellenführer ist nach dem ersten Playoff-Rennen Johnny Sauter (beide Chevrolet).

STCC: UNTERSUCHUNGEN NACH DISQUALIFIKATION

Nach den Disqualifikationen der PWR-Cupras in Karlskoga (siehe letzte MSa) werden nun weitere Untersuchungen angestellt. Cupra Racing selbst sagt, es sei eine legale Auspuffkonfiguration ohne Performance-Vorteil gefahren worden. Die konzerninterne Konkurrenz will Back-to-back-Tests fahren. Möglicherweise werden die Disqualifikationen rückgängig gemacht.



Das Unvorstellbare

Dass eine Rennstrecke gerade in England den Regen nicht bewältigen kann, konnte man sich nicht vorstellen. Aber genau das ist in Silverstone passiert und hat für die erste Absage eines Grand Prix seit 38 Jahren gesorgt.

Von: **Imre Paulovits**

Der Schock saß tief. Als der Streckensprecher den völlig durchnässten Zuschauern am Sonntagmittag kurz nach vier Uhr mitteilte, dass es keine Rennen geben würde, ging ein Raunen durch die Reihen. Seit dem frühen Morgen hatten sie ausgeharrt, bei teilweise starkem Wind und heftigen Schauern unter Planen und Regenschirmen gewartet, dass es irgendwann doch losgeht. Und als es nach mehreren Verschiebungen so aussah, dass es endlich losgehen könnte, war diese Nachricht eine

noch viel kältere Dusche als das ganze Wasser, das sich an diesem Tag über sie und die Strecke von Silverstone ergossen hatte.

Wie konnte es sein, dass auf einer Strecke, die seit 1947 existiert, und auf der es in der Vergangenheit Regenschlachten gab, die in die Geschichte eingingen, plötzlich nicht mehr gefahren werden konnte? Zumal der Regen zwar zeitweilig recht stark war, aber doch weit hinter dem zurückblieb, bei dem noch vor drei Jahren gefahren wurde? Die Antwort war so einfach wie unerträglich: Weil seither neu asphaltiert wurde und dort irgendetwas furchtbar schiefgegangen ist.

Massencrash am Samstag

Dass die Strecke nach der Neuasphaltierung noch welliger geworden war als vorher, hatte sich schon beim Formel-1-Grand-Prix herumgesprochen. Die Fahrer waren zwar verwundert, aber man bekam die Abstimmung so weit hin, dass es keine Probleme bereitete. Doch als am Samstagmittag ein kurzer, heftiger

„IN BODENWELLEN HATTE SICH WASSER GESAMMELT, MAN KONNTE SIE NICHT SEHEN.“

Cal Crutchlow

Regenguss eine Seite der Strecke streifte, kam es zu einem Horrorszenario. „Ich beschleunigte auf dem Hangar Straight auf die Stowe Corner zu und merkte, dass das Motorrad völlig aufschwamm. Ich konnte nicht bremsen und nicht korrigieren“, berichtete Álex Rins von seinem Horror-Erlebnis.

Der Suzuki-Pilot sprang bei Tempo 250 ab, um nicht ungebremst in die Streckenbegrenzung einzuschlagen. Kaum hatte er sich im Kies aufgerappelt, rauschten Aleix Espargaró und Jorge Lorenzo an ihm vorbei, und Tito Rabat purzelte von seiner Ducati. Der verzweifelte Rins versuchte, seine Kollegen zu warnen und die Streckenposten dazu zu bewegen,

Flaggensignale zu geben, da stürzte auch Franco Morbidelli. Seine Honda traf den gerade aufgestandenen Rabat voll, beim Aufprall brach sich der bedauerenswerte Spanier den rechten Oberschenkel, das Schienbein und das Wadenbein. Er wurde in das Universitätskrankenhaus nach Birmingham geflogen und umgehend notoperiert. Der Schock saß tief.

„Die Wasserfläche wirkte wie ein Spiegel“, beschrieb Cal Crutchlow die Situation. „In den Bodenwellen hatten sich Pfützen gebildet, man konnte aber nicht sehen, wo das Wasser wie tief war.“

Für den Sonntag waren anhaltende Regenfälle vorhergesagt, und es war klar, dass wenn schon ein kurzer Schauer für eine solche Überflutung sorgte, bei Dauerregen an Fahren nicht zu denken war. Weil für den Nachmittag stärkerer Regen vorhergesagt wurde, wurde das MotoGP-Rennen auf den frühestmöglichen Termin, auf 11.30, gelegt. Der Veranstalter sah dies als frühesten Zeitpunkt an, zu dem Polizei und Ordnungs-

So blieben sie wenigstens trocken: Die teuren MotoGP-Bikes mussten bei den Streckenbedingungen unter der Haube bleiben



Jorge Lorenzo: Auch bei halbnasser Strecke zur Pole-Position



Vergeblicher Versuch mit Kehren



Maverick Viñales und die Yamaha: Bei allen trockenen Sitzungen der Schnellste an diesem Wochenende

dienste den Zuschauereinfluss hätten abwickeln können.

Land unter

Über Nacht wurden an den kritischen Stellen tiefe Gräben ausgehoben und mit Kies aufgefüllt, um Wasser aufnehmen zu können. In den Asphalt wurden Abauffurchen geätzt.

Aber es nützte nichts. Als die MotoGP-Piloten um elf Uhr zur Startaufstellung hinausrollten, hatte sich schon so viel Wasser gesammelt, dass die Fahrer bereits beim Langsamfahren hilflos herumrutschten. Loris Capirossi erkundigte sich umgehend bei ihnen, und die Aussagen waren eindeutig: „Es ist zu gefährlich.“ Alles zog sich in die Boxen zurück, das Rennen wurde verschoben. Loris Capirossi und Franco Uncini drehten mit dem Safety Car ihre Runden, es wurden mehrfach neue Termine für einen Rennstart in Erwägung gezogen. Capirossi schickte Kehrmaschinen raus, um an den am stärksten überfluteten Stellen das Wasser wegzukehren, aber

die Flut wollte einfach nicht abebben.

Die Fahrer saßen die ganze Zeit über in den Boxen. Nur wenige Menschen können sich vorstellen, welche Konzentration nötig ist, um bei solchen Bedingungen mit knapp 300 PS starken Rennmaschinen ein Rennen zu fahren. Und je länger die Anspannung anhält, desto weniger Energie bleibt für diese extreme Konzentration. Eigentlich sollte um 16 Uhr noch mal über einen späteren Start entschieden werden, doch dazu kam es nicht mehr. Als die Rennleitung kurz vorher mit den MotoGP-Fahrern sprach, sprachen sich alle außer Jack Miller gegen ein Fahren aus. Man konnte es ihnen nicht verübeln.

Ironischerweise hörte der Regen gegen 17 Uhr fast ganz auf. Bis 19.30 h, als die Dunkelheit anbrach, hätten alle drei Rennen abgewickelt werden können. Aber so geht Silverstone 2018 als der erste Grand Prix seit dem verschneiten Salzburg-GP 1980 in die Geschichte ein, der wegen Wetterumständen ausfallen musste. ■

DREI FRAGEN AN LORIS CAPIROSSI



WONACH WURDE DER RENNABBRUCH ENTSCIEDEN?

Wir haben uns mit den Fahrern beraten, und es war ganz klar zu gefährlich zu fahren. Auf der Strecke hatte sich sehr viel Wasser angesammelt, und auch wenn der Regen eine Weile nachließ, blieb er noch stehen. Als es zeitweise stärker regnete kam immer mehr hinzu, die Lage schien sich einfach nicht zu bessern. Nicht weil es so stark geregnet hat, sondern weil die Wasserabführung nicht funktioniert. Wir haben versucht, verschiedene Räumfahrzeuge rauszuschicken, um die Strecke zu säubern, aber zwei Minuten später war es wieder wie zuvor.

WIE HABEN SIE DIE ANGABEN DER FAHRER MIT DEM

SAFETY CAR ÜBERPRÜFT?

Zunächst waren die kritischen Stellen vor und in Turn 7 und in Turn 8. Aber später, als mehr Wasser da war, wurde es auch in Turn 12, in Turn 2 und in Turn 3 kritisch. Es war unberechenbar. Uns ist das Auto oft auf den Geraden ausgebrochen, weil sich Bäche gebildet hatten. Auch beim Anbremsen ist er uns ausgebrochen. Die Situation war klar über dem Limit.

WARUM HABEN SIE NICHT VERSUCHT, DIE MOTO3 RAUSZUSCHICKEN?

Wenn wir einmal entscheiden, dass die Strecke unsicher ist, dann ist sie für alle unsicher. Nur weil die kleineren Maschinen weniger Leistung haben, war es für die nicht sicherer. Das Problem rührte von der Oberfläche her, die das Wasser nicht abführt.

Yamaha Satelliten-Team spektakulär



Ein wahrlich gewaltiges Angebot für ein Satelliten-Team

Das nächstjährige Yamaha-Satelliten-Team war das schlechtgehütetste Geheimnis des Fahrerlagers, bei der Präsentation gab es aber doch Überraschungen.

Von: Imre Paulovits

Welche Dimensionen das Projekt hat, das Yamaha zusammen mit dem Sepang International Circuit und der malaysischen Ölgesellschaft Petronas angeht, wurde sofort klar, als die Herren Platz genommen hatten, die es präsentierten. Neben Yamahas MotoGP-Chef Koichi Tsuji, Werksteam-Manager Lin Jarvis und Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta war eine gewaltige Delegation aus Malaysia erschienen. Und Razlan Razali, CEO des Sepang International Circuits, sowie dessen Vorstandsvorsitzender Tan Sri Azman Yahya. Zudem Tan Sri Wan Zulkiflee Wan Ariffin, Präsident von Petronas, sowie Syed Saddiq, Malaysias Minister für Jugend und Sport (mit 27 Jahren der jüngste Minister Malaysias seit der Unabhängigkeit) stellten auch gleich klar, welchen Stellenwert ein malaysisches MotoGP-Team für ihr Land besitzt. „Damit sind wir nicht nur mit einem Team in der höchsten Klasse des Motorradsports vertreten, wir schaffen damit für die Zukunft auch Möglichkeiten für Fahrer, Techniker, Mechaniker und Manager. Als Sportler haben sie dann die Möglichkeit, das höchste erreichbare Ziel eines Fahrers zu verwirklichen, als Techniker und Ingenieure bringen sie die Zu-

kunft unseres Landes auf eine neue, noch nie dagewesene Ebene. Unsere Jugend liebt Motorräder, ihr Können auf diese Weise zu kanalisieren, schafft Vorbilder und fördert das Bewusstsein, das auch die Verkehrssicherheit verbessert. Bislang konnten wir den Besten nur zuschauen, jetzt werden wir mit ihnen dabei sein“, sagte Saddin.

Als Fahrer wurden, wie schon länger durchgesickert war, Franco Morbidelli und Fabio Quartararo verpflichtet. „Mit Franco haben wir eine Fahrer mit bereits einem Jahr Erfahrung, mit Fabio einen vielversprechenden Rookie“, so Yamaha-MotoGP-Manager Lin Jarvis. So wird das Team Yamaha M1 zwei unterschiedlichen Spezifikationen bekommen. Fabio Quartararo bekommt „B-Spec“-Motorräder, was den diesjährigen Werksmaschinen entsprechen wird, Franco Morbidelli „A-Spec“, die bis auf allerneueste Entwicklungsteile der aktuellen Werks-M1 entsprechen wird. So wird Morbidelli das gleiche Motorrad fahren wie sein Mentor Valentino Rossi und kann diesem so auch bei der Entwicklung helfen. Geleitet wird das Petronas Sepang International

Circuit Yamaha-Team von Wilko Zeelenberg, der in seiner Karriere bei Yamaha nun auf die nächste Stufe tritt, nachdem er über Jahre die Geschicke von Jorge Lorenzo und Maverick Viñales geleitet hat. Er wird mit seiner bisherigen Erfahrung und Vernetzung das direkte Bindeglied zu Yamaha darstellen, sich um die Technik und die Fahrer kümmern sowie das Tagesgeschäft führen. Die Leitung des Gesamtteams von Sepang International Circuit, das in der Moto3 mit John McPhee und Ayumu Sasaki auf Honda sowie in der Moto2 mit Khairul Idham Pawi auf Kalex antreten wird, wird weiterhin Johann Stiegefelt haben, der das Bindeglied zu den Malaysiern ist und sich um die Finanzierung kümmert.

Zunächst verhandelte Yamaha nach der Kündigung von Hervé Parcharal mit Marc VDS, nachdem sich das Team von Michael Bartholemy getrennt hatte, wurden diese Verhandlungen abgebrochen und die spektakuläre Konstellation mit den Malaysiern verwirklicht. „Es war nicht leicht, alle Bausteine zusammenzubekommen, aber wir sind sehr stolz, dass wir es geschafft haben“, so Stiegefelt. ■



A-Spec-Fahrer Franco Morbidelli



B-Spec-Fahrer Fabio Quartararo

GASTKOMMENTAR

DIESER GRAND PRIX IN SILVERSTONE war einer der traurigsten Tage des britischen Motorsports. Das Wetter hat sicherlich nicht geholfen, aber auch die Streckenvorbereitung ließ zu wünschen übrig. Die Strecke wurde neu asphaltiert, ist aber noch welliger geworden als zuvor. Wenn die Fahrer damit auch kein unlösbares Problem vorgefunden haben, ist dieser Zustand sicherlich nicht gut. Viel schlimmer ist aber, dass der Stowe Corner und das Stück davor zu überfluten neigen und es durch das stehende Wasser zu einem schweren Unfall kam. Dabei ist das kein wirklich neues Problem, an dieser Stelle gab es schon früher Aquaplaning-Unfälle. Da stellt sich die berechtigte Frage, warum nichts dagegen unternommen wurde. Es kann nicht so schwierig sein, diesen Streckenabschnitt etwas anzuheben, wenn man weiß, dass er überflutet. Dass jeder Asphalt seine Zeit braucht, bis er die volle Haftung entfaltet, weil erst der Teer von den Steinen heruntergeschliffen werden muss, bis sich die Reifen richtig verhaften können, ist auch bekannt. Aber hier scheint noch ein anderes technisches Problem mit der Wasserabführung zu bestehen.

Für den Renntag hat der Veranstalter mit einem immensen Aufwand versucht, die Strecke rennbereit zu machen. Deshalb bin ich mir nicht sicher, ob die Rennleitung es sich nicht zu leicht gemacht hat. Die Fahrer haben entschieden, nicht zu fahren. Aber hatte ihnen die Rennleitung gesagt, dass sie fahren müssen, und hatten sie sich dagegen ausgesprochen? Oder wurde ihnen die Entscheidung einfach überlassen? Die Rennleitung sieht hier in meinen Augen nicht gut aus. Sie wird dafür bezahlt, Entscheidungen zu treffen, und sie ist dafür zuständig, diese zu treffen.



Neil Spalding, MotoGP-Experte

AUS DEM FAHRERLAGER

DREIKLANGSDIMENSIONEN

Am Mittwoch vor dem Grand Prix konnten einige Moto2-Piloten das Triumph-Werk in Hinkley, das nur 60 Kilometer nördlich von Silverstone liegt, besuchen. Dabei bekamen Luca Marini, Sam Lowes, Danny Kent, Isaac Viñales, Bo Bendsneyder und Joe Roberts nicht nur einen Einblick, wie die Motorräder gebaut werden, sondern sie konnten sich auch in der Entwicklungsabteilung den Prototyp ansehen, in dem der 765-ccm-Dreizylinder für die Moto2 entwickelt wird. Als der Triple auf dem Prüfstand brüllte und eine satte Drehmomentkurve auf den Bildschirm zeichnete, bekamen alle strahlende Augen und meinten einstimmig, dass sie den ersten Test kaum erwarten könnten.

AUSSERIRDISCHE KONFERENZ

Die Pressekonferenz, die am Donnerstag vor jedem Grand



MOTOGP

Prix stattfindet, stimmt normalerweise auf recht lockere Art in das Rennwochenende ein. Zum Schluss gibt es Fragen von den Sozialen Medien, die meist für allgemeine Belustigung sorgen. Doch diesmal schaltete sich die NASA-Kontrollstation Houston in die Konferenz ein und machte sogleich eine Video-Schaltung zur Internationalen Raumstation mit dem Astronauten Andrew J. Feustel. Dieser ist bekennender Motorsport-Fan und hat mit seinen Fotos von den Rennstrecken

dieser Welt aus dem All für Aufsehen gesorgt. Feustel und die MotoGP-Piloten hatten ein anregendes Gespräch, bei dem sie sich vor allem mit den unterschiedlichen Arten der körperlichen Vorbereitung für das Rennfahren und den Aufenthalt im All auseinandersetzten.

GROSSE SPENDEN

Am Freitag gab es wieder eine große Auktion der einst von Randy Mamola ins Leben gerufenen Wohltätigkeitsorgani-

sation Two Wheels for Life mit Gegenständen, die von den Grand-Prix-Fahrern zur Verfügung gestellt wurden. Dabei taten die Fahrer auf der Showbühne alles, damit ihre Utensilien möglichst werbewirksam an den Mann gebracht wurden. Spaßvogel Danilo Petrucci brachte dabei mit seiner Vorführung und seinen Sprüchen auch die Engländer mächtig zum Lachen. Johann Zarco war von der ganzen Aktion schier begeistert. „Wenn man es nicht gesehen hat, kann man es sich nicht vorstellen, wie eine Lederkombi in einer Vitrine wie ein Diamant präsentiert wird und die Fans sie mit leuchtenden Augen als genau das auch sehen und dann scheinbar ohne Grenzen immer weiter bieten“, so der Franzose. Die Auktion war aber nicht nur als Spektakel erfolgreich, sie brachte einen Erlös von 209.300 Pfund, aus denen Motorräder für entlegene Gebiete Afrikas angeschafft werden.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Silverstone (GB) – 25. August 2018

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	201
2. Rossi	142
3. Lorenzo	130
4. Dovizioso	129
5. Viñales	113
6. Petrucci	105
7. Zarco	104
8. Crutchlow	103
9. Iannone	84
10. Rins	66

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	236
2. Ducati	208
3. Yamaha	183
4. Suzuki	118
5. KTM	41
6. Aprilia	27

WM-STAND TEAMS

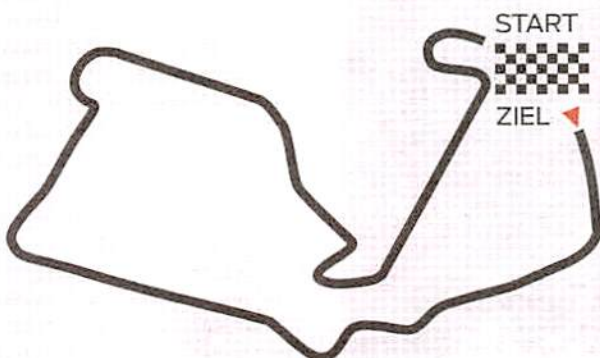
Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	267
2. Ducati Team	259
3. Movistar Yamaha MotoGP	255
4. Alma Pramac Racing	166
5. Team Suzuki Ecstar	150
6. Monster Yamaha Tech3	128
7. LCR Honda	114
8. Angel Nieto Team	61
9. Red Bull KTM Factory Racing	47
10. Reale Avintia Racing	35

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Lorenzo	2:10,155 min
2. Dovizioso	2:10,314 min
3. Zarco	2:10,439 min
4. Crutchlow	2:10,615 min
5. Márquez	2:11,083 min
6. Petrucci	2:11,317 min
7. Iannone	2:11,495 min
8. Smith	2:11,514 min
9. Miller	2:12,173 min
10. Rins	2:12,504 min
11. Viñales	2:12,514 min
12. Rossi	2:13,504 min
13. Morbidelli	2:13,945 min
14. Redding	2:14,171 min
15. Lüthi	2:14,198 min
16. Pedrosa	2:14,866 min
17. A. Espargaró	2:15,141 min
18. Baz	2:15,299 min
19. Nakagami	2:15,377 min
20. Abraham	2:15,721 min
21. Bautista	2:16,106 min
22. Siméon	2:16,451 min
23. Syahrin	2:16,483 min

SILVERSTONE (GB) 5,900 KM

STRECKE



REPSOL

Márquez (l.): „Wäre gern gefahren“

Rundenrekord: **2.01,560, Marc Márquez (Honda), 2017**
 Quali-Rekord: **1.59,941, Marc Márquez (Honda), 2017**
 Topspeed-Rekord: **332,4 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**

Durchbruch von Marcel Schrötter

Dass das Rennen abgesagt wurde, hinterließ in der Moto2 einen traurigen Deutschen: Marcel Schrötter war an diesem Wochenende im Trockenen und im Regen der Schnellste.

Von: Imre Paulovits

Wann geht der Knoten bei Marcel Schrötter endlich ganz auf? Das fragen sich nicht nur seine Fans, sondern auch sein Teamchef Jürgen Lingg. Seit gut drei Monaten hält der deutsche Kalex-Pilot von den Zeiten her ständig an der Spitze mit, aber in den Rennen hat es bislang noch nicht zu einem Podestplatz gereicht. Auch in Silverstone ging der 25-Jährige das Wochenende als Schnellster an. Auch am Samstagmorgen war er noch einmal Schnellster, und auch in der Qualifikation, bei der die Strecke zum Schluss immer

weiter abtrocknete, erschien sein Name eine Runde vor dem Abwinken ganz oben auf der Zeitenliste. Doch dann waren Remy Gardner, Álex Márquez und Francesco Bagnaia schneller. In der letzten Runde leuchteten bei Marcel Schrötter erneut zwei schnellste Sektorzeiten auf, doch dann blieb es bei der viertschnellsten Zeit. „Die nassen Streckenabschnitte wurden mit der Zeit besser, aber ich wusste nicht, auf welcher Position ich mich bewege“, gestand Schrötter. „Leider habe ich mich in der letzten Runde verschaltet, als ich noch einmal angreifen wollte. Ich hoffte, eine weitere Runde fahren zu können, aber es war zu spät.“

Am Sonntagmorgen war Schrötter auch im nassen Warm-up Schnellster. Doch danach begann die lange Wartezeit. Niemand wusste, wann und ob es ein Rennen geben würde, bis um kurz vor vier die Meldung von der endgültigen Absage kam. „Natürlich ist es schade, dass der Grand

Prix abgesagt wurde“, begrub der Intact-Pilot damit die Hoffnung, nach den guten Vorzeichen endlich auch im Rennen den Durchbruch zu schaffen. „Aber es gibt einen Grund dafür, dass wir hier nicht fahren, und es wird sicherlich die richtige Entscheidung gewesen sein. Dennoch ist es für mich enttäuschend, vor allem, weil wir am ganzen Wochenende sowohl im Trockenen als auch im Nassen sehr schnell waren. Aber es ist, wie es ist. Wir nehmen die Ergebnisse und das gute Gefühl aus den Trainings mit und machen in Misano weiter.“

Dominique Aegerter erlebte in Silverstone endlich Lichtblicke, als er in FP2 Dritter, in FP3 Zehnter und im nassen Warm-up Achter wurde. „Nachdem es im verregneten Warm-Up sehr gut lief, hätte ich mich gefreut, das Rennen fahren zu können. Doch die Sicherheit geht vor, das ist ganz klar“, so Aegerter. „Auf jeden Fall werden wir diesen Schwung mit nach Misano mitnehmen.“ ■



Marcel Schrötter: In Silverstone sowohl im Trockenen als auch im Nassen Bestzeit gefahren

Moto2

Xavi Vierge bei Marc VDS, Sam Lowes bei Gresini

Es war kein Geheimnis, dass Emilio Alzamora Xavi Vierge wollte, in Silverstone wurde der Vertrag unterschrieben. Und Sam Lowes geht zurück zu Gresini.

Von: Imre Paulovits

Nachdem Xavi Vierge auf dem Red Bull Ring abgeschossen wurde und sich das linke Handgelenk brach, hielt man seine Teilnahme in Silverstone für ziemlich utopisch. Doch der 21-jährige Spanier ist ein harter Hund. Nach der Operation durch Dr. Mir zog er seine Reha gnadenlos durch und kam voller Angriffslust nach England. Mit seiner Crew stellte er sich eine Abstimmung zusammen, mit der er sich für den elften Startplatz qualifizierte. Und auch im nassen Warm-up reichte es für die 14. Zeit. Kein Wunder, dass sich das Intact-Team nur mit schwerem

Herzen von dem talentierten Spanier trennt. Doch der Ruf von Emilio Alzamora, seinem Landsmann unter die Arme zu greifen und ihn in die MotoGP zu bringen, wie er es einst bei Marc Márquez getan hatte, war zu stark. Schon in den letzten Monaten hatte sich abgezeichnet, dass es zu einem Bruch zwischen der deutschen Truppe und dem Spa-

nier kommen würde. Man hatte sich damit abgefunden und bereits auf dem Red Bull Ring Tom Lüthi für den zweiten Platz neben Marcel Schrötter verpflichtet. Die Unterschrift von Vierge bei Estrella-Galicia-Marc-VDS war so nur noch eine Formsache. Der rührige Marc van der Straten freut sich jetzt auf eine Saison mit den beiden Spaniern Álex Márquez und

Xavi Vierge. Das Kommando darüber, wo es in der Moto2 langgehen soll, hat längst Emilio Alzamora übernommen. Der Spanier besetzt auch die Technikerstellen im Team immer mehr mit seinen Leuten.

Ein weiterer spektakulärer Teamwechsel wurde in Silverstone mit dem Wechsel von Sam Lowes zurück zum Team von Fausto Gresini bekannt. Der Engländer war bereits 2016 in das Team des Ex-Weltmeister gekommen, damals allerdings durch Aprilia, die den Supersport-Weltmeister von 2013 nach dessen vier Podestplätzen mit der Speed Up nach einem Jahr Übergangszeit für ihr MotoGP-Projekt haben wollten. Nun ist es Fausto Gresini, der Jorge Navarro durch den Engländer ablösen will.

Fred Corninboeuf, bei dem Lowes derzeit fährt, wird nächstes Jahr mit Iker Lecuona weitermachen und will ein weiteres Talent aus der Moto3-WM oder der Spanischen Meisterschaft in sein KTM-Team nehmen. ■



Xavi Vierge: Nach wundersamer Heilung Vertrag bei Marc VDS unterschrieben

ter abgesagt?



NACHRICHTEN

MOTOGP Die Bilder von Tito Rabat, wie er nach dem Einschlag von Franco Morbidellis Honda minutenlang von den Streckenposten betreut und dann mit dem Rettungshubschrauber abtransportiert wurde, sorgten für schieres Entsetzen. Alex Rins gab am Sonntag zu, dass ihn die Schmerzensschreie seines Landsmannes noch immer verfolgen. Umso erstaunlicher ist, wie der Moto2-Weltmeister von 2014 die Operation weggesteckt hat. Mit einem Oberschenkelbruch, ausgerecktem Knie und beiden Unterschenkelknochen gebrochen zweifelten die Ärzte gar daran, dass er seine Karriere überhaupt würde fortführen können. Doch nach der erfolgreichen Operation am Samstag stand der eisenharte Spanier bereits am Sonntagabend auf, um sich mit Krücken von seinem Bett fortzubewegen. Rabat will so schnell es geht auf seine Ducati zurückkehren.

MOTORRAD-WM Bis zum San-Marino-Grand-Prix in zwei Wochen will die FIM den provisorischen WM-Kalender 2019 veröffentlichen. Dabei wurde in Silverstone bestätigt, dass kein neuer Austragungsort hinzukommt und alle Rennen auf denselben Kursen stattfinden werden wie dieses Jahr. Damit ist das Thema eines Mexiko-GP vom Tisch, der Kymi Ring in Finnland wird frühestens 2020 in den Kalender kommen, der Sachsenring-GP ist ebenfalls formell gesichert.

MOTOGP Bradley Smith ließ bei KTM Freude aufkommen, als er in Q1 Schnellster war und sich in der Q2 für den achten Startplatz qualifizierte. Doch der Brite war einer der Ersten, die am Sonntag sagten, dass an ein Fahren nicht zu denken sei. Für Silverstone wurde Loris Baz für den verletzten Pol Espargaró gesetzt. In Misano könnte Baz dann Rabat ersetzen.

MOTO2-ERGEBNISSE

Silverstone (GB) – 25. August 2018

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bagnaia	189
2. Oliveira	186
3. Márquez	113
4. Binder	111
5. Baldassarri	106
6. Mir	103
7. Schrötter	91
8. Vierge	90
9. Quartararo	84
17. Aegerter	24

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	251
2. KTM	198
3. Speed Up	88
4. Tech 3	20
5. Suter	8

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Red Bull KTM Ajo	297
2. Sky Racing Team VR46	268
3. Estrella Galicia Marc VDS	216
4. Dynavolt Intact GP	181
5. Pons HP 40	127

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Bagnaia	2.08,153 min
2. Gardner	2.08,347 min
3. Márquez	2.08,411 min
4. Schrötter	2.08,442 min
5. Marini	2.08,643 min
6. Quartararo	2.08,756 min
7. Pasini	2.08,772 min
8. Lecuona	2.08,774 min
9. Lowes	2.08,785 min
10. Fenati	2.08,908 min
11. Vierge	2.08,921 min
12. Baldassarri	2.08,976 min
13. Locatelli	2.09,007 min
14. Mir	2.09,041 min
15. Fernández	2.09,129 min
16. Binder	2.09,252 min
17. Aegerter	2.09,301 min
18. Bendsneyder	2.09,323 min
19. Tuuli	2.09,578 min
20. Roberts	2.09,582 min
21. Nagashima	2.09,706 min
22. Navarro	2.09,838 min
23. Oliveira	2.09,968 min
24. Manzi	2.09,994 min
25. Odendaal	2.10,112 min
26. Kent	2.10,285 min
27. Pawl	2.10,888 min
28. Owens	2.11,033 min

MOTO3-ERGEBNISSE

Silverstone (GB) – 25. August 2018

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bezzecchi	158
2. Martín	146
3. Di Giannantonio	121
4. Canet	118
5. Bastianini	117
6. Rodrigo	84
7. Kornfeil	80
8. Ramírez	67
9. Dalla Porta	63
11. Öttl	54

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	241
2. KTM	216

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Del Conca Gresini Moto3	267
2. Redox Prüstel GP	238
3. Leopard Racing	180
4. Estrella Galicia 0,0	149
5. Bester Capital Dubai	121

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Martín	2.13,292 min
2. Masia	2.13,293 min
3. Dalla Porta	2.13,313 min
4. Arenas	2.13,443 min
5. Di Giannantonio	2.13,574 min
6. Suzuki	2.13,819 min
7. Rodrigo	2.13,839 min
8. Bastianini	2.13,885 min
9. Bulega	2.13,899 min
10. Ramírez	2.13,940 min
11. Bezzecchi	2.13,962 min
12. Antonelli	2.14,009 min
13. Canet	2.14,035 min
14. Öttl	2.14,052 min
15. Norrodin	2.14,060 min
16. Masaki	2.14,140 min
17. Kornfeil	2.14,183 min
18. Arbolino	2.14,284 min
19. McPhee	2.14,311 min
20. Sasaki	2.14,370 min
21. Foggia	2.14,603 min
22. Lopez	2.14,946 min
23. Pérez	2.15,022 min
24. Atiratphuvapat	2.15,058 min
25. Migno	2.15,134 min
26. Toba	2.15,171 min
27. Binder	2.15,424 min
28. Booth-Amos	2.15,969 min
29. Nepa	2.16,098 min

Jorge Martín: Auch verletzt die Pole-Position tapfer erkämpft

Alles für die Katz

Es sah richtig gut aus für Philipp Öttl. Auch der stahlharte Jorge Martín war gerüstet, seinen Kampf mit Marco Bezzecchi fortzuführen. Doch dann mussten sie einpacken.

Von: Imre Paulovits

Besser hätte Philipp Öttl sein Wochenende gar nicht beginnen können: Schnellste Zeit im ersten Training! Wobei er den Zweiten, Arón Canet, gleich um sechs Zehntelsekunden hinter sich ließ. Auch am Samstagfrüh war er in den Top 3, und als es im Qualifying ernst wurde, lag er lange Zeit in der Spitzengruppe. Schließlich reichte es aber doch nur für den 14. Startplatz. „Eine

Runde zuvor war ich noch auf dem fünften Platz, und ich wollte noch einen drauflegen“, gab Öttl zu. „Aber in der Runde war einfach zu viel Verkehr, und so bin ich bis auf den 14. Platz zurückgefallen.“

Das war für Öttl aber noch nicht das Ende der Welt: „Im verregneten Warm-up habe ich mich richtig wohl auf meinem Motorrad gefühlt, und ich wäre wirklich gerne das Rennen gefahren. Dass es abgesagt wurde, ist für alle schlecht gewesen. Wir waren im Endeffekt für nichts in England. Und dabei hatte ich mich das ganze Wochenende richtig wohlgefühlt. Die Rennleitung wird aber wohl ihre Gründe gehabt haben. Jetzt schaue ich einfach nach Misano und versuche, den Schwung von hier auch dorthin mitzunehmen.“

Es war aber nicht nur Öttl, der den Ausfall des Rennens bedauerte, denn auch der WM-Kampf zwischen Marco Bezzecchi und Jorge Martín hatte wieder einen heißen Schlagabtausch versprochen. In der Quali konnte sich Martín erneut durchsetzen und fuhr seine 16. Pole-Position heraus. Doch Bezzecchi konterte schon im Warm-up und hängte den Rest des Feldes im Nassen um über eine halbe Sekunde ab. Entsprechend aufgekratzt war der Prüstel-Pilot.

Je länger die Wartezeit auf den Start wurde, desto mehr schlug sich Ungewissheit auf das Gemüt der Fahrer nieder, und Bezzecchis Enthusiasmus ging über in Enttäuschung. Doch der VR46-Academy-Schützling wusste von seinem Mentor Valentino Rossi, dass es hier wirklich um die Sicherheit der Fahrer ging. Letztendlich

waren alle froh, dass das körperliche Wohl und die Sicherheit der Fahrer an erster Stelle stehen.

Der „eiserne Jorge“

Schaut man sich das linke Handgelenk von Jorge Martín aus der Nähe an, wird einem erst klar, was dieser 20-jährige Ausnahmekönner durchmacht. Noch immer dick geschwollen und entzündet, muss er die Zähne zusammenbeißen, wenn er sich wieder aufs Motorrad setzt. „Was die Bewegung angeht, ist es gar nicht so schlecht, deshalb behindert es mich beim Fahren nur wenig“, gibt Martín zu. „Aber von den Schmerzen her hat sich seit dem Red Bull Ring eigentlich nicht viel verändert. Ich hoffe, dass es in dieser Hinsicht bis Misano besser wird.“

Umso mehr strahlte der Mallorquiner, als er es wieder schaffte, in seiner letzten Runde im Qualifying wieder alles zusammenzubringen und auf dem Weg zur Pole-Position Jaume Masia um nur eine Tausendstelsekunde hinter sich zu lassen. Aber dass es in zwei Wochen in Misano nicht leicht wird, ist dem Gresini-Piloten klar: Dort trainiert die VR46 Academy, Bezzecchi geht mit einem klaren Heimvorteil ins Rennen. ■



Philipp Öttl: Im Trockenen und im Nassen gleichermaßen schnell

Motorrad-WM

Silverstone wird untersucht

Die Absage der Rennen wird nicht ohne Folgen bleiben. Streckendirektor Stuart Pringle will eine unabhängige Untersuchung.

Die Neuasphaltierung, die für das Chaos am Wochenende gesorgt hat, war im Winter von der renommierten Firma Aggregate Industries durchgeführt worden, die in England

viele Autobahnen baut. Als Franco Uncini die Strecke im Februar abnahm, hatte er nur minimale Beanstandungen, die dann ausgebessert wurden. Doch bei Regen hatte Uncini die Strecke bis zum Grand Prix nicht besichtigen können. Natürlich wird nun eine weitere Abnahme folgen, sollte der GP 2019 wieder in Silverstone stattfinden.

Stuart Pringle, der Geschäftsführer von Silverstone, entschul-

digte sich öffentlich bei den Zuschauern und den Teams für die Misere. Er lässt nun eine unabhängige Untersuchung durchführen, die klären soll, warum die Drainage nicht funktioniert, und warum die Bodenwellen schlimmer geworden sind.

Eigentlich ist Silverstone ein Garantie- und Versicherungsfall. Bei der Komplexität und den Summen, um die es geht, könnte es sehr unschön werden. ■ IP



Stuart Pringle: Ernsthaftige Folgen

SUPERBIKE-WM Nachdem Álvaro Bautista keinen MotoGP-Platz mehr finden konnte, unterschrieb der 125er-Weltmeister von 2006 und 250er-Vizeweltmeister von 2008 einen Vertrag beim Ducati-Werksteam für die Superbike-WM 2019. Gleichzeitig verlängerte Ducati den Vertrag mit Chaz Davies um weitere zwei Jahre bis 2020. Damit steht Marco Melandri nach zwei Jahren mit den Bolognesern wieder ohne Motorrad da. „Wir mussten eine Entscheidung treffen, und die fiel zugunsten von Bautista aus“, so Ducati-Corse-Teammanager Paolo Ciabatti. Dass das Werk mit Chaz Davies einen weiteren Zweijahres-Vertrag unterschrieb, ehrt den zweifachen Vizeweltmeister. „Es bestätigt all die Arbeit, die wir zusammen gemacht haben“, freute sich der 31-jährige Walliser. Es wird ein sehr spannendes Jahr für das Werksteam. Nächstes Jahr wird die neue Vierzylinder eingesetzt, allerdings bildet deren Basis nicht die derzeit käufliche Panigale V4 S, denn die hat 1100 ccm. Das Homologationsmodell wird im November in Mailand vorgestellt und wird die gleichen Eckdaten haben wie das MotoGP-Motorrad.

CLASSIC TT Mit einem Sieg beim Classic Senior TT hat sich John McGuinness mit einem Paukenschlag zurückgemeldet. Der mit 23 TT-Siegen hinter Legende Joey Dunlop zweiterfolgreichste TT-Pilot aller Zeiten hatte sich nach seinem Unfall bei der North-West 200 zwei Jahre lang kuriert. Doch als er mit der Paton des Roger-Winfield-Teams wieder auf den Snaefell Mountain Circuit hinausfuhr, sah es aus, als wäre er nie weg gewesen. „Ich hätte nie gedacht, dass ich wieder auf dieses Podest steigen kann. Aber ich habe hart gearbeitet.“ Nun will McGuinness 2019 mit einer Norton zur TT und über 134 Meilen (215,6 km/h) Schnitt schaffen.

Superbike-WM

Rea gibt den Ton an

Jonathan Rea: Auch an der Algarve wieder über die anderen hinausgewachsen



mung hängt viel von den aktuellen Gripverhältnissen am Rennwochenende ab, deswegen werden wir uns erst dann damit auseinandersetzen.“

Nachdem Marco Melandri damit konfrontiert worden war, dass sein Ducati-Vertrag nicht verlängert wird, fuhr zunächst er die schnellste Zeit. Am zweiten Tag stellte Chaz Davies aber die Hackordnung im Team wieder her. „Ich wollte es nicht übertreiben, und wir haben auch keinen Qualifyer draufgemacht wie viele andere“, stellte Davies, dessen Schlüsselbein noch nicht ganz verheilt ist, klar. „Aber wir haben eine gute Richtung hinbekommen.“

Die Yamaha-Werkspiloten Alex Lowes und Michael van der Mark testeten neue Öhlins-Komponenten und belegten Platz 2 und 3. „Dazu haben wir eine gute Abstimmung für den neuen Pirelli-Vorderreifen gefunden“, so Lowes. ■

Zunächst war es Marco Melandri, der beim Superbike-WM-Test nach der langen Sommerpause das Tempo gemacht hatte. Doch am zweiten Tag war Jonathan Rea wieder vorn.

einiges an der Balance ausprobiert, und damit mehr Stabilität beim Einbiegen hinbekommen. Wir haben auch viele Reifen durchprobiert und sind vorzeitig fertig geworden. Die Feinabstim-



Alex Lowes: Nach Suzuka-Sieg auch in Portimão beflügelt

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Portimão (P), 21./22.08.2018, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.41,192	109
2. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1.42,140	126
3. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1.42,182	143
4. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	1.42,254	158
5. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	1.42,564	115
6. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	1.42,709	96
7. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	1.42,713	142
8. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	1.42,718	74
9. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	1.42,800	167
10. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	1.42,862	124
11. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	1.43,112	146
12. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	1.43,299	142
13. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	1.43,361	106
14. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	1.43,529	123
15. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	1.44,247	68
16. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	1.44,572	23
17. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	1.44,774	65

Von: Imre Paulovits

Es war heiß an der Algarve, aber die Superbike-WM-Piloten genossen es, nach mehr als sechs Wochen Pause endlich wieder im Rennleder schwitzen zu können. Ein prominenter Fahrer fehlte: Kawasaki-Werkspilot Tom Sykes hatte sich beim Training das vordere Außenband des Sprunggelenks gerissen und dabei auch noch eine Knochen-Absplinterung erlitten. Sogar seine Ärzte zu Hause als auch die in Spanien rieten ihm, den Test auszulassen und sich lieber für das Rennen in drei Wochen im ebenfalls portugiesischen Portimão auszukurieren.

Und so musste Jonathan Rea die Testarbeit bei Kawasaki alleine erledigen. Was der dreifache Weltmeister auch eindrucksvoll tat: Am zweiten Tag ließ Rea das gesamte Feld um fast eine Sekunde stehen. „Es war sehr heiß, aber wir haben es geschafft, zum Schluss nicht nur eine gute Rundenzeit, sondern auch eine sehr schnelle und gleichmäßige Pace hinzulegen“, freute sich der Kawasaki-Werkspilot, der seinem vierten Titel in Folge immer näher rückt. „Wir haben eine große Änderung vorgenommen, wir haben

Puffe vor Mackels und Mikhalchik. Entscheidet der Sieges-Hunger des Schleizers den Titelkampf?



IDM Superbike 1000

Puffe das Zünglein an der Waage

In der IDM Superbike bleiben Ilya Mikhalchik und Bastien Mackels ungeschlagen. Aber Julian Puffe könnte sich als das entscheidende Zünglein an der Titel-Waage erweisen.

Von: **Toni Börner**

Die Siege haben sich in der Lausitz zwar wieder Ilya Mikhalchik und Bastien Mackels geteilt, doch das Eis wird für die beiden an der Spitze dünner. Ausgerechnet Mikhalchiks Teamkollege Julian Puffe mischt sich mehr und mehr in den Kampf ein, will verhindern, dass sich die beiden alle Siege der Saison 2018 teilen. Und im ersten Rennen war der Schleizer fast dran. Am Ende verpasste er ihn um etwas mehr als eine halbe Sekunde. „Vor der langsamen Links hat mich Bastien ausgebremst“, so Puffe. „Eigentlich wollte ich sofort kontern, aber dann habe ich zwei, drei Fehler gemacht, bin auch etwas weit gegangen – und das konnte ich nicht mehr zufahren.“ Trotzdem war auch Rang 2 ein großer Erfolg für Puffe: Sein bestes Rennergebnis in der IDM Superbike.

Für Mackels war es hingegen eine Überraschung, dass er den

ersten Lauf für sich entscheiden konnte. „Der Lausitzring liegt mir nicht so“, sagte er. Und nach dem Qualifying hatte auch nicht viel darauf hingedeutet, dass Mikhalchik zu schlagen ist: Der hatte sich die Pole-Position um 0,6 Sekunden vor Mackels gesichert. Im Rennen aber sah es anders aus. „Ich wusste, dass der Lausitzring manchmal den ein oder anderen Reifen etwas stärker beanspruchen kann und habe daher abgewartet“, so Mackels. So wurde der Ukrainer an der Spitze langsamer, und Puffe und Mackels gingen vorbei. „Dann Julian noch zu überholen, war nicht leicht, denn er war das gesamte Rennen über brutal schnell“, lobte Mackels den Kontrahenten. Der ehrgeizige Mikhalchik verkrümelte sich nach dem Rennen auch schnell an seine Box – und mit den Mechanikern steckte man die Köpfe zusammen. Im Parc fermé war schon für alle ersichtlich gewesen, dass er mit einer stumpfen Hinterreifenwaffe zu kämpfen gehabt hatte. „Ich bin da noch Supersoft gefahren, mehr oder minder, weil der hatte das ganze Wochenende über funktioniert, aber im Rennen war das dann eine andere Geschichte“, verriet uns Mikhalchik nach dem zweiten Lauf, den er dann wieder souverän gewinnen konnte. „Es war

etwas kühler, und wir sind auf den SC1 gewechselt. Das hat dann besser geklappt. Jetzt bin ich absolut zufrieden.“

In beiden Lausitzring-Läufen sah der Österreicher Stefan Kerschbaumer als Vierter das Ziel. Der Rückstand des Yamaha-Piloten auf die Gesamtspitze in den Rennen schrumpft, seinen vierten Rang in der Meisterschaft hat er gefestigt. Am Lausitzring gab es derweil auch einige personelle Umbesetzungen, so haben sich die Wege von Honda und Jan Halbich getrennt, dafür pilotierte er die Kawasaki von Lucy Glöckner, die verletzungsbedingt aussetzen musste. Auf der ZX-10 holte er insgesamt 16 Punkte. Seine Honda im Holzhauer-Team hat

der Italiener Alex Polita übernommen. „Das Team ist der Hammer, und wir haben das Wochenende als Test gesehen“, sagte er. Polita hatte sich in beiden Rennen stark geschlagen, musste aber eben zwei Nuller hinnehmen. „Es gab gleich in beiden Läufen ein Problem mit einem Sensor“, verriet uns Teamchef Jens Holzhauer. „Aber das werden wir beheben, und das tut auch nichts zur Sache. Wir hatten dieses Wochenende keine Ziele, aber ich weiß ganz genau: Mit Alex werden wir noch richtig viel Spaß haben. Wir verstehen uns blind.“

Große Freude gab es am Ende von Lauf 2 bei Sarah Heide. Die Suzuki-Pilotin feierte ihren ersten Punkt in der Superbike-Klasse ■



BÖRNER

Halbich musste Honda verlassen, dafür kam Polita, Halbich fährt Kawasaki



Buchner (#47) vor Enderlein: In Lauf 1 ging es so aus

IDM Supersport 600

Es läuft für Enderlein

Nach Rang 2 in Lauf 1 ließ Max Enderlein seinen fünften Saisonsieg folgen. Sein Vorsprung ist auf 57 Punkte gewachsen.

Sieben von acht Rennen auf dem Podest beendet, davon fünf als Sieger: Max Enderlein kann sich in der IDM Supersport 600 derzeit nur selbst schlagen. Im ersten Rennen schlug ihn allerdings Marc Buchner im direkten Duell auf der Strecke, rutschte im zweiten früh in Führung liegend aus. Enderlein gewann und baute damit seinen Meisterschaftsvorsprung

auf über zwei volle Siege aus. Die Konkurrenz ist sich einfach nicht einig oder patzt, wie eben Buchner im zweiten Rennen.

Ex-WM-Pilot Kevin Wahr erlebte ein Wochenende zum Vergessen. Der zweifache Saison-Laufsieger holte in Klettwitz nur 15 Punkte und ist gar auf den vierten Gesamtrang abgerutscht. Mit den Plätzen 4 und 5 ist Daniel Rubin vorbeigezogen. Außerdem stand Dennis Lippert am Lausitzring erstmals auf dem Podest. Christian Stange holte bei seiner zweiten Teilnahme in diesem Jahr die Plätze 3 und 2 und eroberte Rang 10 der Meisterschaft. ■ TBÖ

NACHRICHTEN

SUPERSPORT 300 In der Lausitz waren zwar nur zehn Fahrer in der Nachwuchsklasse am Start, trotzdem verliefen beide Rennen äußerst spannend und vor allem knapp. Jan-Ole Jähmig siegte im ersten Rennen um 94 Tausendstelsekunden vor Toni Erhard, stürzte aber in Lauf 2. Dafür gewann dann Erhard um elf Tausendstel vor dem Niederländer Victor Steeman.

IDM SIDECAR Noch ist die finale Entscheidung zur Disqualifikation von Josef Sattler/Uwe Neubert in Zolder nicht gefallen. Und noch vor den Lausitzring-Rennen sagte Sattler: „Es wird schwer, die Punk-

te aufzuholen, Bennie ist einfach saustark gerade.“ Und als hätte er es gehört, fuhr der amtierende Meister Bennie Streuer mit seinem Copiloten Gerard Daalhuizen in der Lausitz den Doppelsieg ein. Sattler/Neubert holten je einen zweiten und einen dritten Platz, genau wie Andre Kretzer mit Björn Bosch.

IDM SUPERSTOCK 600 Stefan Ströhlein holte in der Lausitz den Doppelsieg. Im ersten Lauf siegte der Yamaha-Pilot vor Jan Schmidt und Marco Fetz. In Rennen 2 standen neben Ströhlein Moritz Jenkner und erneut Fetz mit auf dem Podest.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Lausitzring: 26.08.2018; 9. IDM-Lauf; 68,080 km über 16 Rdn.; 23 Fahrer gestartet, 21 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Bastien Mackels (B)	BMW	26.40,539
2. Julian Puffe (D)	BMW	+0,644 s
3. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	+4,688 s
4. Stefan Kerschbaumer (A)	Yamaha	+9,519 s
5. Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+11,509 s

Lausitzring: 26.08.2018; 10. IDM-Lauf; 68,080 km über 16 Rdn.; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	26.32,242
2. Bastien Mackels (B)	BMW	+4,809
3. Julian Puffe (D)	BMW	+7,915
4. Stefan Kerschbaumer (A)	Yamaha	+14,081
5. Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+15,156

IDM-STAND

1. Mikhailchik	224 Pkt.
2. Mackels	211
3. Puffe	150
4. Kerschbaumer	102
5. Schmitter	90
6. Halbich	89
7. Finsterbusch	75
8. Bijsterbosch	73
9. Kartheininger	70
10. Bos	52
11. Mohr	46
12. Brink	39
13. Lanzi	30
14. Neumann	30
15. Glöckner	28

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Lausitzring: 26.08.2018; 7. IDM-Lauf; 59,570 km über 14 Rdn.; 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Marc Buchner (D)	Yamaha	24.13,265
2. Max Enderlein (D)	Yamaha	+0,264
3. Christian Stange (D)	Yamaha	+6,597
4. Daniel Rubin (D)	Yamaha	+8, Kartheininger
5. Dennis Lippert (D)	Yamaha	+8,529

Lausitzring: 26.08.2018; 8. IDM-Lauf; 59,570 km über 14 Rdn.; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Max Enderlein (D)	Yamaha	24.12,003
2. Christian Stange (D)	Yamaha	+1,839
3. Dennis Lippert (D)	Yamaha	+5,852
4. Christoph Beinlich (D)	Yamaha	+8,784
5. Dominik Rubin (D)	Yamaha	+9,405

IDM-STAND

1. Enderlein	167 Pkt.
2. Buchner	110
3. Daniel Rubin	105
4. Wahr	103
5. Lippert	96
6. Dominik Rubin	79
7. Van der Valk	68
8. Beinlich	63
9. Kroeze	62
10. Stange	60
11. Noderer	39
12. De Winterre	39
13. Freyer	26
14. Vugrinec	25
15. Moutschka	20

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Lausitzring: 26.08.2018; 7. IDM-Lauf; 46,805 km über 11 Rdn.; 10 Fahrer gestartet, 9 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Jan-Ole Jähmig (D)	KTM	21.27,026
2. Toni Erhard (D)	KTM	+0,094
3. Dion Otten (NL)	Honda	+6,719
4. Victor Steeman (NL)	KTM	+8,285
5. Troy Beinlich (D)	Kawasaki	+40,110

Lausitzring: 26.08.2018; 8. IDM-Lauf; 46,805 km über 11 Rdn.; 10 Fahrer gestartet, 10 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Toni Erhard (D)	KTM	21.15,707
2. Victor Steeman (NL)	KTM	+0,011
3. Dion Otten (NL)	Honda	+13,503
4. Troy Beinlich (D)	Kawasaki	+21,358
5. Micky Winkler (D)	Yamaha	+44,723

IDM-STAND

1. Steeman	146 Pkt
2. Erhard	142
3. Otten	123
4. Jähmig	104
5. Kappler	74
6. Beinlich	66
7. Buis	63
8. Merkelbagh	55
9. Winkler	47
10. De Bruin	39
11. Mijwaart	36
12. Schmidt	36
13. Voermans	28
14. Bronckhorst	24
15. Molenaar	17

ERGEBNIS IDM SIDECAR

Lausitzring: 26.08.2018; 7. IDM-Lauf; 51,060 km über 12 Rdn.; 15 Teams gestartet, 15 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Streuer/Daalhuizen (NL/NL)	LCR-Suzuki	21.43,206
2. Kretzer/Bosch (D/D)	LCR-Suzuki	+12,048
3. Sattler/Neubert (D/D)	RSI-BMW	+15,759

Lausitzring: 26.08.2018; 8. IDM-Lauf; 51,060 km über 12 Rdn.; 14 Teams gestartet, 13 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Streuer/Daalhuizen (NL/NL)	LCR-Suzuki	21.36,499
2. Sattler/Neubert (D/D)	RSI-BMW	+6,846
3. Kretzer/Bosch (D/D)	LCR-Suzuki	+8,978
4. Zimmermann/Prudlik (D/D)	LCR-Suzuki	+42,261

IDM-STAND

1. Streuer/Daalhuizen	181 Pkt
2. Sattler/Neubert	151
3. Kretzer/Bosch	120
4. Roscher/Burkard	98
5. Nussbaum/Hirschi	89
6. Zimmermann/Prudlik	75
7. Schröder/Kartheininger	70
8. Smits/Verbrugge	68
9. Treasure/Gorlie	41
10. Talens/Clays	39



Auch Tim Gajser war in Bulgarien kein ernsthafter Gegner für MXGP-Leader Jeffrey Herlings (#84)

Attacke auf sicher

Jeffrey Herlings und Jorge Prado hießen die Sieger auch beim MXGP Bulgarien in Sevlievo. Rein rechnerisch geht der Titel nun sowohl in der MXGP-Klasse als auch in der MX2-Klasse an KTM.

Von: **Alex Hodgkinson**

Der Niederländer Herlings führt jetzt die MXGP-Klasse mit 73 Punkten Vorsprung vor Teamkollege Antonio Cairoli, während der 17-jährige Prado einen Vorsprung von 30 Punkten auf Pauls Jonass hat. Clement Desalle, dem Drittplatzierten in der Premiumklasse, fehlen schon 202 Punkte bei maximal 150 zu vergebenden Zählern, und Thomas Kjer Olsen, aktuell Dritter in der MX2-Klasse, kann nicht einmal mehr den WM-Zweiten Jonass einholen.

Die Oldschool-Strecke im Schatten des Balkan verlangte andere Talente als Rechnen von den Teilnehmern, aber nichts konnte Herlings aus der Ruhe bringen:

„Es ist wie beim Eiskunstlauf da draußen. Es sind schwierige Bedingungen für die Streckenmannschaft wegen des harten Bodens und der Hitze. Manche Stellen sind nass, andere Stellen trocken und staubig. Es verlangt volle Konzentration.“

Trotzdem konnte der Niederländer die Gegner degradieren. In der letzten Runde der Qualifikation fuhr er noch die schnellste Runde des Tages, drei Sekunden schneller als jeder andere: „Ich habe zurzeit einen guten Rhythmus und will nichts ändern. Ich hoffe trotzdem auf den Holeshoot. Wir sind fast am Ziel, und die Alleinfahrten geben mir eine gewisse Sicherheit. Ich habe schon zwei vermeintlich sichere WM-Titel im letzten Moment verloren. Ich will kein unnötiges Risiko eingehen.“

Cairoli mit Schmerzen

Tim Gajser konnte in der Startrunde der Qualifikation sowie im ersten WM-Lauf dem kommenden Weltmeister im Nacken sitzen, aber schon in der zweiten Runde sah man die Wirklichkeit. Herlings hielt sich zurück, bis er sein Grip-Limit gefunden hatte,

während Gajser gleich volles Risiko ging. Und trotzdem fehlte dem Slowenen eine Sekunde pro Runde auf Herlings.

Der neunfache Weltmeister Cairoli sieht langsam, aber sicher seine letzten Chancen in diesem Jahr schwinden: „Die Bänder im rechten Knie sind gedehnt und ich kann meinen Fuß in Rechtskurven nicht ausstrecken. Zum Glück ist die Streckenführung im Gegenuhrzeigersinn, aber ich fahre mit ständigen Schmerzen.“

Noch dazu stürzte der Italiener in der Startrunde des ersten Laufs und musste sich mit Platz

! Die Überlegenheit der beiden KTM-Doppelspitzen Herlings/Cairoli und Prado/Jonass ist so groß, dass schon vor den letzten drei GP-Rennen feststeht, dass beide Titel nach Österreich gehen werden.

8 abfinden. In Lauf 2 gewann er den Holeshoot-Award, aber Herlings benötigte nur wenige Kurven, um die Führung zu übernehmen, und Cairoli musste zum 18. Mal in diesem Jahr mit Platz 2 zufrieden sein.

Max Nagl war zwar nach Bulgarien geflogen, aber schon am Freitag hatte der einzige deutsche MXGP-Stammfahrer wenig Hoffnung: „Ich kann meine Finger trotz intensiver Therapie nicht biegen. Ich bin für das Team hier. Es ist ein tolles Team mit vollem Einsatz, und wir wollten hier Präsenz zeigen.“ Nach der Besichtigungsrunde musste Max aufgeben: „Es hat keinen Sinn und wäre zu gefährlich, weil ich nicht alles springen kann.“

Der Oberbayer hat noch keinen Deal für nächstes Jahr, aber TM-Rennchef Marco Ricciardi will ihn weiterhin verpflichten: „Wir wollen im nächsten Monat zusammensitzen und eine Fortführung besprechen.“ Max wird 2019 sogar TMs einziger GP-Werksfahrer sein. Ricciardi:

„Unsere 250er kann in die Top 5 der WM fahren, aber wir sehen keinen potenziellen Fahrer auf diesem Niveau, der frei ist. Wir



Klein, aber fein: Das MX2-Feld mit Covington (#64), Prado (#61), Olsen (#19), Jonass (#1), Lawrence (#96)



Fette Punkte: Tom Koch

werden uns wahrscheinlich nächstes Jahr mit unseren jungen Fahrern aus der EM250 in der MX2-Klasse konzentrieren und hoffen, dass sich einer mit WM-Tempo für 2020 entwickeln kann.“

Jeremy Seewer kam zweimal als Zehnter ins Ziel: „Das entspricht nicht den Ergebnissen, die ich erzielen will, aber ich bin nach den Anstrengungen beim Heim-GP mit so vielen Terminen abseits der Strecke völlig fertig.“

Für Prado war Bulgarien der fünfte MX2-GP-Sieg in Folge. Der Spanier war nicht der Schnellste, aber er allein konnte einen kühlen Kopf bewahren – und seine

Holeshotserie auf 23 von 30 Läufen in diesem Jahr verlängern!

In der Qualifikation war Thomas Covington der Schnellste und konnte sogar Prado zu einem seltenen Fahrfehler zwingen. Am Renntag war es der Amerikaner, der die Ruhe nicht behielt und Punkte liegen ließ.

Pauls Jonass musste zwingend seinem Teamkollegen Punkte abnehmen, um eine erfolgreiche Titelverteidigung zu absolvieren. Im ersten WM-Lauf holte der Lette den jungen Spanier tatsächlich ein und feierte seinen 14. Laufsieg der Saison. Doch schon in der zweiten Runde von Lauf 2

kam der entscheidende Moment, als Jonass zu Boden ging: „Das Vorderrad rutschte weg, der Kupplungshebel hing schief und ich hatte keine Hinterradbremse mehr. Mehr als Platz 3 war nicht mehr drin, aber die Hoffnung stirbt zuletzt. Ich gebe erst auf, wenn der WM-Titel mathematisch nicht mehr möglich ist.“

Tom Koch ganz stark

Immer mehr Spitzenfahrer in der MX2 fehlen verletzungsbedingt, zuletzt HRCs Calvin Vlaanderen, der in Sevlievo starke Prellungen am rechten Oberschenkel und an den Rippen erlitt, aber Henry

Jacobis Anlauf auf eine Verbesserung seines neunten WM-Rangs ging mächtig schief: „Im ersten Lauf ging die Hinterradbremse kaputt und im zweiten Lauf bin ich wie schon gestern über das Vorderrad gestürzt.“

Umso mehr freute sich Tom Koch über eine Beinahe-Verdoppelung seines WM-Punktekontos. Als 13. holte er schon in Lauf 1 acht Zähler und in Rennen 2 fuhr er als Achter ins Ziel.

Auch der Österreicher Michael Sandner, bislang nur als Nr. 23 der EMX250 im Gespräch, holte mit den Rängen 18 und 9 gleich 15 WM-Punkte. ■

MOTOCROSS-GP BULGARIEN / MXGP

Sevlievo (BG): 26. August, 17. WM-Lauf, Wetter: sonnig/33 Grad. 1. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 18 Runden à 1,680 km (= 30,240 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	35.25,270 min = 51,224 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 15,9425 s
3. Clement Desalle (F)	Kawasaki	18	+ 21,352 s
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 32,744 s
5. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 34,895 s
6. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	18	+ 36,747 s
7. Julien Lieber (B)	Kawasaki	18	+ 41,023 s
8. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 57,391 s
10. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 113,023 min
21. Valentin Guillod (CH)	KTM	17	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP BULGARIEN / MXGP

2. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 18 Runden à 1,680 km (= 30,240 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	35.21,881 min = 51,305 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 14,366 s
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 25,658 s
4. Clement Desalle (F)	Kawasaki	18	+ 34,633 s
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 44,829 s
6. Max Anstie (GB)	Husqvarna	18	+ 47,752 s
7. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 50,922 s
8. Tommy Searle (GB)	Kawasaki	18	+ 54,196 s
10. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 57,488 s
18. Valentin Guillod (CH)	KTM	17	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings (NL)	783 Punkte
2.	Antonio Cairoli (I)	710
3.	Clément Desalle (B)	581
4.	Tim Gajser (SLO)	549
5.	Romain Febvre (F)	544
6.	Gautier Paulin (F)	483
7.	Glen Coldenhoff (NL)	446
8.	Jeremy Seewer (CH)	393
13.	Max Nagl (D)	227
20.	Valentin Guillod (CH)	97

1.	KTM	847 Punkte
2.	Kawasaki	600
3.	Yamaha	592

MOTOCROSS-GP BULGARIEN / MX2

Sevlievo (GB): 26. August, 17. WM-Lauf, Wetter: sonnig/33 Grad. 1. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 17 Runden à 1,680 km (= 28,560 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	34.34,818 min = 49,554 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 5,471 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 11,590 s
4. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	+ 19,707 s
5. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	17	+ 23,308 s
6. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 27,786 s
7. Marshal Weltin (USA)	Kawasaki	17	+ 57,001 s
13. Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1,48,024 min
18. Michael Sandner (A)	KTM	16	+ 1 Runde
24. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	2	+ 15 Runden

MOTOCROSS-GP BULGARIEN / MX2

2. Lauf: 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 17 Runden à 1,6850 km (= 28,560 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	17	34.56,251 min = 49,048 km/h
2. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	17	+ 0,605 s
3. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+ 18,043 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 19,346 s
5. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 47,383 s
6. Anthony Rodriguez (VEN)	Yamaha	17	+ 57,950 s
7. Marshal Weltin (USA)	Kawasaki	17	+ 1,17,961 min
8. Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1,20,188 min
9. Michael Sandner (A)	KTM	17	+ 1,25,606 min
21. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	10	+ 7 Runden

WM-STAND MX2

1.	Jorge Prado (E)	739 Punkte
2.	Pauls Jonass (LV)	709
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	555
4.	Ben Watson (GB)	515
5.	Thomas Covington (USA)	480
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	462
7.	Jago Geerts (B)	346
8.	Michele Cervellin (I)	314
9.	Henry Jacobi (D)	278
28.	Tom Koch (D)	45

1.	KTM	823 Punkte
2.	Husqvarna	683
3.	Honda	586

Speedway-GP Gorzow

Drama in vier Anläufen

Der Slowake Vaculik landete in Gorzow einen Sensations-sieg. Aber Tai Woffinden büßte nur vier Punkte seines Vorsprungs ein.

Von: **Andreas Fahldiek**

Der Finallauf verlief dramatisch: Patrick Dudek hatte einen optimalen Start. Das sah Referee Krister Gardell anders und brach den Lauf ab. Beim Re-Run prallten Dudek und der favorisierte Lokalmatador Bartosz Zmarzlik aneinander. Dudek konnte seine Maschine nicht mehr kontrollieren und fuhr ungebremst in den Airfence. Nachdem Dudek im dritten Versuch einen eindeutigen Fehlstart hatte, wurde er verworfen.

Erst im vierten Anlauf konnte das Finale korrekt gestartet werden. Zmarzlik (Rot) hatte diesmal den besten Start und sah fast aus wie ein sicherer Sieger. Doch schon auf der Gegengeraden wurde Martin Vaculik (Gelb) immer schneller. Sein Setup war optimal, und er bekam immer mehr Grip. Es war erstaunlich, wie leicht der Slowake in Runde 2 außen an Zmarzlik vorbeiziehen konnte. Der WM-Führende, Tai Woffinden, setzte ganz auf Sicherheit.



Sensations-sieg: Martin Vaculik vor Woffinden (außen) und Zmarzlik

Ohne einen einzigen Laufsieg konnte er sich nur knapp vor Weltmeister Jason Doyle für die Semifinals qualifizieren. Der Brit büßte damit aber nur vier Punkte im Gesamtklassement ein. Fredrik Lindgren war eine Woche zuvor in Tarnow und zog sich eine Bänderverletzung der

rechten Hand zu. Der Schwede fuhr nur zwei Punkte und fiel auf Platz 4 der Gesamtwertung zurück. Ein heftiger Regenguss eineinhalb Stunden vor Rennbeginn setzte das 329-Meter-Oval unter Wasser. Dennoch konnte das Rennen mit nur 25-minütiger Verspätung gestartet werden. ■

SPEEDWAY-WM

Gorzow (PL), 25. August

1. Martin Vaculik (SK)	18 Punkte
2. Bartosz Zmarzlik (PL)	18
3. Tai Woffinden (GB)	12
4. Patryk Dudek (PL)	12
5. Artem Laguta (RUS)	13
6. Matej Zagar (SLO)	11
7. Greg Hancock (USA)	10
8. Maciej Janowski (PL)	9
9. Jason Doyle (AUS)	9
10. Szymon Wozniak (PL)	8

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 7 von 10 Läufen

1. Tai Woffinden	103 Punkte
2. Bartosz Zmarzlik	87
3. Maciej Janowski	79
4. Fredrik Lindgren (S)	76
5. Patryk Dudek	68
6. Greg Hancock	66
7. Artem Laguta	66
8. Emil Sayfutdinov (RUS)	65
9. Matej Zagar	61
10. Jason Doyle	53

US-Motocross Crawfordsville

„Ironman“ verteidigt Titel

Beim letzten US-Nationals-Rennen konnte Kawasaki-Frontman Eli Tomac seinen 2017er-Titel verteidigen. Ken Roczen verteidigte mit einem zweiten Tagesplatz seinen dritten Gesamtrang.

Von: **Thomas Schiffner**

Schlamm war der Begleiter des letzten Rennens der US-Outdoor-Meisterschaft, dem „Ironman“ in Crawfordsville. Titelverteidiger Eli Tomac ging mit 20 Punkten Vorsprung ins Rennen und fuhr im ersten Moto, obwohl einmal kurz am Boden, hinter Tagessieger Justin Barcia als Zweiter

ins Ziel. In Lauf 2 wurde es noch mal eng für Tomac: Er startete am Ende des Feldes, während KTM-Titelrivale auf Platz 4 lag. Doch Tomac kam auf Platz 9 nach vorn und wurde mit 16 Punkten Vorsprung auf den Franzosen Meister.



Titel verteidigt: Eli Tomac

Der Thüringer Ken Roczen konnte mit seinen Plätzen 3 und 2 den Yamaha-Mann Justin Barcia trotz dessen Doppelsieges um einen Punkt auf Distanz halten und diesen auf Schlussrang 3 verweisen. ■

US-MX-MEISTERSCHAFT

Endstand nach 12 Läufen

1. Eli Tomac (USA), Kawasaki	527 Punkte
2. Marvin Musquin (F), KTM	511
3. Ken Roczen (D), Honda	445
4. Justin Barcia (USA), Yamaha	444
5. Blake Baggett (USA), KTM	391
6. Phil Nicoletti (USA), Husqvarna	311
7. Benny Bloss (USA), KTM	298
8. Weston Peick (USA), Suzuki	291
9. Cooper Webb (USA), Yamaha	186
10. Kyle Cunningham (USA), Suzuki	169

NACHRICHTEN

GP-STARS FEHLEN BEIM MXON IN DEN USA

Mehrere prominente WM-Fahrer werden aus Kostengründen nicht am Nationencross in den USA teilnehmen. Tim Gajser, Pauls Jonass und Stefan Kjer Olsen bleiben zu Hause, weil die slowenische, lettische und dänische Föderationen nicht in der Lage sind, die hohen Transportkosten für die Maschinen zu zahlen. Die britische Föderation hat ihr geplantes Budget verdoppelt, um die Kosten zu decken, und Länder wie die Schweiz schaffen es nur mit Sponsoring.

STC-HEIMSIEG FÜR BERGHauptEN

Die Black Forest Eagles gewannen am Samstag ihr Heimrennen in Berghaupten im Speedway-Team-Cup (2. Liga) mit 45 Punkten vor Güstrow (36), Diedenbergen (21) und Landshut (11). Bester Fahrer war Berghauptens Max Dilger. Berghaupten hat mit dem Sieg punktgleich zu Tabellenführer Cloppenburg (8 Matchpunkte) aufgeschlossen. Dohren und Meißen haben je 5 Matchpunkte, aber ein Rennen weniger.

DEUTSCHLAND CHANCENLOS ZUR TEAM-WM

Das DMSB-Langbahn-WM-Team (achtfacher Weltmeister) fährt am Samstag mit dem letzten Aufgebot nach Morizes zum WM-Finale: Michael Härtel und jetzt auch David Pfeffer sind verletzt. Smolinski, Dilger, Riss, Katt, Diener und Hülshorst sagten dem Verband ab. In der Besetzung Jörg Tebbe, Lukas Fienhage, Danny Maaßen, Jens Bennecker wäre schon der vorletzte Platz ein Erfolg.

DOPPELSIEG FÜR SCHMIDT

Marc-Reiner Schmidt (Honda) gewann beide Läufe der Supermoto-Inter-DM in Cheb (CZ) und führt die Tabelle vor dem letzten Lauf in Schaafheim mit 200 Punkten vor Andre Plogmann (Suzuki, 182 Punkte) und Markus Volz (Husqvarna, 173) an. ■

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo

D'Onofrio Aalen, seit 1972 Alfa Romeo Service. www.autohaus-donofrio.de H

Bentley



Bentley Mulsanne Speed, Modell 2016, Bj. 2015, 43.000 km, 395 kW (537 PS), Leder, komplette Ausstattung, 185.000,- € (MwSt. awb.), Tel. 0841/9653-401, E-Mail: c.lochbronner@schubert-salzer.com

mehr: motor-klassik.de Nr. 45385

BMW



www.mariani.de

Klappenauspuff und Sound-Tuning vom Spezialisten. Für alle BMW V6 u. V8-Modelle! Tel. +49 (0) 5264 / 8601, info@mariani.de H

www.bmw-gebrauchtwagen.com H



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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Citroën



Citroën 2 CV, Bj. 1987, 65000 km, TÜV neu, TOP Zustand, 14.900,- €. Tel. 01520-2493547

Ferrari

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

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
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Jaguar

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

Lotus

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

Mercedes



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

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

VANSPO RTS.DE



sportsGRAVITY – ganz in schwarz „V 250 - HARTMANN VP Gravity“, EZ 06/2017, ca. 10600 km, tief - breit - einzigartig! Front-, Radlauf u. Heckschürzen-aufsätze, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 19 Zoll Alu-Radsatz VARA1 u.v.m. Edition mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6b, div. Interieur-Pakete, Allrad (4Matic), NAVI Comand, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m. zum Preis von 60.900,- € (MwSt. awb.)
Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45439



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45436

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

VANSPO RTS.DE



CITAN CP LINE! „CP LINE“ – HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 08/2016, ca. 5900 km, Aerodynamikpaket CP LINE (Front-, Seiten-, Heckspoiler), Sportfeder-satz, 19 Zoll Alu-Sportradsatz LUND mit Bereifung 225/35/19, Klima, Panoramadach, Navi, Rückfahrkamera, Dachreling u.v.m. 20.990,- € (MwSt. awb.)
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning,
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45438



www.mariani.de

mariani m700 Black-Series E63 AMG W212, Breitbau in Blech mit Vollausstattung, EZ 12/14, nur 37.000 km, 410 kW/557 PS (optional auf 515 kW/700 PS), Komplettumbau: Karosserie-Verbreiterung, Rad-Reifen (13Jx20 Zoll mit mit 325er Bereifung an HA), Fahrwerk, Sportauspuff, Chip-Tuning, Zustand neuwertig, 74.000,- € (MwSt. awb.) Tel. 05264 / 8601, mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rachsensornbach 11, 32689 Kalletal, info@mariani.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45454

Mini

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

Peugeot



205 CTI by DIMMA, EZ 4/1991, 24692 km,
80 kW (109 PS), grün, VB 17.920,- EUR.
Tel. 0171/3517739

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45376

Porsche

Wir rüsten nach:
PORSCHE Rückfahrkamera
nur original - mit
dynamischen
Leitlinien!

www.digitaletechnik.de

991 auch GT3/RS/R, Cayman auch GT4,
Cayenne, Boxster, Macan, Panamera
Vor-Ort-Service. Tel. 0700/22022011 H



991 GT3 Sonderlack *Signalgrün*,
09/2014, orig. 18.991 km, 1. Hand, deut.
Fahrz., € 135.000,-. Springbok Sportwa-
gen GmbH, Dannhornweg 2, 30916 Isern-
hagen, T. 05139/957666, www.springbok.de
H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45488

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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



Porsche Carrera 4S Cabriolet, EZ
03/2006, TÜV 08/19, Automatik, schwarz,
Vollleder schwarz, Scheckheft, unfallfrei,
Saisonkennz., komplette Historie beleg-
bar, 79.500 km, VB 52.900,- €. Tel.
0151/51077106

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

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



718 Cayman S, EZ 01/2018, 4.654 km,
257 kW (349 PS), Karminrot, Xenon, EUR
81.718,- (MwSt. awb.) Porsche Zentrum
Garmisch-Partenkirchen, Heitz Sportwa-
gen GmbH, An der Zugspitze 5, 82491
Grainau, Tel. +49 8821 9319-90
www.porsche-garmisch.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45354

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



2006 Porsche Carrera GT, 2. Hand,
12.619 km orig./neuwertig! Cargold-Col-
lection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosen-
heim, 08036-7006, www.cargold.com H

Renn/Rallye

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

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

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

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

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

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

www.Rennsportshop.com

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE
BRATKE

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

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Suzuki

D'Onofrio Aalen, Suzuki seit 1986 Verkauf
& Service. www.autohaus-donofrio.de H

Tesla

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

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

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiecezrek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
 Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
 VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Tim Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden, zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Carmen Brix, cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 15 22
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Unnerstall
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-
 ten zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
 Versand Deutschland: 125,00 €
 (Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Studenten erhalten gegen Vorlage einer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
 gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
 inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €
 Abonentenservice Deutschland:
 Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
 Telefax +49 (0)711 182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de
 © 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

Nicht zu früh jubeln

Zum F1 Grand Prix von Belgien
 MSa 37/2018

Wenn ich mir anschau, wie bei Ferrari nach dem Sieg in Spa schon gejubelt wurde, da konnte man fast auf die Idee kommen, die hätten schon jetzt die Meisterschaft gewonnen. Ich erinnere aber noch einmal an die Pleitenserie am Ende der Vorsaison (Stichwort: Singapur-Crash). Herr Arrivabene sollte seine Mannen weiter anspornen, bei der Weiterentwicklung nicht vom Gas zu gehen. Mercedes wird bestimmt noch einmal mit aller Macht zurückschlagen. Die haben immer einen guten Endspurt. Auch wenn Ferrari jetzt überlegen scheint, kann sich Vettel keine Ausrutscher mehr erlauben. Man stelle sich nur vor, der Unfall in Hockenheim wäre nicht passiert. Dann könnten die Tifosi jetzt bestimmt deutlich ruhiger schlafen.

Marco Berenz,
 per E-Mail

Sat.1 mit seichter Unterhaltung

DTM-Übertragungen
 MSa 35/2018

Welcher Teufel hat die Verantwortlichen der DTM geritten, als sie die Übertragungsrechte an Sat.1 vergeben haben. Hier wird das ganze „Drumherum“ und Nebensächliches hochstilisiert und das eigentlich Wichtige bleibt auf der Strecke. Wie kann es ja anders sein bei diesem Reportersteam. Ganz zu schweigen von den vielen unseriösen Werbeeinblendungen. Ich habe mir angewöhnt, erst zur Einführungsrunde einzuschalten, den Ton auszumachen und bei der Werbung ab-

BILD DER WOCHE



Die holländischen Fans nebelten Verstappen vor dem Start in Spa komplett ein

zuschalten. Ich bin der Meinung, dieser Sender sollte sein Augenmerk weiter auf die seichte Unterhaltung und auf amerikanische Schrottfilme legen.

Albert Geitl,
 D-85276 Pfaffenhofen

Neue Generation medial verwöhnt

Zum Leserbrief zur F1-Action
 MSa 35/2018

Ich kann Frau Papke nur recht geben: Wie war es denn früher auf der Nordschleife? Im günstigsten Fall sah man damals alle Autos nur 15-mal, mit jeweils acht bis neun Minuten Abstand. 1975 mit den vielen Reifenschäden entsprechend weniger. Wir waren medial eben noch nicht so „verwöhnt“ wie die heutige Generation. Man kann diese Epochen nur schwer vergleichen, dafür hat sich doch zu viel verändert, vor allem die Einstellung des Publikums, wel-

che sich durch Internet & Co. vollkommen gewandelt hat.

Alfred Bläsen,
 D-51107 Köln

Motorsport von morgen?

Zur Formel E
 MSa 35/2018

Zur Formel E gibt's von meiner Seite nicht viel zu sagen. Ich gönne ihnen den Erfolg von ganzem Herzen, vielleicht ist es in der Tat der Motorsport von morgen und ich freue mich, wenn viele Leute hingehen, um sich das anzuschauen ... aber ich tu's nicht.

Jörg Weber,
 E-08004 Barcelona

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 1. September VLN 6: 41. RCM DMV Grenzlandrennen, Nürburgring
- 2. September 14. Adenauer ADAC Automobilsalon
- 7./8. September ADAC Niedersachsen Rallye

Weitere Infos im Internet: www.dskeve.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 29. August		
09.30	Porsche Supercup, Spa (Wh.)	Eurosport 2
Donnerstag, 30. August		
10.00	Rallye-EM, Barum Rally Zlín (Zus.)	Eurosport 1
12.15	Formel 1 Spa, Rennen (Wh.)	ORF Sport+
22.30	Rallye-WM, Deutschland (Zus.)	motorsport.tv
Freitag, 31. August		
14.55	Formel 1 Monza, 2. Freies Training LIVE	N-TV/ORF 1
17.30	IndyCar Series, Gateway (Zus.)	Sport 1 US
18.30	Supercars Australien, The Bend (Wh.)	motorsport.tv
Samstag, 01. September		
14.00	Formel 1 Monza, 3. Freies Training (Zus.)	RTL
14.30	BGTS Hungaroring, 1. Rennen LIVE	motorsport.tv
14.45	Formel 1 Monza, Qualifying LIVE	RTL
ca. 14.50	Formel 1 Monza, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF 2
18.20	Formel 1 Monza, Qualifying (Zus.)	N-TV
18.35	Formel 2 Monza, Hauptrennen (Aufz.)	Sport 1+
20.00	NASCAR Truck Series, Mosport (Zus.)	Motorvision TV
Sonntag, 02. September		
10.50	Formel 2 Monza, Sprintrennen LIVE	Sport 1+
12.00	Porsche Supercup, Monza LIVE	Eurosport 2
13.10	Truck-EM, Nürburgring (Zus.)	Motorvision TV
14.00	Rallycross-WM, Lohéac LIVE	Sport 1+
14.15	Formel 1 Monza, Vorber. & Rennen LIVE	RTL
ca. 14.35	Formel 1 Monza, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1/SRF 2
17.15	BGTS Hungaroring, 2. Rennen LIVE	motorsport.tv
17.45	Goodwood Festival of Speed 2018 (Zus.)	Motorvision TV
18.20	Formel 1 Monza, Rennen (Zus.)	N-TV
20.30	IndyCar Series, Portland LIVE	Sport 1 US
23.00	Rallycross-WM, Lohéac (Zus.)	Sport 1
23.30	NASCAR Cup Series, Darlington LIVE	Motorvision TV
Montag, 03. September		
10.00	Blancpain GT Sprint, Hungaroring (Zus.)	Eurosport 1
Dienstag, 04. September		
23.00	Formel-3-EM, Misano (Zus.)	ORF Sport+

Motorrad

Samstag, 01. September		
11.55	ADAC MX Masters, Teutschenthal (Zus.)	Sport 1+
21.50	IoM TT 2018, 2. Sidecar-Rennen (Zus.)	Motorvision TV
Sonntag, 02. September		
11.00	MX2-WM Afyon, 1. Lauf LIVE	msp.tv/ES 2
12.00	MXGP-WM Afyon, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
12.10	ADAC MX Masters, Mölln (Zus.)	Motorvision TV
13.30	MXGP-WM Afyon, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2
14.00	MX2-WM Afyon, 2. Lauf LIVE	msp.tv/ES 2
15.00	MXGP-WM Afyon, 2. Lauf LIVE	msp.tv/ES 2
Dienstag, 03. September		
10.30/13.00	Motocross-WM Afyon, die Rennen (Wh.)	Eurosport 1

Internet/Livestream

Samstag, 01. September		
08.15	VLN, 6. Lauf, Training & Rennen LIVE	www.vln.de
ca. 14.30	BGTS Hungaroring, 1. Rennen LIVE	www.blancpaingtseries.com
Sonntag, 02. September		
ca. 15.15	BGTS Hungaroring, 2. Rennen LIVE	www.blancpaingtseries.com
14.00	Rallycross-WM, Lohéac LIVE	www.fiaworldrallycross.com

Vorschau



Formel 1 GP Italien: Kann Ferrari auch beim Heimspiel in Monza triumphieren?



VLN, 6. Lauf: Das 41. RCM DMV Grenzlandrennen steht auf dem Programm

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

30.08.-02.09.	Cross Country Rally, Baja Polen	PL
31.08./01.09.	Rallye-ÖM (ÖRM), Wechselland	A
31.08./01.09.	Rallye-SM (SRM), Tessin	CH
01.09.	VLN Langstrecke Nürburgring, 6. Lauf	D
01./02.09.	Blancpain GT Sprint, Hungaroring	H
01./02.09.	Truck-EM, Most	CZ
02.09.	Formel 1, Monza (+ F2/GP3/Supercup)	PL
02.09.	Rallycross-WM, Lohéac	F
02.09.	IndyCar Series, Portland/Oregon	USA
02.09.	NASCAR Cup, Darlington/South Carolina	USA

Motorrad

18.-31.08.	Classic TT Isle of Man	GBM
25.-31.08.	Rallye-WM, Tucumán	RA
01.09.	Langbahn-Team-WM, Morizes	F
01.09.	Speedway-U21-WM, Daugavpils	LV
01.09.	Speedway-Paar-EM-Finale, Brovst	DK
01./02.09.	Enduro-WM, Edolo	I
01./02.09.	Trial-WM, Silsden	GB
02.09.	Motocross-WM, Afyon	TR

**sport
auto**

ALLES WAS SCHNELL MACHT!

**DER SPORT AUTO
SUPERTEST
UWE ALZEN**
KOLUMNIST UND MARKENBOTSCHAFTER

**MOTORSPORT
TEST&TECHNIK
VERGLEICHSTEST**

**24H RENNEN
NÜRBURGRING
HIGH PERFORMANCE DAYS
HOCKENHEIMRING**

**DAS AKTUELLE
HEFT JETZT
IM HANDEL**



**LE MANS
SUPERSPORTWAGEN
TOURENWAGEN
NORDSCHLEIFE
SPORTLICHE KOMPAKTWAGEN
FAHRDYNAMIK
VLN LANGSTRECKENMEISTERSCHAFT**



sport auto als App für iOS, Android und Windows Phone

WWW.SPORTAUTO.DE