

ISSN 1439-7794, 20138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Enggell bez. ZKZ 09114

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 43 / 10. OKTOBER 2018

Hamilton-Sieg beim GP Japan

# Die entspannte Titeleroberung



Tourenwagen Weltcup: Wuhan  
**Audi-Festspiele,  
Hyundai-Debakel**

Superbike: Interview mit Jonathan Rea  
**„Und das Beste  
kommt erst noch!“**

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



WRC-WM: Ogier siegt in Wales  
**Ogier meldet sich im  
Titelkampf zurück**



MotoGP: Grand Prix von Thailand  
**Marc Márquez schlägt  
Andrea Dovizioso**



VLN Langstreckenmeisterschaft  
**Mercedes: Doppelsieg  
auf dem Nürburgring**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Ferrari und Vettel patzen auch in Suzuka S. 4
- Formel 1** GP Japan: Zahlen, Daten, Fakten und WM-Stände S. 6
- Formel 1** Renault, McLaren und Williams nah am Abgrund S. 8
- Formel 1** Japan: Aus dem Fahrerlager, Kommentar, News S. 10
- Sportwagen** Mercedes feiert Doppelsieg bei der VLN S. 12
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenszene S. 13
- Rallye-WM** Ogier GB-Sieger und wieder voll im Titelrennen S. 14
- Rallye-WM** Kalle Rovander gewinnt WRC2 in Wales S. 18
- Rallye-WM** Alle weiteren Hintergründe aus Großbritannien S. 19
- Tourenwagen** Audi bei WTCR in Wuhan kaum zu schlagen S. 22
- Tourenwagen** News: DTM, Supercars, NASCAR und TCR S. 24
- Truckracing** Jochen Hahn zum fünften Mal Europameister S. 26
- Markenpokale** Finale der KTM X-Bow Battle in Misano S. 28

## Motorrad:

- MotoGP** Thailand: Márquez diesmal im Finish vor Dovizioso S. 30
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Buriram S. 32
- Motorrad-WM** Moto2 Thailand: Doppelsieg für Rossi-Team S. 34
- Motorrad-WM** Moto3: Bezzecchi raus, Martín auf Kurs S. 36
- Superbike-WM** Weltmeister Jonathan Rea im Interview S. 38
- Motocross** Frankreich erneut Sieger im MX of Nations S. 40
- Offroad** Speedway-GP, Enduro-DM und Nachrichten S. 42

## Leserservice:

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



**18** Rallye Großbritannien WRC2: Teenager dominiert Nachwuchsklasse



**38** Jonathan Rea im Meister-Interview: Superbike-Champ ist hungrig auf mehr



**22** WTCR Tourenwagen-Weltcup in Wuhan: Audi dominiert beim China-Kracher



**FI-DINOS IN DER KRISE**

Williams, McLaren und Renault fahren in der Formel 1 nur hinterher. Die Traditionsteams können sich das Verlieren nicht lange leisten. Wir beleuchten die Gründe für die Krise der großen Rennställe.

**Seite 8**

**TOYOTA EINGEBREMST**

Die LMP1-Klasse in der Sportwagen-WM ist zu einem Langweiler geworden. Nun unternehmen die FIA und der ACO noch einen Anlauf, um die erdrückende Toyota-Dominanz zu beenden.

**Seite 13**

**MITSUBISHI-COMEBACK?**

Neben Toyota könnte bald noch eine weitere japanische Traditionsmarke in der Rallye-WM mitmischen. Nach MSA-Informationen diskutiert man bei Mitsubishi über ein WRC-Comeback.

**Seite 20**

MONSTER

**34** Motorrad-WM in Buriram Moto2-Klasse: Francesco Bagnaia kommt dem Titel näher



**40** Motocross der Nationen in Redbud: Deutsche Träume zerplatzen früh

HODGKINSON

# Bei Ferrari läuft w

Lewis Hamilton ist der Titel praktisch nicht mehr zu nehmen. Sebastian Vettel legte sich in Suzuka mit Max Verstappen an und bezahlte. Die beiden Gegner gaben sich gegenseitig die Schuld.

Von: **Andreas Haupt**

## Hätte Vettel zurückstecken müssen?

Das Rennen war für Sebastian Vettel eigentlich schon vor dem Start verloren. Ferrari bezahlte für einen Strategiefehler in der Qualifikation mit dem achten Startplatz. Am Start schnappte sich Vettel die beiden Toro Rosso von Pierre Gasly und Brendon Hartley, später auf der Runde noch Romain Grosjean im HaasF1. Und zwar außen herum in der Löffelkurve. Dann profitierte der WM-Zweite noch vom Zwischenfall Räikkönen-Verstappen und lag plötzlich als Vierter vor dem Teamkollegen.

Da hoffte Vettel auf mehr. Das große Ziel waren die Mercedes und Lewis Hamilton an der Spitze. Deshalb nahm er volles Risiko, was in seiner Situation durchaus nachvollziehbar war. Sieben Runden später war Vettel Letzter. Ein Zusammenstoß mit Verstappen in der Löffelkurve warf seinen Ferrari aus der Bahn. Wie in Monza, damals gegen Hamilton, blieb sein Konkurrent auf der Strecke. Es war nach Mexiko 2016 und 2017, Singapur 2017, Silverstone 2017 und China 2018 die nächste unsanfte Begegnung zwischen dem aufstrebenden Niederländer und dem viermaligen Weltmeister. Verstappen verglich Vettels Manöver mit seinem eigenen in Shanghai. „Selbst die erfahrensten Piloten machen Fehler. An dieser Stelle überholt man keinen Gegner. Ich habe ihm Platz gelassen und trotzdem sind wir zusammengestoßen. Er hätte einfach warten sollen. Sein Ferrari ist viel schneller auf der Geraden.“ Red-Bull-Motorsportkoordinator Helmut Marko meinte: „Rennunfall. Vettel war sicher optimistisch und sehr motiviert.“

Vettel begrüßte es, dass die Rennkommissare in keine der beiden Richtungen eine Strafe aussprachen. Allerdings trug seiner Meinung nach Verstappen die Schuld. „Ich hatte volle Batterien und bin super aus der Haarnadel gekommen. Der Red Bull lud die Batterie auf der Geraden. Ich saugte mich im Windschatten an und stach in die Lücke. Als ich bremste, lagen wir gleichauf. Dann hat er die Bremse gelöst, drückte immer weiter nach innen und ließ mir keinen Platz.“ Zu warten betrachtete Vettel als keine Option. „Du musst jede Chance ergreifen. Ich war in einer guten Position. Wäre ich dahinter geblieben, wäre mir Verstappen in Kurve 13, 14 wieder davongefahren, weil ich in seiner turbulenten Luft gewesen wäre. Es hätte nie zu einem Angriff auf der Gegengeraden gereicht“, urteilte Vettel. Die Experten waren geteilter Meinung. Mika Häkkinen verteidigte den Zeitpunkt des Vettel-Angriffs. Damon Hill und Jacques Villeneuve empfanden die Attacke als verfrüht.

## Wie ist Verstappens Stoß gegen Räikkönen zu bewerten?

Verstappen bescherte den Kommissaren um Le-Mans-Rekordsieger Tom Kristensen bereits am Ende der ersten Runde Arbeit. Der 21-Jährige verbremste sich in der Schikane, räumte durchs Gras, rumpelte über den Randstein und boxte in den linken Seitenkasten von Kimi Räikkönens Ferrari. Am roten Auto brachen die Leitbleche an der Flanke ab. Das Schadensbild war ein ähnliches wie bei Vettel später. Der Heppenheimers vermisste die gleichen Flügelemente auf der rechten Seite.

Die Stewards bestrafte Verstappen mit fünf Sekunden, die beim einzigen Boxenstopp abgessen werden mussten. Der Pilot war sich keiner Schuld bewusst. „Die Strafe ist ein Witz. Ich bin nicht schnell zurück auf die Strecke gefahren. Kimi hätte es sehen können. Er wählte die falsche Linie in der Schikane. Er hätte auch ganz einfach warten kön-



Erst rempelt Verstappen Räikkönen von der Bahn. Später legte sich der Niederländer auch noch mit Vettel an

Am Vettel-Ferrari fehlte nach der Kollision mit Verstappen das Leitblech am Seitenkasten. Trotzdem fuhr er noch die schnellste Runde

# weiter alles schief



nen." Gewartet hätte Verstappen im umgekehrten Fall wohl auch nicht. Helmut Marko drückte sich diplomatisch aus. „Ich bin ein Renn-Dinosaurier. Deshalb plädiere ich dafür, die Fahrer fahren zu lassen. Aber wenn sie die fünf Sekunden geben wollen, bitte.“

## Wieso hatte Bottas Glück?

Lewis Hamilton war mit Valtteri Bottas in seinem Rücken unantastbar. Das mussten sowohl Red Bull als auch Ferrari einsehen. „Wir hätten sie schon am Start knacken müssen. Dann hätten wir Hamilton unter Druck setzen können. Man hat gesehen, dass er selbst im Bummeltempo Reifenprobleme bekommen hat“, sagte Marko. Mercedes-Teamchef Toto Wolff vermeldete an beiden Autos Blasenbildung auf den Hinterrreifen. Die Strategen orientierten sich bei den Stopps an den Gegnern. Es bestand nicht im Ansatz die Gefahr eines Undercuts. Hamiltons Probleme beim Hochschalten waren keine echten. „Wenn du in Führung liegst und die WM auf die Zielgerade einbiegt, hörst du alle möglichen Geräusche“, meinte Wolff.

Der Rennsieger kontrollierte. Sein Schattenmann hingegen musste spätestens nach dem Wechsel von Soft- auf Mediumreifen endgültig abreißen lassen. Im Überrundungsverkehr kühlten am Auto mit der Startnummer 77 die Vorderreifen aus. Innerhalb von 14 Runden verdampfte der Vorsprung auf Verstappen von über zehn Sekunden auf nur noch eine Sekunde. Der Red-Bull-Pilot witterte seine Chance, trotz eines angeschlagenen Autos. „Die Kollision mit Räikkönen hat den Unterboden beschädigt. Das hat dem Auto 20 Punkte Anpressdruck genommen“, berichtete Marko. Außerdem beklagte Red Bull wie bereits in Singapur zeitweise Zündaussetzer des Renault-V6. Auf den Softreifen funktionierte der Red Bull dennoch gut. Verstappen bereitete eine finale Attacke vor. Die Batterien waren für die letzte Runde geladen, doch dann ver-

bremste er sich und Bottas rollte als Zweiter ins Ziel.

Vettel glaubt, dass er auf diesem Platz hätte landen können, wäre er ungeschoren an Verstappen vorbeigekommen. „Mindestens einen Mercedes hätte ich gepackt“, meinte der WM-Zweite nach dem Rennen. Vettel gelang die schnellste Rennrunde, trotz demoliertem Auto. Ohne intaktes Aero-Paket büßte Vettel pro Runde etwa eine halbe Sekunde ein. „Ich brauchte ein paar Runden, um mich einzustellen. Die Reifen haben trotzdem gut gehalten.“ Wenigstens ein kleiner Lichtblick für Ferrari. Die Italiener grübeln, warum Mercedes in den letzten Rennen so überlegen war. Der Titelverteidiger begründet es hauptsächlich mit einem besseren Verständnis für die Reifen.

## Wie kam Pérez an Grosjean vorbei?

Den Kampf im Mittelfeld entschied Force India. Sergio Pérez überholte Romain Grosjean in der 42. Runde in der Schikane. Der HaasF1-Pilot schimpfte am Funk: „Er muss mir den Platz zurückgeben.“ Grosjean glaubte, Pérez sei in der VSC-Phase zu dicht aufgeschlossen, sprich er sei zu schnell gewesen. Das war der Mexikaner allerdings nicht. Im Gegenteil: Grosjean schenkte zwei Sekunden her. „Als die Rennleitung das Rennen wieder freigab, hatte Romain noch kalte Reifen. Pérez war mit seinen Softgummis gegen unsere Mediums im Vorteil“, berichtete HaasF1-Teamchef Guenther Steiner. In der Folge hängte Pérez Grosjean ab, der beinahe noch in die Fänge von Esteban Ocon geraten wäre.

Der zweite HaasF1-Pilot war in einen aufsehenerregenden Zweikampf verwickelt. Charles Leclerc donnerte auf der Zielgeraden in Runde 2 ins Heck von Kevin Magnussen. „Er ist dumm und bleibt es“, schimpfte der Sauber-Pilot. Steiner: „Das war kein Bremstest oder irgendwas. Leclerc ist ihm einfach hintendrauf gefahren.“ Die Kommissare verhängten keine Strafe, weil sie keinem die volle Schuld für den Auffahrunfall geben konnten. ■

Wenn Hamilton auch in Austin gewinnt, muss Vettel schon mindestens Zweiter werden, um den vorzeitigen Titelgewinn des Briten zu verhindern



SUTTON-IMAGES.COM

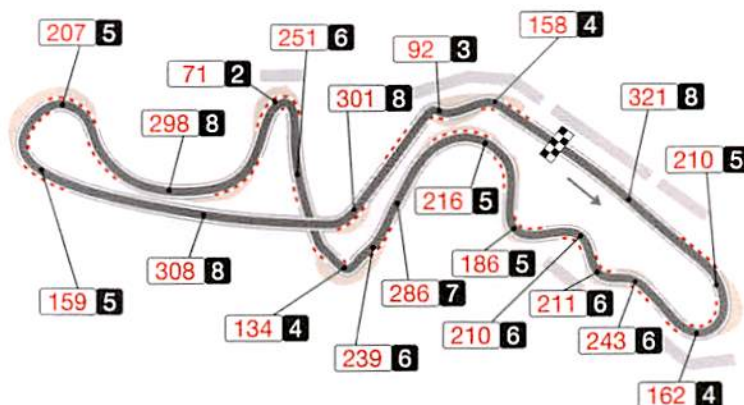
WILHELM

GP JAPAN: 17. VON 21 LÄUFEN / 7. OKTOBER 2018

km/h Gang  
Datenblatt: Sauber

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,807 km**  
 Runden: **53**  
 Distanz: **307,471 km**  
 Zuschauer: **81 000**  
 Wetter: **29 Grad, sonnig**  
 Topspeed Qualifikation: **309,7 km/h (Hamilton)**  
 Topspeed Rennen: **330,7 km/h (Vettel)**  
 Gangwechsel/Runde: **42**  
 Volllastanteil: **75 % (1230 m = 16,0 s)**  
 Benzinverbrauch/Runde: **2,69 Liter**  
 Führungswechsel: **0**



STARTAUFSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.27,760 min		
2	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.28,059 min		
3	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Renault, 1.29,057 min		
4	Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1.29,521 min		
5	Romain Grosjean, F	8
HaasFI-Ferrari, 1.29,761 min		
6	Brendon Hartley, NZ	28
Toro Rosso-Honda, 1.30,023 min		
7	Pierre Gasly, F	10
Toro Rosso-Honda, 1.30,093 min		
8	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.32,192 min		
9	Sergio Pérez, MEX	11
Force India-Mercedes, 1.37,229 min		
10	Charles Leclerc, MC	16
Sauber-Ferrari, 1.29,864 min		
11	Esteban Ocon, F <sup>1)</sup>	31
Force India-Mercedes, 1.30,126 min		
12	Kevin Magnussen, DK	20
HaasFI-Ferrari, 1.30,226 min		
13	Carlos Sainz, E	55
Renault, 1.30,490 min		
14	Lance Stroll, CDN	18
Williams-Mercedes, 1.30,714 min		
15	Daniel Ricciardo, AUS	3
Red Bull-Renault, 1.29,806 min		
16	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.30,361 min		
17	Sergey Sirotkin, RUS	35
Williams-Mercedes, 1.30,372 min		
18	Fernando Alonso, E	14
McLaren-Renault, 1.30,573 min		
19	Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Renault, 1.31,041 min		
20	Marcus Ericsson, S <sup>2)</sup>	9
Sauber-Ferrari, 1.31,219 min		

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen <sup>1)</sup>	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Hamilton	53/53 <sup>2)</sup>	1:27.17,062 h = 211,358 km/h	s/m	1 (22,614 s)	1.32,785 min
2. Bottas	53	+ 12,919 s	s/m	1 (22,777 s)	1.33,110 min
3. Verstappen	53	+ 14,295 s	ss/s+5	1 (28,789 s)	1.33,367 min
4. Ricciardo	53	+ 19,495 s	s/m	1 (22,864 s)	1.33,187 min
5. Räikkönen	53	+ 50,998 s	ss/m	1 (22,781 s)	1.34,223 min
6. Vettel	53	+ 1.09,873 min	ss/s	1 (22,748 s)	1.32,318 min
7. Pérez	53	+ 1.19,379 min	ss/s	1 (23,635 s)	1.34,073 min
8. Grosjean	53	+ 1.27,198 min	s/m	1 (23,692 s)	1.34,786 min
9. Ocon	53	+ 1.28,055 min	ss/m	1 (23,316 s)	1.34,670 min
10. Sainz	52		s/m	1 (23,477 s)	1.34,197 min
11. Gasly	52		ss/s	1 (23,376 s)	1.34,133 min
12. Ericsson	52		s/m	1 (23,244 s)	1.36,294 min
13. Hartley	52		ss/s	1 (23,110 s)	1.34,857 min
14. Alonso	52		s/m+5	1 (27,545 s)	1.33,943 min
15. Vandoorne <sup>3)</sup>	52		s/m	1 (23,159 s)	1.35,043 min
16. Sirotkin	52		s/m/ss	2 (47,307 s)	1.33,985 min
17. Stroll	52		s/m/ss+5	2 (53,461 s)	1.33,354 min
18. Leclerc	39	Aufhängung (P 18)	s/m/s		1.34,515 min
19. Hülkenberg	37	Aufgabe: Straßenlage (P 19)	m/s		1.34,934 min
20. Magnussen	8	Unterboden (P 20)	s/m		1.39,908 min

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

FAHRER-WM

1.	Hamilton	9*	331 Punkte
2.	Vettel	5	264 Punkte
3.	Bottas		207 Punkte
4.	Räikkönen		196 Punkte
5.	Verstappen	1	173 Punkte
6.	Ricciardo	2	146 Punkte
7.	Pérez		53 Punkte
8.	Magnussen		53 Punkte
9.	Hülkenberg		53 Punkte
10.	Alonso		50 Punkte
11.	Ocon		49 Punkte
12.	Sainz		39 Punkte
13.	Grosjean		31 Punkte
14.	Gasly		28 Punkte
15.	Leclerc		21 Punkte
16.	Vandoorne		8 Punkte
17.	Stroll		6 Punkte
18.	Ericsson		6 Punkte
19.	Hartley		2 Punkte
20.	Sirotkin		1 Punkt

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	11:6
Vettel – Räikkönen	13:4
Ricciardo – Verstappen	3:14
Alonso – Vandoorne	17:0
Sirotkin – Stroll	9:8
Pérez – Ocon	4:13
Gasly – Hartley	13:4
Grosjean – Magnussen	7:10
Hülkenberg – Sainz	7:10
Ericsson – Leclerc	3:14

\* Anzahl Siege

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	9*	538 Punkte
2.	Ferrari	5	460 Punkte
3.	Red Bull-Renault	3	319 Punkte
4.	Renault		92 Punkte
5.	HaasFI-Ferrari		84 Punkte
6.	McLaren-Renault		58 Punkte
7.	Force India-Mercedes		43 Punkte
8.	Toro Rosso-Honda		30 Punkte
9.	Sauber-Ferrari		27 Punkte
10.	Williams-Mercedes		7 Punkte

Startnummer  
<sup>1)</sup> Drei Plätze zurück wegen zu schnellen Fahrens unter roter Flagge  
<sup>2)</sup> Fünf Plätze zurück wegen Getriebewechsels

## GRAND PRIX JAPAN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.28,691 min	25
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,446 s	26
3. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,682 s	32
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,936 s	20
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,994 s	20
6. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,150 s	30
7. Esteban Ocon	RP Force India	+ 1,900 s	28
8. Romain Grosjean	HaasFI	+ 2,123 s	22
9. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,238 s	27
10. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,382 s	29
11. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,382 s	20
12. Carlos Sainz	Renault	+ 2,409 s	23
13. Sergio Pérez	RP Force India	+ 2,581 s	29
14. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2,583 s	28
15. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,727 s	18
16. Lance Stroll	Williams	+ 2,817 s	27
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 3,217 s	23
18. Fernando Alonso	McLaren	+ 3,343 s	21
19. Sergey Sirotkin	Williams	+ 3,822 s	26
20. Lando Norris	McLaren	+ 3,992 s	30

## GRAND PRIX JAPAN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.29,599 min	13
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,116 s	14
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,455 s	13
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,705 s	13
5. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,823 s	13
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,875 s	10
7. Esteban Ocon	RP Force India	+ 1,489 s	12
8. Sergio Pérez	RP Force India	+ 1,884 s	12
9. Carlos Sainz	Renault	+ 1,914 s	14
10. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,922 s	13
11. Romain Grosjean	HaasFI	+ 2,037 s	14
12. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,161 s	14
13. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,431 s	13
14. Lance Stroll	Williams	+ 2,602 s	14
15. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,625 s	12
16. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,843 s	10
17. Fernando Alonso	McLaren	+ 3,009 s	14
18. Sergey Sirotkin	Williams	+ 3,032 s	14
19. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 3,435 s	13
20. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 3,506 s	10

## GRAND PRIX JAPAN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.28,217 min	31
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,461 s	30
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,833 s	36
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,040 s	32
5. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 1,281 s	33
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 1,296 s	27
7. Esteban Ocon	RP Force India	+ 1,818 s	32
8. Romain Grosjean	HaasFI	+ 2,223 s	32
9. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,261 s	33
10. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,285 s	27
11. Sergio Pérez	RP Force India	+ 2,293 s	28
12. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,427 s	36
13. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,578 s	10
14. Carlos Sainz	Renault	+ 2,687 s	31
15. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,689 s	26
16. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2,739 s	25
17. Fernando Alonso	McLaren	+ 2,771 s	34
18. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,870 s	39
19. Lance Stroll	Williams	+ 2,998 s	32
20. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 3,764 s	32

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 14

Zum 14. Mal führte Lewis Hamilton laut Statistik einen Grand Prix vom ersten bis zum letzten Meter an. Der Engländer verteidigte am Start souverän seine Führung, managte die Reifen, stoppte in der 24. von 53 Rennrunden und hielt sich trotzdem vorn, weil seine Gegner vorher abgebogen waren. Es gibt nur zwei Fahrer in der Geschichte, die mehr Start-Ziel-Siege zu verbuchen haben als der Mercedes-Pilot. Sebastian Vettel kommt auf 15 Start-Ziel-Siege. Ayrton Senna gelang dieses Kunststück sogar 19-mal. Für Mercedes war es der 44. Doppelsieg der Geschichte. Passend zur Startnummer des Siegers. Hamilton gewann zum 71. Mal in 225 Rennen. In Japan hat er nun bereits fünf Siege gefeiert. Vier in Suzuka und einen in Fuji. Der fünfte WM-Titel ist damit nur noch Formsache. Schon in Austin hat Hamilton den ersten Matchball.

## FAHRERNOTEN

 **10/10** @ 8,94  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG F1

 **08/10** @ 8,12  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG F1

 **07/10** @ 7,35  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing

 **09/10** @ 7,65  
**Daniel Ricciardo**  
Red Bull Racing

 **07/10** @ 8,35  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari

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

 **09/10** @ 6,71  
**Sergio Pérez**  
RP Force India

 **08/10** @ 7,53  
**Esteban Ocon**  
RP Force India


 **05/10** @ 5,06  
**Sergey Sirotkin**  
Williams F1


 **04/10** @ 4,94  
**Lance Stroll**  
Williams F1

 **07/10** @ 7,82  
**Fernando Alonso**  
McLaren

 **04/10** @ 5,65  
**Stoffel Vandoorne**  
McLaren

 **08/10** @ 6,47  
**Pierre Gasly**  
Toro Rosso

 **07/10** @ 5,41  
**Brendon Hartley**  
Toro Rosso

 **08/10** @ 6,35  
**Romain Grosjean**  
Haas F1 Team

 **05/10** @ 7,24  
**Kevin Magnussen**  
Haas F1 Team

 **04/10** @ 6,88  
**Nico Hülkenberg**  
Renault F1

 **08/10** @ 6,82  
**Carlos Sainz**  
Renault F1

 **06/10** @ 5,88  
**Marcus Ericsson**  
Sauber

 **06/10** @ 7,12  
**Charles Leclerc**  
Sauber

## ZITAT DES RENNENS

**„IN DER KURVE, IN DER ES VETTEL PROBIERT HAT, KANN MAN NICHT ÜBERHOLEN. ICH HABE IHM GENUG PLATZ GELASSEN. ER HAT DEN GLEICHEN FEHLER GEMACHT WIE ICH IN CHINA.“**

Max Verstappen



Hamilton dominierte das komplette Suzuka-Wochenende



# Nah am Abgrund

Renault, McLaren und Williams sind die Sorgenkinder der Formel 1. Sie könnten die nächsten Teams sein, die bald schon auf der Abschussliste stehen.

Von: **Michael Schmidt**

**F**orce India hat überlebt. Mit allen möglichen Klimmzügen. Die Wiederbelebung hat das Konsortium rund um den kanadischen Milliardär Lawrence Stroll rund 90 Millionen Pfund

gekostet. Auch die Formel 1 wurde gewissermaßen gerettet. Für Force India wäre kein Ersatz bereitgestanden. Das System schließt neue Teams praktisch aus. Die Königsklasse ist zu teuer, zu komplex, zu entrückt von der normalen Motorsportwelt.

Das Aufatmen der Szene wird nicht lange vorhalten. Die nächsten Wackelkandidaten stehen schon bereit. Williams, McLaren und Renault könnten sich in einem Jahr die Existenz- oder die Sinnfrage stellen. Sie haben sich im Konzert der Konzerne und Milliardäre isoliert.



Mit Force India wurde quasi auch die Formel 1 gerettet. Doch das Aufatmen wird nicht lange vorhalten. Die nächsten Wackelkandidaten stehen schon bereit.

Bei allen drei geht es sportlich bergab. Die Chancen stehen gut, dass es nächstes Jahr noch schlimmer wird. HaasF1 und Sauber sind im Aufwind. Sie profitieren vom Input von Ferrari und können sich auf die Dinge konzentrieren, die Rundenzeit bringen. Force India hat jetzt das Geld, zu wachsen. Toro Rosso wird 2019 das B-Team von Red Bull. Mit der gleichen Konsequenz, wie HaasF1 am Tropf von Ferrari hängt. „Wir nutzen aus, was das Reglement hergibt“, bestätigt Red-Bull-Motorsportchef Helmut Marko. Toro Rosso ver-



Aussichtsloser Kampf am Ende des Feldes: Williams, McLaren und Renault konnten zuletzt nur sporadisch punkten

SUTTON-IMAGES.COM

Williams überlebt, weil Stroll und das F1-Management bekömmliche Abfindungen zahlen. Das Geld wird in einem Jahr aufgebraucht sein. Und dann? Der einzig logische Schritt wäre, bei Mercedes nach dem Modell HaasF1 und Ferrari als B-Team anzudocken. Doch Claire Williams weigert sich. Der Stolz verbietet, nur ein Anhängsel eines Herstellers zu sein. Die Unabhängigkeit war immer das Mantra ihres Vaters. Doch das könnte in einer veränderten Rennsportwelt zum Todesstoß werden.

McLaren leistet Williams im Tabellenkeller immer häufiger Gesellschaft. Die Entwicklung stagniert. Das bedeutet in der Formel 1 einen Schritt rückwärts. „Seit dem GP Spanien ist nichts mehr passiert“, klagt Fernando Alonso. Der Spanier ist 2019 nicht mehr an Bord. Er hat aber 86 Prozent aller WM-Punkte von McLaren eingefahren. McLaren-Chef Zak Brown hat zwar die Struktur im Technikbüro umgebaut, doch ob das ausreicht, muss erst bewiesen werden. Der neue Technikchef James Key sitzt noch eine Arbeitssperre ab. Heimkehrer Pat Fry ist nicht gerade als Wunderheiler bekannt. Das Aerodynamikkonzept entsteht weiter unter der Leitung von Peter Prodromou. Und das führte in diesem Jahr in die Sackgasse. Mit Carlos Sainz und Lando Norris hat McLaren einen ordentlichen Rennfahrer und einen Neuling im Cockpit. Sie werden Alonso nicht ersetzen können.

### Renault geht rückwärts

Auch bei Renault zeigt die Formkurve bergab. In der ersten Saisonhälfte wurde der französische Nationalrennstall seinem Anspruch, vierte Kraft im Feld zu sein, noch gerecht. Doch dann stockte die Entwicklung. Die Motorengeenieure fanden keine Leistung mehr, die Aerodynamiker drehten sich bei der Suche nach Abtrieb im Kreis. „Wir sind nicht schnell genug. Der große Schritt vorwärts wie letztes Jahr blieb diesmal aus. Es ist schwer zu verstehen, wo die Rundenzeit geblieben ist. Das Auto fühlt sich an wie in den ersten zehn Rennen. Wir sind stehen geblieben, andere haben aufgeholt. Jetzt bekommen wir die Quittung“, beschreibt Nico Hülkenberg die durchaus prekäre Lage.

Der vierte Platz in der Konstrukteurs-WM ist das Mindestziel eines Rennstalls, der 700 Leute in der Chassisabteilung und



SUTTON-IMAGES.COM

Alonso hat keine Lust mehr. Der Spanier verlässt McLaren nach der Saison



WILHELM

Das Renault-Werksteam und Motorkunde McLaren kämpfen mit PS-Defizit



SUTTON-IMAGES.COM

Williams ist weit weg vom Glanz alter Tage: Letzter in der Teamwertung

500 Menschen in der Motorfraktion beschäftigt. Er ist ernsthaft in Gefahr. HaasF1 hat Renault schon im Visier, obwohl man nach einem Protest von Renault acht Punkte am grünen Tisch verloren hat. Verliert der Autokonzern gegen ein B-Team von Ferrari, wäre das eine handfeste Blamage. Ein Privatteam mag mit Gesichtsverlust leben können, ein stolzer Hersteller nicht.

Teamchef Cyril Abiteboul hat mit der Verpflichtung von Ingenieuren wie Marcin Budkowski von der FIA und Pete Machin von Red Bull durchaus Achtungser-

folge gelandet, doch die neuen Techniker haben ihre Wirkung bislang verfehlt. Der Vertrag mit Daniel Ricciardo war Abitebouls größter Coup. Doch der wird laut Marko nach hinten losgehen. „Renault hätte sich für das Geld, das sie Ricciardo zahlen, besser drei Prüfstände bei der AVL gekauft. Da hinken sie weit hinterher.“ Es wird nicht lange dauern, bis der Vorstand in Paris unangenehme Fragen stellt. Renault ist weder ein Übernahmekandidat noch ein Sanierungsfall. Dazu ist das Team zu groß. Man sollte sich Sorgen machen. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

**SCHLAUER ALONSO**

Was macht Fernando Alonso 2019? Noch gibt es keine konkreten Aussagen des Spaniers. Aus seinem Heimatland ist zu hören, Alonso habe sich die TV-Rechte für den spanischen Markt an der IndyCar-Serie gesichert. Sollte es den zweifachen Weltmeister wirklich in die US-Rennserie ziehen, kann er in der Heimat abkassieren.

**RICCIARDO AM LIMIT**

Daniel Ricciardo fuhr am Donnerstag im Rahmen der Pirelli Hot Laps unter anderem Johnny Herbert um die Strecke. Auf glitschigem Untergrund wäre der Australier im 725 PS starken Aston Martin DBS beinahe verunfallt. „Ich hatte einen brenzigen Moment in der Degner-Kurve. Da habe ich mich selbst am meisten erschreckt.“

**DER MARLBORO-TRICK**

Ferrari-Sponsor Philip Morris ist mit seiner neuen Kampagne „Mission Winnow“ mit einem neuen Logo wieder auf dem Auto sichtbar. Die Buchstaben

„W“ und „M“ erinnern sicher nicht zufällig an das Marlboro-Logo, ohne dafür wegen des Tabak-Werbverbots belangt werden zu können. Was die Kampagne bedeutet, wurde aber nicht klar. „Es geht um eine bessere, zigarettenfreie Zukunft“, erklärten die Philip-Morris-Manager. Der Name „Winnow“ sorgt im Fahrerlager schon für Spott. Steht es für „Win now“ als Aufforderung an Ferrari, endlich zu gewinnen?



Was will uns Ferrari damit sagen?

**FLUG-GEMEINSCHAFT**

Sieben Fahrer haben einen Privatjet gechartert, um von Sotschi über Moskau nach Tokio zu fliegen. An Bord der Global

5000: Sebastian Vettel, Valtteri Bottas, Daniel Ricciardo, Romain Grosjean, Kevin Magnussen, Sergio Pérez und Marcus Ericsson.

**NOCH MEHR QUALI-TEILE?**

Die Formel 1 diskutiert über eine Veränderung des Quali-Formats. Die Rechteinhaber und die FIA überlegen, die bestehenden drei Abschnitte um einen vierten Teil auszuweiten. Sebastian Vettel spottet: „Und in zehn Jahren gibt es dann Q9 und Q10. Wir sollten die Unterhaltung nicht künstlich strecken, sondern besser zurück zu den Basics gehen. Das Qualifying sollte wie früher eine Stunde dauern. Es sollte darum gehen, in dieser Zeit die perfekte Runde zu fahren.“ Lewis Hamilton meint: „Alles ist besser als das Format, das wir aktuell haben.“

**SPEZIALHELM FÜR VATER**

Die Fahrer dürfen nur noch einmal pro Jahr ein spezielles Helmdesign wählen. Charles Leclerc widmete das besondere Motiv in diesem Jahr seinem verstorbenen Vater. Im nächsten Jahr will er den 2014 in Suzuka schwer verun-

glückten Jules Bianchi ehren. „Er war Teil unserer Familie.“

**FREUDE ÜBER AUSFALL**

Fernando Alonso fuhr wohl sein letztes Formel-1-Rennen in Suzuka. Was war sein bester Moment? „Bei Weitem mein Sieg 2006. Es war die größte Freude, das rote Auto stoppen zu sehen.“ Gemeint ist der Ferrari von Michael Schumacher, der mit Motorschaden liegen blieb. Für Alonso war es ausgleichende Gerechtigkeit. Zwei Rennen zuvor war er in Monza gestrandet, und die Ferrari-Fans jubelten euphorisch.



Alonso auf Abschiedstournee

KOMMENTAR

Die Partnerschaft zwischen Ferrari und HaasF1 erntet immer mehr Kritik im Fahrerlager. Renault und McLaren sind die lautesten Mahner. Sie haben Angst, dass aus diesem Modell in Zukunft noch mehr B- und C-Teams der Hersteller entstehen. Sauber als Befehlsempfänger von Ferrari, Force India und Williams als Satelliten von Mercedes, Toro Rosso als verkappter Red Bull. Dann würden Renault und McLaren alleine dastehen. „Es ist nicht fair, dass wir unser Auto zu 100 Prozent alleine bauen müssen, und andere kaufen mehr als 50 Prozent bei einem anderen Team ein“, wettet Renault-Botschafter Alain Prost. Die beiden Rebellen haben der FIA das Versprechen abgerungen, diese Abhängigkeiten in Zukunft zu unterbinden. So soll die Liste der Komponenten, die jedes Team selbst bauen muss,



Das HaasF1-Modell macht Schule. Der Kunden-Ferrari punktet regelmäßig

erweitert werden. Bis jetzt ist man nicht viel weitergekommen. Ab 2021 kommen nur die Bremsbelüftungen hinzu. Also vernachlässigbar. Die Forderung nach mehr Eigenproduktion ist ein zweischneidiges Schwert. Im Prinzip haben Renault und McLaren recht. Es ist das Alleinstellungsmerkmal der

Königsklasse, dass die Teams ihre Autos selbst konstruieren und bauen. Doch dieses Prinzip stammt aus einer Zeit, in der die Budgets noch unter der Zehn-Millionen-Dollar-Grenze lagen. Die aktuellen Autos sind Raumschiffe. Ein Privatteam könnte sie aus dem Stand nicht mehr bauen. Selbst ein Hersteller würde

Jahre brauchen, um konkurrenzfähig zu sein. Zu entrückt ist die Technologie dieser Fahrmaschinen. Der einzige Weg für einen Neuling ist das Modell HaasF1. Wenn die Formel 1 das wieder verbietet, begeht sie Selbstmord. Es könnte gut sein, dass man in zwei Jahren ein neues Team braucht, um das Feld zu füllen. Williams steht jetzt schon auf der Kippe. McLaren wird nicht ewig hinterherfahren wollen. Bei Renault könnten auch bald die Lichter ausgehen, wenn der Vorstand merkt, dass sein Rennstall nie um Siege mitfahren wird. Dann braucht es Ersatz. ■



Michael Schmidt  
Redakteur

Soll man das Modell HaasF1 in der F1 verbieten? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

# Ferraris Fehlerserie

Ferrari hat nicht nur Speed auf Mercedes verloren. Der WM-Herausforderer macht zu viele Fehler. Die meisten im Training. In Suzuka zum fünften Mal in Folge.

Von: **Michael Schmidt**

**D**a riss sogar Teamchef Maurizio Arrivabene der Geduldsfaden. Als sich Ferrari in der Qualifikation von Suzuka mit der falschen Reifenwahl ein Eigentor schoss, sprach Arrivabene von einem „unverzeihlichen Fehler“. Man vertraue zu sehr den Daten und lasse zu wenig gesunden Menschenverstand walten.

In der heißen Phase der WM leistete sich Ferrari zum fünften Mal in Folge dramatische Fehler. Und allesamt im Training. In Spa vergaß man im verregneten Q3, das Auto von Kimi Räikkönen aufzutanken. Das kostete mindestens zwei Startplätze. In Monza gab Sebastian Vettel seinem



Intermediates auf trockener Strecke: Ferrari macht zu viele dumme Fehler

Teamkollegen Windschatten – und nicht umgekehrt. In Singapur schickte Ferrari seine Fahrer regelmäßig in den Verkehr und verschwendete im Q2 Zeit mit einem Reifentyp, den man klar überschätzte. In Sotschi musste man am Samstag einen Heckflügel auspacken, der am Freitag nicht getestet worden war. Ferrari brachte mehr Abtrieb, um die Reifen zu schonen.

Als Ferrari das Q3 in Suzuka auf Intermediates in Angriff nahm, wunderten sich alle Beobachter. Vettels Warnung verstrich ungehört. Als die Ferrari-Fahrer endlich auf Slicks rollten, begann es zu regnen. Die Quitting waren die Startplätze 4 und 8. Arrivabene: „Diesmal war die Situation einfach einzuschätzen. Alle anderen Teams haben es besser gewusst.“ ■

## NACHRICHTEN

### ALONSO IN FORMEL E

Die Chancen steigen, dass Fernando Alonso einige Gaststarts in der Formel E absolviert. Dazu das Indy 500 und den Rest der WEC-Saison, die mit Le Mans 2019 endet.

### HARTLEY ODER ALBON

Das zweite Toro-Rosso-Cockpit neben Daniil Kvyat soll entweder an Brendon Hartley oder Alexander Albon gehen. Albon war früher einmal im Red-Bull-Förderprogramm. Der 22-jährige Engländer mit thailändischen Wurzeln liegt derzeit an zweiter Stelle der Formel-2-Meisterschaft.

### ÖL AUF IRRWEGEN

Renault und McLaren mussten zittern. Ihr Motoröl war nicht zum vereinbarten Zeitpunkt in Japan erschienen. Die Seefracht musste aufgrund eines Taifuns umgeleitet werden. Am Freitagmorgen um vier Uhr traf die Lieferung ein. Die beiden Teams mussten die Sperrstunde brechen, um die Motoren zu präparieren.

Formel 1

# Hülkenberg kritisiert Renault

Renault gerät im Kampf um Platz 4 immer mehr unter Druck. Nico Hülkenberg fordert von seinem Team eine deutliche Reaktion. Die Entwicklung verläuft zu schleppend.

Von: **Michael Schmidt**

**B**ei Renault geht die Reise seit geraumer Zeit rückwärts. Zu Saisonbeginn noch klar vierte Kraft im Feld, gerät der französische Nationalrennstall jetzt immer mehr unter Druck. Mal ist HaasF1 schneller, mal Force India oder sogar Sauber. Das Mindestziel, der vierte Platz in der Konstrukteurs-WM, ist in Gefahr. HaasF1 fehlen nur noch acht Punkte auf die Franzosen.

Renault versucht sich HaasF1 mit allen Mitteln vom Hals zu

halten. In Monza protestierte man mit Erfolg gegen den US-Rennstall. Das hat HaasF1 acht Punkte gekostet. Teamchef Günther Steiner nennt es „eine Verzweigungstat, weil sie uns auf der Rennstrecke nicht mehr schlagen können.“ Noch ein Geschenk an Renault: Force India wurden nach der Insolvenz die

59 Punkte der ersten Saisonhälfte gestrichen. In Addition hätte der WM-Vierte des Vorjahres bereits mehr Zähler auf dem Konto.

Nico Hülkenberg geht mit seinem Team hart ins Gericht: „Wir haben am Auto zu wenig Abtrieb gefunden und beim Motor zu wenig Leistung. Die C-Version wurde ganz abgeblasen. Ich kann mich

gar nicht mehr erinnern, wann da zuletzt ein PS-Sprung gekommen ist. Unsere Gegner haben einfach besser entwickelt als wir.“

Renault kann sich nicht auf widrige Umstände herausreden. „Wir müssen uns an die eigene Nase fassen und zugeben: Das war nicht gut genug. Da klaffen der Anspruch, ein Werksteam zu sein, und die Wirklichkeit weit auseinander. Wir müssen nächstes Jahr besser werden.“ Den Glauben an sein Team hat der Rheinländer noch nicht aufgegeben. Geduld sei sein zweiter Vorname, sagt Hülkenberg. „Es kommen immer noch neue Leute ins Team, und die Infrastruktur wird weiter ausgebaut. Es passieren im Hintergrund viele Sachen, die uns langfristig besser aussehen lassen werden.“ Platz 4 zu halten sei immer noch möglich, aber kein Spaziergang. „Die letzten vier Rennen werden echt anstrengend.“ ■



Werksteam unter Druck: Hülkenberg ist nicht zufrieden mit der Renault-Pace

Dominik Baumann und Patrick Assenheimer holten den ersten VLN-Sieg ihrer Karriere



# Mercedes-Sieg und Protest

Der achte VLN-Lauf geriet zum Meisterschaftsdrama, weil sich beide Favoriten aus der V4 gegenseitig aus der Wertung protestierten. Mercedes feierte mit AutoArenA Motorsport und den Debütanten SPS Performance einen Doppelsieg vor Walkenhorst. Premiere für den neuen Aston Martin und Audi R8 Evo.

Von: **Bianca Leppert**

**W**ie grotesk! Da kämpften Manheller Racing und Adrenalin Motorsport in der V4-Klasse um die Meisterschaft in der VLN – und dann werden beide wegen gegenseitigem Protest disqualifiziert!

Doch zunächst zum Geschehen an der Spitze, das schon Seiten füllen könnte. Als Sieger des 50. ADAC Barbarossapreises trugen sich Dominik Baumann und Patrick Assenheimer für AutoArenA Motorsport zum ersten Mal in die Bücher ein. Für Mercedes wurde es zum Doppelsieg, weil SPS Performance, die ihr Debüt mit einem AMG GT3 in der VLN gaben, auf Rang 2 landeten. Renger van der Zande und Edoardo Mortara hätten beinahe ge-

wonnen, wenn nicht eine Strafe wegen Unterschreitung der Mindestboxenzeit dazwischengekommen wäre. Nach vier Stunden und 28 absolvierten Runden kreuzten van der Zande/Mortara die Ziellinie nur 3,651 Sekunden hinter den Rivalen. Den letzten Podiumsplatz ergatterte Walkenhorst Motorsport mit Jonathan Hirschi, Hunter Abbott und Jordan Tresson im BMW M6 GT3.

Beachtlich war die Leistung von Maxime Martin und Darren Turner beim Debüt des Aston Martin Vantage GT3: Zunächst holte man die Pole-Position, im Rennen wurde man Vierter. Weil die Bestimmungen in der SP-X-Klasse für nicht homologierte GT3-Autos vorsehen, dass sie am Ende der Startgruppe losfahren und man bei jedem Boxenstopp 20 Sekunden länger stehen muss, hatte der Aston ein Handicap.

Gleiches galt für die Evo-Version des Audi R8 LMS, der von Car Collection mit Christopher Haase und Jamie Green am Steuer auch in der SP-X eingesetzt wurde. Sie komplettierten die Feuertaufe mit dem fünften Platz. Für Frikadelli blieb trotz Podiumskurs nur Rang 6, weil ein Code-60-Vergehen von Arnold ihnen eine Zeitstrafe einbrockte. Siebte wurden Trummer/Schramm/Kaffer im Audi R8 LMS von Car Collection vor Phoenix Racing (Kolb/Stippler). Die Top 10 komplettierten Shoffner/Hill/Schiller im GetSpeed-Cup2-Porsche und Kappeler/Hüppi/Gerling im Porsche 911 GT3 Cup aus der SP7.

## Protest-Wut geht um

In Sachen Meisterschaft disqualifizierten sich die beiden Favoriten Manheller Racing (Manheller/Knechtges) und Adrenalin Motor-

sport (Rink/Brink/Leisen) aus der V4 durch ihre Proteste selbst. Manheller akzeptierte die Entscheidung der Sportkommissare nach dem Adrenalin-Veto wegen einer nicht regelkonformen Motor-Abdeckung. Ihr Protest gegen die Pendelstütze (Verbindung Achse zu Stabi) von Adrenalin wurde wegen eines Formfehlers aber abgewiesen. Doch während der zeitgleichen technischen Nachuntersuchung stellten die Techniker tatsächlich einen Verstoß am Adrenalin-Auto fest – auch sie wurden disqualifiziert.

Adrenalin legte gegen die Entscheidung der Sportkommissare Berufung ein. Ob diese vor dem VLN-Finale entschieden wird, hängt vom Termin der Berufungsverhandlung ab. Sollte sie abgewiesen werden, haben Zils/Konnerth/Fischer von Adrenalin gute Chancen auf den Titel. ■

## VLN, 8. LAUF, 50. ADAC BARBAROSSAPREIS (4 STUNDEN)

**Pole-Position:** #56, Martin/Turner (Aston Martin Racing, Aston Martin AMR Vantage GT3, SP-X), 8.31,359 min  
**Schnellste Runde:** #42, Farfus (Schnitzer Motorsport, BMW M6 GT3, SP9), 8.00,871 min

1.	#13	Assenheimer/Baumann	AutoArenA Motorsport	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	28 Runden
2.	#10	Mortara/van der Zande	SPS automotive performance	Mercedes AMG GT3	SP9 Pro	+ 3,651 sek.
3.	#35	Hirschi/Tresson/Abbott	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 2.44,153 min
4.	#56	Martin/Turner	Aston Martin Racing	Aston Martin AMR Vantage GT3	SP-X	+ 3.59,416 min
5.	#52	Haase/Green	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS	SP-X	+ 4.31,365 min
6.	#30	Abbelen/Arnold/Laser	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pre	+ 4.32,455 min
7.	#33	Trummer/Schramm/Kaffer	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 4.33,040 min
8.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 6.10,861 min
9.	#101	Shoffner/Hill/Schiller	GetSpeed Performance	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+1 Runde
10.	#66	Kappeler/Hüppi/Gerling		Porsche 911 GT3 Cup	SP7	+1 Runde

Sportwagen-WM / BoP-Änderungen für LMP1 und GTE-Pro

# Die Hoffnung stirbt zuletzt

Vor dem vierten Lauf zur Sportwagen-WM, der am kommenden Wochenende auf dem Fuji International Speedway über die Bühne gehen wird, haben ACO und FIA die BoP in den Herstellerklassen LMP1 und GTE-Pro verändert: Toyota fährt jetzt mit mehr Gewicht und reduzierter Reichweite.

Von: **Marcus Schurig**

**B**etrachtet man nur die sportliche Seite der LMP1-Klasse, so war der bisherige Saisonverlauf an Langeweile nicht zu überbieten: Allen Versprechungen der WM-Macher zum Trotz war Toyota gegenüber den privaten LMP1 vollständig überlegen – in Spa, in Le Mans und in Silverstone, auch wenn Toyota beim Lauf in England den Doppelsieg wegen eines techni-

schon Verstoßes verlor. Nun haben ACO und FIA die Schraube nochmals rabiat angezogen: Toyota muss 26 Kilo zuladen und kommt auf 904 Kilo, während die privaten LMP1 818 (für Autos mit Saugmotoren) beziehungsweise 833 Kilo (Turbos) wiegen.

Gleichzeitig hat Toyota auch seinen vor der Saison fixierten Reichweitenvorteil (eine Runde in Le Mans, zwei Runden auf allen anderen Strecken) abgegeben. Der ebenfalls definierte Vorteil bei der Rundenzeit wurde schon in Silverstone gekippt.

ACO und FIA bedankten sich in dem BoP-Dokument ausdrücklich bei Toyota: Die Japaner stimmten den Änderungen zu, obwohl sie sich auf eine Vereinbarung berufen können, nach der die Fahrzeugspezifikation der TS050 für die Saison 2018/19 festgeschrieben war.

Der außergewöhnliche Vorgang belegt, dass sich alle der prekären Situation bewusst sind: Rennverläufe wie in Spa, Le Mans oder Silverstone führen zwangsläufig dazu, dass die



Trotz Änderungen bei der BoP wird Toyota wohl in Fuji siegen – wie 2017

Fans abschalten. Und theoretisch muss der faule Kompromiss einer BoP zwischen LMP1 mit Hybrid (Toyota) und LMP1 ohne Hybrid (private LMP1) ja noch 22 Monate und 13 Rennen halten. Doch allen ist jetzt klar: Diese Dauerlangeweile wird die WM wohl nicht überleben.

Etwas weniger Druck gibt es in der GTE-Pro-Klasse für Hersteller: In der dritten WM-Spiel-

klasse darf BMW nach viel Geweine 20 Kilo ausladen, die M8 wiegen jetzt 40 bis 50 Kilo weniger als Ford und Ferrari. Dazu gab es eine bekömmlich Schippe mehr Ladedruck. Ford muss für Fuji 18 Kilo ausladen, bei minimal weniger Ladedruck; Porsche bekommt für Fuji einen kleineren Restriktor (-0,3 mm) und zwei Kilogramm mehr Gewicht. ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### NAMEN: SCHALL UND RAUCH

Alle bisherigen Sprint-Titel der Blancpain-GT-Serien (GT Sprint Cup in Europa, GT Asia sowie die Pirelli World Challenge in den USA) werden in Zukunft in den Regionen einheitlich als Blancpain GT Challenge geführt. Dazu zählen die Rennen in den Regionen zu einer globalen Wertung, der Blancpain GT World Challenge. Damit soll neben der Intercontinental GT Challenge, wo es primär um Langstreckenrennen geht, auch der Sprint-Bereich sein eigenes globales gemeinschaftliches Dach erhalten.

### UNITED AUTOSPORTS: WEC?

Das britische Team United Autosports, an dem McLaren-Racing-CEO Zak Brown Anteile hält, arbeitet weiter an einem vollen WEC-Programm in der LMP2-Klasse für die Saison 2019/20. Bisher setzte United Autosports

zwei Ligier JS P217 Gibson in der Europäischen sowie in der Asiatischen Le-Mans-Serie ein. „Der Wettbewerb in der europäischen Serie ist sehr gut, deshalb würden wir das Programm gerne fortsetzen“, so Brown. Gleichzeitig will Brown den Aufstieg in die WEC, mit mindestens einem Auto – was dann zu Lasten eines bereits angedachten DPI-Einsatzes in der amerikanischen IMSA-Serie gehen würde.

### DI GRASSI BEI MAZDA JOEST

Beim Finale der IMSA-Serie am kommenden Wochenende in Road Atlanta wird Lucas di Grassi für das Mazda Team Joest an den Start gehen. Der Brasilianer fährt im Mazda mit der Nummer 77 an der Seite von Tristan Nunez und Oliver Jarvis und übernimmt den Langstreckenplatz von René Rast, der beim DTM-Finale in Hockenheim um den Titel kämpft.

### G-DRIVE: LM-SIEG FUTSCH

Das französische G-Drive-Team hat die Berufung gegen seine Disqualifikation in Le Mans verloren. Jean-Éric Vergne, Roman Rusinov und Andrea Pizzitola hatten das Rennen dominiert und gewonnen, doch es fiel auf.



dass sie schnellere Boxenstopps schafften als alle Gegner. Bei der Nachuntersuchung wurden Veränderungen im Bereich der Tankanlage gefunden, woraufhin G-Drive und das Schwesterteam TDS disqualifiziert wurden. Der Sieger heißt Signatech-Oreca.

### AUDI: NEUER R8 LMS GT3

Audi hat letzte Woche auf dem Autosalon in Paris eine neue Version des seit 2015 im Einsatz befindlichen R8-Kundensportmodells vorgestellt. Die sogenannte Evo-Version zeichnet sich durch zahlreiche Detailmodifikationen bei der Aerodynamik aus, was auch und besonders das Fahrverhalten für die Amateurrennfahrer einfacher und vorhersehbarer gestalten soll. Dazu wurde die Kühlung deutlich verbessert, weil die bisherigen R8-Modelle besonders bei Hitze überdurchschnittlich viel Motorleistung einbüßten. Gleichzeitig wurden Teile der Kraftübertragung verstärkt, um die Dauerhaltbarkeit bei Langstreckenrennen noch einmal zu erhöhen. Bisherige R8-GT3-Modelle können über einen Evo-Bausatz zum Preis von 28 000 Euro nachgerüstet werden.

Die Rallye-WM legt die nächste Handbremswende hin. Der britische WM-Lauf bedeutet das Ende von Ott Tänaks Siegesserie und lässt Weltmeister Sébastien Ogier wieder nach der Krone greifen.

Von: **Markus Stier**

**S**eit Klein-Timmi die finalen Prüfungen der Rallye-WM im Fernsehen schauen darf, stellte sich dem Sprössling im Hause Sébastien Ogier und Andrea Kaiser permanent die eine Frage: Wenn der Papa doch der Größte ist, wieso hebt am Ende immer dieser Tänak den Arm zum Jubel?

Niemand im Service-Park hat im Moment eine Antwort darauf, warum sowohl Ott Tänak als auch Toyota unschlagbar sind, wenn sie sich nicht selbst ein Bein stellen. Ogier, der seinem letztjährigen Teamkollegen Tänak die letzten Bausteine zum Weltklassefahrer lieferte und ein gutes Verhältnis zum Esten pflegt, wurde bei der Rallye in Wales nicht müde, dessen Leistungen zu loben. „Er fährt in einer eigenen Welt“, sagt der Weltmeister.

Nach der Mickey-Mouse-Prüfung am Donnerstagabend nagelte Toyotas Nummer 1 am Freitagmorgen drei Bestzeiten ins Brett, am ersten Tag hatte er eine halbe Minute Vorsprung. Tänak machte da weiter, wo er mit seinen überlegenen Siegen in Finnland und Deutschland angefangen hatte. Und das Gelände spielte ihm in die Hände. Die zweite Etappe in Wales bot in den Wäldern von Hafren, Dyfi, Myherin und Dyfnant breitere und schnellere Strecken – wie geschaffen für den Toyota Yaris.

Zur Rallye-Halbzeit schien Tänak zum ersten Mal in seiner Karriere Tabellenführer, der Rest der Rallye ein Schaulaufen. Auf der Traditionsprüfung Sweet Lamb sammelte sich das Volk im Tal beim Wasserloch und den zwei Sprungkuppen, wenige Fans hatten den weiteren Sprung einen Kilometer weiter oben auf dem Radar – offenbar auch nicht Tänak. Die harte Landung drückte den Unterbodenschutz ein und schlug den Kühler leck.

Der Unterboden ist die Achillesferse des Yaris. Die auf Tänaks Wunsch tendenziell weiche

re Abstimmung des Toyota verschafft dem Auto Traktionsvorteile, lässt es aber auch öfter mit dem Chassis aufsetzen. Es ist 2018 schon der vierte Ausfall dieser Art. In Portugal war es Tänaks Ölkühler, der leckschlug, auf Sardinien knickte, ebenfalls nach einem Sprung, die Aufhängung ein – Latvala blieb auf der Mittelmeerinsel mit defekter Lichtmaschine liegen, nach einem Steinschlag, der den Unterboden eindrückte. Schon vor der Sommerpause verkündete Technikchef Tom Fowler, dass man sich angesichts knapp bemessener Joker der Thematik Stabilität von Unterboden und Fahrwerk erst 2019 widmen könne.

Tänak konnte in Wales mit heißem Motor gerade noch aus eigener Kraft in den Notausgang steuern, dann legte er sich bei sieben Grad auf den nasskalten Boden und weinte. „Ich wünsche niemandem die Gefühle, die ich dort hatte, es war der härteste Moment meiner Karriere“, gestand der 30-Jährige.

Bei den ersten beiden Siegen nach der Sommerpause hatte er beim Thema Titel noch abgewiegelt, zu groß war der Abstand. Beim dritten Erfolg in der Türkei hielt er noch immer den Ball flach, ein vierter Sieg hätte ihn zum klaren Favoriten gemacht, doch so ist vermutlich der Zug nach einer Unachtsamkeit abgefahren. Schon im Shakedown zeigten die scheinbar so leicht errungenen Siege der letzten Monate Wirkung, als Tänak an einem Abzweig stumpf in eine Böschung rauschte und Glück hatte, dass die Front seines Autos nur leicht beschädigt war. Statt die Führung zu übernehmen, hat Tänak nun wieder 21 Punkte Rückstand auf Tabellenführer Thierry Neuville.

Der Belgier kann froh sein, dass er überhaupt noch vorn liegt. Seit Übernahme von Platz 1 hat er souverän, clever und zuweilen auch überragend agiert, lieferte starke Rückzugsgefechte gegen Ogier. Doch gerade als es in Wales zu laufen begann und

der Mann aus St. Vith Rang 2 übernommen hatte, leistete er sich diesen einen Fehler. Kaputt war nur die Heckschürze, aber das Heck steckte im Graben fest. Anders als Ogier in der Türkei, fand Neuville sofort Helfer, die ihn befreiten. Aber die verlorenen 50 Sekunden waren teuer genug. Auf Platz 8 rutschte er ab.

### Hyundais ewige Suche

Dass eine starke Aufholjagd ihn am Ende wieder auf Rang 5 brachte, darf nicht über den Umstand hinwegtäuschen, dass auch Neuville chancenlos gegen Tänak war. Team und Fahrer müssen sich die Frage gefallen lassen, warum man trotz ausgiebiger Testarbeit bei den Rallyes regelmäßig mit dem Handling kämpft.

Dass es nach wenig überraschenden Regenfällen rund um den Mount Snowdon ordentlich rutschig war, konnte kein Geheimnis sein, trotzdem vermisste Neuville Traktion. Erst nach einem durchwachsenen Freitag-

# Alles wieder

**Sébastien Ogier kämpfte erst mit Technikproblemen, beklagte dann ein zu langsames Auto und wuchs am Ende über sich hinaus**

# anders



ROESELER

Sonntagmorgen, als Breen zum Schlag auf Toyota-Fahrer Esapekka Lappi hätte ausholen müssen, drehte er sich ein und verlor eine halbe Minute, der Finne war vor ihm sicher.

Lappi, der Breen 2019 bei Citroën verdrängen wird, war dieses Mal der langsamste der Toyota-Akteure. Abgesehen vom unantastbaren Tänak, gab Jari-Matti Latvala eine grandiose Vorstellung. Natürlich haderte der Finne wie immer, kämpfte, schwitzte und litt, natürlich leistete er sich kleine Fehler wie den in einer Kehre abgewürgten Motor, der ihn haarscharf die Führung am Samstagabend kostete. Aber das vermeintliche Nervenbündel gewann mit einem Husarenritt auf den extrem rutschigen 15 Kilometern von Gwydir die vorgezogene Powerstage und griff nach dem ersten Sieg seit anderthalb Jahren.

Dass der zweimalige Wales-Sieger Latvala ein ernst zu nehmender Gegner sein würde, wusste der Mann an der Spitze nur zu gut. Sébastien Ogier hatte die Führung durch Neuville und Tänaks Patzer geerbt, hergeben wollte er sie auf keinen Fall. So probierte er schon am Samstagabend die üblichen Psychospielen gegen seinen früheren VW-Teamkollegen: „Ich habe ihm gesagt, dass er doch auf die Marken-WM achten muss, aber er hat mich nicht wirklich verstanden“, klagte der Franzose. Obwohl Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen unbeschwert volle Attacke forderte, hatte Latvala schon vor der finalen Etappe angekündigt, dass er zwar einiges, aber nicht alles in die Waagschale werfen würde, um den ersten Sieger-Schampus seit Schweden 2017 zu versprühen.

Latvalas Pech war, dass am Sonntag zur Belustigung des Publikums vor Ort und vor den Fernsehschirmen zwei Mal die Prüfung „Great Orme“ auf dem Plan stand, die sich äußerst telegen acht Kilometer um einen mächtigen Felsklotz westlich des Touristenstädtchens Llandudno windet – und zwar auf Asphalt. Mit Schottergummis über den Teer zu fräsen, ist eindeutig eine Ogier-Domäne, und so musste Latvala von den im finsternen Forst gerade mühsam eroberten fünf Sekunden wieder dreieinhalb herschenken. Der Finne lag zwei Prüfungen vor Schluss noch mit winzigen zwei Zehntelsekunden in Führung, und der britische WM-Lauf hätte sich auf ein

**!** Kampf gegen Toyota, im Team ist man unverhohlen unzufrieden.

Obwohl noch 86 Punkte zu vergeben sind, hat man den Markentitel nahezu abgeschrieben. Als Mikkelsen sich anschickte, Landsmann Mads Östberg im Kampf um Rang 5 einzufangen, Neuville als Achter hinter beiden Teamkollegen aber jede Schützenhilfe brauchte, spielte Teamchef Michel Nandan mit dem Gedanken, Mikkelsen am Ende zurückzupfeifen und zwei Markenzähler zugunsten von vier Fahrer-Punkten für Neuville zu opfern. Am Ende war keine Stallorder nötig, Neuville überrannte den soliden, aber unauffälligen Paddon und den sich abkämpfenden Mikkelsen ohne Mühe und betrieb als Fünfter Schadensbegrenzung.

Dass Mads Östberg von allen drei Hyundai durchgereicht wurde, ist kein Ruhmesblatt, dabei kämpft der Norweger angesichts der 2019 anrückenden Stars Ogier und Lappi um seine Karriere. Östberg verlor die Chance

auf ein gutes Ergebnis schon beim Start. Ein Stoßdämpfer arbeitete nicht ordnungsgemäß. Bis Team und Fahrer dem Defekt auf die Spur kamen, doktorte Östberg mit diversen Abstimmungsänderungen am Problem herum und fiel mit über einer Minute Rückstand auf Rang 8 zurück, dann bekam er die Ersatzdämpfer von Teamkollege Craig Breen und bastelte anschließend das Setup sukzessive wieder zurück, ohne je ein befriedigendes Ergebnis zu erhalten. Ein Dreher kurz vor Schluss und Platz 8 im Ziel waren keine Werbung in eigener Sache.

### Keine Visitenkarte

Gleiches gilt für Craig Breen, auch wenn der Ire als Vierter ein deutlich besseres Ergebnis einfuhr. Aber eigentlich hätte Teamchef Pierre Budar gern einen Podiumsplatz gehabt, um zu zeigen, dass der C3 längst nicht so schlecht ist, wie die zuletzt durchgehend mauen Resultate zu zeigen scheinen. Aber just am

Mit seinem fünften Sieg ist Sébastien Ogier der erfolgreichste in der Geschichte des britischen WM-Laufes – vor Hannu Mikkola und Petter Solberg (je vier Siege).

morgen ließ er die Dämpfung weicher stellen, aber da war schon eine halbe Minute und damit der Gesamtsieg verloren.

Noch ärger traf es wieder mal Andreas Mikkelsen. Der Norweger ging mit einer falschen Differenzialabstimmung ins Rennen und war wieder mal keine Verstärkung im Kampf um die Marken-WM. Unauffällige fünfte und sechste Ränge sind zu wenig im



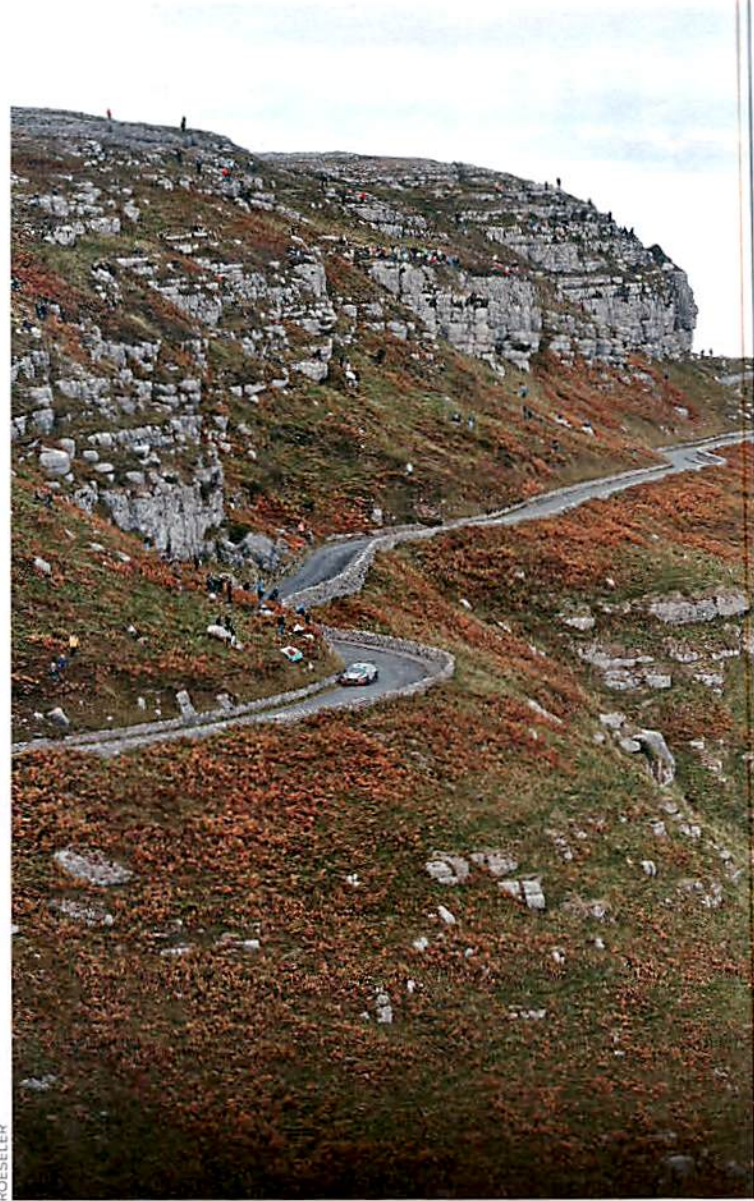
ROESELER

Ott Tänak leistete sich schon im Shakedown einen Ausrutscher



ROESELER

Jari-Matti Latvala musste sich nur knapp geschlagen geben



ROESELER

Herzschlagfinale freuen können, wenn es nicht den schlimmen Vorfall im Zielort Llandudno gegeben hätte.

### Tragischer Zwischenfall

Der Veranstalter hatte sich Mühe gegeben, um eine tolle Abschlussshow zu bieten. Die Great-Orme-Prüfung führte bis in die Stadt hinein und endete vor Tausenden Fans unmittelbar vor der Zielrampe in einer Vollgasgeraden mit aufgebauter Sprungkuppe mitten im Zentrum. Für das kompakte Ende mit großem Bahnhof hatte man eigens die Powerstage vorgezogen, denn die FIA fordert für die Prüfung mit den Extrapunkten eine zur Charakteristik der Rallye passende Strecke, und dazu war der erste Durchgang in Gwydir vorgesehen.

Während sich die Akteure dort zum zweiten Mal die Helme aufsetzten, kam es beim Pausenshowprogramm in Llandudno zu einem schweren Unfall, bei dem

zwei Motocross-Fahrer miteinander kollidierten. Einer der Fahrer erlitt schwere Kopfverletzungen, konnte aber vom eilig herbeigerufenen Helikopter nicht sofort abtransportiert werden, da die Polizei Mühe hatte, die Umgebung von Zuschauern zu räumen. Die Ordnungshüter sperrten anschließend die Unfallstelle, der Veranstalter entschied, das Ziel des zweiten Durchgangs in Great Orme um 600 Meter vorzuziehen, die Helfer mussten aber mit dem Umbau warten, bis die Polizei sie gewähren ließ. Insgesamt zweieinhalb Stunden verzögerte sich das Finale, das nur noch die World Rally Cars und die Top 5 der WRC2 bestreiten durften. Ab Platz 16 bekamen gemäß der „italienischen Wertung“ alle folgenden die Zeit des bis dahin langsamsten Fahrers, des Polen Lukasz Pieniazek.

Das Unglück warf einen Schatten auf ein organisatorisch und sportlich ansonsten sehr gelun-

genes Wochenende, bei dem die Entscheidung auf der vorletzten Prüfung fiel. Schon am Morgen hatten Ogier und Latvala in Gwydir ihre letzten beiden weichen Schotterreifen aufgeschnallt, auf den Medium-Reifen von Michelin war Latvala trotz aller Anstrengungen beim zweiten Durchgang zwei Sekunden langsamer und war sich trotzdem sicher, dass niemand auf diesen Pneu schneller sein könne.

Doch der Toyota-Mann vergaß, dass derlei Kalkulationen nur für Normalsterbliche gelten. Und Latvala konnte nicht wissen, dass der Ford Fiesta mit den mittelhartem Schotter-Pneu deutlich besser zu handhaben ist als mit den weichen. Bei M-Sport hat man keine wirkliche Erklärung, außer dass Michelin den soften Reifen erst im Juli in Finnland einführte, mit der Medium-Variante dagegen haben Ingenieur George Black und die Fahrer reichlich Erfahrung.

Wie auch immer, Ogier fühlt sich mit der härteren Variante wohler, fuhr in Gwydir sechs Sekunden schneller als am Morgen und hatte damit praktisch schon gewonnen, denn dass er auch auf Great Orme II schneller fahren würde als Latvala, war jedem klar. Der Finne gab sich geschlagen und schenkte das Finale ab. Ogier, der am Freitagabend noch mit fast 40 Sekunden Rückstand auf Platz fünf lag, hat mal wieder gezeigt, warum er der fünfmalige Weltmeister ist.

Dabei lief beim 44. WM-Sieg des Franzosen eigentlich alles gegen ihn. Der Ford Fiesta ist mangels Budget längst nicht mehr so konkurrenzfähig wie im Vorjahr, dazu schleichen sich Pannen ein. Vorjahressieger Elfyn Evans wäre ein Siegakandidat gewesen und konnte anfangs als Einziger Tänaks Tempo folgen, aber ein defekter Sensor flutete am Freitag einen Zylinder mit Benzin, Evans kam nach der Pan-

Die finale Prüfung  
Great Orme ist ein  
echter Hingucker



ROESELER

Fünfter Sieg in Wales: Ogier und Ingrassia schwimmen wieder oben



ROESELER

Tänak: Nur einmal geschnuppert



ROESELER

Östberg: Dämpfer und Rallye kaputt

ne nur noch auf Rang 20, Teamkollege Teemu Suninen lief am Samstag nach einem Crash mit angeknackstem Sicherheitskäfig schon in Zivil herum.

### Rätselhafter Defekt

Mit Unterstützung von Ford hatte Technik-Chef Chris Williams zunächst exklusiv für Ogier einen um ein paar PS stärkeren Motor entwickelt, ließ ihn aber nicht einbauen, weil beim Testen ein mysteriöser Defekt auftrat. „Wir wissen noch zu wenig über die Ursache, und das Risiko ist zu groß“, befand Williams.

Immerhin hatte man ein neues Getriebe parat, das auf losem Geläuf dank eines neuen Mitteldifferenzials sanfter zu Werke geht und somit mehr Traktion liefern sollte. Der vorige Satz steht im Konjunktiv, denn schon am ersten Morgen verabschiedeten sich aus der Schaltbox die Gänge 1 und 2, weshalb Ogier schon beim ersten Mittagsservice

den Anschluss verloren hatte. Der neue Motor dagegen kann Ogier in Spanien helfen, wo Neuville am ersten Tag auf Schotter die Piste fegen muss. Danach will er dann den auf Asphalt gut sortierten Ford und die ebenfalls nicht zu unterschätzenden Toyota sowie den zurückkehrenden Sébastien Loeb im Citroën in Schach halten. Ausgerechnet Festbeläge liegen dem i20 aber bisher am wenigsten.

Und so hat Michel Nandan für den vorletzten WM-Lauf eine modifizierte Vorderachsgeometrie und ein neues Mitteldifferenzial entwickeln lassen. Mit dem Ziel, dem Auto endlich das nervige Untersteuern auszutreiben und das Problem Tänak und Ogier so in den Griff zu kriegen. Thierry Neuville gibt sich demonstrativ locker: „Problem? So lange wir vorn liegen, haben wir keines. Zum Problem wird es erst, wenn wir hinten liegen.“ Davon ist er noch sieben Punkte entfernt. ■

## RALLYE GROSSBRITANNIEN (4.–7.10.2018)

Elfter von 13 Läufen, 23 Wertungsprüfungen über 317,74 Kilometer

1. Ogier/Ingrassia (F/F)	Ford Fiesta WRC	3:06,12,5 h
2. Latvala/Anttila (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+10,6 s
3. Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+35,1 s
4. Breen/Martin (IRL/GB)	Citroën C3 WRC	+1,10,4 min
5. Neuville/Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	+1,14,4 min
6. Mikkelsen/Jaeger (NOR/NOR)	Hyundai i20 WRC	+1,15,9 min
7. Paddon/Marshall (NZ/GB)	Hyundai i20 WRC	+1,18,4 min
8. Östberg/Eriksen (NOR/NOR)	Citroën C3 WRC	+1,21,6 min
9. Roanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Skoda Fabia R5	+9,14,7 min
10. Tidemand/Andersson (S/S)	Skoda Fabia R5	+10,48,8 min

Bestzeiten: Tänak 6, Ogier 5, Latvala 4, Mikkelsen 3, Neuville 2, Lappi 2, Östberg 1

### WM-STAND FAHRER

1. Thierry Neuville	189 Punkte
2. Sébastien Ogier	182
3. Ott Tänak	168
4. Esapekka Lappi	104
5. Jari-Matti Latvala	98
6. Andreas Mikkelsen	83
7. Dani Sordo	60
8. Craig Breen	59
9. Hayden Paddon	55
10. Teemu Suninen	54



ROESELER

### WM-STAND MARKEN

1. Toyota	317 Punkte
2. Hyundai	297
3. M-Sport-Ford	273
4. Citroën	187

Kalle Rovannerä  
deklassierte  
im Werks-Skoda  
das Feld

# Kalle der Große

Was für eine Festwoche: Erst feiert Kalle Rovannerä seinen 18. Geburtstag und danach einen übertragenden Start-Ziel-Sieg. WRC2-Champion Pontus Tidemand muss sich hinter seinem jungen Skoda-Werkskollegen mit Platz 2 begnügen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nicht nur die WRC2-Konkurrenten erstarren beim Blick auf die Zeitenliste: Auf der 29,13 Kilometer langen dritten Wertungsprüfung tobt Kalle Rovannerä irre 26,2 Sekunden flinker über das schlüpfrige Parkett als der Zweitschnellste Gus Greensmith. Seinem Skoda-Teamkollegen Pontus Tidemand, seines Zeichens amtierender WRC2-Weltmeister, schenkt der junge Finne gar eine Sekunde pro Kilometer ein, Citroën-Werksfahrer Stéphane Lefebvre deren zwei.

M-Sport-Speerspitze Eric Camilli wechselt derweil einen ersten Plattfuß, verliert über vier Minuten und bildet erst einmal das Schlusslicht im Feld der 14 Zweitligisten. Die Hoffnung der vom Jungspund gedemütigten Kollegen, Klein-Kalle würde bei derart flotter Gangart seinen Fabia R5 alsbald ins Unterholz feuern, erfüllt sich nicht.

Im Gegenteil: Von den neun Bestzeiten der ersten Etappe markiert der 18-Jährige acht. Nur ein schleichender Plattfuß auf der fünften Prüfung verhindert den kompletten Durchmarsch. Für einmal muss er Werkskollege Tidemand den Vortritt lassen und sich mit 1,9 Sekunden Rückstand als Dritter auch noch hinter Skoda-Privatier Lukasz Pieniazek einreihen. Die Messe ist dennoch früh gelesen. Am Freitagabend führt Rovannerä mit knapp einer Minute Vorsprung vor Werkskollege Tidemand, Ford-Pilot Greensmith folgt weitere acht Sekunden dahinter.

## „Schnell ohne Risiko“

Nach dem langen Samstag mit fünf von neun Bestzeiten des seit Wochenbeginn volljährigen Finnen zeigt sich ein ähnliches Bild. Der Abstand zu Tidemand hat sich um eine halbe Minute vergrößert, jener zu Greensmith auf knapp über zwei Minuten mal eben verdoppelt.

Beim sonntäglichen Schlusspurt gönnt sich Rovannerä die ersten beiden Bestzeiten und überlässt den Verfolgern das Feld. Skoda-Privatier Fabio Andolfi darf dadurch ebenso einen WP-Erfolg feiern wie Hyundai-Junior Jari Huttunen, der mit 43,3 Sekunden Rückstand auf Greensmith das Podium verfehlt. Vorjahressieger Tidemand wird Zweiter und lobt: „Was Kalle hier gezeigt hat, war eine Demonstration. Über seinen Speed brauchen

wir eh nicht zu sprechen. Mich würde nur interessieren, wie man bei diesen Bedingungen solch ein Tempo an den Tag legen kann, ohne abzufliegen.“ Rovannerä erklärt: „In den vergangenen zwölf Monaten haben wir viel gelernt und einiges geändert, zum Beispiel den Aufschrieb. Er ist nicht wesentlich präziser, aber ich fühle mich am Limit viel sicherer. Die Zeiten kommen dann von alleine“, ist sich der Jungspund sicher und schwört, kein übermäßiges Risiko eingegangen zu sein. ■



Vor seinem ersten Saisonenerfolg führte Rovannerä auch die WRC2-Läufe in Argentinien, Finnland und Deutschland an. Die Statistik spricht ebenfalls für ihn: 49 Bestzeiten in fünf WRC2-Läufen sind Bestwert vor Tidemand (46 Bestzeiten) und Kopecký (32 Bestzeiten).



Tolles Geschenk: Kalle Rovannerä



Ohne Glück: „OC“ Veiby im Citroën

## WRC2 GROSSBRITANNIEN

1.	Rovannerä/Halttunen (FIN/FIN)	3:15.27,2 h
	Skoda Fabia R5	
2.	Tidemand / Andersson (S/S)	+ 1.34,2 min
	Skoda Fabia R5	
3.	Greensmith / Parry (GB/GB)	+ 2.13,6 min
	Ford Fiesta R5	

## PUNKTESTAND NACH LAUF 11 VON 13

1.	Jan Kopecký (CZ)	125 Punkte
2.	Pontus Tidemand (S)	111 Punkte
3.	Gus Greensmith (GB)	70 Punkte
4.	Kalle Rovannerä (FIN)	65 Punkte
5.	Lukasz Pieniazek (PL)	56 Punkte

Wales Rally GB

# „Wir haben ein tolles Konzept“

Die Begeisterung für den nasskalten Traditionslauf in Wales ist zurück. Verständlich, dass Veranstalter und Landesverband nun auf einen festen Platz im WM-Kalender drängen.

Von: **Reiner Kuhn**

**M**an gibt sich selbstbewusst. Selbst das kuriose Ende mit der aufgrund eines Unfalls im Showprogramm verkürzten Finalprüfung kann die Zuversicht der britischen Rallye-Macher nicht mindern: „Wir haben ein tolles Konzept und wollen mittelfristig auch wieder ganz andere Regionen miteinbeziehen“, verspricht Ben Taylor, der vor fünf Jahren das Heft der dahindarbenden Rallye Großbritannien in die Hand nahm.

Seither hat sich nur wenig und doch alles geändert. „Es ging nur um die Motivation“, weiß der 50-jährige Engländer heute. „Besser gesagt darum, eine Veranstaltung zu machen, die die Menschen wieder lieben. Schließlich war ja alles da, von den Strecken bis zu den Leuten.“ In der Tat sind die Schotterpisten in den walisischen Wäldern ebenso die glei-

chen wie die Macher. Zum Beispiel Andrew Kellitt, der seit 20 Jahren für die Streckenauswahl verantwortlich zeichnet.

Die Mischung aus Klassikern wie „Myherin“, „Sweet Lamb“ oder „Dyfi“ und neuen Prüfungen wie „Brenig“, „Penmachno“ und „Elsi“ finden bei Teams, Zuschauern und WM-Promoter gleichermaßen Anklang.

Das freut auch David Richards, der im Presseraum einen ruhigen Platz suchte, um seine Präsentation für die FIA fertigzustellen. „Nächste Woche wird schließlich

über den WM-Kalender 2019 entschieden“, sagt der Präsident des britischen Motorsportverbandes und lächelt. Anders als die Macher in Deutschland, Frankreich und Italien haben Richards und sein Rallyechef Taylor keine Bange vor der FIA-Weltratsitzung am Freitag. Einziges Problem: „Für die kommende Saison haben wir nichts außer fünf mögliche Termine“, klagt Taylor. „Dabei brauchen wir eine verbindliche Zusage mit klarer Perspektive.“ In dem Punkt sind sich die europäischen WM-Veranstalter einig. ■



Wetter dramatisch, Landschaft grandios: Wales ist eine Reise wert

Fahrer-Markt

## Auch Lappi wechselt zu Citroën

Nach Weltmeister Sébastien Ogier wechselt auch Toyota-Junior Esapekka Lappi zu Citroën. Das freie Yaris-Cockpit soll Kris Meeke übernehmen.

Von: **Reiner Kuhn**

**W**ährend sich der Titelkampf zwischen Thierry Neuville, Ott Tänak und Sébastien Ogier weiter zuspitzt, wird hinter den Kulissen um deren Teamkollegen für die kommende Saison gerungen.

Am erfolgreichsten agiert dabei Citroën-Teamchef Pierre Budar. Erst überzeugte er Weltmeister Ogier zur Rückkehr in die heimische Werksequipe. Auch mit seinem zweiten Wunschfahr-

er, dem Finnen Esapekka Lappi, ist er nun offensichtlich handels-einig. Der schnelle Nordmann dürfte zusammen mit Ogier jenes schlagkräftige Duo bilden, das Citroën braucht, um neben dem Fahrertitel auch den Gewinn der Markenwertung anzuvisieren. Noch wollen die Beteiligten den



Künftig Ogiers Teamkollege: Lappi

Deal nicht bestätigen, doch Lappi verrät: „Die Entscheidung ist gefallen und wird noch vor der Rallye Spanien verkündet.“

Damit ist auch klar: Craig Breen und/oder Mads Östberg sind raus. Auch sicher (aber ebenfalls noch nicht bestätigt) ist dagegen, dass Khalid Al-Qassimi und damit Hauptsponsor Abu Dhabi an Bord bleibt und der Wüstensohn wie gehabt einige ausgesuchte WM-Läufe selbst bestreiten wird. Östberg müsste sich dann wie zu Saisonbeginn für die freien Läufe ins Werksteam einkaufen. Denn auch das frei gewordene Toyota-Cockpit scheint schon besetzt. Ausgerechnet der bei Citroën ausgemusterte Kris Meeke soll dort erste Wahl sein. Dass der britische Routinier für WM-Siege gut ist, hat er bereits mehrfach bewiesen. ■

### KOMMENTAR

#### FINALE DAHEIM!

Nicht nur Kinder genießen es, im Matsch herumzutoben. Damen bezahlen mitunter viel Geld, um sich Schlamm-packungen ins Gesicht zu schmieren. Seien wir also ehrlich: Dreck macht glücklich. Vielleicht ist dies der Grund, warum Fahrer und Fans die Wales Rally GB gleichermaßen lieben – trotz ewig langer Tage, nasskaltem Wetter, Nieselregen, Nebel, Dunkelheit und und und. Der britische Traditionslauf ist Kult. Auch diesmal hauten sich die weltbesten Rallyepiloten drei Tage lang die Zehntelsekunden nur so um die Ohren. Ein riesiges Spektakel, dessen Ausgang bis zum letzten Meter offen ist. Eine bessere Show auf einer grandioseren Bühne, kann es für das WM-Finale kaum geben. Unvergessen, als bei der Rallye Großbritannien 2003 Petter Solberg seinen Titelwidersacher Sébastien Loeb um 43,6 Sekunden bückelte und sich zur besten Sendezeit mit einem Pünktchen Vorsprung zum Weltmeister kürte. Von solch einem Ende träumen andere Rennserien. Deshalb sollte, so lange Europa mit über der Hälfte aller WM-Läufe das Herz der Topliga bildet, das Saisonfinale auch hier stattfinden. Doch die FIA und der WM-Promoter sehen das anders. Seit 2016 endet die Rallye-WM in Australien. Ein Unding, dass nach einer hoch spannenden Saison die WM-Titel auf der anderen Erdhalbkugel vergeben werden, statt auf dem Heimatkontinent der Rallye-WM. Zu nachtschlafender Zeit verfolgen zwischen Portugal und Finnland nur Hardcore-Fans die Live-Übertragung. Schlimmer noch ist die mediale Resonanz in der Tagespresse. Durch die ungünstige Zeitverschiebung und den Druckschluss findet die Berichterstattung meist erst zwei Tage später statt. Oder gar nicht. Denn nichts ist so alt wie die Zeitung von gestern.



Reiner Kuhn  
Redakteur

Rallye-WM

## M-Sport in der Klemme

Dunkle Wolken über M-Sport. Nach dem Wechsel von Sébastien Ogier fehlen ein Zupfer und dringend benötigtes Sponsorengeld.

Um gegen die Werksteams bestehen zu können, muss M-Sport-Boss Malcolm Wilson Geld auftreiben. Ohne Topfahrer auch für den umtriebigen Briten eine Herkulesaufgabe. „Deshalb kann ich zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage über unsere Zukunft machen“, erklärt Wilson, nachdem Ogiers Wechsel zu Citroën offiziell ist. Denn somit gehen künftig alle Topfahrer für die Werks-Konkur-

renz auf Titeljagd. M-Sport hat für 2019 bisher nur Junior Teemu Suninen unter Vertrag. Auch mit Elfyn Evans, Craig Breen, Mads Östberg, Pontus Tidemand oder Eric Camilli stehen nur Fahrer aus der zweiten oder gar dritten Reihe zur Auswahl. Zu wenig für konstante Erfolgsmeldungen – und ohne die keine Sponsoren. „Das ist nicht nur im Motorsport so“, weiß Wilson, der aktuell auch ein Ende des WRC-Programms nicht ausschließen will. „Natürlich wollen wir weiter in der Topliga dabei sein. Aber man braucht die Mittel, um ein WRC-Team am Laufen zu halten. Und am Ende geht es um mein Team und meine Firma.“ ■ RK



Der Glücksfall Ogier wird für M-Sport-Chef Wilson nun zum Problem

Rallye-WM

## Mitsubishi vor WM-Rückkehr?

Die Japaner sind heiß auf die Rallye-WM. Nach der erfolgreichen Rückkehr von Toyota könnte im Jahr 2021 mit Mitsubishi eine weitere Traditionsmarke folgen.

Von: Reiner Kuhn

Nun Jahre nachdem Sébastien Ogier bei der Rallye Japan siegte, wird er im Herbst 2019 dort erneut antreten. Denn kaum jemand befürchtet, dass die Japaner den auf Anfang November terminierten Probelopp für ihren künftigen WM-Lauf in den Sand setzen. Zu konsequent wird das Toyota-Heimspiel vorbereitet.

Noch bevor der Automobilgigant 2017 in die Topliga zurückkehrte, prophezeite Akio Toyoda das heutige Szenario. Dem nicht

genug, soll sich der Toyota-Konzernchef ein stärkeres Engagement der heimischen Automobilindustrie wünschen.

Der legendären Marke Subaru fehlt ein passendes Basisauto. Aber mit Mitsubishi, dem sechstgrößten japanischen Hersteller nach Toyota, Honda, Nissan, Suzuki und Mazda, würde eine andere Kultmarke gerne in die Breche springen.

Zwischen 1989 und 2005 stand das Mitsubishi-Werksteam bei 168 WM-Läufen 76-mal auf dem Podium, feierte 34 Siege und insgesamt fünf WM-Titel. So ging die Fahrerkrone von 1996 bis 1999 vier Mal in Folge an Mitsubishi-Pilot Tommi Mäkinen, 1998 triumphierte man zudem in der Hersteller-WM. Alles Geschichte – heute werden die Geschicke bei Mitsubishi Motors von Anteilseigner Renault-Nissan gesteuert; auch im Motorsport. In den tech-

### AUS DEM SERVICEPARK

#### LETZTE RILLE

Fünf Reifenmischungen testete Asien-Pazifik-Meister Gau-rav Gill vor dem britischen WM-Lauf, der den dritten und vorletzten Probelopp für den indischen Reifenhersteller MRF vor dem WRC2-Einstieg 2019 bildete. Doch ausgerechnet der Container mit den für die matschigen Pisten benötigten weichen Pneus kam erst kurz vor dem Shakedown in Wales an. „Das war letzte Rille. Ansonsten hätten wir den WM-Lauf mit einem Reifen-Satz durchfahren müssen“, verrät Gill.

#### SCHMERZENGELD

Beim Thema Sicherheit kennt der FIA-Bußgeldkatalog wenig Gnade. WRC2-Pilot Eric Camilli musste 1000 Euro zahlen, weil er bei einem Reifenwechsel nicht innerhalb einer Minute den „Okay“-Knopf drückte.

#### ALLZWECKWAFFE

Koordinator, Mechaniker oder auch Entertainer – es gibt nichts, was Marketingchef Andrew Wheatley bei M-Sport noch nicht gemacht hat. Ab Samstag übernahm der Jurist

für einmal die Pressearbeit von Anna Rudd, deren Schulfreundin ausgerechnet zum arbeitsintensiven Heimspiel der britischen Edelschmiede heiratete.

#### DAUERLÄUFER

Zusätzlich zum WM-Feld tobten am Freitag und Samstag 78 nationale Teams in einem eigenen Feld über die Prüfungen. Mehr noch als Sieger Andrew Gallacher (Ford Focus WRC) wurde Bob Bean gefeiert, der im historischen Lotus Cortina als 22. und Klassensieger über die Zielrampe fuhr – übrigens genau 50 Jahre nachdem der mittlerweile 80-Jährige ebenfalls in einem Lotus Cortina die RAC Rally 1968 als Vierter beendete.

#### JUBILÄUMSRITT

Nach 25 Jahren teilten sich Juha Kankkunen und Copilot Nicky Grist wieder das Cockpit jener Toyota Celica Turbo 4WD, mit der sie 1993 den britischen WM-Lauf gewannen. Zum runden Jubiläum fuhren die beiden über die finale Wertungsprüfung zur Zielrampe im Küstentstädtchen Llandudno. ■ RK

nischen Arbeitsgruppen der FIA soll bereits ein reger Gedankenaustausch mit den französischen Nissan-Vertretern herrschen, darunter einige erfahrene Rallyespezialisten aus Mitsubishi's glorreichen Dakar-Zeiten. Deshalb könnte es nun ebenso schnell

gehen wie bei Toyota. Grünes Licht in den nächsten Monaten vorausgesetzt, stünde dem WRC-Einstieg zur Saison 2021 nichts im Wege. Als Basis des Mitsubishi World Rally Car soll das weltweit angebotene Kompaktmodell Mirage auserkoren sein. ■



Mit acht Lancer-Modellen war Mitsubishi lange eine Bank in der Rallye-WM



# Zeitvorteil

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



## 1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



## 2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie  
zur Wahl**

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

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

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:  
1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung für das Extra).  
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



Audi vorneweg: Im dritten Lauf von Wuhan feierten die Kundenteams der Ingolstädter sogar einen Dreifachsieg

# Audi-Festspiele

Der zweite China-Auftritt der WTCR binnen einer Woche wurde zu wahren Audi-Festspielen. Nur im Reversed Grid waren die Herren der Ringe zu schlagen, während Hyundai diesmal schwächelte.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**ine Nullrunde wie in Zandvoort gab es zwar nicht, doch mickrige drei Punkte für die versammelte Hyundai-Meute sind natürlich nicht das, was man sich vorgestellt hat. Zumal man beim ersten Stadtkurs-Rennen in Marrakesch ja auch gut performte. Der entscheidende Unterschied: Damals fuhr das versammelte Feld mit maximalen Kompensationsgewichten, diesmal nur die koreanische Marke. Während die i30-Fahrer also 60 kg mitschleppen mussten, bekam der VW 20, der Honda 10

und der Rest des Feldes gar keine Kilos mehr zum Basis-BoP-Gewicht. Weil die BoP in den letzten Rennen so gut funktionierte und das Feld ohnehin so eng beisammen ist, war die Hyundai-Klatsche eigentlich nicht so überraschend. Zählbar blieben ein neunter Platz für Yvan Muller im zweiten sowie ein zehnter Platz für Teamkollege Thed Björk im dritten Lauf, während die BRC-Piloten ganz leer ausgingen. An den Top 3 der Fahrerwertung hat sich dennoch nichts verschoben (bis auf die ein, zwei Punkte), weil die Konkurrenz zuvor schon so deutlich distanziert war.

## Sheddens Durchbruch

Jetzt aber hatte die Armada der Hyundai-Gegner die Chance, zurückzuschlagen und den Abstand zu verkürzen, allen voran die Audi-Teams. Während die Comtoyout-Truppe schon in Ningbo richtig auftrumpfte, fand auch WRT (Leopard Lukoil) wieder zurück zu alter Stärke. Jean-Karl Vernay holte für das Team

rund um Vincent Vosse und Pierre Dieudonné die Pole für den ersten Lauf am Samstag.

Da hatte der letztjährige Meister der TCR International Series dann auch keine Mühe, seinen insgesamt dritten Saisonsieg zu holen. „Nach dem Albtraum vom letzten Wochenende hätte ich nicht auf ein besseres Ergebnis hoffen können“, freute sich der Franzose – auch fürs Team. Stallgefährte Gordon Shedden komplettierte mit P3 hinter dem ebenfalls auftrumpfenden Pepe Oriola (Cupra) das gute Mannschaftsergebnis. Der dreifache BTCC-Champion grinste auch nach dem zweiten Qualifying: Pole für den dritten Lauf! Mit den Comtoyout-Fahrern Frédéric Vervisch und Denis Dupont sowie Vernay waren die beiden ersten Startreihen fürs Hauptrennen gar komplett in Audi-Hand.

Doch wie üblich war zunächst das Reversed-Grid-Rennen zu überstehen, ehe es in den finalen Lauf gehen konnte. Da startete dann Mehdi Bannani (VW) vom

ersten Startplatz. Der Marokkaner holte schon in Ningbo, ebenfalls im zweiten Lauf, seinen zweiten Podiumsplatz der Saison, diesmal reichte es auch zum ersten Sieg des Jahres. Zwei Kurven vor Schluss sah es danach nicht aus, denn da hatte sich Aurélien Comte (Peugeot) zunächst nach rundenlangem, harten Kampf vorbeigedrückt. Doch den zweiten WTCR-Laufsieg vor Augen verbremste sich der DG-Sport-Pilot und gab die gerade mit leichter Vorbande eroberte Führung wieder aus der Hand. Nur knapp konnte er sich danach gegen Nathanaël Berthon im Comtoyout-Audi behaupten.

## Oriola jetzt Best of the Rest

Bannanis Teamkollege Rob Huff erlebte übrigens ein weiteres schwarzes Wochenende. Nachdem er sich bereits in Ningbo über die unnötig harte Gangart im WTCR-Feld aufgeregt hatte, wurde er auch diesmal Opfer eines Crashes im dritten Lauf. Zuvor konnte er sich im zweiten Lauf



Erster WTCR-Laufsieg: Mehdi Bennani gewann das Reversed-Grid-Rennen



Erster Verfolger: Pepe Oriola hofft jetzt, dass er die Saison auch beenden kann

gerade mal einen Zähler gutschreiben lassen. Trotzdem ist er nach wie vor in Sachen Tabellenposition die VW-Speerspitze:

Auch Shedden wurde Opfer der austeilenden Gegnerschaft. Im zweiten Lauf landete er nach einer Startkollision in der Bande. Die WRT-Mannschaft gab Gas und bekam das Auto tatsächlich repariert. Aber auch im von Pole gestarteten Rennen musste Shedden noch mal einstecken. Ausgerechnet Markenkollege Denis Dupont fuhr ihm gleich mehrfach ins Heck und schob auch noch einen Reifenstapel in den Audi des Schotten. Doch der ist hartes, körperbetontes Racing ja aus der BTCC gewöhnt, der Sieg war ihm trotzdem nicht zu nehmen. „Diese Wochenende habe ich mich zum ersten Mal als Teil des Autos gefühlt“, freute sich der Lauf-3-Sieger. Bislang hatte er im direkten Vergleich mit Teamkollege Vernay immer deutlich das Nachsehen. Der konnte seinen Fahrstil deutlich besser auf den „großen“ Audi adaptieren.

Diesmal aber sammelte Shedden sogar die meisten Punkte aller Fahrer am Wuhan-Wochenende.

Apropos Vernay: Der bekam für eine Kollision mit Comte im dritten Lauf eine umstrittene Durchfahrtsstrafe und blieb punktlös, sonst wäre er jetzt punktmäßig sehr nah am führenden Hyundai-Trio dran. „Ich habe ihn ja nicht absichtlich rausgedrückt. Wir haben uns berührt und er ist in die Mauer geflogen“, beschwerte sich Vernay über die Willkür der Stewards und ätzte weiter: „Andere können machen, was sie wollen.“

Neuer erster Hyundai-Verfolger ist so jedenfalls Oriola. Der hat die günstige Konstellation, der einzige starke Cupra-Pilot zu sein, weshalb er wohl von großartigen Kompensationsgewichten auch für den Rest der Saison verschont bleiben dürfte. Ein Titelkandidat also? Dafür müsste er die Saison erst mal beenden. Schon das China-Doppel war ein finanzieller Drahtseilakt. Jetzt hofft er auf neue Unterstützer. ■

„NACH DEM ALBTRAUM VOM LETZTEN WOCHENENDE HÄTTE ICH NICHT AUF EIN BESSERES ERGEBNIS HOFFEN KÖNNEN.“

Jean-Karl Vernay



## WUHAN (RC), 1. RENNEN

22. von 30 Läufen, 20 Runden à 2,984 km (25 gestartet, 20 gewertet)

1.	Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	29.29,430 min
2.	Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+ 4,913 s
3.	Gordon Shedden (GB), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+ 5,513 s
4.	Frédéric Vervisch (B), Audi Sport Team Comtoyoy	Audi	+ 10,070 s
5.	Aurélien Comte (F), DG Sport Competition	Peugeot	+ 11,102 s
6.	Kevin Ceccon (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 11,531 s
7.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 17,044 s
8.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyoy Racing	Audi	+ 17,556 s
9.	Aurélien Panis (F), Comtoyoy Racing	Audi	+ 18,307 s
10.	Denis Dupont (B), Audi Sport Team Comtoyoy	Audi	+ 19,060 s

Schnellste Runde: 1.24,305 (Vernay)

## WUHAN (RC), 2. RENNEN

23. von 30 Läufen, 18 Runden à 2,984 km (25 gestartet, 17 gewertet)

1.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	25.35,996 min
2.	Aurélien Comte (F), DG Sport Competition	Peugeot	+ 0,478 s
3.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyoy Racing	Audi	+ 0,618 s
4.	Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+ 5,115 s
5.	Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+ 5,516 s
6.	Frédéric Vervisch (B), Audi Sport Team Comtoyoy	Audi	+ 5,988 s
7.	Aurélien Panis (F), Comtoyoy Racing	Audi	+ 6,489 s
8.	Denis Dupont (B), Audi Sport Team Comtoyoy	Audi	+ 11,585 s
9.	Yvan Muller (F), MRacing – YMR	Hyundai	+ 12,176 s
10.	Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 12,482 s

Schnellste Runde: 1.24,456 min (Bennani)

## WUHAN (RC), 3. RENNEN

24. von 30 Läufen, 23 Runden à 2,984 km (24 gestartet, 17 gewertet)

1.	Gordon Shedden (GB), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	40.35,882 min
2.	Frédéric Vervisch (B), Audi Sport Team Comtoyoy	Audi	+ 0,558 s
3.	Denis Dupont (B), Audi Sport Team Comtoyoy	Audi	+ 5,018 s
4.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 8,475 s
5.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyoy Racing	Audi	+ 8,813 s
6.	Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+ 9,827 s
7.	Qinghua Ma (RC), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 11,047 s
8.	Kevin Ceccon (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 11,296 s
9.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 12,304 s
10.	Thed Björk (S), MRacing – YMR	Hyundai	+ 13,905 s

Schnellste Runde: 1.23,990 min (Vervisch)

## STAND FAHRER

1.	Tarquini	241 Punkte
2.	Björk	234
3.	Muller	234
4.	Oriola	207
5.	Vernay	205
6.	Guerrieri	199
7.	Michelisz	195
8.	Vervisch	192
9.	Ehrlacher	178
10.	Huff	162

## STAND TEAMS

1.	MRacing – YMR	480 Punkte
2.	BRC Racing Team	443
3.	ALL-INKL.COM Münnich	383
4.	Audi Sport Leopard Lukoil	341
5.	Sébastien Loeb Racing	297
6.	Audi Sp. Team Comtoyoy	264
7.	Campos Racing	233
8.	DG Sport Competition	178
9.	Comtoyoy Racing	105
10.	Boutsen Ginion Racing	86

DTM

# Wer erlebt eine Sternstunde?

Kommendes Wochenende endet eine Ära: die von Mercedes in der DTM. Zwei der Titel sind den Stuttgartern nicht mehr zu nehmen, um die Fahrerkrone duellieren sich zwei Mercedes-Piloten mit dem amtierenden Meister.

Von: Michael Bräutigam

**R**ené Rast (Audi) ist der Einzige, der die komplette Mercedes-Sause noch verhindern könnte. In Stuttgart hat man die Markenwertung bereits sicher, auch in der Teamwertung ist nur noch offen, welche Mercedes-Mannschaft letztlich den größten Pokal einheimst. Da die Teams aber nur nominell bestehen und alle Autos von HWA eingesetzt werden, ist auch das nur fürs Papier wichtig.

## Audi mit Mercedes-Stern

Also konzentriert sich nun alles auf das vermeintliche Duell zwischen den Sternfahrern Gary



Dreikampf um die Fahrerkrone: Gary Paffett, Paul di Resta und René Rast (v.l.) trennen vor dem Finale 30 Punkte

Paffett und Paul di Resta. Wer geht als zumindest letzter DTM-Meister in Mercedes-Diensten in deren Firmenhistorie ein? Für beide wäre es der zweite Titel. Und wer auch immer es wird, ein emotionaler Abschied wird es so oder so werden. Auch die Konkurrenz zollt Respekt. Audi wird beispielsweise alle Autos mit einem „SEE YOU“-Schriftzug versehen haben. Das O ist ein Mer-

cedes-Stern. Aber Audi kann wie gesagt noch in die Suppe spucken, denn besagter Rast hat nach vier Siegen in Folge nur noch 30 Punkte Rückstand auf die beiden Sternenkrieger. Rückblende: 2017 fuhr Rast mit einem Defizit von 21 Punkten auf Markenkollege Mattias Ekström zum Finale. Am Ende hatte er um drei Zähler die Nase vor dem Schweden. 56 Punkte sind maximal

noch zu holen – genauso viele holte Rast im September am Nürburgring. Züngeln an der Waage könnten die BMW-Fahrer spielen, die entweder Rast oder den Mercedes-Piloten vielleicht entscheidende Punkte wegnehmen könnten. In Hockenheim 2017 gewann Marco Wittmann das Sonntagsrennen und schloss damit die Saison als bester Nicht-Audianer auf Tabellenplatz 5 ab. ■

Supercars – 1000 km Bathurst

# Erfahrung siegt beim Klassiker

Craig Lowndes und Steven Richards (Holden) sicherten sich den Sieg beim Saisonhighlight der Supercars, den 1000 Kilometern von Bathurst. Die Vorjahressieger hatten Pech.

Von: Michael Bräutigam

**B**einahe sensationell, auf jeden Fall aber unerwartet konnten David Reynolds und Luke Youlden (Holden) 2017 das große Rennen am Mount Panorama gewinnen. Auch in diesem Jahr wäre das möglich gewesen, ganz aus eigener Kraft. Denn Reynolds sicherte sich um ganze 0,009 Sekunden vor Jamie Whincup (Holden) die Pole, auch im restlichen Rennverlauf führte meist das Erebus-Duo an. Am



Den Mount Panorama bezwungen: Siegerauto von Lowndes/Richards

Ende waren es ganz menschliche Gründe, die entschieden. Nach den Anstrengungen der vorangegangenen Tage und einer kurzen Nacht sah Reynolds gegen Ende des Rennens verschwommen. Dazu kam ein Krampf im Bein,

wodurch er bei einem Stopp das Kupplungspedal nicht voll durchtreten konnte und sich so die Hinterreifen in der Luft drehten. Im Supercars-Strafenkatalog ist dafür eine Durchfahrtsstrafe vorgesehen, die entsprechend folgte.

„Mein Körper hat einfach aufgegeben“, trauerte der emotionale Reynolds nach P13 im Ziel. „So etwas habe ich noch nie erlebt“, sagte der Sportfreak, der schon einen halben Iron Man absolvierte.

Aber auch die Sieger hatten kein problemloses Wochenende. Am Triple-Eight-Holden von Lowndes und Richards gab es Probleme mit der Lenkung. „Die Jungs haben einen Megajob gemacht und alles zusammengebracht“, lobte Lowndes, der das große Rennen jetzt bereits zum siebten Mal gewonnen hat.

Teamkollege Shane van Gisbergen und Earl Bamber landeten auf Platz 5, wodurch van Gisbergen auch die Tabellenführung verteidigt. Sie wird aber kleiner: Rivale Scott McLaughlin und Alexandre Prémat (Ford) fuhren auf P3. Neuer Zwischenstand: 3276 zu 3257 Punkte. ■

# Engstler räumt alles ab

Luca Engstler (VW) hat sich mit einem Doppelsieg in Shanghai den Titel in der TCR Asia gesichert. Tags darauf gewann das Engstler-Team auch beim 888-Runden-Rennen.

Von: **Michael Bräutigam**



TCR-Asia-Meister und SIC888-Klassensieger: Luca Engstler ist in Feierlaune

Es läuft einfach für den 18-jährigen Luca Engstler. Im Frühjahr wurde er Meister in der TCR Middle East, vor zwei Wochen erkämpfte er sich den Vizetitel in der ADAC TCR Germany. Jetzt hat der Allgäuer seinen zweiten Titel des Jahres in der Tasche. Beim Finale der TCR Asia in Shanghai dominierte er im VW Golf, den er dort nach wie vor pilotierte, das Geschehen und fuhr nach der Pole-Position auch zu Siegen in beiden Läufen. Dadurch machte er den Titel vor den Teamkollegen Mitchell Cheah und Diego Moran

fix, womit auch die Mannschaftswertung klar an das Engstler-Team ging. „Das Gefühl ist so der Hammer“, freute sich Engstler. Dank der starken Team-Performance ging auch die Markenwertung natürlich klar an VW.

Engstler konnte damit zwei der drei regionalen TCR-Serien (die dritte ist die TCR Europe) in diesem Jahr für sich entscheiden. Aber es sollte noch besser kommen. Einen Tag nach dem

TCR-Asia-Finale fand noch das 888-Runden-Rennen in Shanghai statt, für das eines der Sprintautos bis in die Nacht mit dem Langstreckenpaket bestückt und vorbereitet wurde. Ins Lenkrad griffen beim Langstreckenrennen Engstler, Moran und Théo Coicaud. Am Ende reichte es für Gesamtrang 4 und einen Klassensieg. „Eine wirklich tolle Leistung des gesamten Teams“ lobte Teammanager Kurt Tremel. ■

## NACHRICHTEN

### TCR ITALY: EX-WTCC-SIEGER WIRD MEISTER

Salvatore Tavano (Cupra) ist neuer Meister der TCR Italy. Der frühere WTCC-Laufsieger stand schon nach P5 im ersten Lauf des Finales in Monza als Champion fest. Im königlichen Park feierte sein Titelrivale Luigi Ferrara (Alfa Romeo) einen Doppelsieg. Sieger der Mannschaftswertung ist Ferraras Team 42-Racing vor dem Südtiroler Team Target Competition.

### CTCC: BEKANNTE NAMEN FAHREN SIEGE EIN

Colin Turkington (VW) und Adam Morgan (Senova) hießen die Laufsieger bei der CTCC in Wuhan. Beide sind normalerweise erfolgreich in der BTCC unterwegs. Im zweiten Lauf fuhr Turkington auf P3, er wurde aber – wie seine Teamkollegen – wegen nicht homologierter Bremsbeläge nachträglich disqualifiziert.

# SHR-Dominanz nicht belohnt

Chase Elliott (Chevrolet) katapultierte sich in Dover mit seinem zweiten Saisonsieg bis mindestens ins „Halbfinale“ des Cups. Kevin Harvick verlor einen sicher geglaubten Triumph.

Von: **Michael Bräutigam**

Harvick (Ford) dominierte bereits das Mai-Rennen auf der „Monster Mile“, da wunderte es niemanden, dass er die ersten beiden Stages des Oktober-Rennens ebenfalls gewann und sich nicht weniger als 286 Führungsrunden gutschreiben ließ. Allgemein war das Stewart-Haas-Team extrem stark aufgelegt, über lange Zeit hielt man gar eine Vierfachführung.

Nach und nach verabschiedete sich das Quartett jedoch aus der Spitzengruppe. Bei einem Boxenstopp von Harvick beschädigte eine herumfliegende Radmutter das entsprechende Reifenventil,

wodurch ein weiterer Stopp unter Grün nötig wurde. Aus einer Runde Rückstand fuhr sich Harvick zwar zurück in die Führungsrunde, am Ende ging ihm aber einfach die Zeit aus.

Clint Bowyer und Aric Almirola schieden aus, als Bowyer in der Schlussphase die Mauer touchierte und seinen Stallgefährten mitriss. Am Ende blieb aus SHR-Sicht nur ein Top-5-Ergebnis für Kurt Busch stehen.

Elliott verdankt seinen Sieg zum großen Teil seinem Crewchief Alan Gustafson. Der ließ ihn in einer späten Gelbphase mit alten Reifen draußen, um ihn an die Spitze zu hieven. Dort machte er mit den abgenutzten Pneu alles richtig und konnte sich im Overtime-Finish gegen den nachdrückenden Denny Hamlin (Toyota) behaupten.

Elliott, der Chevrolet erst den dritten Saisonsieg bescherte, fährt damit bis mindestens zum vorletzten Rennen um die Meisterschaft. Er ist Hendricks einziges heißes Eisen im Feuer. ■



An die Spitze geführt und clever verteidigt: Dover-Sieger Chase Elliott

## NASCAR CUP SERIES

### Dover/Delaware (USA)

30. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Erik Jones (USA)	Toyota
5.	Kurt Busch (USA)	Ford
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
8.	Kyle Busch (USA)	Toyota
9.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Ford
10.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota

### Gesamtwertung

nach 30 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	3101 Pkt.
2.	Kyle Busch (Toyota)	3096
3.	Truex Jr. (Toyota)	3069
4.	Logano (Ford)	3064
5.	Elliott (Chevrolet)	3056
6.	Kurt Busch (Ford)	3054
7.	Keselowski (Ford)	3054
8.	Blaney (Ford)	3043
9.	Almirola (Ford)	3033
10.	Bowyer (Ford)	3033



Einsame Spitze: Jochen Hahn gewann insgesamt 12 der 16 Hauptrennen der Saison 2018

ETRC/MIENBERGER

# Fünf ist Trümpf

Bereits am vorletzten Rennwochenende in Le Mans sicherte sich Jochen Hahn (IVECO) seinen fünften EM-Titel. Beim Finale in Jarama (E) war er aber immer noch motiviert genug für zwei weitere Laufsiege.

Von: **Michael Bräutigam**

**N**ur zwei Saisons hat es gedauert, bis Jochen Hahn mit IVECO zum ersten Mal Truck-Europameister wurde. Die bislang eingefahrenen vier EM-Titel wurden mit MAN eingheimst, nach immer stärker

schwindender Unterstützung der VW-Konzernmarke suchte man sich zur Saison 2017 eine neue Herausforderung, die nun also bereits im wahrsten Sinne des Wortes gemeistert wurde. „Es fühlt sich gut an“, freute sich der Schwabe, der mit seinem fünften Titel zum erfolgreichsten Trucksport-Piloten aller Zeiten aufgestiegen ist.

Mit 66 Punkten Vorsprung auf Vorjahres-Champion Adam Lacko (Freightliner) reiste Hahn zum vorletzten Event in Le Mans an. Bei maximal 60 zu holenden Punkten pro Event musste er den Vorsprung also „nur“ verwalten, um als bereits feststehender Meister zum Finale ins spanische Jarama zu reisen. Am Samstag

schnappte ihm ausgerechnet sein Protegé Sascha Lenz (MAN) die Pole-Position weg, Hahn drehte im Hauptrennen den Spieß aber um und gewann. Die deutschen Jubelmomente gingen auch im anschließenden Sprintrennen weiter, als André Kursim (IVECO) den ersten Sieg für das Team Don't Touch Racing einfuhr.

## Entwicklung begonnen

Am Sonntag brauchte Hahn noch elf Punkte, um den Titelgewinn fix zu machen. Nach Pole und Sieg im Hauptrennen gab es dann auch nichts mehr zu rütteln: Europameister – zum fünften Mal! Eine Kampfansage gab es gleich hinterher: „Wir haben mit der Entwicklung für die nächste

Saison schon begonnen“, sagte Hahn im Hinblick auf das Jahr 2019. Der Titel ist ein echtes Self-made-Produkt: Das Team Hahn Racing entwickelt und baut die Trucks selbst, mit denen es in der Europameisterschaft antritt. Der Sieger des „Grammer Cup“, sozusagen der B-Fahrerwertung, stand ebenfalls mit Shane Brereton (MAN) bereits in Le Mans fest. Sascha Faas (Mercedes) sicherte sich den Vizetitel unter 14 Fahrern.

Beim Finale in Jarama konnte also befreit und beherzt um die Rennsieg gekämpft werden, was dann auch so geschah. Lokalmatador Antonio Albacete (MAN), der das zweite Sprintrennen in Le Mans gewonnen hatte, musste im ersten Rennen Hahn den Vortritt lassen, der auch in Spanien beide Hauptrennen gewann. „Ich habe gesehen, was hinter mir los war, und dachte mir: Was zum Teufel machen die?“, wunderte sich der frischgebackene Champion. René Reinert (MAN) sorgte im jeweils auf die Hauptrennen folgenden Sprintrennen dafür, dass in allen vier Rennen die deutsche Nationalhymne gespielt wurde.

Auch in der Tabelle sieht man, wie deutsch eingefärbt die Truck-EM derzeit ist. Mit Hahn, Lenz, Steffi Halm, Reinert sowie Kursim liegen nicht weniger als fünf Deutsche unter den Top 8 der Endabrechnung. Beste Vorzeichen für eine ähnlich erfolgreiche Saison 2019, für die der vorläufige Kalender in Jarama vorgestellt wurde. Viel geändert hat sich nicht. Los geht es Ende April in Misano, das Saisonhighlight findet am 20./21. Juli beim Truck Grand Prix am Nürburgring statt. Am Saisonende stehen beinahe traditionell die Back-to-Back-Wochenenden in Le Mans und Jarama auf dem Plan. ■

## TRUCK-EUROPAMEISTERSCHAFT

Endstand nach 32 Rennen, Top 15 von 26 Fahrern

Fahrer	Team	Marke	Pkt.
1. Jochen Hahn (D)	Die Bullen v. Iveco Mag.	IVECO	387
2. Adam Lacko (CZ)	Buggyra Int'l. Racing S.	Freightliner	266
3. Antonio Albacete (E)	Trucksport Lutz Bernau	MAN	249
4. Sascha Lenz (D)	Reinert Adventure	MAN	229
5. Norbert Kiss (H)	tankpool24 Racing	Mercedes-Benz	207
6. Stefanie Halm (D)	Die Bullen v. Iveco Mag.	IVECO	205
7. René Reinert (D)	Reinert Adventure	MAN	171
8. André Kursim (D)	Don't Touch Racing	IVECO	146
9. José Rodrigues (P)	Rebonconort	MAN	95
10. Shane Brereton (GB)	TOR Truck Racing	MAN	58
11. Ryan Smith (GB)	RS Racing	MAN	41
12. Anthony Janiec (F)	Lion Truck Racing	MAN	33
13. Gerd Körber (D)	Team Schwabentruck	IVECO	29
14. Steffen Faas (D)	tankpool24 Racing	Mercedes-Benz	20
15. Oly Janes (GB)	Buggyra Int'l. Racing S.	Freightliner	13



ETRC/MIENBERGER

Freude über Fahrer- und Teamtitel: Jochen (r.) und Vater Konrad Hahn

# Top-Ausstattung

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



**TOP  
EXTRA**



## Werkzeugbox, 155-teilig

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

## Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 125,- € – zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).

Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

Volles Haus: Die Einsatzfahrzeuge des KTM X-Bow Battle posieren beim großen Finale in Misano Adriatico

# Grande Finale

In Misano beschloss die KTM X-Bow Battle ihre insgesamt neunte Saison. Vor dem Finale waren in sämtlichen Wertungen noch die Titelentscheidungen offen. Am Ende setzten sich ein alter Hase, eine schnelle Lady und ein talentierter Youngster durch.

Von: **Michael Bräutigam**

**W**achsende Felder, stärkere Fahrer, engere Rennen – die KTM X-Bow Battle hat sich seit den Anfängen 2010 vom Zeitvertreib für ambitionierte „Crossbow“-Besitzer zu einem ernst zu nehmenden Markenpokal entwickelt. Beleg: Als es zum diesjährigen Finale nach Misano ging, stand noch keine Meisterschaftsentscheidung fest. Favoriten gab es derweil sehr wohl. Zum Beispiel in der „Elite“-Wertung, wo mit dem KTM X-Bow RR gefahren wird und wo sich Holger Baumgartner endlich den Traum vom Meisterschaftsgewinn erfüllen wollte. Als klarer Tabellenführer angereist, musste er eigentlich nur ins Ziel rollen, doch mit ei-

ner Pole fürs erste Rennen unterstrich er einmal mehr seine Ambitionen. Mit einem Sieg im ersten Durchgang war dann alles klar: Baumgartner kann im letzten Rennen des Jahres nicht mehr abfangen werden. Der Preis des Erfolges: Bei der abendlichen Siegerehrung ging der frisch gekürte Champion baden – und zwar im Swimming Pool des benachbarten Ristorante Santamonica.

Wieder abgetrocknet sollte tags darauf die Kür folgen, doch Baumgartner musste sich im Ziel dem Vizemeister „BOB BAU“ um ganze 0,7 Sekunden geschlagen geben. Das Podium komplettierte Tomas Kwolek, während im ersten Lauf noch Josef Koller und Battle-Organisator Georg Silbermayr mit dem neuen Champion aufs Stockerl durften.

## Schiff neue GT4-Königin

Enger versprach das Finale der „GT4“-Klasse mit den geschlossenen, SRO-homologierten Rennwagen zu werden, wo zwischen Tabellenführerin Naomi Schiff und ihrem ersten Verfolger Klaus Angerhofer nur 16 Punkte lagen. Doch auch hier fiel die Entscheidung bereits im vorletzten Rennen. Während Schiff, von der Pole-Position gestartet, einem Start-Ziel-Sieg entgegentuhr, kol-

liidierte Angerhofer mit Gaststarter Nicolai Elghanayan, was für beide Unfallbeteiligte das vorzeitige Aus bedeutete. Eike Angermayr und Werner Gröbl flankierten die neue GT4-Königin aus Südafrika – die übrigens am Abend ebenfalls im Pool getauft wurde – auf dem Podest.

Wie Baumgartner gelang auch Schiff die Kür im zweiten Lauf nicht. Dort setzte sich der Vortageszweite Eike Angermayr vor Elghanayan und Schiff durch. Vizemeister wurde durch Angerhofers Nuller übrigens noch der Tscheche Sergej Pavlovec, dessen Firma auch die ansehnlichen Holzpokale der XBB liefert.

Die Ausgangslage vor dem Finale der „Rookies Challenge“ war eine ganz einfache: Constantin Schöll und Jörg Haghofer gingen mit identischen 191 Punkten ins Rennwochenende. Und beide belegten auch die erste Startreihe, als es in den ersten Lauf ging. Schöll setzte seine Pole in einen Start-Ziel-Sieg um, Haghofer blieb im 15. Fahrzeuge starken Feld nur Platz 2 vor dem Deutschen Patrick Sing.

Also musste die Entscheidung im letzten Rennen fallen. Schöll fuhr erneut souverän zur Pole und ließ auch im Rennen keine Zweifel aufkommen, dass er den

Titel einfahren wird. Haghofer verstrickte sich in Positionskämpfe um die weiteren Podiumsplätze, wobei er sich hinter Eddy Lanny mit P3 und somit dem Vizetitel begnügen musste.

Schölls Saison hätte kaum besser laufen können. Erst 2018 vom Kart- in den Automobilsport gewechselt, hat er die zweite Saisonhälfte der Rookies Challenge geradezu dominiert. Als Bonbon für seinen Titel bekommt er beim GT4-Weltfinale in Bahrain (30.11./1.12.) KTM-Werksfahrer Reinhard Kofler zur Seite gestellt, um dort ebenfalls um den Titel zu fighten. Nicht nur bei KTM ist man überzeugt, dass man vom jungen Österreicher in Zukunft noch viel hören wird.

## Viel Neues für 2019

Auch in der Endurance-Wertung galt es noch, die Meister zu küren, hier hatten sowohl RTR Projects als auch True Racing noch Chancen. Das True-Duo (Naomi Schiff/Klaus Angerhofer) kam auf P2 und damit eine Position vor den tschechischen Titelrivalen (Sergej Pavlovec/Erik Janis) ins Ziel; um diese in der Gesamtwertung noch abzufangen, reichte es aber nicht mehr. Sieger im letzten Endurance-Saisonrennen wurde das Team Gendarmerie-Racing 2, für



Endlich Meister: Holger Baumgartner sicherte sich den „Elite“-Titel



GT4-Königin: Naomi Schiff gewann die Klasse der geschlossenen X-Bows

das Eike Angermayr als Einzelstarter ins Lenkrad griff.

Jetzt, da alle Champions feststehen, ist der Blick bereits auf die Saison 2019 gerichtet. Neu wird von technischer Seite das Einsatzfahrzeug für die Rookies Challenge sein, welches zwar nach wie vor auf dem Basismodell aufbaut, dann jedoch mit dem Facelift-Modell als Grundlage und 300 PS (bisher 270). Der „Arrive-and-Drive“-Komplettpreis für die Saison: 45 000 Euro netto. Die Autos werden wie bisher von KTM vorbereitet und für jedes Wochenende neu verlost.

Einen Umbruch gibt es für das Jubiläumsjahr (10. Saison der KTM X-Bow Battle) auch in Sachen Kalender. Da hat man sich nämlich für 2019 jeweils größere Eventrahmen gesucht. Fix sind bislang Starts im Rahmen der Blancpain GT Series in Spielberg und am Hungaroring sowie bei der DMV GTC am Nürburgring. Zur Verhandlung stehen aktuell Rennen im Rahmen der 12h von Mugello (24h Series) sowie am Slovakiaring – dort vermutlich gemeinsam mit der Truck-EM. Die Elite- und GT4-Klassen fahren zudem auch im Rahmen des Histo-Cups in Brünn. Neu sind darüber hinaus Livestreams von allen Rennen geplant. ■

## KTM X-BOW BATTLE

### Endstand „Elite“

1. Holger Baumgartner (A)	250 Pkte.
2. „BOB BAU“ (A)	194
3. Ernst Kirchmayr (A)	166
4. Josef Koller (CZ)	118
5. Jan Krabec (CZ)	108
6. Georg Silbermayr (A)	86
7. Tomas Kwolek (CZ)	80
8. Uwe Schmidt (D)	74
9. Michael Mitulla (D)	62
10. Artur Chwist (PL)	48

### Endstand „GT4“

1. Naomi Schiff (ZA)	224 Pkte.
2. Sergej Pavlovec (CZ)	185
3. Klaus Angerhofer (A)	179
4. Werner Gröbl (A)	152
5. Adam Galas (PL)	92
6. Gerald Auböck (A)	74
7. Eike Angermayr (A)	45
8. Miroslav Lysniewski (PL)	44
9. Eyke Angermayr (A)	42
10. „TAKIS“ (GR)	36

### Endstand „Rookies Challenge“

1. Constantin Schöll (A)	241 Pkte.
2. Jörg Haghofner (A)	227
3. Gustavo H. Xavier (CH)	111
4. Dennis Viehof (D)	104
5. Eddy Lanny (D)	94
6. Mathias Pelzmann (A)	80
7. Dario A. Gambino (I)	76
8. Patrick Sing (D)	64
9. Aleks. Maslennikov (RUS)	54
10. Mathias Walkner (A)	44

# Nichts für Weicheier

Wie fühlt es sich eigentlich an, im Feld der KTM X-Bow Battle mitzufahren? MSA machte den Selbstversuch und trat im Rahmen der Rookies Challenge in Misano zum Gaststart an.

Von: **Michael Bräutigam**

**K**ein ABS, kein Bremskraftverstärker, keine Servolenkung, Traktionskontrolle? Gar ESP? Fehlanzeige. Auch Schaltwippen sucht man im Einsteigerfahrzeug der KTM-Markenpokale vergebens. Hier wird noch durch die H-Schaltkulisse gerissen, und jedes Mal muss das Kupplungspedal getreten werden. Angesichts des Heck-Mittelmotors und eines optisch beinahe quadratischen Verhältnisses von Radstand und Spurweite (auf dem Papier in etwa 3:2) ist klar, dass ein gut trainierter Popometer und eine gewisse Grundfitness sehr hilfreich für die artgerechte Bewegung des 790-kg-Insekts sind.

## Ein hoher Grenzbereich

Doch keine Sorge, das Komplizierteste an diesem Fahrdrynamik-Puristen ist die Startprozedur des EA888-Triebwerks aus dem VW-Konzernregal: Zündschlüssel einstecken, Hauptschalter umlegen, Stopp-Knopf drücken, Start-Knopf drücken, Mode-Knopf am Lenkrad betätigen, Kupplungs- und Bremspedal treten, noch mal Start-Knopf drücken – und endlich schüttelt sich

der 270 PS starke Zweiliter-Turbo im Rücken des Piloten wach.

Also los: Schneller, immer schneller um den Misano World Circuit. Die Sekunden fallen Runde um Runde. Doch der Zeitenabgleich mit der Spitze nach Erreichen des gefühlten Limits zeigt, dass noch eine Menge Überwindung nötig ist, um auch die Grenzen des Autos zu erreichen. Einen Dreher, viele Quersteher und auch einige blaue Flecke später – der Muskelkater kommt erst später – merke ich, dass mein Kopf langsam bereit für das Auto ist. Es wirbelt dich in den Kurven nur so umher. Die Windgeräusche am freistehenden Helm übertönen ab 150 km/h komplett das Motorengeräusch. Da hilft nur noch der Blick auf den von der KTM 1190 RC8 entliehenen Bordcomputer, um den Schaltpunkt zu treffen. Der Motor mit seinem Turboloch ist übrigens das Einzige, was hier nicht völlig unmittelbar ist. Ein potenter Saugmotor würde noch besser ins scharf gezeichnete X-Bow-Gesamtbild passen, ein Kunstwerk ist es aber auch so schon.

Nach der Datenanalyse durch KTM-Werksfahrerin Laura Kraihamer wird noch ein bisschen an der Theorie gefeilt. Weil es sich um die Einsteigerklasse handelt, findet auch der diesmal im Cockpit agierende Redakteur seine Spielgefährten und läuft zweimal im Mittelfeld ein. Einen Dreher pro Lauf gibt's trotzdem. Lehrgeld, das man zahlen muss und gerne zahlt, denn wer den X-Bow im Griff hat, ist auch anderen Herausforderungen gewachsen. ■



Battle-Luft geschnuppert: MSA-Mann Bräutigam beim Gaststart in Misano

# Márquez' süße Rache



Dreimal unterlag Marc Márquez in den letzten 15 Monaten Andrea Dovizioso im Duell der letzten Kurve. Doch in Buriram drehte er den Spieß um und kann bereits in Motegi Weltmeister werden.

Von: **Imre Paulovits**

**D**ie Honda wand sich und stand quer, doch Andrea Dovizioso, der späteste aller Spätbremser, stach innen rein und war vorbei. Doch Marc Márquez kreuzte hinter ihm nach innen, richtete das Motorrad auf und beschleunigte zur Ziellinie. Bevor er sie passiert hatte, riss er das Motorrad vorn hoch und feierte in einem stehenden Wheelie mit der tosenden Menge seinen zweiten Sieg gegen seinen Paradegegner in Folge. In der Honda-Box umarmten sich die Ingenieure und sprangen so freudig auf und ab, wie man es nur selten

sieht, denn sie sind dem größtmöglichen Ziel, das sie dieses Jahr vor Augen hatten, einen Schritt näher gekommen: Dass ihr Fahrer vielleicht in Motegi, auf der Honda-eigenen Strecke, vor den Augen des Firmenpräsidenten Weltmeister wird.

Buriram war dafür die beste Generalprobe, denn dieser erste Thai-Grand-Prix war mehr ein Fest als ein Rennen. Über hunderttausend enthusiastische Fans und die komplette Motorradindustrie des Landes hatten den Renntag zu einem Karneval auf zwei Rädern gemacht. Die besten Fahrer der MotoGP durften sich mehr denn je wie Superstars fühlen.

## Reifen verändert alles

Zunächst gab es aber ein böses Erwachen, was aber auch einen positiven Nebeneffekt mit sich brachte. Wenn es auch nicht ganz so unerträglich heiß war wie zuvor all die Jahre bei der Superbike-WM, erhitzte sich der Asphalt mehr als an den Testtagen im Februar, und Michelin musste ein ganz neues Phänomen ken-

**„ICH HATTE SCHON LANGE NICHT MEHR EIN SO GUTES GEFÜHL FÜR MEIN MOTORRAD.“**

Maverick Viñales

nenlernen: Die Reifen begannen in der Mitte statt an den Flanken zu überhitzen. „So etwas haben wir noch nicht erlebt“, sagte Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. „Wir hatten fünf bis sieben Prozent mehr Wheelspin als beim Test. Aber nicht am Beginn der Beschleunigungsphasen, sondern im fünften und im sechsten Gang!“ Zunächst war die Rede davon, dass die weichste oder auch gar die mittlere Mischung aus Sicherheitsgründen zurückgezogen werden sollten. Doch bis zum Renntag war so viel Gummi auf der Strecke und die Fahrwerke waren von den Teams so weit abgestimmt, dass die Franzosen keine Sicherheitsbedenken mehr

hatten. Taramasso stellte allerdings klar: „Wir empfehlen auf alle Fälle die härteste Mischung für hinten, die anderen beiden können die Renndistanz aber auch schaffen.“ Michelin hatte nach der Erfahrung des Tests ohnehin Reifen mit härterer Karkasse gemacht. Und da diesmal die Reifenmitte und nicht die Flanken die Problemzone war, bekamen die Yamaha plötzlich Aufwind.

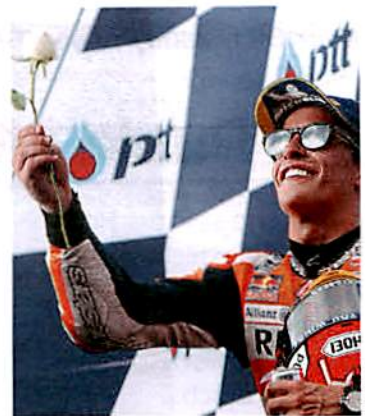
Nach Aragón noch in völliger Weltuntergangsstimmung, witterte vor allem Maverick Viñales Morgenluft. „Ich hatte seit Langem nicht mehr so ein gutes Gefühl“, frohlockte er am Samstagabend. „Ich denke, wir haben nicht nur eine Abstimmung, mit der ich viele Runden schnell fahren kann, sondern auch gleich von Beginn an.“

Valentino Rossi war gar auf dem Weg zur Pole-Position und hatte von allen den mit Abstand schnellsten letzten Sektor. Doch dann schnappte ihm Marc Márquez die Bestzeit in QP2 um elf Tausendstelsekunden weg. Der Honda-Pilot hatte dabei wieder

Diesmal mit umgekehrten Vorzeichen: Marc Márquez (#93) taucht nach Dovizioso's Angriff innen durch und gewinnt



Aufbruch in eine neue Zeit: MotoGP-Start in Buriram vor prall gefüllten Tribünen



Marc Márquez: In blumiger Stimmung



Schöne neue Welt: Valentino Rossi (#46) führt vor Dovizioso, Márquez und Crutchlow. Mehr als nur ein Yamaha-Strohfeuer?

Geschichte geschrieben: Weil er mit seinem Team so lange an der Abstimmung gearbeitet hatte, dass ihm in FP3 die Zeit ausging, musste er durch die QP1, und wurde damit der Erste, der von dort auf die Pole-Position fuhr. Nebenbei war er in der QP1 gar schneller als beim folgenden Shootout.

Obwohl Rossi zunächst sichtlich erleichtert war, ließ er sich nicht zu sehr mitreißen. „Wir haben ein Update bei der Elektronik bekommen, das sich positiv auswirkt“, so der 39-Jährige. „Aber unsere wundersame Verbesserung hängt damit zusammen, dass die M1 mit den hiesigen Reifen und dem hiesigen Asphalt besser harmoniert. Ob wir uns auch woanders verbessert haben, werden wir in zwei Wochen in Motegi sehen. Und wir müssen auch erst einmal sehen, wie es mit unserem Reifenverschleiß steht.“ Er sollte Recht behalten. Obwohl der Ex-Weltmeister das Rennen lange Zeit anführte, fiel er zurück, als die anderen schneller wurden. Doch

den letzten Angriff auf seinen Teamkollegen um den dritten Platz in der letzten Kurve ließ er sich nicht nehmen, auch wenn dieser misslang. „Maverick hatte über das Wochenende die bessere Abstimmung herausgearbeitet, er hatte einfach mehr Reserven“, gab Rossi zu. Viñales war so gut gelaunt wie lange nicht mehr. „Ich wünschte, ich müsste immer so wenig mit den Reifen taktieren“, grinste er zufrieden.

### Großer Showdown

Auch wenn Andrea Dovizioso knapp geschlagen wurde, zeigte er sich wenig enttäuscht. „Marc war unheimlich stark, wir haben das Beste herausgeholt, was wir hier herausholen konnten“, konstatierte er nüchtern. „Aber wir werden immer stärker, und das bei jedem Rennen. Das stimmt mich für nächstes Jahr äußerst zuversichtlich.“

Márquez hatte diesmal zwar die Lacher auf seiner Seite, aber: Er muss Dovizioso in Motegi schlagen, sonst verwässert der ihm dort die Honda-Party. ■

## DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



**IST DIESER SIEG EINE GELUNGENE RACHE FÜR DIE NIEDERLAGEN IN DER LETZTEN KURVE GEGEN**

**ANDREA DOVIZIOSO?**

Nach drei Niederlagen hat es nun beim vierten Mal geklappt. Aber ganz ehrlich war meine Strategie zunächst eine ganz andere. Ich wollte acht bis zehn Runden vor Schluss beginnen zu pushen, aber Dovi hatte eine unglaublich gute Pace. Mein Vorderreifen überhitzte etwas hinter ihm und ich konnte nicht so bremsen, wie ich wollte. Deshalb wollte ich vor der letzten Runde vorne sein, um den Vorderreifen etwas abzukühlen, aber Dovi war schlau und hat mich jedes Mal gleich zurück überholt. So habe ich den Gedanken an die Meisterschaft beiseitegelegt, alles gegeben,

was ich hatte, und konnte es durchziehen, sodass ich als Erster in der letzten Kurve ankam. Ich habe diesmal seinen Stil angewandt, er musste meinen fahren, und so war ich schließlich vorn.

**HABEN DIE YAMAHAS SIE ÜBERRASCHT?**

Das Rennen war eigentlich genau so, wie ich es vorhergesagt hatte. Ihre Stärke hatte sich ja bereits an den Trainingstagen gezeigt. Aber noch stärker war Andrea Dovizioso, und deshalb bin ich über diesen Sieg besonders glücklich.

**SIE KÖNNTEN IN MOTEGI DEN TITEL HOLEN.**

Wenn wir dort den Titel holen wollen, müssen wir zwei, drei Dinge verbessern, denn Ducati ist in Motegi immer sehr stark. Und Dovi ist es ganz besonders.

# Ein Punkt und Tapferkeitsmedaille

KTM hatte es in der Hitze von Buriram nicht leicht. Aber Bradley Smith erkämpfte einen weiteren Punkt, und Pol Espargaró biss sich durch.

Von: **Imre Paulovits**

**A**ls Pol Espargaró nur zehn Tage nach seiner zweiten Schlüsselbein-OP innerhalb von zwei Monaten die Reise nach Thailand antrat, wusste er bereits, dass ihm ein langer Leidensweg bevorstehen würde. Denn außer den Schmerzen und der angeschlagenen Fitness hatte er ein weiteres Handicap: Er war bereits bei dem Test im Februar verletzt, und so musste er im Gegensatz zur Konkurrenz am Rennwochenende ohne Streckenkenntnis und Daten in die Hitzeschlacht starten.

Bald fiel dem zähen Spanier noch etwas auf: „Die Reifen haben eine harte Karkasse, was klar einer Marke hilft, ist aber genau das Gegenteil von dem, was wir brauchen würden“, schimpfte er. „Dass wir dadurch mehr Bewegung im Motorrad haben, hilft meiner Schulter auch nicht gerade.“ Doch er biss sich durch und konnte sich immerhin als



Der lange Zug am hinteren Gleis: Bradley Smith (#38) vor Morbidelli (#21)

19. für das Rennen qualifizieren.

Bradley Smith war 15., ihm fehlten knapp drei Zehntelsekunden zum Sprung in die QP2. „Wir haben das Motorrad ganz gut hinbekommen, aber den entscheidenden nächsten Schritt noch zu machen, wird ungeheuer schwierig“, sinnierte er.

Im Rennen führte Smith lange Zeit die lange zweite Gruppe an und wurde schließlich wie im Qualifying 15: „Für eine Runde hatten wir eine ganz gute Pace,

aber mit den harten Reifen im Rennen war es schwieriger. Immerhin konnte ich anfangs bis auf P10 vorfahren.“

Pol Espargaró war nach den 26 Runden völlig erschöpft: „Nach einem schlechten Start habe ich recht schnell einen guten Rhythmus gefunden und auf die Gruppe vor mir aufgeschlossen. Doch dann war ich völlig am Ende meiner Kräfte und habe nur zugehört, dass ich ins Ziel komme.“ ■

## GASTKOMMENTAR

**MAN KANN DEN THAILÄNDERN NUR GRATULIEREN**, denn dieser Grand Prix gehörte sicher zu den besten Premiere-Veranstaltungen, die wir in der MotoGP je gesehen haben. Schaut man sich die begeisterte Menge der Zuschauer an, die Unterstützung durch die Industrie und wie das Wochenende abgelaufen ist, ist es ziemlich unmöglich, irgendetwas zu beanstanden. Es war einfach ein großartiger Event. Die Hitze setzte natürlich allen zu. So wie sich der Asphalt aufgeheizt hat, hatten es besonders die Reifenhersteller schwer. Die Fahrer sind heute fit genug, dass sie alle mit solchen Bedingungen klar kommen. So hat es bei den Rennen selbst eigentlich keine Überraschungen gegeben. Wie das MotoGP-Rennen geendet hat, war aber eben MotoGP: Ein Knaller, den man einfach nur gut finden kann. Und ein würdiger Höhepunkt für ein faires, enthusiastisches Publikum.



**Mick Doohan**  
fünffacher  
Weltmeister

## AUS DEM FAHRERLAGER

### NEUE TRIBÜNEN NÖTIG

War schon die Superbike-WM in Buriram ein Großereignis mit bis auf den letzten Platz gefüllten Tribünen, hat der erste Thailand-Grand-Prix noch mal einen draufgelegt. Um dem gewaltigen Zuschauerinteresse gerecht zu werden, wurden um die Strecke herum provisorische Tribünen aufgebaut. Sie waren nach Marken und Fahrern thematisiert, so gab es zum Beispiel Valentino-Rossi- und Marc-Márquez-Tribünen gleich nebeneinander, aber auch Ducati-, Honda-, KTM-, Suzuki- und Yamaha-Tribünen. Bei der Bausicherheit wurden allerdings auch nicht ganz die Standards angelegt, die bei den Auflagen auf dem Sachsenring eingehalten werden müssen. In einem Land, in dem ohne

Helm gefahren wird und offene Lastwagen eine beliebte Mitfahrgelegenheit sind, störte sich aber niemand daran.



### SHUTTLE MAL ANDERS

Die Transportmittel in Thailand weichen stark von denen in Europa ab, die farben- und formenreiche Tradition des Buddhismus spiegelt sich in der Lackierung und der Ausschmückung von Bussen und Lkw wider. In Buriram gab es auch die völlig

andere Art von Shuttles: Lkw mit gebläsegekühlten Einzylindermotoren, die auch in Wasserpumpen ihren Dienst leisten. Es gab sie in offener Form, für VIP-Gäste und Medienvertreter aber auch mit Sitzen und Anhängern, die mit maximal 30 km/h von einem Punkt des Areals zum nächsten tuckerten.

### THAILAND-DAUERPARTY

Der San-Marino-Grand-Prix in Misano ist dafür berühmt, dass seine Umgebung an der Adria eine einzige Dauerparty ist. In Buriram gab es noch einmal eine Steigerung. In dem gewaltigen Areal um die Strecke und das anliegende Stadion von Buriram United wurde von Donnerstag bis Montagfrüh jede Nacht zum Tag. Dabei fuhr die thailändische Mo-

torradindustrie gleich mehrfach ihr volles Programm auf. Honda und Yamaha konkurrierten auf dem Areal vor dem Stadion ebenso wie neben dem Gelände des Fahrerlagers, und die Stände waren nicht kleiner als zur gleichen Zeit auf der Kölner InterMot. Die Modelle reichten bis zur straßenzugelassenen Honda RC 213 V S. Abends mussten die Werksfahrer auf Schaubühnen Überstunden schieben.

### KURZ ZU BESUCH

Zusammen mit seinem Bruder Hermann führte Josef Kurz das legendäre Suzuki Motocross-Team und später das Yamaha Grand-Prix-Team. Heute verlässt der 70-Jährige seinen Ruhestand zur Hälfte auf den Philippinen und schaute beim Thailand-GP vorbei.

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Chang International Circuit (T) – 7. Oktober 2018** 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,404 km über 26 Runden á 4,554 km.  
23 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 49 Grad. Schnitt des Siegers: 177,9 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	26	39.55,722 min	328,8 km/h	1.31,471 min	H/H	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	26	+0,115 sec	327,9 km/h	1.31,492 min	H/H	20
3. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	26	+0,270 sec	325,6 km/h	1.31,602 min	H/H	16
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	26	+1,564 sec	328,4 km/h	1.31,500 min	H/H	13
5. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	26	+2,747 sec	321,0 km/h	1.31,704 min	M/H	11
6. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	26	+3,023 sec	323,7 km/h	1.31,686 min	H/H	10
7. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	26	+6,520 sec	324,1 km/h	1.31,664 min	H/H	9
8. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	26	+6,691 sec	326,0 km/h	1.31,670 min	M/H	8
9. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	26	+9,944 sec	326,9 km/h	1.31,754 min	H/H	7
10. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 18	26	+11,077 sec	322,0 km/h	1.31,708 min	M/H	6
11. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	26	+15,488 sec	323,1 km/h	1.31,745 min	M/H	5
12. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	26	+17,691 sec	321,8 km/h	1.32,121 min	H/H	4
13. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	26	+21,413 sec	323,7 km/h	1.31,987 min	H/S	3
14. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	26	+22,802 sec	316,4 km/h	1.32,146 min	H/H	2
15. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	26	+23,628 sec	318,9 km/h	1.32,370 min	H/H	1
16. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	26	+23,804 sec	323,0 km/h	1.32,387 min	H/H	-
17. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	26	+32,507 sec	319,7 km/h	1.32,482 min	H/H	-
18. Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP 17	26	+37,216 sec	320,8 km/h	1.32,717 min	M/H	-
19. Jordi Torres (E)	Ducati D16 GP 16	26	+39,204 sec	324,8 km/h	1.32,831 min	M/H	-
20. Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	26	+39,421 sec	318,9 km/h	1.32,542 min	H/H	-
21. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	26	+53,388 sec	321,2 km/h	1.32,618 min	H/H	-
22. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	26	+2 Runden	320,3 km/h	1.32,170 min	H/H	-
<b>Nicht gewertet:</b>							
Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	18	+8 Runden	319,1 km/h	1.31,533 min	H/H	-

### QUALIFYING (KOMBIERT)

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1.30,088 min
2. Rossi	1.30,099 min
3. Dovizioso	1.30,227 min
4. Viñales	1.30,328 min
5. Crutchlow	1.30,356 min
6. Iannone	1.30,419 min
7. Pedrosa	1.30,458 min
8. Zarco	1.30,471 min
9. Petrucci	1.30,599 min
10. Miller	1.30,660 min
11. Rins	1.30,738 min
12. Bautista	1.30,976 min
13. Morbidelli	1.30,923 min
14. Nakagami	1.30,995 min
15. Smith	1.31,207 min
16. A. Espargaró	1.31,243 min
17. Abraham	1.31,374 min
18. Syahrin	1.31,389 min
19. P. Espargaró	1.31,399 min
20. Siméon	1.31,686 min
21. Torres	1.31,819 min
22. Lüthi	1.31,830 min
23. Redding	1.31,835 min

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	271
2. Dovizioso	194
3. Rossi	172
4. Viñales	146
5. Lorenzo	130
6. Crutchlow	128
7. Petrucci	126
8. Zarco	123
9. Iannone	113
10. Rins	102

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	306
2. Ducati	273
3. Yamaha	218
4. Suzuki	157
5. KTM	45
6. Aprilia	42

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	358
2. Ducati Team	324
3. Movistar Yamaha MotoGP	218
4. Team Suzuki Ecstar	215
5. Alma Pramac Racing	200
6. Monster Yamaha Tech3	151
7. LCR Honda	146
8. Angel Nieto Team	77
9. Red Bull KTM Factory Racing	51
10. Aprilia Racing Team Gresini	44

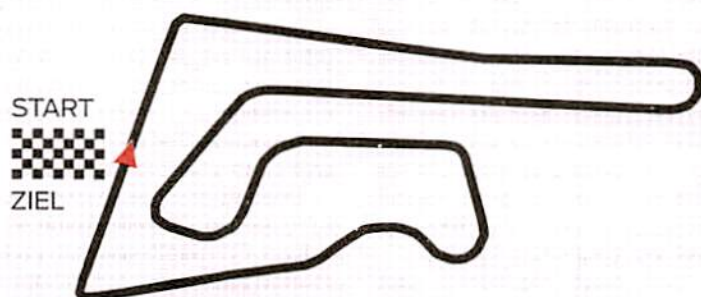
**„DIE JAPANISCHEN INGENIEURE WOLLEN DIE WM UNBEDINGT SCHON IN MOTEGI VOR DEN AUGEN IHRER BOSSE GEWINNEN.“**

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.31,471, Marc Márquez (Honda), 2018**  
Quali-Rekord: **1.30,031, Marc Márquez (Honda), 2018**  
Topspeed-Rekord: **330,4 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2018**

### CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT (T) 4,554 KM

#### STRECKE



Marc Márquez: Mit dem Sieg die japanischen Ingenieure ihrem Traum nähergebracht

# Himmel so blau für

Francesco Bagnaia und Luca Marini feierten mit ihren nun blau lackierten Kalex den ersten Doppelsieg für das Team von Valentino Rossi. Marcel Schrötter wurde abgeschossen.

Von: **Imre Paulovits**

**A**m Samstagnachmittag war Valentino Rossi sichtlich gut gelaunt. Während er selbst die Pole-Position denkbar knapp verpasste, schafften die seine Schützlinge Lorenzo Baldassarri in der Moto2 und Marco Bezzecchi in der Moto3. Keine 24 Stunden später durfte Rossi dann mit zwei anderen seiner Fahrer feiern, und das umso ausgelassener. Denn Francesco Bagnaia und Rossis Halbbruder Luca Marini errangen den ersten Doppelsieg für VR46 in der Moto2. Damit hat nicht nur Bagnaia seine Titelchancen deutlich verbessert, son-

dern auch Marini seinen Anspruch auf den Thron im nächsten Jahr deutlich gemacht.

In der Hitze von Buriram hat Bagnaia ein wahrlich weltmeisterliches Rennen abgeliefert. Der Kalex-Pilot ließ sich von den harten Angriffen der beiden Ajo-KTM-Piloten Miguel Oliveira und Brad Binder nicht aus der Ruhe bringen, und als diese hinten Grip-Probleme bekamen, zog er vorn unaufhaltsam davon. „Wir haben das ganze Wochenende an der Rennabstimmung getüftelt“, gab er zu. „Ich wollte unbedingt eine sichere Lücke hinter mir aufbauen, denn ich wusste, dass wenn es bis zur letzten Kurve geht, diese keine sichere Position sein würde. Deshalb habe ich, sobald ich gesehen habe, dass die KTM-Piloten Probleme bekommen, gepusht.“

Luca Marini hatte es da ein wenig schwerer: „Vor dem Start hatte ich noch Sieg im Sinn, doch das hatte sich mit dem schlechten Start erledigt. Es war dann

nicht einfach, den Vorderreifen im Windschatten kühl zu halten. Als ich auf dem vierten Platz war und sah, dass die KTM Probleme haben, habe ich noch einmal hart gepusht, und es hat gereicht.“

Marcel Schrötter kam auf der neuen Strecke etwas langsamer in Schwung als bei den Rennen zuvor. Und dann war sein Rennen bereits in der ersten Runde beendet, als er von Augusto Fernandez und Joan Mir abgeräumt wurde. „Ich hatte plötzlich einen harten Schlag von innen bekommen“, sagte Schrötter enttäuscht. „Dabei hatte ich mich ganz gut positioniert. Und bis zum Rennen hatte ich auch ein richtig gutes Gefühl mit dem Motorrad. Ich denke, da wäre ein gutes Rennen drin gewesen.“

Dominique Aegerter reiste mit dem undankbaren 16. Platz aus Buriram ab. „Ab dem zweiten Drittel wurde das Bike immer schwerer zu fahren, das war in der Hitze doppelt hinderlich.“



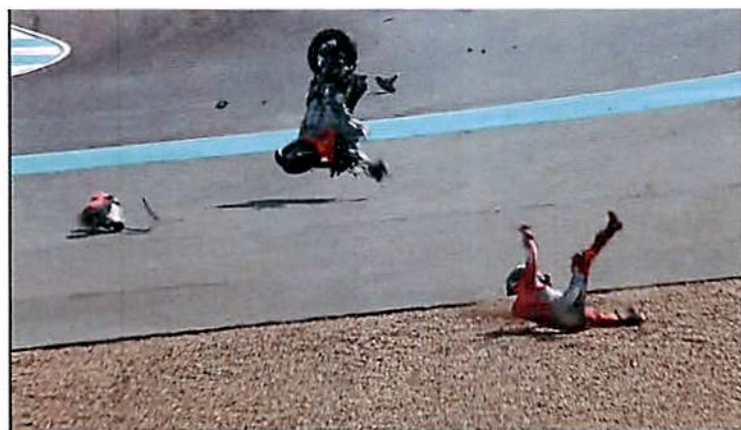
MotoGP

## Lorenzo: Nach Fußbruch nun Riss im Handgelenk

Nach seinem Highsider im Rennen von Aragón hatte Jorge Lorenzo einen noch viel schlimmeren im freien Training von Buriram und musste auf das Rennen verzichten.

Von: **Imre Paulovits**

**J**orge Lorenzo hatte nach dem Bruch des Mittelfußknochens seines rechten großen Zehs auf die Zähne gebissen, Physiotherapie gemacht und trainiert. Er war fest entschlossen, seinen Kampf um den zweiten WM-Rang trotz des herben Rückschlags von Aragón nicht aufzugeben. Als er auf Krücken in Buriram landete, wurde er wie der Held einer großen Schlacht von den Fans am Flughafen empfangen, und er ging auch beherzt an die Arbeit. Wenn er auch ungewohnt steif auf dem Motorrad saß und sichtlich nach einer Position suchte,



Die Ducati brach bei dem brutalen Highsider in Stücke, Lorenzo verletzte sich

in der er mit den wenigsten Schmerzen Druck auf die Fußrasten geben und die Hinterradbremse am besten betätigen konnte, konnte er sich bereits die 17. Zeit notieren lassen.

Doch der nächste herbe Rückschlag folgte bereits in FP2. In seinem zweiten Stint brach Lorenzo in Turn 3 das Hinterrad aus, und er wurde mit einem brutalen Highsider vom Motorrad

katapultiert. Während sich das Bike in seine Einzelteile zerlegte, purzelte Lorenzo mit mehreren harten Aufschlägen ins Kiesbett. Pol Espargaró, der es aus nächster Nähe sah, war überzeugt: „So verhält sich ein Motorrad normal nicht, es muss ein technisches Problem vorgelegen haben.“

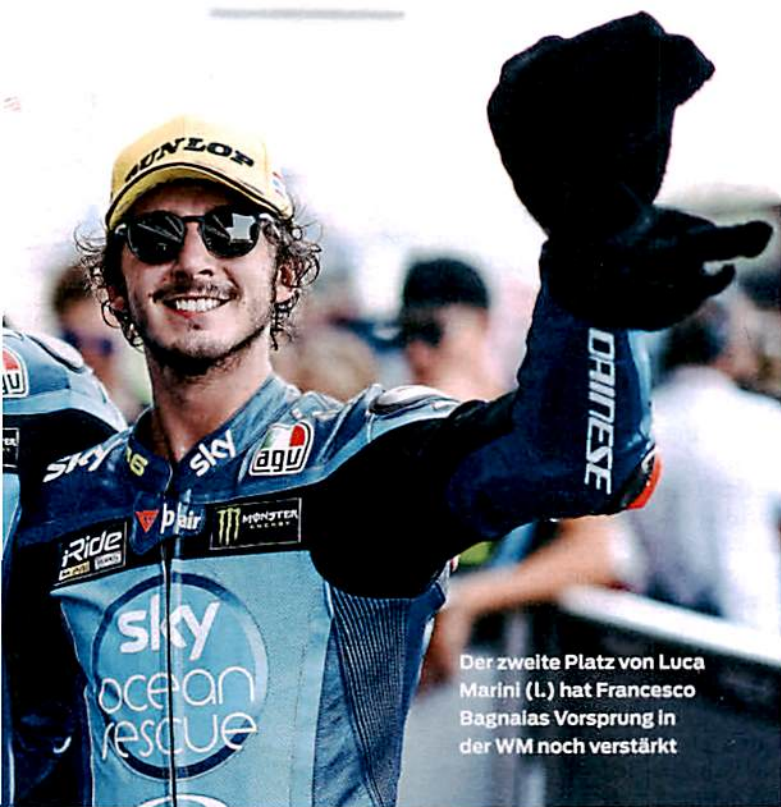
Das Ducati-Werksteam sammelte die Wrackteile ein und versuchte, der Ursache auf den

Grund zu gehen. Doch so richtig dazu äußern, was wirklich passiert war, wollte sich niemand. Beim CT-Scan im Krankenhaus wurde neben mehreren starken Prellungen ein Haarriss an der linken Speiche knapp oberhalb des Handgelenks festgestellt. Der sichtlich gezeichnete Lorenzo zeigte sich aber noch am Abend angriffslustig, während er von seinen Helfern auf den Rücksitz des Fahrerlagerrollers gehoben wurde: „Ich werde morgen fahren“, war er überzeugt.

Doch die Schmerzen wurden über Nacht schlimmer, und so einigte sich der Ducati-Werks-pilot mit seinem Team und dem Rennarzt, keine weiteren Risiken einzugehen und das Rennwochenende zu beenden. In Japan will er aber wieder dabei sein.

Dem fünffachen Weltmeister schwimmen die Felle davon. Auf seinen Teamkollegen hat er 64 Punkte Rückstand, auf Valentino Rossi 42. Und gleich hinter ihm lauern Crutchlow und Petrucci. ■

# Sky-VR46



Der zweite Platz von Luca Marini (L.) hat Francesco Bagnalias Vorsprung in der WM noch verstärkt

## NACHRICHTEN

**MOTOGP** Jordi Torres sprang nach Aragón auch in Thailand für den verletzten Tito Rabat ein. Weil er sich auch die Möglichkeit freihalten will, in Japan und Australien zu fahren, falls sein Landsmann noch nicht fit ist, und mit dem Superbike-WM-Lauf in Argentinien die Reiseroute und die Zeitumstellung zu anstrengend wären, hat er gar seinen Vertrag mit MV Agusta auflösen lassen. Dort wird der Chilene Alejandro Mercado fahren, was in El Villicum für zusätzliche Zuschauer sorgen sollte.

**MOTO2** Speed-Up-Teamchef Luca Boscoscuro hat Danny Kent, mit dem er eigentlich einen Vertrag bis Ende 2019 hatte, vor dem Thailand-Grand-Prix entlassen. Die letzten fünf Rennen des Jahres wird neben Fabio Quartararo Edgar Pons fahren. Boscoscuro hat am Wochenende auch seine

Fahrerpaarung für 2019 vorgestellt: Neben Jorge Navarro wird Fabio Di Giannantonio fahren.

**MOTO3** Offiziell wurde zwar noch nichts verkündet, so langsam fallen aber die Puzzle-Stücke von Peter Öttl's nächstjährigem Moto3-Team zusammen. Ganz offensichtlich hat sich der deutsche Ex-Rennfahrer und Teambesitzer mit dem sechsfachen Weltmeister Max Biaggi zusammengeschlossen. Dabei dürfte Öttl für die Organisation und das Management, Biaggi für die Repräsentation und Sponsorenbeschaffung zuständig werden. Arón Canet, der bei Emilio Alzamora nicht mehr ganz glücklich ist, soll bei den beiden Ex-GP-Piloten ein Umfeld finden, mit dem er um den Titel fahren will. Und KTM hätte mit ihm einen Top-Routinier, den sie sich in der Moto3 neben ihren jungen Wilden schon eine ganze Weile wünschen.

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Chang International Circuit (T) – 7. Oktober 2018 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 109,296 km über 24 Runden á 4,554 km. 32 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 33 Grad, Asphalt 56 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	24	39.00,009 min	1.36,924 min	25
2.	Luca Marini (I)	Kalex	24	+1,512 sec	1.37,084 min	20
3.	Miguel Oliveira (P)	KTM	24	+1,651 sec	1.37,100 min	16
4.	Brad Binder (ZA)	KTM	24	+1,808 sec	1.36,943 min	13
5.	Fabio Quartararo (F)	Speed Up	24	+6,260 sec	1.37,254 min	11
6.	Mattia Pasini (I)	Kalex	24	+11,784 sec	1.37,496 min	10
7.	Iker Lecuona (E)	KTM	24	+15,290 sec	1.37,308 min	9
8.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	24	+16,903 sec	1.37,275 min	8
9.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	24	+18,608 sec	1.37,652 min	7
10.	Simone Corsi (I)	Kalex	24	+21,181 sec	1.37,851 min	6
11.	Xavi Vierge (E)	Kalex	24	+22,021 sec	1.37,714 min	5
12.	Remy Gardner (AUS)	Tech3	24	+23,957 sec	1.37,797 min	4
13.	Joe Roberts (USA)	NTS	24	+24,668 sec	1.37,907 min	3
14.	Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	24	+26,302 sec	1.37,696 min	2
15.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	24	+26,817 sec	1.37,824 min	1
16.	Dominique Aegerter (CH)	KTM	24	+30,758 sec	1.38,042 min	-
17.	Jorge Navarro (E)	Kalex	24	+34,782 sec	1.37,318 min	-
18.	Thitipong Warokorn (T)	Kalex	24	+38,315 sec	1.38,332 min	-
19.	Edgar Pons (E)	Kalex	24	+40,294 sec	1.38,086 min	-
20.	Jules Danilo (F)	Kalex	24	+40,845 sec	1.38,454 min	-
21.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	24	+41,349 sec	1.38,467 min	-
22.	Xavi Cardelus (AND)	Kalex	24	+43,908 sec	1.38,649 min	-
23.	Steven Odendaal (ZA)	NTS	24	+57,257 sec	1.38,138 min	-
24.	Isaac Viñales (E)	Suter	24	+59,207 sec	1.39,117 min	-
25.	Federico Fuligni (I)	Kalex	24	+59,383 sec	1.39,249 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>						
	Sam Lowes (GB)	KTM	23	+1 Runden	1.37,684 min	-
	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	10	+14 Runden	1.37,323 min	-
	Álex Márquez (E)	Kalex	6	+18 Runden	1.37,302 min	-
	Stefano Manzi (I)	Suter	1	+23 Runden	1.44,033 min	-
	Marcel Schrötter (D)	Kalex	0	+24 Runden	-	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bagnaia	259
2. Oliveira	231
3. Binder	157
4. Baldassarri	132
5. Márquez	126
6. Mir	124
7. Schrötter	118
8. Pasini	113
18. Aegerter	27
31. Raffin	1

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	321
2. KTM	259
3. Speed Up	115
4. Tech 3	28
5. Suter	8

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Red Bull KTM Ajo	388
2. Sky Racing Team VR46	363
3. Estrella Galicia Marc VDS	250
4. Dynavolt Intact GP	219
5. Pons HP 40	156

### STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Baldassarri	1.36,374 min
2. Márquez	1.36,400 min
3. Marini	1.36,408 min
4. Pasini	1.36,527 min
5. Oliveira	1.36,529 min
6. Bagnaia	1.36,531 min
7. Binder	1.36,545 min
8. Quartararo	1.36,589 min
9. Fernández	1.36,661 min
10. Schrötter	1.36,689 min
11. Mir	1.36,744 min
12. Lecuona	1.36,797 min
13. Corsi	1.36,865 min
14. Aegerter	1.36,867 min
15. Lowes	1.36,877 min
16. Locatelli	1.36,878 min
17. Navarro	1.36,894 min
18. Nagashima	1.36,898 min
19. Gardner	1.36,933 min
20. Vierge	1.37,069 min
21. Odendaal	1.37,287 min
22. Roberts	1.37,432 min
23. Bendsneyder	1.37,474 min
24. Pawi	1.37,537 min
25. Pons	1.37,588 min
26. Warokorn	1.37,673 min
27. Manzi	1.37,686 min
28. Tuuli	1.37,722 min

Moto3

# Ist Bezzecchi nun aus dem Titel

Marco Bezzecchi hat in Buriram wirklich alles dafür getan, um seinen Rückstand auf Jorge Martín wettzumachen. Doch dann wurde er in der Zielkurve abgeschossen.

Von: **Imre Paulovits**

In der Prüstel-Box stockte allen der Atem. Marco Bezzecchi hatte nach seiner Pole-Position von allen Fahrern auch die meisten Führungskilometer zustande gebracht. Und auch, wenn sich zum Schluss der schlitzohrige Fabio di Giannantonio in die bessere Position brachte und Lorenzo Dalla Porta mitzog: Der dritte Platz schien Bezzecchi sicher. Doch dann stach Enea Bastianini innen rein, stürzte und riss den WM-Anwärter mit. Während das noch immer eng zusammenliegende Feld über den Zielstrich huschte, versuchte Bezzecchi, die KTM

wieder in Gang zu bringen. Als sie lief, fuhr er in der Boxengasse über den Zielstrich, und damit war er ganz aus der Wertung.

„Ich weiß nicht was ich sagen soll“, haderte Bezzecchi mit dem Schicksal. „Schon wieder ein Sturz in der letzten Runde, und diesmal völlig unverschuldet. Das Rennen war nicht einfach, es gab viele harte Überholmanöver. Wir hatten an diesem Wochenende hart gearbeitet und immer wieder große Schritte nach vorn gemacht. Das Motorrad lief perfekt im Rennen, und ich war auch sehr stark. Aber ich war halt zur falschen Zeit am falschen Ort.“

Dabei sah es zunächst so aus, als wäre wieder Jorge Martín derjenige, den das Schicksal beutelt. Der Mallorquiner hatte sich beim Training eine Sehnscheidenentzündung im rechten Arm zugezogen und konnte an den Trainingstagen nicht wie üblich brillieren. So startete er vom ungewohnten 13. Startplatz aus, und er fiel zu Beginn noch weiter

zurück. Doch in der letzten Runde war er wieder auf P7, machte noch einen Platz gut, und da ihm durch den Sturz von Bastianini und Bezzecchi noch zwei Plätze in den Schoß fielen, hat er nun 26 Punkte Vorsprung an der WM-Spitze. „Welch ein verrücktes Wochenende“, wunderte sich Martín. „Ich kann meine Hand nicht richtig öffnen, der ganze Arm tut weh. Ich konnte die Kupplung kaum betätigen, wir mussten einen speziellen Handschuh basteln, damit es überhaupt ging. Aber es hat sich gelohnt.“

Das Team von Fausto Gresini hat die WM aber wieder zu einem Dreikampf gemacht: Durch seinen Sieg und den Ausfall von Bezzecchi liegt Fabio di Giannantonio nur noch drei Punkte hinter dem unglücklichen KTM-Piloten. „Wer weiß, wenn ich die nächsten drei Rennen so gut bin, kann ich in Valencia vielleicht um den Titel kämpfen“, grinste Di Giannantonio. ■

**Drama: Di Giannantonio wird als Sieger abgewunken, Bezzecchi liegt in der Zielkurve**



MOTOGP

Moto3

## Mit Punkten aus der Hitzeschlacht

Philipp Öttl kam geschwächt nach Thailand. Doch die drei Punkte nach einer aufreibenden Hitzeschlacht versöhnten ihn.

Philipp Öttl bleibt in diesem Jahr nicht viel erspart. Nach seiner Gehirnerschütterung in Misano, die ihn auch in Aragón schwächte, bekam er kurz nach dem Abflug nach Thailand eine Grippe, was bei der Hitze und den harten Anbremszonen der thailändischen Strecke mächtig an ihm zehrte. Entsprechend war er völlig durchgeschwitzt und entkräftet, als er nach 22 Runden endlich von der Zielflagge erlöst wurde. Dabei hatte er gekämpft wie ein Löwe, auch wenn er zunächst bis auf Platz 25 zurückfiel und bei einer Kollision noch einmal vier Plätze verlor. So war er mit seinem 13. Platz glücklich.



Öttl (#65) biss sich durch

„Mit der Kondition selbst hatte ich keine Probleme“, meinte Öttl. „Ich habe mich nach Aragón gefragt, was ich früher anders gemacht habe, und bin drauf gekommen, dass ich mich mehr mit den Knien am Tank abgestützt hatte. Darauf habe ich mich hier wieder umgestellt, und wenn es auch etwas Zeit braucht, hat es wieder geholfen.“ ■ IP

Asia Talent Cup

## Zwei Siege für Danial Sharil in Buriram

Nach zwei Rennen voller Dramen stand beide Male der Malaysier Danial Sharil ganz oben auf dem Siegerpodest.

Vier Rennen sind vom diesjährigen Asia Talent Cup noch zu fahren – je zwei bei den Grands Prix in Motegi und in Sepang. Und wenn der 16-jährige Australier Bill Van Eerde auch weiterhin die Tabellenspitze hält, ist die Konkurrenz aufgerückt. In Buriram nutzte der 15-jährige Malaysier Danial Sharil die Gunst der Stunde und brachte

sich mit einem Doppelsieg selbst in Meisterschafts-Stellung. Bill Van Eerde wurde im ersten Rennen Zweiter, im zweiten musste er einmal neben die Piste und wurde Siebter.

Dieses Rennen hatte aber noch einige andere Dramen zu bieten. Der Sieg wurde zwischen Sharil, dem 16-jährigen Japaner Sho Nishimura und dem 19-jährigen Indonesier Afridza Munandar ausgefochten. Munandar wählte sich schon als Sieger, freute sich aber eine Runde zu früh und verlor so den Anschluss. Sharil bewahrte im Zielgetümmel die Ruhe und gewann vor Nishimura. ■ IP

### CUP-STAND

1.	Bill Van Eerde (AUS)	144 Punkte
2.	Haruki Noguchi (J)	137
3.	Danial Sharil (MAL)	111
4.	Mario Aji (RI)	96
5.	Sho Nishimura (J)	91



MOTOGP

Hier liegt Sharil (#21) noch auf P2

# elkampf raus?



Motorrad-WM

## Der härteste Privatfahrer wurde 70 Jahre alt

Seine Härte und sein Talent führten Jon Ekerold zum einst zu großem Erfolg. Am Montag feierte der 350er-Weltmeister von 1980 seinen 70. Geburtstag.

Das WM-Finale 1980 auf dem Nürburgring bleibt unvergessen. Toni Mang und Jon Ekerold kämpften bei den 350ern über die gesamte Rennstrecke in der Grünen Hölle um den Sieg, der gleichzeitig auch den WM-Titel einbringen würde. Dabei brachen sie in jeder Runde den Rundenrekord der 500er. Schließlich ging der Südafrikaner mit seiner Bimota-Yamaha als Sieger hervor und wurde damit zur Legende.

Auch neben diesem größten Erfolg seiner Karriere hatte der am 8. Oktober 1948 geborene



Jon Ekerold: Mit 70 noch immer fit

Südafrikaner ein bewegtes Leben. Nachdem er Ende 1983 den Helm an den Nagel gehängt hatte, lebte er teils in Deutschland und teils in Südafrika. Seine Söhne aus beiden Ehen wurden erfolgreiche Rennfahrer, sein Sohn Stefan fährt aktuell in der MXGP. Jon Ekerold selbst hält sich ebenfalls fit und nimmt öfter an Marathonläufen teil. ■ IP

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Chang International Circuit (T) – 7. oktober 2018 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,188 km über 22 Runden á 4,554 km. 30 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 31 Grad, Asphalt 52 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	22	38.10,789 min	1.43,353 min	25
2.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	22	+0,135 sec	1.43,062 min	20
3.	Dennis Foggia (I)	KTM	22	+0,466 sec	1.42,963 min	16
4.	Jorge Martín (E)	Honda	22	+0,980 sec	1.43,420 min	13
5.	Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	22	+1,084 sec	1.43,030 min	11
6.	Vicente Pérez (E)	KTM	22	+1,232 sec	1.43,448 min	10
7.	Nicolò Bulega (I)	KTM	22	+1,312 sec	1.43,294 min	9
8.	Marcos Ramírez (E)	KTM	22	+1,440 sec	1.43,143 min	8
9.	Somkiat Chantra (T)	Honda	22	+1,643 sec	1.43,283 min	7
10.	Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	22	+1,718 sec	1.43,055 min	6
11.	Andrea Migno (I)	KTM	22	+3,386 sec	1.43,006 min	5
12.	Kaito Toba (J)	Honda	22	+3,613 sec	1.43,633 min	4
13.	Philipp Öttl (D)	KTM	22	+4,130 sec	1.43,184 min	3
14.	Toni Arbolino (I)	Honda	22	+4,319 sec	1.43,475 min	2
15.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	22	+4,657 sec	1.43,669 min	1
16.	Apiwath Wongthananon (T)	KTM	22	+4,802 sec	1.43,616 min	-
17.	Jaume Masia (E)	KTM	22	+4,884 sec	1.43,204 min	-
18.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	22	+23,915 sec	1.43,672 min	-
19.	Stefano Nepa (I)	KTM	22	+23,964 sec	1.43,901 min	-
20.	Kazuki Masaki (J)	KTM	22	+59,390 sec	1.43,688 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>						
	Marco Bezzecchi (I)	KTM	22	+1.13,285 min	1.43,395 min	-
	Enea Bastianini (I)	Honda	21	+1 Runde	1.43,088 min	-
	John McPhee (GB)	KTM	20	+2 Runden	1.43,300 min	-
	Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	19	+3 Runden	1.43,253 min	-
	Ayumu Sasaki (J)	Honda	13	+9 Runden	1.43,019 min	-
	Albert Arenas (E)	KTM	6	+16 Runden	1.43,039 min	-
	Niccolò Antonelli (I)	Honda	4	+18 Runden	1.43,442 min	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	4	+18 Runden	1.43,099 min	-
	Darryn Binder (ZA)	KTM	3	+19 Runden	1.43,165 min	-

### WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Martín	204
2.	Bezzecchi	178
3.	Di Giannantonio	175
4.	Bastianini	133
5.	Canet	118
6.	Dalla Porta	111
7.	Rodrigo	108
8.	Kornfeil	102
9.	Ramírez	86
13.	Öttl	57

### WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Honda	316
2.	KTM	265

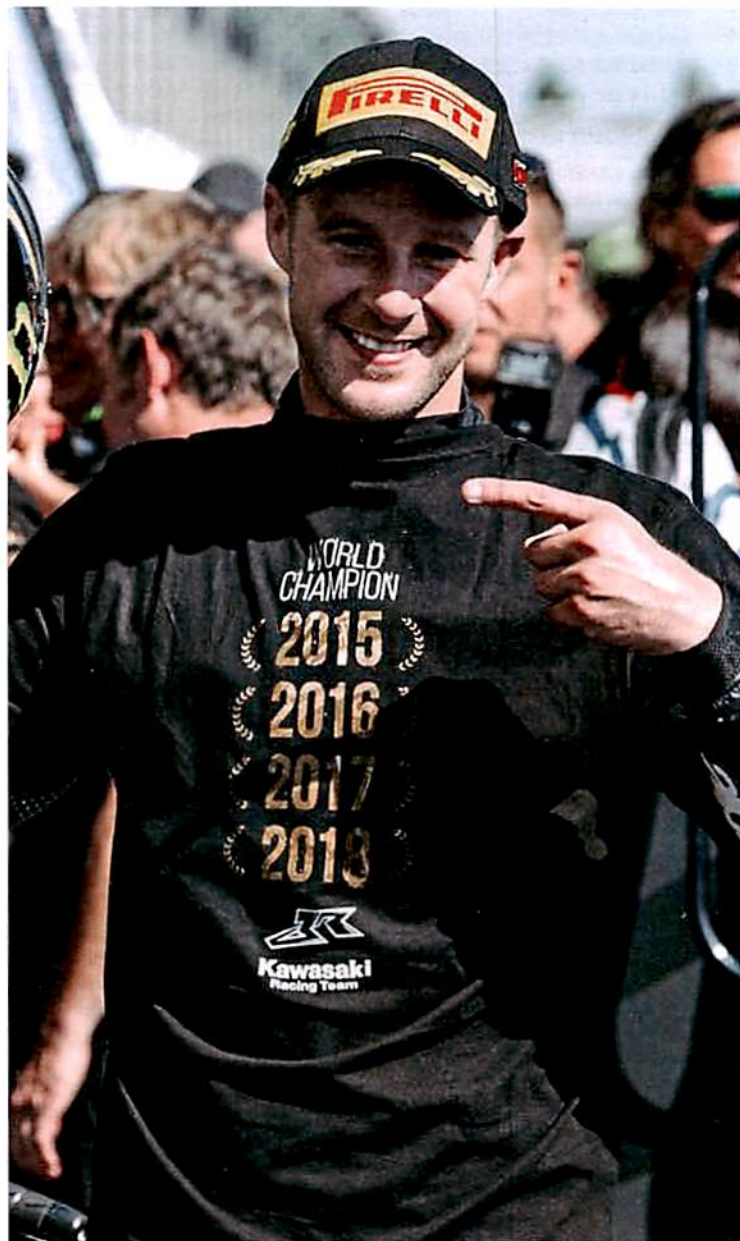
### WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Del Conca Gresini Moto3	379
2.	Redox Prüstel GP	280
3.	Leopard Racing	244
4.	Estrella Galicia 0,0	149
5.	Bester Capital Dubai	147

### STARTAUFGSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bezzecchi	1.42,235 min
2.	Masia	1.42,697 min
3.	Masaki	1.42,716 min
4.	Arbolino	1.42,720 min
5.	Antonelli	1.42,776 min
6.	Binder	1.42,799 min
7.	Bulega	1.42,815 min
8.	Bastianini	1.42,818 min
9.	Di Giannantonio	1.42,831 min
10.	Dalla Porta	1.42,835 min
11.	Sasaki	1.42,942 min
12.	Pérez	1.42,961 min
13.	Martín	1.43,042 min
14.	Suzuki	1.43,058 min
15.	Wongthananon	1.43,071 min
16.	Ramírez	1.43,114 min
17.	Arenas	1.43,131 min
18.	Öttl	1.43,133 min
19.	McPhee	1.43,179 min
20.	Rodrigo	1.43,204 min
21.	Atiratphuvapat	1.43,365 min
22.	Norrodin	1.43,399 min
23.	Kornfeil	1.43,424 min
24.	Chantra	1.43,437 min
25.	Foggia	1.43,723 min
26.	Toba	1.43,738 min
27.	Nepa	1.43,929 min
28.	Migno	1.43,964 min
29.	Alcoba	1.43,972 min

# „Ich habe das Gefühl, dass das Beste noch kommt“



Das gab es noch nie: Jonathan Rea feiert seinen vierten Titel in Folge

Jonathan Rea hat vorzeitig seinen vierten Superbike-WM-Titel gewonnen. Wie viele Emotionen dies bei dem Nordiren ausgelöst hat, zeigt sich auch im MSa-Interview.

Von: **Imre Paulovits**

## Was ist es für ein Gefühl, als erster Fahrer vier Superbike-WM-Titel in Folge gewonnen zu haben?

Ich bin einfach dankbar. Ich habe ein großartiges Team und ein großartiges Bike, das mir an jedem Rennwochenende das Potenzial gibt, meinen Job bestmöglich zu machen. Ich bin unglaublich stolz darauf, was wir als Team erreicht haben. Ich muss Guim Roda auch anderweitig dankbar sein. Es war ein unglaubliches Gefühl, dass mein Vater bei meinem Sieg im ersten Rennen von Magny-Cours mit aufs Podest durfte. Das brachte eine Zeit zurück, als ich mit ihm Motocross fuhr. Die Reise von dort bis heute hatte viele unglaubliche Hochs und einige Tiefs, aber die letzten vier Jahre waren ohne Worte.

## War dieses Jahr Ihre bislang beste Saison?

Die Saison ist noch nicht zu Ende, wir müssen sie nach Katar anschauen. 2017 war bereits die beste Saison, die ich bis dahin hatte, mit dem Superbike-WM-Punkte-Rekord und 16 Rennsiegen. Mal sehen, ob wir nach Katar wieder 556 Punkte haben. Im Leben muss man sich immer Ziele setzen, versuchen, immer besser zu werden. Wir haben uns als Team einige hohe Ziele gesetzt. Erst einmal, wieder die Fahrer-Weltmeisterschaft zu gewinnen. Von den Kawasaki-Ingenieuren bekomme ich eine große Inspiration. Sie geben sich nie damit zufrieden, nur zu gewinnen. Wir sind letzten Winter mit dem Geist der Ninja in die Saison gegangen, haben keinen Stein aufeinander gelassen und haben daran gearbeitet, noch besser zu werden. Ich denke, wir haben

diesen Geist durch die ganze Saison getragen. Und jetzt haben wir noch ein Ziel, das wir noch erreichen wollen und dann in Richtung 2019 blicken.

## Ist dabei der Rekord von Doug Polen mit 17 Siegen in einer Saison das nächste Ziel?

Es ist kein Rekord, den ich im Blick habe, denn ihn zu überbieten, wird sehr schwierig sein.

## Was bedeutet es für Sie, Carl Fogarty bei den Titeln eingeholt und bei den Siegen überholt zu haben?

Ich danke Carl für die Inspiration. Als ich sechs Jahre alt war und meine Motocross-Laufbahn von Nordirland aus begonnen habe, was schon rein geografisch eine Herausforderung war, habe ich davon geträumt, eines Tages Weltmeister zu werden. Das schien damals völlig unrealistisch. Als ich aufwuchs, war er ein solcher Star, und ich kann mich daran erinnern, als wir uns zufällig auf einer Raststation begegnet sind. Er und mein Vater kannten sich von der Isle of Man TT. Sie unterhielten sich. Und ich schaute mir diesen Typ nur an, denn ich hatte ihn zuvor oft im



Jonathan Rea

**Geburtstag:** 2. Februar 1987  
**Geburtsort:** Ballymena (GB)  
**Herkunftsland:** Nordirland

## WM-KARRIERE

2008: SSP, Honda (2.)  
2009: SBK, Honda (5.)  
2010: SBK, Honda (4.)  
2011: SBK, Honda (9.)  
2012: SBK, Honda (5.)  
2013: SBK, Honda (9.)  
2014: SBK, Honda (3.)  
2015: SBK, Kawasaki (1.)  
2016: SBK, Kawasaki (1.)  
2017: SBK, Kawasaki (1.)  
2018: SBK, Kawasaki (1.)

## HOBBYS

Radfahren, Motocross, Kochen

Fernsehen gesehen. Wir waren unterwegs zu einem 60-Kubik-Motocross-Rennen, er wünschte mir viel Glück. Wir sind weitergefahren, und ich war in einem totalen Rausch. Damals hätte ich nicht davon zu träumen gewagt, in seiner Position zu sein. Und jetzt bin ich dort angekommen. Es ist ein unglaublicher Traum.

### Wie schwer war es, sich dem Reglement mit weniger Drehzahl anzupassen?

Wir konnten zu Beginn des Jahres einige Rennen gewinnen, aber richtig gut wurden wir erst nach einem Test in Brünn, bei

**„OHNE TOM SYKES WÄRE ICH NICHT, WER ICH BIN. ER HAT MICH STARK MOTIVIERT UND MICH ZU EINEM BESSEREN FAHRER GEMACHT.“**

Jonathan Rea

dem wir an der Fahrwerksabstimmung tüfteln konnten. Da hat Pere Riba das Motorrad komplett umgestaltet. Seitdem sind wir super stark geworden

### Was wird sich nächstes Jahr im Team ändern, wenn statt Tom Sykes Leon Haslam Ihr Teamkollege wird?

Das Team wird Leon sicherlich mit offenen Armen empfangen. Auch ich freue mich, wieder mit ihm zusammenzuarbeiten. Wir waren schon in der Vergangenheit in einem Team, er bringt eine gute Atmosphäre mit in die Box. Aber Tom Sykes hat von mir sehr viel Respekt verdient, denn er hat mir sehr viel Motivation gegeben und mich zu einem besseren Fahrer gemacht. Ohne so einen starken Teamkollegen wäre ich heute nicht, wo ich bin. Gegen einen wie Tom bestehen zu müssen, hat mich dazu gedrängt, jeden Tag besser zu werden. Ich habe noch am letzten Wochenende in Magny-Cours Dinge von ihm gelernt. Deshalb muss ich, bevor ich Leon Haslam in unserem Team willkommen heiße, mich noch einmal massiv bei Tom Sykes bedanken.

### Wie lange haben Sie für die Poker-Partie in Turn 5 nach dem Titelgewinn trainiert?

Gar nicht. Die Idee mit dem

„Four of a kind“ kam dem Team in Barcelona. Daraufhin habe ich meine Lederkombis und die Helme der letzten Jahre mitgebracht. Und da ist das Ganze dann passiert. Es war perfekt. Ich hoffe, es kam im Fernsehen gut rüber, es fühlte sich ziemlich cool an. Das Team hat mich aber aus der Vorbereitung der Feier komplett herausgehalten. Und genauso hat man auch jede Nervosität von mir ferngehalten.

### Was steht dieses Jahr sonst noch an?

Ich habe eine Autobiografie geschrieben, mit deren Erscheinen werde ich in den nächsten Wochen beschäftigt sein. Aber es ist eine coole Sache und etwas, auf das ich stolz bin. Ich will mir auch etwas Zeit für meine Freunde und Familie nehmen und mit ihnen ausgehen, ich habe meine Mutter schon vorgewarnt, dass sie sich etwas mehr als Babysitter einbringen muss.

### Was erwarten Sie noch von der Zukunft?

Ganz ehrlich habe ich das Gefühl, dass das Beste noch kommt. Ich lerne noch jeden Tag, wir lernen jedes Jahr noch etwas als Team dazu. Ich bin von den unglaublichsten Profis umgeben, da ist es unmöglich, stillzustehen. Ein Level zu setzen wie letztes und dieses Jahr und dann für immer dort zu sein, ist unmöglich. Aber ich habe zusammen mit Kawasaki für 2019 und 2020 einen schönen Zweijahres-Plan. Wir wollen mindestens das, was wir im Moment machen, weiter aufrechterhalten und weiter gewinnen. Das ist es, was mich motiviert. Ich will noch besser werden, dafür werde ich den ganzen Winter schuften. Ich will in der bestmöglichen Form in die Saison starten, und die Saison dann in der bestmöglichen Form managen. Ich denke, ich bin auf einem Höhepunkt, und ich habe nicht mehr zu viele Jahre übrig. Aber auf die nächsten beiden freue ich mich besonders.

### Wie wollen Sie in Erinnerung bleiben?

Als ein guter Mensch mit guten menschlichen Werten. Ich möchte, dass die Menschen, mit denen ich zusammengearbeitet habe, Freude an der Arbeit mit mir hatten. Wenn ich dann noch in der Statistik als der größte Superbike-Fahrer aller Zeiten in Erinnerung bleibe, bis der Nächste kommt und mich überbietet, wäre das großartig. ■

### Seitenwagen-WM

## Birchall-Brüder rocken das WM-Finale

Schlimmer hätte es für Tim Reeves nicht kommen können: Der Rekordweltmeister und sein Beifahrer Mark Wilkes mussten in Oschersleben praktisch kampflös zusehen, wie die Birchall-Brüder ohne Mühe den WM-Titel verteidigten.

Dabei hatte die WM-Krone doch eigentlich für Reeves schon in Kroatien bereitegelegt. Zwei Plätze in den Top 5 hätten ihm dort gereicht, um das Finale auf deutschem Boden schon als Weltmeister zu bestreiten. Doch die beiden Ausfälle in Grobnik hatten alle Pläne zunichtegemacht. Nur ein Punkt trennte die Briten noch im Titelkampf mit



Zum WM-Titel: Birchall/Birchall (#16)

den Birchall-Brüdern Tom und Ben. Sie hatten in den letzten vier Rennen vor dem Finale vorn gelegen. Tom vor dem entscheidenden Lauf: „Wir fühlen uns großartig und werden 110 Prozent geben.“

Die Geschwister verteidigen ihren Platz von der Pole-Position, Reeves bleibt in Schlagdistanz. Das Drama ereilt ihn in der siebten Runde, er rollt entnervt an die Box. Die Hinterradaufhängung des Adolf RS 2 F2-Gespans ist kaputt, er kann nichts tun. Währenddessen gewinnen die Birchall (LCR-Yamaha) die WM mit einem weiteren Sieg.

Für Reeves kommt es noch dicker. Weil die Finnen Pekka Pääväranta/Jussi Veräväinen als Zweite abgewunken werden, rutscht er am Ende sogar noch auf den dritten WM-Rang ab. ■ AWI

### WM-STAND

1.	Birchall	195 Pkt.
2.	Pääväranta	175
3.	Reeves	171
4.	Streuer	142
5.	Christie	112

### NACHRICHTEN

**ALPE-ADRIA-MEISTERSCHAFT** Doppelter Titel für Julian Mayer. Der Österreicher holte in Oschersleben beim Finale der Alpe-Adria-Championship und der Österreichischen Staatsmeisterschaft beide Titel in der Klasse Superbike. Bei den Superstocks ging der Titel in die Tschechische Republik und an Michal Filla. Der Sachse Arnaud Friedrich gewann im zweiten Superstock-Lauf sein erstes Rennen der Saison. Martin Vugrinec holte den Titel in der Supersport-Klasse, Gerold jun. Gesslbauer gewann das Stock-Pendant dieser Kategorie. Bei den 300ern holte Samuel Löffel die Krone.

**IDM** Die Saison 2018 mag zwar vor einer Woche in Hockenheim ihr Finale gefunden haben, doch einige der Cracks haben immer noch nicht genug. So

nahm der neue IDM Supersport-600-Meister Max Enderlein in Oschersleben an den Läufen zum Alpe Adria Cup teil. Der Sachse gewann den ersten Lauf der Superstock und wurde im zweiten Dritter. Der IDM-Superbike-Dritte Julian Puffe blieb nach seinem Besuch auf der InterMot auf zwei Rädern, allerdings ohne Motor. Er besuchte den Downhill-Bike-Park in Schöneck. Viele IDM-Piloten fuhren nach dem Wochenende von Hockenheim nach Köln und besuchten die InterMot, wo sie auf zahlreiche weitere Rennfahrer-Kollegen trafen. Lucy Glöckner, Stefan Kerschbaumer, Julian Puffe, Jan Mohr, Manuel Schoewer, Jan Bühn, Max Neukirchner, Dario Giuseppetti und viele weitere mehr bereicherten Deutschlands wichtigste Motorradmesse.

Glen Coldenhoff war die Sensation in Redbud, verhalf den Niederländern aber nur zu Rang 3

# Encore une fois

Noch einmal, Frankreich! Zum fünften Mal siegte die Grande Nation, aber die Niederländer waren die moralischen Sieger. Das deutsche Trio wurde mit Pech Zehnter.

Von: **Alex Hodgkinson**

Im Vorfeld des Rennens stand vor allem die Konfrontation zwischen Jeffrey Herlings und Eli Tomac im Blickpunkt, aber der amerikanische Meister gab in der Qualifikation auf der 2019er-KX450 eine traurige Figur ab. Ihm fehlten sechs Sekunden auf Herlings im Training, und er kam im MXGP-Qualifikationslauf nicht weiter als Platz 5, bevor sein nächstjähriges Arbeitsgerät hochging.

Aber auch Herlings wurde nicht Laufsieger. Der Niederländer stürzte in der Startkurve, und nach einem Boxenstopp ging er mit 50 Sekunden Rückstand ins Rennen. Mit ähnlichen Rundenzeiten wie Laufsieger Antonio Cairoli kam er nach 25 Minuten als Dritter ins Ziel.

Auf Rang 2 freute sich Ken Roczen über ein Wiedersehen mit seinen GP-Kollegen, und Deutschland war schon nach dem MX2-Lauf für das Hauptprogramm sicher qualifiziert: Henry Jacobi konnte zwei Runden führen und kam als Dritter ins Ziel. Max Nagl wurde im Open-Lauf starker Achter, nachdem er in Führung liegend in der Startrunde den TM-Motor abgewürgt hatte.

Damit qualifizierte sich Deutschland nur einen Punkt hinter Qualisieger Niederlande, aber jegliche Medaillenhoffnung der Deutschen wurde schon in der Startkurve des ersten Laufs vernichtet, als Roczen und Cairoli zu Boden gingen. Jacobis 250er verabschiedete sich schon in der sechsten Runde, K-Roc stürzte in den nächsten 35 Minuten noch zweimal und wurde nur als 25. gewertet.

## Laufsieger sah sinnlos aus

Nach einer halben Runde staunte die Offroad-Welt. Herlings rutschte auch aus, und eine 250er führte vor den weltbesten 450er-Fahrern auf tiefem, regennassem Boden! Jorge Prado, in der Qualifikation unauffällig, war vorne,

und niemand konnte dem spanischen Teenager folgen. Erst als der heranstürmende Herlings den zweitplatzierten Gautier Paulin unter Druck setzte, schrumpfte Prados Vorsprung, weil Paulin als Einziger den berühmten „LaRoccas-Leap“-Dreifachsprung regelmäßig wagte.

Aber Herlings musste den gefährlichen Sprung nicht riskieren. Nach 15 Minuten meisterte er Paulins harte Verteidigungstaktik, und eine halbe Runde später war Herlings auch an Prado dran. Der MX2-Weltmeister gab nicht klein bei, aber Herlings



Die Medaillenhoffnungen von Max Nagl, Ken Roczen und Henry Jacobi endeten nach wenigen Sekunden, als Hoffnungsträger Roczen in der Startkurve am Boden lag.

war unterwegs zu einem deutlichen Sieg, der zunächst sinnlos aussah: Calvin Vlaanderens Honda gab den Geist auf und, noch schlimmer, der MX2-Niederländer musste mit einer Augenverletzung, die ihn am Start im zweiten Lauf hinderte, ins Krankenhaus. Der Team-Sieg schien unmöglich.

Frankreich führte die Teamwertung mit neun Punkten an, gefolgt von Italien (16), Belgien (18) und Spanien (20). Die Amerikaner waren verzweifelt – Tomac kam mit 40 Sekunden Rückstand auf Herlings als Vierter an, MX2-Landesmeister Aaron Plessinger war nach zwei Stürzen 18.

Aber das ganze Hitchcock-Drama hatte sich noch längst nicht offenbart! Auch im zweiten Lauf, als die 250er auf die Open-Klasse trafen, vergab ein Italiener den Holeshot mit einem Highsider ausgangs der Kurve – und erneut war ein Deutscher betroffen, als Alessandro Lupino Max Nagl mit ins Verderben zog.

Glenn Coldenhoff nahm den Holeshot und verabschiedete sich von den Verfolgern im gleichen Stil wie Landsmann Herlings. Nagl erkämpfte sich im Ziel Rang



Gautier Paulins Aufholjagd haben die Franzosen ihren fünften Titel zu verdanken



Azzurri-Überraschung: Lupino

11. Jacobi, der seinen Motor am Start abgewürgt hatte, kam als überrundeter 25. an.

Dylan Ferrandis konnte das Tempo seiner MX2-Klassenkameraden Hunter Lawrence, Prado und Ben Watson nicht mitgehen, aber nach dem Abenteuer der Gegner war Platz 8 ausreichend, um die Team-Führung für Frankreich weiter zu behaupten. Doch Australien war bis auf drei Punkte bei den besten drei Ergebnissen rang gekommen und, nachdem Jordi Tixiers Motor den Geist aufgegeben hatte, führte mit vier Ergebnissen acht Punkte vor den punktgleichen Belgiern und Ita-

lieniern; Frankreich war abgeschlagen Sechster.

Jedes Land hat beim MXoN ein Streichresultat, und dies spielt den Ländern mit zwei Spitzenfahrern in Lauf 3 in die Hände.

Keiner der beiden Kängurus konnte unter die ersten Zehn fahren, während Lupino den Holeshoot für Italien gewann und Cairoli bald Fünfter war.

Obwohl Coldenhoff gleich in der Startrunde an Lupino vorbeiging und drei Runden später von Herlings verfolgt wurde, fuhr Italien plötzlich nur einen Punkt hinter den Franzosen, und als Cairoli in der fünften Runde an

Paulin vorbeizog, waren die Kräfteverhältnisse vertauscht.

Es war Cairoli klar, dass er seinen Landsmann Lupino vor dem Angriff des anderen Weltstars schützen musste, aber der Versuch ging schief, als der neunfache Weltmeister seine Fahrbrille wegwerfen musste.

### Nagl bei der Entscheidung

Max Nagl kam mit Siebenmeilenstiefeln an, und bevor der Deutsche zu Boden ging, spritzte er die ungeschützten Augen Cairolis voll mit Schlamm. Paulin spürte seine Chance, ging an beiden Italienern vorbei, drehte

damit die Sache wieder, und obwohl Tixier mit einem geliehenen Standardmotor nur 15. war, gewannen die Franzosen erneut mit 35 zu 37 Punkten.

„Wir haben es nochmals geschafft!“, schrie Paulin. „Es lag an mir, den entscheidenden Pass zu setzen, aber wir haben als Team gewonnen – zum fünften Mal in Folge und immer mit anderer Besetzung.“

Der fast erblindete Cairoli war ebenfalls stolz: „Vor wenigen Tagen stand wegen unsere Verletzungen in Imola die Teilnahme von Lupino und mir infrage. Wir haben wie Löwen gekämpft.“ ■

## MOTOCROSS DER NATIONEN MXGP/MX2

**Redbud (USA):** 7. Oktober, 20. WM-Lauf, Wetter: regnerisch, 19 Grad. **1. Lauf:** 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet, 16 Runden à 1,815 km (= 29,040 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	36:14,743 min = 48,072 km/h
2. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	16	+ 25,416 s
3. Jorge Prado (E)	KTM	16	+ 31,483 s
4. Eli Tomac (USA)	Kawasaki	16	+ 40,195 s
5. Clément Desalle (F)	Kawasaki	16	+ 51,878 s
6. Antonio Cairoli (I)	KTM	16	+ 57,900 s
19. Roland Edelbacher (A)	KTM	15	+ 1 Runde
25. Ken Roczen (D)	Honda	15	+ 1 Runde
27. Valentin Guillod (CH)	KTM	15	+ 1 Runde
37. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	6	+ 10 Runden

## MOTOCROSS D. NATIONEN MXGP/OPEN

**3. Lauf:** 40 Fahrer gestartet, 40 gewertet, 16 Runden à 1,815 km (= 29,040 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	16	35:53,888 min = 48,537 km/h
2. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	+ 3,970 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	16	+ 1:03,687 min
4. Antonio Cairoli (I)	KTM	16	+ 1:05,191 min
5. Alessandro Lupino (I)	Kawasaki	16	+ 1:11,582 min
6. Max Anstie (GB)	Husqvarna	16	+ 1:12,469 min
8. Max Nagl (D)	TM	16	+ 1:27,271 min
9. Ken Roczen (D)	Honda	16	+ 1:44,294 min
21. Pascal Rauchenecker (A)	Husqvarna	15	+ 1 Runde
25. Roland Edelbacher (A)	KTM	15	+ 1 Runde

## MOTOCROSS DER NATIONEN MX2/OPEN

**2. Lauf:** 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 15 Runden à 1,815 km (= 7,225 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	15	34:28,308 min = 47,387 km/h
2. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	15	+ 16,063 s
3. Jorge Prado (E)	KTM	15	+ 20,510 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	15	+ 21,458 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	15	+ 23,272 s
6. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	15	+ 28,847 s
11. Max Nagl (D)	TM	15	+ 1:10,665 min
15. Pascal Rauchenecker (A)	Husqvarna	15	+ 1:52,995 min
25. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	14	+ 1 Runde
30. Marcel Stauffer (A)	KTM	14	+ 1 Runde

## MOTOCROSS DER NATIONEN/B-FINALE

**B-Finale:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 10 Runden à 1,850 km (= 18,150 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Michael Docherty (ZA)	Husqvarna	10	24:50,8308 min = 43,843 km/h
2. Ryan Sipes (PUR)	Husqvarna	10	+ 12,374 s
3. Rui Gonçalves (P)	Yamaha	10	+ 29,214 s
4. Kevin Windham (PUR)	Honda	10	+ 51,041 s
5. Toshiaki Tomita (JAP)	Honda	10	+ 56,074 s
6. Taiki Koga (JAP)	Honda	10	+ 1:04,677 min
7. Diogo Graça (P)	Suzuki	10	+ 1:06,950 min
8. Juan Pablo Luzzardi (RA)	Honda	10	+ 1:30,859 min
9. Félix López (MEX)	KTM	10	+ 1:37,921 min
10. Andri Gudmundsson (IS)	Husqvarna	10	+ 1:54,087 min

## NATIONENWERTUNG

1. Frankreich	35 Punkte
2. Italien	37
3. Niederlande	41
4. Australien	48
5. Großbritannien	48
6. USA	49
7. Belgien	53
10. Deutschland	78
13. Österreich	108
20. Schweiz (2 Fahrer i.W.)	95

## EINZELWERTUNG

MXGP	
1. Jeffrey Herlings (NL)	3 Punkte
2. Gautier Paulin (F)	5
3. Antonio Cairoli (I)	10
7. Ken Roczen (D)	34
MX2	
1. Jorge Prado (E)	6 Punkte
2. Hunter Lawrence (AUS)	10
3. Dylan Ferrandis (F)	15
15. Marcel Stauffer (A)	58
Open	
1. Glenn Coldenhoff (NL)	2 Punkte
2. Alessandro Lupino (I)	17 Punkte
3. Jeremy v. Horebeek (B)	17 Punkte

Speedway-GP Torun

# Woffinden historisch

Mit dem dritten Titel ist Tai Woffinden bester britischer Speedwayfahrer der Historie. Die Entscheidung fiel im vorletzten Lauf.

Von: **Andreas Fahldiek**

**T**ai Woffinden benötigte noch 12 Punkte für den WM-Titel. Aber erst im zweiten Halbfinale wurde für ihn – nach Platz 2 hinter Iversen – der Traum zur Realität. Woffinden zog damit an seinen Landsleuten Freddie Williams und Peter Craven vorbei, die jeweils zwei Titel gewinnen konnten. Kritisch wurde es für den 28-Jährigen in Lauf 12, als er am Kurvneingang unnötig überzog und samt Maschine in den Airfence geschleudert wurde. Gerüchten zufolge soll er sich dabei einen Mittelfußknochen gebrochen oder angebrochen haben. Erinnerungen an Jason Doyles folgenschweren Sturz 2016 an gleicher Stelle wurden wach. „Woffy“ biss die Zähne zusammen, hatte im Finale einen Traumstart auf der Innenbahn und verhinderte Artem Lagutas ersten GP-Sieg.

Maciej Janowski verliert nach einer desaströsen Vorstellung die mögliche Bronzemedaille an Fredrik Lindgren. Emil Sayfutdinov



„Woffy“ zum Dritten: Mit der Final-Qualifikation war ihm der Titel sicher

fuhr sein bestes Ergebnis seit Hallstavig ein und wird – wie sein Landsmann Laguta – 2019 im SGP verbleiben. Der verletzte Patryk Dudek schaffte es in Abwesenheit

nicht, in den Top 8 zu bleiben. Aber er, Matej Zagar, Martin Vaculik und Leon Madsen erhalten die vier Wildcards für die nächste Saison. ■

## SPEEDWAY-WM

Torun (PL), 6. Oktober

1. Tai Woffinden (GB)	15 Punkte
2. Artem Laguta (RUS)	20
3. Emil Sayfutdinov (RUS)	11
4. Niels Kristian Iversen (DK)	10
5. Bartosz Zmarzlik (PL)	15
6. Fredrik Lindgren (S)	11
7. Greg Hancock (USA)	9
8. Martin Vaculik (SK)	8
9. Jason Doyle (AUS)	9
10. Nicki Pedersen (DK)	7
11. Matej Zagar (SLO)	6
12. Maciej Janowski (PL)	6
13. Chris Holder (AUS)	5
14. Vaclav Milik (CZ)	5

## MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Endstand nach 10 Rennen

1. Tai Woffinden	139 Punkte
2. Bartosz Zmarzlik	129
3. Fredrik Lindgren	109
4. Maciej Janowski	104
5. Greg Hancock	102
6. Artem Laguta	97
7. Jason Doyle	93
8. Emil Sayfutdinov	89
9. Patryk Dudek (PL)	84
10. Matej Zagar	79
11. Nicki Pedersen	74
24. Kevin Wölbert (D)	3
25. Kai Huckenbeck (D)	2
32. Martin Smolinski (D)	1

Enduro-DM Streitberg

# Gesamtsieger Schröter

Auch in Streitberg war Titelverteidiger Dennis Schröter auf der Husqvarna der Schnellste im Feld.

Von: **Robert Pairan**

**W**as den Zweiten, Davide von Zitzewitz, ziemlich ärgerte: „In den ersten beiden Prüfungen hätte ich noch viel schneller sein müssen.“ schimpfte der Norddeutsche, der am Ende des Feldes gestartet war und schon Spuren und Anlieger in den Tests nutzen konnte. Da Von Zitzewitz beim Saisonauftakt krankheitsbedingt pausiert hatte, musste er als bislang punk-

teloser Fahrer hinten starten: „Es war erst mein zweiter Wettbewerb mit der 450er.“ Schröter,

erneut ganz vorn, gewann sieben Sonderprüfungen und hatte fast eine halbe Minute Vorsprung. ■



Zweiter Sieg: Dennis Schröter

## ENDURO-DM

Streitberg (D), 7. Oktober

1. Dennis Schröter, Husqvarna	54.34,41 min
2. Davide v. Zitzewitz, KTM	+ 27,79 s
3. Andreas Beier, KTM	+32,26 s
4. Tilman Krause, KTM	+49,58 s
5. Edward Hübner, KTM	+ 50,03 s
6. Jan Schäfer, Sherco	+ 55,09 s
7. Jonathan Rossé (CH), Yamaha	+112,58 m

Meisterschaftsstand nach 2 Läufen

1. Dennis Schröter	184 Punkte
2. Andreas Beier	173
3. Edward Hübner	164
4. Jan Schäfer	156
5. Tilman Krause	149
6. Tim Apolle	148

## NACHRICHTEN

### LANDSHUTS 19. BUNDESLIGA-TITEL

Nach dem deutlichen Sieg im Heimrennen gewann Landshut auch den Rückkampf am 3. Oktober in Wittstock mit 47:34. Wittstock fand keinen Ersatz für den Totalausfall Rafal Okoniewski und konnte wieder nur mit Kevin Wölbert (12) überzeugen. Landshut holte mit den Topscorern Leon Madsen (13) und Martin Smolinski (12) seinen 19. Rekordtitel.

### LUC ACKERMANN PATZT IN KÖLN

Deutschlands Freestyle-Hoffnung Luc Ackermann schaffte es beim WM-Contest am Samstag in Köln nicht ins Finale, nachdem er den Doppel-Backflip als letzten Qualisprung nicht stehen konnte. Das Finale gewann Weltmeister Maikel Melero vor dem Franzosen David Rinaldo und dem Tschechen Libor Podmol. Ackermann musste damit die WM-Führung vor den letzten beiden Läufen an den Spanier (110 Punkte) zurückgeben und ist vor Podmol (90) Zweiter (103).

### SMOLINSKI-DOPPEL IN OLCHING

Olching gewann im letzten Speedway-Team-Cup-Rennen am Samstag zu Hause mit 52 Punkten vor Berghaupten (27) und Dohren (25). Damit rückte Olching auf Platz 3 der Schlusstabelle vor. Berghaupten konnte den rennfreien neuen Meister Cloppenburg nicht mehr von Platz 1 bedrängen. Am Sonntag gewann Martin Smolinski auch das „Goldene Band“ im Stechen gegen Sam Masters (AUS) und Kai Huckenbeck.

### WALKNER MIT SIEGCHANCE BEI MAROKKO-RALLY

Dakar-Sieger Matthias Walkner führte am Sonntag nach drei von fünf Etappen die Marokko-Rally vor KTM-Kollege Toby Price und Honda-Pilot Ricky Brabec an. WM-Titelverteidiger Pablo Quintanilla (Husqvarna) war Fünfter. ■

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/8339378 H

www.bmw-gebrauchtwagen.com H



750Li xDrive Edition Exclusiv, EZ 02/2017, 7500 km, schwarz, 5 Jahre Wartung kostenlos, Neuzustand, Garantie, Inzahlung möglich, UVPE: ca. 190.000,-€, wie neu, 89.900,-€ (MwSt. awb.) SAVEX GmbH, Am Zollstock 2a, 76689 Karlsdorf, Tel. 0721/3545470, www.savex.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45922

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

PRIV. BMW Z8 & 993 Cab. FP 300.000,-, dtsh. Fahrzeuge. Privat, 0152/08347470

## 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

Neu: M140i (F) - 540i (G) 301 kW/410 PS, 600 Nm inkl. Vmax. M4/M3 382 kW/520 PS und 720Nm inkl. Vmax. Nur Software, keine Module! M5 F10 551 kW/750 PS 900 Nm Vmax, X6M/X5M 529 kW/720 PS 1000 Nm! 550i (F10/F12) 400 kW/544 PS, Vmax, E 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450 PS, M5 / M6 V10 406 kW/ 553 PS, 330 km/h Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i 201 kW/274 PS. Vmax, Leistungskits für alle BMW/MINI. www.wintertuning.de H

BMW Z3 MCoupé EZ 7/2000, orig. 103000 km, BMW Scheckheft, Klima, unfallfrei, perfektes Auto in seltenem Topzustand, alles gemacht, Preis VB. 0160/94697089, sportwagensammlung@t-online.de

## BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

## Ferrari

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

## Jaguar

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

## Lamborghini

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

## Lotus

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

## Maserati

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

## Mercedes

SLS AMG Coupé / B&O / sehr gepflegt EZ 4/2010, 16050 km, 420 kW (571 PS), HU 2020, schwarz, Leder porzellan, B&O, Navi, Klima, 189.000,- EUR. Tel. +49163/6322222, vonbergenstein@aol.com



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45706

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

## VANSPO RTS.DEF

VanPartner by Mercedes-Benz



„Gentleman BLACK&WHITE“ „V 250 - VANSPO RTS VP Spirit“, EZ 09/2016, ca. 16250 km, bergkristallweiß-met., einzigartig im Auftritt, Frontspoilerlippe, MB Sportfahrwerk -20 mm, 19 Zoll Alu- Radsatz mit Bereifung 245/45 R19, mattschwarze Seitenrohre u.v.m. Edition toller AUSSTATTUNG! Euro 6 Gr.I, Standhgz., NAVI, 2x Schiebetür, Klima u.v.m. zum Preis von 52.000,-€ (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45749

SLK 200 NEUWERTIG 42700 km, 1. Hd., Com., Weltmeister EDIT., Leder, 7-G., 22.999,- EUR. Tel. 04104/4959

## VANSPO RTS.DEF

VanPartner by Mercedes-Benz



Truck Sportive „X 250 Power Edition“, VANSPO RTS XP Sport, EZ 01/2018, ca. 9250 km, Sportfedersatz -30 mm, Alu-Sportradsatz VEST3 mit Bereifung 285/45 R20, seilt. Trittbretter in „Star black Edition“, Alu-Pedalaufgaben, Leder schwarz, Navi Comand, Laderaumabdeckung, LKW Zulassung u.v.m., Leistung: 140 kW, max. Drehmoment: 450 Nm, zum Preis von 49.980,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45750



C 63 AMG Blue Ocean, 1 von 20 Deutschen, EZ 06/2018, 375 kW (510 PS), dt. Fahrzeug, 139.000,- EUR. Tel. 0170/6823950  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45991



S 500, EZ 09/2004, 127000 km, 225 kW (306 PS), Arzswagen, obsidianschwarz-met., Leder anthrazit, Komplettausstattung, Winterreifen, unfallfrei, Nichtraucher, sehr gepflegt, TÜV 09/2019, 10.500,- EUR, von privat altershalber. Tel. +49 6181 990610  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45904

**Mercedes**



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com), 09953/9816298

**Mini**

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

**Porsche**

Motorüberholung mit Hubraumerweiterung 986/987-1 996/997-1  
 bis zu **50kW** Mehrleistung  
 Abholservice und TÜV  
[www.t-t-p.de](http://www.t-t-p.de) 08061/3666

911 993 EZ 10/1996, 115000 km, 210 kW (286 PS), blau, Klima, Xenon, SD, Nr-Fzg., 59.900,- EUR, letzte Inspektion Porsche bei 114200 km, neue Reifen hinten. Tel. +49/171/1216681 oder +352/621/190068, horsman1@pt.lu

New 991.2 GT3. Puristic, emotionally, fast and unadulterated car for real sports drivers or collectors. By proforma registration without OPF! 46 km, clubsport, roll bar, 9000 rpm, 500 PS, no turbo, manual shifting, 918 cup seats, lift, camera, 90 liter, rare racing yellow/black with 20 inch silver rims, P3, QR5, 003, 082, 886, 474, 7X9, P03,454, 567, 486, 579, Price: Firing order x 1,5  
 email: [porsche991.2gt3@moneyemail.de](mailto:porsche991.2gt3@moneyemail.de)  
 mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 45963

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



928 GTS (von privat), EZ 2/1992, 111.000 km, 257 kW (349 PS), 1. Hand, unfallfrei, dunkelblau, Automatik, Leder, Klima, VB 59.000,- €. Tel. 0160/96257864, Niedersachsen  
 mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 45911

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

Wir rüsten nach:  
**PORSCHE Rückfahrkamera**  
 nur original - mit dynamischen Leitlinien!  
[www.digitaletechnik.de](http://www.digitaletechnik.de)

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

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

**Renn/Rallye**

Beratung - Verkauf - Service  
**BELL HELMETS** Direkt vom Importeur  
**Lütticke motorsport**  
 02354-7046993  
[www.lms-racing.com](http://www.lms-racing.com)

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

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

Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.  
**Service - Verkauf - Beratung**  
**CORSE**  
 TECHNOLOGY FOR SPORT  
 e-mail: [info@bsa-corse.de](mailto:info@bsa-corse.de)

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

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

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

**Seat**

[www.auto-josten.de](http://www.auto-josten.de) Tel. 0211-55021957 H

**Skoda**

[www.auto-josten.de](http://www.auto-josten.de) Tel. 0211-55021957 H

**Smart**

[www.berlin-tuning.com](http://www.berlin-tuning.com) H

**Subaru**

[www.allrad-daewel.de](http://www.allrad-daewel.de) 0651/86503 H

**Tesla**



Jetzt für alle Tesla S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com), 09953/9816298 H



Model X 90D - \*AP2 - SuC FREE - Premium\*, EZ 03/2017, 21000 km, 307 kW, 99.890,- € (MwSt. awb.) Autohaus Müller GmbH, Acheringer Hauptstrasse 37, 85354 Freising, Tel. 08165/955070, [www.ahm.gmbh](http://www.ahm.gmbh) H

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 45935

**Volvo**

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F-98, [www.ft-albert.de](http://www.ft-albert.de)H

**VW**



VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle, 09953/9816298, [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com) H

**MOTOR SPORT aktuell**

**Jetzt online abonnieren!**

- **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
- **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

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



REDAKTION  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58  
 www.motorsport-aktuell.com  
 msa@motorpresse.de  
 Chefredaktion: Marcus Schurig  
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,  
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
 Markus Stier, Anke Wiczorek  
 Fotografen: sutton-images.com; XPB; BRfoto  
 Geschäftsführender Redakteur  
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz  
 Grafik und Produktion:  
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),  
 Michael Wehner  
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de  
 VERLAG  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur  
 auto motor und sport-Gruppe  
 Geschäftsführung:  
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
 Andrea Rometsch, Tim Ramms  
 Telefon: +49 (0)711 182 0  
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:  
 Tim Ramms  
 Publisher Automobil: Michaela Klein  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
 Werberverkauf Online:  
 Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13  
 Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 87  
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79  
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,  
 22773 Hamburg  
 Vertriebsleitung: Britt Innerstall  
 Erscheinungsweise:  
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
 Einzelheft:  
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)  
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:  
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften  
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und  
 Versand Deutschland: 125,00 €  
 (Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;  
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
 Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften  
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:  
 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;  
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
 Studenten erhalten gegen Vorlage einer  
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.  
 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%  
 gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von  
 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00  
 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.  
 inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €  
 Abbonnentenservice Deutschland:  
 AboService MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,  
 Telefax +49 (0)711 182 25 50,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
 © 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

# Leserbriefe

## Fahrer werden zu Marionetten

Mercedes-Stallregie in Sotschi  
 MSa 42/2018

Sorry, das ist doch zum Kotzen. Durch diese völlig unsportliche Stallorder von Mercedes wird aus einem Rennen ein Stallregie-Spielchen gemacht. Fahrer, die so was akzeptieren, sind keine Rennfahrer sondern Marionetten der Firmen. Wenn es für diesen Unsinn dazu noch Punkte gibt, dann gute Nacht, Formel 1. Am besten Toto Wolff fährt auch noch selbst. Dann kann er seinen Quatsch selber verzapfen! Einfach gruselig!

Werner Anton Pedack,  
 D-90765 Fürth

Mir ist zwar bewusst, dass es um viel Geld in der Formel 1 geht, es sich um Teamsport handelt und die Fahrer dafür bezahlt werden zu tun, was das Team will. Das macht Teamorder aber nicht besser und nicht sportlicher. In weiser Voraussicht der Dinge, die da kommen, habe ich schon verzichtet, mir das Formel-1-Rennen in Russland anzuschauen. Nun werde ich das auch bis Saisonende durchhalten, da mich ein weiterer Sieg von Mercedes und Hamilton nicht die Bohne interessiert. Das Ergebnis hole ich mir übers Internet bzw. über MSa. Das war's dann für die Zukunft.

Friedrich Gropenglesser,  
 per E-Mail

## Mehr Spannung ohne Flaggen

Zum Ärger mit blauen Flaggen  
 MSa 42/2018

Ich bin voll Ihrer Meinung: Weg mit den blauen Flaggen!!! Sollen doch die sogenannten bes-

## BILD DER WOCHE



30 Jahre Suzuka: Zum Jubiläum waren in Japan viele legendäre Klassiker unterwegs

ten Fahrer der Welt mal zeigen, dass sie Rennintelligenz haben. War ja bei Vettel in den letzten Rennen (siehe zum Beispiel Monza und Hockenheim) nicht unbedingt der Fall. Sollen sie zeigen, dass sie Überrundungen in ihre Renntaktik einfließen lassen können. Und den sogenannten „Backmarkern“ wird nicht immer wieder der Positionskampf durch sinnloses Schwenken der blauen Flagge zerstört. Auch für sie kann gelten, solche Manöver für sich zu nutzen!

Bernd Zipperling,  
 D-57074 Siegen

Mit Ihrem Kommentar zu den blauen Flaggen in der Formel 1 gehe ich konform. Ich bin seit den 60er-Jahren Motorsport-Fan und habe früher viele Rennen live erlebt, dabei überwiegend die Formel 1. Früher gab es keine blauen Flaggen und die Fahrer mussten ohne Geleitschutz überrunden. Die Rennen

waren spannend und die Fahrer (die mit den sogenannten E1..n) konnten ihre Extra-Klasse unter Beweis stellen. Also weg mit den blauen Flaggen! Das Nachtanken wurde ja auch wieder abgeschafft. Übrigens: Euer Blatt ist nach wie vor hervorragend.

Gert Weiber  
 D-56220 Bassenheim

Klasse, keine blauen Flaggen mehr! Dann braucht man sich auch nicht mehr das penetrante „Geheule“ einiger Piloten anhören. Da half ja nur noch Ton aus oder ganz abschalten!

Michael Acker  
 D-29223 Celle

## KONTAKT

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

20. Oktober: VLN 9: 44. DMV Münsterlandpokal  
 9./10. November: Rallye Köln-Ahrweiler  
 30. Nov. – 9. Dez.: Essen Motor Show

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Donnerstag, 11. Oktober

06.00 Entwicklung BMW M8 GTE (Reportage) Motorvision TV

#### Freitag, 12. Oktober

14.05 Mercedes-Motorsporthistorie (Reportage) Motorvision TV

23.55 Porsche Carrera Cup, Saisonrückblick Sport 1+

#### Samstag, 13. Oktober

06.35 Rallycross-WM, Austin (Wh.) Sport 1+

10.10 F3-EM Hockenheim, 1. Rennen **LIVE** N-TV

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

22.00 Rallye-EM Liepaja, 1. & 2. Tag (Zus.) Eurosport 1

#### Sonntag, 14. Oktober

00.05 DTM Hockenheim, 1. Rennen (Zus.) N-TV

03.30 WEC Fuji, Rennen **LIVE** Sport 1+

08.30 WEC Fuji, Schlussphase **LIVE** Eurosport 1

10.10 F3-EM Hockenheim, 3. Rennen **LIVE** N-TV

12.25 Truck-EM, Le Mans (Zus.) Motorvision TV

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

13.30 Rallycross-WM, Buxtehude **LIVE** Sport 1

17.00 Auto Mobil (Automagazin) VOX

17.10 NASCAR Euroserie, Tours (Wh.) Motorvision TV

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

19.30 Porsche GT Magazin Sport 1

22.00 Rallye-EM Liepaja, 3. Tag (Zus.) Eurosport 1

#### Montag, 15. Oktober

00.10 DTM Hockenheim, 2. Rennen (Zus.) N-TV

14.05 BMW-Motorsporthistorie (Reportage) Motorvision TV

17.15 Rallycross-WM, Buxtehude (Wh.) Sport 1+

20.00 NASCAR Cup Series, Talladega (Zus./OV) Motorvision TV

### Motorrad

#### Freitag, 12. Oktober

16.00 Motorrad-WM Buriram, die Rennen (Wh.) Eurosport 1

#### Samstag, 13. Oktober

18.30 SBK-WM San Juan, Qualifying **LIVE** Eurosport 1

21.00 SBK-WM San Juan, 1. Rennen **LIVE** Eurosport 1

22.45 SBK-WM San Juan, 1. Rennen (Aufz.) Servus TV

#### Sonntag, 14. Oktober

19.30 SSP-WM San Juan, Rennen **LIVE** Eurosport 1

21.00 SBK-WM San Juan, 2. Rennen **LIVE** Eurosport 1

22.15 SBK-WM San Juan, 2. Rennen (Aufz.) Servus TV

ab 23.00 BSB Oulton Park, die Rennen (Aufz.) Eurosport 2

#### Dienstag, 16. Oktober

11.30 SBK-WM San Juan, 1. Rennen (Wh.) Eurosport 1

12.00 SSP-WM San Juan, Rennen (Wh.) Eurosport 1

12.30 SBK-WM San Juan, 2. Rennen (Wh.) Eurosport 1

### Internet/Livestream

#### Freitag, 12. Oktober

17.45 12h Spa, Qualifying & Nachttraining **LIVE** 24hseries.com

ca. 21.50 IMSA Road Atlanta, Qualifying **LIVE** imsa.com

#### Samstag, 13. Oktober

09.00 12h Spa, Vorberichte & Rennen **LIVE** 24hseries.com

10.55 DTM Hockenheim, 1. Qualifying **LIVE** www.ran.de

ca. 16.25 F3-EM Hockenheim, 2. Rennen **LIVE** www.fiaf3europe.com

ca. 16.45 IMSA Road Atlanta, Qualifying **LIVE** imsa.com

#### Sonntag, 14. Oktober

11.10 DTM Hockenheim, 2. Qualifying **LIVE** www.ran.de

ca. 15.15 Tourenwagen Classics, Hockenheim **LIVE** www.tourenwagen-classics.de

# Vorschau



DTM Hockenheimring: Wer schnappt sich den Titel beim großen DTM-Finale?



SBK-WM Argentinien: Rennpremiere auf dem neuen „Circuito San Juan Villicum“

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

12.–14.10.	Rallye-EM, Liepaja	LV
13.10.	IMSA-Sportwagen, Road Atlanta/Georgia	USA
13.10.	24h Series, 12h Spa-Francorchamps	B
13./14.10.	Formel-3-EM, Hockenheim	D
13./14.10.	DTM, Hockenheim (+ TWC/GT4)	D
14.10.	Langstrecken-WM, Fuji	J
14.10.	Rallycross-WM, Buxtehude	D
14.10.	NASCAR Cup Series, Talladega/Alabama	USA

### Motorrad

12.–14.10.	Enduro-WM/-DM, Woltersdorf	D
13.10.	Speedway, Dohren	D
13./14.10.	Superbike-/Supersport-WM, San Juan	RA
14.10.	Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Albacete	E
14.10.	Speedway-U21-DM, Landshut	D
14.10.	British Superbikes, Oulton Park	GB

VORDENKEN STATT MITZIEHEN

Osterreich 6,90 €; Schweiz 9,50 sfr; Belgien/Lux 6,90 €; Dänemark 66 DKK; Italien 7,80 €; Spanien 7,80 €

**MC/VE** **auto motor sport**

**MC/VE**

CONNECTED MOBILITY 3/2018 • 5,90 EURO

MÜNCHEN  
Bayerische  
Startup-  
Metropole

# Was Sie jetzt über **E-Autos** wissen müssen

50 SEITEN SERVICE:  
FINANZIEREN,  
VERNETZEN & LADEN

Carsharing:  
**Von der Nische  
zur echten  
Alternative**

Google Maps:  
Müssen wir für  
digitale Karten in  
Zukunft zahlen?

Mensch oder Roboter:  
**Wer fährt  
künftig unser  
Taxi?**

Jetzt  
am Kiosk

Jetzt vorbestellen: [moove-magazin.de](http://moove-magazin.de)

DAS MAGAZIN FÜR NEUE MOBILITÄT  
Smart – vernetzt – visionär