

MOTOR SPORT aktuell

NR. 35 / 15. AUGUST 2018

MotoGP: Lorenzo schlägt Márquez

Zweiter Ducati- Sieg in Folge!



MotoGP: Erste Tests für 2019
**Das Wettrüsten
hat begonnen**

WEC: LMP1-Regeln für 2020
**Warum die Hybrid-
Pläne scheitern**

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



TM in Brands Hatch
**Mercedes dominiert
auch in England**



Mick und David Schumacher
**Doppel-Porträt der
Schumacher-Söhne**



Das PS-Rätsel in der Formel 1
**Große GPS-Analyse
zur F1-Motorleistung**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Analyse: GPS-Daten aus Silverstone **S. 4**
- Formelsport** Interview mit F2-Leader George Russell **S. 8**
- Formelsport** So schlagen sich die Schumacher-Söhne **S. 10**
- Formelsport** Hintergründe und News aus F1 und Co. **S. 12**
- Historie** Der ehemalige Formel-1-Stadtkurs am Montjuïc **S. 14**
- Sportwagen** Analyse und Kommentar zur LMP1-Krise **S. 16**
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenszene **S. 18**
- Rallye-WM** Vorschau auf die Rallye Deutschland **S. 20**
- Rallye** Wie Porsche den Cayman für Rallyes fit gemacht hat **S. 23**
- DTM** Zwei Mercedes-Siege bei Rückkehr nach England **S. 24**
- Tourenwagen** Neues aus DTM, BTCC und NASCAR **S. 27**
- Markenpokale** Update aus Porsche Carrera Cup und Co. **S. 28**

Motorrad:

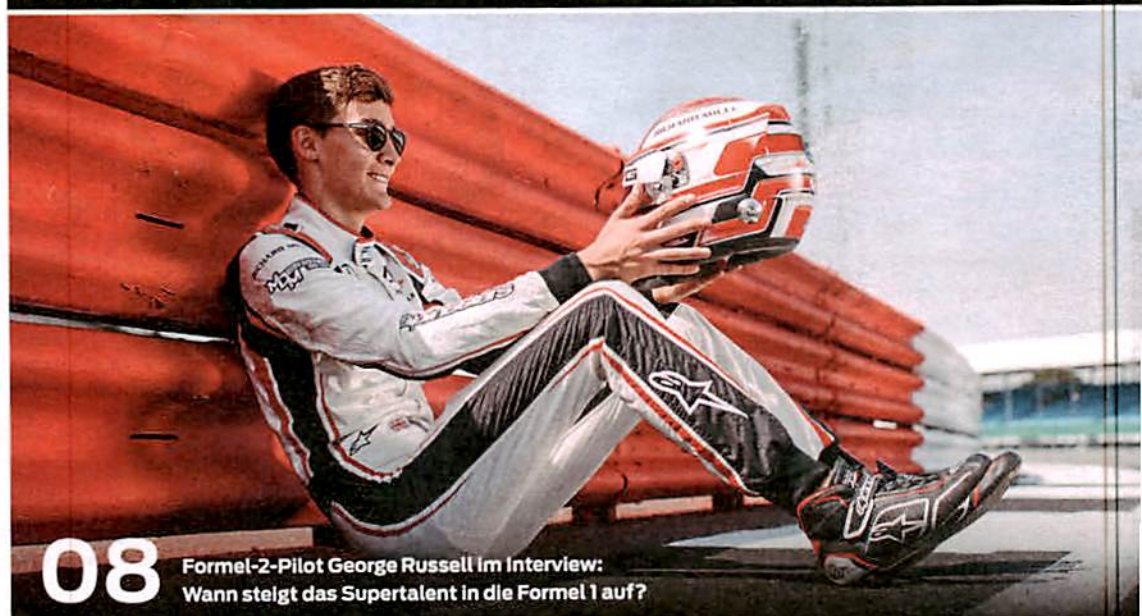
- MotoGP** Lorenzo feiert in Spielberg dritten Saisonsieg **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Österreich **S. 32**
- Motorrad-WM** Bagnaia nach Moto2-Sieg wieder Spitze **S. 34**
- Motorrad-WM** Bezzecchi setzt sich mit Moto3-Sieg ab **S. 36**
- MotoGP** Die Technik-Highlights der Brunn-Testfahrten **S. 38**
- Motorrad** News aus der Welt des Straßensports **S. 40**
- Motocross-WM** Interview mit J. Seewer vorm Heimspiel **S. 41**
- Offroad** Enduro-EM Skövde und US-Motocross Unadilla **S. 42**
- Offroad** Speedway GP in Målilla und aktuelle Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

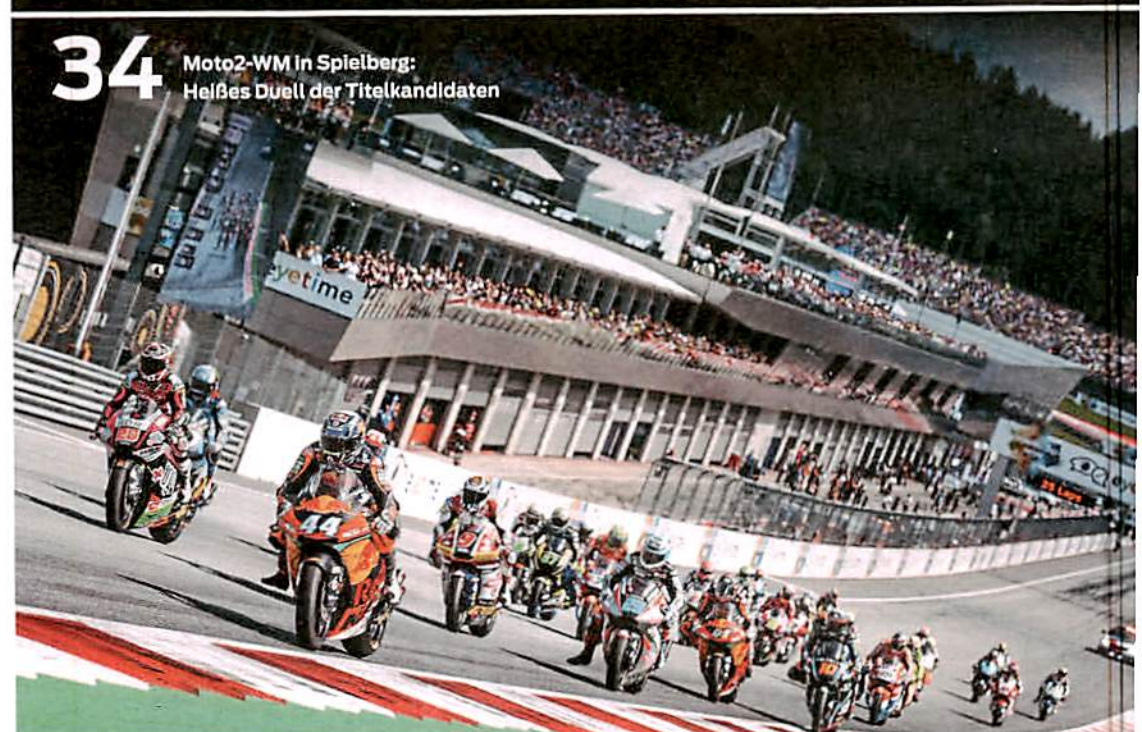
- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



14 Formel-1-Historie – Vergessene Rennstrecken: Wie sieht es heute am Montjuïc in Barcelona aus?



08 Formel-2-Pilot George Russell im Interview: Wann steigt das Supertalent in die Formel 1 auf?



34 Moto2-WM in Spielberg: Heißes Duell der Titelkandidaten

**GPS-ANALYSE**

Red Bull kämpft gegen Mercedes und Ferrari mit stumpfen Waffen. Dank der Analyse exklusiver GPS-Daten können wir Ihnen zeigen, wie schwer der PS-Nachteil des Renault-Motors wirklich wiegt. **Seite 4**

LMP1-KRISE

Die Vorschläge zum nächsten LMP1-Reglement stoßen bei den Herstellern auf wenig Interesse. Nun müssen der A.C.O. und die FIA schnellstens zurückrudern, um eine Debakel zu verhindern. **Seite 16**

HEIMRALLYE

Am kommenden Wochenende rasen die internationalen WRC-Asse wieder über die Feldwege an Saar und Mosel. In unserer Vorschau haben wir die letzten Infos zur großen Asphalt-Sause. **Seite 20**





Leistungsgesellschaft

Die Diskussion wird seit 2014 geführt. Wie sehr profitieren Mercedes und inzwischen auch Ferrari von ihrem Motor? Wie viel büßt Red Bull durch das schwächere Renault-Aggregat wirklich ein? Silverstone gibt uns die Antwort. Wir analysieren anhand von GPS-Daten die Qualifikationsrunden von Lewis Hamilton, Sebastian Vettel und Max Verstappen.

Von: **Andreas Haupt**

Das Qualifying zum GP England war ein Nervenspiel. Lewis Hamilton und Sebastian Vettel stritten um den besten Startplatz. Mit Kimi Räikkönen als Störenfried. Hamilton entschied das Zeitfahren in 1.25.892 Minuten für sich. Vettel schrammte um 44 Tausendstel an der Pole-Position vorbei.

Sowohl Hamilton als auch Vettel blieben in beiden Q3-Runs auf Softreifen unter der 1,26er-Marke. Und wo war Red Bull auf ei-

ner Strecke, die dem Team 2009, 2010 und 2012 Siege eingebracht hatte? Max Verstappen verlor auf den 5891 Metern 0,710 Sekunden und sagte: „Meine Runde war gut. Es gibt nichts auszusetzen. Unser Motor ist zu schwach. Uns fehlen zwischen 70 und 80 PS auf Mercedes und Ferrari.“ Da sprach ein angefressener Pilot.

Red Bulls PS-Defizit

Ganz so viel war es nicht. Aber laut Red Bulls PS-Rechnung betrug der Leistungsunterschied zu Mercedes in der Silverstone-Qualifikation 30 Kilowatt. Das entspricht 40,8 PS. Zu Ferrari sollen es 35 Kilowatt gewesen sein (47,6 PS). Dieser Unterschied hätte auch vor dem Hybridzeitalter geschmerzt. Mit dem Umschwung 2017 auf abtriebsstärkere Autos tut das PS-Defizit noch mehr weh. „In Silverstone zählte früher die Aero“, sagt Daniel Ricciardo. „Heute ist es eine Motorenstrecke.“ Sieben der 18 Kurven werden mit weit mehr als 250 km/h durchfahren. Es gibt im Prinzip nur noch fünf Kurven vom langsameren Schlag: Turn 3, 4, 7, 16 und 17. Würde das gesamte Streckenprofil den letzten 350 Metern gleichen, hätte Red

Bull eine Chance auf die Pole-Position gehabt. In diesem Teil ist Verstappen auf seiner letzten Quali-Runde besser als Hamilton und Vettel.

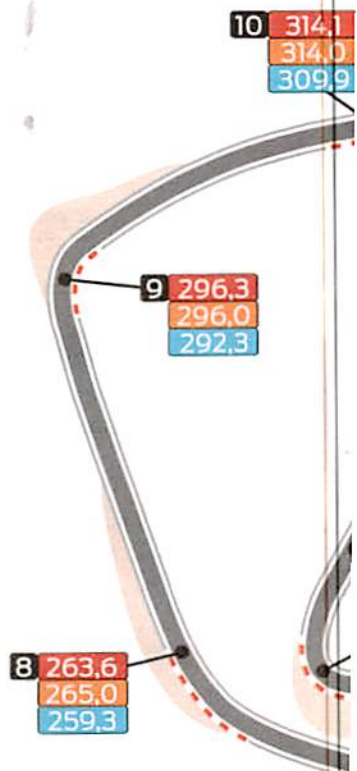
Die uns zugespielten GPS-Daten zeigen für jeden zurückgelegten Meter auf der Strecke die

„MEINE RUNDE WAR GUT. ES GIBT NICHTS AUSZUSETZEN. TROTZDEM SIND WIR WEIT WEG. UNSER MOTOR IST ZU SCHWACH.“

Max Verstappen

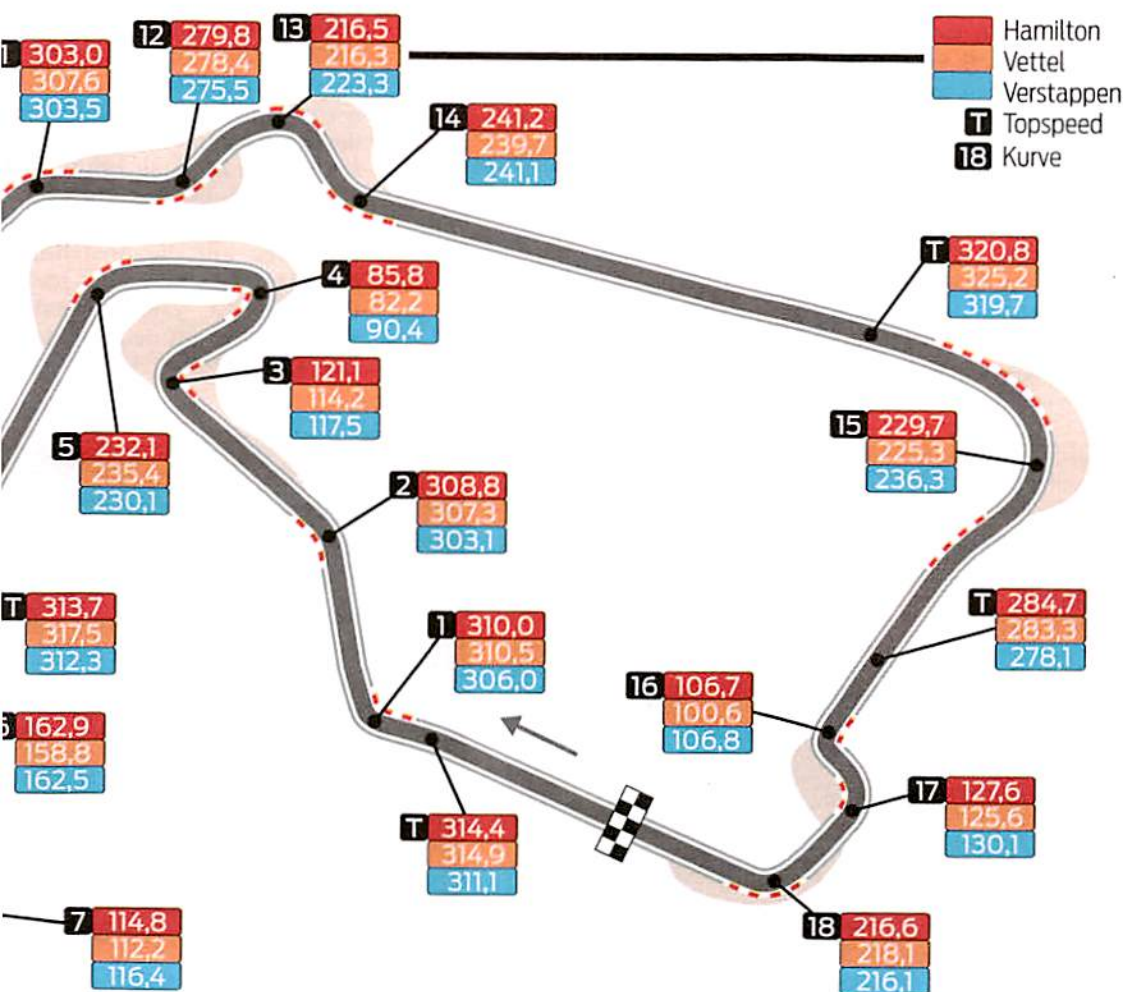
entsprechende Geschwindigkeit und die bis dahin gefahrene Zeit. Die Zahlen stammen von den jeweils letzten Q3-Runs von Hamilton (1.25.892 Min.), Vettel (1.25.988 Min.) und Verstappen (1.26.602 Min.). Sowohl für Hamilton als auch für Verstappen

QUALI SILVERSTONE





Die Experten hatten Red Bull auf dem Zettel. Doch Silverstone hat sich zu einer Power-Strecke entwickelt



ist es die schnellste Runde überhaupt in der Qualifikation. Vettel war in seinem ersten Q3-Schuss ein halbes Zehntel schneller. Das ändert aber nichts am Ergebnis. Die Datensätze geben Aufschluss über Stärken und Schwächen der Autos und zeichnen ihre DNA. Wie schnell sind sie auf der Geraden? Wie gut auf der Bremse, in der Kurve, beim Beschleunigen? Es spielen aber noch andere Faktoren rein, die ein Auto glänzen lassen oder nicht. Die Wahl des Setups: viel Flügel, wenig Flügel? Bodenfreiheit? Anstellwinkel? Und natürlich zählen der Fahrstil und die persönlichen Vorlieben der jeweiligen Fahrer.

Verlust in schnellen Kurven

Verstappen verliert gegenüber Hamilton und Vettel überwiegend in folgenden Streckenbereichen: zwischen Zielstrich und Turn 3. Zwischen T4 und T6. Zwischen T7 und T10. Zwischen T14 und T15 sowie T15 und T16. Das Muster: Hier zählt vor allem Power. Der Abschnitt bis zum Bremspunkt vor Kurve 3 ist ein reines Vollgasstück. Das Streckenprofil weist mit Abbey und Farm zwar zwei Kurven aus, die in der Telemetrie jedoch zu Ge-



Die Hangar Straight ist das Territorium des SF71H. Keiner ist am Ende der Geraden so schnell wie Vettel

raden werden. Die Fahrer stehen mit durchgedrücktem Fuß auf dem Gas und peitschen ihre Autos durch die Kurven, die als DRS-Bereich ausgeschrieben sind. Verstappens Topspeed auf der Zielgeraden beträgt 311,1 km/h. Hamilton ist an seinem schnellsten Punkt 3,3 km/h schneller. Nach 700 zurückgelegten Metern rasen die beiden auf Kurve 3 zu. Jetzt ist die Speed-Differenz auf 6,5 km/h gewachsen. „Das ist der Motorleistung geschuldet. In Highspeed-Kurven verlieren wir noch etwas mehr als auf den Geraden, weil der Luftwiderstand durch das Rollverhalten des Autos und der eingeschlagenen Räder steigt“, sagen die Red-Bull-

Ingenieure. Bis dahin hat Verstappen schon 0,148 Sekunden verloren. Kurve 3 geht ebenso an Hamilton. Am langsamsten Punkt, nach 922 Streckenmetern, ist der Weltmeister 121,1 km/h schnell. Verstappen 117,5 km/h. Die nächste Ecke geht an Red Bull: 90,4 zu 85,8 km/h. Beides kann aber auch mit der Linienwahl zu tun haben.

Vollgas zwischen T7 & T10

Es folgt die Wellington-Gerade als nächste DRS-Zone. Verstappen hält in der Beschleunigungsphase den Geschwindigkeitsvorsprung. Nach 1100 Metern hat sein Red Bull 131,3 km/h drauf, der Mercedes von Hamilton 126,8

„WIR KOMMEN GUT AUS DER KURVE, WERDEN ABER AUFGEFRESSEN, SOBALD DIE TRAKTION IN DEN HINTERGRUND RÜCKT“

Die Red-Bull-Ingenieure

km/h. 100 Meter später steht es 214,6 zu 214,2 km/h. Dann zieht der Mercedes W09 den RB14 weiter ab. Speed-Delta bei Streckenpunkt 1600 Meter: 303,0 zu 295,8 km/h pro Silberpfeil. Allein auf diesen 400 Metern büßt Verstappen eine Zehntelsekunde ein. „Wir kommen gut aus der Kurve, werden aber ab dem Punkt gefressen, ab dem Traktion in den Hintergrund rückt und ausschließlich Leistung zählt“, erklären Red Bulls Ingenieure. Ihre Mercedes- und Ferrari-Pendants verweisen auf die Anstellung des RB14: Wer hinten mit mehr Bodenfreiheit fährt, bezahlt zwangsläufig auf den Geraden. Der Konter folgt: „Force India



In den Kurven gut, auf den Geraden zu langsam: Red Bull litt in Silverstone trotz kleiner Flügelbretter



Guter Motor, gutes Chassis: Hamilton schnappt



SUTTON-IMAGES.COM

fährt auch mit einem großen Anstellwinkel. Trotzdem sind sie schnell auf der Geraden, weil sie einen Mercedes-Motor fahren. Es stimmt, dass ein höherer Anstellwinkel mehr Luftwiderstand produziert. Aber es ist der effektivere Weg, Anpressdruck zu erzeugen. Wir kompensieren es mehr als jeder andere über den Heckflügel. Unseren Berechnungen zufolge führen wir in Silverstone mit einem ähnlichen Luftwiderstand wie Ferrari und mit weniger als Mercedes.“ Da prallen unterschiedliche Ansätze aufeinander.

Das etwa 1400 Meter lange Stück zwischen T7 und T10 inklusive Copse Corner wird mit

Vollgas durchfahren. Da steigt Verstappens Rückstand um weitere drei Zehntel an. Auf der Hangar Straight verlaufen die Graphen ähnlich. Verstappen fährt Kurve 13 deutlich schneller mit 223,3 km/h (Hamilton: 216,5 km/h, Vettel: 216,3 km/h) wird in der Beschleunigungsphase allerdings zügig eingeholt und übertrumpft.

Ferrari mit mehr Leistung

Verstappen ist in fünf von 18 Kurven schneller als Hamilton (T4, T7, T13, T15, T17). In den Kurven 6, 11, 14, 16 und 18 herrscht praktisch Gleichstand. In den Kurven 1, 2, 5, 8, 9, 10, wo Vollast angesagt ist, biegt der Silber-

pfeil das dunkelblaue Auto. Der Ferrari verliert in den langsamen Ecken, gewinnt aber beim Rausbeschleunigen. Beispiel Kurve 4: Da ist Vettel mit 82,2 km/h der langsamste, bis Kurve 5 aber der schnellste des Trios. Die Pole verliert der Heppenheimer schon auf den ersten 1200 Metern bis vor Kurve 5. Da hat ihm Hamilton schon 0,111 Sekunden abgenommen. Am Ende der Wellington-Geraden und auf der Hangar Straight glänzt der SF71H mit den höchsten Geschwindigkeiten. Das unterstützt Red Bulls Theorie der kleineren Flügel gegenüber Mercedes. Vielleicht, weil Ferrari auf der Mercedes-Hausstrecke nicht damit gerech-

net hatte, auf die Pole fahren zu können. Zumal sich Vettel mit einem lädierten Nacken plagte. Stattdessen hatte Ferrari vielleicht dahin gearbeitet, ein besseres Überholpaket für das Rennen zu schnüren. Oder es lag an der Motorleistung. Oder an beidem. Den Mercedes-Ingenieuren fiel auf, dass Ferrari am Ende der Geraden mehr elektrische Leistung abrufen kann. In den schnellen Kurven ist Ferrari bei der Musik. Interessant ist hier besonders, dass Vettel ins Highspeed-Geschlängel von Maggots-Becketts-Chapel mehr Speed hineinnimmt. In Kurve 11 zum Beispiel ist er 4 km/h schneller als Hamilton und Verstappen. ■



SUTTON-IMAGES.COM

Verstappen die Pole-Position beim GP England



WILHELM

Ferrari hat laut Berechnungen von Red Bull den besten Motor. Das deckt sich mit den Mercedes-Aussagen



George Russell führt nach 16 von 24 Rennen die Formel-2-Meisterschaft an. Im Interview spricht der Mercedes-Junior über seine Saison, Vorbilder und die Aussichten auf ein Formel-1-Cockpit 2019.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 2 hat wie die Formel 1 Sommerpause. Erzählen Sie mal: Wie zufrieden sind Sie bislang mit Ihrer Rookie-Saison?

Es ist sicher nicht die perfekte Saison. Wir hatten viele kleine Probleme technischer Art und konnten deshalb nicht aus jedem Rennwochenende das Maximum herausholen. Wir haben in einigen Rennen viele Punkte verloren. Die Rennen, die wir ins Ziel gekommen sind, haben wir aber extrem gut gepunktet. Vier Siege, sieben Podestplätze, drei Poles: Das kann sich doch sehen lassen, denke ich.

Die neue Auto-Generation plagte sich mit absterbenden Motoren und schwierigen Kupplungen.

Es gab diesbezüglich ein paar Upgrades zwischen Silverstone und Ungarn. Jedes Team bekam einen Testtag, um Starts zu üben. Das lief positiv. Deshalb sind wir in Ungarn zu stehenden Starts zurückgekehrt. Meine Starts waren prinzipiell okay in dieser Saison. Manche Fahrer waren glücklich, andere unglücklich über die fliegenden Starts, weil sie keine Probleme hatten. Die Daten zeigten



George Russell

Geburtstag: 15.02.1998
Geburtsort: King's Lynn
Herkunftsland: England

KARRIERE

2006–2013: Kart
2014: BRDC Formel 4 (1.)
2015: Formel 3-EM (6.)
2016: Formel 3-EM (3.)
2017: Mercedes-Junior
2017: GP3 (1.)
2018: Formel 2

Hobbys

Simulator, Squash

„Verdiene die Chance auf ein Formel-1-Cockpit 2019“

dass es nicht nur an den Fahrern lag. Wir konnten einfach keine faire Lösung für alle finden. Deshalb war es die richtige Entscheidung, zwischenzeitlich fliegend zu starten.

Es wurde zu Saisonbeginn viel über Lando Norris gesprochen. Hat das Ihrer Entwicklung geholfen, nicht so sehr im Fokus zu stehen?

Klar gibt es einen großen Hype um ihn. Das hat mich angestachelt. Wenn ich ihn schlage, wertet es meine Leistungen umso mehr auf.

Haben Sie vor Saisonbeginn geglaubt, um den Titel zu fahren?

Es gab keinen Grund zur Annahme, dass wir nicht um die Meisterschaft kämpfen können. Wir hatten mit ART 2017 eine fantastische Saison in der GP3. Aber der Rennstall hatte seine Schwierigkeiten in den letzten beiden Jahren in der GP2 und Formel 2. Aber ich glaubte an die Mannschaft. Für das erste Rennen haben wir uns auf Startplatz 2 qualifiziert und kamen auf Platz 5 an. Ein ordentliches Ergebnis, obwohl wir mit unserer Leistung nicht zufrieden waren. Das stimmte mich zuversichtlich. Das ganze Paket ist seitdem besser geworden. Wir arbeiten sehr gut zusammen. Das hat ART vielleicht in den letzten zwei Jahren in der Formel 2 gefehlt. Es hat ein bisschen gedauert, aber das Team weiß inzwischen, wie ich das Auto gerne habe. In Paul Ricard haben wir gezündet.

War die Doppelnull in Monaco der Tiefpunkt?

In Monte Carlo ging zu viel schief. Ich bin dort noch nie gefahren. Mein Motor ist mir im Training auf der ersten Runde um die Ohren geflogen. Je nachdem, wann dich Probleme ereilen, schmerzen sie dich mehr oder weniger. Das Qualifying wurde von 30 auf 15 Minuten verkürzt. Weil in zwei Gruppen gefahren wurde. Ich konnte mich erst in der Qualifikation auf die Strecke einschleusen. Mit jeder

Runde wurde ich um anderthalb bis zwei Sekunden schneller. Dann kam zwei Minuten vor Schluss die rote Flagge. Ohne diesen Zwischenfall hätte ich mich mindestens unter die besten sechs geschoben.

Wie kam eigentlich die Liebe zum Rennsport?

Mein Bruder ist elf Jahre älter. Er fuhr im Alter von elf bis 21 Kart. Da bin ich immer mitgereist. Kart- und Rennstrecken wurden eine natürliche Umgebung. Er hat mit 21 aufgehört und sich auf die Universität konzentriert. Ich übernahm. Am Anfang hat die Familie mich finanziell unterstützt. Der Erfolg hat Teams aufmerksam auf mich gemacht und uns das Leben erleichtert.

„DER HYPE UM LANDO NORRIS HAT MICH ANGESTACHELT. WENN ICH IHN SCHLAGE, WERTET ES MEINE LEISTUNG AUF.“

George Russell

Gibt es einen Helden?

Es gibt kein alleiniges Idol, sondern viele Fahrer, die mich inspirieren. Ich würde mir gerne ihre großen Stärken einverleiben. Von Lewis Hamilton den unglaublichen Speed. Von Jenson Button dieses Mister-Perfect-Gen. Abseits der Strecke vor der Kamera. Er geht sehr gut mit den Teammitgliedern um. Fernando Alonso macht das Beste aus jeder Situation. Juan Pablo Montoya überholt fantastisch und ist super aggressiv.

Was können Sie beim Mercedes von Lewis Hamilton und Valtteri Bottas lernen?

Allein schon, ihnen bei den technischen Besprechungen zuzuhören, hilft mir als jungem Fahrer ungemein – ihre Kommunikation und die Rückmeldung, die sie dem Team geben, um das Auto zu ver-

bessern. Es ist jetzt aber nicht so, dass ich oft mit Lewis oder Valtteri zusammensitze. Ich nutze vielmehr meine Ohren als meinen Mund. Jeder Fahrer ist anders. Klar kann ich mir manches an ihrem Fahrstil anschauen. Aber was für einen Fahrer funktioniert, klappt bei einem anderen vielleicht nicht. Man kann einem jungen Fahrer also nicht sagen: Mach es so wie Lewis. Weil man damit selbst vielleicht auf die Nase fallen würde. Jeder muss für sich das eigene Paket optimieren.

Sehen wir Sie 2019 in der Formel 1?

Ich sehe eine Chance und verdiene sie. Jeder sieht, was Charles Leclerc anstellt. Er hat erst die GP3 gewonnen, danach dann die Formel 2 und stieg direkt weiter auf. Ich habe die GP3 gewonnen und führe als Rookie in der Formel 2. Ich denke, diese Leistungen sind durchaus vorzeigbar. Ich sehe keinen Grund, warum ich keine Chance haben sollte. Und auch keinen Grund, warum ich nicht wie Leclerc sofort einschlagen sollte.

Was passiert, sollten Sie die Formel 2 gewinnen?

Wenn ich das tue, darf ich laut Regelwerk nicht weiter dort fahren. Es hängt alles davon ab, wo ich in der Meisterschaft lande und wie viele Punkte ich einfahre. Es gab wie gesagt ein paar Probleme in diesem Jahr, für die weder Team noch Fahrer die Schuld tragen. Wenn wir deshalb die Meis-

terschaft verlieren sollten, zum Beispiel um einen Punkt, wissen wir, woran es gelegen hat. Der Motorschaden in Monte Carlo. Das Problem mit dem Gaspedalsensor in Paul Ricard. Manchmal zeigt das Ergebnis nicht die ganze Wahrheit. Wenn die Chance kommt, Formel 1 zu fahren, muss ich sie ergreifen.

Gibt es einen Plan B?

Kommt Zeit, kommt Rat. Im Moment versucht Mercedes, mich 2019 in der Formel 1 unterzubringen. Aber ich muss mich gedulden und abwarten, in welchen Cockpits die anderen Fahrer landen. Keiner weiß, wo Ocon landet. Oder Sainz. Bleibt Alonso? Bleibt Räikkönen? Oder kommt Leclerc stattdessen zu Ferrari? Ich muss erst mal abwarten, bis sich gewisse Steine gesetzt haben. Dann werden sich Möglichkeiten eröffnen bei den Mittelfeldteams. Meine Stärke ist die gute Rennpace. Ich arbeite mich im Rennen nach vorne. Das ist im Formel-1-Mittelfeld eine wichtige Eigenschaft.

Wie schwer ist es für Sie, zu warten?

Nicht so schwer. Ich bin zu 100 Prozent davon überzeugt, dass ich aufsteige, wenn ich die Formel 2 gewinne. Es gibt genügend Fahrer, die sofort in der Formel 1 eingeschlagen sind. Hamilton, Rosberg, Leclerc, Hülkenberg. Wenn man die Formel 2 als Rookie gewinnt, gibt es keine Zweifel, dass man seinen Sitz in der Formel 1 verdient hat. ■



Test für Mercedes: George Russell im W09 bei den Testfahrten in Ungarn

Auf den Spuren ihrer e

Die Söhne von Michael und Ralf Schumacher versuchen, in die Fußstapfen ihrer berühmten Väter zu treten. Wir haben bei Mick und David nachgefragt, wie das Jahr bisher gelaufen ist und was sich die beiden für den Saisonendspurt der FIA Formel 3 Europameisterschaft bzw. der ADAC Formel 4 vorgenommen haben.

Von: **Annette Laqua**

Mick Schumacher bestreitet in diesem Jahr seine zweite Saison in der FIA Formel-3-EM, nachdem er zuvor bereits zwei Jahre in der Formel 4 verbrachte. Bei den offiziellen Pre-Season-Tests der Formel-3-EM konnte er mit zwei Tagesbestzeiten überzeugen und ging mit dementsprechendem großem Selbstvertrauen in die Saison. „Ich habe mich schon im Kreis der Titelfavoriten gesehen, denn bei den Testfahrten habe ich meinen Speed ja unter Beweis gestellt“,

so Mick. Doch als die Saison begann, musste er sich zunächst mit Positionen außerhalb der Podestplätze zufriedengeben. „Beim Saisonauftakt in Pau hatte ich gleich im ersten Qualifying Pech, als meine Aufhängung gebrochen ist“, erklärte er. „Auch im zweiten Qualifying von Zandvoort und im ersten Zeittraining von Spa war das Glück nicht auf meiner Seite; beide Male bin ich im Verkehr festgesteckt oder wurde blockiert.“

Knoten platzt in Spa

An den ersten vier Rennwochenenden sammelte der 19-Jährige zwei Podestplätze – eine Ausbeute, die ihn nicht zufriedenstellte. Doch dann folgte Ende Juli in Spa sein bisher bestes Formel-3-Wochenende, als er zunächst die Pole-Position für Lauf 2 und dann den Sieg im dritten Lauf eroberte. Dabei glänzte der in der Schweiz aufgewachsene Deutsche mit einem tollen Überholmanöver in der Senke Eau Rouge. „Spa scheint ein guter Ort für die Schumacher-Familie zu sein“, erinnerte er nach der Zieldurchfahrt an die Erfolge seines Vaters auf der legendären belgischen Grand-Prix-Strecke.

Schon einen Tag vor seinem Premieren-Triumph analysierte er seinen Fahrstil wie folgt: „Ich kann sowohl bedacht als auch aggressiv fahren, ich passe mich an die jeweilige Situation an.“ Beim Kampf um die Führung in Spa schien der Prema-Pilot vor allem Letzteres bestätigen zu wollen. Er bewies den Instinkt, den er bereits in der Formel 4 immer wieder aufblitzen ließ, als er nahezu jede kleine Chance nutzte, und so das eine oder andere kompromisslose, aber nie kopflose Überholmanöver zeigte.

„Im Unterschied zu meinem Rookie-Jahr in der Formel 3 habe ich eine gewisse Routine entwickelt. Ich weiß nun, was wann und wie zu tun ist und fühle mich insgesamt sicherer. Trotzdem arbeite ich natürlich zusammen mit meinem Team weiter hart daran, mich und mein Auto

zu verbessern. Das ist in einer Rennserie wie der Formel-3-EM aber auch nötig, denn hier geht alles sehr eng zu, und die Konkurrenz ist extrem stark“, gibt sich der Prema-Pilot kämpferisch für die zweite Saisonhälfte, in der er noch häufiger auf der obersten Stufe des Podiums stehen will; „Aktuell bin ich Achter der Fahrerwertung, aber mit einem einzigen richtigen Rennwochenende kann ich vorne dabei sein.“

MICK SCHUMACHER



FIA F3 / THOMAS SUER

Trotz viel Pech in den ersten Rennen gibt Mick Schumacher die Saison noch nicht verloren



FIA F3 / THOMAS SUER

Erfolgreichen Väter

Solche Erfolge bedeuten automatisch, dass das sowieso schon große Interesse an seiner Person noch weiter steigt. Doch auch wenn Mick bereits in seiner vierten Saison im Formelsport unterwegs ist, hat er sich noch immer nicht daran gewöhnt, im Mittelpunkt zu stehen. Deshalb zieht er sich an Rennwochenenden auch lieber zurück und wird eher selten im Fahrerlager gesichtet.

Sein Cousin David ist anders, ihm begegnet man häufiger im Fahrerlager der ADAC Formel 4 und sieht ihn regelmäßig Autogramme schreiben.

„Ich finde es toll und gebe besonders kleinen Kindern gerne Autogramme“, sagt David. Mit Mick steht er in Kontakt, doch laut David unterhalten sich die beiden schnellen Cousins nur über private Dinge. „Was das Thema Rennsport betrifft, habe ich in meinem Team sehr viel Know-how, das reicht vollkommen aus.“

David absolviert aktuell seine Rookie-saison im Formelsport und backt demzufolge im Moment noch kleinere Brötchen als Mick. „Meine Ziele für die restlichen drei Rennen sind, die Rookie-Wertung der ADAC

Formel 4 zu gewinnen und noch einmal auf das Podium klettern zu dürfen.“ Beide Ziele sind durchaus realistisch. In der Wertung der Neueinsteiger ist David vor dem Finalwochenende am Hockenheimring Erster mit einem Vorsprung von 20 Zählern auf seinen ersten Rivalen Niklas Krütten. Und an Podestplätzen hat er auch schon schnuppern dürfen: „Leider fehlte mir in diesen Situationen dann oftmals das nötige Quäntchen Glück.“

Lehrjahr in der Formel 4

David begann seine Automobil-sport-Karriere in der Formel 4 der Vereinigten Arabischen Emirate, die im vergangenen Winter ausgetragen wurde. Dort eroberte er den Vizetitel, obwohl er erst zum zweiten Rennwochenende eingestiegen ist. „Das Level war definitiv niedriger als in Deutschland, aber es war eine tolle Möglichkeit, mich auf die ADAC Formel 4 vorzubereiten“, ist David dankbar für die Chance, die Vater und Teamchef Ralf Schumacher ihm gab. Im Gegensatz zu einigen seiner Kontrahenten absolviert er nun neben der deutschen Formel 4

nicht parallel auch noch die italienische Formel 4. „Man hätte dann zu viele Rennen und könnte sich wegen mangelnder Zeit nicht mehr perfekt auf jedes einzelne vorbereiten“, erklärt Ralf, dessen Team US Racing – CHRS Anfang August mit Lirim Zendeli bereits den vorzeitigen Titelgewinn in der ADAC Formel 4 feiern durfte.

Teamchef Ralf ist aber nicht nur mit Zendelis, sondern auch mit Davids Leistung zufrieden. „Man darf nicht vergessen, dass es für David ein Lernjahr ist. Ich sehe bei ihm viele gute Ansätze. Er ist im Qualifying und im Rennen schnell, hat schon häufig einen guten Rennüberblick bewiesen und schöne Überholmanöver gezeigt. Und je mehr Erfahrung er sammelt, desto besser wird er.“ Dabei hilft auch der eine oder andere Tipp des Vaters, wie der 17-Jährige verrät: „Er kennt den Motorsport in- und auswendig und hatte in verschiedenen Rennserien große Erfolge. Natürlich sagt er mir viele Dinge, die ich noch nicht weiß. Ich freue mich über jeden einzelnen Tipp von ihm, denn seine Hinweise können mich nur zu einem besseren Rennfahrer machen.“ ■



DAVID SCHUMACHER



Vater und Teamchef Ralf Schumacher steht David stets mit Rat und Tat zur Seite

Formel 1

Lauda wieder stabil

Nach seiner erfolgreichen Lungentransplantation befindet sich Niki Lauda auf dem Weg der Besserung. Der dreifache F1-Weltmeister atmet selbstständig und kann schon wieder Familienbesuch empfangen. Die Ärzte sind zufrieden.

Von: **Tobias Grüner**

Gute Nachrichten aus dem Krankenhaus in Wien. Niki Lauda ist auf dem Weg der Besserung. Der 69-jährige Österreicher musste sich Anfang August überraschend einer Lungentransplantation unterziehen. Nach Angabe der Ärzte erwischte er eine besonders schwere Art der Lungenzündung, bei der Blut in das Lungengewebe eingedrungen war. Die Sauerstoff-Versorgung wurde so stark eingeschränkt, dass höchste Lebensgefahr bestand. Lauda hätte ohne die Transplantation nicht lange überlebt.



Nach Information der Ärzte hat Niki Lauda das Schlimmste überstanden

Durch die Medikamentengabe versagte kurzzeitig auch die Niere, die ihm Ehefrau Birgit 2005 gespendet hatte. Die Ärzte konnten die Funktion aber glücklicherweise wieder voll herstellen. Auch die Leber bereitete den Medizinern kurz Sorgen. Doch nach nur einem Tag im künstlichen Koma war der berühmte Patient schon wieder bei vollem Bewusstsein. „Der Verlauf ist sehr erfreu-

lich. Wir sind zufrieden, dass alles stabil ist. Wir liegen genau im Ziel und hoffen, dass es so weitergeht“, erklärte Professor Christian Hengstenberg. Alle Organe funktionieren demnach einwandfrei. Der Körper habe die neue Lunge gut angenommen. Aktuell führen die Ärzte eine spezielle Physiotherapie durch, um die vollständige Genesung sicherzustellen. ■

WILHELM

NACHRICHTEN

GP DEUTSCHLAND 2019

Nach dem Aus von Miami stehen die Organisatoren in Hockenheim noch immer in Verhandlungen mit den Verantwortlichen von Liberty Media. Bis zum Ende der Sommerpause soll der neue Formel-1-Kalender für 2019 fertig sein.

MCLAREN OHNE INDY

McLaren hat die IndyCar-Pläne endgültig auf Eis gelegt. Nachdem ein entsprechendes Projekt bereits geprüft wurde, wollen sich die Verantwortlichen um Firmenchef Zak Brown nun erst einmal auf die sportliche Wende beim F1-Team konzentrieren.

LÄNGERE DRS-ZONE

Die DRS-Zone auf der Kemmel-Graden in Spa wird um 100 Meter verlängert. Laut Rennleiter Charlie Whiting hatten einige Fahrer sogar eine dritte DRS-Zone in der schnellen Blanchimont-Kurve vorgeschlagen. Das wurde allerdings abgelehnt.

Formel 1

Frisches Geld für Force India

Die Angestellten des von der Pleite bedrohten Force-India-Rennstalls können aufatmen. Eine Investorengruppe um den kanadischen Milliardär Lawrence Stroll sichert die Zukunft des Teams.

Von: **Tobias Grüner**

Nachdem Force India kurz vor der Sommerpause unter Gläubigerschutz gestellt wurde, sah es kurz bedrohlich aus für die 405 Mitarbeiter des Formel-1-Rennstalls. Doch dank des Deals mit einer Investorengruppe werden auch beim kommenden Rennen in Spa-Francorchamps 20 Autos am Start stehen. Das frische Geld kommt vom kanadischen Milliardär Lawrence Stroll und einer Reihe be-

freundeter Unternehmer. Sportdirektor Otmar Szafnauer zeigte sich erleichtert, dass die Übernahme mit den Wunschpartnern so schnell über die Bühne ging: „Diese Lösung sichert Force India die Zukunft in der Formel 1. Ich bin sehr erfreut, dass wir von einer Gruppe an Investoren unterstützt werden, die an uns als

Team glaubt und die auch in Zukunft ein maßgebliches Business-Potenzial für Force India in der Formel 1 sieht.“

Die Investoren werden die Geschäfte des Rennstalls mit sofortiger Wirkung übernehmen und damit die ehemaligen Besitzer Vijay Mallya, Subrata Roy und die Mol-Familie ersetzen. Alle Gläu-



Bringt Investor Lawrence Stroll seinen Sohn Lance bei Force India unter?

XPB

biger sollen nun zügig ihr Geld bekommen, damit Force India wieder normal operieren kann.

Schon in den nächsten Wochen soll das Gläubigerschutz-Verfahren eingestellt werden. Das Team geht weiter unter dem alten Namen an den Start. Informationen darüber, ob die Auszahlung der historischen Prämien durch die kurzzeitige Zahlungsunfähigkeit beeinträchtigt ist, machte der Rennstall in der Übernahmeerklärung nicht.

Auch die Auswirkungen auf das Fahrerpersonal sind noch nicht abzusehen. Es ist gut möglich, dass Lawrence Stroll seinen Sohn Lance in der kommenden Saison vom schwächelnden Williams-Team zu Force India bringen wird. Dann müsste entweder Sergio Pérez oder Esteban Ocon gehen. Durch den Wechsel von Daniel Ricciardo zu Renault sind allerdings nicht mehr viele Alternativen frei. ■

MEHR ACTION.

MEHR TEAM.

MEHR ERLEBEN.

EUROPAREISEN

- » **MOTORRAD Hausstrecken** 31.08. – 02.09./07. – 09.09.2018 ab 350 €
- » **Piemont-Ligurien** 17. – 22.09.2018 ab 1090 €
- » **Östliche Pyrenäen Enduro** 24. – 30.09.2018 ab 1190 €
- » **Sardinien** 23. – 30.09.2018 ab 1690 €
- » **Fotoworkshop** 05. – 07.10.2018 ab 495 €
- » **Isle of Man TT** 30.05. – 09.06.2019 ab 2990 €
- » **Schottland** 08. – 22.06.2019 ab 3990 €
- » **Norwegen** 13. – 27.07.2019 ab 3990 €
- » **Südosteuropa** 03. – 18.06./09. – 24.09.2019 ab 2990 €
- » **Ardennen** 04. – 08.09.2019 ab 690 €

FERNREISEN

- » **Marokko** 14. – 28.10.2018 ab 3490 €
- » **Brasiliens Süden** 20.10. – 03.11.2018 ab 3790 €
- » **Madagaskar** 13. – 29.04./10. – 26.09.2019 ab 3450 €
- » **Patagonien** 18.11. – 05.12.2018/13. – 30.01.2019 ab 6990 €
- » **Kapstadt-Windhoek** 02. – 16.12.2018/12. – 26.03.2019 ab 4990 €
- » **Feuerland** 08. – 22.12.2018 ab 6990 €
- » **Nordargentinien** 10.02. – 01.03.2019 ab 7290 €
- » **Bhutan** 16. – 29.03.2019 ab 4990 €
- » **Overland München-Lhasa** 28.07. – 06.09.2019 ab 9960 €

ALPENREISEN

- » **Friaul und Julische Alpen On- / Offroad** 23. – 29.09.2018 ab 850 €
- » **Schmankerltour Südtirol** 09. – 13.09.2018 ab 750 €
- » **Alpenkarussell** 27. – 31.08.2018 ab 650 €
- » **Dolomiten** 28.05. – 01.06.2019 750 €
- » **Drei-Länder-Tour** 11. – 15.6./16. – 20.07./10. – 14.09.2019 ab 750 €

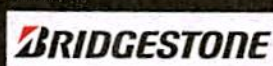
PROGRAMM JETZT GRATIS BESTELLEN: MOTORRAD ACTION TEAM, 70162 STUTTGART

FAX 0711/182-2017 TEL. 0711/182-1977 E-MAIL INFO@ACTIONTEAM.DE » WWW.ACTIONTEAM.DE » ACTION TEAM AUF FACEBOOK

SPONSOREN:



PARTNER:



Circuit de Montjuïc/Barcelona

Ein bisschen Spa in der Stadt

Eine Rennstrecke mitten in einem Park von Barcelona. Montjuïc war einer der schwierigsten Kurse seiner Zeit. Den Berg runter wie in Monte Carlo, den Berg rauf wie in Spa. Nach nur vier Grands Prix nahm die Geschichte einer der spektakulärsten Stadtstrecken ein tragisches Ende.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 gastierte 48 Mal in Spanien. Das erste Mal bereits 1951, im zweiten Jahr ihres Bestehens. Damals noch auf der Rennstrecke von Pedralbes, einem Straßenkurs, der in den 50er-Jahren noch am Stadtrand von Barcelona lag, heute aber längst von der City aufgefressen wurde.

Als der GP-Zirkus 1968 nach Spanien zurückkehrte, wechselten sich Jarama und der Montjuïc Park im Jahresrhythmus ab. Jarama war ein langweiliger Retortenkurs in der Nähe von Madrid. Der Montjuïc Park auf dem Ausichtsberg von Barcelona zählte dagegen zu den spektakulärsten Strecken, die es je im GP-Sport gab. Ein Stadtkurs mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 160 km/h. Die gute Nachricht: Man kann die Strecke heute noch komplett abfahren. Wenn man weiß, wo genau sie langführt. Das Einzige, was an die Motorsportvergangenheit erinnert, ist eine Steinplatte im Bereich der damaligen Boxen. Auf ihr ist die Streckenskizze mit den Kurvennamen hervorgehoben.

Stadion als Falle

Ausgangspunkt für eine Runde auf dem Circuit de Montjuïc, wie der Kurs auf Katalanisch heißt, ist das Olympiastadion, das auf dem Gipfel des Hausbergs von Barcelona thront. Als die Formel 1 noch in Montjuïc fuhr, stand da ein anderes Stadion. Es diente als Fahrerlager und wurde 1975 zur Falle, als man sich überlegte, das Rennen wegen Sicherheitsbedenken zu boykottieren. Der Veranstalter sperrte die Teams einfach ein.

Die Strecke war eine Mischung aus Monte Carlo und Spa. Geht das überhaupt in der Stadt? Es ging. Schon die Zielgerade war der pure Wahnsinn. Sie bog sich nach links und führte über eine

Strecke mit Aussicht: Hinter der Haarnadel folgt der Bergab-Teil mit Barcelona als Kulisse

REINHARD



GP Spanien 1969: Wenig später bricht Graham Hill der Heckflügel

Kuppe, auf der die Autos genauso sprangen wie im Pflanzgarten am Nürburgring. Bei Tempo 270. Gleich dahinter begann die Bremszone für die Haarnadel, die maximal 60 km/h verfrug. Es war der beste Überholpunkt. Im Anschluss schlängelt sich die Straße in Serpentinaen steil den Berg hinunter. Vorbei an Palästen, Steinbalustraden, Theatern, botanischen Gärten. Beim Anbremsen der Curva Rosaleda hat man einen wunderbaren Blick auf die Stadt. Die Fahrer werden die Aussicht damals kaum genossen haben. Die Streckenführung verlangte volle Konzentration. Kaum wurde es etwas flacher, wurden die Kurven auch wieder schneller.

Auf der Gegengeraden war der tiefste Punkt der Strecke erreicht. Die Strecke ist dort bis zu 15 Meter breit, die Plaça Espanya nur noch 500 Meter entfernt. Hinter der kurzen Geraden beginnt der Anstieg mit fünf schnellen Kurven. Auslauf Fehl-anzeige. Die Leitplanken standen direkt an der Strecke. Ohne Reifenstapel, ohne Tecpro. Wer hier voll stehen ließ, brauchte viel Mut und Selbstvertrauen. Kohlefaser als Ritterrüstung gab es noch nicht. Hinter einer Links-rechts-Kombination folgt eine kurze Gerade, die heute von einem Kreisverkehr unterbrochen wird. Der war vor 43 Jahren noch nicht da. Die Aussicht auch dort: atemberaubend schön. Leider existieren von dem schnellen Teil der Strecke kaum Fotos. Das Bergab-Stück bot den Fotografen zu viele gute Perspektiven.

Die größte Herausforderung war die vorletzte Kurve. Ein nicht enden wollender Linksbogen, der bergauf führt und dann nach rechts in die Zielgerade mündet. An dieser Stelle wurden für die Live-Übertragungen der vier Grands Prix in Montjuïc nicht einmal TV-Kameras aufgestellt.

Man sah die Autos erst wieder, als sie wie Projektile durch die Rechtskurve auf die Zielgerade schossen.

Ort der Dramen

Hinter Start und Ziel fanden die beiden großen Dramen des Rennens statt. 1969 knickte Graham Hill auf der Kuppe der Heckflügel ein. Der Lotus donnerte in die Leitplanken. Auf dem Weg zurück an die Boxen entdeckte Hill, dass sich am anderen Lotus von Jochen Rindt das gleiche Problem anbahnte. Er konnte ihn nicht mehr warnen. Rindt wäre um ein Haar über die Leitplanke gesprungen, prallte aber zurück und voll auf das dort stehende Wrack seines Teamkollegen. Dass der Österreicher mit einem Nasenbeinbruch davonkam, grenzte an ein Wunder. Im Krankenstand schrieb Rindt seinen berühmten Brief an Colin Chapman, in dem er seinem Chef mitteilte, dass er das Vertrauen in seine Autos verloren hatte.

1975 kam es zum Eklat. Die Fahrer bemängelten die archaischen Sicherheitsvorkehrungen, insbesondere die lose montierten Leitplanken. Weltmeister Emerson Fittipaldi trat aus Protest nicht zum Rennen an. Der Grand Prix wurde nach einem schweren Unfall von Rolf Stommelen nach nur 29 Runden abgebrochen. Auch an seinem Hill GH1 hatte sich der Heckflügel am schnellsten Punkt der Strecke selbstständig gemacht. Das Auto flog über die Absperrungen. Ein Streckenposten, ein Fotograf und drei Besucher starben in dem Trümmerhagel. Stommelen wurde mit schweren Beinfrakturen und einem Beckenbruch aus dem Wrack geborgen. Jochen Mass feierte einen freudlosen Sieg. Es war das erste Rennen der GP-Geschichte, bei dem es nur halbe Punkte gab. Montjuïc war leider auch Geschichte. ■



Kurz vor dem großen Crash: Stommelen führt vor Pace



Letzte Erinnerung: Eine Steinplatte am Olympiastadion

DIE SIEGER

1969	Jackie Stewart	Matra-Cosworth	149.535 km/h
1971	Jackie Stewart	Tyrrell-Climax	156.428 km/h
1973	Emerson Fittipaldi	Lotus-Cosworth	157.504 km/h
1975	Jochen Mass	McLaren-Cosworth	153.779 km/h

Rekord: 1.23,8 min = 162.844 km/h (Ronnie Peterson, Lotus-Cosworth, 1973)

STRECKENDATEN

Lage:	in Barcelona
Länge:	3,791 km (1933–1986)
Breite:	9,0–15,0 m
Rechtskurven:	5
Linkskurven:	8
Schnellster Teil:	Estadio
Langsamster Teil:	Curva Rosaleda



Reise ins Nirgendwo

Die Sportwagen-WM hat ein Problem, denn gerade scheitern die Regelgeber ACO und FIA spektakulär daran, ein Nachfolge-Reglement für die LMP1-Klasse zu bauen: Kaum ein Hersteller hat Interesse an dem Hybrid-Regelwerk.

Von: **Marcus Schurig**

Das Scheitern von ACO und FIA kommt nicht von ungefähr: Bereits in den letzten Jahren haben der kleine französische Club aus Le Mans und die große französische Weltmotorsportbehörde aus Paris den Langstreckensport mit kreativen Ideen gepiesackt – die allesamt gescheitert sind. Der letzte Coup dieser Art: 2017 verkündete man ein innovatives LMP1-Regelwerk, bei dem die Fahrzeuge nach jedem Boxenstopp einen Kilometer rein elektrisch hätten zurücklegen müssen. Die bahnbrechende

Idee erwies sich als Flop, der einzige ernsthafte Interessent für einen Einstieg, Peugeot, legte die Pläne auf Eis. Peugeot-Sportchef Bruno Famin nannte den Vorschlag eine „Schnapsidee“.

Viel gelernt haben ACO und FIA aus dem krachenden Fehlschlag nicht: In diesem Jahr legten sie ein auf Kostenkontrolle bedachtes Reglement vor, das aber weiterhin an Hybridtechnik und Allradantrieb festhält. Mit einer Systemleistung von 1000 PS aus Hybrid und Verbrennungsmotor soll fast alles beim Alten bleiben – auch die Rundenzeiten.

Vier Hersteller als Ziel

Wieso diese Formel plötzlich nur 30 Millionen Euro pro Jahr kosten soll, das verrät der ACO nicht. Audi und Porsche hatten in der Vergangenheit bis zu 200 Millionen Euro pro Jahr für den Hybridplunder ausgegeben. Fakt ist: Die LMP1-Klasse benötigt neue Hersteller, und zwar schnell. Das neue Regelwerk gilt ab Sommer 2020. Bei der ACO-Presskonferenz im Juni hatten ACO und FIA

die Eckpunkte des Reglements vorgestellt. FIA-Technikchef Gilles Simon wiederholte seine Behauptung, sechs Hersteller hätten konkretes Interesse. WEC-Boss Gérard Neveu sagte: „Das LMP1-Reglement ist gut – ich hoffe auf insgesamt vier Hersteller.“

Noch will in Le Mans niemand von einer Niederlage sprechen, doch die Sachlage ist offensichtlich: In der Tat hatten bei den

Vorberatungen sechs Hersteller ein Fragenpapier ausgefüllt und Rückfragen der Regelgeber beantwortet. Dabei handelte es sich um Toyota, McLaren, Aston Martin, Ferrari, Ford und Porsche.

Dass Porsche sich nicht aktiv an der Regelabfassung in der LMP1 Technical Working Group beteiligen würde, die seit dem 2. Juli fast wöchentlich tagt, war immer klar, denn die Schwaben



Der dominante Toyota-Sieg in Le Mans hat das LMP1-Interesse nicht befeuert

HÄHNE IN ROTWEIN

Bevor wir schreiben, was wir denken, eine Einschränkung: Regelgeber haben es niemals leicht, besonders in Le Mans. Dort spielt neben der Tradition das Element der Innovation aus historischen Gründen eine Rolle. Und wer meint, heute zu wissen, was die Autoindustrie technisch in vier oder zehn Jahren macht, der soll sich uns allen bitte sofort mitteilen! Die Wahrheit ist: Wir wissen nicht, wo der Trend hingeht. E-Mobilität ist ein Aspekt, je nach Prognose ein großer oder ein verdammt schwacher. Wie soll man so ein technisches Reglement schreiben? Ganz einfach: Man lässt all das weg, von dem man nicht weiß, wie wirkungsmächtig es in Zukunft sein wird. Positiver Nebeneffekt: Man halbiert auf einen Schlag die Kosten um die Hälfte. Statt 30 Millionen Euro – das Ziel war eh ein Trugschluss – landet man ohne Hybrid bei 10 bis 15 Millionen Euro. Man landet dann aber auch im Prinzip bei dem, was die IMSA-Serie unter dem Label DPI seit 2017 macht: Zurück zu den Wurzeln, allen teuren Plunder ausladen. Man muss sich eh fragen, was der Hybrid-Hype der gerade abgeoffenen LMP1-Epoche bewirkt hat? Außer geile Rennen, selbstverständlich. Hybrid spielt bis heute im Straßenverkehr kaum eine Rolle. Porsche hat bis heute noch nicht mal ein E-Auto... Das Problem besteht gar nicht so sehr im Weglassen der Hybridtechnik, sondern darin, dass die IMSA das Weglassen erfunden hat – gegen den Willen von ACO und FIA. Die Franzosen würden es als Niederlage betrachten, das DPI-Konzept zu übernehmen. Auch wenn es enttäuschend ist: Das ist der einzige Grund, warum ACO und FIA lieber die WM absaufen lassen würden, anstatt eine richtige Idee zu ihrer Rettung zu übernehmen.



Marcus Schurig
Redakteur

versucht gerade, die britische Marke Aston Martin mittels seiner Österreich-Connection mit Red Bull und der Agentur WWP mit der DTM zu verheiraten.

Offenbar hat Berger den möglichen Deal sehr frühzeitig geleakt, aus Sorge, Aston Martin könne sich doch noch für ein LMP1-Programm entscheiden – denn das pusht die langjährige Sportabteilung von Aston Martin, also die Prodrive-Firma von David Richards. Wer den internen Machtkampf bei Aston Martin gewinnt, sei noch nicht entschieden, versichern Insider.

Dennoch ist heute schon klar, dass die Kostenvorgabe von ACO und FIA für die LMP1-Klasse von circa 30 Millionen Euro eh nicht zu halten ist: Experten rechnen mit 50 Millionen Euro – mindestens. Und damit ist auch klar, dass kleine Hersteller wie Aston Martin oder McLaren eh durch den Rost fallen werden.

Wie lautet der Plan B?

Wenn diese Zustandsbeschreibungen zutreffend sind, befinden sich ACO und FIA bereits jetzt – also knapp vier Monate vor der Beschlussfassung für das LMP1-Regelwerk beim FIA-Welttrat im Dezember – in einer kompletten Sackgasse. Es ist erstens äußerst unwahrscheinlich, dass sich neue und bisher unbekannte Hersteller zu einem LMP1-Engagement entschließen, ohne dass sie aktiv am Abfassungsprozess teilgenommen hätten. Deshalb sind auch keine „Überraschungen“ mehr zu erwarten.

Zweitens haben sich mittlerweile drei Hersteller aus dem Prozess ausgeklinkt, was de facto bedeutet, dass sie nicht mitspielen werden, darunter der wichtigste Einstiegs kandidat Ford. Und drittens stehen von den verbliebenen drei Herstellern bei den beiden britischen Marken Aston Martin und McLaren ziemlich große Fragezeichen.

Folglich haben ACO und FIA mit Toyota nur einen Hersteller – wie jetzt auch. Damit ist das neue Reglement schon vor seiner Fertigstellung gescheitert. Und auch hinter Toyota gibt es Fragezeichen – wenn man sich zum Beispiel nur das globale Sparprogramm „Seven Samurai“ ansieht. Damit muss der Plan A also gestrichen werden. Die Frage lautet: Haben ACO und FIA einen Plan B? Wir befürchten: nein. Es wäre aber schon sehr hilfreich, wenn ACO und FIA jetzt wenigstens mal aufwachen würden. ■

nur noch drei am Verhandlungstisch: Toyota, die dem Regelgeber das Hybridreglement samt Allradantrieb eingeredet haben, sowie Aston Martin und McLaren.

Das schaut prinzipiell nach keinem schlechten Szenario aus, solange man nicht hinter die Gardinen schaut. Denn McLaren ist weder als Autohersteller noch über seine Rennabteilung an den Gesprächen beteiligt, sondern

ACO UND FIA HABEN MIT TOYOTA NUR EINEN HERSTELLER – DAMIT IST DAS NEUE LMP1-REGLEMENT VOR SEINER FERTIGSTELLUNG GESCHEITERT.

über die Tochterfirma McLaren Applied Technologies. Und das hat Gründe: Bei den Briten hat es jüngst kräftig gescheppert, das Management wurde mit einer klaren Prioritätenliste an die kurze Leine genommen. Zuerst muss der darniederliegende F1-Rennstall ausgemistet werden, dann muss das Absatzziel von 5400 Straßenaautos erreicht werden, und drittens muss die gesamte GT-Kundensportabteilung nach einem langwierigen Rechtsstreit mit einem externen Partner integriert und neu aufgestellt werden. Ein McLaren-Manager sagt: „Daher steht die LMP1-Klasse bei uns gefühlt eher auf Platz 15 der Prioritätenliste ...“

Die Fragezeichen hinter Aston Martin sind den deutschen Fans vermutlich noch am besten bekannt: DTM-Boss Gerhard Berger

wollen ja eigentlich Formel E und Formel 1 machen. Das Mittun von Ferrari basierte auf der Idee des mittlerweile verstorbenen Fiat-Chefs Sergio Marchionne: Wenn in der F1 der Kostendeckel kommt, dann machen wir eben zusätzlich LMP1, und zwar mit dem Formel-1-Powertrain – bevor wir Mitarbeiter entlassen. In Le Mans kam es dieses Jahr dann aber zwischen Ferrari und dem ACO zu einem großen Zerwürfnis über die BoP in der GTE-Pro-Klasse – und seither ist auch das Thema LMP1 gestorben.

Mit der IMSA auf Kriegsfuß

Nach allgemeiner Lesart war Ford das Hauptziel von ACO und FIA: Der US-Hersteller ist ein globaler Player – und wäre damit genau der perfekte Gegner für Toyota. Ford hatte jedoch zwei Bedingungen: Erstens muss die neue LMP1-Formel wirklich günstig sein, und zweitens muss sie weltweit gelten, also neben der Sportwagen-WM (WEC) auch in der nordamerikanischen IMSA-Serie.

Den letzten Punkt haben die Franzosen nicht sonderlich ernst genommen, sie stehen mit der IMSA-Serie eher auf Kriegsfuß, weil die 2017 eine „billige“ LMP1-Klasse auf Basis von LMP2-Autos erdacht und etabliert hatte – gegen den Willen der Franzosen. Bei einem Meeting im Juli in Detroit sagte Ford den Franzosen ab: Die neue LMP1-Formel sei zu teuer, außerdem könne man das Auto nicht in Amerika einsetzen.

Es kommt noch schlimmer: Stattdessen baut Ford jetzt ein DPI-Auto und ergänzt dieses konventionelle Motorsportprogramm vermutlich um einen Werks-einsatz in der E-WRX, also in der elektrischen Rallyecross-WM – wenn sie denn kommt.

Statt sechs Hersteller sitzen seit Anfang Juli also überhaupt



SUTTON-IMAGES.COM

Die LMP1-Klasse ist das Aushängeschild der WM und benötigt Anschubhilfe

IMSA-Meisterschaft

Bewegung an der DPI-Front

Nachdem die IMSA-Serie die DPI-Fahrzeuge für 2019 zur Gesamtsiegerklasse aufgewertet hat, kommt Schwung in die Szene: Das JDC-Miller-Team wechselt 2019 in die DPI-Kategorie, Lexus wird wieder als DPI-Kandidat mit Oreca gehandelt – und Ford hat angeblich bereits mit Multimatic angebandelt.

Von: **Marcus Schurig**



Das Interesse an der DPI-Klasse wächst spürbar – auch auf globaler Ebene

Der Boss der IMSA-Serie, Scott Atherton, hatte vor zehn Tagen in Road America bei seiner jährlichen Pressekonferenz noch gewitzelt: „Jetzt sind bei uns mit Blick auf die DPI alle Würfel gefallen – und wenn wir wissen, was der ACO macht, dann werden die Dinge ins Rollen kommen.“ Atherton hatte recht: Die Beförderung der DPI-Klasse zur alleinigen Gesamtsiegerklasse

und das parallele Downgrade der LMP2-Wagen als Pro-Am-Kategorie hat ebenso für Schwung gesorgt wie die Erkenntnis, dass das neue LMP1-Reglement wohl ein Flop ist (siehe Seite 16/17).

Das JDC-Miller-Team, das bisher mit Oreca-LMP2 in der IMSA-Serie fuhr, hat den ersten Schritt gemacht und für 2019 den Einsatz von zwei Cadillac DPi-V.R ange-

kündigt. Team-Mitbesitzer John Church sagte: „Wir hatten immer das sportliche Ziel, um Gesamtsiege zu kämpfen, insofern ist der Schritt logisch.“ Einziger Malus: Die JDC-Miller-Truppe galt als Anwärter für den Einsatz eines DPi-Nissan. Jetzt gibt es nur noch eine Chance für den Verbleib von Nissan, nämlich dass ESM-Teamchef Scott Sharp nach dem Abgang von

Sponsor Tequila Patron einen neuen Partner findet, um wenigstens einen Nissan in der Serie zu halten. LMP2-Konstrukteur Oreca behauptet, neben Acura womöglich einen zweiten Hersteller zu unterstützen. Im März hatten sich die Franzosen eine Absage von Ford eingehandelt, einen Monat später hatte auch die Toyota-Luxussparte Lexus die Gespräche gestoppt – angeblich auf Druck der Konzernzentrale in Tokyo, die eine Doppelung mit den LMP1-Aktivitäten in Le Mans frühzeitig unterbinden wollte.

Paul Gentilozzi, Lexus-GTD-Teamchef, hatte Gerüchte über ein Aufleben der DPI-Gespräche in Road America als Spekulation bezeichnet. Schließlich verdichteten sich Hinweise, dass sich Ford mit der kanadischen Firma Multimatic verbünden wird, um ein DPi-Auto zu bauen. Angeblich soll der Ford-DPI schon Mitte 2019 debütieren. Und Mazda hat immerhin nicht ausgeschlossen, dass ab 2019 eventuell Kundenautos für die DPI-Klasse angeboten werden könnten. ■

VLN Langstreckenmeisterschaft

VLN: Keine Änderung der Gelb-Regel

Nach dem Chaos beim vierten VLN-Lauf bemühten sich die VLN-Verantwortlichen beim DMSB um eine Anpassung der Flaggensignale in Gelbphasen – jedoch ohne Erfolg.

Es ist ein bekanntes Problem, das Michael Bork, Sportleiter der VLN, schon seit 2017 auf der Agenda hat: Die Flaggenregelung in einer Gelbphase, die im Falle eines beteiligten Schleppverbands zu konfuser Pulkbildung führt. Den Höhepunkt dieses Schauspiels beobachtete man bei VLN 4.

Bei einer Sitzung des DMSB-Rennsportausschusses brachte Bork das Thema einer anderen Flaggenregelung erneut auf den Tisch – fand aber keine Mehrheit. Auch ein von der VLN angestreb-

tes Bulletin wurde vom DMSB abgelehnt. „Dieses besagt, dass die einfach Gelb geschwenkte Flagge bei Ausfahrt der Einsatzfahrzeuge verbände aus einer Code-60-Zone die Code-60-Zone neutralisiert und die Geschwindigkeitsbegrenzung aufhebt, damit keine Fahrzeuge weiter im Code 60 verbleiben“, so Bork. Die Begründung des DMSB für die Ablehnung: Eine Änderung während der Saison bringe zu viel Verwirrung, man müsse das E-Learning anpassen und in der RCN würden wieder andere Regeln gelten. „Wir bezweifeln, dass eine Änderung in der Saison nicht möglich ist. Hier geht es schließlich um die Sicherheit der Teilnehmer“, sagt Bork.

Die VLN versucht, sich nun selbst zu behelfen. Für das 6h-Rennen könnte man Schleppverbände erst losfahren lassen, wenn Grün gezeigt wird. ■ BLE

Sportwagen-WM / IMSA-Serie: Teststart für den Corvette-Nachfolger

Teststart für die neue Corvette C8.R GTE

Corvette hat die neue C8.R für die GTE-Klasse erstmals außerhalb gut geschützter Teststrecken ausprobiert. Der Nachfolger der C7.R verfügt wieder über einen V8-Motor – aber mit Biturboaufladung. Außerdem wanderte das V8-Triebwerk jetzt in die Fahrzeugmitte.

Corvette-Sportchef Doug Fehan war schon vor zwei Jahren Feuer und Flamme für den Nachfolger der GTE-Corvette C7.R: „Als sie mir in Detroit die ersten Pläne zeigten, habe ich meinen Vertrag sofort verlängert!“ Denn das, was die Rennabteilung immer gefordert hatte, wird nun Realität: Erstens wandert der Motor in die Fahr-

zeugmitte, was aus Gründen der Gewichtsverteilung und Balance von Vorteil ist. Auch wechselt Corvette vom V8-Sauger nun auf einen Biturbo-V8-Motor. Der exakte Hubraum ist zwar noch nicht bekannt, das neue Motor-konzept wurde aber mittlerweile bestätigt.

Dennoch wächst der Druck auf das GTE-Programm: Bisher bestritt Corvette nur in der amerikanischen IMSA-Serie eine volle Rennsaison – und fuhr dazu einmal im Jahr in Le Mans. Der ACO will, dass Corvette in Zukunft auch in der WEC fährt und droht, dass eine Zulassung beim 24h-Rennen in Le Mans sonst nicht mehr gewährt würde. Dazu kracht es an der Homologationsfront: Obwohl die neue Straßen-Corvette im Januar vorgestellt wird, verwehrt der ACO eine Zulassung für das 24h-Rennen in Le Mans 2019. ■ MCS



Zeitvorteil

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



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (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.

Neuville kennt die
Trüben: Im Vorjahr
ging der Tabellen-
führer leer aus

Der schmale Grat

Die geschundenen Betonpisten auf dem Militärgelände Baumholder trennen nach Ansicht der weltbesten Rallyepiloten die Buben von den Bübchen. Zusammen mit den schmalen Weinbergwegen entlang der Mosel gelten sie als die schwierigsten Asphaltstrecken der WM.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen alles im grünen Bereich. Die verwinkelten Wirtschaftswege in den Weinbergen entlang der Mosel mit ihren so gut wie nie einsehbaren Kurven sind für die meisten Rallyepiloten ein rotes Tuch. Zu eng, zu schnell, zu dreckig. Zudem lauern überall fiese Kanten, Bordsteine oder Mauern. „Es gibt nichts Schwierigeres und kaum etwas Befriedigenderes, als da sauber durchzukommen“, sagt Thierry Neuville, der 2014 hier seinen ersten WM-Sieg feierte. Sébastien Ogier stimmt seinem Titelkontrahenten zu: „Extrem herausfordernd“, so der Weltmeister. „Man findet hier einfach keinen Rhythmus.“ Drei unterschiedliche Rallyewelten an

drei Tagen – der deutsche WM-Lauf gilt als die ultimative Asphalttatz im WM-Kalender. Dementsprechend akribisch haben sich die Teams vorbereitet.

Denn nicht nur der Untergrund ändert sich, sondern auch der Fahrstil und die Dienstwagen der Toppiloten: Gegenüber den Schottereinsätzen kauern die World Rally Cars rund 100 Millimeter tiefer über der Fahrbahn. Die 215 Millimeter breiten Schotterreifen auf 15-Zoll-Felgen werden durch 18-Zoll-Räder mit 235 Millimetern Lauffläche ersetzt. Zudem kommen straffere Asphaltfahrwerke sowie größer dimensionierte Bremscheiben und -zangen zum Einsatz. Dem nicht genug, ändern die Ingenieure mittels eines anderen Mitteldiffe-

renzials die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse – beim Citroën C3 WRC beispielsweise von 48 zu 52 Prozent bei Schottereinsätzen auf satte 28 vorne zu 72 Prozent hinten für reine Asphaltjagden.

Schwierige Prognose

Ein Top-Favorit lässt sich kaum ausmachen, wie vier verschiedene Sieger in den vergangenen fünf Jahren eindrucksvoll belegen. Mit Asphaltspezialist Dani Sordo (Sieger 2013) und Hyundai-Teamkollege Thierry Neuville, (2014) gingen zum Beispiel im Vorjahr gleich zwei der favorisierten Präzisionsarbeiter leer aus. Auch Sébastien Ogier, der die Rallye Deutschland schon dreimal gewinnen konnte (2011, 2015

und 2016), zollte den vor allem bei wechselndem Wetter kniffligen Bedingungen 2017 Tribut und wurde mit 30 Sekunden Rückstand auf seinen siegreichen Teamkollegen Ott Tänak „nur“ Dritter. Dies dürfte dem Weltmeister diesmal nicht genügen. Ogier liegt bei fünf noch ausstehenden WM-Läufen 21 WM-Zähler hinter Tabellenführer Neuville und braucht jedes Pünktchen.

Dreh- und Angelpunkt des deutschen WM-Laufes bleibt das nördliche Saarland, genauer der Servicepark am Bostalsee, dessen zentrale Lage kurze Wege zu allen Streckenteilen ermöglicht. Der Showstart und die folgende ultrakurze Auftaktprüfung gehen ebenso im beschaulichen Sankt Wendel über die Bühne wie die abschließende Siegerehrung.

Der neunte von 13 WM-Läufen führt über eine Gesamtdistanz von 1221,89 Kilometer mit 18 Wertungsprüfungen über insgesamt 325,76 WP-Kilometer. An der Spitze des 64 Teams zählenden WM-Feldes starten zwölf World Rally Cars der neuesten Generation. Noch vor den 19 WRC2-Teilnehmern geht Lokalheld Marijan Griebel im DS 3 WRC auf die Zeitenjagd. Da die Junior-WM in Deutschland nicht antritt, sind nur vier WRC3-Teams am Start. ■



Seit dem Vorjahr wieder erste Anlaufstelle: Der Servicepark am Bostalsee

Geheimfavorit Toyota

Kein Team ist besser in die zweite Saisonhälfte gestartet als Toyota. Folgt nach dem Finnland-Triumf nun der erste Asphalterfolg? Vor allem die Teamkollegen von Vorjahressieger Ott Tänak sind zuversichtlich.

Von: **Reiner Kuhn**

Im Ziel der Rallye Finnland jubelte kein Geringerer als Konzernlenker Akio Toyoda den Erfolg seiner Werksfahrer. Verständlich, mit den Plätzen 1 und 3 hat Toyota in der Marken-WM wieder zu Hyundai und M-Sport Ford aufgeschlossen.

Sollte Speerspitze Ott Tänak in Deutschland seinen Vorjahressieg wiederholen, könnte auch aus dem Duell um die Fahrerkrone



In Finnland obenauf: Toyota-Chef Akio Toyoda und seine Werksfahrer

ne wieder ein Dreikampf werden. „Wir sind immer noch weit weg. Deshalb gibt es keinen Grund, momentan vom Titel zu träumen“, warnt der Este vor überzogenen Erwartungen. „Im Moment blicke ich von Rallye zu Rallye und fokussiere mich voll auf die bevorstehende Aufgabe.“

Doch auch er weiß, der Yaris WRC war nie besser, auch und gerade auf Asphalt.

Bei der Rallye Monte Carlo kämpfte das Toyota-Trio ebenso munter um die Podiumsplätze wie bei der Rallye Frankreich auf Korsika. Tänak wurde jeweils Zweiter, Jari-Matti Latvala bei der

Monte Dritter und Esapekka Lappi holte sich auf der Mittelmeerinsel mit Bestzeit maximale Extrapunkte auf der Power-Stage. Im MSA-Interview schwärmte der Youngster vor wenigen Wochen nicht nur vom gelungenen „Deutschland-Test“: „Wir hatten trockene und auch mal feuchte Pisten und konnten einiges probieren.“ Über den Yaris WRC sagt Lappi: „Wir haben noch mal einiges am Fahrwerk und den Differenzialen gefunden. Zudem hat der neue Motor spürbar mehr Drehmoment und spricht viel besser an. In Deutschland ist das ein echtes Pfund.“ Auch Latvala ist zuversichtlich: „Schnell sein allein genügt hier nicht. Bei dieser Rallye zählt auch das Bauchgefühl und die Erfahrung.“ So gesehen zählt er zu den Top-Favoriten. Latvala startet in diesem Jahr zum 15. Mal beim kniffligen Asphaltritt – kein Werkspilot war öfter hier. ■

NACHRICHTEN

WRC2: ALLE JAGEN JAN KOPECKÝ

In der Zweiten Liga brennt die Luft. Gleich ein halbes Dutzend der insgesamt 19 WRC2-Teams kommt für einen WRC2-Sieg infrage, allen voran Skoda-Werkspilot Jan Kopecký, der damit wieder die WM-Führung übernehmen würde. Gefahr droht dem frischgebackenen Tschechischen Rallye-Meister besonders von Vorjahressieger Eric Camilli, der statt Teemu Suninen die M-Sport-Fahnen im offiziellen Ford Fiesta R5 hochhält, sowie vom Citroën-Trio mit Werkspilot Stéphane Lefebvre, dem französischen Asphaltmeister Yoann Bonato und Simone Tempestini, der den DRM-Auftakt im Saarland gewann. Die vorderen Podiumsplätze peilen zudem Europameister Kajetan Kajetanowicz (Ford), der deutsche Champion Fabian Kreim (Skoda), Skoda-Nachwuchsstar Kalle Rovanperä, Sieger der DRM-Rallye Sachsen, sowie die Hyundai-Asphalta-Asse Pierre-Louis Loubet, Nicolas Chiamin sowie Jose Antonio Suarez an.

GREENSMITH CRASHT

Noch ist unklar, ob der WRC2-Tabellendritte Gus Greensmith in Sankt Wendel starten kann. Am vergangenen Freitag verunfallte der Brite beim Vorbereitungstest vor Ort heftig. Anders als Greensmith selbst, der das Krankenhaus in Trier nach dem obligatorischen Check am nächsten Tag wieder verlassen konnte, musste sein Copilot Craig Parry übers Wochenende bleiben. Am Dienstag (nach Redaktionsschluss) soll die Entscheidung fallen, ob und mit wem Greensmith startet.

ZWANGSPAUSE FÜR FOLB

WM-Junior Terry Folb muss dagegen definitiv passen. Der Elsässer hat sich beim Fitness-training mit dem Mountainbike die Schulter gebrochen. „Nur gut, dass Deutschland nicht zur Junior-WM zählt“, so Folb. Als Favorit in der neun Teams starken R2-Klasse gilt neben WM-Junior Jean-Baptiste Franceschi (Ford Fiesta) das Opel-Werksduo mit Martins Sesks und Tom Kristensson.

ZEITPLAN ADAC RALLYE DEUTSCHLAND 2018

WP	Wertungsprüfung/Ort	WP-Länge	1 Fzg.	Pfeil	Farbe
Donnerstag, 16. August / Thursday, August 16th					
SD	Shakedown Sankt Wendeler Land	5,52 km	08:00	gelb	
	Autodoc-Servicepark		14:45	rot	
1	Super Special Stage Sankt Wendel	2,04 km	19:08		
Freitag, 17. August / Friday, August 17th					
	Start Autodoc-Servicepark		09:00		
2	Stein und Wein 1	19,44 km	10:11	blau	
3	Mittelmosel 1	22,00 km	11:05	gelb	
4	Wadern – Weiskirchen 1	9,27 km	12:53	pink	
	Regrouping, Autodoc-Servicepark		13:43	rot	
	Service, Autodoc-Servicepark		14:13	rot	
5	Stein und Wein 2	19,44 km	15:39	blau	
6	Mittelmosel 2	22,00 km	16:33	gelb	
7	Wadern – Weiskirchen 2	9,27 km	18:21	pink	
	Service, Autodoc-Servicepark		19:21	rot	
Samstag, 18. August / Saturday, August 18th					
	Start, Autodoc-Servicepark		07:50		
8	Arena Panzerplatte 1	9,43 km	08:48	blau	
9	Panzerplatte 1	38,57 km	09:15	blau	
10	Freisen 1	14,78 km	11:03	grün	
11	Römerstraße 1	12,28 km	12:06	pink	
	Regrouping, Autodoc-Servicepark		13:10	rot	
	Service, Autodoc-Servicepark		13:40	rot	
12	SSS Arena Panzerplatte 2	9,43 km	15:08	blau	
13	Panzerplatte 2	38,57 km	15:35	blau	
14	Freisen 2	14,78 km	17:23	grün	
15	Römerstraße 2	12,28 km	18:26	pink	
	Service, Autodoc-Servicepark		19:40	rot	
Sonntag, 19. August / Sunday, August 19th					
	Start Autodoc-Servicepark		06:20		
16	Grafenschaft 1	29,07 km	07:49	grün	
17	Grafenschaft 2	29,07 km	09:42	grün	
	Regrouping, Autodoc-Servicepark		11:12	rot	
18	Bosenberg (Power Stage)	14,97 km	12:18	gelb	
Show	Finish ZK / TC Sankt Wendel		12:38		

Interview mit Marijan Griebel

„So stehen wir viel mehr im Rampenlicht“

Nach gelungener Generalprobe im World Rally Car ist Marijan Griebel zuversichtlich, beim WM-Lauf vor seiner Haustür weit vorne mitzumischen.

Von: **Reiner Kuhn**

Im Peugeot haben Sie den vergangenen DRM-Lauf gewonnen. Doch beim WM-Heimspiel starten Sie statt in der WRC2 im R5 in einem WRC. Wie kam es dazu?

Um ehrlich zu sein, kam das auch für mich etwas überraschend. Vor meiner Haustüre mit einem World Rally Car an den Start zu gehen, ist das Größte. Ich hätte aber nicht gedacht, dass dies für uns finanziell machbar ist.

Sie meinen den WRC-Einsatz verglichen zum Start im R5?

Genau. Um mit der WRC2-Elite mitzuhalten, braucht man ein aktuelles Topauto und reichlich Testkilometer. Das Angebot mit dem älteren, aber leistungsstärkeren WRC war die perfekte Alternative. So stehen wir viel mehr im Rampenlicht. Das Team von PH Sport ist top und kennt den Citroën DS3 WRC in- und auswendig. Nach einem kurzen Test habe ich mich im Auto sofort wohlgefühlt, sodass wir bei der Generalprobe in Luxemburg gleich pushen konnten und uns mit dem Sieg belohnten.

Beim WM-Lauf ist die Konkurrenz aber eine andere. Kein Bammel?

Warum sollte ich? Gegen die Werksfahrer in den modernen



DORRENBACHER

WRC habe ich sicherlich keine Chance. Aber unser Auto ist verdammt schnell. Und wir wollen nicht nur die WRC2-Piloten hinter uns lassen, sondern peilen auch einen Platz in den Top 10 an. Ich werde alles dransetzen, um bei der diesjährigen Rallye Deutschland meine ersten WM-Punkte zu holen.

Sie strotzen nur so vor Selbstbewusstsein. Woher kommt's?

Ich gehe das einfach positiv an, schließlich geht mit diesem WRC-Start ein lang gehegter Traum in

Erfüllung. Ich weiß noch genau, wie ich vor ein paar Jahren an der Strecke stand und Sébastien Loeb hier mit diesem Auto siegte. Nun sitze ich selbst am Steuer. Viel wichtiger ist, dass ich zurzeit viel zum Fahren komme. Mit der Fahrpraxis steigt die Routine, wie meine Siege in Luxemburg und in der DRM bei der Rallye Wartburg zeigten. Jetzt will ich beim WM-Lauf möglichst weit vorne mitmischen und danach hoffentlich auch bei der Rallye Niedersachsen. Denn ebenso wichtig wie der WM-Lauf ist für uns die DRM, wo es noch immer um den Titel geht. ■

Rallye Deutschland

So wenige wie noch nie

Nur zehn Deutsche starten beim heimischen WM-Lauf. Neben Marijan Griebel steht vor allem Fabian Kreim im Mittelpunkt.



Stellt sich der WRC2-Elite: Kreim

Der in der Rallye-EM aktive Albert von Thurn und Taxis (Skoda Fabia R5) agiert wie auch der 19-jährige Roman Schwedt (Peugeot 208 T16) in einem R5-Turboallradler.

Rekordteilnehmer Hermann Gassner bleibt auch 30 Jahre nach seinem ersten Start seiner Marke treu und startet wie Dr. Marius Klein in einem Mitsubishi Evo X. Hermann Gassner junior will im heckgetriebenen Toyota GT86 R3 die 2WD-Wertung aufmischen und trifft dabei auf den Markengefährten Klaus Osterhaus sowie Josef Wecker (Renault Clio R3) und Sebastian Schwinn (Citroën DS3 R3). ■ RK

ADAC Opel Rallye Cup

Menzel im Cup-Adam

Zum sechsten Mal tritt der Opel-Cup im Rahmen der deutschen WM-Runde auf. Als Gaststarter ist diesmal Christian Menzel dabei.

Große Kulisse für den Nachwuchs. Mangels FIA-Homologation des mit sequenziellem Getriebe ausgestatteten Rallye-Adam geht die Meute des Opel-Cups erneut in einem separaten Feld hinter den WM-Akteuren auf die Reise.

Neben Tabellenführer Elias Lundberg (Schweden), zählen Grégoire Munster (Luxemburg), Karl-Martin Volver (Estland), Romain Delhez (Belgien) sowie der

Siedenburger Nico Knacker zum Favoritenkreis.

Mittendrin: Rundstrecken-Ass Christian Menzel, der als Gaststarter das 21 Teams zählende Feld beim fünften Saisonlauf am Freitag komplettiert. „Als Mental-Coach habe ich meinen Spezi Timo Kluck dabei. Wo am meisten gelacht wird, sind also wir“, scherzt der 47-Jährige und stellt klar: „Ich habe sehr viel Respekt vor dem Thema und will vor allem auf der Straße bleiben.“ Verständlich, denn wenn die Cup-Fahrer am Samstag und Sonntag den sechsten von acht Läufen bestreiten, ist der Gaststarter schon wieder in gewohnter Umgebung aktiv und tobt im Ferrari GT3 über die Nordschleife. ■ RK



„Meine Rallye-Erfahrung geht gegen null“: Menzel zeigt sich demütig

Mit schönem Heckschwenk ums Eck: der Cayman GT4 Clubsport



Heckschleuder

Die Rallye Deutschland ist um eine Attraktion reicher: Porsche baut einen Cayman GT4 Clubsport um und wirbt mit dem Hecktriebler als Vorausfahrzeug um potenzielle Kunden für ein neues Sportprogramm.

Von: **Andreas Haupt**

Hundai i20, Ford Fiesta, Citroën C3 und Toyota Yaris müssen bei der Rallye Deutschland zwar keinen neuen Konkurrenten fürchten, aber die allradgetriebenen WRC-Raketen müssen einen Teil der Aufmerksamkeit an einen Hecktriebler abtreten. Der Porsche Cayman GT4 Clubsport, Typ 981c, lässt in Kurven nicht nur den Hintern raushängen, sondern punktet noch bei einem zweiten, emotional aufgeladenen Thema: dem Sound. Porsches Rallyeschleuder befeuert ein frei saugender Boxer mit sechs Zylindern, 3,8 Litern Hubraum und 385 PS.

Der Kunden-Sportwagen, der sich eigentlich auf Rundkursen austobt, wird dem Starterfeld vorausfahren. Der eingesetzte Cayman GT4 Clubsport ist eine Konzeptstudie, die auf die Rallyeklasse für Sportwagen abzielt – kurz R-GT. Für die Prüfungen auf den saarländischen Landstraßen, in den Weinbergen der Mosel-

Region und auf der Panzerplatte hat Porsche den Mittelmotorsportwagen modifiziert.

Aus Ein- wird Zweisitzer

Den Einsitzer verwandelte der Sportwagenbauer schnell in einen Zweisitzer. Schließlich braucht es im Rallyesport einen Beifahrer, der wie der Fahrer von einem Sicherheitskäfig geschützt wird. Zur Sicherheit dienen auch die ausgeschäumten Türen. Sie sind mit jeweils 60 Liter Kunststoffschaum ausgestopft, die bei einem seitlichen Aufprall Energie aufnehmen und so die Insassen besser schützen. Die Entwicklungsmannschaft um Projektleiter Hermann-Josef Steinmetz

verstärkte ebenso Teile des Fahrwerks. Ein durchgehender Unterfahrschutz schützt den Unterboden vor Bodenwellen und Schlaglöchern. Ein Doppelkupppler verwaltet die sechs Gänge. Auf ein sequenzielles Renngetriebe wird (noch) verzichtet. In voller Montur fällt der Rallye-Cayman vor allem durch seine vier Zusatzscheinwerfer und den Lufterlass auf dem Dach auf.

Dem Starterfeld vorausziehen darf der rallyeerfahrene Romain Dumas, der sich in diesem Jahr mit VW bereits den Rekord am Pikes Peak einverleibt hat. Bei der Rallye Deutschland geht es für seinen Arbeitgeber nicht um neue Bestmarken, sondern um neue Erkenntnisse. Dumas teilte

sich im Vorfeld die Testarbeit mit den Werksfahrerkollegen Richard Lietz und Timo Bernhard auf. Die Saarland-Rallye soll Anhaltspunkte unter wettbewerbsähnlichen Bedingungen geben.

Interesse abklopfen

Was noch viel wichtiger ist: Porsche will sich Meinungen zum rallyetauglichen Cayman einholen, das Interesse möglicher Kunden abklopfen und frühzeitig schon mal die Werbetrommel rühren. „Ich kann nur jeden interessierten Fahrer und Teamchef einladen, sich unsere Rallye-Studie im Service-Park aus der Nähe anzuschauen“, sagt Porsches GT-Motorsportchef und Rallyefreund Frank-Steffen Walliser. Unter Berücksichtigung dieser Reaktionen und des Kaufinteresses potenzieller Kunden werden wir dann bis Ende des Jahres entscheiden, ob wir mittelfristig auf Basis eines zukünftigen Porsche-Modells ein Wettbewerbsfahrzeug für den seriennahen Rallyesport entwickeln.“ Als Basis dürfte dann der aktuelle Cayman, Typ 982, herhalten.

Ein erfolgreicher Probelauf könnte auch die FIA freuen. Er würde die R-GT-Klasse womöglich in die richtige Richtung schubsen, die bislang mehr vor sich hindümpelt. In Monte Carlo zum Beispiel waren nur drei Abarth 124 gestartet. ■



Pikes-Peak-Sieger Romain Dumas auf Testfahrt in Baumholder



Wie vom anderen Stern

Gary Paffett (Mercedes) bleibt der Hahn im Korb der DTM. In Brands Hatch konnte er seine Tabellenführung weiter ausbauen. Die Siege gingen an die Markenkollegen Daniel Juncadella und Paul di Resta.

Von: **Michael Bräutigam**

Ganze 64 Rennen dauerte es, bis Juncadella erstmals aufs DTM-Podium klettern durfte. Das war im Juni am Norisring. Jetzt, keine zwei Monate später, ist er in den Kreis der DTM-Laufsieger aufgestiegen. Denn der Katalane, Neffe von gleich zwei früheren F1-Piloten, dominierte praktisch den Samstag auf dem GP-Kurs in Brands Hatch. Erst gab's die zweite Pole, dann einen schlechten Start und das Comeback mit abschließender souveräner Fahrt zum Sieg. „Heute ist ein großer Tag für mich“, freute sich der von sei-

nem Team „Mann aus Titan“ genannte Spanier. Kurz vor den Testfahrten zu Saisonbeginn hatte sich Juncadella bei einem Fahrradunfall das Schlüsselbein gebrochen, was ihn aber nicht von schnellen Runden bei besagten Tests abhielt.

Streckenerfahrung Trumpf

Juncadella gehörte dabei der Minderheit jener Fahrer an, die auf dem „großen“ Kurs von Brands Hatch relativ aktuelle Rennerfahrung vorweisen können. Die DTM gastierte zwar schon mehrfach auf der Berg- und Tal-Bahn südöstlich von London, da aber nur auf der Indy-Variante. Potenziert wurde der Erfahrungsvorsprung durch das Zweitagesformat, das aufgrund der Lärmschutzverordnung vonnöten war. Zwischen dem Start ins erste freie Training am Samstagmorgen sowie dem Erlöschen der Startampel fürs erste Rennen vergingen gerade einmal viereinhalb Stunden. Es war also auch ein Stück weit Lotterie, ob man sofort das Setup trifft.

„IM MITTELSEKTOR MUSST DU EIN RAD LOSE HABEN, DASS DU SCHNELL BIST. DAS IST GANZ BRUTAL.“

Lucas Auer

Auch Augusto Farfus, der seit mehr als zwei Jahren nicht mehr auf dem Podium stand und nach dem Samstagslauf P2 bejubelte, hatte als früherer WTCC-Rennsieger hier Streckenerfahrung vorzuweisen. Der Drittplatzierte Lucas Auer aber fuhr zum ersten Mal auf dem ehemaligen F1-Kurs und war schwer beeindruckt. „Es ist so schwierig, dass du auf der Strecke bleibst und schnell bist. Im zweiten Sektor musst du ein Rad lose haben, dass du da schnell bist. Das ist ganz brutal“, sagte der Österreicher, der nach dem ersten Qualifying vor Adre-

nalín am ganzen Körper zitterte. Vergleichbar sei Brands Hatch mit einem DTM-Auto in etwa mit einem F3-Rennen in Macau.

Am Sonntag stand keiner der Samstags-Podestler mehr auf dem Treppchen. „Ich habe kein Talent mehr“, lachte Juncadella nach einem völlig verpatzten Qualifying (14.). „Ich habe die Pace einfach nicht gefunden.“ Im Rennen wurde es P9.

Einen Platz davor lief Auer ein, der in der Startphase von Audi-Pilot Robin Frijns getroffen wurde und danach Vorletzter war. „Wir haben fast alles auf der Strecke geholt. Es war cool zu zeigen, dass man in Brands Hatch doch überholen kann“, freute sich „Luggi“ nach seiner Aufholjagd.

Für Farfus war das Rennen vorzeitig vorbei. Beim Frijns/Auer-Zwischenfall konnte er den Havaristen nicht mehr ausweichen und beschädigte sich die Front. Erst kämpfte der Mann aus Curitiba tapfer weiter, aber kurz vor Halbzeit war Schluss.

Der Kampf um den Sieg war derjenige, der es wohl auch um



In Brands Hatch ging die Supersaison für Mercedes weiter. Am Sonntag siegte Paul di Resta (Foto)

MERCEDES



Strahlende Gesichter am Samstag (v.l.): Farfus, Sieger Juncadella, Auer



Am Sonntag gerupft: Farfus



Audi war wieder bei der Musik dabei, René Rast hatte sogar einen besseren Speed als der Sonntagsieger

AUDI

den Titel zu werden scheint. Paffett hatte sich die Pole gesichert, bereits die achte Mercedes-Pole in Folge – DTM-Rekord! Im Rennen aber erwischte Di Resta den besseren Start und verwies den Titelrivalen auf Platz 2. Doch der Schotte hatte am Samstag seine erste Nullrunde der Saison eingefahren, so konnte Paffett nach P6 am Samstag und Pole sowie P2 am Sonntag unter dem Strich seine Tabellenführung sogar noch ausbauen.

Di Resta wie 2010?

René Rast fuhr Stück für Stück an das führende Mercedes-Duo heran, konnte jedoch nichts mehr ausrichten. Mit P4 am Samstag und dem Podest am Sonntag war er beide Male bester Audi-Pilot und rettet den Ingolstädtern damit fast ein bisschen die Saison. In Brands Hatch kam nämlich noch Pech dazu. Im Samstags-Quali rutschte kurz vor Schluss Timo Glock (BMW) ins Kiesbett und vereitelte damit die geplanten Schlussattacken der Audianer. Rast war somit der ein-

zige Pilot mit vier Ringen im Kühler, der aus den Top 10 startete.

Trotzdem fuhr Audi wie schon in Zandvoort wieder auf Augenhöhe zumindest mit BMW. Kein Wunder bei den recht ähnlichen Streckenprofilen, doch so ganz genau wusste ja eben doch niemand, was man zu erwarten hat. Mit 28 Punkten konnte Rast sogar die drittmeisten Punkte des Wochenendes sammeln. Nur Juncadella (30) und Paffett (29) schnitten noch besser ab.

Für Paffett könnte die Saison kaum besser laufen. Der Vorsprung vor Di Resta ist um weitere zwei Punkte angewachsen. Und weil Wittmann als bester Nicht-Mercedes-Pilot schon 67 Punkte zurückliegt, können sich die beiden Briten fast schon aufeinander konzentrieren. „Mit ein bisschen Glück kann sich das Blatt schnell wenden“, sagt Di Resta. Er muss es wissen: 2010 wurde er dank eines starken Schlussspurts Meister. Begonnen hatte dieser damals mit einem Sieg in Brands Hatch. Vizemeister wurde übrigens Paffett. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

OGIER-EINSATZ NUN FIX

In Zandvoort (siehe MSa 31) machte das Gerücht die Runde, Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier könnte noch in diesem Jahr einen DTM-Gaststart für Mercedes absolvieren. Im Vorfeld des Brands-Hatch-Events bestätigten die Stuttgarter mit einer Pressemitteilung, dass es genau so kommen wird. Wie vermutet wird der Franzose beim vorletzten Event in Spielberg am Start stehen, auch auf Wunsch seines Sponsors Red Bull. Weitere DTM-Erfahrung sammelte Ogier vergangene Woche bei einem zweitägigen Test in Vallelunga.

PRIVATTEAMS KOMMEN

Bevor ein Ersatz für die scheidenden Mercedes gefunden ist (siehe S. 27), muss sich die DTM anderweitig behelfen. Schon jetzt läuft es auf ein Übergangsjahr 2019 mit nur BMW und Audi hinaus. Dieter Gass,

Motorsportchef der Ingolstädter, würde gerne mindestens 16 Autos im Starterfeld sehen. Dazu müssten also beide Marken je zwei Autos mehr an den Start bringen. Die Lösung sollen Privatteams sein, mit denen auch schon Gespräche laufen. Kundenteams sind auch auf Gerhard Bergers Wunschliste.

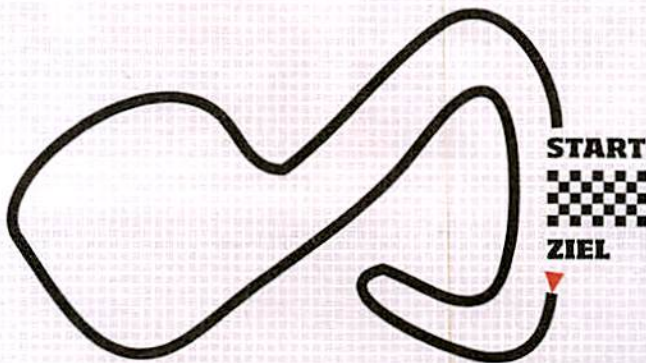
PINK PANTHER ZURÜCK

2017 bestritt Edoardo Mortara seine Mercedes-Premiersaison in einem rosafarbenen Fahrzeugdesign. Der dafür verantwortliche Sponsor ist 2018 nicht mehr an Bord, Mortara fuhr deshalb zunächst im schwarz-rot-goldenen Design als Unterstützung für die deutsche Fußballnationalmannschaft sowie zuletzt in einem schwarz gehaltenen Kleid. Dank eines Energy-Drink-Sponsors ist der „Pink Panther“ nun wieder zurück. Das Rosa fällt aber deutlich dunkler aus als 2017.

DTM 2018 RESULTATE

BRANDS HATCH (GB) 3,908 KM

 STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Brands Hatch (GB): 11. August 2018; 11. von 20 Läufen; 160,228 km über 41 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 22 Grad, heiter bis wolkig/trocken
Pole-Position
 #23 Daniel Juncadella (Mercedes-AMG Motorsport REMUS) 1.18,069 min
Schnellste Runde
 #11 Marco Wittmann (BMW Team RMG) 1.20,195 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	41	57:15,601 min	1.20,213	25+3
2. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	41	+ 7,896 s	1.20,242	18
3. Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	41	+ 10,040 s	1.20,498	15+2
4. René Rast (D)	Audi/Rosberg	41	+ 14,723 s	1.20,280	12+1
5. Philipp Eng (A)	BMW/RMR (RBM)	41	+ 23,546 s	1.20,387	10
6. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	41	+ 23,933 s	1.20,558	8
7. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	41	+ 25,226 s	1.20,508	6
8. Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	41	+ 27,528 s	1.20,864	4
9. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	41	+ 31,639 s	1.20,195	2
10. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	41	+ 33,405 s	1.20,455	1
11. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	41	+ 35,822 s	1.20,650	0
12. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	41	+ 37,423 s	1.20,478	0
13. Timo Glock (D)	BMW/RMR (RMG)	41	+ 41,607 s	1.20,357	0
14. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	41	+ 42,738 s	1.20,734	0
15. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	41	+ 43,476 s	1.21,255	0
16. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	41	+ 46,349 s	1.21,339	0
17. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	41	+ 55,188 s	1.21,427	0
Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	1	+ 40 Rdn.	1.58,713	0

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

QUALIFYING RENNEN 1

1. Daniel Juncadella	1.18,069 min
2. Lucas Auer	1.18,161 min
3. René Rast	1.18,255 min
4. Philipp Eng	1.18,257 min
5. Augusto Farfus	1.18,365 min
6. Gary Paffett	1.18,398 min
7. Timo Glock	1.18,407 min
8. Edoardo Mortara	1.18,422 min
9. Marco Wittmann	1.18,443 min
10. Pascal Wehrlein	1.18,444 min
11. Robin Frijns	1.18,530 min
12. Paul di Resta	1.18,625 min
13. Nico Müller	1.18,644 min
14. Loic Duval	1.18,695 min
15. Mike Rockenfeller	1.18,746 min
16. Joel Eriksson	1.18,755 min
17. Jamie Green	1.18,799 min
18. Bruno Spengler	1.19,385 min

QUALIFYING RENNEN 2

1. Gary Paffett	1.17,948 min
2. Paul di Resta	1.18,021 min
3. Pascal Wehrlein	1.18,034 min
4. René Rast	1.18,052 min
5. Lucas Auer	1.18,135 min
6. Robin Frijns	1.18,140 min
7. Augusto Farfus	1.18,182 min
8. Loic Duval	1.18,205 min
9. Marco Wittmann	1.18,244 min
10. Philipp Eng	1.18,304 min
11. Jamie Green	1.18,315 min
12. Mike Rockenfeller	1.18,330 min
13. Timo Glock	1.18,508 min
14. Daniel Juncadella	1.18,517 min
15. Nico Müller	1.18,607 min
16. Joel Eriksson	1.18,654 min
17. Edoardo Mortara	1.18,670 min
18. Bruno Spengler	1.19,115 min

ERGEBNIS RENNEN 2

Brands Hatch (GB): 12. August 2018; 12. von 20 Läufen; 156,32 km über 40 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 22 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position
 #2 Gary Paffett (Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS) 1.17,948 min
Schnellste Runde
 #2 Paul di Resta (Mercedes-AMG Motorsport REMUS) 1.19,943 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	40	56:23,282 min	1.19,943	25+2
2. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	40	+ 1,019 s	1.19,979	18+3
3. René Rast (D)	Audi/Rosberg	40	+ 1,376 s	1.20,072	15
4. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	40	+ 11,484 s	1.20,237	12+1
5. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	40	+ 14,312 s	1.20,249	10
6. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	40	+ 14,841 s	1.20,545	8
7. Philipp Eng (A)	BMW/RMR (RBM)	40	+ 17,239 s	1.20,065	6
8. Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	40	+ 17,972 s	1.20,306	4
9. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	40	+ 18,505 s	1.20,223	2
10. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	40	+ 20,798 s	1.20,768	1
11. Timo Glock (D)	BMW/RMR (RMG)	40	+ 21,764 s	1.20,492	0
12. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	40	+ 22,007 s	1.20,085	0
13. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	40	+ 23,197 s	1.20,498	0
14. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	40	+ 31,998 s	1.20,971	0
15. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	40	+ 33,359 s	1.20,052	0
16. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	38	+ 2 Rdn.	1.20,132	0
17. Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	37	+ 3 Rdn.	1.20,453	0
Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	18	+ 22 Rdn.	1.22,319	0

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



Das wahrscheinliche Titelduell: Gary Paffett (L.) gegen Paul di Resta

STAND FAHRER

1. Paffett	177 Punkte
2. Di Resta	148
3. Wittmann	110
4. Auer	110
5. Mortara	101
6. Glock	101
7. Wehrlein	84
8. Eng	83
9. Rast	77
10. Juncadella	57
11. Rockenfeller	43
12. Spengler	43
13. Farfus	40
14. Müller	30
15. Eriksson	27

STAND HERSTELLER

1. Mercedes	677 Punkte
2. BMW	404
3. Audi	203

STAND TEAMS

1. Mercedes-AMG Petronas	261 Punkte
2. Mercedes-AMG Silberpfeil	211
3. Mercedes-AMG Remus	205
4. BMW Team RMR	184
5. BMW Team RMG	150
6. Audi Sport Team Rosberg	88
7. BMW Team RBM	70
8. Audi Sport Team Phoenix	60
9. Audi Sport Team Abt Sp.	55

Wann kommt Aston?

Zuletzt wurde immer wieder ein Einstieg von Aston Martin in die DTM thematisiert – auch in MSa. Doch noch ist das letzte Wort nicht gesprochen.

Von: **Michael Bräutigam**

DTM-Chef Gerhard Berger bringt es im Rahmen des Rennwochenendes in Brands Hatch auf den Punkt: „Aston Martin wäre natürlich eine hervorragende Marke, das wäre für die DTM ein sehr guter Mehrwert. Aber man soll nicht über ungelegte Eier sprechen.“

Dass tatsächlich noch nicht alles in so trockenen Tüchern ist wie teilweise berichtet, zeigt die Meldepflicht, die die HWA AG als börsennotiertes Unternehmen gegenüber den Aktionären hat. Alles, was das Tagesgeschäft der logischen Technikpartner des Projekts beeinflusst, muss öffent-

WILHELM

Würde Aston Martin gerne bald begrüßen: ITR-Chef Gerhard Berger

lich gemacht werden. So war es nach dem Beschluss, dass Mercedes Ende 2018 aus der DTM aussteigt, und so war es, als man das Joint Venture mit der AF Racing AG verkündete, welche mit ihrem Motorsport-Arm R-Motorsport u. a. erfolgreich einen Aston Martin in der Blancpain GT Series einsetzt und die treibende Kraft hinter dem Projekt wäre. R-Motorsport-Teamchef Dr. Florian Kamelger sagt: „Dass wir uns

mit dem Thema DTM beschäftigen, ist kein Geheimnis. Es wäre aber heute absolut verfrüht, davon auszugehen, dass es zu einem Engagement von Aston Martin in der DTM kommen wird. Zuvor sind noch etliche offene Fragen zu klären, erst mit dieser Basis werden wir gemeinsam mit den Markenverantwortlichen die Möglichkeiten eines solchen Engagements bewerten und erst anschließend entscheiden.“ ■

NACHRICHTEN

BTCC: TURKINGTON VORN

Colin Turkington (BMW) hat in Rockingham die Tabellenführung übernommen. Dabei profitierte er vom Pech des Tabellenführers Tom Ingram (Toyota), der in der letzten Runde des ersten Laufs ausrollte. Turkington reichten die Plätze 7, 5 und 2, um nun mit vier Punkten Vorsprung vor Ingram (DNF/3./5.) zu führen. Die Siege gingen an Adam Morgan (Mercedes), Ashley Sutton (Subaru) und Chris Smiley (Honda). Smiley ist deutschen Rennfans noch aus seiner Zeit im VW Scirocco Cup ein Begriff. Es war nicht nur Smileys erster BTCC-Sieg, er war damit auch bereits der zwölfte(!) verschiedene Laufsieger der aktuellen Saison. Für die BTCC war es übrigens der letzte Auftritt in Rockingham. Die ehemalige CART-Strecke wird derzeit verkauft und danach höchstwahrscheinlich geschlossen.

NASCAR

Harvick wieder nicht zu stoppen

Kevin Harvick (Ford) konnte sich beim zweiten Michigan-Rennen des Jahres seinen bereits siebten Saisonsieg sichern. Derweil beginnt der Kampf um die letzten Playoff-Plätze.

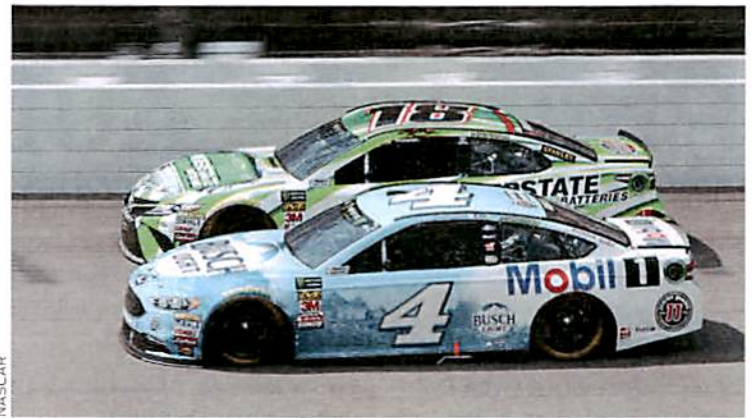
Von: **Michael Bräutigam**

Beim Frühjahrsrennen in Michigan verpasste Harvick den Sieg denkbar knapp, damals rettete ein Regenabbruch Leader und Teamkollege Clint Bowyer vor dem vehement nachdrückenden Harvick.

Diesmal war das Wetter stabiler, und Harvick konnte seinen Speed umsetzen: Sieg in Stage 1, Sieg in Stage 2, Sieg nachdem er 108 der 200 Runden angeführt hatte. Es war der siebte Saisonerfolg, womit er in dieser Statistik wieder an Kyle Busch vorbeizieht. Der ist dafür aber kurz davor, die 1000-Punkte-Schallmauer zu durchbrechen.

Da Harvick und Busch 13 der bisherigen 23 Rennen gewonnen haben, gibt es bislang nur acht verschiedene Saisonsieger. Dadurch haben viele konstante Punktesammler in diesem Jahr die Chance auf den Playoff-Einzug. Bei noch drei Rennen in der Regular Season müssen derzeit die noch sieglosen Aric Almirola (Ford) und noch mehr Jimmie Johnson sowie Alex Bowman (beide Chevrolet) aufpassen, dass sie nicht noch von den aktuellen Playoff-Plätzen 14 bis 16 verdrängt werden, indem es z. B. ein Hinterbänkler zu einem unerwarteten Sieg schafft.

Unglaublich, aber wahr: Daytona-500-Sieger Austin Dillon (Chevrolet) ist nur noch auf Tabellenrang 20 gelistet und so zu einem von besagten Hinterbänkler geworden. Durch seinen Sieg ist er aber fix in den Playoffs dabei. In Michigan gab es vom Childress-Piloten mal wieder ein Lebenszeichen. Als bester Vertreter seiner Marke landete er auf dem vierten Platz. ■



Kopf an Kopf: Harvick (#4) führt nach Siegen, Busch (#18) nach Punkten

NASCAR CUP SERIES

Brooklyn/Michigan (USA)

23. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Kurt Busch (USA)	Ford
7.	Aric Almirola (USA)	Ford
8.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
9.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
10.	Joey Logano (USA)	Ford

Gesamtwertung

nach 23 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	986 Punkte
2.	Harvick (Ford)	924
3.	Truex Jr. (Toyota)	842
4.	Kurt Busch (Ford)	750
5.	Bowyer (Ford)	732
6.	Logano (Ford)	723
7.	Keselowski (Ford)	709
8.	Blaney (Ford)	687
9.	Hamlin (Toyota)	684
10.	Larson (Chevrolet)	681

Porsche Supercup

Bayerisch-britisches Duell

Aktuell befindet sich der Porsche Supercup in der langen Sommerpause. Davor gab es aber für Auftaktsieger Michael Ammermüller Höhen und Tiefen. Mit Nick Yelloly hat er einen schnellen Widersacher im Nacken.

Von: **Michael Bräutigam**

Michael Ammermüller (Lechner Racing) und Nick Yelloly (Fach Auto Tech) vereint, dass beide schon Erfahrungen als F1-Testfahrer haben. Der Bayer war es seinerzeit bei Red Bull, der Brite dreht noch immer bei Force India am Simulator-Lenkrad. Im Porsche Supercup, der bekanntlich im Rahmen der Formel 1 startet, liefern sich die beiden Front-runner ein Kopf-an-Kopf-Duell.

Bei der zweiten Saisonstation in Monaco holte sich Yelloly seinen ersten Supercup-Sieg, knapp gefolgt von Ammermüller. „Monaco ist für mich der Höhepunkt der Saison, daher freue ich mich

riesig“, so der Fach-Pilot. Beim dritten Saisonrennen in Spielberg trat Lokalmatador Thomas Preining (Lechner Racing) in Aktion. Der Österreicher stellte sein Auto beim Auftakt nach einer Durchfahrtsstrafe vorzeitig ab. In Monaco steckte er im Qualifying ständig im Verkehr, von Startplatz 16 waren dann nicht mehr als zwei Punkte drin. Am Red Bull Ring platzte der Knoten endlich. „Das Wochenende mit einem Heimspiel zu beenden, ist einfach fantastisch“, so der Porsche-Junior.

Drei Punkte Abstand

Viertes Rennen, vierter Sieger – in Silverstone ließ sich mit dem Franzosen Florian Latorre ein weiterer neuer Fahrer in die Supercup-Siegerliste eintragen, während die Schere in Sachen Gesamtwertung wieder in Richtung Ammermüller (P2) gegenüber Yelloly (P5) aufging.

Dann begann die erneute Aufholjagd des Briten. Ausgerechnet bei Ammermüllers Heimspiel in Hockenheim fuhr Yelloly zum Sieg, während sein Titelrivale noch hinter Mattia Drudi (Dinamic) auf P3 landete. Neuer

Abstand: fünf Punkte. Gar nur noch deren drei stehen nach dem Rennen am Hungaroring zu Buche, wobei beide kein perfektes Wochenende erlebten. Während Preining seinen zweiten Saisonsieg feierte und sich auf Tabellenrang 3 nun umso mehr über den verkorksten Saisonstart ärgern dürfte, landeten Yelloly und Ammermüller – übrigens herzlich miteinander kämpfend – auf den Plätzen 5 und 6.

Wenn der Porsche Supercup am letzten August-Wochenende in Spa langsam auf die Zielgerade der Saison einbiegt, darf man sich auf die Fortsetzung des spannenden Duells an der Spitze freuen. Hinter Ammermüller (91 Punkte) und Yelloly (88) wartet Preining (65) auf weitere Ausreiter der Leader – ebenso die mit ihm punktgleichen Julien Andlauer (Almeras) und Dylan Pereira (Lechner). ■



Yelloly vor Ammermüller – in der Tabelle sieht es (noch) andersherum aus

Porsche Carrera Cup Deutschland

Preinings Aufholjagd

Beim Auftakt in Oschersleben lief es für Thomas Preining nicht optimal. Doch seitdem gibt es für den Österreicher (fast) kein Halten mehr.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein durchwachenes Qualifying in der Magdeburger Börde sorgte dafür, dass der Porsche-Junior gleich mal wichtigen Boden auf Titelfavorit und Lechner-Teamkollege Michael Ammermüller verlor. Doch wie im Supercup platzte für Preining beim Heimspiel auf dem Red Bull Ring der Knoten: Doppel-Pole und zwei Laufsiege.

Nach der Sommerpause ging es auf dem Sprintkurs des Nürburgrings nahtlos so weiter. Nachdem Preining sich für beide Rennen den besten Startplatz hatte sichern können, war er auch in den entsprechenden Rennläufen nicht vom Spitzenplatz zu verdrängen. Im Rahmen des ADAC GT Masters wurde es auf der 3,6 km kurzen Strecke übrigens richtig eng: Weil man in einem Feld gemeinsam mit dem skandinavischen Porsche Carrera Cup fuhr, lieferten sich gleich 44 Cup-Elfer enge Positionskämpfe.

Schon fünf Laufsiege

So kam es auch dazu, dass die Spitzengruppe sogar Überraschungsverkehr zu meistern hatte. Noch-Tabellenführer Ammer-



Siegt und siegt und siegt: Preining

müller musste nach einer Strafversetzung im Qualifying eine Aufholjagd starten, die ihn bis auf Platz 4 brachte. Der einst große Vorsprung schrumpfte nach P2 am Sonntag weiter.

Nur neun Punkte getrennt ging es vergangenes Wochenende erneut zum Nürburgring, diesmal auf die GP-Variante ohne Mercedes-Arena. Wieder sicherte sich Preining beide Poles, im ersten Rennen aber zog Jaap van Lagen (Förch Racing) am Start vorbei und gewann vor Preining und Ammermüller, die sich um den zweiten Platz ein hartes teaminternes Duell geliefert hatten.

Am Sonntag ging es problemloser ab. Preining und Ammermüller führen an der Spitze ungefährdet dem Feld davon. Weil Preining den fünften Sieg in den letzten sechs Rennen geholt hat, zieht er nach Punkten mit Ammermüller gleich. Dank der höheren Anzahl Siege macht ihn das erstmals zum Gesamtleader. ■

Titelverteidiger auf Kurs

Tomáš Pekar ist auf dem besten Weg, seinen Titel zu verteidigen. Und das, obwohl der Renault Clio Cup Central Europe 2018 ein ganz starker Jahrgang ist.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach dem Auftakt-Doppelsieg von Karol Urbaniak in Oschersleben schlug beim zweiten Rennwochenende am Red Bull Ring die Stunde von Pekar. Der Tscheche sicherte sich die Pole-Position und fuhr im ersten Lauf einen für Clio-Cup-Verhältnisse ungefährdeten Start-Ziel-Sieg ein. Dahinter landete Sebastiaan Bleekemolen, der sich vom vierten Startplatz nach vorn gekämpft hatte, vor dem Schweizer Roland Schmid.

Tags darauf machte einsetzender Regen in der Startphase das Rennen zu einer Rutschpartie, was für einige Ausrutscher sorgte. Nach 20-minütiger Rot-Unterbrechung ging es dann munter weiter, wobei es die beiden um die Führung kämpfenden Urbaniak und Bleekemolen

übertrieben: Nach einer Kollision waren beide raus, Pekar erbe die Führung und angesichts der Doppel-Nullnummer seiner beiden Rivalen auch die Tabellenspitze.

Pekar gegen Bleekemolen

Als Leader ging es für den letztjährigen Meister also auch zum Nürburgring, wo es ebenso hoch herging. Im ersten Lauf gab es ein sehenswertes Duell mit Bleekemolen, das nach einem eigen-

verschuldeten Dreher Bleekemolens zugunsten des Tschechen ausging. Für Bleekemolen ging es bis auf Platz 7 zurück.

Die Revanche gab es im zweiten Lauf: Bleekemolen ging vom dritten Startplatz schnell in Führung und wurde im Rennverlauf heftig von Pekar attackiert. Diesmal aber hielt der Niederländer dem Druck stand und fuhr seinen ersten Saisonsieg nach Hause. Bemerkenswert war am Nürburg-

ring auch die Rückkehr von Melvin de Groot. Der hatte sich bei einem Crash beim Auftakt den vierten Lendenwirbel gebrochen. Beim Comeback fuhr er zweimal auf Platz 3 und wurde jeweils bester Gentleman. Trotz der Zwangspause führt er damit die Gentlemen-Gesamtwertung an. Bester Junior im Feld ist nach sechs Läufen Kevin Hilgenhövel. Leader Pekar hat 150 Zähler, 34 mehr als Bleekemolen auf P2. ■



Mit Doppelsieg in Spielberg Tabellenführung übernommen: Tomáš Pekar führt das über 30 Autos starke Feld an

Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup

Heidorn mit fast perfekter Punktzahl

Kris Heidorn liegt klar auf Titelkurs im 2018 lancierten Markenpokal. Holt er die Meisterschaft, wäre es der zweite Markenpokal-Titel seiner Karriere.

Der Wunstorfer scheint dabei ein echter Experte für Premiertitel zu sein. Schon 2010, im damals ersten Jahr des VW Scirocco R-Cup, sicherte er sich die Meisterschaft. Damals mit nur einem Saisonsieg, dafür aber mit viel Konstanz. In diesem Jahr sieht es da dominanter aus. In Brands Hatch fanden vergangene Woche die Läufe sieben und acht der Saison statt, für Heidorn gab es die Siege Nummer sechs und sieben.

Die perfekte Ausbeute machte Bartosz Paziewski zunichte, der im ersten Lauf am Lausitzring siegen konnte. Weil die Konkurrenz sich bisweilen munter durchmischt und auch mal mit Reifenschäden zu kämpfen hat, liegt Heidorn bereits 21,5 Punkte in Front – vor der schnellen Ungarin Vivien Keszthelyi. ■ MBR



Auf Kurs Richtung Titel: Heidorn

Ferrari Challenge

Nielsen setzt sich an der Spitze weiter ab

Nicklas Nielsen ist der Mann der Stunde in der Ferrari Challenge. Nach einem Doppelsieg in Brunn liegt er auf Titelkurs.

Der einzige Pilot, der dem Dänen noch in die Suppe spucken kann, ist Ex-Champion Björn Grossmann. Nach fünf Events hat Nielsen sieben Rennen gewonnen, der Deutsche deren zwei, während Florian Merckx beim Heim-Gastspiel in Spa einen Lauf gewinnen konnte. Vor den letzten beiden Events in Barcelona sowie dem Weltfinale in Monza führt Nielsen die „Trofeo Pirelli“ mit 200 Punkten an, Grossmann ließ sich bislang deren 162 gutschreiben.

In der Amateurwertung führt Chris Froggatt vor der Liechtensteinerin Fabienne Wohlwend. Die „Coppa Shell“ wird angeführt vom Kanadier Eric Cheung, dahinter liegen aber mit dem Schweizer Christophe Hurni sowie dem früheren Tabellenführer Erich Prinoth noch zwei Piloten in Schlagdistanz. ■ MBR



Verfolgerrolle: Björn Grossmann



Auf Biegen und Brechen

Es war wieder der Kampf Marc Márquez gegen die Ducati. Doch dabei setzte sich zum Schluss Jorge Lorenzo durch und gewann seinen dritten Grand Prix in diesem Jahr.

Von: Imre Paulovits

Er musste es einfach versuchen. Marc Márquez drückte sich in seiner unachahmlichen Art mit schlingendem Motorrad in Turn 3 innen an Jorge Lorenzo vorbei und versuchte, ihm den Weg abzuschneiden – doch der war darauf vorbereitet. „Ich wusste, dass er dort kommen wird“, schmunzelte Lorenzo. „Wie in den Runden zuvor. Ich habe ihm extra die Türe offen gelassen und einen weiteren Bogen gefahren, da blockierte er mir nicht die Spur, und ich konnte ihn wieder ausbeschleunigen.“ Von da an staunte der Weltmeister nicht schlecht, wie ihm der Ducati-Star in den

Linkskurven, in denen er zuvor klar überlegen war, davonzog und er so zum Schluss nicht nahe genug herankam, um wieder eine Aktion wie jene im letzten Jahr mit Andrea Dovizioso in der Zielkurve zu probieren.

Doch wenn auch Jorge Lorenzo so zum Star des Tages wurde und wieder einmal gezeigt hat, wie lernfähig er noch immer ist, so ist Márquez auch aus diesem Rennen wieder als der eigentliche Sieger hervorgegangen. Sein Vorsprung in der WM-Tabelle ist auf 59 Punkte angewachsen, und damit ist er dem Titelgewinn wieder ein Stück nähergerückt.

Heißer Top-speed-Kampf

Honda und Ducati waren zufrieden von dem Test in Brunn angegeist, und obwohl klar war, dass die Ducati auf dem Red Bull Ring nur schwer zu schlagen sein würden, machte sich Márquez vom ersten Training an daran, es doch zu versuchen. „Wir haben am Samstag ein Teil probiert, das sich beim Brunn-Test bewährt hatte, und damit bin ich noch einmal

„ICH HABE HART GEPUSHT, UM ZUM SCHLUSS NUR EINE DUCATI BEI MIR ZU HABEN.“

Marc Márquez

schneller geworden“, freute er sich, nachdem er im Qualifying Andrea Dovizioso die Pole-Position mit ganzen zwei Tausendstel abgenommen hatte. Am Sonntagmorgen probierte der Weltmeister alle drei Reifentypen aus, war mit allen schnell und stellte daraus seine Taktik zusammen. „Ich wusste, dass ich gegen die Ducati bei deren Beschleunigung im direkten Zweikampf keine Chance habe“, verriet Márquez. „Deshalb wollte ich ihnen so weit es nur geht davonfahren. So habe ich den harten Reifen gewählt, ich hatte gehofft, dass ich den weniger ruiniere, wenn ich am Anfang gleich Druck mache und nicht versuche, den Reifen zu schonen. Ich hoffte, dass

mich dann nur eine Ducati einholt, und das ist auch aufgegangen. Aber ehrlich gesagt hatte ich gedacht, dass es Dovi sein würde, doch Jorge war diesmal unheimlich stark.“

Lorenzo hatte genau die umgekehrte Taktik. Andrea Dovizioso lag in der Mitte, doch wie vor zwei Jahren gegen Andrea Iannone hatte er mit seinem mittelharten Reifen gegen den Teamkollegen auf dem Weichen das Nachsehen. Umso mehr zeigte es seinen Stand bei den Fans, deren Dovi-Dovi-Rufe bei der Siegerehrung alles übertönten.

Drama bei Yamaha

Bei keinem anderen Rennen in diesem Jahr kam das Leiden der Yamaha-Werkspiloten so klar zum Vorschein wie auf dem Red Bull Ring, wo es an vier Stellen darauf ankommt, vom Kurvenscheitel aus so optimal wie möglich zu beschleunigen. Obwohl Valentino Rossi in den schnellen Kurven von außen wie der Schnellste aussah, verlor er beim Beschleunigen so viel, dass er



Starke zweite Truppe: Cal Crutchlow (#35), Danilo Petrucci (#9), Álex Rins



Lorenzo: Wieder Podestsprung



Der lange Kampf nach vorn: Valentino Rossi (h.) konnte im Rennen acht Plätze gutmachen, aber die Probleme bleiben

sich nicht für die Q2 qualifizieren konnte und nur vom 14. Startplatz aus ins Rennen ging. Auch Maverick Viñales kam nicht über Startplatz 11 hinaus. In einer noch nie dagewesenen Aktion trat Yamaha-M1-Projektmanager Kouji Tsuya vor die Presse und entschuldigte sich bei den Fahrern, dass er ihnen kein besseres Motorrad hinstellen konnte. „Diese Geste weiß ich zu schätzen, aber davon wird das Motorrad auch nicht schneller“, meinte Rossi.

Doch während er im Rennen wieder über sich hinauswuchs und sich bis auf den sechsten Platz vorarbeiten konnte, ging Viñales vor allem zu Rennbeginn komplett unter und wirkte nach seinem zwölften Platz und dem Rückfall auf den fünften Rang der Tabelle völlig demoralisiert.

Dagegen lässt ich Rossi mental nicht unterkriegen. „Das war das meiste, das ich hier herausholen konnte“, analysierte der Routinier. „Es war ein gutes Rennen, ich konnte viele überholen, und keiner hat mich zurücküberholt. Ich war zum Schluss noch etwas

schneller als Danilo Petrucci, aber zu weit weg. Und alle davor hatten eh eine bessere Pace. Wir haben Yamaha die Schwachstellen genannt und den Weg, wie sie herangehen müssen.“

Tsuya will den Test in Misano in einer Woche und noch einmal einen Test in Aragón nutzen, um eine Lösung bei der Elektronik zu finden. Damit sind die Testtage aber ausgeschöpft. Es muss sich zeigen, ob sie damit weiter nach vorn kommen.

Zug vorn abgefahren

An der Spitze hat sich Márquez ein Polster geschaffen, wie er es zuletzt 2014 hatte. „Die Honda hatte dieses Jahr auf keiner Strecke Schwächen wie letztes Jahr“, freut sich der Weltmeister. „Auf allen Strecken, wo ich letztes Jahr am Anschlag fahren musste, stehen wir besser da. Und jetzt kommen einige im Kalender, die uns noch mehr liegen sollten. So kann ich es mir leisten, mal nicht zu gewinnen. Wenn es mir auch schwerfällt, das ist nun mein Fahrplan.“ ■

DREI FRAGEN AN JORGE LORENZO



WAS WAR IHRE TAKTIK BEI DIESEM RENNEN?

Es war erst einmal eine gute Entscheidung, den weichen

Hinterreifen zu wählen. Den musste ich in den ersten zehn Runden aber sehr genau managen, um ihn nicht zu überhitzen. Ich habe mir über Nacht sehr viele Gedanken gemacht, warum ich im dritten Sektor zwei Zehntel auf Marc Márquez und Andrea Dovizioso verliere. Auf den Videos habe ich aber erkannt, welchen Teil meines Körpers ich wie anders positionieren muss, um in diesem Sektor schneller zu sein. Dann bin ich im Rennen dort immer schneller geworden und konnte ihn schließlich dort schlagen. Marc hat am Anfang mit seinem Hinterreifen eine sehr schnelle Pace angeschlagen, ich habe es

aber geschafft, bei meinen so viel Reserve zu schaffen, dass ich zum Schluss beim Bremsen und Beschleunigen Vorteile hatte.

WIE HOCH BEWERTEN SIE DIESEN SIEG?

Er war sicherlich einer meiner besseren Siege, wenn ich mich auch glücklich schätzen kann, viele schöne Siege gefeiert zu haben. Aber Marc Márquez im Zweikampf zu schlagen, ist etwas Besonderes – und mit Ducati zu gewinnen auch.

SIE SIND JETZT DRITTER IN DER GESAMTWERTUNG.

Wenn Marc nicht gewinnen kann, steht er noch immer auf dem Podest, so wird es schwierig, ihn einzuholen. Es ist viel realistischer, dass wir nun um den zweiten Platz in der Meisterschaft kämpfen können.

Bradley Smith beißt sich allein durch

Nur einer statt drei Fahrer beim Heim-GP: KTM musste in den sauren Apfel beißen, aber Bradley Smith machte das Beste aus der Situation.

Von: Imre Paulovits

Mika Kallio auf dem Sachsenring verletzt, Pol Espargaró in Brünn – der lang geplante Werkseinsatz mit drei Piloten vor Heimpublikum wurde bitter zusammengestutzt, einzig Bradley Smith war verblieben. In der kurzen Zeit mochte Renndirektor Pit Beirer auch keinen Ersatz anbieten. „Es warten ja keine Fahrer daheim vor dem Telefon, die in der Lage sind, ein MotoGP-Motorrad konkurrenzfähig zu bewegen, und die gerade frei sind“, stellte er klar. „Jetzt konzentrieren wir eben unser Team auf Bradley.“

Der Briten ließ sich durch diesen Druck nicht einschüchtern, fuhr am Freitag in FP2 mit dem sechsten Platz sein bisher bestes Ergebnis in einer trockenen Sitzung heraus, und in Q1 fehlten ihm ganze 15 Tausendstelsekunden, um den Sprung in Q2 zu schaffen. Im Warm-up war er wieder Sechstschnellster und



Bradley Smith: Mit der RC16 in FP2 und im Warm-up Sechstschnellster

ließ unerwartete Hoffnungen aufkommen. Doch im Rennen rangierte er immer um die letzten Punkteplätze herum und wurde schließlich 14.

„Bei dem kalten Asphalt im Warm-up hatten wir einen richtig hohen Grip-Level. Es hat richtig Spaß gemacht, und ich konnte das Maximum aus dem Motorrad holen“, freute sich Smith. „Im Rennen ging das nicht mehr, und der 14. Platz war das, was wir dort erwartet haben. Aber wir

haben auch so viele gute Fahrer hinter uns gelassen.“

Pit Beirer konnte nun Randy de Puniet als Testfahrer bis Ende des Jahres verpflichten, aber ohne vorherigen Test will auch der in Silverstone nicht fahren. „Pol hat ohnehin aus dem Krankenhaus getextet, dass wir sein Bike für England klarmachen sollen“, so Pit Beirer. „Er liegt zwar noch im Spital, aber bis am Freitag will er fit und einsatzbereit sein.“ ■

GASTKOMMENTAR

AUF DEM RED BULL RING

WAR ES GIGANTISCH. Was Dietrich Mateschitz anpackt, das zieht er richtig durch. Auch all das Drumherum im Fahrerlager ist richtig pompös geworden. Und es sind unheimlich viele Leute dort unterwegs, viele junge, die ich selbst gar nicht kenne. Die Zweitakter sind komplett verschwunden. Irgendwie ist für mich nun alles ein Einheitsbrei und unheimlich teuer geworden. Bei 400 000 Euro in der Moto3 kann mir keiner erzählen, dass es früher teurer war. Ganz ehrlich ist mir die Technik auch zu sehr beschränkt. Das geht bis dahin, dass man nicht einmal mehr den Luftdruck frei wählen kann. Wenn dadurch auch alles sehr eng geworden ist, ist auch eine Gefahr da: Es kann nicht mehr durch eine ausgetüftelte technische Raffinesse überholt werden, sondern nur mit Gewalt. Aber die Show ist sehr, sehr gut, und die Rennen sind alle unheimlich spannend geworden.



Harald Bartol, Ex-GP-Fahrer und Teamchef

AUS DEM FAHRERLAGER

SPONTANE KAUFBERATUNG

Am Samstagabend feierte BMW, dass sie nun seit 20 Jahren das Safety Car und den gesamten Fuhrpark der Motorrad-WM stellen. Zu diesem Anlass gab es eine gigantische Grillparty mit bayerischen Fleisch- und Wurstspezialitäten. Frisches Bier und Kellnerinnen im Dirndl durften da genauso wenig fehlen wie eine Volksmusik-Kapelle in Krachledernen. Gleich dahinter konnte man sich die neuesten Modelle der Bayern ansehen, und beim 850 i wurden die beiden Ex-Weltmeister und Sicherheits-Spezialisten Franco Uncini und Loris Capirossi gleich schwach. Sie ließen sich umgehend von einer BMW-Angestellten die Technik und die Kaufkonditionen erklären. Besonders, wenn man

das Funkeln in Franco Uncinis Augen sah, wurde man den Eindruck nicht los, dass sein Fuhrpark bald um ein neues



Spielzeug reicher sein wird. Wenige Meter weiter stand ein M4 Cabrio, das es wiederum Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta angetan hatte. Er rief auch umgehend seine Gattin an: „Grün ist ihre Lieblingsfarbe, und die grüne Lederausstattung hier ist genau, was sie haben wollte.“

EINE LEGENDE WURDE 70

Carlo Pernet war einst Aprilia-Rennleiter, hat Valentino Rossi entdeckt, ist heute Manager unter anderem von Andrea Iannone und gilt noch immer als der bestinformierte Insider des Fahrerlagers. Am Donnerstag feierte der unkonventionelle Italiener seinen 70. Geburtstag. Jeder wollte ihn einladen, er aber zog die Gesellschaft seiner Tochter Serena vor. Sie überraschte ihn zum Renntag dann mit dem Eintreffen der ganzen Großfamilie, und auch dort wirkte Pernet ansteckend. Sein Großneffe, der noch nie in einem Fahrerlager war, wurde kurzerhand auf einen Fahrerlagerroller gesetzt. Pernet zeigte ihm, wie dieser funktioniert und der nun völlig infizierte Knirps wollte gar nicht mehr runter.

SOLIDARISCHER CHEF

KTM hatte wieder seinen gewaltigen Heimauftritt. Die Österreicher spendierten 5000 Mitarbeitern Tribünenkarten, dazu gaben Firmenboss Stefan Pierer und sein Renndirektor Pit Beirer bei einer großen Pressekonferenz alle Neuigkeiten zum nächsten Jahr preis. Dabei zeigte sich Stefan Pierer solidarisch mit seinen beiden verletzten MotoGP-Piloten und allen anderen Rennfahrern der KTM-Familie: Nach einem Sportunfall trug er einen Gehgips. Auch viele KTM-Fahrer aus anderen Disziplinen waren vor Ort. Weil der Einsatz von Pol Espargaró in Silverstone nicht sicher ist, machte Heinz Kinigadner unter ihnen den passenden Ersatzfahrer aus: „Jeffrey Herlings wäre an dem Wochenende frei“, grinste er.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Red Bull Ring (A) – 12. August 2018 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,904 km über 28 Runden à 4,318 km. 23 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 43 Grad. Schnitt des Siegers: 182,8 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 18	28	39:40,688 min	309,8 km/h	1:24,327 min	S/S	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	28	+0,130 sec	313,9 km/h	1:24,292 min	M/H	20
3. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	28	+1,656 sec	313,9 km/h	1:24,277 min	M/M	16
4. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	28	+9,434 sec	308,3 km/h	1:24,753 min	H/M	13
5. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	28	+13,169 sec	310,8 km/h	1:24,825 min	M/M	11
6. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	28	+14,026 sec	311,4 km/h	1:24,965 min	M/M	10
7. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	28	+14,156 sec	314,5 km/h	1:24,827 min	M/M	9
8. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	28	+16,644 sec	309,5 km/h	1:24,861 min	H/M	8
9. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	28	+20,760 sec	310,7 km/h	1:25,128 min	M/S	7
10. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	28	+20,844 sec	311,1 km/h	1:24,978 min	S/S	6
11. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP 17	28	+21,114 sec	313,5 km/h	1:25,005 min	S/S	5
12. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	28	+22,939 sec	311,0 km/h	1:25,024 min	M/S	4
13. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	28	+26,523 sec	308,6 km/h	1:24,722 min	M/M	3
14. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	28	+29,186 sec	308,5 km/h	1:25,333 min	M/S	2
15. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	28	+30,072 sec	304,7 km/h	1:25,453 min	M/M	1
16. Hafiz Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	28	+30,343 sec	309,8 km/h	1:25,392 min	M/S	-
17. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	28	+31,775 sec	309,2 km/h	1:25,127 min	M/M	-
18. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 18	28	+34,375 sec	311,2 km/h	1:25,130 min	M/S	-
19. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	28	+40,171 sec	303,2 km/h	1:25,529 min	M/S	-
20. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	28	+53,020 sec	304,1 km/h	1:25,746 min	H/M	-
21. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	28	+53,061 sec	308,0 km/h	1:26,053 min	S/S	-
22. Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	28	+54,355 sec	300,4 km/h	1:26,305 min	M/M	-
Nicht gewertet:							
Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP 16	18	+18 Runden	305,8 km/h	1:25,875 min	S/S	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1:23,241 min
2. Dovizioso	1:23,243 min
3. Lorenzo	1:23,376 min
4. Petrucci	1:23,503 min
5. Crutchlow	1:23,812 min
6. Zarco	1:23,887 min
7. Rabat	1:23,922 min
8. Iannone	1:24,091 min
9. Pedrosa	1:24,124 min
10. Rins	1:24,227 min
11. Viñales	1:24,284 min
12. Bautista	1:24,342 min
13. Smith	1:24,245 min
14. Rossi	1:24,309 min
15. A. Espargaró	1:24,762 min
16. Morbidelli	1:24,767 min
17. Miller	1:24,805 min
18. Syahrin	1:24,834 min
19. Siméon	1:24,868 min
20. Redding	1:25,067 min
21. Nakagami	1:25,178 min
22. Lüthi	1:25,310 min
23. Abraham	1:25,339 min

WM-STAND FAHRER

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

WM-STAND MARKEN

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

WM-STAND TEAMS

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

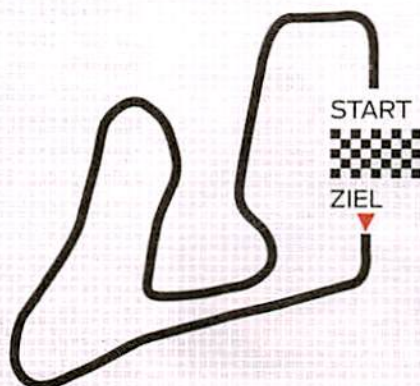
„DUCATI IST STÄRKER ALS LETZTES JAHR, WIR ABER AUCH. BEI DEM VORSPRUNG MUSS ICH NICHT IMMER GEWINNEN.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1:24,277, Andrea Dovizioso (Ducati), 2018**
 Quali-Rekord: **1:23,142, Andrea Iannone (Ducati), 2016**
 Topspeed-Rekord: **316,5 km/h, Álvaro Bautista (Ducati), 2017**

RED BULL RING (A) 4,318 KM

STRECKE



Auch ohne Sieg hat Marc Márquez seine Fahne sehr hoch gehängt

Die Weltmeister-Kandidaten

Der WM-Kampf spitzt sich immer mehr auf Francesco Bagnaia und Miguel Oliveira zu. Der Kalex-Italiener und der KTM-Portugiese kämpfen in Österreich bis zum Zielstrich unerbittlich.

Von: Imre Paulovits

Schon im Qualifying waren es die beiden an der Tabellenspitze, die die Pole-Position untereinander ausfochten, und wenn VR46-Pilot Francesco Bagnaia auch die Nase vorn hatte, war ihm klar, dass er im Rennen alle Register ziehen muss, wenn er den Sieg von Miguel Oliveira vor dem Heimpublikum von KTM verhindern wollte – und damit auch, dass sein WM-Rivale in der Tabelle weiter davonzieht.

Doch der Valentino-Rossi-Schützling sollte gleich mehr Arbeit bekommen, als ihm lieb war. Nach dem Start sprang ihm der

dritte Gang heraus, dann hatte er in der ersten Kurve Feindberührung und es dauerte das halbe Rennen, bis er auf Oliveira aufgeschlossen hatte. Niemand sonst konnte die beiden behelligen, dafür wurde in dem immer gnadenloseren Kampf eines klar: Die KTM hat am Kurvenausgang den besseren Grip, so konnte Oliveira früher beschleunigen und überholte die Kalex auf jeder Geraden. Doch Bagnaia hielt auf der Bremse gegen, und wenn Oliveira in der Zielkurve auch immer unheimlich stark war, in der letzten Runde drückte sich Bagnaia eine Kurve zuvor an die Spitze, machte die Lücke dicht, und Oliveira ging beim Versuch, es außen zu probieren, die Strecke aus, Bagnaia konnte besser bis zur Ziellinie spurten.

„Es war das erste Mal in diesem Jahr, dass wir einen offenen Kampf hatten und er war großartig“, zollte Bagnaia Respekt. „Er hatte die bessere Beschleunigung, wir waren auf der Bremse stärker, und das habe ich in Turn 9 genutzt. Ich

denke, es war ein schöner Kampf, und es wird so weitergehen.“

Auch Luca Marini, der am Samstag technische Probleme hatte und auf dem zehnten Startplatz sitzen blieb, fuhr ein unheimlich starkes Rennen und zum dritten Mal in Folge aufs Podest.

Marcel Schrötter war wieder sehr stark, im Warm-up fuhr er gar die schnellste Zeit, doch im Rennen war nicht mehr als P7 drin. „Ich tue mich in den ersten drei, vier Runden etwas schwer, mich durchzusetzen, das war in der Vergangenheit schon besser“, übt Schrötter Selbstkritik. „Später war die Pace gut genug, dass ich ums Podium hätte mitfahren können. Ich muss die Startphase klar verbessern. Immerhin sind wir nun bei allen Bedingungen vorn dabei, das stimmt mich zuversichtlich.“

Dominique Aegerter konnte auch in Österreich kein besseres Gefühl für seine KTM finden und wurde 17. „Wir haben die richtige Einstellung für mich einfach noch nicht gefunden“, so Aegerter. ■



MotoGP/Moto2

Tom Lüthi kehrt mit Intact-GP in die Moto2 zurück

Was sich bereits in Brunn abgezeichnet hatte, wurde auf dem Red Bull Ring besiegelt: Tom Lüthi wird nächstes Jahr bei der deutschen Intact-Truppe Moto2 fahren.

Von: Imre Paulovits

Glücklich wurde Tom Lüthi auch auf dem Red Bull Ring mit seiner MotoGP-Honda nicht. Schon bald fiel er im Rennen ganz ans Ende des Feldes zurück und wurde schließlich 22. „Es war ein Desaster“, meinte Lüthi hinterher niedergeschlagen. „Ich habe nicht nur keinen Rhythmus gefunden, ich habe auch keine Temperatur in die Reifen bekommen, obwohl es im Rennen richtig heiß war. Schon im Warm-up hatte ich ein Problem gehabt, und im Rennen hatte ich sogar auf der Geraden ein Schütteln von den Reifen über bekommen, und ich musste

sogar auf der Geraden das Gas zumachen. Wir müssen jetzt herausfinden, was bei der Abstimmung schiefgegangen ist.“

Dafür hatte Lüthi's Manager an diesem Wochenende umso mehr Erfolg zu vermelden. Am Samstag einigte er sich mit den Besitzern von Intact GP, Stefan Keckeisen, Jürgen Lingg und Wolfgang Kuhn, und unterschrieb einen Vertrag

für das nächste Jahr. Dabei bringt Lüthi kein technisches Personal, sondern nur seine persönlichen Sponsoren mit in das Team. „Wir bauen eine Technik-Struktur um Tom herum auf“, so Jürgen Lingg. „Aber das hat sich bei mir nun ohnehin endgültig als der richtige Weg erwiesen. Wir haben dieses Jahr Xavi Vierge mit seiner Technik-Mannschaft kommen lassen,

und diese komplett mit unserer Struktur in Einklang zu bringen ist schwerer, als dass sich der Fahrer an seine neuen Techniker gewöhnt.“

Lüthi stand auch mit anderen Teams in Verhandlung, aber fand in dem Team aus Memmingen im Allgäu die besten Voraussetzungen dafür, dass er nach seinem MotoGP-Abenteuer wieder auf dem Niveau in der Moto2 weitermachen kann, auf dem er war, als er dort weggegangen ist.

„Ich wäre gerne in der MotoGP geblieben, dort ist aber kein Motorrad mehr da“, so Lüthi. „Ich möchte nun dieses Jahr in der Moto2 noch so gut wie möglich abschließen, und dann nur noch nach vorn schauen. Intact ist ein sehr gutes Team mit einer sehr guten Struktur, und ich denke, ich habe in der MotoGP Dinge gelernt, die ich bei der Rückkehr in die Moto2 gut brauchen kann. Das gibt mir sehr viel Motivation, um in der Moto2 wieder ganz an der Spitze und um Siege zu kämpfen.“ ■



Nächstes Jahr ein starkes Team: Keckeisen, Lüthi, Lingg und Kuhn (v.l.)

geben es sich



Bagnaia (#42) vor Oliveira:
Die KTM ist beim Beschleunigen, die Kalex beim Bremsen und Einbiegen schneller

NACHRICHTEN

MOTOGP Die offizielle Teamvorstellung lässt auch weiter auf sich warten, aber in Österreich sprach Yamaha-Teamchef Lin Jarvis ganz offen darüber, dass in dem neuen Yamaha-Werksteam Franco Morbidelli und Fabio Quartararo fahren werden. Damit soll es ganz klar zu einem Junior-Team des zweitgrößten japanischen Herstellers werden. Yamaha wird das Team auf ähnliche Weise mit Material beliefern, wie dies bisher bei Tech3 der Fall war, aber laut Jarvis wird auch darüber nachgedacht, wie das Team noch mehr Unterstützung bekommen kann. „Das Team wollte Franco Morbidelli, und er war uns nur recht. Er war bereits Weltmeister, ist einer der VR46-Academy-Fahrer und hat sein Talent mehrfach unter Beweis gestellt. Ich denke, er wird mit der M1 besser klarkommen als mit seinem aktuellen Motorrad. Fabio Quartararo ist ein Talent,

er ist erst 19, und auch bei Hafiz Syahrin haben wir gesehen, dass sich Fahrer in der MotoGP bewähren können, wenn man ihnen die Chance gibt.“

MOTO2 Xavi Vierge wurde im Qualifying am Ende der Zielgeraden von Steven Odendaal gerammt, beim anschließenden Sturz brach sich der Spanier aus dem Intact-Team rechts den fünften Mittelhandknochen und den Kopf der Speiche. Er wurde nach Barcelona geflogen und operiert. Und will nun versuchen, in zwei Wochen in Silverstone wieder zu fahren.

MOTO2 Das Thema Zweimann-Team ist bei Kiefer Racing vom Tisch. „Wir haben nur einen Teamplatz in der Moto2 bestätigt bekommen“, so Teamchef Jochen Kiefer. Für diesen Platz kommen nun entweder Dominique Aegerter oder Lukas Tulovic infrage.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Red Bull Ring (A) – 12. August 2018 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,950 km über 25 Runden à 4,318 km. 32 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 41 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	25	37:45,914 min	1:30,185 min	25
2. Miguel Oliveira (P)	KTM	25	+0,264 sec	1:30,234 min	20
3. Luca Marini (I)	Kalex	25	+5,953 sec	1:30,165 min	16
4. Mattia Pasini (I)	Kalex	25	+6,114 sec	1:30,266 min	13
5. Jorge Navarro (E)	Kalex	25	+8,554 sec	1:30,417 min	11
6. Brad Binder (SA)	KTM	25	+8,944 sec	1:30,157 min	10
7. Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+9,126 sec	1:30,356 min	9
8. Joan Mir (E)	Kalex	25	+12,404 sec	1:30,556 min	8
9. Fabio Quartararo (F)	Speed Up	25	+16,250 sec	1:30,589 min	7
10. Iker Lecuona (E)	KTM	25	+16,718 sec	1:30,538 min	6
11. Romano Fenati (I)	Kalex	25	+16,829 sec	1:30,427 min	5
12. Danny Kent (GB)	Speed Up	25	+17,716 sec	1:30,717 min	4
13. Andrea Locatelli (I)	Kalex	25	+23,200 sec	1:30,816 min	3
14. Stefano Manzi (I)	Suter	25	+27,944 sec	1:30,861 min	2
15. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	25	+27,994 sec	1:30,821 min	1
16. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	25	+28,493 sec	1:30,833 min	-
17. Dominique Aegerter (CH)	KTM	25	+29,043 sec	1:30,985 min	-
18. Steven Odendaal (SA)	NTS	25	+38,176 sec	1:31,236 min	-
19. Joe Roberts (USA)	NTS	25	+40,544 sec	1:31,105 min	-
20. Jules Danilo (F)	Kalex	25	+41,655 sec	1:31,482 min	-
21. Niki Tuuli (Fin)	Kalex	25	+41,727 sec	1:31,498 min	-
22. Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	25	+42,766 sec	1:31,530 min	-
23. Isaac Viñales (E)	Kalex	25	+43,811 sec	1:31,473 min	-
24. Alejandro Medina (E)	Kalex	25	+45,372 sec	1:31,721 min	-
25. Xavi Cardelus (AND)	Kalex	25	+51,185 sec	1:31,621 min	-
26. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	25	+1:13,901 min	1:30,969 min	-
nicht gewertet					
Álex Márquez (E)	Kalex	24	+1 Runden	1:30,268 min	-
Sam Lowes (GB)	KTM	16	+8 Runden	1:30,634 min	-
Federico Fuligni (I)	Kalex	16	+8 Runden	1:33,367 min	-
Simone Corsi (I)	Kalex	3	+22 Runden	1:31,124 min	-

WM-STAND FAHRER

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

WM-STAND KONSTRUKTEURE

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

WM-STAND TEAMS

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

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Bagnaia	1:29,409 min
2. Oliveira	1:29,719 min
3. Quartararo	1:29,930 min
4. Navarro	1:29,971 min
5. Márquez	1:30,058 min
6. Pasini	1:30,069 min
7. Schrötter	1:30,095 min
8. Binder	1:30,125 min
9. Baldassarri	1:30,135 min
10. Marini	1:30,194 min
11. Gardner	1:30,195 min
12. Lecuona	1:30,197 min
13. Fernandez	1:30,215 min
14. Locatelli	1:30,270 min
15. Fenati	1:30,286 min
16. Lowes	1:30,336 min
17. Kent	1:30,401 min
18. Corsi	1:30,409 min
19. Aegerter	1:30,452 min
20. Mir	1:30,486 min
21. Nagashima	1:30,555 min
22. Pawi	1:30,555 min
23. Manzi	1:30,654 min
24. Roberts	1:30,794 min
25. Odendaal	1:30,959 min
26. Danilo	1:31,093 min
27. Bendsneyder	1:31,132 min
28. Vierge	1:31,377 min

Moto3

Bezzecchi siegt, aber Martín

Mit einem Sieg baute Marco Bezzecchi seine WM-Führung aus. Doch dass Jorge Martín genau eine Woche nach seiner Hand-OP aufs Podest fuhr, machte alle sprachlos.

Von: Imre Paulovits

Simon Crafar hat in seiner Karriere so einiges erlebt, fuhr er doch zur Pionierzeit der Superbike-WM und zu den Zeiten der Titanen in der 500er-WM. Doch die Entschlossenheit, mit der Jorge Martín ans Qualifying und an das Rennen heranging, machte ihn sprachlos. „Der Einzige, bei dem ich erlebt habe, dass er eine so schwere Verletzung so wegsteckt, war Kevin Schwantz“, leitete der Neuseeländer einen Vergleich ab. „Es ist nicht nur der Schmerz, über den sich Martín da hinwegsetzen musste. Das können viele, aber

dass man weiß, dass da ein paar Schrauben rausstehen, und wenn man drauffällt, alles noch schlimmer wird, und man trotzdem alles für den Sieg gibt, das ist im Kopf nicht leicht zusammenzubekommen.“

Gunst der Stunde nutzen

Marco Bezzecchi war bei der Entschlossenheit seines Titelrivalen klar, dass auch er nichts unversucht lassen durfte. Er holte auch die Pole-Position und den Sieg. Und dem, was sein Titel-Rivale und nächstjähriger KTM-Moto2-Kollege Jorge Martín zustande gebracht hat, zollte er größten Respekt und umarmte im Parc fermé den Spanier. „Ich habe versucht, mich vorn abzusetzen“, so Bezzecchi. „Das ist mir zwar nicht gelungen, aber immerhin habe ich es geschafft, dass nur eine kleine Gruppe vorn blieb. Vor den letzten beiden Kurven habe ich mir eine etwas größere Lücke schaffen können, das gab mir für den Zieleinlauf Sicherheit.“

Wenn Jorge Martín in der letzten Runde auch noch von Enea Bastianini und Albert Arenas zunächst vom Podest verdrängt wurde, in der letzten Kurve sicherte er sich wieder Platz 3. „Am Dienstag hatte ich noch nicht einmal geplant, nach Österreich zu kommen. Dass ich es aufs Podest geschafft habe, ist unfassbar“, freute sich Martín. „Es war ein sehr hartes Rennen, die Pace war sehr hoch, und mein Setting war nicht perfekt, aber ich habe gekämpft, wie ich konnte.“

Philipp Öttl war im Qualifying der Erste, der auf abtrocknender Piste auf Slicks wechselte, und setzte sich dann auch an die Spitze der Zeitentabelle. Doch als sich in der allerletzten Runde noch einmal alle verbesserten, musste er ein Überholmanöver wegen gelber Flaggen abbrechen und fiel auf Startplatz 8 zurück. Im Rennen fiel er auf P14 zurück. „Ich konnte nicht einmal im Windschatten mithalten, vielleicht hatten wir die falsche Übersetzung“, so Öttl enttäuscht. ■



PRÜSTEL GP

Geschafft: Das Prüstel-Team freut sich mit Bezzecchi, Martín wird als Dritter zum Held

Moto3/Moto2

Tech3-KTM-Moto2: Mit Öttl und Bezzecchi

Auf dem Red Bull Ring platzte die News-Bombe: Im nun auf KTM fahrenden Tech3-Moto2-Team werden Moto3-WM-Leader Marco Bezzecchi und Philipp Öttl fahren.

Teamchef Hervé Poncharal sagte es bei der KTM-Pressekonferenz geradeheraus: „Nächstes Jahr heißen wir Red-Bull-Tech3-KTM und wir werden mit Philipp Öttl und Marco Bezzecchi fahren.“ Dass KTM nun mit Jorge Martín und Marco Bezzecchi beide potenziellen Moto3-Weltmeister in ihre Struktur in der mittleren Klasse aufnimmt, zeigt, mit welcher Konsequenz sie den Aufbau für ihr MotoGP-Team betreiben. Und bei Philipp Öttl steht Poncharal auch voll hinter der Entscheidung. „Ich war von Jonas Folger und von Hafizh Syahrin über-



Philipp Öttl: 2019 Moto2 bei Tech3

zeugt, und das bin ich von Philipp Öttl auch“, so der Franzose.

Derweil führt Peter Öttl seine Verhandlungen weiter. „Ich weiß noch nicht, mit wem ich nächstes Jahr mit meinem Team Moto3 fahren werde, aber ich suche den möglichst schnellsten Mann“, so Öttl. „Natürlich muss KTM zustimmen, aber derzeit halte ich Ausschau nach möglichen Kandidaten.“ ■ IP

MotoGP Rookies Cup

Yamanaka und Artigas teilen sich die Siege

Wenn die Öncü-Zwillinge diesmal auch kein Rennen gewinnen konnten, in der Tabelle belegen sie weiter die ersten beiden Plätze.

Von der Pole-Position aus sicherte sich der 16-jährige Japaner Ryusei Yamanaka im ersten Rennen am Samstag seinen ersten Rookies-Cup-Sieg. Dabei hatte er es nicht leicht, denn ein wilder Haufen kämpfte um diesen Sieg und es ging 17 Runden lang heiß zu. Doch dann machte Yamanaka in Turn 3 seinen Zug, setzte sich an die Spitze

und ließ sich bis zum Ziel nicht mehr verdrängen. Xavier Artigas versuchte noch eine letzte Attacke, doch die war 13 Hundertstelsekunden zu kurz. Can und Deniz Öncü sicherten sich die Plätze 4 und 5.

Im zweiten Rennen hatte Artigas gelernt und brachte die perfekte Runde zusammen, um diesmal die Lacher auf seiner Seite zu haben. „Ich habe im ersten Rennen gesehen, dass keiner in der letzten Runde an Yamanaka vorbeikam, also habe ich mich auch früh an die Spitze gesetzt“, so Artigas, der so vor Can Öncü und Filip Salač gewann. ■ PP

CUP-STAND

1.	Can Öncü (TR)	196 Punkte
2.	Deniz Öncü (TR)	134
3.	Xavier Artigas (E)	124
4.	Filip Salač (CZ)	122
5.	Ryusei Yamanaka (J)	104



Can Öncü: Klarer Tabellenführer

wird zum Held



ADAC Junior Cup

David Kuban feiert ersten Saisonsieg

Der 16-jährige Tscheche David Kuban gewann beim vorletzten Cup-Lauf das Wimpernschlag-Finish.

In einem packenden Rennen im Rahmen der MotoGP konnte der 16-jährige Tscheche David Kuban seinen ersten Saisonsieg im ADAC Junior Cup feiern. Unter der österreichischen Sonne startete der schnelle Tscheche auf dem Red Bull Ring von der Pole-Position und setzte sich zu Rennbeginn zunächst gemeinsam mit dem 15-jährigen Gaststarter Freddie Heinrich an der Spitze ab. Ab der

sechsten Runde konnte der 14-jährige Russe Artem Maraev die Spitzenreiter jedoch einholen. In der letzten Kurve der letzten Runde setzte sich schließlich Kuban an der Spitze durch und verwies Maraev um 0,033 Sekunden auf den zweiten Rang. Heinrich konnte den beiden auf den verbleibenden Metern nichts mehr entgegenzusetzen und landete schließlich 0,366 Sekunden hinter Maraev auf Position 3. Brunn-Sieger Alexandr Vasylijev belegte auf der KTM-Heimstrecke den vierten Platz, dicht gefolgt von Vasilis Koronakis, Alan Kroh wurde Sechster vor Lennox Lehmann. ■ MP

CUP-STAND

1.	David Kuban (CZ)	107 Punkte
2.	Artem Maraev (RUS)	101
3.	Alan Kroh (D)	86
4.	Vasilis Koronakis (GR)	80
6.	Aaron Schäfer (D)	74



Cup-Leader Kuban: Endlich auch Sieg

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Red Bull Ring (A) – 12. August 2018 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,314 km über 23 Runden à 4,318 km. 30 Fahrer gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 37 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Marco Bezzecchi (I)	KTM	23 37:13,198 min	1:36,610 min	25
2.	Enea Bastianini (I)	Honda	23 +0,473 sec	1:36,322 min	20
3.	Jorge Martín (E)	Honda	23 +0,544 sec	1:36,535 min	16
4.	Albert Arenas (E)	KTM	23 +1,373 sec	1:36,573 min	13
5.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	23 +1,421 sec	1:36,307 min	11
6.	Jaume Masia (E)	KTM	23 +1,519 sec	1:36,512 min	10
7.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	23 +8,585 sec	1:36,693 min	9
8.	Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	23 +8,658 sec	1:36,741 min	8
9.	Toni Arbolino (I)	Honda	23 +8,691 sec	1:36,733 min	7
10.	Aron Canet (E)	Honda	23 +8,809 sec	1:36,760 min	6
11.	Fabio Di Giannantonio (I)	Honda	23 +8,824 sec	1:36,541 min	5
12.	John McPhee (GB)	KTM	23 +8,944 sec	1:36,616 min	4
13.	Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	23 +9,671 sec	1:36,837 min	3
14.	Philipp Öttl (D)	KTM	23 +14,685 sec	1:36,843 min	2
15.	Marcos Ramírez (E)	KTM	23 +14,697 sec	1:36,917 min	1
16.	Kaito Toba (J)	Honda	23 +19,377 sec	1:36,904 min	-
17.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	23 +19,419 sec	1:37,154 min	-
18.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	23 +19,504 sec	1:37,271 min	-
19.	Darryn Binder (SA)	KTM	23 +19,550 sec	1:37,218 min	-
20.	Al Ogura (J)	Honda	23 +19,602 sec	1:36,942 min	-
21.	Kazuki Masaki (J)	KTM	23 +19,706 sec	1:36,945 min	-
22.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	23 +19,981 sec	1:37,303 min	-
23.	Niccolò Bulega (I)	KTM	23 +23,419 sec	1:37,130 min	-
24.	Alonso Lopez (E)	Honda	23 +24,056 sec	1:37,427 min	-
25.	Vicente Pérez (E)	KTM	23 +27,634 sec	1:37,516 min	-
26.	Dennis Foggia (I)	KTM	23 +27,747 sec	1:37,603 min	-
27.	Stefano Nepa (I)	KTM	23 +35,938 sec	1:37,820 min	-
28.	Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	23 +46,868 sec	1:38,141 min	-
29.	Maximilian Kofler (A)	KTM	23 +47,289 sec	1:37,615 min	-
nicht gewertet					
	Andrea Migno (I)	KTM	11 +12 Runden	1:37,935 min	-

WM-STAND FAHRER

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

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1.	Honda 241
2.	KTM 216

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1.	Bezzecchi 1:38,617 min
2.	Martín 1:38,695 min
3.	Arenas 1:39,255 min
4.	Canet 1:39,500 min
5.	Arbolino 1:39,548 min
6.	Rodrigo 1:39,876 min
7.	Ramírez 1:39,901 min
8.	Öttl 1:40,022 min
9.	Bastianini 1:40,125 min
10.	Norrodin 1:40,295 min
11.	Dalla Porta 1:40,406 min
12.	Masia 1:40,420 min
13.	Kornfeil 1:40,494 min
14.	Antonelli 1:40,496 min
15.	Foggia 1:40,608 min
16.	Di Giannantonio 1:40,712 min
17.	Suzuki 1:40,759 min
18.	Sasaki 1:40,848 min
19.	Migno 1:40,944 min
20.	Lopez 1:40,996 min
21.	Nepa 1:41,127 min
22.	Bulega 1:41,779 min
23.	Kofler 1:42,171 min
24.	Atiratphuvapat 1:42,362 min
25.	Masaki 1:42,501 min
26.	Ogura 1:43,361 min
27.	Binder 1:43,945 min
28.	Toba 1:43,993 min
29.	Pérez 1:45,474 min



Jorge Martín: Besonders süßer Pokal

Honda mit 2019er-Prototypen

Zwischen den Grands Prix von Brunn und Spielberg testeten die MotoGP-Teams noch auf der tschechischen Strecke. Es waren gar schon Teile für 2019 dabei.

Von: Neil Spalding

Marc Márquez war am Ende des Brunn-Tests Schnellster, wichtiger war aber, dass er Dinge probieren konnte, die ihn bereits beim Österreich-GP schneller gemacht haben, während die Yamaha-Piloten nach wie vor der Zähmung ihres zu aggressiven Motors hinterherlaufen.

Das Problem mit einem zu aggressiven Motor hat auch Aprilia. Dazu hat auch das neue Chassis nicht den erwarteten Fortschritt gebracht. Nun wird nach verwertbarer Leistung und der richtigen Gewichtsverteilung gesucht. Den Motor anders zu platzieren, bedarf eines neuen Rahmens, einer neuen Airbox und oft auch neuer Verkleidungsteile – und das scheint derzeit im Budget der Italiener nicht drin zu sein.

Ducati arbeitete hauptsächlich an den Aerodynamik-Paketen. Dazu hatten beide Werksfahrer je einen konventionellen Rahmen und einen, an dem an der dünnsten Stelle des Hauptträgers Kohlefaserverstärkungen aufgeklebt waren. Beide Rahmen wurden bereits bei Rennen eingesetzt. Dovizioso scheint den mit der Kohlefaserverstärkung mehr zu mögen. Lorenzo den ohne. Bislang hatte Lorenzo bei der Aerodynamik die geflügelte Variante bevorzugt, nun scheint er die Gewichtsverteilung gefunden zu haben, die ihm passt, seither fährt er weniger Flügel. Die Vergleiche in Brunn dienten bereits für die Entwicklung der 2019er-Variante.

Drei Prototypen für 2019

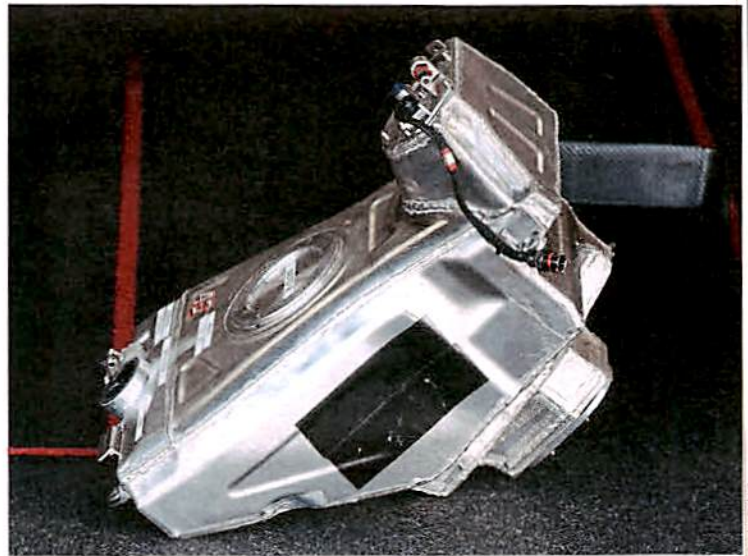
Honda brachte bereits drei unterschiedliche Prototypen für 2019, und Márquez probierte sie alle. Der erste Prototyp war der, mit dem Bradl im Rennen gefahren war, er wird wohl eine neue Motorenvariante gehabt haben. Das zweite Motorrad hatte einen geänderten Lenkkopfbereich für

mehr seitlichen Flex. Es war eine abgeschliffene Schweißnaht an der Oberseite zu erkennen, er ist dort also verstärkt worden, was den Rahmen bei Schräglage aber insgesamt weicher macht. Das dritte Motorrad hatte die Elektronik und den Lenkungsämpfer anders platziert als bisher. Auch dieser Rahmen hatte die gleiche überschliffene Schweißnaht.

Der Testplan von KTM wurde durch die Verletzung von Mika Kallio mächtig durcheinandergeworfen, und da sich auch Pol Espargaró verletzte, blieb die Testarbeit an Bradley Smith hängen. Smith testete am Montag mit der alten Motorenvariante, probierte aber eine neue Sitzbank, Tankverkleidung und Schwinge.

Suzuki hat die Konzession genutzt, dass sie wieder neun Motoren pro Saison verwenden und die Motoren weiterentwickeln dürfen. In Assen gab es erstmals eine neue Motorenvariante, die sich gleich positiv auf die Resultate ausgewirkt hat. Sie haben nun auch eine Rahmenvariante mit aufgeklebten Kohlefaserverstärkungen über den Hauptprofilen. Suzuki hat auch die Sitzhöhe des Fahrers geändert, was nicht einfach ist, weil der Kohlefaser-Heckrahmen bei ihnen als Masseämpfer dient und so komplett abgeändert werden muss, um das Schwingungsverhalten beizubehalten.

Yamaha hatte im ersten Saisondrittel Erfolg bei der Verbesserung ihres Fahrwerks, es funktioniert nun auf jeder Strecke und bei allen Temperaturen gut. Aber ihr Hauptproblem, die zu leicht gewählte Pleuellwelle, werden sie über die gesamte Saison schleppen, weil ihre Motorenentwicklung eingefroren ist. Yamaha hat bisher schwerere Kupplungen gebracht, diese rotieren aber langsamer und können das Problem nur ein wenig abschwächen. Yamaha brachte auch eine neue Software nach Brunn, aber die Einheitselektronik erschwert ihre Arbeit sichtlich. Man probierte auch ein Vorderrad-Schutzblech, das Lufteinlässe hatte, um die Temperatur des Vorderreifens zu kontrollieren. Aber Maverick Viñales, für den dies wichtig ist, konnte nach seinem Rennsturz wegen starker Schmerzen nicht am Test teilnehmen. ■



Aprilia brachte eine längere Auspuffanlage für Scott Redding, eine geänderte Sitzbank und einen neuen Tank. Die Sitzbank verschwand schnell wieder, der Tank schien auch nicht das gewünschte Ergebnis gebracht zu haben. Das begrenzte Budget der Rennabteilung verhindert, dass größere Schritte gemacht werden können.



KTM hatte für Brunn die Motorenvariante mit der rückwärtsdrehenden Pleuellwelle nochmals überarbeitet. Bradley Smith setzte sie aber nur an den Trainingstagen ein, im Rennen und beim Test neuer Fahrwerksteile wurden wieder der alte Motor mit vorwärtsdrehender Pleuellwelle eingesetzt und die Werte so verglichen.

, Yamaha mit Problemen



Ducati hatte in Brünn bereits am Samstag eine neue Flügelvariante eingesetzt, bei dem Teile entfernt worden waren. Dies zeigt, wie weit vorausschauend Ducati war, als sie die Flügel homologiert haben, denn das Weglassen von Teilen lässt das Regelwerk zu. Nun haben sie oben und an den Seiten jeweils kleine Flügelkästen.



Honda probierte bei einem der drei Prototypen einen Lenkungsdämpfer von der oberen Seite des Rahmenhauptprofils zur oberen Gabelbrücke. Noch interessanter bei diesem Prototyp war, dass die Luft nun nicht mehr durch zwei seitliche Schächte, sondern durch den Lenkkopf in die Airbox gelangt, was für mehr Spitzendruck sorgt.



Suzuki probierte Rahmen mit aufgeklebten Kohlefaserverstärkungen. Da der Verbund mit der Zeit altert, ist dies aber eindeutig nur ein Experiment, um verschiedene Steifigkeiten zu testen. Eine neue Variante mit geändertem Aluminium-Profil kam auch bereits beim Brünn-Test zum Einsatz. Dazu gab es ein neues Rahmenheck.



Yamaha arbeitet mit aller Kraft daran, die Aggressivität der zu leichten Kurbelwelle über die Elektronik zu zähmen, ist aber durch die Einheitselektronik viel stärker eingeschränkt als bei ihrer früheren eigenen Software. In Brünn waren neue Gesichter in der Box zu sehen, ohne dass Yamaha ihre Namen nannte.



Patrick Jacobsen auf der Triple-M-Honda: „Dass wir Letzter werden, geht nicht“

HONDA

Superbike-WM

Ergebnisse müssen besser werden

Triple-M-Racing fährt dieses Jahr erstmals in der Superbike-WM. Doch zufrieden ist Teambesitzer Matthias Moser mit den Resultaten nicht.

Von: Imre Paulovits

Ein Blatt vor den Mund nimmt Matthias Moser ungern. Und schon gar nicht, wenn es um sein Superbike-WM-Team geht. „Wir haben ein wettbewerbsfähiges Motorrad, das wir sehr gut im Griff haben, und wir haben enorme Fortschritte mit der Elektronik gemacht“, fasst er die positiven Aspekte der ersten fünf Monate seines Super-

bike-WM-Engagements zusammen. „Die Zuverlässigkeit ist da, und die Zusammenarbeit mit Honda und Ten Kate funktioniert hervorragend. Aber die Ergebnisse sind extrem unbefriedigend.“

Dabei analysiert Moser den bisherigen Verlauf der Saison: „Wir haben es nicht geschafft, unserem Fahrer ein Motorrad zu geben, mit dem er bei den Rennen bis zum Schluss schnell fahren kann. Die ersten drei Runden geht es, danach nicht mehr. Der Tiefpunkt war sicher Misano, wo unser Fahrer aufgegeben hat, und wir nicht so richtig ergründen konnten, was das eigentliche Problem war. Es ist auch sehr schwer zu erklären, dass wir am Anfang der Saison mit einem Motorrad, das sehr viel schlechter

war, weiter vorne waren als mit dem, das jetzt klar besser ist. Das kann so nicht weitergehen.“

Moser will nun Konsequenzen ziehen. „Wir reden in der Sommerpause mit Honda intensiv über die Situation. Bis zum Rennen in Portimão wollen wir versuchen, gemeinsam Änderungen herbeizuführen, mit denen wir erfolgreicher sind“, so Moser. „Das Projekt ist mit Honda langfristig ausgerichtet und wir wollen gemeinsam Erfolg haben.“

Was nun verändert werden soll, lässt Moser zunächst offen. Er hält Patrick Jacobsen nach wie vor für einen sehr professionellen Fahrer, aber er fügt auch vielsagend hinzu: „Seine Rundenzeiten sind nicht so schnell wie die der anderen Fahrer.“ ■

Rupert Hollaus Gedächtnisrennen

Fest der Generationen

Gleich nach dem Grand Prix folgt auf dem Red Bull Ring das nächste Zweirad-Highlight in der Steiermark: Das Rupert Hollaus Gedächtnisrennen.

Das vom ehemaligen Gespann- und 500er-Ass Wolfgang Stropek organisierte Rupert Hollaus Gedächtnisrennen hat sich mittlerweile zu der Motorsport-Veranstaltung mit den meisten Teilnehmern in Österreich gemauert.

So werden über 300 Aktive in Klassen von den 1960ern bis heute an den Start gehen und

um sportlichen Lorbeer kämpfen. Es ist aber nicht die sportliche Seite allein, die dieser Veranstaltung ihren Reiz verleiht, sondern das Zusammentreffen von vielen Generationen und das Erleben von hochkarätigen Motorrädern und Stars aus verschiedenen Epochen.

Bei der 15. Auflage hat Wolfgang Stropek sogar den 15-fachen Weltmeister Giacomo Agostini überreden können. Genau wie auch die MZ-Legende Heinz Rosner sowie Chris Vincent, der sowohl bei den Gespannen als auch bei den 500ern WM-Punkte sammeln konnte, der zweifache Staatsmeister Chris Zaiser und Stropek



PAULOVITS

Auch Giacomo Agostini ist dabei

selbst wird er seine Runden drehen. Zu Ehren des im März verstorbenen dreifachen Weltmeisters Luigi Taveri wird es eine Sonderausstellung geben.

Der Eintritt auf die Tribünen und ins Fahrerlager des Red Bull Rings ist am Samstag und Sonntag kostenlos. ■ IP

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM ServusTV hat auf dem Red Bull Ring einen Fünfjahresvertrag mit der Dorna unterschrieben, nach dem sie ab 2019 auch in Deutschland die Motorrad-WM als Free-TV übertragen werden. Dabei wird nicht nur die MotoGP, sondern auch die Moto2, die Moto3, die MotoE und der MotoGP Rookies Cup live gezeigt.

SUPERBIKE-WM Nachdem die Option von Álvaro Bautista beim neuen Yamaha Satelliten-Team offensichtlich verfallen ist, hat nun Ducati ein Auge auf den 125er-Weltmeister von 2006 geworfen. Er könnte nächstes Jahr einer der beiden Piloten auf der Werks-Ducati-Panigale-V4 werden. Weder mit Chaz Davies noch mit Marco Melandri sind die Verträge verlängert worden. Laut MotoGP-Teamchef Paolo Ciabatti will man sich in Bologna aber in den nächsten Tagen entscheiden, mit welchen Fahrern das für das Werk historische Vierzylinder-Projekt in der Superbike-WM angegangen werden soll.

SUPERSPORT-WM Héctor Barberá, der zwischen dem Barcelona- und dem Mugello-Grand-Prix von Sito Pons' Moto2-Team entlassen wurde, hat einen Platz in der Supersport-WM gefunden. Der 250er-Vizeweltmeister von 2009 wird Sheridan Morais im Pucetti-Kawasaki-Team ersetzen, der seinerseits nach dem Rücktritt von Kenan Sofuoglu dessen Motorrad übernommen hat.

SUPERSPORT-WM Die Sommerpause verbringt Sandro Cortese mit viel Training und als Eurosport-GP-Fachkommentator. Der in Spielberg gut gebräunt erscheinene Supersport-WM-Tabellenführer kann es kaum erwarten, dass es am 16. September in Portimão weitergeht. Wie seine Karriere nächstes Jahr weitergeht, darüber verhandelt der Moto3-Weltmeister von 2012 derzeit.

„Top Fünf ist realistisch“

Jeremy Seewer fährt jede Woche in seiner MXGP-Rookie-Saison unter die ersten zehn und könnte am Wochenende vor heimischem Publikum in Frauenfeld Podiumsluft schnuppern.

Von: Alex Hodgkinson

Ist Ihr MXGP-Einstieg erwartungsgemäß gelaufen?

Ich denke, ja. Man kann immer noch besser sein, aber das, was ich mir zuerst vorgenommen hatte – unter die ersten zehn zu fahren –, konnte ich auf Anhieb schaffen. Vom Speed her sind auch die Top Fünf möglich. Ich will immer besser sein, und in diesem Sinn bin ich nicht zufrieden, aber für den Einstieg, mit dem Markenwechsel, ist es okay. Und ich wusste, dass mich harte Zeiten in der MXGP-Klasse erwarten.

Wie lief der Umstieg auf Yamaha?

Es war schon ein schwieriger Winter nach so vielen Jahren auf Suzuki. Federung, Motor, die Umgebung mit meinem Mechaniker und das ganze Team, alles war bei Suzuki optimiert. Wir waren so eingespielt und hatten gute Erfolge zusammen, und mit dem Wilvo-Team und Yamaha musste ich wieder bei null anfangen. Vor allem sind die Starts so wichtig in der MXGP – und das in so kurze Zeit zu meistern, war nicht einfach. Aber ich glaube, wir haben es auf den Punkt ziemlich gut hingekriegt. Wir sind natürlich immer noch daran am arbeiten, aber es läuft ziemlich gut. Man kann jede MXGP-Maschine schnell fahren, aber ob man Fünfzehnter oder Fünfter wird, das ist schwierig. Das letzte bisschen ist der schwierigste Schritt.

War die neue Motorcharakteristik schwierig zu meistern?

Auf jeden Fall. Es ist ein ganz anderes Motorrad. Yamaha hat nicht umsonst den Motor umgedreht. Ich war sehr überrascht.

Und das Fahrwerk?

Bei Suzuki habe ich mit den gleichen Leuten bei KYB gearbeitet. Das Fahrwerk ist bei Yamaha an-



Frauenfeld-Hero Jeremy Seewer: Wechsel zu Yamaha war schwierig

„FÜNFZEHNTER ODER FÜNFTER ZU WERDEN, IST SCHWIERIG. DAS LETZTE BISSCHEN IST DER SCHWERS-TE SCHRITT.“

Jeremy Seewer

ders und die Abstimmung ist anders, aber die Leute bei KYB wussten schon, was ich will.

Sind Sie mit Ihren Fortschritten zufrieden?

Nachdem ich mich unter den ersten zehn etabliert hatte, war mein nächstes Ziel die ersten fünf – und in den letzten GPs habe ich das geschafft. Ich war einmal Zweiter in der Quali, zweimal Fünfter im WM-Lauf und konnte schon ein paar Mal ganz vorne

mitfahren. Aber beim MXGP muss wirklich alles stimmen, um unter den ersten fünf zu landen. Aber ich kann zufrieden sein.

Wie wichtig ist die Fitness?

Sie spielt eine große Rolle. Sie ist wichtig in der MX2, wenn man ganz vorne mitkämpfen will, aber die Intensität bei MXGP ist ein weiterer Schritt. Wenn du in den letzten zwei Runden eine Sekunde pro Runde langsamer fährst, dann kannst du drei Plätze – oder fünf – verlieren.

Wer sind die schwierigsten Gegner?

Alle! Ich hatte bis jetzt keine Konfliktsituation, und es steht niemand auf der Rechnung. Die Top-Fahrer sind alle gut; jeder hat seine Tricks und jeder weiß, wie man überholt und wie man verhindert, dass man selbst überholt wird. Aber alle spielen fair. Man merkt gleich, dass die Klasse aus-

gereifter ist. Im Zeittraining passiert es fast nie, dass jemand blöd im Weg umherkreist – manche in der MX2 sind so blöd, und dort war es ein riesiges Problem.

Der GP in Frauenfeld ist etwas Besonderes.

Ja, es ist unglaublich. Ich glaube nicht, dass bei einem anderen GP die einheimischen Fahrer so toll angefeuert werden und hoffe, dass es dieses Jahr genauso sein wird. Die Strecke mit dem langen Straight-Rhythm-Abschnitt und der Tribünenaufbau sind absolut perfekt. Ich glaube, jeder Fahrer genießt die Strecke – und für uns Schweizer ist es noch besser.

Was ist möglich?

Wenn alles gut läuft, dann kann ich unter die ersten fünf fahren. Das Podium ist vielleicht ein zu hoch gestecktes Ziel, weil zwei von drei Plätzen permanent belegt sind, aber wenn alles optimal läuft und ein bisschen Glück auf meiner Seite steht, dann ist es möglich. Ich werde mein Bestes geben.

Können Sie schon was zu 2019 sagen?

Nein, aber die Gespräche darüber laufen gerade, dass ich einen Zweijahresvertrag bei Yamaha Europe bekomme. Wie, was, wo weitergeht, müssen wir noch besprechen. ■



Jeremy Seewer

Geburtstag: 18. Juli 1994

Geburtsort: Bülach (CH)

Herkunftsland: Schweiz

KARRIERE

2006 Schweizer Meister 65 cc

2008 Schweizer Meister 85 cc

2011 Junioren-WM 125 cc Pl. 2

2012 EMX 250 cc Platz 5

2013 EMX 250 cc Platz 2

2014 MX2-WM Platz 10

2015 MX2-WM Platz 5

2016 MX2 Vizeweltmeister

2017 MX2 Vizeweltmeister

2018 MXGP, zurzeit Platz 8

Hobbys

Freunde treffen, Mountainbike, alles auf zwei Rädern

Enduro-EM Skövde

Enduro-Jugend forsch

Wieder einmal gaben die Junioren den Ton beim dritten Lauf der Europa-meisterschaft im schwedischen Skövde an: Die Franzosen Thomas Dubost und Hugo Blanjoue wechselten sich an der Spitze ab.

Von: **Robert Pairean**

Im gleichen KTM-Team und persönlich die besten Freunde, kämpfen die beiden Fahrer zwar in unterschiedlichen Junioren-Klassen, doch um den Gesamtsieg. Am ersten Tag hatte der in der großen Hubraumklasse später gestartete Blanjoue in der letzten Sonderprüfung Pech mit einsetzendem Regen, was ihn gleich elf Sekunden und den zweiten Platz kostete. Damit schob sich mit Roni Kytönen erstmals eine 125er in die Top 3 der Tageswertung.

Am zweiten Tag ließ Blanjoue aber nichts mehr anbrennen und

holte sich den Tagessieg vor Dubost. Damit liegt der Franzose nur noch vier Punkte hinter dem Gesamtführenden Alessandro Battig, der mit den Bodenverhältnissen nicht klarkam und die beiden Tage nur mit den Rängen 6 und 3 beendete. „Ich bin mit den weichen Bodenverhältnissen nicht zurechtgekommen“, nahm der Kawasaki-Fahrer die Schuld auf sich.

Bester Deutscher wurde mit Platz 44 und Rang 40 an beiden Tagen der Norddeutsche Jan Allers, der unter den deutschen Fahrern mit seiner 125er KTM sicherlich am hubraumschwächsten unterwegs ist. Doch Allers zeigte sich erneut topfit, auch wenn er am zweiten Tag einräumte: „Die erste Runde lief bei mir überhaupt nicht. Im zweiten der drei Durchgänge bin ich teilweise fast 20 Sekunden schneller pro Prüfung gefahren.“

In der Meisterschaft liegt Allers auf dem fünften Platz der mit 31 Teilnehmern besetzten Junioren-Klasse der unter 21-Jährigen. ■



Wenig Hubraum, aber großes Herz: deutscher Junior Jan Allers

ENDURO-EM

Skövde (S), 11./12. August

1. Tag

1. Thomas Dubost (F)	KTM
2. Roni Kytönen (FIN)	Husqvarna
3. Hugo Blanjoue (F)	KTM
4. Nathan Bererd (F)	Husqvarna

2. Tag

1. Hugo Blanjoue (F)	KTM
2. Thomas Dubost (F)	KTM
3. Alessandro Battig (I)	Kawasaki
4. Lorenzo Macoritto (I)	Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 8 Läufen

1. Alessandro Battig (I)	95 Punkte
2. Hugo Blanjoue (F)	91
3. Thomas Dubost (F)	68
4. Lorenzo Macoritto (I)	67
5. Kristof Kouble (CZ)	61
6. Maurizio Michelis (I)	58
7. Erik Appelquist (S)	39
8. Roni Kytönen (FIN)	32
14. Jonathan Rosse (CH)	16
31. Edward Hübner (D)	2

US-Motocross Unadilla

Sieger unerwünscht

Marvin Musquin gewann am Samstag in einer Schlamm-schlacht auf der legendären Unadilla-Strecke den zehnten Lauf zur US-MX-Meisterschaft. Aber der 28-Jährige ist bei der französischen Föderation für das Nationencross unerwünscht.

Von: **Alex Hodgkinson**

Verbandscoach Pascal Finot war letzten Monat in die USA geflogen, um die Bereitschaft von Musquin und Dylan Ferrandis zur Teilnahme an der Team-WM zu bestätigen. Und der KTM-US-Leader hatte zugesagt: „Ich habe sofort zugesagt, und das Team hat alle Hebel in Gang gesetzt, um unsere Teilnahme zu organisieren.“

Der zweifache Weltmeister gewann im Juli sogar den US-Meisterschaftslauf in Red Bud, Schauplatz des MXoN am 6./7. Oktober.

Umso größer das Erstaunen am vergangenen Dienstag, als der französische Föderationspräsident Jacques Bolle, der sonst höchstens einmal im Jahr Interesse an Motocross zeigt, den Teamcoach überstimmte und statt Musquin Romain Febvre und Gautier Paulin,



Unerwünschter Siegertyp: Musquin

in diesem Jahr weit abgeschlagener Fünfter bzw. Sechster der MXGP-WM, als 450ccm-Fahrer neben Ferrandis auf der 250er nominierte.

Musquin war zuletzt 2015 für sein Land nominiert. Möglicherweise ist es kein Zufall, dass seine Familie wegen des Vorwurfes der Nachlässigkeit bei der Lizenzvergabe der Strecke, auf der sein älterer Bruder Mickael eine Quer-

schnittlähmung erlitt, im Konflikt mit der Föderation ist.

Die erste Teilnahme von Ken Roczen am Nationencross seit 2013, zusammen mit Max Nagl und Henry Jacobi, wurde ebenfalls letzte Woche bestätigt. Der Thüringer fuhr in Unadilla zweimal auf Platz 7. Roger DeCoster hat Eli Tomac, Justin Barcia und Aaron Plessinger für das US-Team nominiert. ■

US-MOTOCROSS

Unadilla (USA), 11. August

1. Marvin Musquin (F)	KTM	2-1
2. Eli Tomac (USA)	Kawasaki	1-2
3. Phil Nicoletti (USA)	Husqvarna	3-5
4. Justin Barcia (USA)	Yamaha	8-3
5. Blake Baggett (USA)	KTM	5-6
6. Benny Bloss (USA)	Honda	4-10
7. Ken Roczen (D)	Honda	7-7
8. Weston Peick (USA)	Suzuki	9-8
9. Cooper Webb (USA)	Yamaha	16-4
10. Toshiki Tomita (J)	Honda	10-9

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 10 von 12 Läufen

1. Eli Tomac	448 Punkte
2. Marvin Musquin	433
3. Justin Barcia	363
4. Ken Roczen	358
5. Blake Baggett	332
6. Weston Peick	272
7. Benny Bloss	253
8. Phil Nicoletti	253
9. Kyle Cunningham	140
10. Cody Cooper	137

NACHRICHTEN

TETEROW WILDCARD FÜR HUCKENBECK

Kai Huckenbeck erhält die Veranstalter-Wildcard für den Deutschland-GP am 22. September in Teterow. Der Werter war in der WM-Qualifikation 2019 übergangen worden. Erster Reservefahrer wird Martin Smolinski, zweiter Standby-Pilot Kevin Wölbert sein.

AUSSIE GEWINNT OSTSEEPOKAL

Der australische Juniorenmeister Jaimon Lidsey gewann den Ostseepokal 2018. Beim ersten Speedwayrennen am Freitagabend in Wittstock wurde der Aussie hinter dem Russen Vadim Tarasenko Zweiter; am Samstag in Stralsund wurde er Vierter und erreichte damit ein Stechen um den Gesamtsieg gegen den polnischen Tagessieger Adrian Cyfer und Tarasenko, die alle 26 Punkte hatten. Das Run-off gewann Lidsey; Tarasenko passierte Cyfer und wurde Gesamtzweiter. Tobias Busch wurde Achter.

SMOLINSKI-SIEG IN HERTINGEN

Das Flutlicht-Grasbahnrennen am Samstagabend in Hertingen gewann Martin Smolinski (19 Punkte) mit nur einem Punktverlust vor Weltmeister Mathieu Trésarrieu (18) und Max Dilger (15). Bei den Seitenwagen waren Europameister William Matthijssen/Sandra Mollema (NL) vor den Briten Josh und Scott Goodwin sowie Raphael San Millan/Benedikt Zapf erfolgreich.

SMOLINSKI AUCH IN RASTEDE

Martin Smolinski gewann am Sonntag auch das Grasbahnrennen im Schlosspark von Rastede. Ohne Finalrennen wegen schlechter Bahn wurde Bernd Diener vor Jörg Tebbe Zweiter. William Matthijssen/Sandra Mollema gewannen wie in Hertingen die Gespannklasse souverän vor den Briten Godden/Smith und den Niederländern Detz/Arling. Bester Deutscher: Oliver Möller auf Platz 5.

Damit hat keiner gerechnet:
Erster GP-Sieg für Nicki
Pedersen seit drei Jahren

Speedway GP Challenge Målilla

Unzerstörbar

QUASCHNING

Nicki Pedersen entstieg in Målilla nach langer Durststrecke wie Phoenix der Asche. Freddie Lindgren konnte den Rückstand auf WM-Leader Tai Woffinden um drei Punkte verkürzen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Wegen des Regens wurde das Rennen erst mit fast einstündiger Verspätung gestartet. Dem guten Bahndienst war es zu verdanken, dass mit zunehmender Renndauer die Bahnverhältnisse immer ausgeglichener wurden und der GP an Klasse zulegte. Zuvor lagen die Vorteile auf der Innenbahn. Fast hätte es wieder – wie in Cardiff – eine Bartosz-Zmarzlik-Show gegeben, aber im ersten Semifinale fuhr der Pole nicht clever genug und ließ in der zweiten

Kurve Lindgren zu viel Platz, den der Schwede sofort ausnutzte. Bei dieser Aktion stürzte Bartosz, nachdem er noch den Dirt-Reflector von Lindgren berührte.

Trotz heftigen Protests disqualifizierte Referee Craig Ackroyd den Polen. Im Re-Run startete Tai Woffinden in der vorletzten Kurve der vierten Runde außen fahrend einen Angriff auf Nicki Pedersen. Der Däne ließ sich dann auffällig nach außen treiben und blockte erfolgreich Woffindens Linie. Danach gab es heftige Diskussionen zwischen den beiden, die fast in Handgreiflichkeiten ausgeartet wären. Zuvor kreuzte Pedersen nach der Startkurve bereits brutal die Linie von Lindgren, der danach fast gestürzt wäre.

Im zweiten Halbfinale verlor Maciej Janowski in aussichtsreicher Position nach einem harten Rempler von Patryk Dudek seinen Rhythmus und wurde nach

hinten durchgereicht. Erstmals seit dem Horsens-GP fand ein Endlauf ohne polnische Beteiligung statt. In einem turbulenten Finale unterstrich Pedersen einmal mehr an diesem Abend, dass er sich mit seinen 41 Jahren noch lange nicht abschreiben lässt. Wie er sagte, war er mit seiner Performance noch nicht zu 100 Prozent zufrieden.

Er liegt nun nur noch sieben Punkte auf Platz 8 zurück, der zum Verbleib im GP 2019 berechtigt. Für Nicki war es der erste GP-Sieg bzw. Podestplatz seit dem Grand Prix in Torun im Oktober 2015.

Auch Matej Zagar gelang mit seinem ersten Podestplatz in dieser Saison ein großer Schritt in Richtung Platz 8. Lindgren war insgesamt zufrieden, obwohl er im Finale – wie er sagte – nicht genug Speed aufbauen konnte. Er konnte aber den Rückstand auf Woffinden auf 17 Punkte verkürzen. ■

SPEEDWAY-WM

GP Skandinavien Målilla, 11. August

1. Nicki Pedersen (DK)	15 Punkte
2. Matej Zagar (SLO)	16
3. Fredrik Lindgren (S)	13
4. Martin Vaculik (SK)	10
5. Bartosz Zmarzlik (PL)	14
6. Maciej Janowski (PL)	11
7. Patryk Dudek (PL)	10
8. Tai Woffinden (GB)	10
9. Artem Laguta (RUS)	6
10. Emil Saifutdinov (RUS)	6
11. Peter Ljung (S)	5
12. Chris Holder (D)	5

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 10 Läufen

1. Tai Woffinden (GB)	91 Punkte
2. Fredrik Lindgren (S)	74
3. Maciej Janowski (PL)	70
4. Bartosz Zmarzlik (PL)	69
5. Emil Saifutdinov (RUS)	62
6. Patryk Dudek (PL)	56
7. Greg Hancock (USA)	56
8. Artem Laguta (RUS)	53
9. Matej Zagar (SLO)	50
10. Nicki Pedersen (DK)	46
11. Jason Doyle (AUS)	44
12. Chris Holder (AUS)	43



SCHROEER

Streitbarer Sieger Nicki Pedersen

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Suche Audi TT 3.2 quattro, Typ 8N (bis Bj. 2006), bis max. 125.000 km, bevorzugte Farbe grau oder schwarz, gerne aber auch andere Farben. Freue mich über Angebote per E-Mail an sven_damson@web.de oder telefonisch unter 0176/96635851

BMW



M3 CSL, EZ 3/2004, 55000 km, 265 kW (360 PS), schwarz, reparierter Unfallschaden, 3. Hand, Liebhaberfahrzeug, VB 77.500,- EUR. Tel. 0151/46342045

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45322

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dvp.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Ferrari

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

328 GTS - Notverkauf, rot/schw., top, Insp. mit ZR neu, H-Kennz., Bj. 1986, 77000 km, VB 60.000,- €. Tel. 0160/97345076, mrmgefe@t-online.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 45295

Suche Ferrari im Tausch, Löse Alfa Oldi Sammlung auf Montreal 2x Spider, 8x Giulia und Berlina. Tausch gegen Lambo oder Ferrari möglich. Bitte alles anbieten Danke info@auto-zeisberg.de, 07721/63344 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



AMG GT GTR, EZ 3/2018, 586 km, 430 kW, silber, Klima, 169.000,- MwSt. abw., Änderungen, Zwischenverkauf und Irrtümer vorbehalten! Tel. 0171/3840705

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45256



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

VANSPO RTS.D E

BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45249

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

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



280 SE Coupé 3.5 I, EZ 1/1970, 79000 km, 147 kW (200 PS), blau, Klima, eSD, 155.000,- EUR. Tel. 0160/8621981, jens.martin@gmx.net

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45292

Suche altes Mercedes Cabrio zum Richten, bitte alles anbieten. T. 0172/7683296 H

VANSPO RTS.D E

BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45250

Mini

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

Oldtimer

Kaufe gerne Oldtimer/Exoten. Bitte alles anbieten! 07131/579275 o. 0172/7683296 H

www.Rennsportshop.com

Porsche

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Liebhaberstück 911er Cabrio, Bj. 1985, 116000 km, Vollleder, Turbospieler, Sportauspuff, Fuchs-Felgen, Wertgutachten, Topzustand. Tel. 0151/61487219

Privatm. sucht 911 Targa Bj. 86-89 bis max. 100.000 km. Nicht restauriert, nur dt. Fzg.! 0171/2305545 & stk1967@web.de

Porsche GT3 RS, lavaret, 200 km, 188.000,- €. Telefon 06181/76912, 0160/96832469

Renn/Rallye

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

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

FERODO
Motorsport- und High Performance Bremsbeläge
Service - Verkauf - Beratung
CORSE
e-mail: info@bsa-corse.de

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

Beratung - Verkauf - Service

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

REHÄUFER RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

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



BMW M3 E46 (VLN, 24h Spezial), aufwändig aufgeb.m.Zelle, KW Comp. Drenth, GTR Achsen. Info www.cybase.de/verkauf.pdf

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



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

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

VW



Cabrio Golf R DSG, Bj. 13, 69000 km, Vollausst.: Led., Kl., DCC, Nav., neuw., ufr., SH, 21.700,- €. T. 01523/7634005

memminger
www.feine-cabrios.de
...Das exklusive Understatement...
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

VW & Audi Anhängerkupplungen
auch für Sondermodelle. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Geschäftsverbindungen

BestWater
Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für unsere Vertriebspartner! Tel. 01523/3752139, 168@bestwater.de H

Modellautos

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

Veranstaltungen

Pistenclub e.V.
TRACKDAYS
So. 09.09.18 Salzburgring
So. 09.09.18 Monza
Di. 11.09.18 Mugello
Fr. 14.09.18 Dijon-Prenois
Mi. 19.09.18 Hockenheimring
Fr. 28.09.18 Bilster Berg
So. 30.09.18 Racepark Meppen
Mi. 03.10.18 Spa-Francorchamps
Fr. 05.10.18 Nordschleife
So. 07.10.18 Hockenheimring
So. 07.10.18 Dijon-Prenois
Sa. 13.10.18 Imola
Do. 18.10.18 Mugello
Sa. 10.11.18 Hockenheimring
www.pistenclub.de
+49 (0) 2153-951300

Für alle Formelwagen: 22.+23.09.18 Chambley, 14.10.18 Anneau du Rhin. classicformula.de oder 0171/3101159 H

Motorsport A-Lizenz Training
http://www.in4vent.com H

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

Verschiedenes

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25% Leistung und Drehmoment; www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

LOGO in Garn
Aufnäher, Direktbestellung, ab 1 Stck., Lieferrn von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Tel. 05021/62198, www.logo-in-garn.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE
RENNSPORT clickvers.de
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung
Tel. 07231/101000, www.uni-kat.de H

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

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke 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 Rammms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Rammms
 Publisher Automobil: Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden, zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, leifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Carmen Brix, cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 15 22
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Unnerstall
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-
 ten zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
 Versand Deutschland: 125,00 €
 (Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Studenten erhalten gegen Vorlage einer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
 gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
 inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €
 Abonentenservice Deutschland:
 Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
 Telefax +49 (0)711 182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@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

Keine ungebetene Konkurrenz

Zur FI-Zweiklassengesellschaft
 MSa 33/2018

Schon seit Jahren wird das Gefälle zwischen den drei Spitzenteams und dem Rest des Feldes immer größer. Es ist nicht verständlich, dass Mercedes, Ferrari und Red Bull jährlich rund 300 bis 350 Millionen Euro nur für die Formel 1 ausgeben. Um auch nur einigermaßen wettbewerbsfähig zu sein, müssen die restlichen Teams finanziell weit über die Grenzen des eigentlich Machbaren gehen. Am Beispiel von Force India (Insolvenz) sieht man langsam, aber sicher die negativen Auswirkungen. Damit die Formel 1 auch in fünf Jahren noch wie bisher bestehen kann, muss die Budgetdeckung schon ab dem Jahr 2020 auf erst 120 Millionen Euro und ab 2021 auf höchstens 100 Millionen Euro pro Jahr sinken. Was ja auch schon wahnwitzig viel Geld ist. Aber es ist zu befürchten, dass Mercedes und Ferrari diese Regelung mit aller Macht blockieren werden, um keine ungebetene Konkurrenz aufkommen zu lassen. Man darf gespannt sein, wie lange der Zuschauer an der Strecke und der Fan vor dem TV diese Zwei- bis Dreiklassengesellschaft noch anschaut, die einen tollen Rennsport mit sechs bis sieben siegfähigen Teams verhindert. Dass keine neue Konkurrenz (z. B. Porsche) aufkommt, wird schon dadurch verhindert, dass die drei Spitzenteams auf einmal am ungeliebten Motorsystem festhalten möchten. Also leider ist keinerlei Besserung der Dinge in Sicht. Ganz im Gegenteil... Ich bin schon gespannt, was die neuen Rechteinhaber dem-

BILD DER WOCHE



FI-Action mit alten Rennern gab's beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring

nächst beschließen und durchsetzen können.

Michael Pfrommer,
 D-75394 Oberreichenbach

Lieber angeln als FI

Zur mangelnden FI-Action
 MSa 33/2018

Immer wieder lese ich bei Euch über die Formel Gähnen. Meistens stellt der Autor die Frage, wie man die Formel 1 spannender machen kann, und in den meisten Fällen gibt er die Antwort gleich mit. Eigentlich sind es nur zwei Dinge. Die Autos müssen so sein, dass man hintereinander herfahren kann, ohne an Traktion zu verlieren, und die Autos müssen längere Bremswege bekommen. Wenn man sich nicht ständig selber im Weg stehen würde und das Reglement von den Teams gestalten lässt, die sowieso nur an sich selber denken, wäre der Fall schnell gelöst. Doch die Teams werden niemals freiwillig einen Vorteil hergeben, und

Herstellern ist die Formel 1 eh egal. Wenn die Formel 1 ihre Schuldigkeit getan hat, sind sie schnell wieder weg, ohne ihr eine Träne hinterherzuweinen. Weiterhin wäre es hilfreich, einen mehrere Meter breiten Streifen Schotter oder Kunstrasen zwischen Strecke und den asphaltierten Auslaufzonen anzulegen, dann hat auch das Thema „Tracklimits“ ein Ende. Alles Themen, die schon hundertmal durchgekaut wurden, aber keiner traut sich, auch nur eins davon umzusetzen. So lange, bis auch der letzte Fan lieber angeln geht, als sich ein Formel-1-Rennen anzuschauen.

Jörg Weber,
 E-08004 Barcelona

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 18. August: VLN 5: Rowe ADAC Ruhr-Pokal-Rennen, Nürburgring
- 1. September VLN 6: 41. RCM DMV Grenzlandrennen, Nürburgring
- 2. September 14. Adenauer ADAC Automobilsalon

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 16. August		
ab 03.00	ADAC GT/TCR/F4 Nürburgring (Wh.)	Sport 1+
19.00	WRC Deutschland, Special Stage LIVE	Sport 1
23.00	WRC Deutschland, Highlights 1. Tag	Sport 1
Freitag, 17. August		
19.30	WRC Deutschland, Highlights 2. Tag	Sport 1
Samstag, 18. August		
11.20	F3-EM Silverstone, 1. Rennen LIVE	N-TV
12.30	Carrera Cup Magazin, Nürburgring	Sport 1
13.00	GT Masters Zandvoort, 1. Rennen LIVE	Sport 1
14.30	WEC Silverstone, Qualifying LIVE	Sport 1
15.00	WRC Deutschland, Live Stage LIVE	Sport 1
15.15	ELMS Silverstone, Rennen LIVE	motorsport.tv
16.00	Carrera Cup Zandvoort, 1. Rennen LIVE	Sport 1
16.45	TCR Germany Zandvoort, 1. Rennen LIVE	Sport 1
17.50	IndyCar, Mid-Ohio (Wh./Zus.)	Sport 1 US
19.50	TCR Europe Assen, 1. Rennen (Aufz.)	motorsport.tv
20.00	WRC Deutschland, Highlights 3. Tag	Sport 1
Sonntag, 19. August		
01.00	NASCAR Cup Series, Bristol LIVE	Motorvision TV
09.45	TCR Germany Zandvoort, 2. Rennen LIVE	Sport 1
10.40	TCR Europe Assen, 2. Rennen LIVE	motorsport.tv
11.05	F3-EM Silverstone, 3. Rennen LIVE	N-TV
11.25	Carrera Cup Zandvoort, 2. Rennen LIVE	Sport 1+
12.10	WRC Deutschland, Power Stage LIVE	Sport 1+
13.00	GT Masters Zandvoort, 2. Rennen LIVE	Sport 1
13.30	WEC Silverstone, Rennen LIVE	Sport 1+
14.30/15.45	WEC Silverstone, Rennen LIVE	Sport 1
14.45	WRC Deutschland, Power Stage (Aufz.)	Sport 1
18.10	WEC Silverstone, Schlussphase LIVE	Eurosport 1
19.30	IndyCar Series Pocono, Rennen LIVE	Sport 1 US
20.00	WRC Deutschland, Highlights 4. Tag	Sport 1
Dienstag, 21. August		
21.10	IndyCar Series Pocono, Rennen (Wh.)	Sport 1 US

Motorrad

Sonntag, 19. August		
ca. 13.00	MX2-WM Frauenfeld, 1. Lauf LIVE	SRF 2/ES 2
14.05	MXGP-WM Frauenfeld, 1. Lauf LIVE	SRF 2
16.00	MX2-WM Frauenfeld, 2. Lauf LIVE	SRF 2/ES 2
17.00	MXGP-WM Frauenfeld, 2. Lauf LIVE	Eurosport 2
17.30	MXGP-WM Frauenfeld, 2. Lauf (Aufz.)	SRF 2
18.00	MX2-WM Frauenfeld, 2. Lauf LIVE	Eurosport 2
ab 18.45	BSB Cadwell Park, die Rennen (Aufz.)	Eurosport 2
ab 19.20	Motocross-WM, Frauenfeld	motorsport.tv
Montag, 20. August		
ab 16.50	Motocross-WM, Frauenfeld (Aufz.)	Eurosport 2

Internet/Livestream

Samstag, 18. August		
08.15	VLN Langstrecke, 5. Lauf LIVE	www.vln.de
ca. 14.05	F3-EM Silverstone, 2. Rennen LIVE	www.fiaf3europe.com
ca. 14.40	TCR Europe Assen, 1. Rennen LIVE	tcr-series.tv
ca. 15.15	ELMS Silverstone, Rennen LIVE	www.europeanlemansseries.com
ca. 18.20	IMSA-Sportw. Virginia, Qualifying LIVE	imsa.com
Sonntag, 19. August		
ca. 10.50	TCR Europe Assen, 1. Rennen LIVE	tcr-series.tv
ca. 18.45	IMSA-Sportwagen Virginia, Rennen LIVE	imsa.com



Rallye Deutschland: Die WRC-Stars rasen wieder durchs Saar- und Moselland



Langstrecken-WM Silverstone: Setzt Toyota seine Siegesserie auf der Insel fort?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
16.-19.08.	Rallye-WM, Deutschland	D
18.08.	NASCAR Cup Series, Bristol/Tennessee	USA
18.08.	VLN Langstrecke Nürburgring, 5. Lauf	D
18./19.08.	Formel-3-EM, Silverstone	GB
18./19.08.	ADAC GT Masters, Zandvoort (+ Carrera Cup)	NL
18./19.08.	ADAC TCR Germany, Zandvoort	NL
18./19.08.	TCR Europe, Assen	NL
19.08.	Langstrecken-WM, Silverstone (+ ELMS)	GB
19.08.	IndyCar Series, Pocono/Pennsylvania	USA
19.08.	IMSA-Sportwagen, Alton/Virginia	USA

Motorrad

14.-18.08.	Rallye-WM, Atacama	RCH
17.08.	Speedway, Teterow	D
18.08.	Speedway-EM, Daugavpils	LV
18.08.	Speedway-U21-Team-WM, Outrup	DK
18.08.	Langbahn-Seitenwagen-DM, Bad Hersfeld	D
18.08.	Speedway, Ludwigslust	D
19.08.	Motocross-WM, Frauenfeld	CH
19.08.	Langbahn-WM, Eenrum	NL
19.08.	IRRC/Road Racing, Horice	CZ

SUTTON-IMAGES.COM

XPB



NÄCHSTE RUNDE DOPPELTE CHANCEN

Zeig' vor Ort im Rennsimulator „upracer“
oder **NEU** auch online bei „RaceRoom“
was Du kannst und werde Super Racer!



Motorsport-Partner:  **TEICHMANN RACING**

Wir suchen dieses Jahr zwei Super Racer (m/w), die je einen Fahrerplatz für die komplette Rennsaison 2019 erhalten. Einen Fahrer, mit mind. Internationaler C-Lizenz für das Teichmann-Racing-Team in der VLN und einen Motorsport-Rookie für KTM in der X-BOW BATTLE Rookies Challenge.

Nutze Deine Chance:

SimRacing Expo 2018 Nürburgring // 14.09. – 16.09.2018
sport auto Perfektionstraining Nordschleife // 19.09. – 20.09.2018
oder laufend online bei RaceRoom // www.raceroom.com

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort oder unter: www.super-racer.me

*Scouting auch ohne Teilnahme am Training möglich

Eine Aktion von

upgraded⁺.de
automotive group

RACEROOM

Medienpartner

Premium-Sponsor

Classic-Sponsor Classic-Partner

**auto
motor
-sport**

**sport
auto**

**MOTOR
SPORT**



MICHELIN

KW

KTM