

Aboservice, 7038 Stuttgart, Postvertriebsbüro: Entgelt bez. ZV 0914

MOTORSPORT aktuell

NR. 43 / 11. OKTOBER 2017

Hamilton siegt beim GP Japan

War's das für Vettel?



TCR International Series
Hyundai: Erster Sieg beim Debüt

Sportwagen-WM
Peugeot: Nein zu LMP1-Einstieg

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



Rallye-WM Spanien: Meeke-Sieg
Titelvorentscheidung für Sébastien Ogier



Interview: KTM-Rennchef Pit Beirer
Beirer über die steile Formkurve bei KTM



IMSA-Serie: Finale in Road Atlanta
BMW holt Sieg beim letzten M6-Einsatz

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Ferrari schlägt sich in Japan wieder selbst **S. 4**
- Formel 1** Umfassende Statistik zum Rennen in Suzuka **S. 6**
- Formel 1** Fahrermisere bei Toro Rosso und in der Formel 1 **S. 8**
- Formel 1** GP Japan: Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 10**
- Formel 2** Ferrari-Junior Leclerc fährt vorzeitig den Titel ein **S. 11**
- Formelsport** Neuigkeiten aus der Formel 1, Formel-E-Tests **S. 12**
- Sportwagen** Nissan dominiert beim Petit Le Mans **S. 14**
- Sportwagen** BMW verabschiedet den M6 mit Sieg **S. 16**
- Sportwagen** Land gewinnt in der VLN, weitere Hintergründe **S. 18**
- Rallye-WM** Meeke gewinnt, Ende von Neuilles Hoffnung **S. 20**
- Rallyesport** WRC2 Spanien und weitere Hintergründe **S. 24**
- Rallyesport** Junior-WM, ERC-Finale und Kommentar **S. 26**
- Tourenwagen** Hyundai feiert Sieg beim TCR-Einstand **S. 28**
- Tourenwagen** Fulin sichert sich seinen dritten ETCC-Titel **S. 29**
- Tourenwagen** 1000 km Bathurst und weitere Neuigkeiten **S. 30**

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit KTM-Rennsportdirektor Beirer **S. 32**
- Motorrad-WM** Suzuki-Probleme, Erinnerungen und mehr **S. 34**
- Motorrad-WM** Neuigkeiten aus der WM, Vorschau Japan **S. 36**
- Straßensport** Moto3-Junior-WM und weitere Hintergründe **S. 38**
- Offroad** US-Supercross, Speedway-Bundesliga und mehr **S. 40**
- Offroad** Flattrack-Finale, Speedway Team Cup und News **S. 42**

Leserservice:

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



8 Platz zu vergeben: Wie besetzt Toro Rosso die Cockpits für den GP USA?



28 Schock für die Konkurrenz: Hyundai slegt beim Debütrennen in der TCR



11 Neuer Champion: Charles Leclerc machte in Jerez den Formel-2-Titel klar



16 IMSA-Serie: Nissan-DPI siegt beim Finale in Road Atlanta



41 Drift-Experten unter sich: Speedway Grand Prix im polnischen Toruń

KEIN ALLRAD IN DER FORMEL 1

Die Formel 1 sucht nach dem passenden Reglement für die Zeit ab 2021. FIA, Rechteinhaber, Teams und Motorenhersteller beraten. Ein Ergebnis gibt es schon: Einem Allradantrieb erteilt man aus drei Gründen eine Absage.

Seite 12

SAISONFINALE DER ETCC

Vier Fahrer hatten vor dem Finale noch Titelchancen, und das Wetter brachte zusätzliche Spannung. Petr Fulin behält die Nerven: Er sicherte sich in seinem Heimatland Tschechien seinen dritten Meistertitel in der ETCC.

Seite 29

SUZUKI MUSS UMBAUEN

Es läuft nicht bei Suzuki. Nach einem guten Jahr 2016 fährt man in dieser Saison der Konkurrenz von Honda, Ducati und Yamaha weit hinterher. Pilot Andrea Iannone fehlt das Vertrauen. Das Team rüstet technisch auf.

Seite 34

LAT

SCHROEER

Ferrari schlägt sich

Lewis Hamilton ist dem Titel einen großen Schritt näher gekommen. Von der Pole-Position ließ der Brite in Suzuka nichts anbrennen. Red Bull war nah dran, konnte den Mercedes aber nicht attackieren. Für Sebastian Vettel war schon nach vier Runden Schluss.

Von: **Tobias Grüner**

Wo lag das Problem bei Vettel?

Die Ferrari-Mechaniker erlebten in der Startaufstellung von Suzuka ein Déjà-vu. Wie schon sieben Tage zuvor in Sepang mussten sie schon wieder die Motorhaube unplanmäßig öffnen. Dieses Mal am Auto von Sebastian Vettel. Der Heppenheimer hatte bereits direkt beim Verlassen der Box über Motoraussetzer geklagt. Auf den ersten Proberunden kam der V6-Turbo ordentlich ins Stottern. Das Aggregat lief nur noch auf fünf Zylindern.

Nach Analyse der Daten hatten die Ingenieure sofort die Zündkerzen im Verdacht. Eine Möglichkeit, das defekte Bauteil in letzter Minute noch zu tauschen, gab es nicht, was übrigens nicht am Reglement lag. Unter der Aufsicht eines FIA-Inspektors hätten die Mechaniker die Reparatur vornehmen können. Doch die Hightech-Kerzen liegen so weit unten im Motor versteckt, dass sie nur mit einem massiven Aufwand gewechselt werden können. Bei Ferrari muss dazu sogar die Airbox abgenommen werden. Deshalb wurde Vettel ohne die notwendige Service-Aktion auf den Weg geschickt.

„Wir haben versucht zu retten, was nicht mehr zu retten war“, erklärte der machtlose Pilot frustriert. „Nach dem Start habe ich das System neu gestartet und alle möglichen Einstellungen probiert. Das hat aber leider auch nicht funktioniert.“ Nach vier Runden wurde Vettel zur Aufgabe gezwungen. Er kann nur hoffen, dass der Motor durch die Zündfehler kei-

nen Schaden genommen hat. Wie in Malaysia, wo eine Carbon-Röhre zwischen Turbo und Motor Risse aufwies, war auch dieses Mal ein Zuliefererteil für den Ausfall verantwortlich. Die Zündkerzen kommen vom japanischen Spezialisten NGK, der seinen Sitz nur 60 Kilometer entfernt von Suzuka in Nagoya hat. Was keiner wusste: Auch bei Mercedes gab es am Rennsonntag Ärger mit den Zündkerzen. Am Auto von Lewis Hamilton wurde unter der Aufsicht von FIA-Technikinspektor Jo Bauer in der Früh eine Kerze ausgewechselt.

Warum war Red Bull nicht siegfähig?

Nach dem Triumph von Sepang hatte sich Red Bull für Suzuka viel ausgemalt. Doch bis zum zweiten Stint im Rennen konnten Max Verstappen und Daniel Ricciardo nichts gegen Hamilton ausrichten. Der Grund für die Enttäuschung lag in der falschen Einschätzung der Strecke. Schon im Training merkten die Ingenieure, dass die Motorleistung auf dem einzigartigen Achter-Layout mehr zählt als erwartet.

„Was früher eine Kurve war, ging nun plötzlich mit Vollgas“, klagte Teamchef Christian Horner. Helmut Marko ergänzte: „Die Fliehkräfte in den schnellen Kurven bremsen das Auto ab. Wir kommen danach nicht mehr auf den alten Speed, die anderen mit ihrer Power schon.“ Alleine in der Passage von der Spoon-Kurve zur Schikane verlor Red Bull eine halbe Sekunde. Der Top-Speed des RB13 wurde direkt vor der 130R-Kurve gemessen, die Konkurrenten von Ferrari und Mercedes erzielten ihre Bestwerte erst kurz vor der Schikane.

Bei Verstappen bildeten sich im Rennen dazu noch Blasen am linken Vorderreifen – und das auf beiden Sätzen – weshalb der Holländer sein Tempo zügeln musste. „Wir haben bei Lance Stroll gesehen, wie gefährlich die Situation war. Beim Williams hat der Plattfuß am Ende zum Ausfall geführt. Wir waren am Kommandostand deshalb in den letzten Runden extrem besorgt“, verriet Horner. Es



War's das schon mit dem Titel? Das Pech von Sebastian Vettel soll die perfekte Leistung von Lewis Hamilton nicht schmälern



Die Ferrari-Mechaniker probierten noch zu retten, was nicht mehr zu retten war

h wieder selbst



Nach Baku, Montreal und Spa gab es erneut Streit bei Force India. Pérez durfte Ocon nicht attackieren

gab noch einen weiteren Grund, warum Verstappen früh an Boden verlor. „In der ersten VSC-Phase hat Max anderthalb Sekunden verloren, weil Lewis cleverer gefahren ist“, tadelte Marko.

Hat Mercedes die Krise überwunden?

Mercedes dominierte das Qualifying wie in der ersten Saisonhälfte. Einige im Silber-Lager meldeten da schon das Ende der Mini-Krise. „Wir haben am Setup gearbeitet, damit die Reifen mehr Grip produzieren“, erklärte Toto Wolff. „Aber Suzuka ist vom Layout, dem Asphalt und den Bedingungen ganz anders.“ Trotzdem schien der Eingriff zu wirken. Hamilton sicherte sich eine halbe Sekunde vor Vettel die Pole-Position.

Im Rennen sah es zunächst ebenfalls gut aus – trotz der deutlich gestiegenen Temperaturen. Auf den Supersoft-Reifen konnte Hamilton einen kleinen Vorsprung auf seine Verfolger herausfahren. Doch auf der härteren Soft-Mischung im zweiten Stint war das Kräfteverhältnis plötzlich umgekehrt. Verstappen schloss auf Hamilton auf und machte ordentlich Druck.

„Unser Auto ist immer noch eine launische Diva“, schüttelte Wolff mit dem Kopf. „Die heißen Temperaturen haben uns definitiv geschadet. Trotzdem hatten wir mit den Supersoft-Reifen das schnellste Auto im Feld. Wir müssen nun verstehen, warum das so ist. Wir konnten wieder vom Pech und den Problemen bei Ferrari profitieren. Aber auf die Schultern klopfen dürfen wir uns deshalb nicht.“

War die Bottas-Taktik unfair?

Nach den ersten Boxenstopps von Hamilton und Verstappen lief das Duo in Runde 25 plötzlich auf Valtteri Bottas auf, der mit der härteren Mischung gestartet war und seinen Wechsel noch hinauszögerte. „Da haben wir etwas spät reagiert. Die Situation hat uns mehr geschadet als Red

Bull“, analysierte Wolff nach dem Rennen. Hamiltons Vorsprung von zwei Sekunden halbierte sich innerhalb von drei Runden, weil er in der verwirbelten Luft keinen Grip fand.

Als die Mercedes-Strategen das Problem erkannten, kam der Befehl an Bottas, den Teamkollegen vorbeizulassen. Der Finne ließ sich als Bremsklotz vor Verstappen fallen. Bis Bottas in Runde 30 zur Box abbog, betrug der Rückstand von Verstappen auf Hamilton schon dreieinhalb Sekunden. Einige Fans sahen die Aktion als unfairen Strategie-Trick an.

Doch selbst Red-Bull-Teamchef Horner wollte das Einbremsen nicht überbewerten: „Sie haben Bottas strategisch genutzt. Der Mercedes war auf der Geraden nur schwer zu überholen. Aber man kann ihnen keinen Vorwurf machen. Das ist ein Teamsport. Wir hätten in einem vergleichbaren Fall wohl ähnlich gehandelt.“

Warum waren Pérez und Grosjean sauer?

Bei Force India und HaasF1 gab es nach dem Rennen jeweils einen glücklichen und einen frustrierten Fahrer. Der Grund dafür waren Stallregiebefehle an Sergio Pérez und Romain Grosjean. Die Teams befanden sich in einer vergleichbaren Situation. Beide fuhren mit beiden Autos jeweils direkt hintereinander in den Punkten. Der schlechter platzierte Fahrer schien schneller zu können als sein Vordermann. Doch um keinen Crash zu riskieren, froren die Strategen die Reihenfolge ein.

„Wir brauchen die Punkte unbedingt. Da konnten wir nichts riskieren“, entschuldigte sich Haas-Teamchef Günther Steiner bei Grosjean. Die Force-India-Verantwortlichen wissen genau, wie sich das anfühlt. Die Kollision in Spa war allen noch gut im Gedächtnis. „Trotzdem hat Checo bestimmt 20-mal nachgefragt, ob er angreifen darf“, grinste Sportdirektor Otmar Szafnauer. „Wir haben ihnen außerdem gesagt, dass sie die Reifen schonen sollen, um bei einem späten Safety Car nicht angreifbar zu sein.“ ■

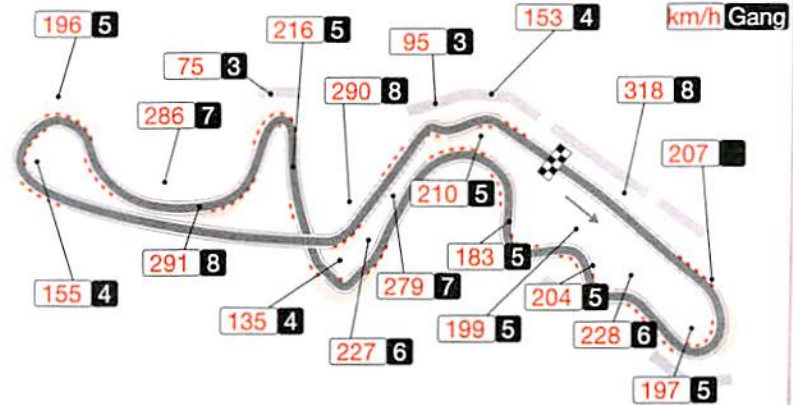
WILHELM

XPB

GP JAPAN: 16. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,807 km**
 Runden: **53**
 Distanz: **307,471 km**
 Zuschauer: **68 000**
 Wetter: **26 Grad**
 Topspeed Qualifikation: **313,6 km/h** (Räikkönen)
 Topspeed Rennen: **316,0 km/h** (Räikkönen)
 Gangwechsel/Runde: **38**
 Volllastanteil: **75%** (1220 m = 16,0 s)
 Benzinverbrauch/Runde: **2,67 Liter**
 Führungswechsel: **3**



STARTAUFGSTELLUNG

1. Lewis Hamilton, GB	44	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen	Boxenstopps	Schnellste Runde
Mercedes, 1.37,319 min		1. Hamilton	53/48 ²⁾	1:27.31,194 min = 210,789 km/h	ss/s	1 (22,724 s)	1.33,780 min
2. Sebastian Vettel, D	5	2. Verstappen	53	+ 1,211 s	ss/s	1 (22,620 s)	1.33,730 min
Ferrari, 1.37,791 min		3. Ricciardo	53/3	+ 9,679 s	ss/s	1 (23,796 s)	1.33,694 min
3. Daniel Ricciardo, AUS	3	4. Bottas	53/2	+ 10,550 s	s/ss	1 (22,876 s)	1.33,144 min
Red Bull-Renault, 1.38,306 min		5. Räikkönen	53	+ 32,622 s	s/ss	1 (23,699 s)	1.33,175 min
4. Max Verstappen, NL	33	6. Ocon	53	+ 1.07,788 min	ss/s	1 (24,078 s)	1.34,843 min
Red Bull-Renault, 1.38,332 min		7. Pérez	53	+ 1.11,424 min	ss/s	1 (23,634 s)	1.34,744 min
5. Esteban Ocon, F	31	8. Magnussen	53	+ 1.28,953 min	ss/s	1 (23,065 s)	1.35,338 min
Force India-Mercedes, 1.29,111 min		9. Grosjean	53	+ 1.29,883 min	ss/s	1 (22,781 s)	1.35,347 min
6. Valtteri Bottas, FIN ¹⁾	77	10. Massa	52	-	ss/s	1 (22,956 s)	1.35,943 min
Mercedes, 1.27,651 min		11. Alonso	52	-	ss/s	1 (24,636 s)	1.35,111 min
7. Sergio Pérez, MEX	11	12. Palmer	52	-	s/ss	1 25,618 s)	1.34,095 min
Force India-Mercedes, 1.29,260 min		13. Gasly	52	-	ss/s/ss	2 (47,757 s)	1.34,533 min
8. Felipe Massa, BR	19	14. Vandoorne	52	-	ss/s/ss	2 (48,829 s)	1.33,724 min
Williams-Mercedes, 1.29,480 min		15. Wehrlein	51	-	s/ss/s/s	3 (1.14,294 min)	1.36,430 min
9. Stoffel Vandoorne, B	2	16. Stroll	45	Unfall (P 14)	ss/s/ss	-	1.34,548 min
McLaren-Honda, 1.29,778 min		17. Hülkenberg	40	DRS-Flügel (P 11)	s/ss	-	1.35,883 min
10. Kimi Räikkönen, FIN ¹⁾	7	18. Ericsson	7	Unfall (P 14)	s	-	1.38,596 min
Ferrari, 1.28,498 min		19. Vettel	4	Zündkerze (P 15)	ss	-	2.06,457 min
11. Nico Hülkenberg, D	27	20. Sainz	0	Unfall (P 16)	s	-	-
Renault, 1.29,879 min							

FAHRER-WM

12. Kevin Magnussen, DK	20	1. Hamilton	8*	306 Punkte
Haas FI-Ferrari, 1.29,972 min		2. Vettel	4	247 Punkte
13. Romain Grosjean, F	8	3. Bottas	2	234 Punkte
Haas FI-Ferrari, 1.30,849 min		4. Ricciardo	1	192 Punkte
14. Pierre Gasly, F	10	5. Räikkönen		148 Punkte
Toro Rosso-Renault, 1.31,317 min		6. Verstappen	1	111 Punkte
15. Lance Stroll, CDN	18	7. Pérez		82 Punkte
Williams-Mercedes, 1.31,409 min		8. Ocon		65 Punkte
16. Marcus Ericsson, S	9	9. Sainz		48 Punkte
Sauber-Ferrari, 1.31,597 min		10. Hülkenberg		34 Punkte
17. Pascal Wehrlein, D	94	11. Massa		34 Punkte
Sauber-Ferrari, 1.31,885 min		12. Stroll		32 Punkte
18. Jolyon Palmer, GB ²⁾	30	13. Grosjean		28 Punkte
Renault, 1.30,022 min		14. Magnussen		15 Punkte
19. Carlos Sainz, E ²⁾	55	15. Vandoorne		13 Punkte
Toro Rosso-Renault, 1.30,413 min		16. Alonso		10 Punkte
20. Fernando Alonso, E ³⁾	14	17. Palmer		8 Punkte
McLaren-Honda, 1.30,687 min		18. Wehrlein		5 Punkte
		19. Kvyat		4 Punkte

*Anzahl Siege

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

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	11:5
Vettel – Räikkönen	11:5
Ricciardo – Verstappen	5:11
Alonso – Vandoorne	11:4
Vandoorne – Button	1:0
Massa – Stroll	12:3
Stroll – Di Resta	1:0
Pérez – Ocon	11:5
Sainz – Kvyat	8:6
Sainz – Gasly	1:1
Grosjean – Magnussen	10:6
Hülkenberg – Palmer	15:1
Ericsson – Wehrlein	5:9
Ericsson – Giovinazzi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	10*	540 Punkte
2. Ferrari	4	395 Punkte
3. Red Bull-Renault	2	303 Punkte
4. Force India-Mercedes		147 Punkte
5. Williams-Mercedes		66 Punkte
6. Toro Rosso-Renault		52 Punkte
7. Haas FI-Ferrari		43 Punkte
8. Renault		42 Punkte
9. McLaren-Honda		23 Punkte
10. Sauber-Ferrari		5 Punkte



Video:
Die Diskussion nach dem Rennen

GP JAPAN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:29,166 min	23
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,211 s	29
3. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0,375 s	27
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,472 s	22
5. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,985 s	30
6. Max Verstappen	Red Bull	+1,596 s	26
7. Esteban Ocon	Force India	+1,733 s	22
8. Nico Hülkenberg	Renault	+1,808 s	24
9. Romain Grosjean	Haas FI	+1,866 s	22
10. Stoffel Vandoorne	McLaren	+2,036 s	24
11. Kevin Magnussen	Haas FI	+2,050 s	15
12. Fernando Alonso	McLaren	+2,069 s	19
13. Sergio Pérez	Force India	+2,364 s	23
14. Lance Stroll	Williams	+2,436 s	22
15. Jolyon Palmer	Renault	+2,591 s	22
16. Felipe Massa	Williams	+2,746 s	20
17. Carlos Sainz	Toro Rosso	+3,086 s	14
18. Pierre Gasly	Toro Rosso	+3,335 s	18
19. Pascal Wehrlein	Sauber	+3,731 s	29
20. Marcus Ericsson	Sauber	+4,231 s	28

GP JAPAN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:48,719 min	4
2. Esteban Ocon	Force India	+0,799 s	3
3. Sergio Pérez	Force India	+2,626 s	3
4. Felipe Massa	Williams	+3,427 s	3
5. Lance Stroll	Williams	+3,624 s	4
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	-	1
7. Nico Hülkenberg	Renault	-	1
8. Jolyon Palmer	Renault	-	1
9. Marcus Ericsson	Sauber	-	3
10. Sebastian Vettel	Ferrari	-	1
11. Fernando Alonso	McLaren	-	2
12. Pascal Wehrlein	Sauber	-	2
13. Carlos Sainz	Toro Rosso	-	1
14. Stoffel Vandoorne	McLaren	-	1
15. Valtteri Bottas	Mercedes	-	0
16. Max Verstappen	Red Bull	-	0
17. Daniel Ricciardo	Red Bull	-	0
18. Romain Grosjean	Haas FI	-	0
19. Kevin Magnussen	Haas FI	-	0
20. Pierre Gasly	Toro Rosso	-	0

FAHRERNOTEN

 **10/10** @ 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1


 **07/10** @ 7,44
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

 **10/10** @ 8,19
Max Verstappen
Red Bull Racing

 **09/10** @ 8,06
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing

 **08/10** @ 8,31
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari


 **06/10** @ 7,13
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari

 **08/10** @ 7,56
Sergio Pérez
Force India

 **09/10** @ 6,81
Esteban Ocon
Force India

 **07/10** @ 6,87
Felipe Massa
Williams F1

 **04/10** @ 6,00
Lance Stroll
Williams F1

 **08/10** @ 8,07
Fernando Alonso
McLaren F1

 **07/10** @ 6,19
Stoffel Vandoorne
McLaren F1

 **01/10** @ 6,50
Carlos Sainz
Scuderia Toro Rosso

 **06/10** @ 6,00
Pierre Gasly
Scuderia Toro Rosso

 **07/10** @ 6,38
Romain Grosjean
Haas F1 Team

 **08/10** @ 5,88
Kevin Magnussen
Haas F1 Team

 **06/10** @ 7,19
Nico Hülkenberg
Renault F1

 **06/10** @ 5,06
Jolyon Palmer
Renault F1

 **03/10** @ 5,13
Marcus Ericsson
Sauber F1 Team

 **05/10** @ 6,36
Pascal Wehrlein
Sauber F1 Team

GP JAPAN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1:29,055 min	9
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,014 s	19
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,324 s	23
4. Max Verstappen	Red Bull	+0,855 s	15
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0,963 s	13
6. Esteban Ocon	Force India	+1,054 s	12
7. Nico Hülkenberg	Renault	+1,260 s	19
8. Fernando Alonso	McLaren	+1,369 s	13
9. Sergio Pérez	Force India	+1,508 s	12
10. Jolyon Palmer	Renault	+1,709 s	22
11. Felipe Massa	Williams	+1,709 s	21
12. Stoffel Vandoorne	McLaren	+1,715 s	18
13. Carlos Sainz	Toro Rosso	+1,744 s	23
14. Kevin Magnussen	Haas FI	+1,927 s	12
15. Lance Stroll	Williams	+1,956 s	20
16. Pierre Gasly	Toro Rosso	+2,298 s	25
17. Romain Grosjean	Haas FI	+2,404 s	13
18. Marcus Ericsson	Sauber	+3,524 s	22
19. Pascal Wehrlein	Sauber	+3,643 s	21
20. Kimi Räikkönen	Ferrari	+4,907 s	12

STATISTIK DES WOCHENENDES

56

Punkte hat Sebastian Vettel bei den drei Asien-Rennen auf Lewis Hamilton verloren. Singapur, Malaysia und Japan brachten ihm und Ferrari kein Glück. Mit 59 Zählern Rückstand ist seine Lage praktisch aussichtslos. Hamilton kann in Austin schon Weltmeister werden, wenn er 16 Punkte auf Vettel gutmacht. Das ginge mit einem Sieg und einem sechsten Platz von Vettel. Oder Hamilton wird Zweiter und Vettel Neunter. Man kann aber auch so rechnen: Selbst wenn Vettel alle vier verbleibenden Renne gewänne, wäre die Aufgabe für Hamilton lösbar. Er müsste dann einfach nur 41 Zähler bis zum Saisonende sammeln. „Wir denken von Rennen zu Rennen“, erklärte Mercedes-Teamchef Toto Wolff. „Man muss in der Formel 1 immer damit rechnen, dass etwas Unerwartetes passiert.“



WILHELM
Lewis Hamilton hat nach Suzuka schon eine Hand am Titel

ZITAT DES RENNENS

»VON GANZ HINTEN WOLLTE ICH VOLLES RISIKO GEHEN. DANN HABE ICH AUF DER DRECKIGEN AUSSENSPUR DAS AUTO VERLOREN. MEIN LETZTES RENNEN MIT TORO ROSSO HATTE ICH MIR NATÜRLICH ANDERS VORGESTELLT.«

Carlos Sainz



Personal gesucht

Toro Rosso muss in Austin zwei Fahrer ersetzen. Das gestaltet sich als schwierige Aufgabe – weil es kaum F1-taugliche Piloten gibt.

Von: **Michael Schmidt**

Die ersten vier Positionen in der Konstruktors-WM stehen fest. Platz 5 ist heiß umkämpft: Williams (66 Punkte), Toro Rosso (52), Haas F1 (43), Renault (42) und McLaren (23) bewerben sich um die Führung im Mittelfeld. Die Renault-Teamchefs haben ihrem Präsidenten Carlos Ghosn den 5. Platz versprochen. Jetzt droht das Ziel durch die Finger zu rutschen.

Da schreckt Renault auch vor Fahrer-Rochaden nicht zurück. Nico Hülkenberg hat 34 der 42 Punkte geholt. Mit nur einem Piloten ist der Marschplan nicht zu schaffen. Deshalb forderte

Renault im Zuge des Motorentauschs von Toro Rosso und McLaren Carlos Sainz als Entschädigung. Toro Rosso bat um eine Vorwarnung von 10 Tagen. Renault musste aber zuerst ein anderes Problem lösen: Jolyon Palmer wollte sein Cockpit nicht räumen. Der Engländer hat einen kugelsicheren Vertrag, war an einer Abfindung nicht interessiert und drohte mit juristischen Schritten. Deshalb wurde der Tausch auf 2018 verschoben.

Zeitgleich setzte Toro Rosso Daniil Kvyat wegen enttäuschender Leistungen auf die Strafbank und ersetzt ihn durch Pierre

Gasly. Vier Stunden nach der Qualifikation in Suzuka kündigte Palmer aus heiterem Himmel seinen letzten GP-Einsatz an. Renault meldete umgehend Sainz als Ersatz. Der Druck war zu groß geworden. Man hat in den letzten vier Rennen nur ein Mal gepunktet. Irgendwann merkte auch Palmer, dass man sich besser trennt, wenn man nicht mehr geliebt wird. Renault half mit einem Millionenbetrag nach.

Ersatz vom Ersatz

Toro Rosso meldete vorschnell die Fahrerpaarung Kvyat/Gasly für den GP USA in 14 Tagen.

Nur einen Tag später machte Red Bulls B-Team einen Rückzieher. „Unser neuer Motorenpartner Honda wünscht sich, dass Gasly für sie in der Super Formula am gleichen Wochenende um den Titel fährt. Diesen Wunsch können wir ihnen schlecht absprechen“, erklärt Motorsportchef Helmut Marko.

Toro Rosso hat eigentlich das gleiche Ziel wie Renault, doch Red Bulls Juniorteam ist ein Spielball höherer Kräfte. Teamchef Franz Tost muss akzeptieren, wenn man ihm Honda-Motoren aufs Auge drückt oder alle paar Rennen die Fahrer auswechselt. Doch wer er-

setzt nun den Ersatz vom Ersatz? Es gibt kaum Formel-1-taugliche Fahrer auf dem Markt. Deshalb wurden tausend Namen gehandelt, von Indy-500-Sieger Takuma Sato bis Robert Kubica, von Sébastien Buemi bis Renault-Ersatzmann Sergey Sirotkin, von den Ferrari-Junioren Charles Leclerc und Antonio Giovinazzi bis Williams-Aushilfsmann Paul di Resta. „Zerbrecht euch nicht die Köpfe“, winkte Marko ab. „Bis Dienstag wissen wir, wer in Austin fährt.“ Das ist nach Redaktionsschluss.

Das Dilemma von Toro Rosso ist auch ein Problem der Formel 1: Es gibt zu wenig Fahrer mit einer Superlizenz, mit Erfahrung in den 2017er Autos oder mit Simulator-Kenntnissen. Red Bull hat aus den eigenen Reihen keine Alternativen. Die besten Junioren fahren in anderen Programmen. Charles Leclerc bei Ferrari, Lando Norris bei McLaren, George Russell bei Mercedes. Red Bulls Hoffnungsträger ist das Meister-Trio der Kart-EM. „Das dauert noch, bis die Formel-1-Reife haben“, lächelt Marko gequält.

Teurer Formel-1-Aufstieg

Für eine Superlizenz braucht ein Fahrer 300 Kilometer in einem relevanten Formel-1-Auto der Jahre 2014, 2015, 2016 oder 2017 und 40 Punkte, die er in Nachwuchsserien sammeln kann. Das gilt zwar für viele Piloten, doch die fahren zumeist in der WEC oder der IndyCar-Serie. Wer ein Freitagstraining fahren will, muss ebenfalls diese 300 Kilometer Fahrpraxis und neuerdings mindestens sechs Formel-2-Rennen nachweisen. Marko schimpft auf das System: „Der Marsch durch die Pyramide kostet zu viel Geld. Für eine Kart-Saison werden bereits 250 000 Euro ausgegeben, für ein Jahr Formel 2 sind es 1,7 Millionen. Da bleiben viele Talente hängen und am Ende nur noch die Söhne reicher Eltern übrig.“

Es gibt auch viel zu wenig Testfahrten, bei denen sich junge Piloten an die Königsklasse gewöhnen könnten. Die sind zum Großteil für die Stammfahrer reserviert. Pirelli wünscht sich für die Reifenentwicklung ebenfalls Piloten mit einer Superlizenz. Der italienische Reifenhersteller will ein aussagekräftiges Feedback aus dem Cockpit, ein Testtag geht ordentlich ins Geld. Sauber-Teammanager Beat Zehnder rechnet vor: „Ein Tag in einem alten Formel-1-Auto kostet 250 000, ein Tag in einem aktuel-



Ausfall zum Abschied: Sainz wechselt zu Renault



Der neue Mann: Pierre Gasly fährt auch 2018 Toro Rosso



Abgang mit Verspätung: Jolyon Palmer hat eingesehen, dass er bei Renault nicht mehr willkommen war

! Um die Superlizenz für die Formel 1 zu bekommen, muss ein Fahrer 40 Punkte sammeln. In einer einzigen Saison geht das ab 2018 nur noch mit dem Titel in der IndyCar-Serie oder der Formel 2.

len 400 000 Euro.“ Es war schon bezeichnend, dass Williams in Ungarn TV-Experte Paul di Resta wiederbelebte, um den Platz des erkrankten Felipe Massa zu füllen. Und dass Robert Kubica plötzlich wieder ein begehrter Mann ist. Sein neuer Manager Nico Rosberg rät aber von einem Einmal-Einsatz im Toro Rosso ab: „Wenn du ohne Test in einem neuen Auto ins kalte Wasser geworfen wirst, kannst du nur verlieren. Da verfolgen wir lieber die Williams-Spur.“

Wie schwierig es ist, als Neuling zu bestehen, zeigt Stoffel Vandoorne. Der Belgier wurde als Verstappen-ähnliches Talent ge-

feiert. Es dauerte aber bis zur Sommerpause, bis er auf die Füße kam. In Malaysia schlug er zum ersten Mal Alonso. „Stoffel war einfach besser als ich“, lobte der Spanier den Teamkollegen.

Boullier verteidigt die lange Anlaufzeit: „Diese Autos sind extrem schnell und kompliziert. Reifen- und Motormanagement sind eine Kunst. Das lernst du nicht in der Formel 2. Stoffel hat nicht länger gebraucht als Verstappen oder Sainz. Dort fiel es nur nicht so auf, weil sie bei Toro Rosso gegeneinander gefahren sind. Vandoorne musste sich mit Alonso vergleichen.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

BUTTON IN DER SUPER-GT?

Jenson Button will wieder Rennen fahren. Der Weltmeister von 2009 kam als McLaren-Botschafter nach Suzuka. An einem Sitz in der Formel 1 hat der Engländer kein Interesse mehr. „Le Mans ist momentan auch nicht attraktiv, und in die Formel E bringt mich nicht einmal eine gute Gage.“ Was bleibt dann noch? „Vielleicht fahre ich in Japan GT-Rennen.“

GASLY 2018 BEI TORO ROSSO

Wer fährt 2018 für Toro Rosso? Laut Helmut Marko ist Pierre Gasly gesetzt. Der zweite Fahrer muss von außen kommen, wenn Red Bull Daniil Kvyat auf die Straße setzt. Es gibt im Red-Bull-Fahrerpool keinen Piloten, der Formel-1-Reife hätte. Ein Honda-Fahrer wird es nicht sein. Rennleiter Yusuke Hasegawa bestätigt: „Wir haben kein Mitspracherecht bei den Fahrern.“ Auch Pascal Wehrlein stehe laut Marko nicht auf der Liste.

TORTENSCHLACHT BEI HAAS

Kevin Magnussen feierte am Donnerstag seinen 25. Geburts-

tag im Fahrerlager von Suzuka. Das Team servierte ihm eine Torte aus Erdbeer-Sahne. Die ersten Stücke wurden noch gegessen. Dann begann die Tortenschlacht. Teamkollege Romain Grosjean seifte das Geburtstagskind ein.



Erdbeertorte für Magnussen

RÜGE FÜR HAMILTON

FIA-Rennleiter Charlie Whiting musste beim Fahrerbriefing in Suzuka zwei Fragen beantworten. Darf man wie Sebastian Vettel in Malaysia sein Auto abstellen und das Lenkrad mitnehmen? Man darf, aber nur wenn es nach der Zielflagge passiert. Es ist erlaubt,

weil manche Veranstalter nach dem Rennen die Strecke für die Fans öffnen. Zweite Frage: Darf man wie Lewis Hamilton in der Auslaufrunde die Gurte lösen? Der Brite zeigt sich den Fans gerne aus dem Cockpit gereckt. Man darf nicht. Lockern ja, lösen nicht. Sonst könnte ein Unfall wie der von Vettel böse Folgen haben.

PR-AKTION ABGESAGT

Fernando Alonso hatte am Dienstag vor dem Japan Grand Prix eine PR-Aktion für seine Fashion-Marke Kimoa geplant. Auf der berühmten „Shibuya Crossing“ in Tokio, wo die Zebrastreifen diagonal über eine Kreuzung gehen, wollte er mit einigen Fans eine La-Ola-Welle starten. „Wir hatten alles vorbereitet. Auf den Dächern rundherum waren Kameras postiert, doch 20 Minuten vor Beginn der Aktion kam die Polizei und hat gesagt, dass wir nur einen Versuch haben und nur ein Foto machen können. Wir haben dann alles umgestellt. Doch eine Viertelstunde später kam die Polizei erneut. Es waren mittlerweile zu viele Menschen unterwegs. Aus

Sicherheitsgründen mussten wir die ganze Sache dann absagen.“

MALAYSIA-QUAL FÜR PÉREZ

Sergio Pérez litt wegen einer Lebensmittelvergiftung Höllenqualen beim GP Malaysia. „Am Donnerstag war es so schlimm, dass ich mir nicht vorstellen konnte, das Wochenende zu überstehen. Zu meinem Glück musste ich am Freitag wegen des Regens nicht viel fahren. Und im Rennen war ich die meiste Zeit ziemlich einsam unterwegs. Das hat mir geholfen. Das Schlimmste war nicht einmal der Magen. Ich fühlte mich einfach nur schlapp.“



Pérez wieder gesund in Suzuka

KOMMENTAR

Dieser Transfer könnte für die FIA zum Stolperstein werden. Ihr Technik-Direktor Marcin Budkowski hat gekündigt und wird künftig bei Renault arbeiten. Im Moment verhandeln beide Parteien, wann Budkowski mit der Arbeit beginnen kann. Nach Schweizer Arbeitsrecht am 1. Januar 2018. Man wird sich wahrscheinlich auf den 1. April einigen. Aber eigentlich ist es völlig egal, wann der 40-jährige Pole mit französischem Pass seine Arbeit aufnimmt. Auch die von den anderen Teams geforderte Sperre von einem Jahr würde nichts nutzen. Budkowski kann seinem künftigen Arbeitgeber jederzeit verraten, was er weiß. Dazu muss er nicht offiziell angestellt sein. Budkowski kennt jedes aktuelle Formel-1-Auto im Detail, weiß über die geheimen Entwicklungen Bescheid, die man von außen nicht



Renault-Teamchef Abiteboul (Mitte) versucht die Personalie kleinzureden

sieht, und er hat bereits viele Windkanalmodelle der 2018er-Autos gesehen. Als ehemaliger Aerodynamiker von McLaren kann er das, was er weiß, auch interpretieren und verstehen. Renault-Sportchef Cyril Abiteboul erntete von der Konkurrenz ein spöttisches Lächeln, als er zu erklären versuchte, dass

Budkowskis Wissen nur begrenzt Einfluss auf die Konstruktion des neuen Autos haben werde, das ohnehin schon teilweise im Bau sei. Wie wichtig Renault die Verpflichtung war, zeigt Budkowskis neue Position. Er ist Abitebouls rechte Hand und steht über den Technikdirektoren Bob Bell, Nick Chester und Rob White. Ein biss-

chen viel für einen, der vorher „nur“ Aerodynamiker war. James Allison und Mattia Binotto, die Technikchefs von Mercedes und Ferrari, bezeichnen die Situation als „unangenehm“. Sie bedürfe weiterer Gespräche mit der FIA, weil sie einen Vertrauensbruch darstellt. Welches Team will jetzt noch seine Technik-Entwicklungen beim Weltverband prüfen lassen? Es gibt nur eine Lösung: Die Teams müssen sich in Zukunft verpflichten, keine Mitarbeiter der FIA-Exekutive anzustellen. Im Fall Budkowski wird das nichts mehr nutzen. Da ist der Schaden bereits angerichtet.



Michael Schmidt Redakteur

War die Budkowski-Verpflichtung clever oder unfair? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Charles Leclerc holt sich den Titel

Es war eine Frage der Zeit, jetzt ist es gewiss: Charles Leclerc ist der erste Meister der neuen Formel 2. In Jerez siegte der wohl baldige Formel-1-Fahrer im Hauptrennen. Der Sprint am Sonntag ging an den Russen Artem Markelov.

Von: **Andreas Haupt**

Die Zahlen sprechen für Charles Leclerc. In acht von zehn Fällen war der Monegasche der schnellste Mann im Qualifying. Eigentlich sogar

F2 SPANIEN (JEREZ) R1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Charles Leclerc	1:01.31,999 h
2. Oliver Rowland	+ 0,230 s
3. Antonio Fuoco	+0,917 s
4. Nicholas Latifi	+1,236 s
5. Artem Markelov	+2,685 s
6. Jordan King	+6,744 s
7. Luca Ghiotto	+8,017 s
8. Alex Palou	+8,262 s
9. Nabil Jeffri	+14,483 s
10. Sergio Sette Camara	+16,226 s

F2 SPANIEN R2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Artem Markelov	43.01,086 min
2. Nicholas Latifi	+11,840 s
3. Oliver Rowland	+13,286 s
4. Luca Ghiotto	+14,691 s
5. Antonio Fuoco	+16,497 s
6. Nyck de Vries	+20,201 s
7. Charles Leclerc	+20,510 s
8. Alex Palou	+25,027 s
9. Alexander Albon	+25,6103 s
10. Norman Nato	+30,411 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Leclerc	249
2. Rowland	189
3. Markelov	177
4. Ghiotto	164
5. Latifi	156
6. Matsushita	115
7. De Vries	102
8. Fuoco	98
9. Nato	91
10. Albon	66

neunmal. In Budapest wurde ihm die Zeit gestrichen. Leclerc gewann fünf der bisher zehn Hauptrennen in dieser Saison: Barcelona, Baku, Spielberg, Silverstone und Jerez. Außerdem gewann er das Sprintrennen in Bahrain. Kurzum: Ferraris Nachwuchshoffnung ist der verdiente Meister der neu aufgelegten Formel 2 und der Nachfolger von Pierre Gasly, der im Vorjahr den Titel in der Nachwuchsklasse gewonnen hatte, die damals noch GP2 hieß. „Es fühlt sich unglaublich an. Ich widme diesen Titel meinem verstorbenen Vater“, sagte Leclerc.

Er triumphierte im Stil eines Champions. Der 19-Jährige gewann das Samstagsrennen auf dem Circuito de Jerez von der Pole-Position aus. Zunächst sah alles nach einem einfachen Sieg aus. Leclerc setzte sich spielerisch auf den weichen Reifen vom Verfolgerfeld ab. Zwischenzeitlich betrug sein Vorsprung mehr als elf Sekunden. Die Führung gab der Prema-Pilot nur zwischen Runde 12 und 21 ab,

nachdem er von Soft- auf Medium-Reifen gewechselt hatte. In der Schlussphase musste Leclerc allerdings zittern. Ein spätes Safety Car dampfte seinen Vorteil ein. Santino Ferrucci und Nobuharu Matsushita waren kollidiert und der US-Amerikaner in der Auslaufzone gestrandet. Mit abgewetzten Reifen erwehrte sich der neue Meister seiner Verfolger in den letzten drei Runden. Leclerc kreuzte den Zielstrich um 0,230 Sekunden vor Rivale Oliver Rowland und um 0,917 Sekunden vor Antonio Fuoco. Den Italiener brachte eine alternative Strategie mit der umgekehrten Reifenfolge – Medium, Soft – vom 15. Startplatz bis auf das Podest.

Das zweite Rennen begann mit einer Verzögerung von rund 15 Minuten. Grund: Ein Defekt stoppte das Safety Car. Newcomer und Lokalmatador Alex Palou zeigte keine Nervenschwäche und führte das Feld über 22 Runden an. Dann hatte Artem Markelov genug gesehen. Erst schnappte sich der Russe Nicho-

! Wieder holte Leclerc die Pole. Wieder bestimmte er die Geschwindigkeit im Hauptrennen. Auch ein spätes Safety Car konnte ihn auf dem Weg zum Titel nicht mehr stoppen.

las Latifi am Ende der Zielgeraden. Fünf Kurven später bremste er Palou auf der Innenseite der sechsten Kurve aus. Markelov profitierte von DRS und seinem besseren Reifenmanagement. Danach war der Mann von Russian Time nicht mehr zu halten. Er holte seinen vierten Saisonserfolg. Vor Latifi und Rowland. Leclerc hingegen versuchte sich mit einer anderen Strategie. Im Gegensatz zu Sieger Markelov wechselte der Meister gegen Rennmitte die Reifen. Was zunächst nach einer erfolgreichen Taktik aussah. Doch gegen Rennende halfen selbst die weichen Reifen nicht mehr. Leclerc belegte den siebten Rang. In neun Tagen sitzt er schon wieder im Rennauto. Dann im Sauber C36 im ersten Freien Training zum GP USA. ■



Sechs Siege, acht Poles: Schon am vorletzten Wochenende der Formel 2 sicherte sich Charles Leclerc den Titel

Formel 1

Allradantrieb gestorben

Auch der zweite Versuch, ab 2021 einen Allradantrieb in der Formel 1 zu erlauben, ist fehlgeschlagen. Das Gewicht und der Entwicklungsaufwand lassen die neuen Formel-1-Chefs und die FIA davor zurückschrecken.

Von: **Michael Schmidt**

Seit März verhandeln die FIA, die neuen Rechteinhaber, die Teams und die Motorenhersteller um den Antrieb der Zukunft. Bis Ende des Jahres muss das Konzept stehen, das ab dem Jahr 2021 die Königsklasse in eine neue Ära führen soll. Das Thema Allradantrieb stand bereits ganz am Anfang auf der Agenda. Mercedes plädierte für ein zweites KERS an der Vor-

derachse. Der Vorschlag fand allerdings keine Mehrheit. Auch im zweiten Anlauf nicht.

Die FIA und die neuen Besitzer der Formel 1 mit Ross Brawn an der Spitze schrecken aus drei Gründen vor vier angetriebenen Rädern zurück. Erstens das Gewicht. Die Autos sind mit 728 Kilogramm heute schon viel zu schwer. Ein Allradantrieb würde noch einmal 15 bis 20 Kilogramm draufpacken. Zweitens fürchten die Regelmacher einen weiteren Entwicklungswettlauf in einem neuen Bereich. Als Folge müsste auch die Reifenentwicklung neu gestartet werden. Das ginge gegen das erklärte Ziel von Liberty Media, Kosten einzusparen. Drittens verspricht ein KERS an der Vorderachse nicht genug Extraleistung, um den Gewichtsanstieg auszugleichen.

Deshalb kommt die MGU-H wieder ins Spiel. Mercedes und Renault wollen die Elektroma-

schine im Auspufftrakt behalten. Weil sie den Anschein zukunftsgerichteter Technologie erweckt. Und man braucht sie, um genug elektrische Leistung zu generieren. Die Motoren sollen über 1000 PS mobilisieren. Das Problem der MGU-H ist ihre Komplexität. Im Sinne der Vereinfachung

schwebt der FIA Einheitstechnik bei Turbolader und Elektromaschine vor. Bis Ende 2017 will Liberty Media auch seine Budget-Deckelung vorstellen. Das geht am Anfang nur mit Aufpassern in jedem Team. So nimmt man den Teams die Angst, dass betrogen wird. ■



Auch im zweiten Anlauf fand das Thema Allradantrieb keine Mehrheit

Formel 1

Williams sucht Geld

Williams sucht Fahrer und Geld, aber nicht unbedingt Fahrer mit Geld. Der Rennstall aus Grove braucht 2018 eine starke Saison, um neue Sponsoren anzulocken.

Von: **Michael Schmidt**

Williams lässt sich mit der Fahrersuche Zeit. Im Oktober sollen zwei Testfahrten in Silverstone und auf dem Hungaroring mit dem 2014er-Auto stattfinden, bei denen sich die Ingenieure ein Bild von Robert Kubica und Paul di Resta machen wollen. Die beiden Veteranen sind die heißesten Kandidaten für das zweite Cockpit neben Lance Stroll. „Es gibt aber auch noch andere“, beteuert Technikchef Paddy Lowe. Auch Felipe Massa. „Ich bin noch nicht aus dem Rennen“, protestiert der Brasilianer. Der Vize-Weltmeister

von 2008 wundert sich, dass er überhaupt infrage steht. „In Sotchi, Barcelona, Montreal, Baku, Singapur und Sepang habe ich durch Defekte, Reifenschäden oder die falsche Strategie in Summe 30 Punkte verloren. Baku hätte ich gewinnen können. Zum Zeitpunkt des Ausfalls lag ich vor Ricciardo.“ Massa wurde von Williams gebeten, für 2018 sein Ge-

halt zu reduzieren. Das deutet auf eine angespannte Finanzlage hin. Massa wäre dazu bereit, aber nur in moderatem Rahmen.

Zwei Sponsoren werden das Team am Ende der Saison verlassen. Der Vertrag mit Hauptsponsor Martini läuft Ende 2018 aus. Das Budget beträgt 140 Millionen Euro. Der Traditionsrennstall hängt jetzt schon zum Teil am

Tropf von Lawrence Stroll, dem Vater von Lance. Der redet immer mehr mit. Ein zweistelliger Millionenbetrag für die Freigabe von Valtteri Bottas wurde als einmalige Einnahme verbucht. Die wird 2018 fehlen. Sportlich befindet sich Williams im Abstieg. Selbst der fünfte Platz ist in Gefahr. „Im nächsten Jahr wird es noch härter. Mit Renault und McLaren-Renault kommen neue starke Gegner hinzu“, gibt Lowe zu. Williams braucht 2018 gute Resultate, um das Vertrauen von Sponsoren zurückzugewinnen. Von Kubica und di Resta versprechen sich die Ingenieure mehr Feedback als von Massa. Der Stroll-Clan soll unglücklich mit der Fahrzeugentwicklung sein. Massa zweifelt, dass Williams von dem Test mit dem 2014er-Auto neue Erkenntnisse über seine möglichen Nachfolger erhält: „Mit dem Auto lernst du gar nichts. Es hat viel weniger Abtrieb und Motorleistung als die aktuellen Fahrzeuge.“ ■



Wer sitzt kommende Saison im zweiten Williams neben Lance Stroll?

Formel 1

Alonso unterschreibt Vertrag nach Suzuka

Fernando Alonsos Unterschrift bei McLaren ist nur noch eine Formalie. Aus Rücksicht auf Honda will McLaren die Vertragsverlängerung erst nach dem Honda-Heimrennen in Suzuka bekannt geben.



Alonso fährt auch 2018 bei McLaren

Die Wege von McLaren und Honda trennen sich nach der Saison. Trotzdem wollen die leidgeprüften Partner mit erhobenem Haupt auseinandergehen. Deshalb warten McLaren und Fernando Alonso mit der Bekanntgabe der Vertragsverlängerung bis nach dem GP Japan. Man will Hondas Heimspiel nicht dadurch trüben, dass alle Welt nur über Alonsos Zukunft in einem McLaren-Renault räsoniert. Tatsächlich sind sich McLaren und Alonso längst handelseinig.

Der 36-jährige Spanier wird auch 2018 an der Seite von Stoffel Vandoorne fahren. Alonso lässt das in seinen Aussagen klar durchblicken. So freute sich der Spanier über den Red-Bull-Sieg in Malaysia, als wäre es sein eigener gewesen. „Es hat sich gezeigt, dass man mit einem Renault-Motor gegen Mercedes gewinnen kann, wenn man ein gutes Chassis hat. Das erhöht den Druck auf uns. Wir müssen sicherstellen, dass wir für nächstes Jahr ein gutes Chassis bauen.“ ■ MS

Formel E

Testfahrten im spanischen Valencia

Oliver Turvey sicherte sich bei den Testfahrten in Valencia an zwei von drei Tagen die Bestzeit.

Die Formel E hat ihre einzigen offiziellen Tests vor dem Saisonstart in Hongkong (2./3. Dezember) abgespult. In Valencia machten sich die Fahrer auf einer rund drei Kilometer langen Streckenvariante mit ihren E-Rennern vertraut. Größtes Gesprächsthema war eine Schika-

ne auf der Zielgeraden. Die Fahrer bremsen sie mit Topspeed 225 km/h an – und bemängelten zu wenig Auslaufläche. Nach zwei Unterbrechungen reagierte die Formel E. Eine zweite Schikane senkte an Tag zwei und drei die Geschwindigkeit. Oliver Turvey (Nio) war sowohl zum Auftakt als auch in der kombinierten Zeitenliste mit zwei Schikanen der schnellste Mann. Das Audi-Team drehte mit 474 Runden die meisten Umläufe. Das entspricht 1466 Kilometern. ■ AHA



Der Brite Oliver Turvey meisterte die Testfahrten in Valencia mit der Bestmarke

TIRENDO

TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,
MITMACHEN UND
GEWINNEN**



nokian
TYRES

Ihr 5%-Code
bis zum 18. Oktober 2017

MSAFK7

#tirendotyrechallenge



www.tirendo.de

Nissan dominiert

Nissan dominierte das Geschehen in der Topklasse: Die beiden giftgrünen ESM-Autos konnten sich bei freier Fahrt fast immer absetzen



Die beiden Nissan-DPi des ESM-Teams dominierten das Saisonfinale der IMSA-Serie in Road Atlanta. Trotzdem benötigten die Sieger Brendon Hartley, Ryan Dalziel und Scott Sharp am Ende etwas Glück, um zu siegen.

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

Wenn zwei Rennautos ein 10-Stunden-Rennen über weite Strecken dominieren und eines davon letztlich den Sieg holt, kann man von einem gerechten Ergebnis sprechen. Doch ganz so einfach war es diesmal wirklich nicht: Die beiden Nissan-DPi des ESM-Teams, pilotiert von Brendon Hartley, Ryan Dalziel und Scott Sharp sowie von Luís Felipe Derani, Bruno Senna und Johannes van Overbeek, addierten den offensichtlichen Speed-Vorteil zu vielen Führungsrunden, doch letztlich zerhackten 14 Safety-

Car-Phasen, die über drei Stunden andauerten, das Rennen in harte und kurze Sprints, deren Ausgang offen war. Dazu gab es in der letzten Rennstunde noch einige Techtelmechtel, die von der Rennleitung mit Zeitstrafen belegt wurden. Und genau diese zum Teil zweifelhaften Strafen entschieden letztlich das Rennen zugunsten von Hartley, Sharp und Dalziel.

Nissan-DPi mit Speedvorteil

Doch die Grundlage für den Erfolg war der Speed: Obwohl der Ladedruck der Nissan-DPi Mitte September nochmals reduziert wurde, konnten die beiden ESM-Nissan, die auf dem Ligier-LMP2-Paket aufbauen, zu jeder Rennphase davonziehen, besonders dann, wenn sie eh schon in Führung lagen und freie Fahrt hatten – oder besonders dann, wenn die beiden internationalen Starpiloten Brendon Hartley und Luís Felipe Derani hinterm Lenkrad saßen.

Für die großen Dominatoren der Saison, die Cadillac-DPi, war das Rennwochenende in Road

Atlanta ein Frustrfestival: Schon im Qualifying landeten die drei werksunterstützten DPi-Caddys nur auf den Plätzen sieben, neun und zehn. Im Rennen sprang mit etwas Glück immerhin Platz zwei für den Whelen-DPi-Cadillac von Dane Cameron, Eric Curran und Mike Conway heraus.

Doch die arrivierten Größen Cadillac und Nissan wurden auch von einem Neuzugang unter Druck gesetzt: Penske Racing kam mit einem Standard-Oreca-LMP2-Chassis für Hélio Castroneves, Juan-Pablo Montoya und Simon Pagenaud nach Road Atlanta, um sich auf die nächste Saison vorzubereiten, wenn sie mit einem DPi der Honda-Tochter Acura die erste volle IMSA-Saison bestreiten werden.

Das Penske-Team setzte zwar einige Nadelstiche und schaffte am Ende Platz drei, doch noch lief bei Weitem nicht alles rund: Castroneves hatte das Einsatzauto beim Vortest in Road Atlanta zehn Tage vor dem Rennen geschrottet, ergo musste das Team in Windeseile ein neues Auto aufbauen – mit dem Castroneves

ZEHN TAGE VOR DEM FINALE SCHROTTETE CASTRONEVES DEN PENSKE-LMP2 – NUR UM IM QUALIFYING AUF DER POLE ZU STEHEN!

dann prompt die Pole-Position für das Petit Le Mans holte! Im Rennen musste die Truppe dann wieder mit Rückschlägen klar kommen: Montoya geriet im ersten Stint mit einem GTD-Ferrari aneinander. „Dabei muss etwas beschädigt worden sein“, so Montoya, „denn wir hatten das ganze Wochenende nur Untersteuern – und ab diesem Moment dann plötzlich Übersteuern.“

Später büßte Teamkollege Pagenaud eine Runde ein, als er den Oreca im Kiesbett verbuddelte – doch die 14 Gelbphasen boten

dem gewieften Ingenieursstab von Penske genügend Chancen, sich wieder in die Führungsreihe vorzuarbeiten. Nach gut sieben Rennstunden verhedderte sich Montoya im Verkehr und schrubte einen GTD-Lexus von der Bahn, was zwar abermals Zeit kostete – aber nicht zu der von allen erwarteten Strafe für den Kolumbianer führte.

Montoya war diesbezüglich der einzige Glückspilz, denn zu Rennende hagelte es Penalties – und die entschieden auch die Reihenfolge im Ziel: Nach dem letzten Restart 28 Minuten vor Rennende erwischte es zuerst Filipe Albuquerque im Action-Express-Caddy. Die Rennleitung warf ihm vor, den Schwester-DPI von Dane Cameron blockiert zu haben, und verpasste dem Portugiesen eine Durchfahrtsstrafe. „Die Rennleitung hat uns zum zweiten Mal in diesem Jahr einen Sieg geklaut“, echauffierte sich Albuquerque nach dem Rennen.

Die Situation wurde allerdings von seinem Team weiter verschlechtert, weil man versuchte, die Strafe mit der Rennleitung neu zu verhandeln. Folglich setzte es eine weitere Strafe – weil man die erste nicht schnell genug abgesehen hatte ...

Auch der Topfavorit auf den Sieg kassierte eine Strafe: Luís Felipe Derani lag nach dem letzten Restart in Führung, und man hätte darauf wetten können, dass sich der schnelle Brasilianer vom Feld absetzen und den Sieg heimfahren würde. Doch Derani geriet mit dem Ford GT von Ryan Briscoe aneinander, der darauf heftig in der Mauer einschlug. „Gottlob hat sich das Auto zuvor in der Erde verhakt und dabei abgebremst, sonst hätte der Einschlag wehgetan“, sagte Briscoe nach dem Rennen.

Sieg trotz Rundenrückstand

Derani bekam als Auslöser der Kollision eine Durchfahrtsstrafe – somit kamen er und seine Teamkollegen nur auf Platz vier ins Ziel. Der große Profiteur der Zeitstrafen war Brendon Hartley: Einer nach dem anderen bog vor ihm in die Boxengasse ab. Doch auch das Rennen der Startnummer 2 verlief nicht ohne Probleme: Zwischenzeitlich hatte das Team eine Runde Rückstand, als Scott Sharp wegen eines Feindkontaktes im Verkehr zurückfiel.

„Das hat uns extrem geärgert, denn wir wussten seit dem dritten freien Training, dass wir ein siegfähiges Auto haben“, hielt

Brendon Hartley nach dem Rennen fest. Auch für seinen dritten Platz im Qualifying hatte der Neuseeländer eine Erklärung: „Da bin ich zum allerersten Mal mit frischen Reifen gefahren, mir fehlte die Erfahrung.“ Im Rennen konnten die Nissan-DPI jederzeit die schnellsten Runden im Feld markieren.

Zum Beispiel in der Schlussphase, als Hartley dem zweitplatzierten Whelen-DPI-Cadillac von Dane Cameron, Eric Curran und Mike Conway eine halbe Sekunde pro Runde aufbrumpte und so einen Vorsprung von sieben Sekunden bis ins Ziel herausfuhr. Dane Cameron schaffte es im Finale gerade so, den von hinten heranstürmenden Juan Pablo

Montoya im Penske-Oreca noch hinter sich zu halten.

Berichtenswert schließlich noch der Auftritt des Rebellion-Teams aus der Sportwagen-WM, das mit Mathias Beche, Nick Heidfeld und Gustavo Menezes in Atlanta startete: In der ersten Rennhälfte führte die Mannschaft mehrfach, auch dank der starken Vorstellungen von Menezes. Doch als Nick Heidfeld nach fünf Rennstunden mit einem Auto aus der Prototypen-Challenge kollidierte, war Feierabend.

Die einzige positive Nachricht für Cadillac an diesem Wochenende war der Titelgewinn – das Meisterauto von Wayne Taylor schied nach drei Stunden mit Motorschaden aus. ■



Podium beim Debüt: Das Penske-Trio Castroneves, Pagnaud und Montoya



Das Penske-Team machte mit guter Strategie eine Runde Rückstand wett

IMSA SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

10h-Rennen Petit Le Mans, Road Atlanta, Georgia/USA
Ergebnis Prototypenklasse

1.	Sharp/Dalziel/Hartley	ESM-Nissan-DPI	402 Runden
2.	Cameron/Curran/Conway	Whelen-Cadillac-DPI	+7,633 sec
3.	Montoya/Castroneves/Pagnaud	Penske-Oreca-LMP2	+8,058 sec
4.	Van Overbeek/Senna/Derani	ESM-Nissan-DPI	+19,285 sec
5.	Barbosa/Fittipaldi/Albuquerque	Mustang-Cadillac-DPI	+1 Runde
6.	Miller/Simpson/Golkberg	JDC-Oreca-LMP2	+1 Runde
7.	Goossens/Van der Zande/Bomarito	VFR-Ligier-LMP2	DNF
8.	Beche/Heidfeld/Menezes	Rebellion-Oreca-LMP2	DNF
9.	Taylor/Taylor/Hunter-Reay	WTR-Cadillac-DPI	DNF
10.	Gutierrez/Pla/Canal	KM-Cadillac-DPI	DNF

LANGSTRECKEN- UND IMSA-TITEL FÜR CADILLAC

Das Team von Wayne Taylor holte mit Ricky und Jordan Taylor den Meistertitel in der Prototypenklasse der IMSA-Serie – die Söhne des Teamchefs mussten beim Finale eh nur noch starten, um Meister zu werden. Auch der zweite wichtige Titel, der IMSA Endurance Cup, in dem die Ergebnisse aus den echten Langstreckenrennen in Daytona, Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta separat gewertet werden, ging an Cadillac: Christian Fittipaldi, João Barbosa und Filipe Albuquerque holten diesen Titel.

WAYNE TAYLOR: LMP2 IMMER ÜBERLEGEN

Cadillac-Teamchef Wayne Taylor kritisierte nach dem für Cadillac desaströsen Finale die BoP in der Prototypenklasse: „Es gibt leider kein Gleichgewicht zwischen DPI und LMP2, und wir sagen das IMSA seit Saisonbeginn. Ein sehr gutes LMP2-Team mit sehr guten Profipiloten hätte vermutlich die meisten IMSA-Rennen der Saison 2017 gewonnen“, behauptet Taylor. Der Südafrikaner wollte IMSA vor dem Finale auch von einer Anpassung im Vergleich zum Nissan-DPI überzeugen: „Die Nissan haben mehr Leistung und deutlich mehr Drehmoment.“ Taylor droht indirekt, die Serie zu verlassen, wenn die BoP nicht angepasst wird: „Wir hatten einfach nur Glück, dass wir die ersten fünf Rennen in Folge auf Pole standen und gewonnen haben. Alle dachten, dass wir brutal überlegen sind, aber ich habe immer gesagt, dass wir nur als Team einen besseren Job gemacht haben. Jetzt sind die LMP2-Autos ausgereift, Mazda und Nissan machen Fortschritte, dazu kommt 2018 Penske mit Acura – mit der aktuellen BoP brauchen wir da gar nicht erst anzutreten, da geraten wir komplett unter die Räder. Wir brauchen Garantien, dass die IMSA hier reagiert.“ ■ AC / MCS

Während Corvette alle wichtigen GT-Titel abräumte, konnte BMW dem M6 in Atlanta ein würdiges Abschiedsgeschenk bereiten



Ein Sieg zum Abschied

Das Rahal-Team holte beim Saisonfinale in Road Atlanta den letzten Sieg für den BMW M6. Dabei wurden Rekorde gebrochen: Bill Auberlen holte in 21 Jahren oder 400 Rennstarts für BMW seinen 58. Sieg. Corvette strich in Atlanta alle wichtigen Titel ein.

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

Wie man es auch dreht und wendet: Der BMW M6 GTLM war sicher nicht die Krönung der GT-Abteilung in München. Im letzten Jahr

war er nach vielen Startschwierigkeiten im Nirgendwo, dieses Jahr gab es in der IMSA-Serie immerhin drei Siege. Doch die meisten Beobachter sind sich einig, dass die Balance of Performance hier mächtig mitgeholfen hat: Schon beim ersten Saisonsieg in Watkins Glen Anfang Juli hatte der BMW gut 30 PS mehr unter der Haube, wog aber 20 Kilo weniger als noch 2016.

Doch selbst Kritiker müssen festhalten, dass das Rahal-Team beim IMSA-Saisonfinale in Road Atlanta wirklich alles richtig machte: Die Strategie passte, die Boxenstopps waren sauber, und die Fehlerquote ging gegen null beim BMW M6 mit der Startnummer 25. Alex Sims, Kuno Wittmer und Bill Auberlen ließen sich

nicht zweimal bitten, zumal die Konkurrenz über die Renndistanz von 10 Stunden mehr als einmal patzte. Ausgenommen die Meisterkandidaten: Antonio García und Jan Magnussen hätten das Rennen nur starten müssen, um ihren Fahrertitel einzusacken, doch stattdessen lieferten sie ein ernsthaftes Autorennen ab und komplettierten – mit Verstärkung des deutschen Profis Mike Rockenfeller – die Titelsammlung um die Team- und die Herstellerwertung.

Viele Strafen und Fehler

Wir sprachen schon von Fehlern, die das Rennen mitentschieden. Hier ist auch die drittplatzierte Risi-Ferrari-Mannschaft zu nennen: Giancarlo Fisichella, Toni

Vilander und Alessandro Pier Guidi hätten fraglos das Auto gehabt, um zu siegen, doch eine Geschwindigkeitsüberschreitung von Fisichella um 12 Meilen pro Stunde in der Boxengasse zur Rennhalbinsel war ein möglicher Genickbrecher für eine bessere Platzierung.

Eine hübsche Szene aus dem Porsche-Werksteam illustriert bestens die zum Teil hektische Atmosphäre beim Finale: Laurens Vanthoor war nach dem Rennen in eine hitzige Debatte mit Teamkollege Nick Tandy verstrickt. Der Belgier warf dem Briten vor, ihn im Finale zur Unzeit attackiert zu haben. Und so standen sie dort und stritten über den Rennverlauf – das war durchaus sinnbildlich, denn das GT-Rennen



Bill Auberlen holte im BMW M6 GTLM beim Finale seinen zweiten Saisonsieg

! Bill Auberlen ist der Rekordmann im US-Langstreckensport, zumindest fast: In 21 Jahren fuhr er 400 Rennen und holte 58 Siege. Doch Scott Pruett liegt in der ewigen Bestenliste mit 60 Siegen noch in Front.

verlief durch die 14 Safety-Car-Phasen streckenweise chaotisch.

Ein Teil des Chaos ist vielleicht auch selbstverschuldet, denn die Serie sortiert in den Gelbphasen jetzt nicht mehr wie noch in der Vergangenheit penibel die unterschiedlichen Klassen. Das hat zur Folge, dass wilde und brenzlige Mischungen beim Restart entstehen, die die Rennen zwar für den Zuschauer unterhaltsamer machen, aber unter dem Aspekt der Disziplin und Sicherheit eher ein Nachteil sind – denn es befördert definitiv die Anzahl an Vorfällen und Unfällen.

Nur der führende BMW hielt sich schadlos, offenbar hatte Sportchef Jens Marquardt dem Fahrer-Trio eingeschärft, es entspannt angehen zu lassen – und erst in der letzten Rennstunde die Messer zu wetzen. Doch schon zur dritten Rennstunde hatte Sims angedeutet, dass mit dem M6 auch zu Rennende noch zu rechnen sein dürfte: Da führte man nach einer Gelbphase und stiefelte dem Feld mal kurzerhand 10 Sekunden davon.

Die wichtigen Strategiefragen schienen alle erst in den letzten drei Rennstunden beantwortet zu werden, als die Teams ihre Taktik erstmals konkret auf das Rennende ausrichteten. Doch auch das war ein Trugschluss: Der letzte Schuss musste bei der letzten Gelbphase in der letzten Rennstunde sitzen – die endete erst 28 Minuten vor Rennende.

Ähnlich wie in der Prototypenklasse eliminierten sich viele Gegner fast von selbst: Die neuen Meister Magnussen und García riskierten im Duell mit dem BMW nicht das Allerletzte, dafür ging es um zu viel. Der drittplatzierte Ford GT von Ryan Briscoe fiel einem Unfall mit dem Nis-

san-DPi von Luís Felipe Derani zum Opfer, was es dem Risi-Ferrari noch erlaubte, den letzten Podestplatz abzustauben.

Letztlich entschied die Serie der letzten Stopps das GT-Rennen: Corvette-Pilot Tommy Milner schaffte das Kunststück, mit einer Tankfüllung 1.17 Stunden zu fahren, aber auch alle anderen GT-Gegner fuhren weit über die Ein-Stunden-Marke hinaus. Leader Alex Sims behielt beim letzten Stopp seine Führung, Corvette schlug in der Boxengasse Ford – sodass García und Briscoe die Ränge tauschten.

BoP: Gleich – oder nicht?

Bezogen auf den Nettospeed waren die GT-Marken zwar nahezu ebenbürtig, doch fast alle Piloten aller GTE-Hersteller waren sich in einem Punkt einig: Nämlich dass das Problem darin besteht, dass die Autos ihre annähernd identischen Rundenzeiten zum Teil sehr unterschiedlich zustande bringen und dass dem Faktor Motorleistung sowie damit verbunden der Möglichkeit, im dichten Verkehr gut zu überunden, heutzutage die größte Bedeutung beikommt.

Ansonsten hat jeder seine Sicht anzubieten: Bei Ferrari behauptet man, dass ihr 488 GTE ohne Verkehr schnelle Runden fahren könne, aber dass der Ver-

kehr zu viel Kurvenspeed koste, weshalb man im Rennen auf den Geraden zu langsam sei. Bei Porsche glaubt man, die Rundenzeiten theoretisch mitgehen zu können, allerdings dauerte es bei den Restarts zu lange, bis die Reifen wieder auf Temperatur waren. Bei Ford sagt man schon länger, dass das hohe Gewicht und der zu kleine Restriktor das Auto aus dem Fenster habe fallen lassen.

Nicht mal die Meister waren zufrieden: „Wir haben den Titel sicher nicht deswegen gewonnen, weil wir das schnellste Auto hatten“, hielt der Champion Jan Magnussen nach dem Rennen fest. „Wir sind Meister, weil wir an den schlechten Tagen das Maximum aus unserem Paket geholt haben – und so immer noch Punkte gescheffelt haben.“

Im BMW-Camp wurde derweil scherzhaft gerätselt, wann die Uhr von Oldtimer Bill Auberlen endlich abläuft: Der 48-Jährige ist immer noch brandschnell, ein Ende scheint nicht in Sicht. In Atlanta holte Auberlen seinen 58. Sieg im Langstreckensport, also kombiniert aus ALMS und IMSA.

Nur zwei Siege fehlen noch auf Rekordhalter Scott Pruett, der die Rangliste mit 60 Siegen anführt. Weil Pruett 57 Jahre alt ist, aber beide noch aktiv sind, könnte das Duell noch ein wenig fort dauern ... ■

IMSA SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

10h-Rennen Petit Le Mans in Road Atlanta, Georgia/USA

Ergebnis GT-LM-Klasse

	BMW M6 GT LM	392 Runden
1. Sims/Auberlen/Wittmer	Corvette C7.R	+1,060 sec
2. García/Magnussen/Rockenfeller	Ferrari 488 GTE	+17,914 sec
3. Pier Guidi/Fisichella/Vilander	Corvette C7.R	+22,128 sec
4. Gavin/Milner/Fässler	Porsche 911 RSR	+22,616 sec
5. Bruni/Vanthoor/Bamber	Porsche 911 RSR	+22,712 min
6. Pilet/Werner/Tandy	Ford GT	+24,647 min
7. Müller/Hand/Bourdais	Ford GT	+2 Runden
8. Briscoe/Westbrook/Dixon		

LAND-TEAM SIEGT IN DER GTD-WERTUNG

Das Team Montaplast by Land-Motorsport feierte beim Finale der WeatherTech SportsCar Championship 2017, dem Petit-Le-Mans-Rennen, einen souveränen Sieg in der GTD-Klasse. Nachdem die Mannschaft beim Saisonauftakt, dem Rolex 24 in Daytona, den Triumph in der GTD-Kategorie nur knapp verpasst hatte, führen diesmal Connor De Phillippi (USA), Christopher Mies (D) und Sheldon van der Linde (ZA) mit ihrem Audi R8 LMS beim zehnstündigen Rennen in Road Atlanta mit einem Vorsprung von 15,518 Sekunden als Sieger in der GTD-Klasse über die Ziellinie. Für das Team war es erst der dritte Einsatz in der IMSA-Serie der aktuellen Saison. Der Audi-Kundensportleiter Chris Reinke lobte nach dem Rennen besonders die BoP für die GT3-Klasse: „Es war ein intensives Rennen. Die Balance of Performance war sehr ausgeglichen, was sich dadurch zeigte, dass verschiedene Marken um Podiumsplätze kämpften.“ Schlussfahrer De Phillippi sagte: „Unser Audi war während des gesamten Rennens schnell, aber die letzte Stunde mit den vielen Gelbphasen war besonders intensiv. Ich hatte eigentlich immer die Pace, um mich absetzen zu können. Christopher Mies sagte: „Es ist ein unglaubliches Gefühl, bei diesem bedeutenden Rennen gleich beim ersten Mal zu siegen. Ich bin stolz auf das gesamte Team, das uns hier ein perfektes Auto hingestellt und eine super Rennstrategie erarbeitet hat. Nachdem wir in Daytona den Sieg so knapp verpasst haben, sind wir hier umso glücklicher.“ „Das Feld lag während des gesamten Wochenendes wirklich sehr dicht beieinander“, erklärt Christopher Mies. „Schon das Qualifying, wo Sheldon (van der Linde) mit Platz vier einen tollen Job gemacht hat, war hart umkämpft.“ ■ AC



Zweiter Land-Triumph

Der Wochenspiegel-Ferrari stand auf Pole, Winkelhock zog aber schnell vorbei

Markus Winkelhock und Dries Vanthoor holten im Audi R8 LMS von Land Motorsport beim 49. ADAC Barbarossapreis jeweils ihren ersten VLN-Sieg vor dem Black-Falcon-Mercedes und dem Wochenspiegel-Ferrari.

Von: **Bianca Leppert**

Drei Einsätze an einem Wochenende und drei Siege: Land Motorsport war in den USA beim Petit Le Mans, in Hockenheim bei der DMV GTC und in der VLN ganz oben auf dem Podest. Für die Kutscher Markus Winkelhock und Dries Vanthoor war der Sieg beim ach-

ten VLN-Rennen speziell: Es war ihr Erster! „Bisher hatte ich in der VLN viel Pech, zweimal bin ich in Führung liegend ausgefallen“, sagte Winkelhock. Vanthoor ist mit 19 Jahren jüngster Gesamtsieger aller Zeiten – in seinem Debüt-Rennen auf einem GT3-Auto auf der Nordschleife!

Schon in der Startphase legte man den Grundstein für den Erfolg. Winkelhock zog am Pole-Setter Jochen Krumbach im Wochenspiegel-Ferrari noch in der ersten Runde vorbei. Von hinten hatte man nur leichten Druck, denn es beharkten sich Frank Stippler im Phoenix-Audi und Kevin Estré im Manthey-Porsche. Krumbach hielt sich im Ferrari zurück, weil man die Reifen nicht auf Temperatur brachte.

Der Zweikampf zwischen Manthey und Phoenix wurde

MICHAEL SCHREY AUS DEM BMW M235I RACING CUP UND DANIEL ZILS/NORBERT FISCHER/CHRISTIAN KONNERTH AUS DER V5 KÄMPFEN UM DEN MEISTERTITEL.

nach der ersten Boxenstopp-Runde jäh beendet: Matteo Cairoli, der das Steuer von Estré übernommen hatte, krachte kurz nach dem Einbiegen auf die Nordschleife in Richtung Hatzenbach in die Leitplanke, nachdem er einen BMW touchiert hatte.

Der konnte nicht mehr ausweichen und flog über die Windschutzscheibe des Porsche. „Ich hatte trotz Vollbremsung keine Chance“, sagte BMW-Pilot Manfred Schmitz. „Matteo Cairoli hat sich bei mir entschuldigt.“ Manthey war in der SP-X-Klasse angetreten, weil man den 911 GT3 R mit einer neuen Fronthaube modifiziert hatte, die markante Lufteinlässe kennzeichnet.

Für Land Motorsport verlief das Rennen anschließend ruhig, nur am Ende war dem Audi der Black-Falcon-Mercedes AMG GT auf den Fersen. Nach vier Stunden sah das Pro-Am-Trio Hubert Haupt, Yelmer Buurman und Abdulaziz Al Faisal mit einer Minute Rückstand die Zielflagge. „Das ist ein Top-Ergebnis“, resümierte Haupt. „Zumal es so schwierige Bedingungen waren. Am Anfang haben wir den Anschluss verloren, weil wir hinter langsameren Autos festhingen.“ Dahinter reihte sich mit dem Wochenspiegel-Ferrari von Weiss/Kainz/Krumbach noch ein Pro-Am-Gespann auf Platz 3 ein. Weil ein Konkurrent Kainz ins Heck gefahren war, ging viel Zeit verloren.

In der Meisterschaft zählen Michael Schrey aus dem BMW M235i Racing Cup und Daniel Zils/Christian Konnerth/Norbert Fischer im Porsche Cayman bei noch einem ausstehenden Rennen zu den Titel-Anwärtern. ■

VLN, 8. LAUF, 49. ADAC BARBAROSSAPREIS

Pole-Position

#22 Jochen Krumbach (Wochenspiegel Team Monschau, Ferrari 488 GT3, SP9) 8:00.903 min

Schnellste Runde

#28 Vanthoor/Winkelhock (Land Motorsport, Audi R8 LMS, SP9) 8:06.739 min

1.	#28	Vanthoor/Winkelhock	Land Motorsport	Audi R8 LMS	SP9	26 Runden
2.	#7	Al Faisal/Buurman/Haupt	Black Falcon	Mercedes AMG GT	SP9	+1.02.313 min
3.	#22	Weiss/Kainz/Krumbach	Wochenspiegel Team Monschau	Ferrari 488 GT3	SP9	+3.12.745 min
4.	#35	Tresson/Morris/Lambertz	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+4.03.370 min
5.	#15	Stippler/„Schmidtman“	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+4.26.838min
6.	#62	Kralling/Gindorf/Brück	Gigaspeed Team GetSpeed Performance	Porsche 911 GT3 America	SP7	+8.36.995 min
7.	#925	Stuck/Stuck	Isert Motorsport	KTM X-Bow GT4	CUPX	+1 Runde
8.	#1	Scheerbarth/Mies	Gigaspeed Team GetSpeed Performance	Porsche 911 GT3 Cup	CUP2	+1 Runde
9.	#101	Shoffner/Hill/Klasen	Gigaspeed Team GetSpeed Performance	Porsche 911 GT3 Cup	CUP2	+1 Runde
10.	#117	Jahn/Böckmann/De Leener	Team 75 Motorsport GmbH	Porsche 911 GT3 Cup	CUP2	+1 Runde

Sportwagen-WM/LMP1-Zukunft

Peugeot: Kein LMP1-Projekt

Vergangene Woche hat Peugeot die Pläne für ein LMP1-Comeback offiziell zu den Akten gelegt. Stattdessen stärken die Franzosen ihr Engagement in der Rallycross-WM. Damit spitzt sich die prekäre Lage in der LMP1-Topklasse der Sportwagen-WM weiter dramatisch zu.

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

Der ACO reagierte gereizt auf die Peugeot-Absage: In einer kurzen Mitteilung wies man darauf hin, dass man allen Zweiflern binnen weniger Jahre beweisen werde, dass

die Sportwagen-WM die richtigen Maßnahmen für den Fortbestand ihrer LMP1-Topklasse getroffen habe.

Doch genau das ist leider falsch, der ACO hat die Dinge nur laufen lassen, aber nichts entschieden: Erst setzte er auf den Fortbestand der bisherigen LMP1-Hybridklasse, mit Porsche und Toyota und Peugeot. Zeitgleich präsentierte man das Gerüst für eine neue LMP1-Vision für 2020. Dann stieg Porsche aus, dann bedingte der ACO das 2020er-Regelwerk. Und trotzdem hielt man stur an der Vision einer teuren Hybridformel fest – jetzt hat mit Peugeot der letzte Hoffnungsträger für diese Variante abgesagt.

Die nächste logische Frage lautet nun: Wann steigt Toyota auf? Denn die Japaner haben sicher

kein Interesse daran, alleine gegen sich selbst zu fahren. Unter Umständen werden sie das 2018 trotzdem tun, um den fehlenden Le-Mans-Sieg endlich einzufahren – ihre Gegner wären LMP1-Privatteams ohne Hybridantrieb.

Die einzige mögliche Lösung für die Zeit ab 2019 ist jetzt die Integration der DPI-Fahrzeuge aus der nordamerikanischen IMSA-Serie – doch genau das hat man vor einem Monat noch strikt abgelehnt. ■



Fährt Toyota 2018 alleine – oder hören sie nach der Peugeot-Absage auf?

VLN, 7. Lauf

Ergebnis-Korrektur

Das Ergebnis des siebten VLN-Laufs wurde angepasst. Fälschlicherweise hatte man nach dem Abbruch nach 21 statt nach 22 Runden gewertet.

Nach der Änderung bleibt es beim Sieg für Manthey-Racing mit dem Porsche 911 GT3 R. Auf Rang zwei rücken nun aber Dieter Schmidtman, Heiko Hammel und Felipe Fernández Laser im Renault R.S.01

auf. Dahinter folgt der Haribo-Mercedes. Walkenhorst hat den Podiumsrang damit nachträglich verloren. „Zusammen mit den Sportkommissaren haben wir beschlossen, das Ergebnis nachträglich zu korrigieren. Für alle Beteiligten war es keine Option, den Fehler nicht zu korrigieren – das entspricht nicht unserem Rechtsempfinden“, sagt VLN Leiter Sport Michael Bork. „Wir werden alles daransetzen, dass ein derartiger Fehler in Zukunft nicht mehr passiert.“ ■ BLE

Sportwagen-WM/LMP2-Klasse

LMP2: Upgrade-Zoff

Letzte Woche sollte in Meetings entschieden werden, ob die LMP2-Hersteller Upgrade-Kit bringen dürfen. Die Antwort: ein wenig ja, ein wenig nein.

Für alle vier LMP2-Hersteller gilt: Sie dürfen in vier Jahren nur einen größeren Upgrade-Kit an den Start bringen. Multimatic hat schon verlauten lassen, dass sie an einem neuen Kit arbeiten, und die FIA hat Li-

gier und Dallara signalisiert, dass sie ebenfalls nachlegen dürfen – auch deshalb, weil die Oreca-LMP2 die bisherige Saison dominierten. Deshalb sollte Oreca im Gegenzug nicht nachlegen dürfen. Fest steht bisher nur: Multimatic darf und wird nachlegen, die Änderungen werden mindestens in der IMSA-Serie auch zugelassen. Eine Lösung für die Sportwagen-WM wurde dagegen bisher noch nicht gefunden – obwohl die Teams schnelle Entscheidungen anmahnen. ■ MCS



FINALE
21.10.17

www.vln.de

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



Mit einer letzten großen Anstrengung versuchte Hyundai das Titelrennen noch offen zu halten und scheiterte grandios. Die WM ist nach dem elften von 13 Läufen praktisch entschieden. Außer M-Sport freute sich aber vor allem das Citroën-Team.

Von: **Markus Stier**

Die Hoffnung starb zuletzt

Michel Nandan zeigte sich sportlich und streckte die Waffen: „Das war mehr als eine Vorentscheidung“, sagte der Hyundai-Sportchef bereits am Samstagnachmittag. Gerade waren zwei von drei i20-Vorderachsen an einer Betonrinne zerschellt. Der hinterhältige Klotz verbarg sich heimtückisch hinter einer Kuppe in wucherndem Gestrüpp. Niemand hatte den Brocken im Aufschrieb, und er war auch nicht auf die Ideallinie gewandert, die Akteure hatten nach einem problemlosen Morgen im zweiten Durchgang einfach die Grenze noch ein bisschen nach innen verschoben.

Dani Sordo war der Erste, den es erwischte, und damit war Hyundais heißestes Eisen im Feuer erloschen. Dann riss es Andreas Mikkelsen im zweiten i20 aus dem Rennen. Thierry Neuville war plötzlich Einzelkämpfer. Nicht nur die Hyundais erwischte es in dieser Kurve, auch die Ford von Ott Tänak und Mads Östberg waren betroffen. Deren Vorderachsen schielten, aber Spurstange und Lenker hielten. Tänak packte nach der zwölften Prüfung cool die Schraubenschlüssel aus, richtete die Spur neu und fuhr auf dem kurzen Stadtkurs von Salou die viertschnellste Zeit. „Unsere Autos

sind halt gebaut, um durchzuhalten“, flachste Malcolm Wilson.

Mit vollen Hosen ist gut stinken. Früher waren es gern mal seine Autos, die von kleinen oder größeren Pannen gebremst wurden. Wie sagte Michel Nandan? „Man muss nicht nur ein gutes Auto und die besten Fahrer haben, sondern auch das nötige Glück. Wenn eines fehlt, wirst du nicht Weltmeister.“ Es war das Glück des Tüchtigen, als die M-Sport-Mechaniker am Samstagmittag beim WM-Dritten Tänak das Getriebe wechselten. Es schaltete zwar problemlos, gab aber seltsame Geräusche von sich. Sicher ist sicher.

Pro WM-Lauf sind pro Auto nur zwei Getriebe erlaubt, also baute man die Schotter-Schaltbox der unbefestigten ersten Etappe ein, kein wirklicher Nachteil für Tänak. Die oberen drei Gänge sind identisch mit dem Asphalt-Getriebe, nur der erste Gang ist länger übersetzt und die Spreizung der nächsten beiden Schaltstufen angepasst. Der Top-speed von 208 km/h blieb unverändert. Mit exakt dieser Variante hatte Tänak Ende August in Deutschland noch gewonnen.

Der Este zeigte sich wie schon öfter in dieser Saison auf Augenhöhe mit Teamkollege Sébastien Ogier. Er kam als Dritter ins Ziel



Für Ogier-Verfolger Thierry Neuville war die Jagd schon zur Rallye-Halbzeit abgeblasen

und ist nun Punktzweiter. Ogier konnte Tänak im Ziel gerade mal um fünf Sekunden distanzieren, musste sich nach der Zieldurchfahrt und Platz zwei die Augen reiben: „Ich hätte nie gedacht, dass ich nach der Auftaktetappe so nah an der Spitze sein würde.“

Ogier positiv überrascht

Die wurde auf Schotter bestritten, und wie so oft hatte der Champion als Erster auf der Piste schlechte Karten. Doch nicht nur der Punktbeste musste Straßenfegerarbeiten erledigen, selbst die Piloten mit Startpositionen jenseits sechs oder acht klagten über ungewohnt rutschige Pisten.

Kein Team hatte eine Erklärung, weder die Strecken noch das Wetter waren außergewöhnlich anders als in den Vorjahren. Ogier rechnete mit reichlich Zeitverlust, stattdessen lag er vor dem Wechsel auf den üblichen katalanischen Asphalt nur 1,4 Sekunden hinter der Spitze.

Die hielt nach dem Freitag Hyundai-Neuzugang Andreas Mikkelsen. Der Norweger, der als Feuerwehrmann erst Citroën wieder in die Erfolgsspur brachte und jetzt bei den Koreanern einen Hafen bis mindestens Ende 2019 gefunden hat. Den sich selbst suchenden Hayden Paddon hatte Michel Nandan kurzerhand

zur Seite geschoben, um im finalen Titelkampf für Mikkelsen Platz zu schaffen.

Drei Tage ließ man den Neuzugang aus Norwegen testen, der bremste trotz Führung nach der Schotter-Etappe die Erwartungen: „Auf Asphalt ist die Grenze deutlich schmaler. Du musst dein Auto dort deutlich besser kennen, um richtig schnell zu fahren.“ Tatsächlich fiel Mikkelsen am zweiten Tag zurück. Vor der Schicksalsprüfung Savallà hatte er bereits 40 Sekunden verloren und war Sechster, am Ende kam er als 18. ins Ziel – drei Plätze hinter dem gestutzten Teamkollegen Dani Sordo.

War die Pleite so schon groß genug, hätte man sich im Kommando-Truck kaum ausgemalt, dass die am Ende erzielten 14 Markenpunkte die einzige Ausbeute blieben. Man hatte ja noch Titelanwärter Neuville, der vor dem Start als Siegakandidat gehandelt wurde.

Doch der Zahn war schon am Freitagnachmittag gezogen. Es begann damit, dass der Belgier als Einziger im Feld zum Schotterauftritt sechs weiche Reifen aufziehen ließ. Was nach außen nach frühem Vabanquespiel aussah, schien dem Team zunächst gar kein großes Risiko. „Beim Testen haben die Reifen locker 50

Kilometer gehalten“, verteidigt sich Neuville. Im Wettbewerb ließen sie auf der Schlüsselpfung Terra Alta schon nach 22 Kilometern nach, nach 25 waren sie eigentlich am Ende, ein sechs Kilometer langer Asphaltabschnitt auf der mit 40 Kilometern längsten Prüfung der Rallye richtete sie völlig hin. Neuville machte auch noch einen kleinen Fahrfehler, verstellte versehentlich die Differenziale in eine ungute Richtung und verlor schon an diesem ersten Morgen knapp 16 Sekunden.

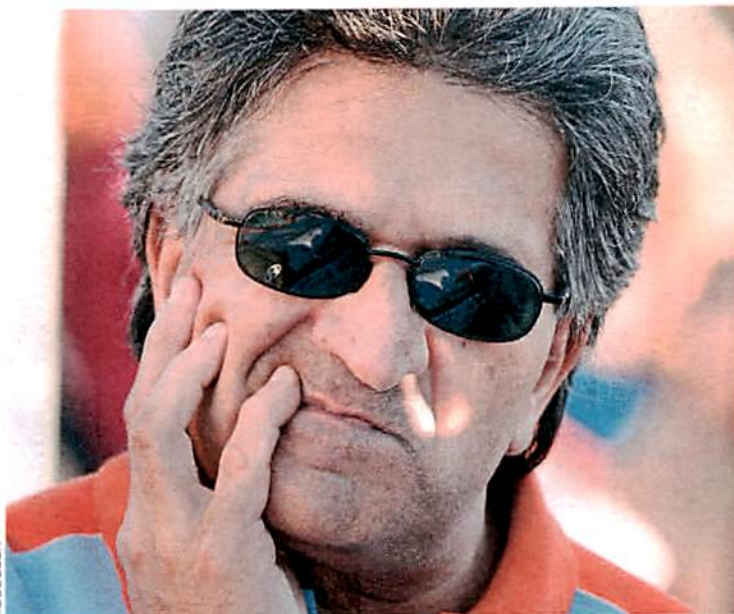
Neuville ohne Druck

Der Mann aus St. Vith kämpfte sich zwar langsam wieder an Titelrivale Ogier heran, aber dann fiel am Samstag plötzlich die Hydraulik aus. Ein Verbindungsstück zwischen Pumpe und Schlauch war gebrochen und entließ das kostbare Öl auf die Straße. Dass die Wippenschaltung als Erstes versagt, lässt sich verschmerzen, alle Autos haben ein Notsystem, um konventionell zu schalten. Doch ohne Flüssigkeitsdruck streiken auch die Differenzialsperrn, das Mitteldifferenzial bleibt so völlig offen. „Das fühlt sich dann in jeder Kurve an, als hättest du die Handbremse gezogen“, sagt Neuville.

Den Effekt bekam der gebeutelte Verfolger schon vor dem Start in die nächste Prüfung zu spüren. Nach der Suche nach dem Leck sprang auf der Verbindungsetappe der Motor nicht an. Hektisch suchten und fummelten Neuville und Copilot Nicolas Gilsoul an Kabeln, Steckverbindungen und Sicherungen. Der Vierzylinder ließ sich dann doch überreden, aber da war die Besatzung schon spät dran und schoss dementsprechend eilig los.

In der ersten Kurve keilte das Hinterteil des i20 aus, Neuville krachte rückwärts in eine Böschung und hatte noch Glück, dass nichts Solides im Weg stand. 53 Sekunden Rückstand auf die Spitze standen zu Buche, und so war klar: Das 64-Punkte-Manko auf M-Sport ließe sich kaum verkürzen, wenn nicht auch Tänak und Ogier auf den Pannestreifen rollen würden. Doch der einzige M-Sport-Mann, der wenigstens ein bisschen in Schwierigkeiten geriet, war Elfyn Evans im dritten Fiesta, weil seine DMack-Reifen auf dem Asphalt nicht funktionierten.

Es ist noch nicht das Ende der Geschichte einer komplett vergeigten Aufholjagd, und die zer-



Michel Nandan gratulierte M-Sport schon zum Titel



Mikkelsen vergisst, die Motorhaube zu schließen

! Auch Toyota hätte ohne technische Probleme eine Rolle spielen können. Aber Lappi hatte Bremsprobleme, und Latvala musste ohne Öldruck aufgeben.

störte Windschutzscheibe, die Andreas Mikkelsen im Morgenrauen zu verantworten hatte, war noch das kleinere Übel. Der Norweger hatte nach dem Abbau des Lampenbaums vergessen, die Fronthaube zu sichern, die dann bei voller Fahrt umklappte.

Das viel größere Problem war ein nach 16 von 19 Prüfungen parkender Neuville. Das rechte

Vorderrad stand unschön aus dem Radkasten. „Dasselbe wie gestern bei meinen Kollegen“, knurrte er nur. Neuville hatte neben der Straße etwas Unnachgiebiges getroffen. Als Michel Nandan am Freitag M-Sport halb zum Markentitel gratulierte, betonte er noch, man werde nun alles tun, um wenigstens die Chancen auf Neuilles Thronansprüche aufrechtzuerhalten. Gleich vier Werksautos haben die Alzenauer in zwei Wochen in Großbritannien am Start.

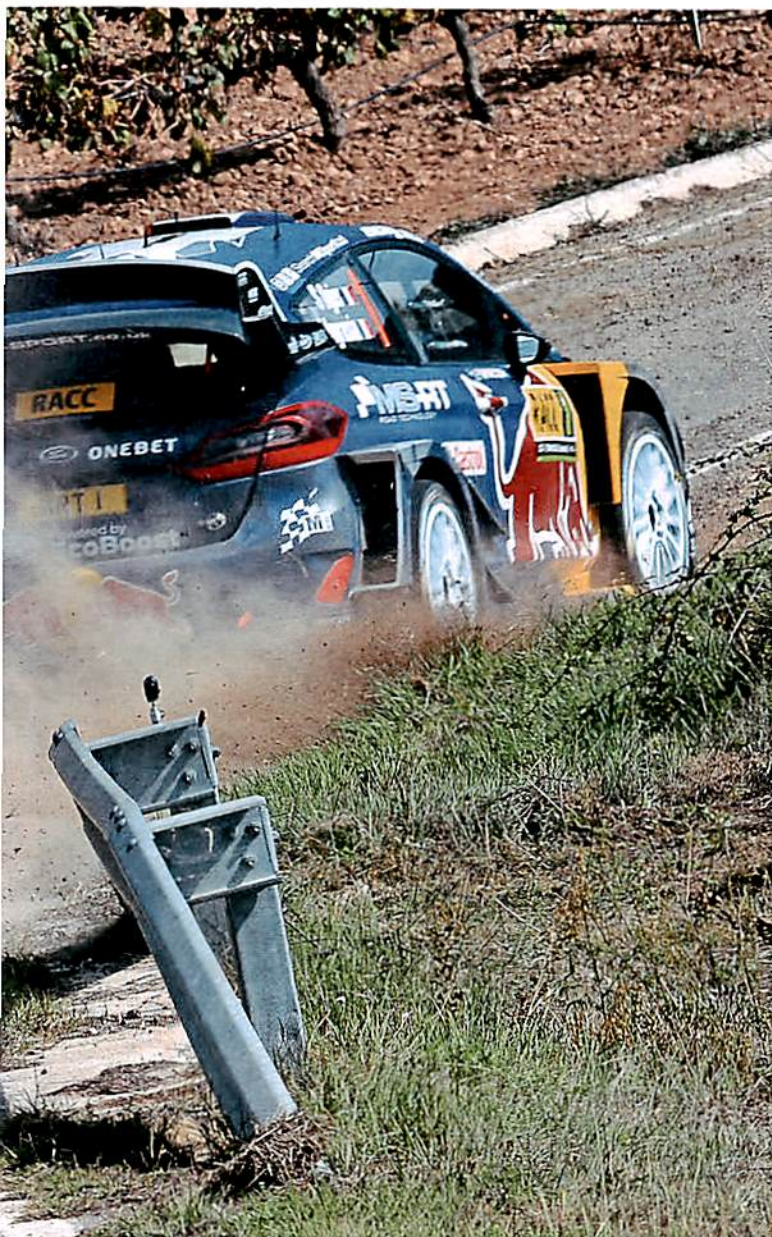
Es ist eine Herkules-Aufgabe. Neuville hat durch die Nullrunde 38 Punkte Rückstand auf Ogier. Selbst bei einem Triumph des Belgiers mit Maximalpunktzahl in Wales und gleichzeitigem Totalausfall des Franzosen würde der noch mit acht Zählern Vorsprung zum Finale nach Australien reisen. In der Markenwertung liegt Hyundai 83 Punkte zurück, es sind aber nur noch 86

zu vergeben. Alle drei Ford könnten bei den nächsten Rallyes ausfallen und beliebige Rückstände einfahren. Solange einer einmal das Ziel erreicht, kassiert er durch das Herausrechnen der nicht eingeschriebenen Starter automatisch vier Punkte, und so kann allenfalls noch ein Asteroideneinschlag den Titelgewinn für das einzige Nicht-Werksteam verhindern.

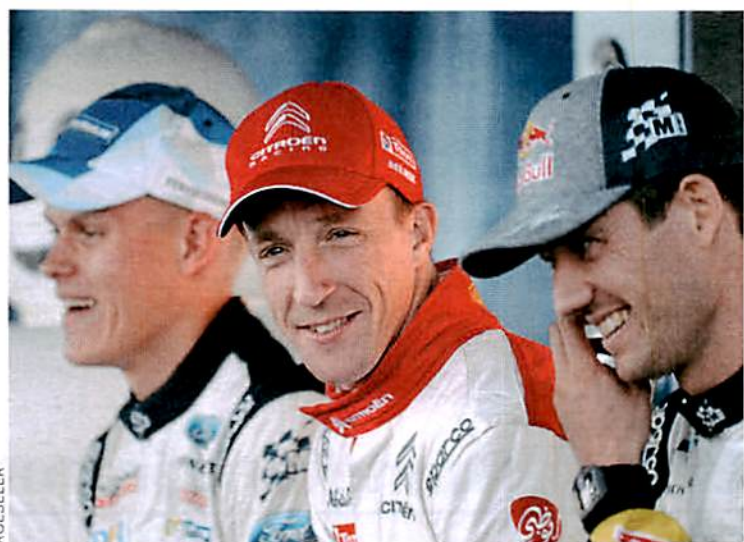
Die Vorentscheidung in der Hersteller-WM überlagerte in Spanien die Wiederauferstehung des Kris Meeke. Sechs Wochen Pause haben dem angeschlagenen Iren gutgetan, und auch der Umstand, dass ihm Teamchef Yves Matton selbst das Ausscheiden auf Prüfung eins in Deutschland verzieh, anstatt den Vertrag für 2018 zu zerreißen. Beifahrer Paul Nagle sagte nach dem Shakedown am Donnerstag: „Ich wusste nach der ersten Kurve: Alles wird gut.“



M-Sport-Ford ist der Titel praktisch nicht mehr zu nehmen



Ende einer Dienstfahrt: Neuville mit abgerissener Lenkung



Kris Meeke kann nach seinem zweiten Saisonsieg wieder lachen

! Vier Punkte gibt es für Rang acht, und nur acht Autos sind eingeschrieben. M-Sport-Ford reicht schon eine einzige simple Zielankunft zum Marken-Titel.

Mittlerweile hat die Technikabteilung die Hinterachsgeometrie des C3 geändert und ihm einen Teil seiner Zickigkeit abgewöhnt, zum anderen kam den Roten entgegen, dass die Charakteristik der katalanischen Schotterstrecken sehr den mexikanischen Pisten ähnelt, auf denen die Mannschaft 2017 den einzigen Sieg feierte. Als Meeke

die erste Etappe nicht nur unfallfrei überstand, sondern mit nur drei Sekunden Rückstand Dritter war, ahnte das restliche Feld, was blühte. „Warte mal ab, der C3 ist auf Asphalt einfach phänomenal“, sagte Andreas Mikkelsen.

Meeke übernahm nach der ersten Asphaltprüfung die Führung, verteidigte über den Tag ohne große Mühe 13 Sekunden Vorsprung und fuhr am Sonntag mit fünf Bestzeiten auf sechs Prüfungen einfach davon, als die Ford sich auf Ergebnissicherung verlegten. Mindestens einen Sieg hatte Yves Matton in gespielter Bescheidenheit als Saisonziel ausgegeben, nun sind es zwei. Sébastien Loeb will für einige Läufe zurückkehren, und die Chancen stehen nicht schlecht, auch den fast fünfmaligen Champion Ogier ins Boot zu kriegen. Bei den Tabellenletzen sieht die Saison 2017 im Herbst fast schon wie ein Erfolgsjahr aus. ■

RALLYE SPANIEN (6.–8.10.2017)

11. von 13 Läufen, 19 Wertungsprüfungen über 312,02 km

1. Meeke/Nagle (GB/GB), Citroën C3 WRC	3:01.21,1 h
2. Ogier/Ingrassia (F/F), Ford Fiesta WRC	+28,0 s
3. Tänak/Järveoja (EST/EST), Ford Fiesta WRC	+33,0 s
4. Hänninen/Lindström (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC	+54,1 s
5. Ostberg/Eriksen (NOR/NOR), Ford Fiesta WRC	+2.26,2 min
6. Lefebvre/Moreau (F/F), Citroën C3 WRC	+2.43,0 min
7. Evans/Barritt (GB/GB), Ford Fiesta WRC	+4.37,4 min
8. Suninen/Markkula (FIN/FIN), Ford Fiesta WRC	+8.22,7 min
9. Kopecky/Dresler (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+8.54,5 min
10. Neiby/Skjaermoen (NOR/NOR), Skoda Fabia R5	+11.44,0 min

Bestzeiten: Meeke 8, Ogier 4, Hänninen 2, Tänak 1, Mikkelsen 1, Latvala 1, Neuville 1, Sordo 1

WM-STAND FAHRER

1. Sébastien Ogier	198
2. Ott Tänak	161
3. Thierry Neuville	160
4. Jari-Matti Latvala	123
5. Daniel Sordo	94
6. Elfyn Evans	93
7. Juho Hänninen	71
8. Craig Breen	64
9. Kris Meeke	60
10. Hayden Paddon	55



WM-STAND MARKEN

1. M-Sport-Ford	358
2. Hyundai	275
3. Toyota	225
4. Citroën	198

WRC2 Spanien

Suninens großes Solo

Nach der Schotter-Etappe war die Messe in der zweiten Liga so gut wie gelesen. M-Sport-Youngster Teemu Suninen musste auf den folgenden Asphalt-Prüfungen nur noch seinen Vorsprung verwalten, um den ersten Saison-sieg einzufahren.



Suninen nutzte den Schotter

Was für ein Auftakt: Schon auf der ersten Prüfung endete der Arbeitstag für Gus Greensmith (Ford), Fabio Andolfi (Hyundai) und Toyota-Junior Takamoto Katsuta mit Ausritten. Anders M-Sport-Youngster Teemu Suninen, der auf losem Untergrund die ersten fünf Bestzeiten markierte und sich trotz Servolenkungsproblemen mit über einer Minute Vorsprung vom restlichen WRC2-Feld absetzte.

Einzig Jan Kopecky konnte Suninen folgen. Doch dieser hatte das Pech, im dichten Staub des

vor ihm gestarteten und mitunter überforderten WRC-Trophy-Piloten Jourdan Serderidis viel Zeit zu verlieren. Dass die FIA-Stewards eine Gutschrift ablehnten, schien den Skoda-Werksfahrer noch mehr zu motivieren. Denn alle weiteren 14 Bestzeiten ließ sich Kopecky gutschreiben, während Suninen auf den selektiven Asphaltstrecken seinen Vorsprung verwaltete und mit 31,8 Sekunden vor dem Tschechen siegte. Dritter wurde der Mexikaner Benito Guerra (+ 4.38,9 min!), Platz 4 ging an das finnische Top-talent Juuso Nordgren. ■ RK

Rallycross-WM

Rallycross mit Hyundai?

Marcus Grönholm will 2018 ein Zwei-Wagen-Team mit i20 WRC in der Weltmeisterschaft einsetzen.

Nachdem sich am VW Polo gezeigt hat, wie gut World Rally Cars auf Rallycross-Strecken sein können, hält die Branche nach Alternativen Ausschau. Ex-Rallye-Weltmeister Marcus Grönholm will für seinen Sohn Niklas aufrüsten. Als Manager des neuen Hyundai-Juniors Jari Huttunen hat er ohnehin einen Draht zu Hyundai, nun

ist er an gebrauchten WRC interessiert. Als zweiter Fahrer käme neben dem bei Ford arbeitslos gewordenen Andreas Bakkerud Dani Sordo infrage, den das Thema Rallycross schon länger juckt. Teamchef Michel Nandan und Teammanager Alain Penasse schließen ein offizielles Hyundai-Engagement aus und sprechen von Gerüchten. Aber erstens räumen sie ein, die Autos seien durchaus verkäuflich, zweitens bestätigen sie, dass sich Grönholm in diesen Tagen zu Verhandlungen in Alzenau angemeldet habe. Zuvor hatte schon das Hansen-Team angerufen. ■ MST



Die Rallycross-Szene könnte 2018 um zwei spektakuläre Autos reicher sein

Spezialfall Misch-Rallye

Blitzverwandlung in gut einer Stunde

Die Rallye Spanien bietet ein exklusives Schauspiel: Wie in den Vorjahren mussten die Mechaniker beim Abschlusservice am Freitagabend ein hochbeiniges Schotterauto in einen tief liegenden Asphaltrenner verwandeln.

Von: Reiner Kuhn

Statt der üblichen 45 Minuten Arbeitszeit am Ende einer „normalen“ Tagesetappe standen am Freitagabend weitere 30 Minuten zur Verfügung. Die Mitarbeiter aus der Werkstatt ihres Vertrauens würden dennoch große Augen machen: Gilt es in maximal 75 Minuten die Einsatzwagen nach einem Tagesritt auf unbefestigten Pisten für die folgende Asphaltthatch umzurüsten. Gewechselt werden nicht nur Federbeine,

Radaufnahmen, Aufhängungen und Achslenker. „Neben den ‚vier Ecken‘ tauschen wir zudem das Getriebe, die Differenziale sowie Bremscheiben und die vorderen Sättel. Wegen des daran befestigten Hauptbremszylinders kommt zudem eine neue Pedalbox ins Auto“, weiss der langjährige Citroën-Techniker Didier Clement

und erklärt: „Es ist effektiver und spart Zeit, an einem Wettbewerbsauto ganze Systeme oder Baugruppen zu wechseln als einzelne Teile.“

Maximal acht Mechaniker dürfen gleichzeitig am Auto Hand anlegen. Zeitdruck kommt

dennoch kaum auf. „Das liegt daran, dass ein WRC schon von der Grundkonstruktion für den zügigen Teilwechsel ausgelegt ist“, erklärt Chris Willams, Chef-Ingenieur bei M-Sport. „Eine komplette Ecke ist in maximal zwölf Minuten erledigt. Ein Getriebe schaffen wir gar in sieben. Wir sind gut eingespielt. Läuft alles nach Plan, würde eine Dreiviertelstunde reichen, um von einem Setup komplett aufs andere umzubauen.“ Ähnliches gilt für das Citroën-, Hyundai- und Toyota-Lager.

Für Kopfzerbrechen sorgt mitunter der rasche Austausch der Unterbodenprotektoren. Das liegt vor allem an den unterschiedlichen Philosophien der jeweiligen Designer. Genauer: der Art und Weise, wie und wo an den unisono untergewichtigen Grundkonstruktionen jener Ballast platziert wird, mit dem Schwerpunkt und Balance der Hightech-Boliden beeinflusst werden können. ■



Auch wenn die Umbauarbeiten umfassend sind, kommt keine Hektik auf

BEST CARS 2018

GEWINNEN SIE BEI DEUTSCHLANDS GROSSER
LESERWAHL IHREN TRAUMWAGEN

VOTE TO WIN



Mazda CX-5

Volvo XC40

Audi RS3 Limousine

Opel Insignia Sports Tourer

**TEILNAHMEKARTEN IM HEFT
AB 12.10. IM HANDEL**

Gewinne im Gesamtwert von 220.000 Euro

Die abgebildeten Fahrzeuge können in Ausstattung und Farbe von den Gewinnen abweichen.

**auto
motor
und
sport**

Junior-WM

Solans räumt ab

Nach einem souveränen Heimsieg darf der Spanier Nil Solans den Junior-WM-Titel feiern. Julius Tannert entert erneut das Podium.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach einem Fahrfehler in der fünften von 19 Wertungsprüfungen musste Lokalmatador Nil Solans die Führung erst einmal wieder an seinen Titelwidertsacher Nicolas Ciamin abgeben. Wer nun hoffte, die Titelentscheidung in der Junior-WM könnte sich zu einem echten Showdown am Sonntag entwickeln, wurde nur fünf Prüfungen später eines Besseren belehrt. Auch Ciamin machte einen Fehler, allerdings mit größerer Auswirkung: Der Franzose musste seinen krummen Ford Fiesta R2 mit defekter Lenkung und krummer Achse abstellen und konnte erst wieder am Sonntag ins Geschehen eingreifen. Dadurch ging nach dem

WRC3-Titel auch die Junior-WM-Krone vorzeitig an Solans. Besser noch: Mit seinem vierten Saisonsieg sicherte sich dieser auch alle sieben von Reifenaurüster DMack ausgelobten WRC2-Einsätze in der Saison 2018. Auf diesen Sonderpreis hatte es auch Julius

Tannert abgesehen, doch der Sachse fand keinen Weg vorbei am Franzosen Terry Folb, der mit Platz 2 sein bestes Saisonergebnis einfuhr. Julius Tannert und sein österreichischer Co Jürgen Heigl mussten sich mit dem dritten Rang begnügen. ■



Nil Solans hat mit seinem vierten Sieg gleich dreifach abgeräumt

Rallye-EM Lettland

Trauriger Europameister

Beim Saisonfinale in Lettland krönte sich Kajetan Kajetanowicz zum dritten Mal in Folge zum Europameister. Grund zur Freude gab es dennoch nicht: Die Rallye wurde von einem tragischen Hubschrauber-Absturz überschattet.

Von: **Michael Heimrich**

Land unter in Lettland. Stehendes Wasser wurde auch Titelkandidat Bruno Magalhães zum Verhängnis. Auf der sechsten Prüfung – dem nur 1,7 Kilometer langen Stadtkurs in Liepaja – rutschte der Skoda-Pilot in einer großen Pfütze geradeaus und knallte frontal in einen Baum. Die Rallye war für den Portugiesen vorzeitig zu Ende, und Kajetan Kajetanowicz war kampff

los Champion. Die Freude über seinen dritten Titel in Folge jedoch währte nur kurz, denn die Rallye wurde von einem Hubschrauber-Absturz überschattet. Die zum Teil tödlich verletzten Insassen sollen aus dem Umfeld von Kajetanowicz stammen, der sich nach Bekanntwerden des Unglücks aus der Rallye zurückzog.

Finnlands Wunderkind Kalle Rovanperä landete wenige Tage nach seinem 17. Geburtstag auf Gesamtrang 2. Als Sieger durfte sich Lokalmatador Nikolay Gryazin feiern lassen. Der Titel in der Junior-EM ging an Opel-Werkspilot Chris Ingram, der sich über 100.000 Euro Zuschuss für ein U28-Programm in der EM 2018 freuen darf. ■



Kajetanowicz zog nach einem Hubschrauber-Absturz seinen Ford zurück

KOMMENTAR

SPORTSGEIST BITTE!

Ja, Hyundai hat's vergeigt. Statt mit drei Autos die Ford hinter sich zu lassen, drei Autos mit abgerissener Lenkung in der Pampa. Statt in der Marken-WM den Spieß doch noch herumzudrehen, den letzten Sargnagel selbst reingeschlagen.

In Korea wird man nicht glücklich sein. Nach vier Jahren Aufwand, Rang 4 2014, Rang 3 2015 und Platz 2 im Vorjahr war man in der Konzernzentrale der Meinung, dieses Jahr müsse allein schon aus mathematischen Gründen der Titel her. Aber so funktioniert das nicht. Das ist Sport.

Während Fußballfans immer noch ein Stück weit verinnerlicht haben, dass selbst die Bayern nicht immer die Tabelle anführen können, gilt in Konzernen heutzutage die Auffassung, dass der Sport ein Marketing-Instrument ist wie jedes andere ist, und schon im Januar wird veranschlagt, welchen Gegenwert das Investment zu bringen habe.

Klar ist es nicht schön, wenn man Pressemitteilungen über technische Probleme verschicken muss, wenn teure Angestellte bei Reifenwahl und Piste danebenliegen. Aber Motorsport bedeutet eben auch immer Technik und Menschen am Limit. Und dabei geht eben auch mal was schief. Auch wenn die Fahrer nicht immer die Erwartungen erfüllen konnten, und auch wenn es technische Pannen gab, auch wenn der Gegner kein echtes Werksteam ist: Hyundai hat gegen die Truppe des besten Fahrers der Welt verloren. Dass sich Teamchef Michel Nandan schon samstags vor die Kamera stellte und bekannte, dass M-Sport über die gesamte Saison gesehen das bessere Auto hatte, ist ein Zeichen von Größe und Sportsgeist. Ich würde mir wünschen, dass den auch die Konzernlenker haben.



Markus Stier
Leiter
Rallyesport



Top-Ausstattung

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus MANNESMANN Werkzeugbox sichern!



Werkzeugbox, 155-tlg.

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



**TOP
EXTRA**

MANNESMANN
Werkzeuge

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888

Fax +49 (0)711 182-2550

motorsportaktuell@dpv.de

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. (Best.-Nr. 1625305) verschenken. (Best.-Nr. 1625306)

Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE712200000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Name, Vorname		Gewünschter Belieferungszeitpunkt	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		

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

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

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Registeramt Stuttgart HRA 3032, Geschäftsführer: Dr. Michael Bacht, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, ab. freiburger Unternehm. AG Hamburg, HRB 95332. Bis Oktober 2010: Rodale-Verlag, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, ab. freiburger Unternehm. AG Hamburg, HRB 95332.

Perfekter Hyundai-Einstand: Erstes Rennen, erster Sieg



Hyundai mischte die Konkurrenz beim Seriendebüt schon ziemlich auf – Tarquini gewann den ersten Lauf sogar

Auf dem neuen Zhejiang Circuit nahe der chinesischen Stadt Shaoxing feierte ein neues TCR-Auto einen perfekten Einstand: Gabriele Tarquini holte für Hyundai gleich einen Sieg. Volle Punkte holte aber zweimal das VW-Team von Leopard Racing.

Von: **Michael Bräutigam**

Der einfache Grund: Die Hyundais von Tarquini und Alain Menu starteten mit einer vorläufigen Homologation. So durfte man weder Meisterschaftspunkte sammeln noch im Qualifying ins zweite Segment einziehen. Für den Einzug hätte es allemal gereicht. Die Bestzeiten der beiden Tourenwagen-Routiniers in den i30 N TCR hätten sogar für eine komplette erste Hyundai-Startreihe gereicht.

Doch auch mit dem Handicap, stattdessen aus der siebten Startreihe losfahren zu müssen, machte Tarquini keine Gefangenen, schnitt durchs Feld wie das heiße Messer durch Butter und

bescherte Hyundai einen perfekten Einstand. Wenngleich die Gegner natürlich nicht mit der allerletzten Härte fighteten, da sie ja durch den Positions-keinen Punktverlust hatten. Hätte Menu sich nicht eine Durchfahrtsstrafe eingefangen, wäre er vermutlich auch in der Spitzengruppe gelandet, so wurde es nur Platz 12.

Vernay wieder Leader

Was folgte, war eine erste BoP-Änderung für die Neulinge direkt zum zweiten Renndurchgang: plus 40 kg Gewicht, minus fünf Prozent Leistung. So waren Platz 4 für Menu und Platz 6 für Tarquini unter den neuen Umständen sehr respektabel. Hyundai hat seine Hausaufgaben ganz offensichtlich gemacht – und ganz nebenbei beste Eigenwerbung betrieben, um das Kundengeschäft voranzutreiben.

Ganz so gut dürfte diese Eigenwerbung bei der Konkurrenz nicht angekommen sein, sah diese doch neben den neuen Kontrahenten vor allem im ersten Durchgang extrem blass aus. Bei VW darf man sich wenigstens über zwei Siege nach Punkten freuen. Der Zweite des ersten Durchgangs, Jean-Karl Vernay,

konnte zum überhaupt erst zweiten Mal im laufenden Jahr volle Punkte abräumen. Bereits tags zuvor hatte er durch vier Qualifikationspunkte dank Platz 2 die Tabellenführung zurückerobert.

Rivale Attila Tassi (Honda) kam auf dem technisch sehr anspruchsvollen Kurs, der dem VW perfekt lag, dagegen gar nicht zurecht. Der als Gesamtleader angereiste Ungar musste zudem Erfolgsballast rumtragen und konnte letztlich nur sieben Zähler aus China mitnehmen.

Dass Vernay nicht noch höher punktete und Tassi damit im Titelrennen bleibt, da darf Tassi sich bei MIRA-Teamkollege Roberto Colciago bedanken. Der Italiener fuhr Vernay so lange aufs Heck, bis die Stoßstange von dessen Golf am Reifen schliff. Vernay musste zum Stopp an die Box, holte aber mit P12 in einem sehr turbulenten Rennen noch einen vielleicht wichtigen Punkt.

Vorne fuhr Rob Huff unbeirrt zum Sieg. Für den Wasserträger Vernays war es der letzte Auftritt 2017: Das TCR-Finale wurde um eine Woche nach vorne und zudem von Abu Dhabi nach Dubai verlegt. Da startet Huff aber schon bei der WTCC in Macau. ■

SHAOXING, 1. RENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Gabriele Tarquini	30:15,966 min
2. Jean-Karl Vernay	+ 1,626 s
3. Rob Huff	+ 1,970 s
4. Gianni Morbidelli	+ 3,016 s
5. Pepe Oriola	+ 7,035 s
6. Frederic Verusch	+ 11,787 s
7. Roberto Colciago	+ 15,380 s
8. Davit Kajala	+ 16,972 s
9. James Nash	+ 19,028 s
10. Aurelien Panis	+ 19,679 s

SHAOXING, 2. RENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Rob Huff	30:23,840 min
2. Gianni Morbidelli	+ 2,403 s
3. James Nash	+ 3,511 s
4. Alain Menu	+ 23,435 s
5. Pepe Oriola	+ 24,206 s
6. Gabriele Tarquini	+ 24,668 s
7. Zhendong Zhang	+ 25,442 s
8. Roberto Colciago	+ 26,902 s
9. Attila Tassi	+ 36,852 s
10. Rafael Galliana	+ 50,687 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Vernay (VW)	207
2. Tassi (Honda)	186
3. Comini (Audi)	165
4. Colciago (Honda)	161
5. Oriola (Seat)	137
6. Nash (Seat)	115
7. Morbidelli (VW)	113
8. Borkovic (Alfa Romeo)	108
9. Huff (VW)	106
10. Hornola (Opel)	76



Hyundai schockte beim ersten Auftritt die Konkurrenz und fuhr durchs halbe Feld nach vorne zum Sieg. Nach einer BoP-Anpassung fügte sich der i30 N TCR aber im zweiten Rennen schon viel harmonischer ins Feld ein.

ETCC-Finale in Most

Fulín behielt kühlen Kopf

Noch vier Fahrer hatten Titelchancen, als es zum Finale des Tourenwagen-Europacups ins tschechische Most ging. Am Ende feierte Lokalmatador Petr Fulín (Seat) seinen bereits dritten Titel in der ETCC.

Von: **Michael Bräutigam**

Als wäre es nicht sowieso schon eng genug gewesen, spitzte sich die Tabellensituation nach dem Qualifying sogar noch mal zu. Pole-König Norbert Nagy (Seat) fuhr zum dritten Mal in Folge die Bestzeit im Qualifying heraus und strich drei Zusatzpunkte ein. Deren zwei gab es für den Schweizer Christjohannes Schreiber (Honda), noch einen für Fulín. Igor Stefanovski (Seat) ging als Vierter im Bunde der Titelanwärter mit P5 im Quali leer aus. Zwischen Leader Fulín und dem Gesamt-Vierten Stefanovski lagen dennoch nur neun Zähler – und 20 waren noch zu holen.

Der Wettergott fügte mit einem Regenschauer kurz vor dem ersten Durchgang einen weiteren Spannungsfaktor hinzu, doch die Spitzengruppe entschied sich geschlossen zum Start auf Slicks. Wie tricky die Fahrerei mit dieser Bereifung sein sollte, merkte vor allem Schreiber, dessen Honda gegenüber den drei Gegnern im Seat deutlich schwieriger auf Kurs zu halten war. So kam der Schweizer erst auf Touren, als die Strecke etwas abgetrocknet war. Da hatte der D-Zug an der Spitze aber längst das Weite gesucht.

Finale mit drei Aspiranten

Audi-Pilot Plamen Kralev mimte den Spielverderber und pflügte an die Spitze vor. Den ersten ETCC-Laufsieg ließ er sich dann auch nicht mehr nehmen. Dahinter wurde ein Hauen und Stechen um den zweiten Platz ausgefochten. Stefanovski übernahm sich jedoch bei dem Versuch, gleich beide Kontrahenten in einem Manöver zu schnappen, und knallte Fulín voll ins Heck.

Die folgende Strafe warf den Mazedonier letztlich bis auf P8



Cool geblieben und Meister geworden: Petr Fulín (Mitte) und das Team Krenek Motorsport holten Titel Nummer drei



Es fehlte nicht viel: Christjohannes Schreiber beendet die Saison als Dritter

zurück – und damit auch aus dem Titelrennen. Denn mit Fulín auf P3, hinter Nagy auf P2, gab es für Stefanovski vor dem zweiten Most-Durchgang auch keine rechnerische Chance mehr.

Fulín startete mit einem Dreipunkte-Vorsprung auf Nagy ins finale Rennen des Jahres. Schreiber musste mit sechs Zählern Rückstand auf den Leader schon volles Risiko fahren und auf ein kleines Wunder hoffen, um den ersehnten Titel noch zu holen.

In jenem zwölften und letzten Wertungslauf des Jahres, mittlerweile auf wieder komplett trockener Strecke, spielte Stefanov-

ski Zünglein an der Waage. Schreiber fuhr neben den dank Reversed Grid führenden Mazedonier, der jedoch keinen Raum ließ. Nach einer Berührung flog der rote Honda in die Begrenzung und der Titel war dahin.

Pfister ohne Glück

Fulín behielt dagegen einen kühlen Kopf und schob sich bei dieser Aktion, die auch Stefanovski verlangsamte, in die Führungsposition vor. Mit seinem vierten Saisonsieg schaffte er sich selbst den perfekten Rahmen für den dritten ETCC-Titel nach 2013 und 2014. „Ich habe das Wochenende genossen, es lief super für uns und wir haben eine tolle Show geboten. Ich möchte mich bei meinem Team bedanken, das einen guten Job gemacht und mir ein gutes Auto vorbereitet hat“, sagte der neue Champion.

Für den einzigen Deutschen im Feld, Andreas Pfister, lief es beim ETCC-Finale nicht nach Plan. Im Qualifying brach ein Dämpfer, wodurch die Zeitenjagd vorzeitig beendet war. Am Rennsonntag sorgten weitere Probleme dafür, dass in Most nur ein Pünktchen zu holen war. In der Gesamtwertung schließt Pfister die Saison als Achter ab. Schreiber wird Gesamt-Dritter, Teamkollege Peter Rikli Fünfter. ■

»ICH HABE DAS WOCHENENDE GENOSSEN, ES LIEF SUPER FÜR UNS UND WIR HABEN EINE TOLLE SHOW GEBOTEN.«

ETCC-Champion Petr Fulín

1000 km Bathurst

Sieg für die Underdogs

Bei den diesjährigen 1000 km von Bathurst mischte Regen das Feld auf – und so gewannen mit David Reynolds und Luke Youlden zwei Underdogs.

Von: **Michael Bräutigam**

Schlusspilot Reynolds vom Erebus-Rennteam kreuzte mit seinem Holden Commodore vier Sekunden vor den Markenkollegen Scott Pye und Warren Luff die Ziellinie. Doch ganz so easy, wie dieser Abstand vermuten lässt, war der Sieg tatsächlich nicht. Wechselnde Wetterbedingungen sorgten für eines der schwierigsten „Bathurst 1000“ der jüngeren Geschichte.

Prominente Opfer des Rennens am Mount Panorama waren unter anderem Tabellenführer Scott McLaughlin (Ford) und sein erster Verfolger Jamie Whincup (Holden). McLaughlin fuhr als erster Pilot überhaupt im Qualifying eine Zeit unter 2:04 Minuten. Sein neuer Rundenrekord

war vier Zehntelsekunden schneller als die von Reynolds auf dem zweiten Startplatz. Doch für den DJR-Penske-Piloten und Fahrpartner Alexandre Prémat war etwa zur Rennhälfte wegen eines Motorproblems Schluss.

Technische Probleme beendeten zwar Whincups Rennen nicht, doch mehr als Platz 20 (und damit Letzter in Wertung) war am Ende für ihn und Partner nicht drin. Dennoch: Die damit verbundenen 90 Punkte lassen Whincup in der Tabelle an McLaughlin vorbeischnüpfen.

Großer Gewinner in Sachen Meisterschaft wurde jedoch Fabian Coulthard. Der Teamkollege von McLaughlin holte mit Fahrpartner Tony D'Albarto den dritten Platz und 258 Punkte. Damit ist er der neue Tabellenführer. Mit 2431 Punkten hat er 91 Zähler Vorsprung vor Whincup und 97 vor McLaughlin.

Die Schweizerin Simona de Silvestro kam beim Saisonhighlight übrigens nicht ins Ziel. Ein Unfall in der Schlussphase sorgte für den ersten Ausfall der 29-jährigen in der laufenden Saison. ■



Underdogs: David Reynolds/Luke Youlden gewinnen die „Bathurst 1000“

Tourenwagen Classics

Mercedes-Doppelsieg

Die Entscheidung bei den Tourenwagen Classics 2017 blieb spannend bis zum Finale in Hockenheim. Favorit: Ein Ex-DTM-Werkswagen aus der Saison 1994.

Von: **Dirk Johae**

Thorsten Stadler feiert den Gesamtsieg in der Tourenwagen Classics 2017. Ihm reicht ein zweiter Platz beim sechsten und letzten Saisonlauf mit seinem 450 PS starken Mercedes-Benz C-Klasse in Hockenheim, um sich das Championat zu sichern. Der 47 Jahre alte Pilot aus Hannoversch Münden feiert den Erfolg auf dem 94er Werksauto von Ellen Lohr. Doch gegen die ITC-Version der C-Klasse mit

Jörg Hatscher am Steuer hat der neue Champion im Finale keine Chance. Im 96er Einsatzwagen von Jan Magnussen und Juan-Pablo Montoya feiert der Oldenburger mit 12,9 Sekunden Vorsprung seinen zweiten Saisonsieg. Stefan Rupp muss dagegen in Hockenheim kampflös zuschau-

en. Ein defektes Steuergerät des Alfa Romeo 155 V6 TI verhindert den Start der Landshuters, der die letzten beiden Rennen auf dem Nürburgring gewonnen hat.

Verspielte Chance

Auch Volker Schneider ist in Hockenheim zum Zuschauen ver-

dammt. Beim Testeinsatz im Tourenwagen-Revival hat er seinen Ford Sierra Cosworth so stark beschädigt, dass er im Finale passen muss. Der ehemalige DTM-Privatier hätte noch theoretische Titelchancen gehabt.

Doch für Schneider wäre es im Rennen gegen seinen Gruppe-A-Kontrahenten Richard Weber schwer geworden. Mit seinem BMW M3 ist der Bayer als Gesamtdritter mit großem Abstand bester Nicht-Klasse-1-Pilot.

Für eine Sensation im Qualifying hat Gerhard Füller mit seinem STW-BMW 320i (1994) gesorgt: Mit dem 280 PS starken Zweiliter-Auto fährt er die Pole-Position heraus. Im Rennen gewinnt er seine Klasse. Aber der vierte Gesamtplatz mit dem STW-BMW in der M3-Meute ist eine starke Leistung im Finale. ■



Gesamtsieger 2017: Thorsten Stadler im Mercedes-Benz C-Klasse DTM

Der Showdown

Am Wochenende tritt das DTM-Feld zum Saisonfinale in Hockenheim an. Wer kann Mattias Ekström (Audi) noch am dritten Titelgewinn hindern?

Von: **Michael Bräutigam**

Zur Beantwortung der Frage reicht es, die Mathematik zu bemühen. Bei noch 56 zu holenden Punkten haben rechnerisch neben dem schwedischen Tabellenführer auch die Audi-Markenkollegen René Rast, Jamie Green und Mike Rockenfeller sowie Marco Wittmann (BMW) und Lucas Auer (Mercedes) noch eine Titelchance.

Aus diesem Sextett muss vor dem Finale in Hockenheim den-

noch Ekström als Favorit gelten. 21 Punkte Vorsprung vor dem ersten Verfolger sind in der DTM eine kleine Welt. Komfortabel aus Sicht von Audi, die ebenfalls die Marken- und Teamwertung klar anführen: Man kann die eigenen Piloten recht frei fahren

lassen, denn der erste Nicht-Audi-Verfolger (Wittmann) liegt 38 Punkte zurück. „Natürlich habe ich einen Vorsprung. Aber entschieden ist bei Weitem noch nichts“, beschwichtigt Ekström vor dem möglichen dritten Titelgewinn nach 2004 und 2007. ■



Reist als Leader zum Finale: Mattias Ekström bringt 21 Punkte Vorsprung mit

NACHRICHTEN

ENGSTLER: TITEL IN ASIEN

Wie schon 2016 sicherte sich das Engstler-Team mit ihren VW Golfs auch dieses Jahr beide Titel in der TCR Asia. Beim Finale in Zhejiang sicherte sich der Thailänder Kantadhee Kusiri den Fahrertitel, während seine Engstler-Mannschaft den Teamtitel verteidigte.

12H SPA: TCR-DOPPELSIEG

Beim Saisonhighlight der Touring Car Endurance Series (TCES), den 12h von Spa, konnten sich am Ende erneut die TCR-Teams durchsetzen. Am Ende der Hatz rund um die Uhr siegten Antti Buri, Kari-Pekka Laaksonen und Olli Kangas in einem Seat vor den Markenkollegen von Red Camel (Rik und Ivo Breukers). Erst auf dem dritten Platz folgte der erste von drei Mercedes-AMG GT4.

NASCAR

Truex jetzt schon weiter als im letzten Jahr

Martin Truex Jr. (Toyota) hat einen Lauf. Mit seinem sechsten Saisonsieg katapultierte er sich in Charlotte bereits in die vorletzte der vier Playoff-Runden.

Von: **Michael Bräutigam**

Anders als bei so einigen Rennen in diesem Jahr musste der Furniture-Row-Pilot diesmal aber kämpfen. In den ersten beiden Stages tauchte der Tabellenführer gar nicht an der Spitze auf, während Ford-Pilot Kevin Harvick scheinbar spielerisch vorne herumturnte und folgerichtig auch die ersten beiden Rennsegmente gewann.

Doch Truex und sein Crewchief Cole Pearn fanden doch noch in die richtige Spur. Die

durch viel Regen recht grüne Strecke, auf der am Rennwochenende recht wenig getestet werden konnte, musste auch in Sachen Setup richtig gelesen werden – was dem späteren Sieger erst im finalen Abschnitt gelang.

Nach kurzer Hochphase von Kyle Larson (Chevrolet) übernahm Truex die Spitze. Auch eine späte Gelbphase brachte ihn nicht mehr aus dem Konzept. Mit dem Sieg hat er bereits den Einzug in die Playoff-Runde der letzten acht Piloten geschafft. Im letzten Jahr war nach ähnlich starker Saison bereits in der Round of 12 Schluss.

Großer Pechvogel in Charlotte wurde derweil Kyle Busch (Toyota). Der Sieger der vorangegangenen beiden Rennen knallte im zweiten Segment in die Mauer und löste drei der neun Gelbphasen aus. Am Ende Platz 29. ■



Nach dem sechsten Saisonsieg: Martin Truex Jr. und der Sieger-Donut

NASCAR CUP SERIES

Charlotte/North Carolina (USA) 30. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Kevin Harvick (USA)	Ford
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
6.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
7.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
8.	Ryan Blaney (USA)	Ford
9.	Kasey Kahne (USA)	Chevrolet
10.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung nach 30 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	3106 Pkt.
2.	Larson (Chevrolet)	3072
3.	Harvick (Ford)	3069
4.	Elliott (Chevrolet)	3059
5.	Hamlin (Toyota)	3056
6.	Kyle Busch (Toyota)	3055
7.	Johnson (Chevrolet)	3051
8.	McMurray (Chevrolet)	3044
9.	Kenseth (Toyota)	3043
10.	Keselowski (Ford)	3042

TOURENWAGEN
CLASSICS

WIR
GRATULIEREN
DEN SIEGERN

eisenmann
EXHAUST SYSTEMS

3DRACE-LOG
WE GO LIVE

INTAX



Nach einem schweren Start hat KTM in der MotoGP ein erstaunliches Entwicklungstempo vorgelegt. Im MSa-Interview lässt KTM-Rennsportdirektor Pit Beirer hinter die Kulissen blicken.

Von: **Imre Paulovits**

Waren Pol Espargaró und Mika Kallio in Aragón deshalb so stark, weil ihr vorher dort testen wart?

Wir hatten vier Wochen vor dem GP in Aragón getestet, aber die Fortschritte haben wir nicht dort gemacht, sondern haben am Chassis weiterentwickelt. Der Durchbruch kam beim letzten Test in Misano. Da haben wir gemerkt, dass das neue Chassis supergut funktioniert. Entscheidend ist, dass das Motorrad fahrbarer wird. Da haben wir wieder einen entscheidenden Schritt gemacht. Es war dann geplant, das neue Material mit Mika Kallio in aller Ruhe in Aragón zu fahren, für Pol Espargaró war es nicht geplant. Er hatte es beim letzten Test aber auch ein paar Runden probiert und wollte es dann mit allen Negativseiten, die an einem Rennwochenende zurückschlagen können, trotzdem einsetzen.

Hat dich die Leistung von Mika Kallio überrascht?

Ja. Jeder Testtag mit ihm war professionell und hat uns weitergebracht. Aber dass er so gut ist, dass



Pit Beirer

Geburtstag: 19.10.1972
Geburtsort: Radolfzell (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

1982: erste Motocross-Rennen
1991: Deutscher Motocross-Meister 125 ccm
1992: Deutscher Motocross-Meister 125 ccm
1997: Motocross-WM-3. 250 ccm
1998: Motocross-WM-3. 250 ccm
1999: Motocross-WM-2. 250 ccm
2000: Motocross-WM-3. 250 ccm
2002: Motocross-WM-3. 250 ccm
seit 2004: KTM-Sportdirektor

HOBBYS

Monoski, Jetski, Sport

„Unsere Fortschritte haben uns überrascht“

er mit Wildcard in die Top 10 fährt, hätte niemand erwartet. So einen Testfahrer wünscht sich jeder.

Wann wurde entschieden, dass er auch in Valencia fährt?

Ursprünglich waren nur zwei Wildcard-Einsätze für ihn geplant. Dann fuhr er so gut, dass wir die Möglichkeit in Aragón genutzt haben. Er ist auch dort so gut gefahren, dass wir ihn in Valencia angemeldet haben. Bei den Rennen bekommt man auch Erkenntnisse, die man bei einem Test nicht kriegen kann. Da kann man sich auch ansehen, wie sich das Motorrad im Vergleich zur Konkurrenz verhält. Und beim Testfahrer traut man sich Dinge, die man sich bei seinem regulären Piloten nicht trauen würde.

Es geht das Gerücht um, dass er Bradley Smith 2018 ersetzen könnte.

So stark wie Mika im Moment ist, hätte er wirklich einen Platz in der Startaufstellung 2018 verdient. Wir haben aber zwei Stammfahrer unter Vertrag, und da kann man einem schlecht sagen, dass er ab sofort nur noch Testfahrer ist. Als wir die Verträge machten, konnten wir den Fahrern noch nicht einmal ein konkretes Motorrad zeigen, da haben sie uns gegenüber schon ein gewisses Vertrauen gezeigt. Wir waren in dieser Situation froh, dass wir zwei Kaliber wie Bradley Smith und Pol Espargaró unter Vertrag nehmen konnten. Den einen nach einem halben Jahr wie eine heiße Kartoffel fallen zu lassen, ist eigentlich nicht unsere Art. Wir versuchen, Bradley in den letzten vier Rennen in die Position zu bringen, dass er fahren kann. Durch den Druck der Öffentlichkeit haben wir das Thema unter den Fahrern offen angesprochen. Wir haben auch die maximale Anzahl der Wildcard-Einsätze geprüft, die liegt bei sechs. So wird Mika nächstes Jahr bei mindestens sechs Rennen am Start stehen. Aber eine endgültige Entscheidung werden wir erst nach Valencia treffen.

Hättest du am Anfang der Saison gedacht, dass ihr so große Schritte machen werdet?

Nein. Wir waren bei aller Anstrengung, die wir in den letzten anderthalb Jahren unternommen haben, überrascht, wie groß der Rückstand ist, wenn du mal keinen perfekten Tag hast. In einem schlechten Training 3,5 Sekunden von der Spitze weg zu sein, das war schon etwas, mit dem wir nicht gerechnet hatten. Genauso wenig haben wir damit gerechnet, dass wir den Rückstand so schnell abknabbern. Ich denke, wir haben ein fantastisches Team von superguten Leuten zusammengestellt, es arbeiten alle Hand in Hand. Ich denke wir haben unserem Namen alle Ehre gemacht, weil wir auch sehr schnell Entscheidungen treffen. Entscheidungen, die in anderen Firmen großer Sitzungen bedürfen, werden bei uns am Sonntag noch auf der Rennstrecke getroffen. Und

»WIR HATTEN NIEMALS DAMIT GERECHNET, DASS WIR DEN RÜCKSTAND SO SCHNELL ABKNABBERN WERDEN.«

Pit Beirer

dann passiert was während der Woche, und dann hast du in der nächsten Woche ein Ergebnis. Aber dass es so schnell geht, davon hat keiner von uns geträumt. Wir sind momentan ganz weit vor den Erwartungen. Aber wir wissen, dass auf dem Weg nach ganz vorne auch die Rückschläge wiederkommen werden.

Hat dieses Entwicklungstempo euer Budget nicht überzogen?

Wir hatten ein sehr realistisches Budget auf die Beine gestellt, und wir bewegen uns nach wie vor in diesem Rahmen. Sehr viel Geld verschlingt, erst einmal diese Struktur aufzubauen und die

Leute an Bord zu haben. Natürlich kostet auch das ganze Material, das hergestellt wird, viel Geld, aber das war einkalkuliert. Wir hatten auch eingeplant, dass wir schnell reagieren können müssen, und das Geld dafür bereitgestellt. Ich hatte dem Vorstand versprochen, dass wir uns nicht auf irgendein Abenteuer einlassen, sondern dass wir einen konkreten Plan haben.

Wie weit war der Test nach dem Grand Prix in Aragón auf die letzten diesjährigen Läufe, und wie weit auf das nächstjährige Modell bezogen?

Geplant war beides. Aber bei unserer Arbeitsweise können wir Ergebnisse relativ schnell auch auf das aktuelle Motorrad umsetzen. Wir versuchen mit Mike, das nächstjährige Motorrad besser zu machen, aber dann testen wir einen Tag und versuchen, alles auch gleich in unser Rennmotorrad einzubringen. Alle Tests, die auf nächstes Jahr ausgerichtet waren, haben bislang bewirkt, dass die Teile zwei Wochen später doch an der Rennstrecke waren. Natürlich wird unser Motorrad nächstes Jahr anders sein, aber momentan gibt es so eine fließende Entwicklung, da wird es keinen radikalen Schnitt zwischen den beiden Modellen geben. Wenn du ständig so viele neue Sachen an die Strecke bringst und hörst dann im November auf zu testen, hast du

nicht im Dezember wieder ein völlig neues Motorrad.

Ihr habt Markus Reiterberger die RC16 testen lassen.

Wir hatten ihn schon einmal angefragt, da ging es vertraglich nicht. Aber wir haben bei ihm wohl großes Interesse geweckt. So sind wir in Kontakt geblieben, und jetzt ging es. Wir sind ein deutschsprachiges Werk, und ein deutschsprachiger Fahrer interessiert uns deshalb von Hause aus. Markus ist ein toller Rennfahrer und noch jung. Es sind aber nicht so viele Hintergedanken dabei. Mike Leitner hat schon mit vielen Fahrern getestet, und wir haben bei jedem etwas über unser Bike gelernt. Wenn ein neuer Fahrer darauf sitzt, gibt uns sein erster Eindruck interessante neue Infos. Man konnte bei Markus sehen, dass er mit starken Motorrädern umgehen kann. Er hat einen tadellosen Test abgeliefert.

Wäre es möglich, dass ihr ihn ins Testteam aufnehmt?

Man kann Rennfahrer, die Rennen fahren wollen, nicht mit Testfahrten kaltstellen. Er hat für nächstes Jahr bereits einen Vertrag, wo er Rennen fahren kann. Ich denke nicht, dass es realistisch ist, dass Markus nächstes Jahr für uns testet. Aber er ist noch jung, und vielleicht kreuzen sich unsere Wege noch einmal. ■



Pol Espargaró vor Mika Kallio: Fortschritt dank neuem Fahrwerk

Analysieren und hoffen: Suzuki-Projektleiter Shinichi Sahara und Team

Alle Hoffnung auf Iannone

Nach einem überraschend starken letzten Jahr ist Suzuki weit zurückgefallen. Die Japaner müssen nun ihr gesamtes Paket überarbeiten, damit Andrea Iannone damit zurechtkommt.

Von: Neil Spalding

Letztes Jahr konnte Suzuki mit Maverick Viñales einen GP gewinnen und war regelmäßig vorn dabei. Heute wissen wir, dass Viñales ein ganz besonderer Fahrer ist und einen besonderen Fahrstil hat. Während viele seiner Kollegen weit in die Kurven hineinbremsen, bremst er, solange das Motorrad gerade ist. Dann lenkt er ohne Bremse hart ein. Mit den 2016er-Michelin und dem Suzuki-Chassis hatte er eine

Kombination, mit der er diesen Fahrstil gut anwenden konnte. Als Michelin den weniger stabilen Vorderreifen brachte, war der Spanier auf der Yamaha nicht zu schlagen, Suzuki stand mit Andrea Iannone aber auf völlig verlorenem Posten da.

Seither hat Michelin wieder einen stabileren Vorderreifen gebracht, aber die Situation hat sich nicht verbessert. Iannone, der die bremsstabile Ducati gewohnt war, hat das Vertrauen völlig verloren und ist nicht bereit, über die Grenzen zu gehen und zu stürzen, nur um zu beweisen, dass es nicht geht. Hätte Suzuki wenigstens Aleix Espargaró behalten, hätten sie zumindest eine zweite Meinung. Doch dafür ist es jetzt zu spät. Sie haben das Problem, dass einer ihrer Fahrer dem Motorrad nicht vertraut und es der andere sehr schwer hat, von seinem erfahreneren Teamkollegen zu lernen,

SUZUKI MUSS EINEN GUTEN TESTFAHRER FINDEN, IANNONE SEIN GEFÜHL WIEDERERLANGEN.

da er keine brauchbaren Daten bekommt, aus denen er lernen könnte.

Für Suzuki war es sicherlich nicht leicht zu akzeptieren, dass sie ihr gesamtes Konzept auf den Kopf stellen müssen, um ein Motorrad hinzubekommen, mit dem Iannone klarkommt. So haben sie selbst den Projektleiter ausgewechselt. Shinichi Sahara ist ein Renningenieur, der gut in Problemlösen ist. Er war bereits Leiter des GSV-R-Projekts und hat seither die neue Suzuki GSX-R 1000 entwickelt. Er hat gleich

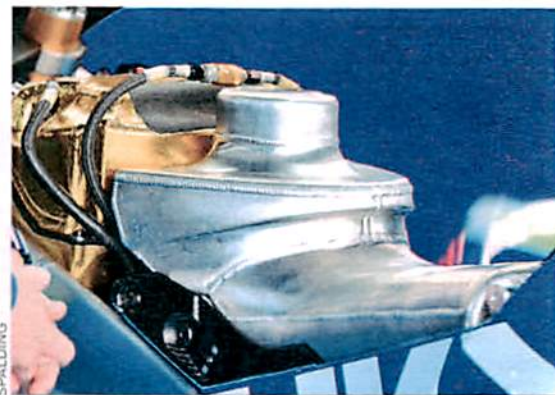
bei seinem Amtsantritt alles genau analysiert, und seither kommt ein ständiger Fluss von neuen Teilen. Für Silverstone kam ein neues Fahrwerk und für die Motorbremse ein Auspuffklappensystem, wie es Ducati benutzt hat. In Aragón kam ein neuer Tank, mit dem die Gewichtsverteilung geändert wurde.

So wurden gleich mehrere Strategien vermischt, aber so kann Suzuki zumindest Feedback bekommen. Das neue Chassis ist um den Schwingendrehpunkt herum steifer, es ist leichter um die Kurven zu bringen. Und wenn es auch in tiefer Schräglage weniger Grip hat, hofft man doch, dass Iannone ein besseres Gefühl bekommt. Ein Grund, warum Iannone das Vertrauen verloren hatte, war, dass das Motorrad bei Lastwechsel den Druck auf dem Vorderreifen zu schlagartig aufbaut. So wurde versucht, die Massenkonzentration so abzuändern, dass es gradueller geht. Der neue Tank hat eine kleinere Spitze, die Benzinladung ist weiter unten angebracht.

Suzuki braucht nun einen guten Testpiloten. Sylvain Guintoli hat bei seinen zwei Einsätzen erstaunlich gute Dienste geleistet. Nun muss aber das Feedback von Iannone kommen. Ohne einen „Vollgas-Kommentar“ werden sie nämlich nicht wissen, was die Veränderungen wirklich bringen. ■



Der Rahmen wurde an der Schwingenlagerung verstärkt



Der Tank ist nun an der Oberseite kürzer

MotoGP

Erinnerungen an Norick Abé



Höhepunkt einer Karriere: Norick Abé gewinnt 1996 den Heim-GP in Suzuka

Am 7. Oktober war es zehn Jahre her, dass Norifumi Abé bei einem Verkehrsunfall ums Leben kam.

Von: Imre Paulovits

Norick Abé war eine schillernde Erscheinung. Sein Fahrstil war markant, eine Art Kombination aus Kevin Schwantz und Mick Doohan. Dabei kam der am 7. September 1975 geborene Japaner kaum ums Rennfahren herum, er wuchs mit dem Motorsport auf. Sein Vater Mitsuo war ein berühmter Auto-Race-Pilot (eine Art Speedway auf Asphalt), der die Motorsport-Karriere seines Sohnes von Kindheit an gefördert hat und ihn bereits mit vier Jahren auf Minibikes und später auf Motocross-Motorrädern setzte und gar in den USA Dirt Track fahren ließ. Mit 15 wechselte Abé in den Straßensport und wurde 1993 im zarten Alter von 18 Jahren der jüngste japanische Meister der 500er-Klasse.

Danach erlangte Abé mit einem Schlag Berühmtheit, als er bei seinem Wildcard-Einsatz 1994 in Su-

zuka bis drei Runden vor Schluss mit Kevin Schwantz und Mick Doohan um den Sieg kämpfte, bevor er spektakulär abflog. Honda wollte ihn noch einige Jahre in der heimischen Meisterschaft aufbauen, doch Kenny Roberts war schneller und legte ihm einen Vertrag für die 500er-WM auf Yamaha vor die Nase. Abé wurde zum Idol eines gewissen Valentino Rossi, aber der langmähige Japaner hatte doch Probleme, die Erwartungen zu erfüllen. Immerhin gewann er den GP von Japan 1996 und 2000 sowie den von Brasilien 1999. Abé fuhr nach dem Team Roberts bei Wayne Rainey, bei Tech3 und bei D'Antin. Als Rossi 2000 in die Königsklasse kam, entwickelte sich eine Freundschaft zu seinem früheren Idol, doch im Gegensatz zum italienischen Ausnahmetalent hatte Abé Probleme bei der Umstellung auf die MotoGP. Er fuhr für Yamaha als Testfahrer, dann ging er in die Superbike-WM, 2007 fuhr er nur noch die japanische Superbike-Meisterschaft.

Dann ereilte ihn das gleiche Schicksal wie Mike Hailwood. Abé war mit seinem Yamaha-Roller unterwegs, als ein Lkw verkehrswidrig vor ihm wendete. Er erlag seinen Verletzungen im Krankenhaus. ■

ACHTUNG FAHRERLAGER!

2000



2017



ROBERTO LOCATELLI

Wenn ich mir das Gesicht von Roberto Locatelli ansehe, glaube ich kaum, dass noch ein einziger Knochen darunter ist, den er nicht gebrochen hatte. Auch seine Beine und Hände sind bei Stürzen arg in Mitleidenschaft gezogen worden. So sehr, dass sich sogar seine Kollegen wunderten, dass er jedes Mal zurückkam. Denn zwei Dinge blieben ungebrochen: sein Geist und sein Rennfahrerherz. Dazu hatte er das Glück, dass seine Frau Manuela immer an seiner Seite stand. Ich kann mich noch gut daran erinnern, als der blonde Italiener aus Bergamo 1994 in Mugello bei den 125ern seinen ersten Wildcard-Einsatz bestritt und gleich auf die Pole-Position fuhr. Er war ein Talent und ein Draufgänger. Seine freundliche Art machte ihn trotzdem zu einem der beliebtesten Fahrer unter den Kollegen, und seinen Kampfgeist wussten nicht nur italienischen Fans zu schätzen, sondern alle, die diesen Sport lieben.

Roberto Locatellis Karriere war ein ständiger Wechsel zwischen den beiden kleinen GP-Klassen. Seine ersten beiden kompletten WM-Saisons bestritt er 1995 und 1996 bei den 250ern, dann ging er zu den 125ern, gewann 1999 in Le Mans und in Mugello seine ersten beiden Grands Prix und wurde 2000 mit fünf

Siegen Weltmeister. So stieg er zu den 250ern auf, doch KTM engagierte ihn 2003 wieder in der kleinsten Klasse. Die Saison mit Harald Bartol war für ihn eine schwierige, doch mit der 125er-Aprilia wurde er im Team von Lucio Cecchinello ein Jahr später wieder WM-Dritter. Dann versuchte er es mit Cecchinello wieder bei den 250ern, doch auch dieses Mal wollte ihm der Durchbruch nicht gelingen. So hat es mich besonders gefreut, als Roberto Locatelli, den viele schon abgeschrieben hatten, 2006 im ungarischen Toth-Team unterkam und sich dort auch bei den 250ern beweisen konnte. Wenn es auch nicht er, sondern erst sein Nachfolger Mattia Pasini war, der den ersten GP-Sieg dieser enthusiastischen Equipe herausfuhr, mit einem dritten Platz in Katar und einem zweiten beim Finale in Valencia hatte sich Locatelli aber in den Blickpunkt gebracht und kam im Werksteam von Gilera unter.

Als die 250er durch die Moto2 ersetzt wurde, hängte Roberto Locatelli Ende 2009 seinen Helm an den Nagel. Er leitete zunächst das italienische Nationalteam bei Aprilia und FTR-Honda, heute nutzen andere seine Expertise: Der 43-Jährige ist GP-Experte bei Sky Sports.

Pepi Böröczky/IP



Roberto Locatelli: 125er-Weltmeister 2000 auf Aprilia

MotoGP

Hiroshi Aoyama statt verletztem Jack Miller

Jack Miller brach sich bei einem Trainingsunfall das rechte Schienbein und musste operiert werden. In Japan fährt Hiroshi Aoyama die Marc-VDS-Honda.

Jack Miller ist der nächste MotoGP-Pilot, der wegen einer Trainingsverletzung pausieren muss. Der 22-jährige Australier war in seiner Wahlheimat Andorra mit seiner Enduro unterwegs, als ihm langsam das Vorderrad wegrutschte. Der Versuch, den Sturz mit dem rechten Bein abzufangen, gelang ihm zwar,

doch dabei brach er sich das Schienbein knapp unter dem Kniegelenk. Er wurde umgehend in die Universitätsklinik nach Barcelona gebracht und operiert, wobei eine Platte und acht Schrauben eingesetzt wurden. „Es ist schon frustrierend, zumal es noch nicht einmal ein Sturz war“, hadert Miller mit dem Schicksal. „Den GP von Japan muss ich auf alle Fälle auslassen, ich werde aber versuchen, bei meinem Heim-GP auf Phillip Island wieder zu fahren.“

In Motegi wird Honda-Testpilot Hiroshi Aoyama die Marc-VDS-Honda übernehmen. ■ IP



Jack Miller: In Japan fährt Hiroshi Aoyama. Wird er für Australien fit?

NACHRICHTEN

MOTOGP: KATSUYUKI NAKASUGA wird in Motegi per Wildcard antreten. Der 36-jährige Japaner, der in diesem Jahr zum dritten Mal in Folge die 8 Stunden von Suzuka gewonnen hat, fährt somit seinen achten MotoGP-Einsatz seit 2011. In Valencia 2012, als er Ben Spies ersetzte, fuhr er bei den schwierigen Verhältnissen sensationell auf Platz 2, was Projektleiter Koichi Tsuji zu Tränen rührte. Nun dürfen sich die Japaner über zwei zusätzliche Landsleute im MotoGP-Rennen freuen.

MOTOGP: JOHN KOCINSKI tauchte beim American-Flattrack-Finale in Perris mitsamt seinem siebenjährigen Sohn John Jr. auf. Der 250er-Weltmeister von 1990 und Superbike-Weltmeister von 1997 ist mittlerweile ein steinreicher Immobilienmakler in Hollywood,

aber er ist noch genauso fit wie zu aktiven Zeiten und er fährt Dirt Track bei Clubrennen mit einem Honda-Zweitakter. Kocinski hat aber auch wieder einen Job im Motorsport: Er hilft als Testfahrer bei der Entwicklung des Yamaha-MT-7-Dirt-Track-Racers, mit dem Sammy Halbert Vierter in der Meisterschaft wurde und der nächstes Jahr die Indian besiegen soll.

MOTOGP: CASEY STONER ist zum zweiten Mal Vater geworden. Am 6. Oktober brachte seine Frau Adriana mittags um halb zwei ein gesundes kleines Mädchen zur Welt, das auf den Namen Caley Maria Stoner hört und mit 2,605 kg zur Welt kam. Casey Stoners ältere Tochter Alessandra Maria ist jetzt fünfeneinhalb Jahre alt, der stolze Vater postete die Bilder seiner beiden Töchter.

Motorrad-WM

Vorschau GP Japan

ZEITPLAN

GP Japan/Motegi (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 13. Oktober 2017

2.00–2.40	Moto3	1. freies Training
2.55–3.40	MotoGP	1. freies Training
3.55–4.40	Moto2	1. freies Training
6.10–6.50	Moto3	2. freies Training
7.05–7.50	MotoGP	2. freies Training
8.05–8.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 14. Oktober 2017

2.00–2.40	Moto3	3. freies Training
2.55–3.40	MotoGP	3. freies Training
3.55–4.40	Moto2	3. freies Training
5.35–6.15	Moto3	Qualifying
6.30–7.00	MotoGP	4. freies Training
7.10–7.25	MotoGP	Qualifying 1
7.35–7.50	MotoGP	Qualifying 2
8.05–8.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 15. Oktober 2017

1.40–2.00	Moto3	Warm-up
2.10–2.30	Moto2	Warm-up
2.40–3.00	MotoGP	Warm-up
4.00	Moto3	Rennen, 20 Rd.
5.20	Moto2	Rennen, 23 Rd.
7.00	MotoGP	Rennen, 24 Rd.

STATISTIK

GP Japan/Motegi

Sieger 2016

Moto3: Enea Bastianini (I), Honda
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2016

Moto3: Hiroki Ono (J), Honda, 1:56,443 (= 148,4 km/h)
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:49,961 (= 157,1 km/h)
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:43,954 (= 166,2 km/h)

Schnellste Runden 2016

Moto3: Nicolò Bulega (I), KTM, 1:57,218 (= 147,4 km/h)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1:50,788 (= 156,0 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:45,576 (= 163,7 km/h)

Rundenrekorde

Moto3: Álex Márquez (E), Honda, 1:57,112 (= 147,5 km/h) (2014)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1:50,788 (= 156,0 km/h) (2016)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:45,350 (= 164,0 km/h) (2014)

STAND DER MOTORRAD-WM 2017

MotoGP				
	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	224
2.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati Di16 GP 17	208
3.	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	196
4.	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	170
5.	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	168
6.	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	117
7.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati Di16 GP 17	106
8.	Daniilo Petrucci (I)	Octo Pramac Ducati	Ducati Di16 GP 17	95
9.	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda	Honda RC 213 V	92
10.	Jonas Folger (D)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	84
Moto2				
1.	Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	248
2.	Thomas Lüthi (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex	227
3.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	157
4.	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	155
5.	Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	130
6.	Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	124
9.	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	Suter	92
16.	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	44
18.	Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	35
24.	Jesko Raffin (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex	11
Moto3				
1.	Joan Mir (E)	Leopard Racing	Honda	271
2.	Romano Fenati (I)	Marinelli Rivacold Snipers	Honda	191
3.	Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	173
4.	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	137
5.	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	134
6.	John McPhee (GB)	British Talent Team	Honda	106
7.	Marcos Ramírez (E)	Platinum Bay Real Estate	KTM	105
8.	Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	103
9.	Enea Bastianini (I)	Estrella Galicia 0,0	Honda	103
10.	Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM	91



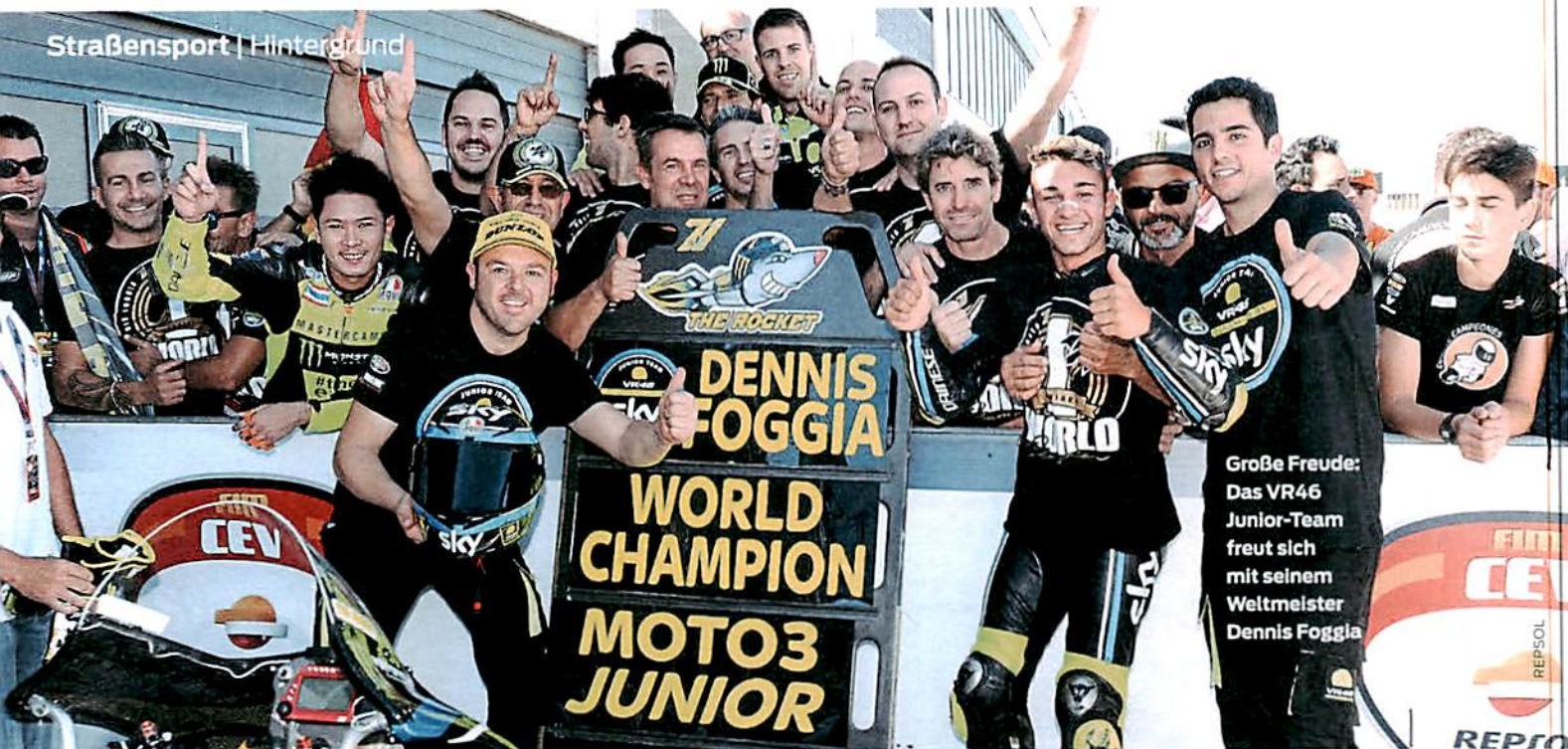
BMW Motorrad



MACH DIE GROSSEN DINGE GROSSARTIG.

MAKE LIFE A RIDE.

Die IDM-Superbike-Saison 2017 – hunderte PS, sieben Rennen und zwei Titel für das Van Zon-Remeha-BMW Team um Markus „Reiti“ Reiterberger. Denn kombiniert man die kompromisslose Performance der S 1000 RR mit eingespielten Fahrern, kann man mit einem ganz sicher rechnen: mit unschlagbaren Ergebnissen. Reiti holte sich bereits vor dem Finale erneut den Meistertitel und auch sein Teamkollege Jan Bühn hat mit einem guten Ergebnis und der Doppel-R auf der Siegertribüne Platz genommen. Wir gratulieren allen BMW Motorrad Teams zu ihren Ergebnissen.



Moto3-Junior-WM/Moto2-EM

Foggia bereits Weltmeister

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

Von: Imre Paulovits

Um ganze acht Hundertstel Sekunden verpasste VR46-Junior-Pilot Dennis Foggia seinen vierten Moto3-Junior-WM-Sieg in diesem Jahr. Trotzdem war der 16-jährige Römer im siebten Himmel. Denn der zweite Platz reichte ihm, um die Moto3-WM nächstes Jahr als Moto3-Junior-Weltmeister in Angriff zu nehmen. Jaume Masia holte sich seinen ersten Junior-WM-Sieg, Kazuki Masaki konnte sich über den letzten Podestplatz freuen.

Das Kiefer Racing Team hat mit Tim Georgi und Dirk Geiger ein neues Pilotprojekt begonnen.

Gemeinsam mit dem ADAC und der Dorna geben sie den beiden Northern-Europe-Cup-Siegern bei den letzten zwei Junior-WM-Läufen die Chance, sich in der nächsthöheren Meisterschaft zu versuchen. Tim Georgi kam gut vom Start weg und war auf dem besten Weg, in der Spitzengruppe mitzumischen. Doch ein Rempler raubte alle Hoffnungen auf einen Spitzenplatz. Dirk Geiger musste Mangels Streckenkenntnis vom 41. Startplatz aus ins Rennen gehen und wurde schließlich 34.

In der Moto2-EM wechselten sich wieder Ricky Cardús und Eric Granado bei den Siegen ab. Der 20-jährige Schweizer Marcel Brenner hat seine vier Monate lange, mysteriöse Schilddrüsenkrankheit überwunden. Doch im ersten Rennen begann sein Motor bereits in der Aufwärmrunde zu stottern. Im zweiten lief dann alles glatt, und so konnte sich Brenner über den achten Platz freuen. ■

STAND MOTO3-JUNIOR-WM

1.	Dennis Foggia (I) KTM	176 Pkt.
2.	Jeremy Alcoba (E) Honda	106
3.	Vicente Pérez (E) KTM	105
4.	Alonso López (E) Honda	102
5.	Jaume Masia (E) KTM	101
6.	Kazuki Masaki (J) Honda	99
7.	Sergio García (E) Honda	80
8.	Al Ogura (J) Honda	64
9.	Makar Yurchenko (KZ) KTM	59
32.	Jason Dupasquier (CH) KTM	4

STAND MOTO2-EM

1.	Eric Granado (BR) Kalex	201 Pkt.
2.	Ricky Cardús (E) Kalex	185
3.	Steven Odendaal (SA) NTS	137
4.	Héctor Garzó (E) Tech3	113
5.	Joe Roberts (USA) Kalex	95
6.	Dimas Ekky (IND) Kalex	93
7.	Federico Fuligni (I) Kalex	89
8.	Hiroki Ono (J) NTS	68
9.	Lukas Tulovic (D) Kalex	57
14.	Marcel Brenner (CH) Kalex	28

ERGEBNIS 1. RENNEN MOTO3-JUNIOR-WM

Aragón (E): 8. Oktober 2017; 11. WM-Lauf; 76,170 km über 15 Rdn. à 5,078 km; 44 Fahrer gestartet, 36 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Jaume Masia (E)	KTM	15	29:58,728	1:58,547	25
2.	Dennis Foggia (I)	KTM	15	+0,080	1:59,010	20
3.	Kazuki Masaki (J)	Honda	15	+0,139	1:58,990	16
4.	Aaron Polanco (E)	Honda	15	+0,552	1:58,615	13
5.	Apiwath Wongthananon (T)	KTM	15	+4,126	1:59,008	11
6.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	15	+5,312	1:59,024	10
23.	Tim Georgi (D)	KTM	15	+31,892	2:01,403	-
34.	Dirk Geiger (D)	KTM	15	+1:09,497	2:03,246	-

ERGEBNIS 1. RENNEN MOTO2-EM

Aragón (E): 8. Oktober 2017; 9. EM-Lauf; 81,248 km über 16 Rdn. à 5,078 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Ricky Cardús (E)	Kalex	16	30:46,588	1:54,542	25
2.	Steven Odendaal (SA)	NTS	16	+0,200	1:54,608	20
3.	Eric Granado (BR)	Kalex	16	+0,454	1:54,504	16
4.	Joe Roberts (USA)	Kalex	16	+7,343	1:54,915	13
5.	Dimas Ekky (IND)	Kalex	16	+7,526	1:55,092	11
6.	Héctor Garzó (E)	Tech3	16	+7,701	1:55,004	10
7.	Corentin Perolari (F)	Transformers	16	+8,083	1:55,254	9
10.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	16	+18,162	1:54,966	6

ERGEBNIS 2. RENNEN MOTO2-EM

Aragón (E): 8. Oktober 2017; 10. EM-Lauf; 81,248 km über 16 Rdn. à 5,078 km; 19 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Eric Granado (BR)	Kalex	17	30:49,089	1:54,289	25
2.	Ricky Cardús (E)	Kalex	17	+0,053	1:54,251	20
3.	Héctor Garzó (E)	Tech3	17	+6,001	1:55,169	16
4.	Corentin Perolari (F)	Transformers	17	+6,160	1:55,008	13
5.	Dimas Ekky (IND)	Kalex	17	+6,368	1:55,030	11
6.	Hiroki Ono (J)	NTS	17	+7,205	1:55,296	10
7.	Federico Fuligni (I)	Kalex	17	+9,496	1:55,560	9
8.	Marcel Brenner (CH)	Kalex	17	+13,643	1:55,914	8

„Erst mal aufs Sofa“

Die IDM-Saison ist seit anderthalb Wochen vorbei. Der dreifache Superbike-Meister genießt seine ersten freien Tage, bevor er sich wieder ganz seiner EM-Zukunft widmet.

Von: **Anke Wieczorek**

Der endgültige Abschied aus der IDM Superbike beim Finale in Hockenheim endete feucht-fröhlich. Dann kehrte zum ersten Mal seit Langem wieder Ruhe bei Markus Reiterberger ein. Nach einer Teilnahme in fünf Rennserien, viel Reiserei und Zeitumstellungen. Jetzt ist „nur“ Bürokratie angesagt. Als wir abends bei ihm anrufen, hat er es endlich aufs Sofa geschafft. Schon heute kehrt der Alltag mit Physiotherapie, Krafttraining und Sponsortermi-

zurück. Am Freitag fährt der 23-Jährige ein Speedway-Rennen in Pocking: „Zum fit bleiben.“

Reiterberger weiß, dass er 2018 auch in der Superstock 1000-EM ganz vorne sein muss, wenn er es zurück in die Superbike-WM schaffen will – den Wildcard-Einsatz in Jerez vom 20. bis 22. Oktober ausgenommen. Er dient zur Vorbereitung und Eingewöhnung. Größte Herausforderung wird sein, dass in der EM mit Profilreifen gefahren wird. „Ich habe meine Fahrwerks-Spezis schon angerufen“, sagt Reiterberger – zu dessen Lieblingsstrecken Jerez definitiv nicht gehört.

Dass ihm BMW nicht sofort den Weg zurück in die Superbike-WM geebnet hat, nahm Reiterberger hin. „Natürlich wäre es anders besser gewesen, aber ich vertraue auf meinen Teamchef und Manager Werner Daemen, der zugesagt hat, dass ich 2019

definitiv in der WSBK fahren muss.“ Mit BMW würde es nach derzeitigem Stand nur im Althea-Team weitergehen, das Reiterberger zum Jahresbeginn frustriert verlassen hatte. In der IDM fand er zurück in die Spur: „Aber wenn Althea so weitermacht ... vielleicht gibt es doch eine Chance, mit meinen eigenen Leuten aufzusteigen.“ ■



Endgültiges IDM-Ade: Reiterberger

IDM Superbike 1000

Das Beste daraus gemacht

Florian Alt ist IDM-Vize geworden, zum zweiten Mal nacheinander. Mehr ging nicht.

Von: **Anke Wieczorek**

Markus Reiterberger dominierte die Top-Klasse wie Bruce Allmächtig. Mann und Maschine eine Einheit. Erfahrungen aus der Superbike-WM, ein Fahrer im Zentrum seines Teams. Der Titelgewinn war vorhersehbar.

Yamaha-Waffe Florian Alt hatte nicht den Hauch einer Chance, wehrte aber dafür die restliche BMW-Konkurrenz erfolgreich ab. Und der 20-Jährige sorgte dafür, dass Reiterberger im Finale nur mit 4,226 Sekunden Vorsprung gewann und sich nicht wie sonst im zweistelligen Bereich befand. „Wir waren der Spitze beim Finale deutlich näher als sonst“, betrachtete Alt die Zahlen. „Wir haben das Setup vom letzten Jahr benutzt, und Dunlop hat noch einen

anderen Reifen mitgebracht.“ Alt gelangen acht Führungsrunden vor Reiterberger. „Ich konnte ihn auf der Bremse überholen.“ Dass Alt den punktgleich nach Hockenheim gekommenen BMW-Fahrer Jan Bühn ausschaltete, brachte ihm den Vizetitel. Zur Belohnung winkt der Wildcard-Einsatz bei der Superstock 1000-EM in Jerez. Dort wird Alt nochmals auf Reiterberger treffen.



Will einen dritten Anlauf nehmen: Florian Alt

Alt wie auch sein Teamchef Michael Galinski hoffen, dass die IDM 2018 fortgesetzt wird. „Wenn sich alle zusammenhocken, dann glaube ich daran“, meint Galinski. „Nur 2017 wurde zu viel Geld auf wenigen Schultern verteilt. Die Hersteller können nicht für alles zahlen. Es musste zum Ausstieg als Promoter kommen. Aber zum Glück ist das generelle Ende offen.“ ■

SUPERBIKE-WM: ERNESTO

MARINELLI wird mit Ende der Saison Ducati nach 22 Jahren verlassen. Der 44-jährige Ingenieur hatte 1995 in der Rennabteilung bei Ducati begonnen und sein gesamtes Berufsleben dort verbracht. 1997 wurde er Track-Ingenieur von Carl Fogarty, von 1998 bis 2000 leitete er das US-Rennprogramm von Ducati mit Anthony Gobert, Ben Bostrom, Troy Bayliss und John Kocinski. Dann kehrte er als Renningenieur von Ben Bostrom nach Europa zurück, wurde 2003 technischer Leiter des Ducati-Superbike-Projekts und ab 2010 Superbike-Abteilungsleiter. Mit ihm wurden Carl Fogarty, Troy Bayliss, Neil Hodgson, James Toseland und Carlos Checa Superbike-Weltmeister. Und er war der Renningenieur von Troy Bayliss bei dessen legendären Sieg beim GP von Valencia 2006. Warum Marinelli nun seinen Hut nimmt, darüber herrscht Stillschweigen. Man kann aber davon ausgehen, dass Gigi Dall'Igna, der mehrere Gefolgsleute aus seiner Aprilia-Zeit mit zu Ducati gebracht hat, das Vierzylinder-Superbike-Projekt lieber mit denen durchzieht. Marinelli ist ein Top-Spezialist, der weiß, wie man Rennmotorräder zu Siegertypen macht. Es würde nicht überraschen, wenn seine Verpflichtung bei Aprilia bekanntgegeben würde.

SUPERBIKE-WM: KAWA-

SAKI hat letzten Freitag die 2018er Version der Ninja ZX-10RR vorgestellt. Nach dem Gewinn der Weltmeisterschaft mit dem neuen Modell durch Jonathan Rea und dem vorzeitigen Gewinn des Team-WM-Titels hat Kawasaki-Europa-Präsident Morohiro Ikoma stolz darauf hingewiesen, welche Errungenschaft es bedeutet, mit einem neuen Modell gleich Weltmeister zu werden. Für 2018 sollen weitere Entwicklungen von Rea und Sykes in die Serie eingeflossen sein.

„Tests waren eine Freude“

Supercross-Star Ken Roczen bereitet sich Schritt für Schritt auf sein Comeback am 6. Januar 2018 in Anaheim vor und sagt: Wir sind im Plan.

Von: Alex Hodgkinson

Ken Roczen wird am Samstag nicht am Monster-Cup in Las Vegas teilnehmen. Der 23-jährige Thüringer setzt alles auf eine erfolgreiche Rückkehr beim Supercross-WM-Auftakt am 6. Januar in Anaheim.

Der Honda-USA-Star erklärte: „Die zehntägige Auszeit in Utah war eine tolle Ablenkung nach den vielen Operationen. Ich bin noch ein bisschen auf einer Serien-CRF450R-Honda gefahren, weil ich nicht allzu viel Zeit ohne Fahrtraining verbringen wollte, aber der Hauptschwerpunkt war der physische Aufbau. Wir haben 15-Meilen-Hikingtrips durch schweres Gelände mit Felsenklettern gemacht und sind durch rauschende Ströme geschwommen. Es gab eine schwierige Sektion, die nur ich geklettert bin, das war eine intensive Aufgabe, Adrenalin pur. Ich fahre noch mit einer Handgelenkstütze“,



Fast wieder der Alte: Ken Roczen beim Training diesen Monat

erklärte das Honda-As. „Aber das ist eine reine Vorsichtsmaßnahme. Sie gibt mir das notwendige Selbstvertrauen, damit ich die Fortschritte nicht gefährde, indem ich irgendetwas überdehne. Es macht keinen Spaß, die Stütze zu tragen, aber ich muss vernünftig bleiben und darf die tägliche Arbeit mit meinem persönlichen Physiotherapeuten nicht auf Spiel setzen.“

Roczen weiter: „Ich war vor Kurzem bei den Jungs von HRC auf dem Pala-Raceway in Südkalifornien, um Tests mit meinem 2018er-Bike durchzuführen, und das war eine richtige Freude. Es war seit Januar sehr frustrier-

rend, nur zuzugucken zu können. Man kommt sich so hilflos vor. Ich habe noch nicht den vollen Speed, aber ich kann jetzt viel öfter auf dem Bike trainieren, kann mühelos 35-Minuten-Motos fahren, und die Leute in meiner Nähe sagen, sie können täglich Fortschritte erkennen.“

Bis Januar konkurrenzfähig

„Wir haben zuerst an der Fahrwerkseinstellung gearbeitet. Es wird sich bis Januar noch einiges ändern. Aber es ist ein wichtiger Schritt, dass ich mich wieder an meine Honda gewöhne und das Gefühl für die Feinabstimmung gewinne. Es kam alles relativ

schnell zusammen. Dabei kann ich dem Team für seine Bemühungen danken.“

„Sogar wenn man vollständig gesund ist, dauert es eine gewisse Zeit nach einer kleinen Pause, bevor man das hundertprozentige Selbstvertrauen auf dem Motorrad aufgebaut hat. Ich weiß nicht genau, wie weit ich bin, aber ich bin zufrieden mit dem Fortschritt, den wir gemacht haben. Und ich bin überzeugt, dass wir bis Januar voll konkurrenzfähig sein werden. Daran arbeiten wir, und ich habe keinen Zweifel, dass wir auf Kurs sind.“

„Ich werde den Monster-Cup in Vegas nicht fahren. Ich würde gern wieder Rennen fahren, aber es wäre die falsche Entscheidung. Ich möchte zunächst noch in meiner Komfortzone bleiben. Und es ist vernünftiger, mich schrittweise an die Vorbereitung für Anaheim heranzutasten. Im Januar geht die neue Saison richtig los, und das zählt. Ich werde mich zunächst auf das Fahren auf Freiluftstrecken konzentrieren, um meine physische Stärke und das Feingefühl auf dem Motorrad zu erarbeiten, bevor ich in der zweiten Oktoberhälfte ernsthaft mit der Vorbereitung auf das Supercross-Training anfangen.“ ■

Speedway-Bundesliga-Finale Landshut

18. Titel: Ohne Ausländer geht es nicht

Beim zweiten Bundesliga-Finale am 3. Oktober in Landshut holten sich die „Devils“ gegen Brokstedt den 18. Meistertitel. Der Däne Leon Madsen machte den Unterschied.

Von: Thomas Schiffner

Vor der Saison hatte Titelverteidiger Landshut den kühnen Plan verkündet, 2017 ganz ohne Ausländer auskommen zu wollen. Beim Hinkampf in Brokstedt, mit den ausgelaugten Brüdern Erik und Mark Riss, ging das Spiel nicht auf. Vor allem der Norweger

Rune Holta hatte für Brokstedt einen Sechs-Punkte-Vorsprung rausgefahren. Landshut verordnete Mark Riss am 3. Oktober eine Ruhepause und ersetzte ihn

SPEEDWAY-BUNDESLIGA

Finale 2 Landshut (D), 3. Oktober

1. AC Landshut		49 Punkte
Leon Madsen		15
Martin Smolinski		14
Valentin Grobauer		4
Erik Riss, Dominik Möser		5,3
Sandro Wassermann		8
2. MSC Brokstedt		35 Punkte
Rune Holta		12
Kai Huckenbeck		10
Lukas Fienhage, Tobias Kroner		3,7
Hannes Gast, Stephan Katt		0,3
Endergebnis: Landshut-Brokstedt 88:80		

durch den Dänen Leon Madsen. Prompt verteidigten die „Teufel“ den Titel mit einem Maximum für Madsen und einem zum Schluss klaren 49:35-Sieg.

Die Brokstedter „Wikinger“ verloren aber schon in Heat 2 Hannes Gast, der sich bei einem Sturz einen Oberschenkel- und einen Handgelenkbruch zuzog. ■



18. Titel für ACL: Riss, Smolinski, Wassermann, Madsen, Grobauer, Möser (v.l.)

Auf Nummer sicher kurz vor dem Titelgewinn

Patryk Dudek gewann das Heimrennen und machte acht Punkte auf Jason Doyle gut. Doch der Australier steht vor seinem ersten WM-Titel.

Von: **Andreas Fahldiek**

Bereits nach drei Durchgängen war klar, dass Jason Doyle, der am Vortag 32 Jahre alt wurde, nicht vorzeitig Weltmeister wird. Seine durchschnittliche, auf Sicherheit ausgerichtete Performance reichte nicht für den Einzug ins Finale. So wie er im Vorjahr stürzte diesmal Landsmann Max Fricke nahezu an gleicher Stelle. Er konnte in Lauf 15 Martin Vaculik nicht ausweichen und fiel äußerst hart auf seine rechte Schulter.

Smolinski: Viele Fahrfehler

Dabei verlor Fricke zeitweise das Bewusstsein und wurde wie eine leblose Puppe herumgeschleudert. Ihm ist überraschenderweise nichts weiter passiert. Er wollte weiterfahren, erhielt aber vom Arzt Rennverbot. Patryk Dudek gewann nach einer überragenden Leistung nun auch seinen

ersten Grand Prix. „Nur im ersten Lauf hatte ich Probleme mit der Abstimmung. Danach lief es besser. Es ist in meiner ersten GP-Saison mein erster GP-Sieg und dazu noch vor heimischem Publikum“, so Dudek, der satte acht Punkte auf den führenden Jason Doyle wettmachen konnte. „Duzer“ fuhr einen von Jan Anderson getunten GM. Im letzten GP in Melbourne braucht Doyle maximal acht Punkte für seinen ersten WM-Titel.

Martin Smolinski blieb erneut weit hinter den Erwartungen zurück. Seine Starts waren diesmal ohne Kritik. Und am Speed seines von Joachim Kugelmann getunten GM kann es auch nicht gelegen haben. Es waren einmal mehr seine Fahrfehler, durch die

SPEEDWAY-WM

Torun (PL), 7. Oktober
11. WM-Lauf

1. Patryk Dudek (PL)	18 Punkte
2. Tai Woffinden (GB)	15
3. Bartosz Zmarzlik (PL)	14
4. Matej Zagar (SLO)	11
5. Vaclav Milik (CZ)	11
6. Piotr Pawlicki (PL)	10
7. Jason Doyle (AUS)	10
8. Pawel Przedpelski (PL)	10
9. Peter Kildemand (DK)	8
15. Martin Smolinski (D)	2



Finale: Dudek siegt vor Woffinden, Zmarzlik und Zagar

er schon sichere Punkte verlor, und der Wille, in notwendige In-fights zu gehen. Für den WM-Vierten Fredrik Lindgren ist die

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 11 Rennen

1. Jason Doyle	142 Punkte
2. Patryk Dudek	128
3. Tai Woffinden	115
4. Maciej Janowski (PL)	113
5. Emil Saifutdinov (RUS)	109
6. Bartosz Zmarzlik	108
7. Fredrik Lindgren (S)	107
8. Matej Zagar	97
9. Martin Vaculik (SK)	90
17. Martin Smolinski	19

WM-Saison beendet: Beim Playoff Halbfinale in Manchester zog er sich eine womöglich langwierige Rückenverletzung zu. ■

NACHRICHTEN

MXGP: NAGL OPERIERT

Max Nagl kann weiterhin auf die Fortsetzung seiner WM-Karriere hoffen. Der 30-Jährige, der sich beim Nationencross das Kahnbein der linken Hand gebrochen hatte, wurde letzte Woche Mittwoch operiert und musste die geplanten Tests auf der Werks-TM verschieben: „Ich muss jetzt einen Monat Pause machen.“ Die Zeit kann der einzige Deutsche in der MXGP gut gebrauchen, um finanzielle Unterstützung aus der Industrie zu suchen, weil TM nur technischen Support und kein Gehalt bieten kann: „Ein bisschen habe ich schon zusammen. Ich bleibe eifrig auf der Suche.“

MXGP: LAWRENCE MIT VIERJAHRESVERTRAG

Honda bestätigte, dass der australische Teenager Hunter Lawrence, der die MX2-Einzelwertung beim Nationencross gewann, einen Vierjahresvertrag ab 2019 mit dem amerikanischen Geico-Team abgeschlossen hat. 2018 wird er die MX2-WM im neuen Team-114-Honda der zweifachen Weltmeisterin Livia Lancelot mit Motoren aus der Geico-Schmiede fahren.

Rallye OI Libya Marokko

Quintanilla auf Kurs

Die Top-Favoriten Sam Sunderland und Paulo Gonçalves schieden beim letzten Rallye-WM-Lauf in Marokko frühzeitig aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Beim letzten Lauf zur Off-road-Rallye-WM in Marokko ging es an den ersten drei Fahrtagen bis Redaktionsschluss (Montag) drunter und drüber. KTM-Mann Sam Sunderland gewann den Prolog vor Markenkollege Matthias Walkner. Doch der Dakar-Sieger, der sich am Samstag noch als Dritter ins Ziel gerettet hatte, war im Wasser gestürzt und konnte am dritten Tag nicht mehr antreten. Damit war er schon raus aus dem Titelrennen – vor Marokko hatte der Brite

in der WM vor Pablo Quintanilla und Paulo Gonçalves geführt.

Als Nächsten erwischte es den Hondapiloten Gonçalves: Der Portugiese stürzte ebenfalls auf der zweiten Etappe und verletzte sich an der rechten Hand. Im Ziel gab auch er auf. Von den Titelfavoriten blieben Quintanilla und Honda-Mann Kevin Benavides. Quintanilla übernahm am zweiten Tag die Führung und wurde am Sonntag Dritter hinter Ricky Brabec und Walkner.



Pablo Quintanilla auf Titelkurs

Die erste Special Stage am Sonntag wurde wegen Unpassierbarkeit gestrichen, und am Abend erhielt der Chilene zunächst 20 Minuten Strafzeit, weil er einen Wegpunkt ausgelassen habe. Das hätte ihn auf Platz 11 zurückgeworfen, doch am Montag wurde die Strafe zurückgezogen.

Damit führte der Husqvarna-Leader vor den letzten beiden Tagen in der Wertung mit knapp fünf Minuten Vorsprung vor Walkner und blieb Titelfavorit. ■

RALLYE-WM

Rallye OI Libya Marokko (6.–10. Oktober)
Stand nach 3 von 5 Tagen

1. Pablo Quintanilla (RCH), Husqva.	6:07:33 h
2. Matthias Walkner (A), KTM	+4:48 m
3. Kevin Benavides (RA), Honda	+9:44 m
4. Ricky Brabec (USA), Honda	+10:57 m
5. Juan Pedrero (E), Sherco	+15:17 m
6. Antoine Méo (F), KTM	+16:58 m

American Flattrack

Jared Mees krönt sich noch einmal beim Finale

Meister war er bereits, aber Jared Mees dominierte das Finalrennen auf der Perris Half-Mile trotzdem und stellte einige Rekorde auf.

Von: **Imre Paulovits**

Wieder sah Jared Mees mit der Werks-Indian die Zielflagge als Erster. Doch diesmal war es anders: Er hat Geschichte geschrieben. Mit seinem zehnten Sieg und 17. Podestplatz hat er die Legenden Scott Parker und Ricky Graham überholt, die beide 16 Podestplätze in einem Jahr hatten – und das, obwohl damals mehr als 18 Rennen zur Meisterschaft zählten.

Während Indian, die nach 64 Jahren Pause mit dem vom Schweizer Urs Wenger konstruierten Motor in den Dirt-Track-Sport zurückgekehrt sind, 14 von 18 Siegen errungen und die ersten drei Plätze in der Meisterschaft belegt haben, wurde der große Gegner Harley-Davidson vom Schweizer Hightech völlig überrannt. Den einzigen Sieg der Marke holte Privatfahrer Jeffrey Carver Jr. mit der alten XR 750.

Doch den meisten Applaus bekam beim Finale Ex-KTM-GP-Pilot Stevie Bonsey. Er ist nach andert-



Jared Mees: Zehnter Sieg, 17. Podestplatz, neuer Grand-National-Rekord

halb Jahren Verletzungspause zurückgekehrt und fuhr auf Anhieb auf Platz 4.

Bei den Singles ging der Sieg an Brandon Price, der sich damit in der Meisterschaft auf Position 2 vorschob. Kolby Carlile wurde Zweiter, was zum Meistertitel

reichte, ohne einen einzigen Sieg errungen zu haben. Shayna Texter, die 2017 fünf Siege einfuhr, patzte auch im Finale, so blieb ihr nur Meisterschaftsrang 3. Toni Elías, der nach seinem US-Superbike-Titel auch hier an den Start ging, wurde Zwölfter. ■

AMERICAN FLATTRACK

Endstand Twins (nach 18 Rennen)

1.	Jared Mees (USA) Indian	387 Punkte
2.	Bryan Smith (USA) Indian	298
3.	Brad Baker (USA) Indian	247
4.	Sammy Halbert (USA) Yamaha	241
5.	Jeffrey Carver Jr. (USA) H.-D.	229
6.	Briar Bauman (USA) Kawasaki	219
7.	Brandon Robinson (USA) H.-D.	140
8.	Davis Fisher (USA) Kawasaki	139
9.	Jarod Vanderkooil (USA) Kawasaki	125
10.	Henry Wiles (USA) Kawasaki	111

AMERICAN FLATTRACK

Endstand Singles (nach 18 Rennen)

1.	Kolby Carlile (USA) Yamaha	267 Punkte
2.	Brandon Price (USA) Honda	244
3.	Shayna Texter (USA) Honda	240
4.	Ben Lowe (USA) Honda	218
5.	Kevin Stollings (USA) Honda	189
6.	Cameron Smith (USA) Honda	159
7.	Wyatt Anderson (USA) KTM	147
8.	Jesse Janisch (USA) Yamaha	122
9.	Oliver Brindley (GB) Kawasaki	116
10.	Dan Bromley (USA) KTM	104

Speedway Team Cup Herxheim

Berghaupten Last-Minute-Sieger

Beim letzten Lauf zum Speedway Team Cup ging es drunter und drüber. Berghaupten holte den Titel nach Schiedsrichterentscheidung.

Von: **Thomas Schiffner**

Gastgeber Herxheim Drifters gewann den letzten STC-Lauf ohne Erik Riss. Doch Olching, Meißen und Berghaupten traten punktgleich mit je acht Matchpunkten an und mussten den Titel unter sich ausmachen. Olchings Valentin Grobauer brach sich am Vorabend in Frankreich ein Schlüsselbein, die Bayern hatten nur zwei 500-ccm-

Fahrer: Härtel und Deddens. Es entwickelte sich ein Scharmützel, das in der deutschen Liga-Geschichte wohl ohne Beispiel ist: Als der Berghauptener Daniel Spiller durch Härtel in Heat 15 zu Fall kam, unterstellten die Berghauptener Absicht. Der Tiefpunkt dann im letzten Lauf: Berg-

haupten und Olching waren punktgleich. Härtel stürzte, der Referee disqualifizierte zunächst Dilger, nach Ansicht eines Handy-Videos dann aber Härtel. Dadurch wurde Berghaupten Meister. Härtel musste gegen Meißens Kevin Wölbert um den Vizetitel stechen und verlor erneut. ■



Mark Riss vor Max Dilger

SPEEDWAY TEAM CUP

Endstand nach 10 Rennen

1.	MSC Berghaupten	132 10
2.	MC Meißen	144 9
3.	MSV Herxheim	141 9
4.	MSC Olching	151 8
5.	Emsland Team Dohren	127 8
6.	MC Güstrow	99 5
7.	MSC Diedenbergen	108 4
8.	AC Landshut II	96 3
9.	SC Neuenknick	85 3

NACHRICHTEN

LANGBAHN-WM: SMOLINSKI WILL ZURÜCKKEHREN

Martin Smolinski, Langbahn-Vizeweltmeister 2012 und amtierender Langbahn-Team-Weltmeister, hat einen Antrag auf eine permanente Wildcard für die GP-Saison 2018 gestellt. Die FIM will die Speedway- und Langbahn-GP-Termine nächstes Jahr endlich entzerren. Denn auch ein aktueller Speedway-GP-Pilot hat Interesse an der Langbahn-WM nächstes Jahr. Nach MSA-Informationen könnte es sich um Tai Woffinden handeln. Erhält Smolinski eine der drei zu vergebenden Wildcards 2018, so könnten mit ihm, Michael Härtel, Stephan Katt und Bernd Diener bis zu vier Deutsche am Start sein. GP-Läufe im nächsten Jahr haben die MSV Herxheim und der MSC Mühldorf beantragt, nicht aber der AC Vechna.

MOTOCROSS-ÖM: SMITKA BLEIBT FAVORIT

MX2-Meister Roland Edelbacher blieb in Großhöflein auch in der Open-Klasse hart dran. Mit dem Tagessieg nach den Plätzen 1 und 2 verkürzte er seinen Rückstand auf Leader Petr Smitka auf 30 Punkte. Der tschechische KTM-Fahrer, der im ersten Lauf mit harten Armen Rang 3 heimfuhr, gewann Lauf 2 und hat gute Chancen auf den Titel, wenn es in 14 Tagen zum Finale nach Oberdorf geht. Manuel Obermair war nicht am Start, behielt aber ÖM-Rang 3, da Michael Stauer nach Rang 6 im zweiten Lauf nicht mehr startete. Fünfter ist und bleibt der verletzte Günter Schmidinger. Ab Platz 6 wird noch heftig gekämpft. Der Slowene Molnar (Honda) überholte Bermanschlager (Kawasaki). Neuer Achter ist Johannes Klein – tolle Führung und Platz 2 im ersten Rennen – vor Andreas Schmidinger.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



A6 Competition, EZ 9/2016, 23000 km, 240 kW (326 PS), blau, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., AHK, VB 56.800,- €. Tel. 0151/54326243

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41099

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

H



www.lamborghini-ried.at

Audi R8 Spyder Ausstellungsfahrzeug, 5,2 l V10 Motor, 540 PS, EZ 2/2017, 2100 km, Audi 5-Jahres Garantie, 7-Gang S-tronic, Lenkradschaltung, Bang Olufsen Sound, Rückfahrkamera u.v.m. Preis DE: € 165.900,- (MwSt. awb.), Preis Ö: € 212.000,-, Autohaus Prieswasser, Salzburger Str. 24-26, 4910 Ried (Österreich), Tel. 0043/7752/6664 oder 0043/664/3208797

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41117



www.mariani.de

Aktionspreise für alle S- und RS-Modelle. Von Sound unter Beibehaltung der Serienoptik bis Komplettumbau (Fahrwerk, Felgen, Leistung etc.) Tel. +49 (0) 5264 / 8601, www.mariani.de

H

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H



www.mariani.de

BMW Tuning seit 1985, Rad-Reifen: VA 9,5J x 21" - HA 11J x 21" ohne Karosserie, Auspuff: verschiedene Soundstufen - 760i Optik, Fahrwerk, Leistung etc. Soundprobe: info@mariani.de, Tel. 05264 / 8601

H

BMW M1 - Deutsche Auslieferung, orange, Preis auf Anfrage. Bastian Voigt GmbH, Zedernstraße 14, 33415 Verl, Tel. +495246/9330337, www.bastianvoigt.de

H

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

H



M5 30 Jahre Edition Limitiert, EZ 4/2015, 11000 km, 441 kW (600 PS), silber, Alcantara, Navi, Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., 130.000,- EUR (MwSt. awb.). Tel. 0172/7446311

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41038

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

H

Suche BMW E46 M3, Cabrio oder Coupé, Phoenixgelb oder Laguna Seca Blue, gepflegt, < 100.000 km. Tel. 0176-70097542

mehr: motor-klassik.de Nr. 40986

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600

H

De Tomaso

Pantera gesucht. 0171/4167106

H

Ferrari

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

360 Challenge Stradale ges. 0171/4167106

H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700

H

348 Spider gesucht. 0171/4167106

H

Ford

Kuga, Benziner, 182 PS, ST-Line, Allrad, 5 J. Garantie, Bj. 03/2017, 2800 km, schw./Teilleder schw., autom. einparken, Navi, Start/Stop, Soundsyst., Keyless Go, 32.900,- €. Tel. 0241/66771

Ford GT gesucht. 0171/4167106

H

Jaguar

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

H

Daimler Double Six, EZ 05/95, 205000 km, V12, 311 PS, 5993 ccm, Automatik, ABS, Klima, SD Farbe außen British Racing Green, innen Elfenbein, Leder, Extras, TÜV abgenommen, Preis 22.500,- €. Tel. 0171-7440701, em-brigitte.gilson@gmx.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 41015

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. [asfimo GmbH](http://asfimo.com), Tel. 02402/768989

H

Lotus

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

H

Maserati

Maserati Spyder wenig km ges. 0171/4167106

H

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700

H

Mercedes

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

H

CL 500 - C 140, Bj. 12.97, 89000 km, TÜV 12.18, Leder, smaragdsw., Felgen AMG, sehr guter Zust. € 27.500,-. Tel. 06235-5623

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

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

Mercedes

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Geländegänger „V 250 4x4 - HARTMANN VP OffRoad“, EZ 09/2016, ca. 19500 km, dezenter Offroader mit 30 mm Höherlegung, All Terrain Bereifung auf 17 Zoll Alu-Radsatz und schwarzen Seitenrohren, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Standhgz., Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, LED Scheinwerfer, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u. v.m. zum Preis von 54.264,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.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. 41179

Suche Mercedes GLK350, Benziner, Automatik, Xenon, Navi, Bluetooth, kein schwarz, kein weiß, Chiffre MK22/1126255

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



blackPEARL „V 250 - HARTMANN VP Spirit“, EZ 10/2015, ca. 11500 km, schwarz und absolut edel, einzigartig im Auftritt, komplette Aerodynamik, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 20 Zoll Alu-Radsatz VEST1, Leistungssteigerung u.v.m. Avantgarde Edition mit VOLLAUSSTATTUNG! Leder schwarz, div. Interieur-Pakete, Sitzlüftung/-heizung vorn, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u.v.m. zum Preis von 66.666,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.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. 41078



www.mariani.de

mariani m700 Black-Series E63 AMG W212, Breitbau in Blech mit Volllausstattung, EZ 12/14, nur 20000 km, 430 kW/ 585 PS (optional auf 515 kW/700 PS), Komplettumbau: Karosserie-Verbreiterung, Rad-Reifen (13Jx20 Zoll mit 325er Bereifung an HA), Fahrwerk, Sportauspuff, Chip-Tuning. Zustand neuwertig, Saisonpreis: 98.900,- € (MwSt. awb.) Tel. 05264 / 8601, mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rachensbornbach 11, 32689 Kalletal H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41120

500 E 124, made by Porsche, 2.1993, 132000 km, anthrazit-metallic, Leder schwarz, Schiebedach, Telefon, Scheckheft, Gutachten Classic Data Gesamtzustand 1 minus, Bewertung 47.500,- €. Von privat, keine MwSt., von Anbeginn in einer Hand. 0177-8682549



SLK 55 AMG, EZ 3/2006, 75000 km, 265 kW (360 PS), schwarz, 26.900,- €. Tel. 08061/5293, hausberger1@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41118

Mini

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

Morgan

Aero gesucht. 0171/4167106 H

Motorräder

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

Porsche

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

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/934242111 H

928 GTS gesucht. 0171/4167106 H

996 Turbo S Cabriolet, 450 PS, Bj. 2004, 102000 km, Original Porsche Scheckheft, 1. Hand, unfallfrei, schwarz, Leder schwarz, 6-Gang, Keramikbremsanlage, deutsches Auto, 99.000,- € VB. Tel. 0178-1513150

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

993 Targa Tiptr., EZ 5.97, 125000 km, 210 kW, silber, unfallfrei, 2. Hd., Wartung PZ, Garage, TÜV/Insp./Reifen neu, Gutachten, 73.500,- €. T. 0163/8731316

993 2S/4S gesucht. 0171/4167106 H

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

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

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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

Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.
Service - Verkauf - Beratung
CORSE
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

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

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

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

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
pool
Beratung • Verkauf • Service
ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 - www.isa-racing.de

Seat
www.autodiscount-nrw.de H

Skoda
www.autodiscount-nrw.de H

MOTORSPORT aktuell
Jetzt online abonnieren!
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
■ **Leser werben Leser**
■ **Testabos**
■ **Jahresabos**
■ **Geschenkabos**
www.motorsport-aktuell.com/abo

www.Rennsportshop.com

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB
 Grafik und Produktion: Michael Heinz
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 1820
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Peider Bach
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
 Druck:
 Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkai 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
 Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

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

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

Leserbriefe

Als Kassenpatient vor der Glotze?

Zur Rossi-Wunderheilung
 MSA 42/2017

Ich lese schon seit 32 Jahren Euer Heft. Mir fällt schon länger auf, dass Eure Berichterstattung bei der MotoGP und der Superbike-WM immer oberflächlicher wird. Es würde den Rahmen sprengen, wenn ich alles aufzählen würde. Nur ein Beispiel: In Aragón wird Dovizioso nur Siebter – als WM-Führender mit Márquez. Über dessen Probleme im Rennen erfährt der Leser aber kein Wort. 90 Prozent der Leserschaft hat die Rennen im TV verfolgt und braucht deshalb keine Kurzfassung des Gesehenen, sondern Hintergrundberichte. Ich möchte auch die Leistung Rossis nicht schmälern, aber als Kassenpatient wäre er genau wie ich vor der Glotze gesessen.

Uwe Zemke,
 D-69259 Wilhelmsfeld

Größere Bilder, kürzere Texte?

Zum MSA-Konzept
 MSA 42/2017

Als langjähriger Abonnent habe ich immer gerne Ihre Zeitung gelesen, da sie aktuell und schneller war als andere, dazu gute Berichte und wissenschaftlich über den Motorsport berichtet wurde.

Seit der Neuausrichtung geht dieser Vorteil gegenüber andern Zeitungen immer weiter zurück – die Bilder werden immer größer, aber Textmenge und Infos nehmen wegen der größeren Buchstaben ab, dazu wird die Zusage immer später.

Am Anfang habe ich ja noch geglaubt, was Sie zur Umstellung und Veränderung der Zeitung geschrieben haben – das wird nun auch immer unglaubwürdiger.

In einer schnelllebigen Zeit, in der Datenübertragungen und Sonstiges mit Minutentakt um die Welt geht, versuchen Sie zu erklären, dass Ihre Zeitung nun länger braucht. Da kann ich mich doch nur wundern.

Wie war es denn dann wohl möglich, diese Zeitung vor 20 Jahren absolut aktuell und schnell und pünktlich schon am Dienstag auszuliefern? Vielleicht machen Sie sich darüber mal etwas mehr Gedanken.

Günter Hohenhorst,
 per Email

Kritik an den TV-Kommentatoren

Zu WEC und Formel 1
 MSA 42/2017

Ich finde die Kritik an den F1-Moderatoren nicht angebracht. Als ehemaliger Aktiver und dann als regelmäßiger Zuschauer der RTL-F1-Übertragungen bin ich mit allen Moderatoren sehr einverstanden. Insbesondere Christian Danner ist sehr kompetent und sympathisch, sein Fachwissen, nicht zuletzt aufgrund seiner aktiven Zeit, äußert sich in seinen zumeist zutreffenden Kommentaren. Und Heiko Wasser ergänzt ihn prima.

Helmut Lenz,
 D-97469 Gochsheim

Zu der Kritik an den TV-Kommentatoren möchte ich gerne noch mal nachhaken: Damit ich bei Heiko Wasser vom Kölner Dosenbiersender („Wir geben für die Werbung zurück nach Köln, Sie verpassen nichts“) nicht immer laut lachen muss, bin ich jetzt Abo-Nutzer bei „sky sport“ geworden. Da sitzt nun der Hysteriker Sascha Roos, und bei den DTM-Übertragungen der ARD der ständige Alleswiederholer Philipp Sohmer. Aber warum in Himmels-

namen schreien die immer in der ersten halben Runde ins Mikrofon, als wäre der Weltuntergang in vollem Gang? Ich habe doch selber Augen und sehe, was passiert – ist ja schließlich nur ein Autorennen mit Motorkraft.

Und bitte: Schmeißt die Formel E aus Eurem Heft, das interessiert keinen wirklichen Motorsportfan: Eure Zeitung heißt ja immer noch „MSA“. Und ansonsten macht bitte weiter so. Liebe Grüße aus der Lüneburger Heide von Horst Liedtke.

Horst Liedtke,
 D-29565 Wriedel

F1: Kein Platz für den Nachwuchs?

Zum Test für Robert Kubica
 MSA 41/2017

Seit einem Besuch als 18-Jähriger am Nürburgring bin ich Motorsport-Fan! Erst waren die Sportprototypen meine Lieblinge, dann die Formel 1 und nun die Motorräder. Aber: Speziell die F1 rückt in meiner Aufmerksamkeit immer mehr in den Hintergrund.

Letztes Negativ-Beispiel: Da sind mindestens ein Dutzend junger, hungriger, talentierter und hoffnungsvoller Piloten in diversen Meisterschaften unterwegs – und die müssen nun zur Kenntnis nehmen, dass ein eingeschränkter Robert Kubica ihnen vorgezogen werden könnte. Da kann ich nur den Kopf schütteln.

Hans Wein,
 D-96173 Oberhaid

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

21. Okt. 2017: VLN-Lauf: 42. DMV Münsterlandpokal
 10.–12. Nov. 2017: Rallye Köln – Ahrweiler

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 12. Oktober

17.25 Supercars, 1000 km Bathurst (Zus.) motorsport.tv

Freitag, 13. Oktober

ab 04.15 WRC Spanien, Live/Power Stage (Wh.) Sport 1+

21.15 DTM Hockenheim, Countdown Sport 1

Samstag, 14. Oktober

09.05 TT Cup Hockenheim, 1. Lauf **LIVE** Sport 1+

11.10 F3-EM Hockenheim, 1. Lauf (zeitvers.) N-TV

11.40 DTM Hockenheim, Qualifying 1 **LIVE** ONE

12.15 Carrera Cup Hockenheim, 1. Lauf **LIVE** Sport 1

14.30 DTM Hockenheim, Rennen 1 **LIVE** ARD

16.00 TT Cup Hockenheim, 2. Lauf **LIVE** Sport 1

23.20 WTCC Ningbo, Vorber. & Quali (Aufz.) Eurosport 1

Sonntag, 15. Oktober

03.30 Langstr.-WM Fuji, Vorber. & Rennen **LIVE** Sport 1+

03.45 Langstr.-WM Fuji, Vorber. & Rennen **LIVE** motorsport.tv

06.00 Langstr.-WM Fuji, Rennen **LIVE** Sport 1

08.00 WTCC Ningbo, Eröffnungsrennen **LIVE** Eurosport 1

09.00 Langstr.-WM Fuji, Schlussphase **LIVE** Eurosport 1

11.10 F3-EM Hockenheim, 3. Lauf (zeitvers.) N-TV

11.45 TCR Int. Series, Shaoxing (Zus.) Sport 1

15.55 DTM Hockenheim, Qualifying 1 **LIVE** ONE

15.00 DTM Hockenheim, Rennen 1 **LIVE** ARD

18.00 WTCC Ningbo, Eröffnungsrennen (Wh.) Eurosport 1

18.30 WTCC Ningbo, Hauptrennen (Aufz.) Eurosport 1

19.30 NASCAR Cup Series, Talladega **LIVE** Motorvision TV

23.00 Carrera Cup Hockenheim, 2. Lauf (Aufz.) Sport 1

23.30 TT Cup Hockenh., Legendenrennen (Aufz.) Sport 1

Motorrad

Freitag, 13. Oktober

02.00 Moto3-WM Motegi, FP1 **LIVE** Eurosport 1

02.45 MotoGP-WM Motegi, FP1 **LIVE** Eurosport 1

03.45 Moto2-WM Motegi, FP1 **LIVE** Eurosport 1

06.00 Moto3-WM Motegi, FP2 **LIVE** Eurosport 1

07.00 MotoGP-WM Motegi, FP2 **LIVE** Eurosport 1

08.00 Moto2-WM Motegi, FP2 **LIVE** Eurosport 1

Samstag, 14. Oktober

02.00 Moto3-WM Motegi, FP3 **LIVE** Eurosport 1

02.45 MotoGP-WM Motegi, FP3 **LIVE** Eurosport 1

03.45 Moto2-WM Motegi, FP3 **LIVE** Eurosport 1

05.30 Moto3-WM Motegi, Quali **LIVE** Eurosport 1

06.15 MotoGP-WM Motegi, FP4 & Quali **LIVE** Eurosport 1

08.00 Moto2-WM Motegi, Quali **LIVE** Eurosport 1

Sonntag, 15. Oktober

01.30 Motorrad-WM Motegi, Warm-ups **LIVE** Eurosport 1

04.00 Moto3-WM Motegi, Rennen **LIVE** Eurosport 1

05.05 Moto2-WM Motegi, Rennen **LIVE** SRF2

05.15 Moto2-WM Motegi, Rennen **LIVE** Eurosport 1

06.45 MotoGP-WM Motegi, Rennen **LIVE** Eurosport 1

06.55 MotoGP-WM Motegi, Rennen **LIVE** SRF2

14.30 BSB Brands Hatch, Rennen 2 **LIVE** Eurosport 2

17.30 BSB Brands Hatch, Rennen 3 **LIVE** Eurosport 2

Montag, 16. Oktober

ab 08.30 Motorrad-WM Motegi, die Rennen (Aufz.) Eurosport 1

Livestreams/Internet

Samstag, 13. Oktober

ca. 17.10 F3-EM Hockenheim, 2. Lauf **LIVE**
www.fiaf3europe.com/live

Vorschau



Sportwagen-WM in Fuji: Gewinnt Porsche auch beim Toyota-Heimspiel?



DTM-Finale in Hockenheim: Welcher Audi-Pilot schnappt sich den Titel?



MotoGP – GP Japan in Motegi: Kann die Konkurrenz Márquez noch einfangen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

14./15.10.	DTM, Hockenheim (+ Carrera Cup/TT Cup)	D
14./15.10.	Formel-3-EM, Hockenheim	D
15.10.	Tourenwagen/WTCC, Ningbo	RC
15.10.	Langstrecken-WM (WEC), Fuji	J
15.10.	NASCAR Cup Series, Talladega/Alabama	USA
22.10.	Formel 1, Austin/Texas	USA

Motorrad

14./15.10.	British Superbikes, Brands Hatch	GB
15.10.	Motorrad-WM, Motegi	J
21./22.10.	Superbike-/Supersport-WM, Jerez	E
21./22.10.	Enduro-WM/-IDM, Zschopau	D
22.10.	Motorrad-WM, Phillip Island	AUS

READY TO RACE
» www.ktm.com

X-BOW
ROOKIES
CHALLENGE

Foto: Joel Kemtasenho



KTM gratuliert dem Champion der Rookies Challenge!

Was für eine Saison – Sechs Wochenenden, zwölf Rennen, sieben Siege, ein weiterer Podestplatz und 217 Punkte: Am Ende ist der Schweizer David Freiburghaus Rookies Challenge Champion 2017! KTM blickt auf ein spannendes, spektakuläres und erfolgreiches „Rookies“ Jahr zurück, gratuliert David Freiburghaus, bedankt sich bei allen Teilnehmern und startet jetzt mit Vollgas in die Vorbereitungen für die Saison 2018!



laptime
is all that counts

KTM