

**MOTOR
SPORT**
aktuell

NR. 40 / 19. SEPTEMBER 2018

Hamilton dominiert GP Singapur

Kein Funken Hoffnung mehr



MotoGP: Dovizioso-Interview
**„WM-Titel ist in
weiter Ferne“**

WTCR: Tarquini-Interview
**So will der Veteran
den Weltcup holen**

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



Rallye-Weltmeisterschaft: Türkei
**Rückkehr von Toyota
in den WM-Kampf**



Superbike-WM in Portimão
**Wie Jonathan Rea die
Gegner demütigte**



Blancpain Sprint Cup: Nürburgring
**Mercedes schnappt
Audi den Titel weg**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Ferrari verteilt auch in Singapur Geschenke S. 4
- Formel 1 GP Singapur:** Zahlen, Daten, Fakten, Stände S. 6
- Formel 1** Wie Ferrari mit Fehlern die WM verspielen könnte S. 8
- Formel 1** Singapur: Aus dem Fahrerlager, Kommentar S. 10
- Formelsport** News aus den Serien und IndyCar-Finale S. 12
- Sportwagen** Mercedes holt Titel in der Blancpain GT Series S. 14
- Sportwagen** Nachruf Don Panoz und News aus der Szene S. 16
- Rallye-WM** Tänak holt in der Türkei dritten Sieg in Folge S. 18
- Rallye-WM** WRC2 Türkei und weitere Hintergründe S. 22
- Rallycross-WM** Kristoffersson dominiert weiter die WM S. 25
- Tourenwagen** Interview mit WTCR-Leader G. Tarquini S. 26
- Tourenwagen** Neues aus der DTM und weiteren Serien S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit dem WM-Zweiten Andrea Dovizioso S. 30
- Motorrad-WM** Hintergründe, News und Vorschau Aragón S. 32
- Superbike-WM** Rea feiert Doppelsieg in Portimão S. 34
- Historie** Vor 50 Jahren: Das WM-Finale in Monza 1968 S. 36
- Langstrecken-WM** Honda siegt nur knapp beim Bol d'Or S. 38
- Motocross-WM** Herlings krönt sich zum Weltmeister S. 40
- Offroad** Speedway- und Enduro-EM, weitere Nachrichten S. 42

Leserservice:

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



8 Ferrari und Sebastian Vettel unterlaufen zu viele Fehler. Wird es wieder nichts mit dem Titel für Rot?



25 Der nächste Sieg: Johan Kristoffersson dominiert die Rallycross-Weltmeisterschaft nach Belieben



40 Motocross-GP Niederlande: Jeffrey Herlings vergoldet seine Karriere mit dem ersten MXGP-Titelgewinn



13 Scott Dixon lässt nichts anbrennen: Der Neuseeländer feiert seinen fünften Titel bei den IndyCars

ZUM TOD VON DON PANOZ

Erfolgreicher Geschäftsmann, leidenschaftlicher Autonarr, ein echter Rennfan: Don Panoz hat den amerikanischen Langstreckensport gerettet. Im Alter von 83 Jahren verstarb der Amerikaner. **Seite 16**

TARQUINI IM INTERVIEW

Er ist inzwischen 56 Jahre alt, genießt aber immer noch den allerhöchsten Respekt seiner jüngeren Gegner. Wir sprachen ausführlich mit dem Führenden des Tourenwagen-Weltcups WTCR. **Seite 26**

SIEG DES TITELVERTEIDIGERS

Die Motorrad-Langstrecken-WM startete in Le Castellet in die neue Saison. Zum Auftakt siegten die Weltmeister von F.C.C-TSR-Honda. Wir haben alle Infos zum Bol d'Or 24-Stunden-Rennen. **Seite 38**

INDYCAR



17 Bald mit Turbo-Motor? Wir haben den 2019er-Porsche 911 RSR bei Tests erwischt

STEFAN BALDAUF

Ferrari schenkt Ve

Nach einer Traumrunde in der Qualifikation raste Lewis Hamilton in Singapur locker zum Sieg. Ferrari stellte sich mit einem Strategiefehler auch im Rennen selbst ein Bein. Für größere Aufregung sorgten die blauen Flaggen und Sergio Pérez.

Von: **Tobias Grüner**

Warum verpatzte Ferrari die Taktik?

Nach dem verpatzten Qualifying befand sich Ferrari von Rennbeginn an in der Defensive. Doch mit Vettels Platzgewinn am Start gegen Max Verstappen träumte man im Lager der Scuderia plötzlich wieder vom Sieg. In Runde 14 wurde Vettel an die Boxen geholt, um Hamilton mit einem Undercut in die Knie zu zwingen. Doch der Versuch scheiterte kläglich. Der Abstand war kurz vorher auf gut drei Sekunden angewachsen. Das war in einer Runde nicht aufzuholen.

Zu allem Überfluss kam dann auch noch der Force India von Sergio Pérez dazwischen, der Vettel blockierte. So rutschte Max Verstappen wieder vorbei auf Rang 2. „Wir haben probiert, aggressiv zu sein, aber das ging nach hinten los. Wir wollten mit dem Ultrasoft einen Platz nach vorne springen. Als ich hinter Pérez festhing, war uns auch direkt klar, dass es die falsche Entscheidung war“, gab Vettel zu.

Die Kritiker waren hinterher schnell zur Stelle. Doch die Verzweiflungstat war Ferraris einzige Chance. Und sie wurde von Mercedes geradezu provoziert. Hamilton hatte in den ersten Runden das Tempo so sehr verlangsamt, dass die Lücke zum Mittelfeld für die Top-Piloten auf Hypersoft-Reifen nicht schnell genug aufging, um nach dem Boxenstopp wieder vor dem Pulk auf die Strecke zu kommen. Als Hamilton dann plötzlich den Hammer fallen ließ und seine Rundenzeiten um drei Sekunden senkte, musste Ferrari schnell handeln. Man ließ Vettel in eine

5-Sekunden-Lücke zwischen Pérez und Grosjean fallen, in der Hoffnung, die kurze freie Fahrt reiche im Fernduell mit Hamilton. „Das war ein nachvollziehbarer Zug“, erkannten selbst die Ingenieure bei Mercedes an.

Für den Rennverlauf hätte es mehr Spannung gebracht, wenn die Attacke erfolgreich gewesen wäre. Vettel hätte sich dann mit seinen Ultrasoft-Gummis gegen Hamilton verteidigen müssen. So schleppte sich der Ferrari mühevoll über die Distanz. „Ich hatte erst keine großen Hoffnungen, dass wir es mit den Reifen bis ins Ziel schaffen. Mit einem zusätzlichen Boxenstopp wären wir auf Platz 6 gelandet. Ich habe deshalb nur versucht, mich über Wasser zu halten“, so Vettel.

Warum gab es eine Strafe für Grosjean?

Romain Grosjean verlor durch eine 5-Sekunden-Strafe nachträglich zwei Positionen. Der Franzose war in Runde 38 so sehr in sein Duell mit Sergey Sirotkin vertieft, dass er nicht bemerkte, dass die Spitzengruppe im Eiltempo heranrauschte. „Romain hat die goldene Regel vergessen: Wenn man sich selbst in einem Zweikampf befindet und blaue Flaggen gezeigt bekommt, muss man zur Seite fahren. Das haben wir den Fahrern so oft eingedrillt“, erklärte FIA-Rennleiter Charlie Whiting sichtlich angesäuert.

Die Strafe hatte sich der Haas-Pilot demnach redlich verdient: „Die Lichtertafeln blinkten ihm mit seiner Fahrernummer hell entgegen. Lewis war dahinter deutlich schneller. Wenn es um das Ignorieren blauer Flaggen geht, war das einer der schlimmsten Fälle, die ich seit Langem gesehen habe“, so Whiting. Grosjean zeigte sich reumütig: „Wenn ich jemanden blockiert haben sollte, dann tut es mir leid. Das war nicht meine Absicht. Das ging da draußen zu wie in einem Go-Kart-Rennen. Da konnte ich nicht einfach abbremesen. Gasly hing in meinem Getriebe, und Sirotkin lag direkt vor meinem Frontflügel. Nachdem ich ihn überholt hatte, habe ich Hamilton sofort vorbeigelassen.“

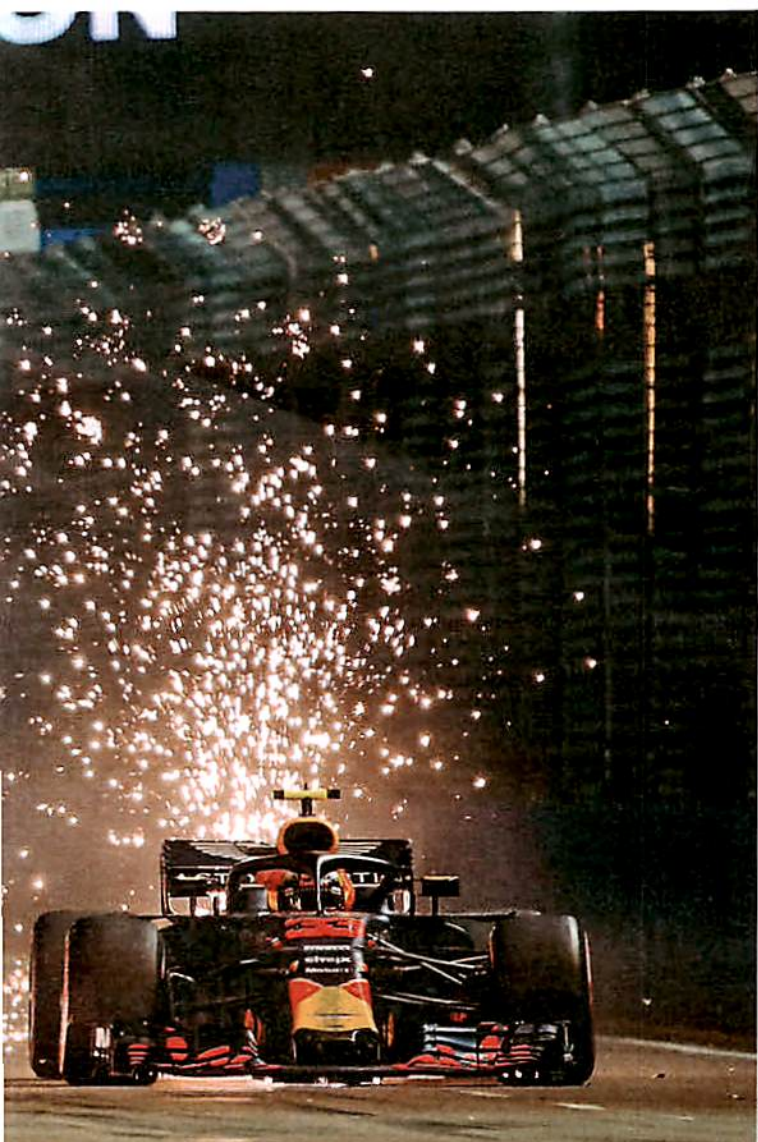
Vettel und Verstappen tauschten zweimal die Plätze. Das sorgte immerhin für spektakuläre Bilder



Mit 40 Punkten Vorsprung scheint Hamilton der Titel kaum noch zu nehmen. Vettel braucht jetzt ein kleines Wunder



Verstappen Platz 2



Die beiden Force India führen sich in Kurve 3 gegenseitig in die Kiste. Grosjean sorgte auf der Innenbahn dafür, dass es eng für Pérez wurde

WILHELM

XPB

Warum war Bottas sauer auf Whiting?

Auch bei Valtteri Bottas waren die blauen Flaggen ein großes Thema. Als kurz vor Schluss Nico Hülkenberg zur Überrundung anstand, wäre der Finne gerne vorbeigewinkt worden. Doch die Rennleitung ließ für Hülkenberg keine Flaggen schwenken, weil Bottas nicht in das vorgeschriebene 1,2-Sekunden-Fenster kam. Trotz Klagen am Funk hatten die Schiedsrichter kein Erbarmen. „Er hat mir nach dem Rennen gesagt, dass er einfach nicht näher ran gekommen sei“, berichtete Whiting. „Ich will nicht unfreundlich klingen, aber das ist nicht unser Problem. Jeder muss sich an die Regeln halten, und wir können ja nicht einfach eine Ausnahme für ihn machen.“

Im Fahrerlager brannte anschließend eine Diskussion auf, ob die Blaue-Flaggen-Marke von 1,2 Sekunden auf Stadtkursen nicht erhöht werden sollte. Whiting hält das für keine gute Idee: „Letztes Jahr lag die Grenze bei einer Sekunde, jetzt sind es 1,2 Sekunden. Weiter hoch sollten wir nicht gehen. Sonst muss ein Fahrer zu stark vom Gas. Das wäre nicht fair. Bis auf Valtteri haben es alle Fahrer geschafft, innerhalb dieser 1,2-Sekunden-Grenze zu kommen.“

Hätte Verstappen gewinnen können?

Teamchef Christian Horner glaubt, dass Red Bull in Singapur siegfähig war. Max Verstappen hätte dazu seine einzige Chance nutzen müssen. In Runde 35 betrug Verstappens Rückstand auf Hamilton 5,0 Sekunden. Zwei Runden später hing der Red Bull dem Mercedes im Rückspiegel. Hamilton geriet in den Überrundungsverkehr. Grosjean, Sirotkin, Gasly und Hartley waren so mit ihren eigenen Zweikämpfen beschäftigt, dass sie Hamilton gar nicht bemerkten. Zwischen den Kurven 10 und 13 brannte es lichterloh. Hamilton konnte einen Angriff von Verstappen gerade noch abblocken. „Wäre Max da vorbei gekommen, hätten wir gewonnen. Auch wenn Lewis

schneller fahren konnte. Ricciardo war am Ende zwei Sekunden schneller als Räikkönen und kam nicht vorbei“, erklärt Horner.

Singapur war wohl Red Bulls letzte Chance auf einen Sieg in dieser Saison. Dabei klagten die Piloten das ganze Wochenende über Zündaussetzer. Renault fand im Qualimodus keinen Weg, das Problem zu beheben. „Sie haben keinen Prüfstand, auf dem sie eine hohe Luftfeuchtigkeit simulieren können“, erklärte Motorsportchef Helmut Marko. Im Renn-Trimm lief es besser. Doch ganz ohne Handicap ging es auch nicht. „Max und Daniel mussten die Gänge immer bis zur Drehzahlgrenze ausdrehen. Wenn sie früher hochgeschaltet haben, hat der Motor ausgesetzt. Das kostet auf einem Stadtkurs Zeit“, so Horner.

Wer war schuld am Force-India-Crash?

Der Crash zwischen Sergio Pérez und Esteban Ocon in Kurve 3 sorgte für den ersten Knalleffekt im Rennen. Im Duell der rosaroten Panther wurde Ocon vom Schwesterauto unsanft in die Mauer bugsiert. Die FIA-Kommissare verzichteten allerdings auf eine Strafe: „Bei der Anfahrt auf Kurve 3 wurde Pérez zwischen Grosjean und Ocon eingeklemmt. Als es zu dritt durch die Kurve ging, kam es dann zum Kontakt. Keinem der Fahrer kann die Hauptschuld für die Kollision zugewiesen werden“, hieß es in der Urteilsbegründung.

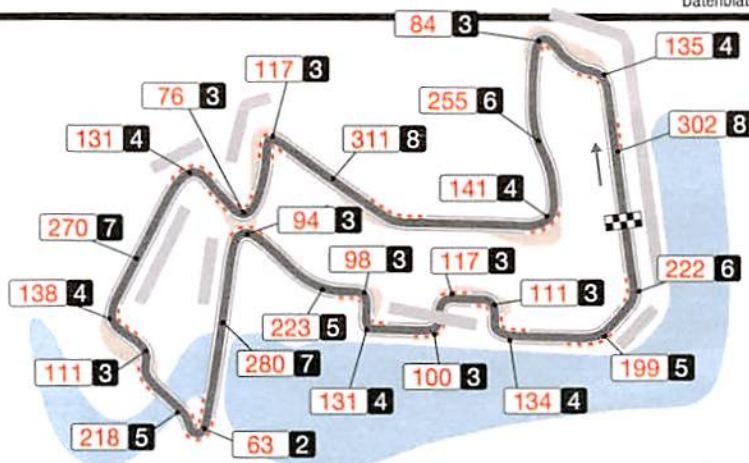
Pérez selbst gab an, dass er nicht gemerkt habe, wie Ocon auf der Außenbahn einen Angriff startete. Doch vom Team bekam der Mexikaner den Schwarzen Peter: „Sergio hat Schuld. Er muss seinem Teamkollegen Platz lassen. Vor allem an einer Stelle, wo es keine Auslaufzonen gibt“, schimpfte Teamchef Otmar Szafnauer. Nach einigen Kollisionen im Vorjahr hatte die Teamleitung zwischenzeitlich einen Nichtangriffspakt eingeführt: „Wir haben sie zuletzt wieder frei fahren lassen, weil wir dachten, sie hätten ihre Lektion gelernt. Aber das haben wir uns geirrt.“ Nun sollen wieder die alten Regeln gelten. ■

GP SINGAPUR: 15. VON 21 LÄUFEN / 16. SEPTEMBER 2018

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,063 km**
 Runden: **61**
 Distanz: **308,706 km**
 Zuschauer: **88 000**
 Wetter: **29 Grad, bedeckt**
 Topp speed Qualifikation: **322,2 km/h (Vettel)**
 Topp speed Rennen: **324,2 km/h (Magnussen)**
 Gangwechsel/Runde: **64**
 Volllastanteil: **61% (680 m = 9,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,33 Liter**
 Führungswechsel: **4**

km/h Gang
 Datenblatt: Sauber



STARTAUFGSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.36,015 min		
2	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Renault, 1.36,334 min		
3	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.36,628 min		
4	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.36,702 min		
5	Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1.36,794 min		
6	Daniel Ricciardo, AUS	3
Red Bull-Renault, 1.36,996 min		
7	Sergio Pérez, MEX	11
Force India-Mercedes, 1.37,985 min		
8	Romain Grosjean, F	8
HaasF1-Ferrari, 1.38,320 min		
9	Esteban Ocon, F	31
Force India-Mercedes, 1.38,365 min		
10	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.38,588 min		
11	Fernando Alonso, E	14
McLaren-Renault, 1.38,641 min		
12	Carlos Sainz, E	55
Renault, 1.38,716 min		
13	Charles Leclerc, MC	16
Sauber-Ferrari, 1.38,747 min		
14	Marcus Ericsson, S	9
Sauber-Ferrari, 1.39,453 min		
15	Pierre Gasly, F	10
Toro Rosso-Honda, 1.39,691 min		
16	Kevin Magnussen, DK	20
HaasF1-Ferrari, 1.39,644 min		
17	Brendon Hartley, NZ	28
Toro Rosso-Honda, 1.39,809 min		
18	Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Renault, 1.39,864 min		
19	Sergey Sirotkin, RUS	35
Williams-Mercedes, 1.41,263 min		
20	Lance Stroll, CDN	18
Williams-Mercedes, 1.41,334 min		

RENNERGESBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Hamilton	61/49 ²⁾	1:51.11,611 min = 166,577 km/h	hs/s	1 (28,946 s)	1.42,913 min
2. Verstappen	61/3	+ 8,961 s	hs/s	1 (29,681 s)	1.43,345 min
3. Vettel	61	+ 39,945 s	hs/us	1 (28,722 s)	1.44,669 min
4. Bottas	61	+ 51,930 s	hs/s	1 (28,542 s)	1.44,720 min
5. Räikkönen	61/4	+ 53,001 s	hs/s	1 (29,513 s)	1.44,715 min
6. Ricciardo	61/5	+ 53,982 s	hs/us	1 (28,779 s)	1.43,120 min
7. Alonso	61	+ 1.43,011 min	us/s	1 (29,922 s)	1.43,124 min
8. Sainz	60		us/s	1 (30,242 s)	1.45,211 min
9. Leclerc	60		us/hs	1 (29,310 s)	1.45,203 min
10. Hülkenberg	60		hs/us	1 (31,183 s)	1.46,093 min
11. Ericsson	60		us/hs	1 (28,860 s)	1.45,169 min
12. Vandoorne	60		us/s	1 (30,234 s)	1.45,555 min
13. Gasly	60		hs/us	1 (28,931 s)	1.46,063 min
14. Stroll	60		s/us	1 (28,767 s)	1.46,033 min
15. Grosjean ³⁾	60		hs/s	1 (29,517 s)	1.45,904 min
16. Pérez	60		ss/us/DT/s	3 (1.24,879 min)	1.45,389 min
17. Hartley	60		hs/us/hs	2 (59,376 s)	1.44,889 min
18. Magnussen	59		us/s/hs/hs	3 (1.25,443 min)	1.41,905 min
19. Sirotkin ³⁾	59		us/s/hs	2 (1.04,499 min)	1.43,902 min
20. Hartley	0	Unfall (P 8)	hs		

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

FAHRER-WM

1.	Hamilton	7*	281 Punkte
2.	Vettel	5	241 Punkte
3.	Räikkönen		174 Punkte
4.	Bottas		171 Punkte
5.	Verstappen	1	148 Punkte
6.	Ricciardo	2	126 Punkte
7.	Hülkenberg		53 Punkte
8.	Alonso		50 Punkte
9.	Magnussen		49 Punkte
10.	Pérez		46 Punkte
11.	Ocon		45 Punkte
12.	Sainz		38 Punkte
13.	Gasly		28 Punkte
14.	Grosjean		27 Punkte
15.	Leclerc		15 Punkte
16.	Vandoorne		8 Punkte
17.	Stroll		6 Punkte
18.	Ericsson		6 Punkte
19.	Hartley		2 Punkte
20.	Sirotkin		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	10:5
Vettel – Räikkönen	12:3
Ricciardo – Verstappen	3:12
Alonso – Vandoorne	15:0
Sirotkin – Stroll	8:7
Pérez – Ocon	4:11
Gasly – Hartley	12:3
Grosjean – Magnussen	6:9
Hülkenberg – Sainz	7:8
Ericsson – Leclerc	3:12

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	7*	452 Punkte
2.	Ferrari	5	415 Punkte
3.	Red Bull-Renault	3	274 Punkte
4.	Renault		91 Punkte
5.	HaasF1-Ferrari		76 Punkte
6.	McLaren-Renault		58 Punkte
7.	Force India-Mercedes		32 Punkte
8.	Toro Rosso-Honda		30 Punkte
9.	Sauber-Ferrari		21 Punkte
10.	Williams-Mercedes		7 Punkte

GRAND PRIX SINGAPUR, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Daniel Ricciardo	Red Bull	1:39.711 min	27
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0.201 s	27
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0.286 s	23
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0.775 s	21
5. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1.394 s	26
6. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1.521 s	28
7. Carlos Sainz	Renault	+ 1.618 s	23
8. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1.718 s	28
9. Charles Leclerc	Sauber	+ 2.324 s	24
10. Romain Grosjean	HaasFI	+ 2.397 s	21
11. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2.697 s	23
12. Sergio Pérez	RP Force India	+ 2.701 s	25
13. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2.741 s	20
14. Fernando Alonso	McLaren	+ 2.919 s	23
15. Esteban Ocon	RP Force India	+ 3.466 s	25
16. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 3.529 s	25
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 3.774 s	30
18. Lance Stroll	Williams	+ 4.138 s	30
19. Sergey Sirotkin	Williams	+ 4.325 s	29
20. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 5.449 s	11

GRAND PRIX SINGAPUR, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:38.054 min	19
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0.362 s	16
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0.504 s	14
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0.549 s	17
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 1.132 s	14
6. Max Verstappen	Red Bull	+ 1.211 s	10
7. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1.693 s	14
8. Esteban Ocon	RP Force India	+ 2.019 s	14
9. Sergio Pérez	RP Force India	+ 2.177 s	14
10. Fernando Alonso	McLaren	+ 2.200 s	10
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2.396 s	17
12. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2.505 s	13
13. Carlos Sainz	Renault	+ 2.537 s	14
14. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2.632 s	16
15. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 2.744 s	15
16. Charles Leclerc	Sauber	+ 2.861 s	20
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 3.508 s	18
18. Sergey Sirotkin	Williams	+ 3.830 s	19
19. Marcus Ericsson	Sauber	+ 3.899 s	18
20. Lance Stroll	Williams	+ 4.166 s	18

GRAND PRIX SINGAPUR, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Kimi Räikkönen	Ferrari	1:38.699 min	35
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0.011 s	20
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0.522 s	28
4. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0.610 s	33
5. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0.669 s	33
6. Carlos Sainz	Renault	+ 1.575 s	36
7. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1.685 s	33
8. Fernando Alonso	McLaren	+ 1.760 s	31
9. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1.934 s	12
10. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1.969 s	35
11. Sergio Pérez	RP Force India	+ 2.075 s	30
12. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2.113 s	37
13. Esteban Ocon	RP Force India	+ 2.171 s	33
14. Charles Leclerc	Sauber	+ 2.363 s	37
15. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2.455 s	32
16. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 2.465 s	32
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2.843 s	38
18. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2.916 s	36
19. Lance Stroll	Williams	+ 3.442 s	17
20. Sergey Sirotkin	Williams	+ 3.482 s	36

STATISTIK DES WOCHENENDES

72

Das Rennen in Singapur hat eine Safety-Car-Garantie. In allen elf Ausgaben musste Bernd Mayländer auf die Bahn. Bis zu diesem Jahr sammelte der FIA-Pilot bereits 69 Führungsrunden. Nun kamen noch einmal drei dazu, nachdem sich Sergio Pérez und Esteban Ocon in Kurve 3 nicht über die Vorfahrt einigen konnten. Damit hat Mayländer schon deutlich mehr als eine komplette Renndistanz (61 Runden) auf dem Marina Bay Circuit abgespult. Rennleiter Charlie Whiting wartete übrigens so lange mit dem Signal, bis Sebastian Vettel sein Überholmanöver gegen Max Verstappen abgeschlossen hatte – ähnlich wie in Spa-Francorchamps. Absicht steckte allerdings nicht dahinter: „Die Runde ist relativ lang. Da haben wir keine Eile. Wir checken erst einmal genau die Lage, bis wir das Safety Car rausschicken.“



Das Safety Car musste in jedem GP Singapur ausrücken

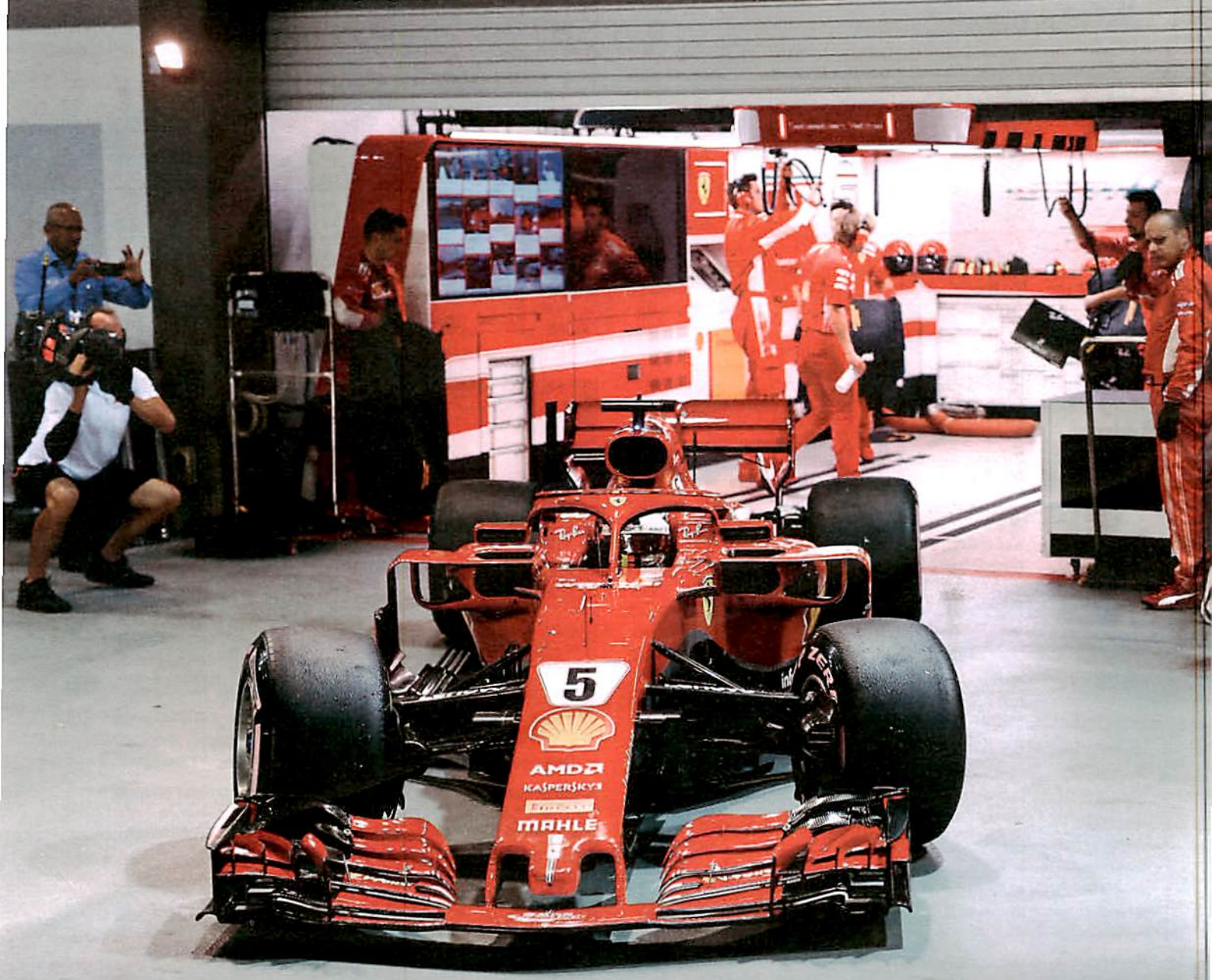
FAHRERNOTEN

-  **10/10** Ø 8,87
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **06/10** Ø 8,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **10/10** Ø 7,20
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **08/10** Ø 7,60
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **09/10** Ø 8,47
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **07/10** Ø 8,07
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **02/10** Ø 6,53
Sergio Pérez
RP Force India
-  **07/10** Ø 7,47
Esteban Ocon
RP Force India
-  **06/10** Ø 5,13
Sergiy Sirotkin
Williams F1
-  **05/10** Ø 5,00
Lance Stroll
Williams F1
-  **09/10** Ø 7,93
Fernando Alonso
McLaren
-  **06/10** Ø 5,73
Stoffel Vandoorne
McLaren
-  **06/10** Ø 6,40
Pierre Gasly
Toro Rosso
-  **05/10** Ø 5,40
Brendon Hartley
Toro Rosso
-  **06/10** Ø 6,27
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **05/10** Ø 7,33
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **07/10** Ø 7,13
Nico Hülkenberg
Renault F1
-  **07/10** Ø 6,87
Carlos Sainz
Renault F1
-  **06/10** Ø 5,87
Marcus Ericsson
Sauber
-  **08/10** Ø 7,07
Charles Leclerc
Sauber

ZITAT DES RENNENS

„ICH HATTE EINEN GUTEN START UND FAND AUF DER AUSSENBAHN GEGEN SERGIO GUTEN GRIP. DANN HABE ICH NUR EINEN SCHLAG GESPÜRT UND HING PLÖTZLICH IN DER MAUER.“

Esteban Ocon



Chaostage bei Ferrari

Verspielt Ferrari auch diese Weltmeisterschaft? Die Fehler häufen sich. In Singapur unterliefen dem Team viele taktische Fehler.

Von: **Michael Schmidt**

Der GP Singapur markierte in der Formel-1-Saison 2017 die Wende. Da wuchs Sebastian Vettels Rückstand auf Lewis Hamilton von drei auf 28 Punkte an. In diesem Jahr kam der Ferrari-Pilot schon mit 30

Zählern Rückstand nach Singapur. Dort wählte sich Ferrari stark. Der Marina Bay Circuit ist die Angststrecke von Mercedes. Vettel und Ferrari wollten in der Hitze der Nacht die Fehler von Monza wiedergutmachen. Doch der Rückstand wurde nicht kleiner, sondern größer. 40 Punkte sind eine Menge Holz gegen einen Hamilton, der in der Form seines Lebens fährt.

Ferrari dagegen setzte in Singapur seine Chaostage fort. In Monza war die Schuld noch gleich verteilt. Ferrari versäumte im Training, Vettel Windschat-



Auch diesmal hat man der Eindruck, dass Ferrari nach der Sommerpause den Boden unter den Füßen verliert. Vettels Funksprüche klingen nach Verzweiflung.

ten zu geben, und verzichtete auf klare Ansagen für die Startrunde. Vettel drehte sich ohne Not bei einem Angriff auf Hamilton.

Schuld hat der Teamchef

Teamchef Maurizio Arrivabene stellte sich vor seine Truppe: „Der einzige Schuldige sitzt vor euch. Wenn die Resultate nicht kommen, bin ich verantwortlich.“ Arrivabene will damit verhindern, dass innerhalb des Teams mit dem Finger aufeinander gezeigt wird. Das schürt nur die Unsicherheit. Dieser Teufelskreis führte im letzten Jahr dazu,



SUTTON-IMAGES.COM

selbst ein Bein. Bei nur vier Garnituren Hypersoft musste in den drei Qualifikationsrunden einmal auf Ultrasoft-Reifen gefahren werden. Mercedes wählte das Q1 und wäre um zwei Zehntel fast rausgeflogen. Ferrari bildete sich ein, man könne das Q2 mit dem härteren Reifen überstehen, obwohl der 1,6 Sekunden langsamer war. Sogar Vettel saß diesem Irrglauben auf. Er wollte es riskieren. Zu seinem Glück forderte ihn das Team auf, den Versuch abzubrechen.

Sinnloses Q2-Experiment

Das Experiment kostete wertvolle Zeit. Auf keiner anderen Strecke ist das Timing der Aufwärmrunden so wichtig wie in Singapur. Man sieht es an den teilweise eklatanten Abständen unter Teamkollegen, zwischen Hamilton und Bottas, Verstappen und Ricciardo. Nur wer die Reifen optimal konditioniert, sodass sie in der ersten Kurve schon Grip haben und in den letzten Kurven nicht einbrechen, ist ernsthaft schnell. Die Erfahrung dafür sammelt man im Q2. Doch da musste Ferrari seine beiden Autos weiterbringen. In der Hektik blieb keine Zeit für einen vernünftigen Lernprozess.

Im Q3 schickte Ferrari seine Fahrer trotz Warnungen der Piloten treffsicher in den Verkehr. Vettel und Räikkönen mussten in den Aufwärmrunden Autos überholen, dann wieder Platz zum Vordermann schaffen. Das führte dazu, dass die Vorderreifen zu heiß, die Hinterreifen zu kalt waren. Es gibt keine goldene Regel, wie man die Reifen aufwärmt. Da reagiert jedes Auto anders. Mercedes und Red Bull brauchten langsame Aufwärmrunden. Hamilton und Max Verstappen brachten ihre Autos vor Beginn der fliegenden Runde fast zum Stillstand. „Bei uns funktioniert das nicht. Ich hätte den letzten Sektor, bevor es losgeht, schnell fahren müssen. Das ging aber nicht, weil ich so blöd im Verkehr steckte, dass ich Platz schaffen musste“, klagte Vettel.

Vettel brachte die Reifentemperatur nie in die Balance, verlor eineinhalb Zehntel in Kurve 3, ein Zehntel in Kurve 8 und drei Zehntel im letzten Sektor. „Da waren die Hinterreifen schon zu heiß. In jeder Kurve ist das Heck weggeschmiert.“ So fehlten 0,613 Sekunden auf den Trainings-schnellsten Hamilton. „Die Zeit können wir bei besserer Vorbereitung auch fahren“, so Vettel.

In Singapur verlor Vettel das Rennen schon in der Qualifikation. Ferrari schickte die Piloten immer zum falschen Zeitpunkt raus

dass es nach einer fast perfekten ersten Saisonhälfte plötzlich an allen Ecken und Enden brannte. Auch diesmal hat man den Eindruck, dass Ferrari wieder den Boden unter den Füßen verliert. Vettels Funksprüche klangen nach Verzweiflung. Der Grundstein für die Niederlage von Singapur wurde schon im Qualifying gelegt. Nachdem Vettel im dritten Training die Konkurrenz um eine halbe Sekunde abgehängt hatte, schienen sich die Prognosen zu bestätigen. Singapur ist eine Ferrari-Strecke. Doch dann stellte sich der Favorit



SUTTON-IMAGES.COM

Hohe Fehlerquote: Hat Ferrari-Teamchef Arrivabene noch alles im Griff?



SUTTON-IMAGES.COM

Leichte Beute: Verstappen profitierte von Vettels Taktik-Fauxpas im Rennen



SUTTON-IMAGES.COM

Übermächtiger Gegner: Hamilton ist momentan nur schwer zu schlagen

Der dritte Startplatz des WM-Zweiten zwang Ferrari in die Defensive. Man musste mit hohem Risiko taktieren und holte Vettel schon nach 14 Runden an die Box. Zwischen Sergio Pérez und Romain Grosjean hatte sich eine kleine Lücke aufgetan. Damit der Undercut funktionieren konnte, brauchte Vettel Ultrasoft-Reifen. Er funktionierte nicht. Weil Hamilton auf alten Hypersoft-Reifen schneller als erwartet fuhr und weil Vettel hinter Pérez Zeit verlor. Das brachte auch noch Max Verstappen vorbei. In der Konstellation waren Vettels Ul-

trasoft-Gummis gegen die Soft-Reifen der Konkurrenz ein Nachteil. Er musste sie streicheln, um damit 47 Runden zu überleben. Seit der Sommerpause reagiert Ferrari konfus. Hat es etwas damit zu tun, dass nach dem Tod von Ex-Präsident Sergio Marchionne die strenge wie ordnende Hand fehlt? Oder dass Rennleiter Maurizio Arrivabene und Technikchef Mattia Binotto ihre Territorien neu abstecken müssen? Vettel jedenfalls fährt wie einer, der Angst hat, dass diese Saison seine letzte Chance ist, mit Ferrari Weltmeister zu werden. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

NEUE RESTART-REGEL

Im nächsten Jahr ändert sich die Restart-Regel. Überholen ist dann erst erlaubt, wenn die Autos die Ziellinie überquert haben. Im Moment darf man schon ab der SafetyCar-1-Linie überholen. Sie markiert den Beginn der Boxengasse.

WEIT WEG VON ALONSO

Als Kevin Magnussen vor dem GP Singapur nach seinen Plänen für das Wochenende gefragt wurde, hatte er eine schnelle Antwort parat: „Ich will so weit weg wie möglich von Alonso bleiben.“ Alonso und Magnussen verbindet seit ihren hitzigen Zweikämpfen in Silverstone und Monza eine tiefe Abneigung.

HÜLKENBERGS JUBILÄUM

Nico Hülkenberg fuhr in Singapur seinen 150. Grand Prix. Seine Bilanz: „Klar hätte ich gerne mal ein Rennen gewonnen und hätte gerne mehr erreicht. Aber ich bin immer noch hier. Das ist auch eine Leistung. Das Champagner-Spritzen hebe ich mir für später auf.“ Sein Wunsch für die Zukunft:

„Ich will mindestens noch einmal 75 Rennen fahren.“

FERRARI-TÜR OFFEN

Ferrari-Rennleiter Maurizio Arrivabene warnt davor, Mick Schumacher überstürzt in die Formel 1 zu holen. „Lasst ihn sich ohne Druck entwickeln. Im Augenblick zeigt er starke Leistungen. Mit diesem Namen, der in der Ferrari-Historie so viel bedeutet, ist die Tür in Maranello immer offen für ihn.“



Schumi Jr. fährt in der Formel 3

ZWEIFEL AN INDYCAR

Stoffel Vandoorne blickt wie Esteban Ocon in eine ungewisse Zukunft. „Jeden Tag geht eine neue Türe zu, aber ich

habe die Hoffnung auf einen Formel-1-Sitz noch nicht aufgegeben.“ Der Belgier bastelt bereits an einem Plan B. „Ich will unbedingt Rennen fahren.“ Notfalls auch in der IndyCar-Serie. „Das Indy 500 hätte schon seinen Reiz, weil es so ein berühmtes Rennen ist. Wenn ich aber den Unfall von Wickens sehe, kommen mir Zweifel. Diese Ovalrennen sind mit einem höheren Risiko verbunden.“

SAUNA FÜR RICCIARDO

Daniel Ricciardo ist der Mann, der bei Red Bull geht. Ab sofort ist der Australier von allen Technik-Meetings und Simulatorfahrten ausgeschlossen. Auf die Hitzeschlacht in Singapur bereitete sich Ricciardo mit Spezialtraining vor. „Ich habe in der Sauna trainiert, im Kraftraum die Heizung angedreht und mir sieben Lagen Klamotten übergeworfen. So kannst du dieses beklemmende Gefühl bei Hitze im Cockpit simulieren.“

21 STUNDEN IM FLUGZEUG

Die längste Anreise hatte Lewis Hamilton. Der Weltmeister reiste

direkt von der Fashion Week aus New York an. „Ich bin 21 Stunden im Flieger gesessen“, stöhnte Hamilton.

WEHRLIN RAUS

Die Wege von Mercedes und Pascal Wehrlein trennen sich. Der Vertrag wird nicht verlängert. Wehrlein erhofft sich bessere Chancen auf dem Fahrermarkt, wenn er den Mercedes-Stern nicht mehr auf der Brust trägt. Der DTM-Meister von 2015 steht auf einer langen Liste von Kandidaten für das zweite Toro-Rosso-Cockpit neben Daniil Kvyat.



Wehrlein und Mercedes: Trennung

KOMMENTAR

Es war ein Thema bei der letzten Strategiesitzung, und es wird ein Thema bei der nächsten sein. Die Formel 1 will Punkte bis zu Platz 15 vergeben. Also an fast alle, die mitfahren. Da kann man nur sagen: Lasst die Finger davon. Das ist das völlig falsche Signal. Diese Punkteinflation soll nur andere Missstände kaschieren, für die man keine Lösungen findet, weil sie unbequem sind. Zum Beispiel das große Leistungsgefälle im Feld, das dazu führt, dass die drei Topteams 75 Prozent aller Punkte abräumen. Oder die Abschottung gegen neue Teams. Man will gar nicht aufstocken, stattdessen die belohnen, die im Club sind. Jeder soll etwas vorweisen können. Dass Williams für diese Lösung ist, muss nicht verwundern. Doch ein paar Zähler mehr werden dem Traditionsteam in der Krise auch nicht helfen.



Die Formel 1 plant, in Zukunft Punkte bis zum 15. Platz zu vergeben

Letzter bleibt Letzter. Egal ob mit 7 oder 70 Punkten. Es wird auch dann immer noch der Abstand zum Vorletzten zitiert werden. Auch IndyCar hat diesen Fehler gemacht. Seit 2008 bekommt jeder Teilnehmer Punkte. Er muss nicht mal starten. Schlimmer noch: Es reicht, wenn er in der Nennliste steht. Punkte sollen

eine Belohnung für eine erbrachte Leistung sein. Ist Letzter zu werden eine Leistung? Es war schon ein Kardinalfehler von FIA-Präsident Jean Todt, die ersten zehn Fahrer mit Punkten zu belohnen. Seit 2010 bekommt der Sieger 25 statt 10 Punkte. Damit ging der Formel 1 die Vergleichbarkeit verloren. Der fünffa-

che Weltmeister Juan Manuel Fangio ist in der ewigen Punkte-Bestenliste schon auf Platz 33 abgerutscht. Längst ausgebremst von Romain Grosjean, der noch nicht einmal einen Grand Prix gewonnen hat. Lewis Hamilton wird Ende des Jahres doppelt so viele Punkte auf dem Konto haben wie Michael Schumacher. Einfach lächerlich. Statistik ist ein Spielzeug für die Fans. Nicht umsonst werden die Zahlenspiele von den US-Sportarten zum Kult erklärt. Die Zuschauer wollen Generationen vergleichen. Dazu brauchen sie auch einen Maßstab, der ihnen das erlaubt. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Sollen in Zukunft alle Fahrer Punkte bekommen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de



Top-Ausstattung

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



**TOP
EXTRA**



Werkzeugbox, 155-teilig

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

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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

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

Formel 1

Neues Design für 2021

Im Jahr 2021 verändert die Formel 1 ihr Gesicht. In Singapur präsentierte Ross Brawn das Konzept für das Auto der Zukunft. Es hat die Anmutung eines Sportwagens mit offenen Rädern.

Von: **Michael Schmidt**

Das Formel-1-Auto der Zukunft hat eine hohe, spitze Nase, einen deltaförmigen Frontflügel in drei Etagen, kurze Seitenkästen mit einem mächtigen Leitblech und ein breites Heck mit zwei Heckflügeln. Ein großer, der aus den Endplatten wächst, und ein kleiner darunter. Hinter den Rädern dürfen Abdeckungen montiert werden, um die von den Reifen erzeugten Turbulenzen etwas zu reduzieren. Die kleinteiligen Leitbleche rund um das Fahrzeug sollen verschwinden.

Der Halo ist eleganter in das Cockpit integriert. Der Radstand



In Singapur stellte Ross Brawn das Konzept für das Formel-1-Auto ab 2021 vor

soll kürzer werden, damit die Autos wieder schwerer zu fahren sind. Gleichzeitig darf der Boden unter dem Auto ein Flügelprofil aufweisen, um beim Abtrieb weniger abhängig von den Flügeln zu sein. Die präsentierte Studie ist bereits das dritte Konzept, an dem eine zehnköpfige Gruppe von Ingenieuren seit einem Jahr arbeitet. Ross Brawn erklärt die beiden Zielvorgaben: „Die Optik

war uns wichtig. Wir wollen Autos, die sich junge Menschen als Poster an die Wand hängen. Und man soll mit diesen Autos wieder spannende Rennen fahren können. Mit den aktuellen Autos geht 50 Prozent Grip verloren, sobald der Hinterrand näher als drei Wagenlängen aufschließt. Mit unserem neuen Konzept wird der Verlust nur noch 20 Prozent betragen.“ ■

Formel 1

Räikkönen kein Ferrari-Präsent

Kimi Räikkönen ist aus eigenen Stücken zu Sauber gekommen. Ferrari hat mit dem Transfer nichts zu tun und drängt deshalb weiter auf eine Verpflichtung von Antonio Giovinazzi.

Von: **Michael Schmidt**

Ferrari und Sauber tauschen die Fahrer. Seit dem 11. September ist es amtlich: Charles Leclerc wird neuer Teamkollege von Sebastian Vettel bei Ferrari. Kimi Räikkönen nimmt Leclercs Platz bei Sauber ein. Die Rückkehr des 38-jährigen Finnen zu dem Team, in dem er 2001 debütierte, hat nichts mit Ferrari zu tun. „Kimi war auf dem Markt“, sagt Teamchef Frédéric Vasseur. Räikkönen bestätigt: „Es war nicht meine Entscheidung, Ferrari zu verlassen, aber es war

meine Entscheidung, zu Sauber zu gehen.“ Sauber sichert sich mit dem Ex-Weltmeister für den Fall ab, dass Hauptsponsor Alfa Romeo auf Antonio Giovinazzi besteht. Die schwedischen Besitzer favorisieren Marcus Ericsson.

Räikkönens Abstieg zu Sauber ist auch ein Zeichen dafür, dass der Finne immer noch nicht vom

Rennfahren lassen kann. „Wenn ich für zwei Jahre unterschreibe, muss ich ja wohl happy sein“, antwortete Räikkönen den Zweiflern. Sein Nachfolger Leclerc spuckt große Töne: „Ich gehe nicht zu Ferrari, um zu lernen. Mein Lehrjahr hatte ich bei Sauber. Wenn das Auto nächstes Jahr wieder so gut ist, muss ich um

den Titel mitfahren. Schaffe ich das nicht, habe ich den Platz bei Ferrari auch nicht verdient.“

Während für Leclerc ein Kindheitstraum in Erfüllung geht, wähnt sich Esteban Ocon in einem Albtraum. „Vor zwei Monaten standen mir alle Türen offen. Jetzt stehe ich vor dem Nichts. Ich bin unsagbar enttäuscht, dass Resultate und gute Arbeit nichts mehr zählen.“ Ocon Mercedes-Vertrag erweist sich als Hindernis. „Will er für Toro Rosso fahren, muss er aus allen Kadern raus“, fordert Motorsportchef Helmut Marko. Mercedes-Teamchef Toto Wolff schimpft: „Es gibt zu viele politische Interessen in der Formel 1. Wir hatten Abmachungen mit zwei Teams. Leider sind Optionen und Handschlagabkommen nichts mehr wert.“ Im Moment ist Williams Ocon letzte Option. Doch diesen Platz würde Wolff lieber mit George Russell besetzen. ■



Kimi Räikkönen muss Ferrari verlassen und wechselt zu Sauber

NACHRICHTEN

HONDA GIBT GAS

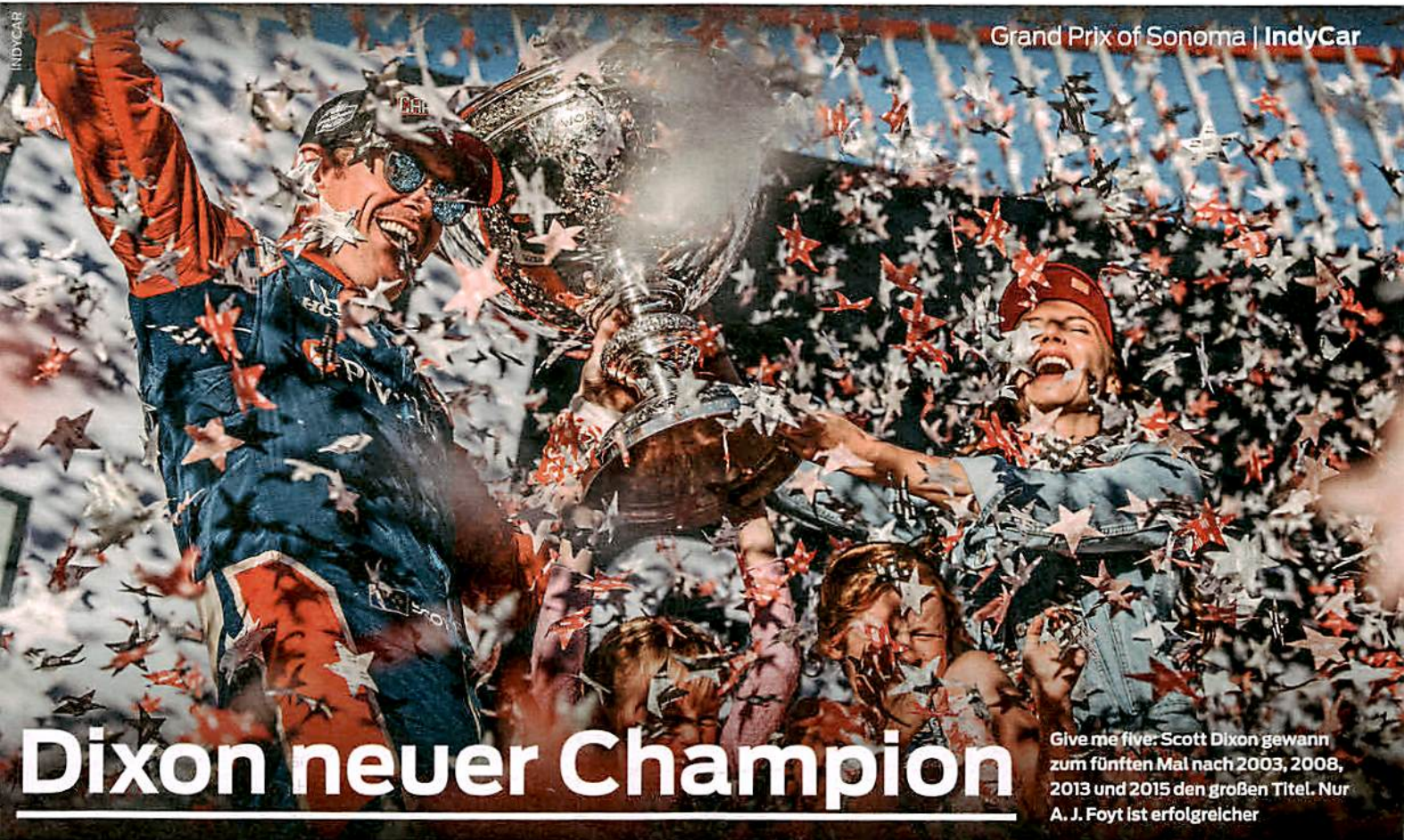
Die für USA geplante dritte Ausbaustufe des Honda-Motors kommt früher. „Die letzten Prüfstandsläufe waren erfolgreich. Vielleicht geht schon für Sotschi was“, sagt Red-Bull-Motorsportchef Helmut Marko. Honda soll 35 PS gefunden haben.

TEST IN BARCELONA

Jetzt ist es amtlich: Die Wintertestfahrten 2019 finden vom 18. bis zum 21. Februar und vom 26. Februar bis zum 1. März in Barcelona statt. Damit geht Jerez leer aus.

TICKETVERKAUF STARTET

Nach dem großen Zuschauererzuspruch in diesem Jahr haben die Veranstalter am Hockenheimring jetzt schon mit dem Verkauf von Tickets für den Deutschland-GP 2019 begonnen. In der ersten Verkaufsphase gibt es eine Frühbucher-Aktion mit Wochenendtickets für 99 Euro. Kinder bis zum Alter von sechs Jahren haben freien Eintritt.



Dixon neuer Champion

Give me five: Scott Dixon gewann zum fünften Mal nach 2003, 2008, 2013 und 2015 den großen Titel. Nur A. J. Foyt ist erfolgreicher

Scott Dixon reicht ein zweiter Platz im Saisonfinale, um den fünften Titel in der IndyCar-Serie einzufahren. Rivale Alexander Rossi nimmt sich bereits am Start alle Chancen. Ryan Hunter-Reay gewinnt souverän den Grand Prix von Sonoma.

Von: **Andreas Haupt**

Es hätte ein spannendes Saisonfinale werden können und sollen. Scott Dixon reiste als Führender ins kalifornische Sonoma. Alexander Rossi lag zwar 29 Punkte zurück, doch im letzten Rennen des Jahres waren wie beim Indy500 doppelte Punkte zu gewinnen. Die Erfolgchancen des 26-jährigen US-Amerikaners schmolzen allerdings schon in der Qualifikation. Ryan Hunter-Reay stürmte in 1:17.6277 Minuten auf die Pole-Position. Dixon reihte sich auf dem zweiten Platz ein, während Titelrivale Rossi nur die sechstschnellste Rundenzeit gelang.

Der fliegende Start brachte die nächsten schlechten Nachrichten. Im schnellen ersten Linksknick knallte Rossi mit der rechten Fahrzeugseite ins Auto von Teamkollege Marco Andretti. Am Rennwagen mit der Start-

nummer 27 von Andretti Autosport brach der Frontflügel. Außerdem platzte der rechte Vorderreifen. Rossi schleppte sich an die Box und fiel bis auf den letzten Platz zurück.

Dixon folgte Hunter-Reay und sah trotz der komfortablen Situation Gespenster. „Ich dachte das ganze Rennen an Situationen, die nicht unter meiner Kontrolle lagen, Gelbphasen, die das Rennen komplett auf den Kopf stellen würden“, erklärte der Neuseeländer. Die einzige Neutralisation kam für Rossi zwar zur rechten Zeit – er hatte sich gerade zurückgerundet –, brachte ihm aber nicht das gewünschte Ergebnis. Der Meisterschaftszweite arbeitete sich durchs Feld und beendete das 17. Saisonrennen auf der siebten Position. „Es war schon eine gute Leistung von uns, überhaupt dorthin zu kommen. Wenn Scott etwas zugestoßen wäre, hätten wir profitiert“, meinte Rossi.

Der neue Champion brachte sein Auto auf dem zweiten Rang ins Ziel. „Eigentlich war es ein sehr glattes Rennen. Aber es war mental sehr anstrengend und hat mich ausgesaugt.“ Dixon feierte nach 2003, 2008, 2013 und 2015 seinen fünften Titel. Und er ist um eine Million US-Dollar reicher. Der 38-Jährige gehörte bereits vorher zu den größten seines Sports, jetzt ist seine Legende um ein weiteres Kapitel reicher.

In der ewigen Bestenliste ist nur noch A. J. Foyt mit sieben Meisterschaften erfolgreicher. „Es ist unglaublich, was dieses Team erreicht hat“, lobte Dixon seinen Rennstall Chip Ganassi Racing. „Ich bin nur ein sehr kleines Teil im Steuerhaus. Ich habe sehr viel Glück, mit solch tollen Leuten zusammenzuarbeiten.“

Der zweite Saisonsieg von Hunter-Reay ging fast ein bisschen unter. Der Meisterschaftsvierte führte 80 der 85 Runden an. Den Spitzenplatz trat er nur bei den Boxenstopps zwischenzeitlich ab. „Für die Fans war es wahrscheinlich nicht das spannendste Rennen, aber aus Sicht eines Rennfahrers und eines Rennteams war es das perfekte Rennen“, berichtete der Sieger. Die neue Saison startet am 10. März 2019 in St. Petersburg. ■

INDYCAR SONOMA

1.	Ryan Hunter-Reay	02:02.19,1667 h
2.	Scott Dixon	+ 2,7573 s
3.	Will Power	+ 3,6550 s
4.	Simon Pagenaud	+ 4,6306 s
5.	Marco Andretti	+ 19,8030 s
6.	Sébastien Bourdais	+ 21,6393 s
7.	Alexander Rossi	+ 28,3778 s
8.	Josef Newgarden	+ 34,6288 s
9.	Patricio O'Ward	+ 42,8662 s
10.	Ed Jones	+ 44,2254 s
11.	Santino Ferrucci	+ 44,6273 s
12.	Tony Kanaan	+ 60,4138 s

Pole-Position:
Ryan Hunter-Reay, 110,605 km/h
Meiste Führungsrounden:
Ryan Hunter-Reay, 80

FAHRER-WERTUNG

1.	Dixon	678 Punkte
2.	Rossi	621
3.	Power	582
4.	Hunter-Reay	566
5.	Newgarden	560



Hunter-Reay kontrolliert das Rennen. Dixon fährt hinterher und wird Meister

Mit dem zweiten Saisonsieg holte das AKKA ASP-Team auch den Titel in der Sprint-Wertung der Blancpain-Serie



Mercedes holt den Titel

Das Saisonfinale des Blancpain GT Sprint Cups auf dem Nürburgring ließ die Titelanwärter Audi und Lamborghini auf fast unglaubliche Weise scheitern. So holten am Ende Raffaele Marciello und Michael Meadows im AKKA ASP-Mercedes ihren zweiten Saisonsieg – und den ersten Meistertitel.

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

Das Finale der Blancpain GT Sprint Series auf dem Nürburgring war nichts für schwache Nerven: Laut Punkte-tabelle hatten drei Fahrerteams noch ziemlich intakte Titelchancen. Das Audi-WRT-Team Alex Riberas und Christopher Mies (#1) führte die Tabelle an, jedoch punktgleich vor dem AKKA ASP-Duo Raffaele Marciello und Michael Meadows (#88). 16,5 Punkte dahinter lauerten die

letztjährigen Champions Christian Engelhart und Mirko Bortolotti, die den Lamborghini Huracán mit der Startnummer 63 pilotierten.

Für die Titelverteidiger war das Wochenende aber bereits am Samstag gelaufen, und das kam so: Das Duo hatte das Qualifying-Rennen von der Pole-Position aus in Angriff genommen und auf der Strecke auch gewonnen. Doch Engelhart hatte die Gurte beim Boxenstopp nicht ordnungsgemäß festgezogen, was ihm zunächst eine 30-Sekunden-Strafe einbrachte. Nach dem Überfahren der Ziellinie zerstörte Engelhart die SD-Karte, die die Daten aus der Onboard-Kamera speichert. Für diesen Verstoß wurde das Grasser-Auto mit der Startnummer 63 vom kompletten Final-Wochenende ausgeschlossen, dazu bekam Engelhart eine Strafe von 5000 Euro aufgebürdet. Der Fall wurde obendrein zur weiteren Begutachtung an den DMSB übergeben. Engelhart gab in einem Statement nach dem Rennen den Verstoß zu und entschuldigte sich.

Zwar rückte das WRT-Duo Mies und Riberas nach der Disqualifikation des Lamborghini Huracán auf den ersten Platz vor, während die direkten Titelgegner Meadows und Marciello im Qualifying-Rennen nur Platz 4 belegten. Doch entscheidend für den Sonntag sollte etwas vollkommen anderes sein: Im Qualifying für das Hauptrennen am Sonntag verbuchte Christopher Mies nach einem Bremsversagen einen heftigen Abflug, die komplette linke Fahrzeugseite war beschädigt und musste instandgesetzt werden.

Qualifying-Panne bei WRT

Das Rennen, das also über den Titel entscheiden sollte, mussten Mies und Riberas damit von der siebten Startreihe in Angriff nehmen. Ihre letzten direkten Titelkonkurrenten, Raffaele Marciello und Michael Meadows, standen dagegen auf dem zweiten Startplatz: Im Qualifying unterlag Marciello dem Markenkollegen Luca Stolz vom Black Falcon-Team denkbar knapp – um nur sechs Tausendstelsekunden.



„WIR HABEN UNS IM VERGLEICH ZU 2017 ÜBERALL VERBESSERT: BEI DEN STOPPS, DER REIFENNUTZUNG UND BEIM SETUP – WIR FAHREN IMMER AM LIMIT.“

Akka-Pilot Raffaele Marciello

Es war bei dieser engen Ausgangslage von vornherein klar, dass die werksunterstützten Teams von Audi und Mercedes zusammenarbeiten würden, um den Titelkampf zu ihren Gunsten zu entscheiden – doch was dann letztlich im Finalrennen passierte, war recht erstaunlich. Direkt beim Start attackierte WRT-Pilot Dries Vanthoor den vor ihm liegenden Titelkandidaten Raffaele Marciello. Der Kontakt führte zu einem Rückfall von Vanthoor und schließlich sogar zu dessen Ausfall – das Auto von Marciello dagegen blieb heil.

Black-Falcon-Pilot Luca Stolz führte fortan bis zur Rennhalbezeit das Finale an, dicht gefolgt von seinem Markenkollegen Marciello. Beide konnten sich vom Rest des Feldes bis zum Boxenstopp um gut fünf Sekunden absetzen, der beste Audi auf Platz 3 waren Christopher Haase und Simon Gachet (Saintéloc Racing), der Attempto-Audi von Steijn Schothorst und Kelvin van der Linde auf Platz 4 lag bereits neun Sekunden hinter den Führenden.

Audi ohne Schützenhilfe

Beim einzigen Stopp, den die beiden führenden Mercedes ganz am Ende des Boxenstoppfensters absolvierten, übernahm Meadows die Spitze, der Black-Falcon-Mercedes mit Hubert Haupt am Steuer sortierte sich knapp dahinter auf Platz 2 ein. Im Mittelfeld wühlte sich derweil Mies wieder verzweifelt nach vorne.

Noch vor dem regulären Stopp konnte er zwei Plätze gutmachen, weil WRT-Teamkollege Robin Frijns in der neunten Runde das AKKA ASP-Mercedes-Schwesterauto von Adam Christodoulou so einbremste, dass Mies beide kassieren konnte und auf Platz 7 vorstieß. Frijns erhielt für diese Aktion, bei der es auch zum Kontakt mit Christodoulou kam, eine Verwarnung.

Nach dem folgenden Boxenstopp lag Teamkollege Riberas auf Platz 5 – und auf den Positionen 4 und 3 lagen Audi-Markenkollegen. Riberas und Mies hätten einen vierten Platz benötigt, um den Titel gegen Marciello und Meadows zu holen.

Doch die benötigte Schützenhilfe blieb aus: Steijn Schothorst (Attempto Racing) wehrte sich energisch gegen Riberas, über fast eine halbe Runde fuhr das Audi-Duo Seite an Seite, sodass kurzfristig sogar noch der zweite Grasser-Lamborghini durchflutschte. Das Ende vom Lied:

Riberas beschädigte sich im markeninternen Duell beim Kontakt mit Schothorst die Lenkung, was ihn letztlich zur Aufgabe zwang und Mercedes den Titel auf dem Silbertablett offerierte: Marciello und Meadows gewannen vor den Markenkollegen Haupt und Stolz, dahinter folgten mit Attempto und Saintéloc zwei Audi-Teams – aber das richtige Audi-Team war nicht darunter.

Steijn Schothorst rechtfertigte sich nach dem Rennen: „Es war ein wenig hektisch im zweiten Stint“, so der Holländer. „Nach dem Stopp lagen wir auf Platz 4, die Mercedes in Führung waren klar schneller, und es gab auch eine Lücke zum drittplatzierten Audi. Direkt hinter mir lag Riberas, und das Team sagte mir, man würde erst in letzter Minute entscheiden, ob man ihm im Titelkampf helfen würde oder ob wir hart um die eigene Meisterschaftsposition fighten sollten.“ Für Schothorst und van der Linde ging es noch um Platz 3 in der Schlusswertung.

„Doch erst räumte mich Alex mit einem Last-Minute-Dive-Bomb-Manöver ab, dann drängte er mich von der Straße, sodass wir beide durchs Kiesbett knattern mussten. Auch für uns ging es noch um eine gute Position in der Meisterschaft. Alex probierte ein paar sehr optimistische Manöver – die gingen schlecht für ihn aus, aber gut für mich. Ich muss mir die Videos anschauen, um genau sagen zu können, wer woran schuld hatte.“

GT3-Superstar Marciello?

Es schien so, als hätte das WRT-Team darauf gewartet, dass Audi-Kundensportleiter Chris Reinke eingreift. Er machte die Attempto-Mannschaft wohl auch auf die Situation aufmerksam, griff aber nicht ein. WRT-Teamboss Vincent Vosse war ein gewisser Ärger anzumerken: „Ich habe eigentlich nichts zu sagen. Es war ein nettes Finale. Wir haben den Titel allerdings nicht im Rennen verloren, sondern weil wir im zweiten Qualifying ein technisches Problem hatten. Das war unser Fehler – und das hat uns den Titel gekostet.“ Der Star des Wochenendes hieß Marciello: Der Italiener holte den Titel in seinem erst zweiten GT3-Jahr. Im ersten Rennen am Samstag fuhr er von Platz 11 bis auf Position 5 nach vorne. „Wir sind besser als 2017, wir fahren jetzt fast immer am Limit des Autos – nur so kann man Titel gewinnen. ■“



Stolze Cup-Sieger: Michael Meadows, Jérôme Policand, Raffaele Marciello



Beim Start führten zwei Mercedes, Audi-WRT lag nur im Mittelfeld

BLANCPAIN GT: SPRINT SERIES

FÜNFTER LAUF AM NÜRBRUGRING, DEUTSCHLAND

Länge der Strecke: 5,137 Kilometer; Renndistanz: 31 Runden gleich 159,247 km; Pole-Position Pro-Klasse: Luca Stolz; Black Falcon- Mercedes AMG GT3 (#6): 1:54,007 min; Schnellste Rennrunde: Albert Costa; Emil Frey Lexus Racing (#14): 1:55,713 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#88	Meadows/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	1:01.20,298 h
2.	Silver	#6	Haupt/Stolz	Black Falcon-AMG GT3	+0,547 sec
3.	Pro	#25	Gachet/Haase	Saintéloc-Audi R8 LMS	+5,327 sec
4.	Pro	#66	Schothorst/van der Linde	Attempto-Audi R8 LMS	+10,659 sec
5.	Pro	#19	Perez Companc/Caldarelli	Grasser-Huracán GT3	+11,833 sec
6.	Pro	#87	Jamin/Christodoulou	AKKA ASP-AMG GT3	+13,687 sec
7.	Pro	#14	Costa/Klien	Frey-Lexus RC F GT3	+15,207 sec
8.	Pro	#114	Siedler/Paltalla	Frey-Lexus RC F GT3	+21,242 min
9.	Pro	#17	Leonard/Frijns	WRT-Audi R8 LMS	+30,597 min
10.	PAM	#33	Salikhov/Perel	Rinaldi-Ferrari 488 GT3	+42,935 min
11.	Silver	#35	Atoev/Komoev	SMP Racing-AMG GT3	+44,284 min
12.	Pro	#55	Schothorst/Kaffer	Attempto-Audi R8 LMS	+57,637 min
13.	PAM	#39	Bhrirombhakdi/van Dam	Kessel-Ferrari 488 GT3	+1:11,380 min
14.	Silver	#37	Moraes/Dupont	3YT-BMW M6 GT3	+2:05,678 min
15.	PAM	#6	Stievenart/Winkelhock	Saintéloc-Audi R8 LMS	+1 Runde
16.	Pro	#1	Riberas/Mies	WRT-Audi R8 LMS	+2 Runden
17.	Silver	#90	Bastian/Manchester	AKKA ASP-AMG GT3	+6 Runden
	Pro	#2	Stevens/Vanthoor	WRT-Audi R8 LMS	DNF
	Silver	#3	De Leener/Feller	WRT-Audi R8 LMS	DNF



ersten Hybridprojekte. Berühmt wurde Panoz in jener Phase aber mit den Frontmotor-LMP1-Roadstern, die er gegen Audi und BMW einsetzte. Bereits seit 1989 betrieb er mit seinem Sohn Dan die Straßensportwagenfirma Panoz. Als sich die Kostenspirale im LMP1-Sport immer schneller drehte, wechselte Panoz auf die Rennversionen seiner Straßensportwagen wie den Esperante oder den Abruzzi.

Zwischendrin kehrte er mit dem spektakulären Delta-Wing-Projekt nach Le Mans zurück. Mit dem Designer Ben Bowlby und Nissan, die das Konzept für ihr LMP1-Projekt kopierten, kam es später zu einem langen Rechtsstreit über die Frage, wem das geistige Eigentum an der seltsamen Delta-Wing-Idee gehöre. Panoz war ein leidenschaftlicher Autonarr und Rennfan, aber ihm wurde von Freunden ebenso wie von Gegnern auch ein hohes Maß an Sturköpfigkeit bescheinigt.

Zum Tod von Don Panoz

In der vergangenen Woche verstarb der Gründer der American Le Mans Series, Don Panoz, im Alter von 83 Jahren. Der Amerikaner hat tiefe Fußabdrücke im US-Langstreckensport hinterlassen.

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

Don Panoz war Zeit seines Lebens ein echter Tausendsassa, der immer an mehreren Fronten zeitgleich engagiert war. Abgesehen von seinem höchst erfolgreichen Leben als Geschäftsmann mit einem Imperium an pharmazeutischen Firmen, gründete er 1998 die American Le Mans Series (ALMS), brachte damit den Langstreckensport wieder zurück in die USA, betrieb sein eigenes Rennteam

im Topmotorsport, gründete die hauseigene Fahrzeugmarke Panoz und setzte am Ende seines Lebens ein großes Investment in die Batterietechnik als Quelle der zukünftigen Mobilität.

Der Sohn eines italo-stämmigen Auswanderers wurde nach dem Weltkrieg zu einem echten Schwergewicht im pharmazeutischen Gewerbe: Er verdiente Millionen mit den von ihm erfundenen Nicotinell-Pflastern. Ironie des Schicksals: Panoz war Zeit seines Lebens selbst ein starker und überzeugter Raucher.

Le Mans regionalisiert

Das pharmazeutische Geschäft war die Grundlage für alle anderen geschäftlichen und hobbymäßigen Aktivitäten: In Atlanta und Sebring unterhielt er Hotels und Weinbau-Anlagen von eher bescheidenem Ruf, dazu investierte er sein Geld in Golf Resorts.

Motorsport war seine Leidenschaft, seine Liebe zum Langstreckensport verdankte er einem frühen Besuch in Le Mans. Als die FIA GT-Meisterschaft Ende der 90er-Jahre auf die schiefe Bahn geriet, etablierte er erst das Petit Le Mans-Rennen in Road Atlanta, dann die American Le Mans Series (ALMS) mit dem Ziel, dass europäische Hersteller wie Audi und BMW in Amerika ein Schaufenster haben, wo sie außerhalb von Le Mans gegen Cadillac und vor den US-Fans fahren konnten. Der Le-Mans-Veranstalter ACO kopierte das regionale Prinzip zwei Jahre später und gründete mithilfe von Don Panoz die European Le Mans Series (ELMS).

Ab 1997 investierte Panoz auch als Teilnehmer in den Motorsport: Zusammen mit Reynard Motorsport entwickelte er den Panoz Esperante GTR-1, ein Jahr später wurde daraus eines der

Segen für den Rennsport

Fakt ist: Für den Rennsport war der Mann ein Segen. Ohne ihn wäre der Langstreckensport in Amerika heute vermutlich tot. Ohne ihn gäbe es heute keine regionalen Le-Mans-Serien. Ohne ihn gäbe es heute keine transatlantische Kooperation und vermutlich auch keine Zusammenarbeit zwischen ACO und FIA.

Seine größte Leistung besteht aber vermutlich darin, mit seinem Widersacher Jim France, der 2003 die Grandam-Serie gegen seine ALMS gegründet hatte, Frieden zu schließen und gleichzeitig sein Erbe zu erhalten: 2014 wurden Grandam und ALMS zur neuen IMSA-Meisterschaft fusioniert. Damit ist sichergestellt, dass der Langstreckensport in Amerika eine gute Heimat hat, mit herausragenden und global relevanten Events wie Daytona, Sebring und Road Atlanta. Don Panoz verstarb vergangenen Dienstag an Bauchspeicheldrüsenkrebs. ■



France und Panoz (1. u. 2. v.l.) wurden 2013 zu Partnern



Das erste PLM-Rennen in Atlanta fand 1998 statt



Don Panoz erklärt Audi-Boss Ulrich den Abruzzi

Sportwagen-WM / Le Mans / IMSA: GTE-Klasse

Neuer 911 RSR – mit Turbo?

Porsche hatte den Fans noch einen Paukenschlag versprochen – jetzt haben die Schwaben offenbar Wort gehalten: In der Pipeline für 2019 befindet sich ein neuer 911 RSR – vermutlich mit Turbo-Power. Das neue GT-Geschoss soll Ende des Monats beim Porsche Rennsport-Event in Laguna Seca präsentiert werden.

Von: **Marcus Schurig**



STEFAN BALDAUF
Erwischt: Der neue Porsche 911 RSR bei Testfahrten in Weissach

Und dann haben wir da noch etwas, über das wir aber jetzt nicht reden.“ Frank-Steffen Walliser, Porsche GT-Motorsportchef, hatte bereits beim WEC-Lauf in Spa im Mai 2018 durchblicken lassen, dass die von Porsche-Vorstand Michael Steiner im Winter angekündigte „Stärkung des GT Motorsports“ nicht nur ein Lippenbekenntnis

ist: Ein neuer Porsche 911 GT3 R für den GT3-Sport, ein neuer Cayman GT4 für die GT4-Klasse, ziemlich sicher ein Porsche 911 GT2 für die neue GT2-Klasse – und eben ein weiteres Highlight, über das man damals partout nicht reden wollte.

Und daran hat sich bis heute nichts geändert: Porsche macht weiter ein großes Geheimnis um

den neuen RSR. Jetzt sind die ersten Bilder von Testfahrten in Weissach aufgetaucht, die aber noch aus der Vorerprobung stammen, wie die „kreative“ Auspuffführung nahelegt. Laut Aussagen von Ohrenzeugen klang der neue RSR wie ein Staubsauger – also kein hochfrequentes Kreischen mehr wie beim aktuellen 911 RSR. Das lässt samt der Auspuff-

führung dann nur einen Schluss zu: Porsche wechselt beim 911 RSR vermutlich doch auf ein Turbo-Triebwerk.

Die seitliche Auspuffführung ist ein starkes Indiz, denn die Turbolader sitzen natürlich ebenfalls seitlich neben dem nach wie vor in Heckmittelmotor-Bauweise platzierten Triebwerk. Ein Turbo-Triebwerk benötigt weniger Dämpfung durch Schalldämpfer – so kann man die Abgase auf kürzestem Wege seitlich ins Freie leiten. Warum die Rohre bei diesem Entwicklungsauto erst vorne enden? Vermutlich experimentierte Porsche hier mit Abgasquerschnitten und unterschiedlichen Rohrlängen, um den perfekten Abgasgedruck zu erzielen. Beim bisher verwendeten Saugmotor entwickelten die Abgase unter dem Heckstoßfänger. Mit der neuen Anordnung kann der Heckdiffusor nun noch weiter nach oben gezogen und damit deutlich effizienter gestaltet werden. Der neue 911 RSR soll am 27. September in Laguna Seca enthüllt werden. ■

Blancpain GT-Rennserien

Neue Boxenstoppregel für die Saison 2019?

GT-Promoter Stéphane Ratel hatte beim Saisonfinale des Sprint Cups am Nürburgring viel Arbeit, um die Teams für 2019 bei der Stange zu halten. Der größte Kritikpunkt: Die Meisterschaft ist zu anspruchsvoll geworden – ganz besonders bei den Boxenstopps.

Das Finale am Nürburgring verdeutlichte das Problem: Die Meisterschaft wurde von den Boxenstopps mitentschieden. Das Grasser-Lamborghini-Team wurde am Nürburgring aus der Wertung geworfen, weil Pilot Christian Engelhart die Gurte beim Boxenstopp nicht ordnungsgemäß angezogen hatte – und hinterher

auch noch versuchte, den Regelverstoß zu verheimlichen, indem er die Speicherkarte der Onboard-Kamera zerstörte. Am Hungaroring hatte das Team ein ähnliches Problem. Doch es trifft nicht nur Grasser: Die Radwechselzeit beim Boxenstopp beträgt in der Sprint Series 16 Sekunden, folglich muss der Fahrerwechsel in 15 Sekunden über die Bühne gehen – das schaffen viele Teams nicht.

Die SRO-Organisation gibt zu, dass man für 2019 nach einer Lösung sucht: „Wir wollen die Pitstopps-Zeiten nicht künstlich limitieren“ erklärt GT-Promoter Stéphane Ratel. „Wir wollen den kompetitiven Aspekt erhalten, aber die Stopps verlängern, sodass der Zeitdruck beim Fahrerwechsel gemildert wird.“ Ein Lösungsansatz besteht wohl darin, den Speed der Schlagschrauber zu reduzieren. „Wir werden eine Lösung finden“, so Ratel. ■

VLN Langstreckenmeisterschaft

Falken testet neuen Porsche 911 GT3 R

Als erstes Kundenteam wird Falken Motorsport beim nächsten VLN-Lauf am kommenden Wochenende die neue Generation des Porsche 911 GT3 R an den Start bringen.

Falken Motorsport hat zurzeit einen Lauf: Nach dem ersten Doppelsieg der Teamgeschichte beim sechsten Rennen zur Langstreckenmeisterschaft wartet nun die nächste Premiere auf das Team des Reifenherstellers: Als erste Mannschaft nach dem Werksteam Manthey Racing darf man die neueste Entwicklungsstufe des Porsche 911 GT3 R auf der Nürburgring-Nordschleife bewegen.

Damit fährt der Elfer auch zum ersten Mal im Rennein-

satz auf der Nordschleife nicht mit Michelin, sondern mit Falken-Reifen. An der Vorderachse kommt nun eine größere Dimension (300/680 R 18 statt 300/660 R 18) zum Einsatz, die Reifengröße an der Antriebsachse bleibt unverändert.

Den Fans dürfte vor allem das außergewöhnliche Design ins Auge stechen, das dem auffälligen „Grello“-Look von Manthey in nichts nachsteht. Wie gehabt geht man in der SP-X-Klasse an den Start. Gemäß des letzten Bulletins ist die maximale Anzahl der Runden pro Stint nun freigestellt, jedoch erhält man pro Boxenstopp einen Zeitzuschlag von 20 Sekunden. Am Steuer wechseln sich Falken-Pilot Martin Ragginger sowie die Porsche-Werksfahrer Nick Tandy und Laurens Vanthoor ab. ■ BLE

Die beiden WM-Führenden Thierry Neuville und Sébastien Ogier spielten beim zehnten WM-Lauf unentschieden. Einen Triumph feierte ausgerechnet das langsamste Team des Wochenendes.

Von: **Markus Stier**

Die Pressemitteilungen von Citroën Racing sind wie die der übrigen Teams im Normalfall gedrechselte Werke in modern beschönigendem Marketing-Sprech, aber Pressechefin Sandie Benoit befand, ein besonderer Tag erfordere besondere Maßnahmen, und verschickte ihren Tagesreport unter der Überschrift: „Brutal. Einfach brutal.“ Die siebte Rallye Türkei wird Teams, Fahrern und Fans nicht wegen der malerischen Ägäisküste in Erinnerung bleiben, nicht wegen des schwülwarmen Wetters im September und auch nicht wegen des in der WM-Geschichte einmalig kompakten Formats mit nur 896 Gesamtkilometern, erinnern wird man sich an die Klopperpisten in den Wäldern jenseits der Strände, in denen sich an einem Wochenende Dramen abspielten, die für eine halbe Saison reichen.

Citroën-Sportchef Pierre Budar wird so schnell kein Fan des türkischen WM-Laufes, seine Fahrer gingen in Sachen Punkte komplett leer aus, was angesichts des ausgedünnten Feldes und der Rally2-Regel eine echte Kunst ist. Selbst der eher im Gentleman-Stil fahrende Khalid Al-Qassimi hätte gute Chancen auf ein Ergebnis in den Top Ten gehabt, aber der Wüstensohn aus den Vereinigten Emiraten konnte seine Erfahrungen mit grobem Terrain nicht ausspielen, weil er vorzeitig mit einer Panne weit zurückfiel.

Öl und Feuer

Als abgeschlagener 15. mit fast 36 Minuten Rückstand war er aber immer noch bestplatziertes Citroën-Pilot, denn Mads Östberg kam nur als 23. ins Ziel. Schon auf Prüfung 3 lag im Ziel eine Öllache unter dem Auto, das Hinterachsdiagonal war leckgeschlagen. Am vermeintlich weniger harten zweiten Tag klappte nach Aufhängungsbruch ein Rad weg. Craig Breen zeigte zumindest anfangs, dass der C3 sich auf Schotter erheblich gemauert

hat. Der Ire führte am ersten Morgen und lag auf Rang 2, als ihn gleich zwei Reifenschäden ereilten. Breen fiel so weit zurück, dass er am weniger harten Folgetag den Straßenfeger spielen musste, aber das war am Ende nicht von Bedeutung.

Das Team kann nicht sagen, wo und warum das Feuer ausbrach. Selbst für Brandsachenermittler dürfte der Fall schwierig sein, denn nachdem sich Breen und Beifahrer Scott Martin im rauchgeschwängerten Cockpit endlich aus der elften Prüfung gequält hatten und nach dem Hitzeneustand fahnden wollten, stand der Hintern des Citroën in Flammen. Auch der zum Löschen herangeeilte Kollege Ott Tänak konnte mit seinem Bordfeuerlöscherchen nicht verhindern,

dass Breens Auto bis auf die Grundmauern abbrannte.

Die Quasi-Auslöschung der Roten war von den diversen Dramen aber noch das harmloseste. Die bis dahin vermeintlichen Topteams Hyundai und M-Sport wurden schwer gerupft, dabei sahen sie zunächst fast unzerstörbar aus. Thierry Neuville hatte nur theoretisch einen Nachteil als Erster auf der Piste, angesichts der unzähligen kindschulgroßen Steine auf den Freitagprüfungen war Traktion nur ein Thema unter vielen. Es ging vor allem um den Mut, über die groben Klamotten zu reiten, ohne sich Reifenflanken aufzuschlitzen oder Aufhängungen zu zertrümmern.

Michelin hatte für den neuen WM-Lauf nicht eigens wider-

standsfähigere Pneu backen lassen. „Unser Schotterreifen ist stabiler als die Felgen“, hieß es selbstbewusst aus Clermont-Ferrand. Der vermeintlich neue, weichere Gummi mit der Bezeichnung M6 ist eigentlich ein alter Bekannter. Früher als weiche Mischung deklariert, gilt er jetzt als mittelharte Lösung, denn die Franzosen haben für die zweite Saisonhälfte ab Finnland einen wirklich weichen, neuen Gummi entwickelt, der aber wohl erst auf nassen Waldwegen in Wales zum Einsatz kommen wird.

Reifenpoker

Andreas Mikkelsen im Hyundai ist der Einzige, der am Freitagmorgen konsequent die softere der beiden Optionen aufziehen lässt. Der Norweger wird belohnt



Tänak



Ott Tänak war mit seinem Vaux
äußerst unzufrieden, gewann
aber am Ende trotzdem

MECKLEIN

! Nach der Sommerpause waren Toyotas Titelchancen reine Theorie, drei Rallies und drei Siege später führen die Japaner mit finnischer Einsatztruppe die Marken-Wertung an.

und übernimmt die Führung von Breen, die er hält, bis sein Auto zur Heckschleuder wird, weil das Frontdifferenzial weichgeklopft ist. Hinter ihm lauert schon Ta-

bellenfürer Neuville, der auf den übelsten Pfaden seit Akropolis-Tagen ein beeindruckendes Tempo anschlägt.

Titelverteidiger Sébastien Ogier geht auf noch größeres Risiko, schließlich muss er 23 Punkte Rückstand wegfräsen. Auf der mit 38 Kilometern längsten Prüfung in Çetibeli knallt er Neuville 18 Sekunden vor den Latz. Neuville konnte die Nacht noch genießen, weil er nicht nur den Tag bestens überstanden, sondern auch drei Zehntel Vorsprung ins erste Etappenziel gerettet hat. Aber am Samstagmorgen überschlagen sich die Ereignisse. Aus dem Hyundai des Belgiers lugt schon auf der ersten Tagesprüfung der Stoßdämpfer aus der Motorhaube und bahnt sich mitsamt Feder

sukzessive den Weg ins Freie. Teamchef Michel Nandan mag nicht zu sehr ins Detail gehen, spricht aber seinen gerade für weitere drei Jahre verpflichteten Star von aller Schuld frei: „Etwas an der Dämpferbefestigung war falsch montiert, es war unser Fehler“, sagt der Franzose.

Gebannt am Bildschirm

Neuville hat sich gerade aus eigener Kraft zumindest zum nahen Service-Park gerettet, da kann er stauend am Bildschirm sehen, wie das Drama bei Konkurrent Ogier seinen Lauf nimmt. Eine halbe Stunde nach Neuilles vorzeitigem Aus liegt der Weltmeister in der provisorischen Tabelle erstmals seit der Argentinien-Rallye im Mai wieder an der Tabellenspitze, doch kurz darauf

schlackert an seinem Fiesta das rechte Vorderrad. Nach einer harten Landung ist der Querlenker gebrochen. Das lose Rad zieht auch noch die Antriebswelle aus dem Differenzial.

Neuville mag sich über das Geschenk nicht voreilig freuen: „Wenn es der Querlenker ist, kann er es reparieren“, sagt er. Das Ersatzteil hat Ogier dabei, was keine Selbstverständlichkeit ist. „Normalerweise geht Seb immer volles Risiko. Er hat meist am wenigsten Teile an Bord“, sagt Elfyn Evans, der kurz nach dem Ziel der WP vor dem havarierten Kollegen parkt und sich ans Handy klemmt, um als Relaisstation zwischen Team und Ogier zu fungieren.

Evans und Solberg müssen sich zusammenreißen, nicht spontan zu helfen, ein einziger Handgriff würde für Ogier sofort den Ausschluss wegen Inanspruchnahme fremder Hilfe bedeuten. Der Franzose ist ein versierter Mechaniker, seinen ersten WM-Lauf erlebte er als Schrauber für einen Freund auf Korsika, im Normalfall wäre der Wechsel in 20 Minuten erledigt gewesen.

Steinwerkzeug

Aber der Querlenker wollte nicht in den verbogenen Hilfsrahmen, und eine Schraube ließ sich nicht mehr festziehen. Am Ende fummelte sie Ogier mit einem Kabelbinder zurecht. Selbst den Allradantrieb kann er retten. Die lose Welle drückt er einfach wieder ins Gehäuse.

Um 11:25 Uhr setzt sich der Ford nach 40 Minuten Reparatur wieder in Bewegung, Ogier hat noch elf Minuten, um pünktlich an der nächsten Zeitkontrolle der nächsten Prüfung zu erscheinen, doch bis dahin sind es 34 Kilometer. Mit einem Schnitt von 122 km/h fliegt Ogier über die Landstraße, wo kein Kläger, da kein Richter. Um 11:42 Uhr stemgelt Beifahrer Julien Ingrassia ein, sechs Minuten Verspätung bedeuteten 60 Strafsekunden und immerhin noch Platz 4, überschaubare 46 Sekunden Rückstand und bisher zwölf gutgemachte Punkte auf Neuville. Zu aller Leute Überraschung fährt der fünfmalige Weltmeister mit der zurechtgefickelten Kiste Bestzeit.

Aber so schnell es raufgeht an diesem Tag, geht es auch wieder runter. Der völlig ausgepumpte und verdeckte Ogier lässt sich zur Mittagspause noch als Held feiern, und Neuville will das Tür-



MCKLEIN

Thierry Neuville war der schnellste Mann des Wochenendes, aber nicht vorn



MCKLEIN

Gaststarter Henning Solberg fuhr im R5-Skoda sensationell auf Rang 6

kei-Wochenende schon als herben Rückschlag abhaken, aber eine weitere Stunde später hängt Ogier breitseits an einem Baum. Die Beifahrtür ist nur leicht eingedellt, schwerer wiegt der Umstand, dass sich die Fuhre unwiederbringlich festgefahren hat. Zuschauer sind beim siebten Besuch der WM in der Türkei wie schon ein Jahrzehnt zuvor Mangelware. Ogier ist draußen. „Einer der dümmsten Fehler meiner Karriere“, sagt der Champion. Er hat für einen Moment die Konzentration verloren und nach einer Kehre die unmittelbar folgende nächste Kurve überhört und zu spät gebremst.

Der durch die Malheure der anderen auf Rang 4 cruisende Teemu Suninen und der verhalten, aber durchaus zügig agierende Hayden Paddon als Dritter sind die besten Eisen, die M-Sport und Hyundai noch im Feuer haben, vorn hat es plötzlich ausgerechnet die an die Spitze gespült,

die vorher nichts zu melden hatten. Ein Auszug aus den Klagen der Beteiligten: „Das ist nicht unsere Rallye“, sagt Toyota-Speerspitze Ott Tänak. „Warum“, fragt die Reporterin. „Sag du's mir“, blafft sie der Este an. Jari-Matti Latvala ist auch im Jammer: „Das Auto will nicht einlenken. Ich weiß nicht warum.“

Lappi im Aus

Keine Mördergrube aus seinem Herzen macht wie gewohnt Esapekka Lappi: „Ich bleibe auf der sauberen Linie, hätte nicht schneller fahren können, und die Zeit ist immer noch scheiße.“ Der Jungfinne übertreibt es im Frust und hängt kurz nach Ogiers Aus unverrückbar in einer Böschung, aber die beiden Teamkollegen liegen plötzlich am Samstagnachmittag an der Spitze des Feldes, obwohl Tänak sich noch immer wundert: „Auf einer Prüfung mit guter Haftung habe ich trotzdem keinen Grip.“



MCKLEIN

Die Toyota-Piloten begreifen erst jetzt so langsam, dass ihre Klagen zugleich ihr Erfolgsgeheimnis sind. Die in Argentinien noch so viel gepriesene weiche Dämpferabstimmung hat dem Yaris in Portugal und Sardinien harte Schläge verpasst und kommt auf den noch übleren Türkei-Pisten nicht infrage. Technikchef Tom Fowler hat die Yaris' straffer abstimmen lassen und die Bodenfreiheit nach oben geschraubt: „Wir müssen das Auto schützen.“ Nur auf den weniger groben Strecken am Samstag und Sonntag können die Fahrer zumindest das Heck ein bisschen absenken, schon verbessert sich die Traktion.

Tänak fährt erst regelmäßig Top-3-Zeiten, als die Straße ebener wird. Die einzige theoretische Gefahr geht von Latvala aus, der an diesem Wochenende eigentlich der schnellere Toyota-Mann ist, doch noch bevor Teamchef

Tommi Mäkinen bei der abendlichen Abschlussbesprechung Stallorder verhängt, sagt Latvala: „Natürlich würde ich gern mal wieder gewinnen, aber es gibt Momente, da musst du ans Team denken, und Ott braucht die Punkte dringender.“

Einen klaren Rückpfeiff gibt es dagegen bei M-Sport. Ogier stürmt als Zwölfter von hinten auf den Polen Kajetan Kajetanowicz zu, der in einem WRC2-Fiesta ein leichtes Opfer ist, Elfyn Evans kommt Ogier von oben entgegen. Er lässt Co Daniel Barritt fünf Minuten zu früh stemeln, um dem Teamkollegen noch zu Rang 10 und einem Pünktchen zu verhelfen.

Für die Markenwertung spielt der geopfert siebte Rang von Evans keine Rolle, da ab dem grandios mit einem privaten Skoda auf Rang 6 fahrenden Duo Henning Solberg und Ilka Minor keine eingeschriebenen Werks-Autos aufrücken.



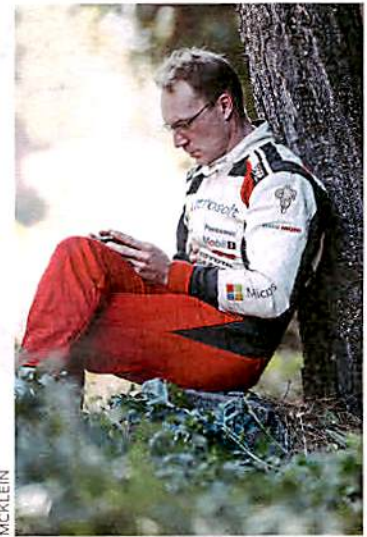
Craig Breen brannte anfangs ein Feuerwerk ab, dann brannte sein Citroën nieder



Sébastien Ogier: „Einer der dümmsten Fehler meiner Karriere“



Hayden Paddon: Mal wieder Podium



Jari-Matti Latvala: Freiwillig Zweiter

Bei Hyundai kommen derlei Spielchen nicht infrage. Erstens hat sich Mikkelsen als zweitbesten i20-Lenker an Platz 5 festgebissen, zweitens liegt Neuville mit seinen 35 Strafminuten als 18. so weit zurück, dass ihn nur eine spontane Magen-Darm-Grippe des restlichen Feldes zurück in die Punkte spülen könnte.

Furioses Finale

Aber da ist ja noch die Powerstage. Ogier macht wieder mal auf Leichtbau, er nimmt für die vier kurzen Prüfungen am Sonntag nur ein Ersatzrad mit und kann seine Gummis kaum schonen, da er ja noch Kajetanowicz überrennen muss. Neuville dagegen hat bis zum Finale nichts zu gewinnen.

Eine Bestzeit am Morgen zeigt ihm, dass er immer noch das schnellste Auto hat, auf den nächsten zwei Prüfungen bummt er so provokativ langsam über die Strecken, dass sich selbst

die TV-Kommentatoren sicher sind, jene Zeiten unterbieten zu können. Neuville opfert bedeutungslose 100 zusätzliche Sekunden, geht aber mit nahezu unversehrten Reifen auf die letzten sieben Kilometer.

Neuville legt wie auch Ogier einen Atem stockenden Ritt hin, der Mann aus St. Vith ist aber dank seiner Reifen-Taktik am Ende um 1,6 Sekunden schneller und streicht die fünf Extrapunkte ein. Bei Ogier sind es vier, plus der eine Zähler für Rang 10. Mit diesem mageren Unentschieden ist er nicht mal mehr WM-Zweiter. Tänak holt 25 Zähler für den Sieg und drei auf der Powerstage. Auf Spitzenreiter Neuville fehlen ihm nach dem dritten Sieg in Folge nur noch 13 Punkte. In aller Bescheidenheit gibt der Mann der Stunde zu Protokoll: „Ich wusste gleich, dass hier nicht der Schnellste gewinnt, sondern der Cleverste.“ ■

RALLYE TÜRKIE (13.–16.9.2018)

Zehnter von 13 Läufen, 17 Wertungsprüfungen über 317,28 Kilometer

1. Tänak/Järveoja (EST/EST)	Toyota Yaris WRC	3:59.24,5 h
2. Latvala/Anttila (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+22,3 s
3. Paddon/Marshall (NZ/GB)	Hyundai i20 WRC	+1.46,3 min
4. Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+4.10,9 min
5. Mikkelsen/Jaeger (NOR/NOR)	Hyundai i20 WRC	+7.11,7 min
6. Solberg/Minor (NOR/AU)	Skoda Fabia R5	+13.40,6 min
7. Kopecky/Dressler (CZ/CZ)	Skoda Fabia R5	+18.25,2 min
8. Tempestini/Itu (I/I)	Citroën DS3 R5	+19.37,1 min
9. Ingram/Whitthock (GB/GB)	Skoda Fabia R5	+20.21,3 min
10. Ogier/Ingrassia (F/F)	Ford Fiesta WRC	+20.51,2 min

Bestzeiten: Ogier 5, Neuville 4, Mikkelsen 3, Tänak 3, Breen 1, Latvala 1

WM-STAND FAHRER

1. Thierry Neuville	177 Punkte
2. Ott Tänak	164
3. Sébastien Ogier	154
4. Lappi	88
5. Latvala	75
6. Mikkelsen	75
7. Sordo	60
8. Suninen	54
9. Evans	53
10. Paddon	49



WM-STAND MARKEN

1. Toyota	284 Punkte
2. Hyundai	279
3. M-Sport-Ford	244
4. Citroën	169

Gib mir Fünf

Auch drei Pannen konnten Jan Kopecký nicht aufhalten



Drama statt Krimi: Kaum hatte das Titelduell der Skoda-Werksfahrer Jan Kopecký und Pontus Tidemand Fahrt aufgenommen, musste der Titelverteidiger einpacken. Kollege Kopecký siegte und kann schon mal den Champagner kalt stellen.

Von: **Reiner Kuhn**

Auf den materialmordenen Schotterpisten entlang der türkischen Mittelmeerküste erlebten nicht nur die beiden Titelaspiranten ein Wechselbad der Gefühle. Blicken wir deshalb kurz auf einige der restlichen 13 WRC2-Akteure, bevor wir uns dem Showdown zwischen Tabellenführer Jan Kopecký und Titelverteidiger Pontus Tidemand widmen.

Früh setzt der WM-Dritte Gus Greensmith seinen M-Sport Fiesta neben die Strecke, robbt sich nach dem Restart am Samstag wieder auf Rang 10 nach vorne, bevor er in der vorletzten Prüfung sein Auto mit technischem Defekt abstellt. Auch seine Ford-Markenkollegen Pedro Heller und Kajetan Kajetanowicz hadern mit der Fiesta-Technik, vor allem mit der defektanfälligen Lenkung. Besonders ärgerlich für den Europameister aus Polen, der zwar neun der insgesamt sieb-

zehn WRC2-Bestzeiten markiert, sich aber dennoch mit Rang 4 zufriedengeben muss.

Den Sprung aufs Podiums schafft dafür Gaststarter Chris Ingram. Der konstant schnelle Skoda-Privatier darf sich am Freitag und am Samstag über die zwischenzeitliche Führung freuen, bevor ein Reifenschaden in WP 12 den Briten auf Platz 3 zurückwirft. Das nutzt Simone Tempestini, der im werksunterstützten Citroën C3 trotz mehrerer Reifenschäden nach einer starken Fahrt über die knüppelhaften Pisten Zweiter wird.

Ein Reifenschaden zu viel

Plattfüße spielen auch im Titelkampf eine entscheidende Rolle. In der fünften Prüfung muss Kopecký stoppen, um gleich beide Vorderräder zu wechseln. Skoda-Werkskollege Tidemand zieht vorbei, muss jedoch wenige Meter weiter ebenfalls für einen Radwechsel anhalten. Im Ziel bemerkt der Schwede einen weiteren Plattfuß und muss wie sein tschechischer Werkskollege die letzte Freitagsprüfung ohne Ersatzrad auskommen. Prompt erwischt es den noch immer auf Rang 3 umhertobenden Tidemand erneut. Doch neben dem Reifen kapituliert erst eine vordere, in der Folge auch eine hintere Radaufhängung. Schlimmer noch: Bei genauer Analyse stellt sich der Schaden als so gravierend heraus, dass für Tidemand nicht nur die Rallye, sondern

wohl auch die Titelverteidigung gelaufen ist. Denn Kopecký bleibt trotz schweißtreibendem Kraftakt cool. So absolviert er nach einem Antriebsschaden WP 10 nur mit Heckantrieb und gibt zweieinhalb Minuten sowie für drei Prüfungen die Führung ab.

Ein Reifenschaden von Ingram spült den 36-jährigen Routinier wieder nach vorne, und der Tscheche kann in der Türkei nach Monte Carlo, Korsika, Italien und Deutschland bei seinem fünften WRC2-Start seinen fünften Saisonsieg feiern. ■

! Der WRC2-Titel ist Jan Kopecký so gut wie sicher. Zwar schickt Skoda Pontus Tidemand noch nach Wales, der WRC2-Leader darf seinerseits aber noch in Spanien ran. Kaum vorstellbar, dass Tidemand nach einem Sieg in Wales auf eigene Rechnung zum Überseelauf nach Australien reist.



Clever und smart: Tempestini



Raus und Aus: Tidemand

WRC2 TÜRKEI

1.	Kopecký / Dresler (CZ/CZ) Skoda Fabia R5	4:17:49,7 h
2.	Tempestini / Itu (RO/RO) Citroën C3 R5	+ 1:11,9 min
3.	Ingram / Whittock (GB/GB) Skoda Fabia R5	+ 1:56,1 min

PUNKTESTAND NACH LAUF 9

1.	Jan Kopecký (CZ)	125 Punkte
2.	Pontus Tidemand (S)	93 Punkte
3.	Gus Greensmith (GB)	55 Punkte
4.	Lukasz Pieniazek (PL)	48 Punkte
5.	Fabio Andolfi (I)	46 Punkte

KOMMENTAR

AUCH DAS IST RALLYE

Ja, die Postkarten-Idylle täuschte, die türkischen Schotterpisten verlangten den Teams alles ab. Dem entsprechend groß war das Gemurre nach der Streckenbesichtigung. Die Kommentare reichten von „brutal“, „viel zu hart“ bis zu „völlig irre“. Verständlich, wenn Schotterläufe wie auf Sardinien und in Portugal mittlerweile als echte Hardcore-Ritte gehandelt werden, und sich nur noch wenige Topfahrer an die WM-Läufe in Griechenland oder auf Zypern erinnern. Seit Jahren werden die Pisten glatter, die Autos schneller, das Tempo höher. Das Spektakel ist geprägt von Husarenritten, bevorzugt zelebriert zwischen viertem und sechstem Gang. Materialrücksicht gilt meist nur noch den Reifen. Tugenden wie Geduld, Nachsicht oder Zurückhaltung scheinen in der Rallye-WM ebenso in Vergessenheit geraten zu sein wie bei Langstreckenrennen. Dabei zeichnen auch diese Eigenschaften einen erfolgreichen Rallyefahrer aus. Ganz gleich, ob er über eisige, schneebedeckte, nasse oder trockene Asphaltstrecken driftet oder seinen Dienstwagen über knüppelharte Schotterpisten trägt. Erfreulich, dass mit Ott Tänak, Thierry Neuville und Sébastien Ogier ausgerechnet die Besten eine Lanze für die vermeintlich nicht akzeptablen Pisten brechen. Anders sieht das allerdings bei den mit zumeist knappem Budget ausgestatteten Nachwuchspiloten der Junior-WM aus. Der sinnfreie Überlebenskampf im filigranen Fronttriebler ging selbst Malcolm Wilson zu weit: „Nach dem Probegalopp im Vorjahr haben wir entschieden, die WM-Junioren hierher zu schicken. Keine Frage, das war ein Fehler. R5- oder WRC-Fahrer müssen sich aber auch solchen Bedingungen stellen.“



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye Türkei Marmaris

„Strecken liefern tolle Geschichten“

Gelungene Premiere. Der WM-Lauf an der türkischen Ägäis überzeugte mit extremen Schotterpisten und einem motivierten Organisationsteam.

Von: **Reiner Kuhn**

Weniger als die Hälfte aller Teilnehmer absolvierte alle Tagesetappen ohne Restart, nur zwölf Teams kamen ohne Strafzeiten durch den Brutalo-Ritt an der türkischen Ägäis. Die Rallye Türkei ist der neue Härtestest für Mensch und Maschine. Das Resümee der Hauptprotagonisten war dennoch positiv: „Auch wenn es hier für uns alles andere als gut lief: Solche Bedingungen gehören zu diesem Sport“, sagt Hyundai-Teamchef Michel Nandan. Sébastien Ogier stimmt zu. „Die Pisten waren echt hart, aber okay“, sucht der gebeutelte Weltmeister keine Ausreden für sein schlechtes Abschneiden. „Man sollte nur aufpassen, dass es nicht zu einer Lotterie ausartet.“ Bei seinem Teamchef schlagen ebenfalls zwei Herzen in der Brust: „Die Rallye-

WM braucht solche Rallyes. Sieh mal, was für tolle Geschichten wir euch liefern“, zeigt sich Malcolm Wilson erfreut. Der M-Sport-Boss ist aber nicht restlos begeistert: „Die andere Seite der Medaille sind die Kosten.“

Sein Toyota-Pendant Tommi Mäkinen fühlt sich an vergangene Materialschlachten bei der Safari Rallye und in Griechenland erinnert. „Die Strecken sind eine echte Herausforderung.“ Der Finne freut sich über einen Toyota-Doppelsieg und schwärmt: „Eine super Rallye. Ob Funktionär, Streckenposten oder Zuschauer,

alle waren freundlich und hilfsbereit. Wir waren überall willkommen.“

Nicht nur Serkan Yazici, Rallyechef und Präsident des türkischen Motorsportverbandes in Personalunion, geht das runter wie Öl. „Eine gelungene Premiere“, freuen sich FIA-Rallye-Direktor Yves Matton und WM-Promoter Olivier Ciesla mit Yazici. Der verspricht: „Auch wir haben viel gelernt und werden einige Details verändern und verbessern.“

Schließlich sollen in zwölf Monaten ja wieder tolle Geschichten folgen. ■



Die Steineschlacht von Marmaris fand großen Anklang

AT WORLD

Fahrer-Markt

Citroën vor großem Deal?

Nachdem Thierry Neuville seinen Vertrag mit Hyundai um weitere drei Jahre verlängert hat, warten alle darauf, wie sich Sébastien Ogier entscheidet. Ein Wechsel zu Citroën wird immer wahrscheinlicher.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor der Rallye Türkei machte Hyundai Nägel mit Köpfen: Ein neuer Dreijahresvertrag für Thierry Neuville unterstreicht nicht nur die gegenseitige Wertschätzung. „Die Vereinbarung läuft bis Ende 2021. Ein klares Bekenntnis zu unserem Rallye-WM-Engagement“,

erklärt Hyundai Teamchef Michael Nandan und ist zuversichtlich, neben Neuville und dem für 2019 fixen Andreas Mikkelsen, eine weitere Saison mit den Teilzeitarbeitsfahrer Dani Sordo und Hayden Paddon anzutreten. Unklarer ist die Situation bei der Werkskonkurrenz, allen voran Citroën.

Die Franzosen werben weiter heftig um Landsmann Sébastien Ogier. „Das ist eine meiner Optionen“, bestätigt der Weltmeister und stellt klar: „Ich habe mich noch nicht entschieden.“ Ein heißer Kandidat bei der roten Werkschote ist auch Esapekka Lappi. Trotz sicherem Toyota-Cockpit signalisiert der Finne Wechselbereitschaft. Mit Ogier und Lappi hätte Citroën jenes schlagkräftige Team, von dem Teamchef Pierre Budar seit Amtsantritt träumt.

Sein Trumpf: Scheich Khalid Al-Qassimi. Der deutete mehrfach an, dass für ihn nur die Zusammenarbeit mit einem Hersteller infrage kommt und er M-Sport trotz des gesteigerten Ford-Engagements nicht zu diesem Kreis zählt. Fließen aus Abu Dhabi auch künftig jährlich jene kolportierten zehn Millionen Euro zu Citroën Racing, könnte die gebeutelte Truppe womöglich wieder zum Platzhirschen aufsteigen.

Des einen Freud ist des anderen Leid: Weder M-Sport noch Toyota haben aktuell eine Lösung, sollten Ogier und Lappi ins rote Lager wechseln. Glaubt man den Beteiligten, streben alle schnelle Entscheidungen an. Soll heißen: Womöglich werden noch vor der Rallye Wales weitere Fahrerträge verkündet. ■

Junior-WM

Bergkvist Champion

Türkei-Sieger Emil Bergkvist ist auch Junior-Weltmeister. Der lange führende Julius Tannert scheidet im Endspurt aus.

Am frühen Freitagmorgen übernimmt Julius Tannert mit Bestzeit die Führung. Besser noch: Obwohl der Sachse und sein österreichischer Copilot Jürgen Heigl den ultraharten Bedingungen mit drei Reifenschäden und defekten Bremsen Tribut zollen, führen sie auch am Etappenende das Feld an.

Nach einer weiteren Bestzeit Samstagfrüh erwischt es auch Tannert. Nach einer Rolle im

Schritttempo rutscht er auf Rang 3 ab, drei Reifenschäden später steht sein R2-Fiesta still. Der Restart am Sonntag endet mit defekter Antriebswelle. Ken Torn, der in der zehnten Prüfung die Führung vom gestrandeten Tannert erbt, kegelt sich im Schlusspurt ebenso aus dem Rennen wie Jean-Baptiste Franceschi.

Damit ist der Weg frei für Emil Bergkvist. Sein erster Saisonsieg genügt dem konstant schnellen Schweden, um sich drei Jahre nach dem Junior-EM-Titel auch die WM-Krone aufzusetzen. Landsmann und Titelwidersacher Dennis Radström wird in der Türkei und auch in der WM-Wertung Zweiter. ■ RK



Fehlerfrei über die harten Pisten: Der neue Junior-Weltmeister Bergkvist

WM-Kalender

Rallye Deutschland ist auf der Liste

Um für Chile und Japan Platz zu schaffen, soll ein Lauf in Europa weichen. Im Fokus stehen die Rallyes auf Korsika und in Deutschland.

Von: **Reiner Kuhn**

Trotz klarster Fragen zum künftigen WM-Kalender bleibt FIA-Präsident Jean Todt beim Gespräch am Rande der Rallye Türkei vage, weicht aus, spricht über Grundsätzliches oder wechselt das Thema. Aus gutem Grund: Schon vor zwei Jahren wurde hinter den Kulissen heftig um die WM-Läufe geschachert. Auf der Vorschlagsliste des WM-Promoters fehlte Todts geliebte Rallye Korsika. Ausgerechnet die heutige Rallye

Türkei schaffte es damals noch durch die FIA-Rallye-Kommission, nicht aber durch den Weltrat.

Zum Unmut der Hersteller und des Promoters Oliver Ciesla blieb Korsika 2017 im Kalender. Erst in dieser Saison übernahm die Türkei den Platz der Polen-Rallye. Nun spitzt sich die Lage zu, denn mit Chile und Japan drängen gleich zwei neue Überseeläufe in die Topliga, die Hersteller wollen aber maximal einen stemmen. Es scheint, dass der WM-Promoter deshalb erneut versuchen will, im Kalendervorschlag auf den kostenintensiven Trip zu der kleinen Mittelmeerinsel zu verzichten. Dafür spricht auch die Tatsache, dass der Vermarkter Ende August eine neue Vereinbarung mit dem ADAC unterzeichnete und damit entgegen eigener wirtschaftlicher Interessen die von den Herstellern

vehement geforderte Rallye Deutschland erneut auf der Vorschlagsliste steht. Die halbe Miete, mehr aber auch nicht. Bis der FIA Weltrat in seiner nächs-

ten Sitzung am 12. Oktober in Paris den WM-Kalender 2019 verabschiedet, bleibt alles offen. Auch die Beantwortung von Fragen. Sportpolitik am Limit. ■



Der deutsche WM-Lauf hat auch 2019 Chancen auf einen Platz im Kalender

AUS DEM SERVICEPARK

HELLWACH

Erstmals in dieser Saison führte bei einer Schotterrallye nach der ersten Etappe jener Fahrer, der zuerst auf die Piste musste. „Das liegt sicher nicht daran, dass wir heute viel zu früh aufstehen mussten“, scherzte Thierry Neuville, dessen Hotel am Freitagmorgen nach einem Feueralarm vorsichtshalber evakuiert worden war.

TRAUERFLOR

Mit schwarzen Schleifen an ihren Werkswagen gedachten M-Sport Christian Beyer, der allzu jung an einem Gehirntumor starb. Beyer war von 1998 bis 2004 Chef-Designer der britischen Rallyeschmiede und unter anderem für den Ford Focus WRC verantwortlich.

AUSNAHMEZUSTAND

Für den Besuch des türkischen Präsidenten Recep Tayyip Erdogan veranderte sich der Servicepark zum Hochsicherheitsgebiet: Zugang war nur durch Sicherheitsschleusen mit Detektoren und Gepäckscanner möglich. Polizei und Militär kontrollierten und sicherten

die umliegenden Wälder und den eigens gerodeten Landeplatz. Wer zur Zielrampe wollte, musste tags zuvor Namen und Reisepass-Nummer angeben.

HINGUCKER

Für ihr R5-Debüt spannte die türkische Rallye-Amazone Burcu Cetinkaya mit Inessa Tushkanova zusammen. Sportlich ein Fehlgriff. Denn als Copilotin agierte das ehemalige „Playboy“-Model aus Russland noch unglücklicher als bei seinen Versuchen hinter dem Steuer, wie diverse Stempelfehler belegen.

SPÄTSTARTER

Das Programmheft mit dem Vorwort des Staatspräsidenten lag erst am Sonntag vor.

NACHSCHLAG

Nach dem blitzsauberen Auftritt und Gesamtrang 6 im privaten Skoda Fabia R5 wollen Henning Solberg und Co Ilka Minor auch in Spanien starten. „Meine Partner und Sponsoren wissen schon, dass wir Anfang der Woche miteinander sprechen müssen“, verrät der Routinier aus Norwegen. ■ RK

Audi und Peugeot waren bei der Musik, aber Kristoffersson startet regelmäßig perfekt



Beinahe langweilig

Bestleistungen im Motorsport sind immer anerkennenswert, doch Dominanz führt schnell zu Langeweile. Johan Kristoffersson verwandelt die Rallycross-Weltmeisterschaft (WRX) in eine One-Man-Show.

Von: **Sven Kopf**

Er könnte eigentlich auch erst einmal Urlaub machen, spielte Mattias Ekström (Audi) bereits am Samstag auf den enormen Vorsprung an, den sein Kontrahent Johan Kristoffersson (VW) inzwischen eingefahren hat. Achter Sieg im neunten Rennen, unzählige Bestzeiten, inzwischen unglaubliche 73 Punkte Vorsprung. In den verbleibenden drei Rennen werden noch 90 Punkte vergeben – der Drops ist fast gelutscht.

In Riga wurde deutlich, wie schnell den Fans bei so einer Show langweilig werden kann. Reinis Nitiss (Ford) wurde auf seiner Heimstrecke Europameister an diesem Wochenende – die Menge tobte. Klar, dass der Lokalmatador besondere Zuneigung genoss. Doch als im Anschluss das Finale der Weltmeisterschaft auf die Reise ging, eigentlich der Höhepunkt des Rennwochenendes, kam auf den Rängen keine Spannung auf. Zu groß war Kristofferssons Vorsprung direkt

nach dem Start, und allen war sofort klar, dass er nicht zu stoppen sein würde.

Schwachpunkt Start

Dabei lässt sich bei genauem Hinsehen erkennen, dass die Konkurrenz eigentlich ebenbürtig ist. Ekström legte einen sauberen Start hin und vermied Feindkontakt, er wurde zum Verfolger des Weltmeisters und war durchaus in der Lage, den Speed mitzugehen. Sébastien Loeb (Peugeot) war aus der Qualifikation als Zweiter hervorgegangen, und im dritten Qualifikationslauf hatten er und sein Teamkollege Timmy Hansen die Peugeot sogar auf die beiden ersten Plätze geschoben. Nur in der Gesamtschau reicht es irgendwie nicht, und Loeb wusste auch, woran es lag: „Beim Start verliere ich ein oder zwei Plätze, und das hole ich in der kurzen Zeit nicht wieder auf.“

Lässt man Kristoffersson weg, wird es plötzlich wieder span-

nend: Ekström und Bakkerud haben mit ihren Audi die Peugeot von Loeb und Hansen auf die Plätze 4 und 6 verdrängt, Solberg auf dem fünften Platz quetschte sich mit seinem VW dazwischen. Vor Kurzem war Loeb noch Zweiter und Ekström schien abgeschlagen.

Diese Meute von fünf Fahrern aus drei verschiedenen Werks-teams liegt untereinander nur zwei oder drei Pünktchen auseinander – und das im neunten von insgesamt zwölf Rennen. Trotzdem wollen Loeb und Ekström natürlich gewinnen und sich nicht um zweite Plätze streiten. Etwas geknickt schauten die Geschlagenen deshalb bei der Pressekonferenz drein und gaben zu, dass Kristoffersson, wie Loeb sagte, „ein bisschen schneller ist“ als der Rest. Ekström zeigt sich kämpferisch: „Wir haben noch drei Chancen, ihn zu schlagen, und wir werden es noch dreimal versuchen.“ ■



Sébastien Loeb ließ mal wieder Federn

HALBFINALE 1

1. Kristoffersson, VW Polo
2. Ekström, Audi S1
3. Grönholm, Hyundai i20
4. Solberg, VW Polo
5. Guerlain Chicherit, Renault Mégane
6. Timerzyanov, Hyundai i20

HALBFINALE 2

1. Loeb, Peugeot 208
2. T. Hansen, Peugeot 208
3. K. Hansen, Peugeot 208
4. Bakkerud, Audi S1
5. Doran, Renault Mégane
6. Müller, Audi S1

FINALE

1. Kristoffersson, VW Polo
2. Ekström, Audi S1
3. Loeb, Peugeot 208
4. Grönholm, Hyundai i20
5. T. Hansen, Peugeot 208
6. K. Hansen, Peugeot 208

WM-STAND FAHRER

1. Johan Kristoffersson	254 Punkte
2. Mattias Ekström	181
3. Andreas Bakkerud	179
4. Sébastien Loeb	176
5. Petter Solberg	175
6. Timmy Hansen	163

WM-STAND TEAMS

1. PSRX Volkswagen Schweden	429 Punkte
2. EKS Audi Sport	360
3. Team Peugeot Total	339
4. GRX Taneco	185
5. GC Kompetition	115
6. Olsbergs MSE	38



Gabriele Tarquini lehrt seine Gegner auch mit 56 Jahren immer noch das Fürchten. Bevor die WTCR Ende kommender Woche aus der Sommerpause zurückkehrt, sprach MSa mit dem Tabellenführer im Tourenwagen-Weltcup.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie haben Sie die Sommerpause verbracht?

Ich war mit verschiedenen Marketing-Aktivitäten beschäftigt, aber die meiste Zeit habe ich mit meiner Familie verbracht. Eigentlich verbringe ich den Sommer immer auf meinem Segelboot, aber das habe ich leider letztes Jahr verkauft.

Wie fassen Sie Ihre bisherige Saison zusammen?

Sehr gut. Wir sind mit einem Sieg in Marrakesch bestmöglich gestartet. Zu Beginn der Saison habe ich drei Siege und viele Punkte gesammelt. Dann kam ein Tief, aber alles in allem läuft es großartig. Ich führe die Meisterschaft an, das Auto ist sehr konkurrenzfähig. Wir sind happy.

Macht es Sie stolz, das allererste WTCR-Rennen gewonnen zu haben?

Ja, weil es nach einem Jahr Rennpause war. Es war gut, so zurückzukommen. Vor allem bin ich aber stolz darauf, dass das Auto am Anfang mit der neutralen BoP so stark war, da ich so intensiv in die Entwicklung des Hyundai i30 N TCR involviert war.



Gabriele Tarquini

Geburtstag: 2. März 1962
Geburtsort: Giulianova (I)
Herkunftsland: Italien

KARRIERE

1983–1987: Formel 3/3000
1987–1992: Formel 1 (38 GP)
1993: Ital. Supertourenwagen
1994/1997/2000: BTCC
1995/1996: DTM/ITC
1998/1999: Deutsche STW
2001–2016: ETCC/WTCC
2018: WTCR (derzeit Platz 1.)

Hobbys

Golf, Segeln, Fußball

„Ich halte mein Gehirn jung und ich liebe das Adrenalin“

Was denken Sie über die TCR-Kategorie allgemein?

Die Regeln sind sehr clever und es ist eine weltweite Klasse. Das Verhältnis von Performance und Kosten stimmt, die Autos sind sehr ausgeglichen. Das ist alles sehr positiv.

Wie schauen Sie auf Ihre Nullrunden am Nürburgring und Zandvoort zurück?

Am Nürburgring hatte es nichts mit dem Auto zu tun, ich bin auf der Nordschleife nicht besonders gut. Ich habe sie erst sehr spät kennengelernt – es ist einfach nicht meine Strecke. Im ersten Rennen habe ich das Auto weggeworfen, im zweiten hatte ich eine Kollision. Zandvoort war frustrierend, weil man uns mit der BoP stark eingebremst hatte und wir einfach hinten gefahren sind.

Besteht also eine Hassliebe zur Nordschleife?

Nein, ich mag die Strecke. Sie ist vom alten Schlag, so wie ich. Meine Leistung ist dort einfach nur nicht gut. Ich bin zwar nicht weit weg, aber ich bin kein Nordschleife-Spezialist, ich versuche dort immer nur zu überleben.

Auf der anderen Seite: Mit 56 fahren Sie immer noch an der Spitze mit. Haben Sie schon mal an Rücktritt gedacht?

Ich bin wahrscheinlich der älteste professionelle Rennfahrer weltweit (lacht). Im Qualifying bin ich vielleicht nicht mehr so schnell wie vor 20 Jahren, aber insgesamt passt es, mein Rennspeed ist immer gut. Ich merke auch nicht, dass mich das Alter irgendwie bremst, am Steuer fühle ich mich gar nicht alt. Im Gegensatz kann ich meine langjährige Erfahrung speziell mit frontgetriebenen Autos nutzen, um das Auto perfekt abzustimmen. Hyundai hat mich ja auch aufgrund meiner Erfahrung gewählt. Wir haben fünf, sechs Monate hart gearbeitet und ein fantastisches Auto entwickelt.

Wie halten Sie sich fit?

Im Winter gehe ich Laufen, ansonsten habe ich keinen speziellen Trainingsplan. Glücklicherweise sitze ich oft im Rennwagen. Ehr-

lich gesagt habe ich keine Ahnung, warum ich immer noch so konkurrenzfähig bin. Als ich jung war, habe ich viele ältere Fahrer kennengelernt, die aber schon etwas langsam geworden waren. Es geht also vielleicht gar nicht so ums Körperliche, sondern mehr ums Mentale. Ich halte mein Gehirn jung und liebe das Adrenalin, das beim Zweikampf im Rennwagen ausgeschüttet wird. Ich brauche das einfach. Als kleiner Junge habe ich im Kart angefangen – 50 Jahre später bin ich immer noch auf der Rennstrecke unterwegs, ich bin ein echter Glückspilz.

„WICHTIG IST, AUCH MAL NUR 20 ODER 25 PUNKTE MITZUNEHMEN, DIESE PUNKTE KÖNNEN AM ENDE SEHR WICHTIG WERDEN.“

Gabriele Tarquini

Wie gefällt Ihnen der Zweikampf mit Ihrem alten Rivallen Yvan Muller?

Es macht Spaß! In der gemeinsamen SEAT-Zeit haben wir drei oder vier Saisons hart miteinander gefightet. Zwei Jahre in Folge habe ich bis zum letzten Rennen mit ihm um den Titel gekämpft, 2009 habe ich gewonnen, 2010 er. Wir haben ein gutes Verhältnis und viel Respekt voreinander – zwischen uns knallt es eigentlich nie. Aber der Titel wird sich nicht nur zwischen uns entscheiden! Es gibt drei Rennen pro Wochenende, und unser Vorsprung ist nicht riesig.

Wen haben Sie da noch auf der Rechnung?

Hoffentlich Norbi (Michelisz), vielleicht Björk, vielleicht Ehrlacher, er ist ein echt schneller und cleverer Bursche. Auch Vernay und Huff werden dabei sein.

Sie haben Titel in der BTCC, ETCC und WTCC gewonnen.

Mit was wäre der WTCR-Titel vergleichbar?

Ich bin sehr stolz auf den WM-Titel 2009, da war ich ja immerhin schon 47 Jahre alt. Jetzt bin ich immer noch unterwegs, und ehrlich gesagt wäre mir deshalb der WTCR-Titel sogar noch mehr wert als der WTCC-Titel.

Wie sind Sie eigentlich zu Hyundai gekommen?

Ich kenne Andrea Adamo schon seit unserer Zeit bei Alfa Romeo. Als er Kundensportleiter bei Hyundai wurde, fuhr ich für Lada. Er fragte mich, ob ich Interesse hätte, ein neues Projekt mit ihm anzugehen. Ich hatte vorher noch keinen Kontakt zur TCR, aber wir haben angefangen zu reden. Er war der Meinung, dass ich genau der richtige Mann für die Entwicklung eines neuen Autos sei. Aber ich bin nur ein kleiner Teil des Teams, vor allem die Ingenieure sind einfach großartig. Und der Hyundai i30 N ist auch eine tolle Basis. Ich dachte, der i30 N TCR ist toll. Dann bin ich das Straßenauto gefahren und wusste, warum er so gut ist.

Was ist der beste Tourenwagen, den Sie in Ihrer langen Karriere gefahren sind?

Das beste Auto war vermutlich der Alfa Romeo 155 in der ITC 1996. Da steckte jede Menge Elektronikdrin, Traktionskontrolle, ABS, elektronisches Differenzial, verstellbare Flügel und so weiter. Das war damals mehr Elektronik als in der Formel 1.

Sie haben viele Ihrer Rennautos entscheidend mitentwickelt. Welches dieser „Kinder“ war am schwierigsten großzuziehen?

Die TC1-Autos in der WTCC. Mechanisch war es kein großes Problem, aber die Aerodynamik war sehr kompliziert, die Autos hatten für einen Tourenwagen viel Abtrieb. Sie waren dazu sehr schwer abzustimmen und auch am kompliziertesten zu fahren.

Sie und Ihre Frau haben ja auch zwei tatsächliche Kinder. Wie ausgeprägt ist deren Rennsport-Interesse?

Motorsport interessiert sie gar nicht. Ich besitze eine Kartstrecke hier in unserer Stadt, ich habe also beiden die Chance gegeben, es mal auszuprobieren. Aber der Funke ist nicht wirklich übergesprungen. Motorsport ist eben eine Leidenschaft, und ich kann sie nicht dazu zwingen.

Wie gehen Sie die letzten vier Events der Saison an?

Wie immer: von Rennen zu Rennen. Es kann so viel passieren. An manchen Wochenenden habe ich über 60 Punkte geholt, an anderen hatte ich drei Nuller. Man kann schnell ein schwieriges Wochenende erwischen und viele Punkte verlieren. Am besten man konzentriert sich auf Punkte in möglichst jedem Rennen. Wichtig ist, auch mal vielleicht nur 20 oder 25 Punkte von einem Event mitzunehmen, diese Punkte können am Ende sehr wichtig werden. ■



Der Gejagte: Gabriele Tarquini führt im BRC-Hyundai die WTCR-Tabelle an

DTM

Sterne sorgen für Schlagzeilen

Mercedes schreibt in ihrer Abschiedssaison in der DTM die Schlagzeilen. Zwei ihrer drei Ex-Champions kämpfen um ihren zweiten Titel, der dritte verlässt den Hersteller und der Rallye-Weltmeister steht vorm DTM-Debüt.

Von: **Michael Bräutigam**

In Spielberg könnte es komendes Wochenende bereits eine Vorentscheidung im Titelkampf geben. Tabellenführer Gary Paffett und Verfolger Paul di Resta trennen nur zwei Punkte, aber wie schnell man in der DTM mal ein schlechtes Wochenende erleben kann, haben beide Protagonisten auch 2018 bereits am eigenen Leib gespürt. Di Resta nahm vom Saisonauftakt in Hockenheim nur acht Zähler mit, Paffett blieb in Misano sogar komplett punktlos.

Patzen beide, hat vielleicht auch noch Titelverteidiger René Rast (Audi) eine Chance. Paffett



Mit Spannung erwartet: Wie schlägt sich der fünffache Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier im DTM-Cockpit?

schreibt den Rosberg-Piloten jedenfalls nicht ab. „Er ist in Topform und er hat seit Zandvoort unglaublich viele Punkte gesammelt“, konstatiert der Brite.

Wehrlein zu Aston Martin?

Pascal Wehrlein, neben Paffett und Di Resta der dritte Ex-Champion in Mercedes-Reihen, hat nur noch mathematische Titelchancen. Seit vergangener Woche

steht fest, dass sich die Wege des Meisters von 2015 und seines Arbeitgebers Mercedes zum Ende des Jahres trennen. „Leider konnten wir Pascal kein konkurrenzfähiges Cockpit für das nächste Jahr anbieten“, sagte Mercedes-Rennleiter Toto Wolff. Will heißen: Formel 1 ist voll, DTM fällt bekanntlich weg und auch in der Formel E stellt man sich personell anders auf. Wehrlein wird

damit auch automatisch zum Fahrer Kandidaten im möglichen Aston-Martin-DMT-Projekt, das ja von HWA unterstützt wird.

Mit Spannung wird nicht nur der Saisonendspurt erwartet, auch das DTM-Debüt von Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier im insgesamt siebten C-Klasse Coupé wird in Spielberg für Gesprächsstoff sorgen. Als wäre nicht ohnehin schon genügend da. ■

DTM

Stück für Stück in die Zukunft

2019 wird eine neue Ära in der DTM eingeläutet. Mit Turbomotoren, ohne DRS und höchstwahrscheinlich mit Privatteams.

Von: **Michael Bräutigam** und **Claus Mühlberger**

bleibt das DRS oder nicht? Diese Frage kam im Zuge der technischen Angleichung ans Super-GT-Reglement auf. Am Nürburgring stellte ITR-Chef Gerhard Berger klar, dass ab 2019 das System – wie in Japan – nicht mehr verwendet wird.

Spannende Rennen dürften aber auch so garantiert sein. In diesem Jahr speckten die Autos aerodynamisch ab und verbesserten so schon ohne DRS-Aktivierungen die Zweikampftauglich-



2019 entfällt das DRS – spannende Rennen sind trotzdem garantiert

keit. Zuvor wie auf Schienen fahrend, müssen die Fahrer in diesem Jahr viel mehr mit dem Auto arbeiten. Der fahrerische Faktor potenziert sich im kommenden Jahr nochmals, wenn die Turbomotoren zum Einsatz kom-

men. „Leistung, Leistung, Leistung“, freut sich auch Berger auf die neue Motorengeneration, die einen Sprung um rund 100 PS gegenüber den aktuellen Aggregaten verspricht. Dazu kommt die etwas unberechenbarere

Fahrbarkeit eines drehmomentstarken Turbomotors.

Auch mögliche Privatteams kommen in den Genuss der neuen Fahrzeuggeneration – und zwar vollumfänglich. Weil die Privaten das gleiche Material bekommen wie die Werksteams, will man auch keine Extrawürste verteilen. Marscherleichterungen wie etwa weniger Gewicht werden deshalb kategorisch ausgeschlossen. Unterdessen ploppen einige Teamnamen auf, die entsprechende Privatwagen einsetzen könnten. Bei BMW ist Walkenhorst Motorsport (Sieger 24h Spa) im Gespräch. Bei Audi stellt sich die Frage: Was macht EKS künftig? Das Team von Matthias Ekström hat die Unterstützung von Audi in der Rallycross-WM verloren. Ein DTM-Comeback wäre vielleicht eine Option für die schwedische Mannschaft. ■

Dreimal Triple Eight

Mit dem 500-km-Rennen in Sandown wurde die Enduro-Saison der Supercars eingeläutet. Es wurde zum Schaulaufen des Triple-Eight-Rennstalls mit dem Siegerduo Paul Dumbrell/Jamie Whincup.

Von: **Michael Bräutigam**

Die zwei Qualifikationsrennen, die über die Startaufstellung entscheiden, liefen noch nicht optimal für die erfolgsverwöhnte Mannschaft. Im ersten Quali-Rennen, in dem nur die Ergänzungsfahrer fuhren, führte Paul Dumbrell zwar, doch Regen und Hagel (!) machten das Rennen strategisch zunichte. Im zweiten Quali-Rennen – für die Stammpiloten – fuhr Whincup vom elften Platz, den Dumbrell letztlich erreichte, noch auf (Start-)Platz 2 vor.



Nach Strich und Faden dominiert: Sandown-Sieger Dumbrell/Whincup (r.)

Im Rennen dann lief es für die Truppe, die unter dem Namen Red Bull Holden Racing Team Australia firmiert, wie geschmiert. Dumbrell übernahm gleich am Start die Führung und baute sie kontinuierlich aus. Auch einige Safety-Car-Phasen änderten nichts am letztlich dominanten Sieg des erfahrenen Duos Dumbrell/Whincup.

Das Teamergebnis machten die Stallgefährten perfekt. Tabel-

lenführer Shane van Gisbergen und sein Fahrpartner Earl Bamber landeten auf Platz 2, Craig Lowndes und Steven Richards sorgten für einen Dreifachsieg.

Erst auf Platz 4 landeten Alexandre Prémat und Scott McLaughlin (Ford), wobei McLaughlin sich im Finish nur knapp vor David Reynolds/Luke Youlden (Holden) halten konnte. Van Gisbergen hat in der Tabelle jetzt 45 Punkte Vorsprung. ■

NACHRICHTEN

WTCR: SCHEIDER FEIERT FRONTTRIEBLER-DEBÜT

Der zweifache DTM-Champion und aktuelle BMW-GT-Werksfahrer Timo Scheider wird die restliche WTCR-Saison bei Münnich Motorsport absolvieren. Er übernimmt das Honda-Cockpit von James Thompson. Während der Frontantrieb für Scheider Neuland ist, kennt er das Team bereits bestens von gemeinsamen Rallycross-Aktivitäten.

BTCC: DA WAREN ES NUR NOCH ZWEI ANWÄRTER

Bei der vorletzten Saisonstation in Silverstone gingen die Laufsiege an Sam Tordoff (Ford), Tom Ingram (Toyota) und Aiden Moffat (Mercedes). Ingram wahrte mit dem Sieg seine Titelchance. Er ist auch der einzige Pilot, der Tabellenführer Colin Turkington (BMW) beim Finale in Brands Hatch (30. September) noch am dritten Titel hindern kann.

NASCAR

Keselowski schafft Hattrick

Bereits als dritter Fahrer in der laufenden Saison gelang Brad Keselowski (Ford) ein Sieg-Hattrick. Beim Playoff-Auftakt in Las Vegas fuhr er zudem den 500. Penske-Sieg ein.

Von: **Michael Bräutigam**

In Darlington ging es los, beim regenbedingten Montag-Rennen in Indianapolis folgte Keselowskis zweiter Streich und nur sechs Tage später durfte er beim Playoff-Auftakt in Las Vegas schon wieder jubeln. Für Keselowski läuft im Moment einfach alles zusammen. Ganz nebenbei bescherte er dem Penske-Rennstall den 500. Sieg über alle Rennserien. Teamchef Roger Penske bekam das aber nur aus der Ferne mit, weil er parallel beim IndyCar-Finale weilte.

Schnellster Mann auf dem Wüsten-Oval war Martin Truex Jr. (Toyota). Der Titelverteidiger

wurde aber Opfer der wieder mal superschnellen Penske-Boxenmannschaft und der bärenstarken Restarts von Keselowski. Truex übernahm mit Platz 3 trotzdem die Tabellenführung.

Kyle Busch (Toyota) und Kevin Harvick (Ford), die die bisherige Saison dominierten, erwischten keinen guten Playoff-Auftakt. Busch kam nach einem Mauerkontakt und anschließendem Dreher immerhin noch auf P7. Harvick fiel kurz nach Rennhalbezeit mit Reifenschaden und anschließendem Crash aus. ■

NASCAR CUP SERIES

Indianapolis/Indiana (USA)

26. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Brad Keselowski (USA)	Ford
2.	Erik Jones (USA)	Toyota
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Clint Bowyer (USA)	Ford
6.	Kurt Busch (USA)	Ford
7.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
8.	Kyle Busch (USA)	Toyota
9.	Paul Menard (USA)	Ford
10.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet



Perfekter Playoff-Auftakt: Keselowski holte in Las Vegas den Sieg-Hattrick

Las Vegas/Nevada (USA)

27. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Brad Keselowski (USA)	Ford
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
9.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
10.	Paul Menard (USA)	Ford

Gesamtwertung

nach 27 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	2087 Pkt.
2.	Kyle Busch (Toyota)	2085
3.	Keselowski (Ford)	2069
4.	Harvick (Ford)	2060
5.	Logano (Ford)	2056
6.	Kurt Busch (Ford)	2046
7.	Blaney (Ford)	2042
8.	Larson (Chevrolet)	2041
9.	Almirola (Ford)	2034
10.	A. Dillon (Chevrolet)	2031



Ducati-Werkspilot Andrea Dovizioso hat in Misano in überzeugender Manier gesiegt und den zweiten WM-Rang übernommen. Im MSA-Interview erklärt der 32-jährige Italiener, wie er nun die Saison weiterplant.

Von: **Imre Paulovits**

Was bedeutet Ihnen Ihr erster Sieg in Misano?

Er bedeutet mir aus mehreren Gründen sehr viel. Ducati hatte seit 2007 nicht mehr in Misano gewonnen, also war das Motorrad auf dieser Strecke nicht gut. Diesmal war es das beste Motorrad. Ich selber hatte in Misano auch noch nie etwas Besonderes zustande gebracht. Auch war es wichtig, in dieser Phase der Weltmeisterschaft zu gewinnen, denn es ist eine der besten Strecken von Jorge Lorenzo. Und es war auch für Ducati sehr wichtig, in Misano zu gewinnen. Ich habe nach der Zielflagge die ganze Runde lang in meinen Helm geschrien, ich war so zufrieden.

Hatten Sie den Sieg erwartet?

Wir haben bei dem Test sehr gut gearbeitet. Wir wussten von dem Test, dass wir eine Chance



Andrea Dovizioso

Geburtstag: 23. März 1986
Geburtsort: Forlimpopoli (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE

2002: 125GP, Honda (16.)
2003: 125GP, Honda (5.)
2004: 125GP, Honda (1.)
2005: 250GP, Honda (3.)
2006: 250GP, Honda (2.)
2007: 250GP, Honda (2.)
2008: MotoGP, Honda (5.)
2009: MotoGP, Honda (6.)
2010: MotoGP, Honda (5.)
2011: MotoGP, Honda (3.)
2012: MotoGP, Yamaha (4.)
2013: MotoGP, Ducati (8.)
2014: MotoGP, Ducati (5.)
2015: MotoGP, Ducati (7.)
2016: MotoGP, Ducati (5.)
2017: MotoGP, Ducati (2.)
2018: MotoGP, Ducati (zurzeit 2.)

HOBBYS

Motocross, Töchterchen Sara

„Was wir jetzt finden, macht uns für nächstes Jahr besser“

haben, um den Sieg zu kämpfen. Aber an dem Wochenende waren die Bedingungen komplett anders. Doch wir hatten verstanden, was wir machen mussten, wir konnten an feinen Details arbeiten. Und so hatte ich während des Rennens ein sehr gutes Gefühl. Ich konnte sehr sanft fahren und gute Rundenzeiten halten, das Motorrad hat viel besser gearbeitet als letztes Jahr. Darüber bin ich sehr glücklich, auch was die nächsten Rennen angeht.

Hatten Sie das Rennen wirklich so gut im Griff, wie es von außen aussah?

Ich hatte mich im Warm-up besser auf dem Motorrad gefühlt als vorher. Ich wusste, dass meine Pace mindestens so gut war wie die der Konkurrenz. In der MotoGP ist das aber noch nicht genug, man muss sich mit der richtigen Taktik erst die Rennsituation schaffen, bei der man mit dem Reifen schneller fahren kann als die anderen. Ich war davon ausgegangen, dass Jorge (Lorenzo) schnell starten und dann pushen würde. Er hat aber hat dann doch nicht so hart gepusht, um seine Reifen zu schonen. Ich habe ihn deshalb überholt, um mit den Fahrern hinter mir spielen zu können. Um zu sehen, wie schnell sie sind, und wie sehr ich pushen muss. Ich bin dann 1.32,6 gefahren, musste dafür aber kein maximales Risiko eingehen. Da wusste ich schon, dass wir heute gewinnen konnten. Jorge hat zum Schluss noch versucht, mich einzuholen. Daraufhin habe ich etwas mehr riskiert, und in der gleichen Runde ist er gestürzt. Das war eine 1.32,8er-Runde, die hat gereicht, um ihn zu stoppen. Man kann sich vor dem Rennen zwar eine Taktik zurechtlegen, aber man weiß nie, was die Konkurrenz macht. Deshalb muss man sich während des Rennens anpassen und das habe ich getan.

Was haben Sie anders gemacht als er?

Ich weiß nicht genau, was er vorhatte, aber als ich ihn über-

holte, war ich mir sicher, dass er seinen Hinterreifen schon. Das Limit war aber vor allem am Vorderreifen schlechter als an den Trainingstagen. Das hat ihn vielleicht mehr eingebremst. Ich habe ihn zunächst vor allem überholt, um meinen Vorderreifen nicht der Hitze seines Motorrads auszusetzen. Normalerweise ist es schwieriger, vorne-

„ARAGÓN WIRD EIN GUTER TEST FÜR UNS SEIN, UM UNSER LEVEL FÜR DEN REST DER MEISTERSCHAFT EINZUORDNEN.“

Andrea Dovizioso

weg zu fahren, aber für den Reifen war es besser. Eigentlich wollte ich so lange hinter ihm bleiben, bis er zum Schluss zu pushen beginnt, denn das ist der Moment, in dem man normalerweise seine Vor- und Nachteile realisiert. Unser Fahrstil ist unterschiedlich: Er bremst zu Beginn etwas sanfter, dafür härter am Schluss des Bremsweges. Deshalb ist es auch sehr schwer, ihn zu überholen. Er fährt die Kurven auch sehr weit innen an. Das ist genau andersrum zu dem, wie er früher gefahren ist.

Wie anstrengend war das Rennen bei der Hitze körperlich?

Körperlich war es für mich nicht sehr anstrengend. Wenn man in einem Rennen alles richtig macht, braucht man weniger Energie. Deshalb war auch das Gefühl riesig! Denn wenn man ein Rennen gewonnen und sich dabei nicht völlig verausgabt hat, hat man auch mehr Energie, sich zu freuen.

Worin hat sich Ducati in Misano verbessert?

Wir haben keine großen Dinge verändert, und die Änderungen sind nicht in den letzten Mona-

ten gekommen. Die größte Änderung besteht darin, dass wir mit dem Team verstanden haben, noch besser zusammenzuarbeiten und die Reifen noch besser zu kennen. Wenn man eine gute Basis hat, ist es sehr schwer, noch einen weiteren Schritt zu machen. Man kann sich nur verbessern, indem man an jedem Detail arbeitet. Und wenn man sich in mehreren Details ein wenig verbessert, hat das am Ende eines Rennens einen großen Effekt. Genau das war passiert. Die Reifen haben ihre Charakteristik, die Elektronik hat ihre Charakteristik, und dem muss sich der Fahrer anpassen. Die Reifen arbeiten etwas anders als letztes Jahr, also müssen wir sie anders nutzen. Es sind kleine, kontinuierliche Veränderungen. Wenn man alles richtig zusammensetzt, kann man vorne sein. Bei mir gab es nie einen so großen Schritt wie bei Jorge Lorenzo in Mugello. Es war die Arbeit von jedem Einzelnen im Team an jedem Bereich des Motorrads.

Ist die Ducati nun das beste MotoGP-Motorrad?

Vielleicht, aber genau kann das niemand wissen. Das Gesamtpaket ist immer eine Mischung aus dem Fahrer und dem Motorrad. Wir haben unsere Situation sicher verbessert, denn wir sind auf Strecken schnell, auf denen wir in der Vergangenheit Probleme hatten. Jorge und ich sind nun sehr nah an Marc Márquez dran.

Ist auch das Untersteuern mittlerweile weg?

Leider nein. Aber das ist normal. Man hat Vorteile in bestimmten Teilen der Kurve, zum Beispiel beim Beschleunigen. Es ist sehr schwierig, ein Motorrad zu bauen, dass überall besser ist: beim Bremsen, beim Einlenken und beim Beschleunigen. Die DNA der Ducati ist gleich geblieben. Wir haben aber unsere Negativpunkte verbessert und haben versucht, auch unsere Stärken weiter zu verbessern. Und das Endergebnis funktioniert im Moment sehr gut.

Was ist nun Ihre Strategie für die WM?

Wir schauen nur nach vorn, denn Marc (Márquez) ist in der WM schon zu weit enteilt. Also können wir keine Strategie mehr für diese WM machen. Wir müssen einfach weiter an den Details arbeiten und versuchen, weiter schneller zu werden. Wenn wir noch etwas Wichtiges in diesem Jahr erreichen können, ist das gut. Wenn nicht, ist es gut dafür, dass wir für nächstes Jahr noch besser vorbereitet sind.

Was können wir von Ihnen in Aragón erwarten?

Wir hatten in Aragón einen sehr guten Test, aber auch Marc Márquez war da, und auch er hat sich dort verbessert. Das nächste Wochenende wird ein guter Test für uns sein, um unser Level für den Rest der Meisterschaft einzuordnen. ■



Andrea Dovizioso in Misano: „Dieser Sieg bedeutet mir aus mehreren Gründen viel“



Auf dem Weg nach ganz vorn: Marcel Schrötter will seinen Speed in Resultate umsetzen

GLANZEL

Moto2

Schrötter will mehr

Der erste Podestplatz seiner GP-Karriere hat Marcel Schrötter beflügelt. Der 25-jährige Deutsche will sich noch weiter steigern und regelmäßig vorn sein.

Von: Imre Paulovits

Beim Grand Prix von San Marino in Misano sollte der Knoten geplatzt sein. Marcel Schrötter hatte schon seit dem Frühsommer an den Trainingstagen immer wieder bewiesen, dass er zu den Allerschnellsten der

Moto2-Klasse zählt – oder manchmal sogar der Schnellste ist. Doch bei den Rennen wollte es nie so richtig klappen. Dreimal in Folge wurde der Bayer Vierter, es war wie ein Fluch. Doch der Stress, die Nervosität und die Zweifel waren in Misano mit einem Schlag geflogen. Schrötter wirkte nach diesem Podestplatz wie erlöst, und sein Team feierte ihn entsprechend. Jürgen Lingg, der immer viel auf seinen Fahrer hielt, konnte sich zufrieden zurücklehnen, und die Teambesitzer Stefan Keckeisen und Wolfgang Kuhn strahlten über den ersten Podestplatz in der WM.

„Es musste einfach mal passieren“, freute sich Marcel Schrötter. „Meine Pace war in Misano das ganze Wochenende so gut, und im Rennen lief es zum Schluss auch, jetzt muss ich nur noch lernen, wie viel Risiko ich zu Beginn gehen muss, um dann ganz vorn zu sein.“ Schrötter glaubt, dass er einfach die Erfahrung im Vorderfeld braucht, um es ganz nach oben zu schaffen. „Ich war bisher noch nicht bei den vorderen zwei, drei dabei. Ich denke, mit der Erfahrung wird das Tempo im ganzen Rennen kommen. Das Rennen ist einfach anders als das Training.

Ich muss daran arbeiten, das Limit zu finden in den ersten Runden mit vollem Tank und neuen Reifen. Das fällt mir noch schwer, weil wir am Renntag nach der Moto3 fahren, deren Reifengummi weniger Grip hinterlässt. An Trainingstagen fahren wir nach der MotoGP, was besseren Grip für uns bietet. Dass ich selbst in Silverstone, wo ich sonst nie schnell war, Trainingsschnellster war, hat mir viel Selbstvertrauen gegeben. Jetzt sollte das auch in den Rennen klappen. Vielleicht kommt dann auch die Erfahrung, an welchen Details wir noch arbeiten müssen, damit die schnellen Zeiten schneller kommen.“

Auf die nächsten Strecken freut sich Schrötter besonders. „Die Strecken, die jetzt kommen, liegen mir eigentlich alle, Thailand werden wir sehen, das ist für alle neu. Aber was ich von den Superbikes gesehen habe, sollte das eine Strecke sein, die mir auch entgegenkommt. Aragón und die Überseerennen mag ich alle.“

Jürgen Lingg sieht die Zukunft nach diesem letzten Rennen zumindest sehr optimistisch: „Dass Marcel in Misano Miguel Oliveira zum Schluss noch angegriffen hat, war zwar optimistisch, zeugt aber von dem Vertrauen, das er nun hat und das er braucht“, so Lingg. „Wenn er in den ersten drei Runden noch lernt, richtig auf Touren zu kommen, denke ich, wird da schon bald noch mehr gehen. Jetzt ist er hungrig, denn er weiß nun, dass es geht. Wenn er in Mugello nicht gestürzt wäre, denke ich, wäre all das schon früher passiert.“ ■

MotoE

Jesko Raffin fährt bei Intact MotoE

Das deutsche Team für den ab nächstem Jahr neu ausgeschrieben MotoE-Cup steht. Jesko Raffin wird bei Intact fahren und dort auch Ersatzpilot für die Moto2-WM.

Von: Imre Paulovits

Es gibt noch immer viel Geheimniskrämerei, was den nächstjährigen MotoE-Cup angeht, bei dem bei fünf europäischen Grands Prix, darunter auch auf dem Sachsenring, Sprintrennen von etwa zehn



Jesko Raffin mit Jürgen Lingg und Stefan Keckeisen: Gemeinsam MotoE

INTACT GP

Runden vor dem Moto3-Rennen auf identischen Energica Ego gefahren werden.

Zu den Teams aus der Moto2, die je einen Fahrer stellen, ge-

hört auch das deutsche Intact-GP-Team aus Memmingen. Dessen Haupteigentümer Stefan Keckeisen betreibt einen Batteriegroßhandel, sodass die neue

Formel auch bestens in sein Profil und zu Hauptsponsor Dynavolt passt.

Teamchef Jürgen Lingg hat sich mit mehreren Fahrern unterhalten, darunter auch mit Jonas Folger, aber nach dessen Testvertrag mit Yamaha ist der Ex-MotoGP-Pilot nicht abkömmlich. Dafür wurde Lingg mit Jesko Raffin einig. Der 22-jährige Schweizer, der derzeit die Moto2-Europameisterschaft klar anführt und für Kalex testet, wird den 260 Kilo schweren Elektrorenner fahren. Daneben wird Raffin der Ersatzpilot des Teams sein, falls Marcel Schrötter oder Tom Lüthi ausfallen. ■

MotoGP

Und noch weitere Tests

Auch nach dem Grand Prix von San Marino blieben einige Teams in Misano und rüsteten weiter auf für den WM-Showdown.

Von: Imre Paulovits

Marc Márquez hatte schon nach seinem zweiten Platz angekündigt, dass er weder groß feiern noch ein ausgiebiges Abendessen genießen könne, weil sie testen würden. Der WM-Leader probierte Abstimmungen und neue Lösungen und rückte auch mit einem der schwarzen Prototypen aus, die bereits beim Test in Brünn zu sehen waren.

Auch Aprilia blieb mit Aleix Espargaró und Scott Redding, das Werk aus Noale blieb sogar noch am Dienstag und probierte neue Teile, um den Anschluss zu finden. Laut Aprilia-Rennchef Romano Albersiano sollen in naher Zukunft noch revolutionäre Neuerungen zum Einsatz kommen.

KTM nutzte den Montag, um mit dem wieder genesenen Pol Espargaró und dem neu engagierten Randy de Puniet zu testen. Mika Kallio hat zu Hause zwar versucht, sich auf ein Rennmotorrad zu setzen, aber noch ist sein rechtes Knie zu steif, als dass er fahren könnte. Der toughe Finne hofft, in einem Monat wieder bereit zu sein. ■



Marc Márquez: Den 2019er Prototyp auch in Misano ausgefahren

NACHRICHTEN

MOTOGP Am Wochenende in Aragón wird bei Avintia Jordi Torres die Ducati GP16 von Xavier Siméon fahren, der Belgier übernimmt die GP17 des verletzten Tito Rabat. Für Torres, der bislang einen Moto2- und einen Superbike-WM-Sieg erringen konnte und in den letzten Jahren mit unterlegenem BMW- und MV-Agusta-Material in der Superbike-WM erstaunliche Einzelergebnisse herausfahren konnte, wird es der erste MotoGP-Einsatz überhaupt sein. Der charismatische Spanier will das Beste daraus machen. Tito Rabat will versuchen, am ersten Oktober-Wochenende in Thailand wieder dabei zu sein.

MOTO2 Der Griff an die Bremsen von Stefano Manzi auf der Ge-

generaden von Misano hat für Romano Fenati nun schwerwiegende Folgen. Nach seiner Disqualifikation und der Sperre für zwei Rennen wurde er von seinem Team fristlos entlassen. Auch sein MV-Agusta-Vertrag für 2019 wurde aufgelöst. Dazu muss Fenati beim FIM-Tribunal erscheinen.

MOTORRAD-WM Letzten Sonntag ist Silvio Grasetti im Alter von 82 Jahren verstorben. Der Italiener erreichte seine größten Erfolge mit Ostblock-Marken. So gewann er 1969 auf der V4-Jawa das WM-Finale in Opatia und wurde Vizeweltmeister hinter Giacomo Agostini. 1971 errang er die beiden letzten GP-Siege für MZ auf dem Salzburgring und in Spa.

Motorrad-WM

Vorschau GP von Aragón

ZEITPLAN

GP Aragón/Motorland Aragón
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 21. September 2018

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

Samstag, 22. September 2018

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

Sonntag, 23. September 2018

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 19 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 21 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 23 Rd.

STATISTIK

GP Aragón/Motorland Aragón

Sieger 2017

Moto3: Joan Mir (E), Honda
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2017

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1.58,067 (= 154,8 km/h)
Moto2: Miguel Oliveira (P), KTM, 1.53,736 (= 160,6 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1.47,635 (= 169,8 km/h)

Schnellste Runde 2017

Moto3: Fabio di Giannantonio (I), Honda, 1.58,347 (= 154,4 km/h)
Moto2: Mattia Pasini (I), Kalex, 1.54,082 (= 160,2 km/h)
MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1.49,140 (= 167,4 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Fabio di Giannantonio (I), Honda, 1.58,347 (= 154,4 km/h), 2017
Moto2: Álex Rins (E), Kalex, 1.52,767 (= 162,1 km/h), 2015
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1.48,120 (= 169,0 km/h), 2015

STAND DER MOTORRAD-WM 2018

MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	221
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18	154
3. Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	151
4. Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18	130
5. Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	124
6. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	119
7. Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	110
8. Danilo Petrucci (I)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 18	110
9. Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	92
10. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	79

Moto2

1. Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	214
2. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	206
3. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	119
4. Lorenzo Baldassarri (I)	Pons HP40	Kalex	116
5. Joan Mir (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	114
6. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	113
7. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	107
8. Xavi Vierge (E)	Dynavolt Intact GP	Kalex	96
17. Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	KTM	27
29. Jesko Raffin (CH)	Temporary Favorint SAG Team	Kalex	1

Moto3

1. Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	166
2. Marco Bezzecchi (I)	Prüstel GP	KTM	158
3. Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	137
4. Arón Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	118
5. Anea Bastianini (I)	Leopard Racing	Honda	117
6. Gabriel Rodrigo (RA)	RBA BOE Skull Rider	KTM	97
7. Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM	91
8. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	88
9. Andrea Migno (I)	Angel Nieto Team Moto3	KTM	67
13. Philipp Öttl (D)	Südmittel Schedl GP Racing	KTM	54



Unantastbarer Jonathan Rea in Portimão: „Vielleicht hat mir bei dem vielen auf und ab dieser Strecke mein Motocross-Hintergrund geholfen“

Nächster Doppelschlag

An Jonathan Rea war in Portimão kein Herankommen: Der Weltmeister gewann beide Läufe überlegen und kann in zwei Wochen vorzeitig wieder Weltmeister werden.

Von: **Imre Paulovits**

Es gab eine klitzekleine Hoffnung: Eugene Laverty stellte die Aprilia auf die Pole-Position, genau sechs Hundertstelsekunden vor Jonathan Rea. Würde der Aprilia-Pilot vielleicht genau so einen klitzekleinen Vorsprung im Rennen realisieren und etwas Farbe in das Geschehen an der Spitze bringen können?

Rea war da nicht beunruhigt: „Die Aprilias waren schon die

letzten Rennen sehr gut, besonders, wenn es um eine schnelle Runde geht. Aber wir haben eine sehr gute Pace für das Rennen.“ Und genauso war es dann auch. Der Weltmeister machte sich gleich aus dem Staub und pulverisierte in der dritten Runde den fünf Jahre alten Rundenrekord von Tom Sykes aus der Zeit, als die Strecke noch weniger wellig und die Superbikes noch weniger restriktiert waren. Er fuhr bis auf über vier Sekunden davon und konnte es sich gar leisten, in der letzten Runde den vielen aus Nordirland angereisten Fans zuzuwinken.

Laverty konnte hingegen sein Potenzial nicht zeigen, er wurde gleich in der dritten Kurve von Xavi Forés torpediert. So war es Marco Melandri, der Rea am längsten folgen konnte.

Zum Schluss kam auch noch Michael van der Mark mächtig in Fahrt.

Chaz Davies, der sich in der Sommerpause zweimal nacheinander das rechte Schlüsselbein gebrochen hatte, war vom Arzt zwar für renntauglich erklärt worden, musste aber bis zur Erschöpfung kämpfen, um sich auf den vierten Platz vorzuarbeiten. Umso erstaunlicher war, wie der Vizeweltmeister im zweiten Rennen, das er von der Pole-Position in Angriff nehmen konnte, lange führte und es gar Rea schwermachte, an ihm vorbeizukommen. Rundenlang hatte er auf jeden Angriff des Weltmeisters eine Antwort, bevor Rea endgültig vorbei war.

Die Verletzung wird Davies noch mindestens im nächsten Rennen behindern. Michael van der Mark, der im zweiten Rennen

an Melandri und Davies vorbeizog und sich Platz 2 sicherte, hat daher Blut geleckert. „Ich habe für das zweite Rennen den größeren Vorderreifen draufmachen lassen, mit dem hatte ich eine bessere Balance“ verriet der Yamaha-Werkspilot. „Wir sind jetzt stark, und ich komme Davies in der WM-Tabelle immer näher.“

Jonathan Rea feierte seinen 65. Sieg im ersten Lauf, dazu passend wurde ihm für die Auslaufrunde seine alte Startnummer aufgeklebt. Mit erneutem Sieg in Lauf 2 hat er nun insgesamt 66 Siege in petto und so viel Vorsprung, dass er in Magny-Cours den Sack zumachen könnte. „Genau das ist auch mein Ziel“, gibt der Nordire unumwunden zu. „Ich will meinen Vorsprung nicht verwalten, sondern den Titel dort mit einem Sieg holen.“



Chaz Davies: Tapferkeitsmedaille für zwei vierte Plätze unter Schmerzen



Zweimal dieselben Gesichter, doch im zweiten Rennen war V.d. Mark Zweiter

Cortese rempelt Cluzel raus

Das Rennen begann mit einem Knall, als Sandro Cortese stürzte und WM-Kontrahent Jules Cluzel mitriss. Doch das war nicht das einzige Drama, bis die rote Flagge fiel.

Von: **Imre Paulovits**

Das Supersport-WM-Rennen war gerade erst vier Kurven alt, als Sandro Cortese sich innen an Jules Cluzel vorbeidrückte. Doch dann klappte dem deutschen Kallio-Yamaha-Piloten das Vorderrad ein, und er riss Cluzel mit. Geistesgegenwärtig hielt Cortese die Yamaha am Laufen, richtete sie auf und setzte das Rennen fort, während Cluzel mit den Fäusten auf den Boden hämmerte. „Ich verstehe seine Wut,

aber dass er noch nicht einmal schaut, ob er das Motorrad zum Laufen bekommt oder nicht“, wunderte sich Corteses Teamchef Mika Kallio. Cortese fuhr mit schnelleren Zeiten als die Spitze bis auf Rang 6 vor, und nach dem Schluss-Drama war er gar Fünfter. „Es tut mir wirklich leid für Jules, das habe ich wirklich nicht gewollt. Und es tut mir auch leid für das Team, denn ich hatte heute die Pace zu gewinnen“, entschuldigte sich Cortese hinterher.

Weltmeister Lucas Mahias war der überlegene Mann des Wochenendes. Er führte auch klar vor seinem Teamkollegen Federico Caricasulo, eine Runde vor Schluss musste er aber wegen eines Platten stehen bleiben. Doch dann kam die rote Flagge raus, das Rennen wurde eine Runde vorher gewertet. Nur: Um als Sieger gewertet zu werden, musste Mahias



Sieger Federico Caricasulo

innerhalb von fünf Minuten zur Box, und er hatte noch die volle Runde vor sich. Er versuchte, mit dem platten Hinterreifen durchzukommen, stürzte zweimal, und erreichte völlig entkräftet die Box – 30 Sekunden zu spät. Also wurde sein Teamkollege Federico Caricasulo Sieger, der nun auch in der WM die besten Chancen gegen Cortese hat, welcher weiterhin die Gesamtwertung anführt. ■

Superstock-1000-EM

Markus Reiterberger muss bis Magny-Cours bangen

Markus Reiterberger hätte sich in Portimão vorzeitig den ewigen Superstock-1000-EM-Titel sichern können. Doch dabei spielten seine Reifen nicht mit.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn Markus Reiterberger das Wochenende auch wieder in seiner dominanten Art begann, lief doch nicht alles rund für den alpha-Racing-BMW-Piloten. „Ich habe mich das ganze Wochenende nicht richtig wohlfühlt“, so Reiterberger. „Wir hatten kein Setting, mit dem ich die Linien richtig halten konnte. Dann haben wir im Warm-up aber einen Riesenschritt gemacht.“ Reiterberger brachte fünf schnelle Runden hin und glaubte, nun für das Rennen gewappnet zu sein.

„Der Reifen hat danach zwar abgebaut, aber der, den ich drauf hatte, hatte schon eine Renndistanz drauf. So habe ich mir keine

Sorgen gemacht.“ Reiterberger setzte sich auch umgehend an die Spitze, doch dann wurde er der Reihe nach von Federico Sandi, Roberto Tamburini und Florian Marino überholt. „Nach drei Runden hatte ich in Schräglage am Hinterreifen keine Auflage mehr“, verriet Reiterberger. „So bin ich hinten viel geslidet und übers Vorderrad zu weit gegangen. Ich habe dann zu lang gebraucht, bis ich meinen Fahrstil umstellen konnte und durch andere Linien wieder schnell wurde.“

So konnte „Reiti“ zwar Marino wieder überholen, doch Tamburini gewann und hat sich wieder bis auf 18 Punkte an Reiterberger heranfahren können. Daher wird die EM-Entscheidung auch erst in Magny-Cours fallen.

Jan Bühn kämpfte auf der Berg- und Talbahn von Portimão mit dem Vorderradgefühl. „Ich hatte so gut wie kein Vorderradgefühl. Es ist im Rennen zwar etwas besser geworden, aber auf die Top-Zeiten hat mir einfach zu viel gefehlt“, so Bühn. ■



Zu Rennbeginn führte Markus Reiterberger noch vor Sandi und Tamburini

SUPERSPORT-300-WM

War dies das Ende der Titelhoffnungen für Luca Grünwald? Der deutsche KTM-Pilot hatte sich bestens für die Schlussphase des Rennens positioniert. Doch als er an Borja Sanchez vorbei war, übertrieb es der Spanier, hatte einen gewaltigen Schlenker und knallte schnurstracks in das Vorderrad und den Ellbogen von Grünwald, der unschuldig im Kiesbett landete. Grünwald konnte das Rennen zwar fortsetzen, kam aber nur als 29. ins Ziel. „Was soll ich dazu sagen?“, haderte er mit dem Schicksal. Da Ana Carrasco nur Zehnte wurde, hätte Grünwald gut aufholen und sich in eine gute Ausgangslage für das WM-Finale in Magny-Cours bringen können. Das machte nun Scott Deroue, der mit einem Sieg auf zehn Punkte an die WM-Führende herankam. Jan Ole Jähni holte als 14. zwar zwei Punkte, der Freudenberg-Pilot war aber trotzdem nicht zufrieden mit seiner Leistung: „Das war sicherlich nicht mein Anspruch und mein Ziel für dieses Wochenende.“ Sein Teamkollege Maximilian Kappler war noch ratloser: „Ich bin drei Sekunden langsamer gefahren als in der Quali“, so Kappler.

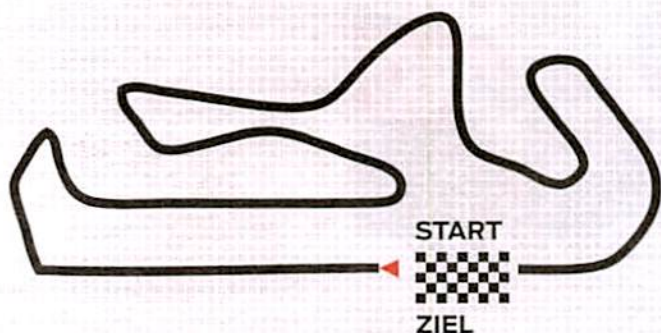
SUPERBIKE-WM

Troy Corser war zwar nicht in Portimão, aber in aller Munde. Letztes Wochenende hat er beim Goodwood Revival zusammen mit Herbert Schwab das Barry Sheene Memorial mit der BMW R57 Kompressor von Schwab gewonnen. Mit dem Starr-Rahmen-Motorrad von 1929 mit Blattfeder-Gabel rollte Corser das gesamte Feld auf und flog förmlich an TT-Legende John McGuinness auf der 25 Jahre jüngeren Norton Manx vorbei zum Sieg. Sehenswert unter: <https://www.youtube.com/watch?v=yHNZaHcP3eg&t=50s> und www.youtube.com/watch?v=llMFtQb4lLs. In Letzterem wird das Motorrad leider fälschlich als R5 SS Baujahr 1936 bezeichnet. ■ IP

SUPERBIKE-WM 2018 RESULTATE

AUTODROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,592 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Portimão (P): 15. September 2018; 19. WM-Lauf; 91,840 km über 20 Rdn. à 4,592 km; 20 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 29 Grad; Asphalt: 39 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	34.22.331	1.42.304	25
2. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	20	+1,575	1.42.352	20
3. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+4,215	1.42.709	16
4. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	20	+10,760	1.42.749	13
5. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+12,911	1.43.071	11
6. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	20	+19,685	1.43.291	10
7. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	20	+21,974	1.43.106	9
8. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	20	+24,855	1.43.206	8
9. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	20	+30,302	1.43.335	7
10. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	20	+32,408	1.43.956	6
11. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	20	+32,875	1.43.484	5
12. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	20	+39,178	1.44.178	4
13. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+44,028	1.43.094	3
14. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+56,896	1.44.634	2
Nicht gewertet:					
Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	16	4 Rdn.	1.43.999	-
Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	11	9 Rdn.	1.42.547	-

SUPERSPORT-WM

Portimão (P): 16. September 2018; 9. WM-Lauf; 73,472 km über 16 Rdn. à 4,592 km; 28 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 28 Grad; Asphalt: 40 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	28.15.750
2. Kyle Smith (GB)	Honda CBR 600 RR	+5,784
3. Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+6,199
4. Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	+9,581
5. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R6	+20,419
6. Hannes Soomer (EST)	Honda CBR 600 RR	+22,605
7. Ayrton Badovini (I)	MV Agusta F3 675	+23,787
8. Thomas Gradinger (AT)	Yamaha YZF-R6	+25,004
9. Hikari Okubo (J)	Kawasaki ZX-6R	+25,009
14. Christian Stange (D)	Kawasaki ZX-6R	+45,273

WM-STAND

1. Cortese	149 Punkte
2. Cluzel	133
3. Caricasulo	129
4. Krummenacher	129
5. De Rosa	119
10. Gradinger	48
30. Stange	2

SUPERSPORT-300-WM

Portimão (P): 16. September 2018; 7. WM-Lauf; 50,512 km über 11 Rdn. à 4,592 km; 40 Fahrer gestartet, 35 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 38 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	21.36.296
2. Mika Perez (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,243
3. Manuel Gonzalez (E)	Yamaha YZF-R3	+1,364
4. Robert Schotman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+1,389
5. Enzo De La Vega (F)	Kawasaki Ninja 400	+1,558
6. Tom Edwards (AUS)	Kawasaki Ninja 400	+1,598
11. Alex Börner (D)	Kawasaki Ninja 400	+9,516
14. Jan Ole Jähnig (D)	KTM RC 390 R	+9,954
27. Maximilian Kappler (D)	KTM RC 390 R	+36,819
29. Luca Grünwald (D)	KTM RC 390 R	+36,873

WM-STAND

1. Carrasco	90 Punkte
2. Deroue	80
3. Perez	72
4. Grünwald	68
12. Jähnig	40
24. Börner	5
26. Kappler	5

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Laverty	1.40.705
2. Rea	1.40.765
3. Melandri	1.40.856
4. Savadori	1.40.901
5. Van der Mark	1.40.926
6. Sykes	1.41.103
7. Forés	1.41.202
8. Baz	1.41.213
9. Torres	1.41.422
10. Razgatlioglu	1.41.960
11. Rinaldi	1.42.047
12. Lowes	1.42.709
13. Carnier	1.42.019
14. Davies	1.42.045
15. Gagne	1.42.653
16. Mercado	1.42.812
17. Hernández	1.42.844
18. Jacobsen	1.43.018
19. Ramos	1.43.586
20. Smrz	1.43.984

WM-STAND FAHRER

1. Rea	420 Punkte
2. Davies	304
3. Van der Mark	284
4. Sykes	240
5. Melandri	229
6. Lowes	204
7. Forés	170
8. Laverty	122
9. Razgatlioglu	108
10. Baz	103
11. Savadori	102
12. Torres	92

WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	445 Punkte
2. Ducati	372
3. Yamaha	318
4. Aprilia	163
5. Honda	120

ERGEBNIS 2. RENNEN

Portimão (P): 16. September 2018; 20. WM-Lauf; 91,840 km über 20 Rdn. à 4,592 km; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 29 Grad; Asphalt: 41 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	34.25.661	1.42.444	25
2. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+1,189	1.42.765	20
3. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	20	+2,813	1.42.385	16
4. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	20	+4,594	1.42.613	13
5. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+4,834	1.42.890	11
6. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	20	+11,417	1.43.232	10
7. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	20	+11,732	1.43.097	9
8. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	20	+12,507	1.43.069	8
9. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	20	+12,741	1.43.223	7
10. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	20	+18,973	1.43.369	6
11. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	20	+20,244	1.43.371	5
12. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+20,943	1.43.397	4
13. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	20	+23,395	1.43.416	3
14. Leon Carnier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+31,216	1.44.163	2
15. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	20	+32,183	1.43.902	1
16. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	20	+33,076	1.43.967	-
17. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+45,173	1.44.664	-

SUPERSTOCK-1000-EM

Portimão (P): 16. September 2018; 7. EM-Lauf; 64,288 km über 14 Rdn. à 4,592 km; 17 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 35 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Roberto Tamburini (I)	BMW S 1000 RR	24:33.281
2. Federico Sandi (I)	Ducati Panigale R	+2,584
3. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	+3,443
4. Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+4,127
5. Maximilian Scheib (RCH)	Aprilia RSV4 RF	+11,763
6. Alessandro Delbianco (I)	BMW S 1000 RR	+20,807
7. Luca Savadori (I)	BMW S 1000 RR	+22,381
8. Gabriele Ruiu (I)	Kawasaki ZX-10RR	+22,390
9. Jan Böhn (D)	BMW S 1000 RR	+33,626
10. Alex Schacht (DK)	Ducati Panigale R	+37,570

EM-STAND

1. Reiterberger	140 Punkte
2. Tamburini	122
3. Scheib	121
4. Sandi	92
11. Böhn	28
20. Vionnet	10
23. Suchet	6



Phil Read auf der TT
1968: Bill Ivy ließ ihn nach
Teamorder das 125er-
Rennen gewinnen, bei den
250ern (Foto) fiel er aus

Ungehorsamer Weltmeister

Beim WM-Finale in Monza am 15. September 1968 gewann Phil Read das 250er-Rennen und wurde Doppelweltmeister – gegen die Teamorder von Yamaha.

Von: Imre Paulovits

Die Stimmung war vergiftet. Nachdem Phil Read das 250er-Rennen gewonnen hatte, marschierte sein Teamkollege Bill Ivy schnurstracks zur Rennleitung und protestierte gegen die nicht regelkonformen Startnummern des neuen Weltmeisters. „Es wäre lustiger gewesen, zu einer Beerdigung zu gehen, als zu diesem Rennen“, erinnert sich Ex-Yamaha-Mechaniker Ferry Brouwer. „Hätte Ivy gewonnen, hätte Read einen Protest eingelegt, weil dieser in kompletter Ausrüstung leichter

als das von der FIM festgelegte Mindestgewicht von 60 Kilogramm war.“

Dem Protest wurde nicht stattgegeben, und so holte Read seinen damals vierten WM-Titel, doch er hatte in diesem Rennen auch alles getan, um die Saison schließlich punktgleich mit Ivy zu beenden. Bei sechs gewerteten Ergebnissen hatten beide fünf Siege und einen zweiten Platz, so wurde die Gesamtfahrzeit der vier Rennen, in denen beide ins Ziel kamen, zusammenaddiert, und da lag Read um 2 Minuten und 5,3 Sekunden vorn. Eine Minute und 51 Sekunden davon hatte er beim Finale in Monza herausgefahren.

Ende des Aufrüstens

Damit ging eine Ära zu Ende, denn nach Honda und Suzuki Ende 1967, zog sich nun auch Yamaha werksseitig aus der Motorrad-WM zurück. Ohne Honda

bei den 250ern und Suzuki bei den 125ern hatten ihre Vierzylinder-Zweitakter mit dem Schwannengesang leichtes Spiel, sie fuhr in einer ganz eigenen Liga.

Nachdem bekannt wurde, dass es eine Teamorder gab, nach der Read den 125er- und Ivy den 250er-Titel gewinnen sollte, wurde so manche Legende gesponnen. Eine davon besagt, dass sich Yamaha angeekelt vom Verhalten Reads zurückgezogen hätte, doch die Entscheidung war längst gefallen, die Teamorder wurde auch erst danach herausgegeben.

So hatte Read auch nichts zu verlieren, er fühlte sich bei dieser Teamorder ohnehin übergangen. „Sie hatten es herausgegeben, ohne zuvor je mit mir darüber gesprochen zu haben“, rechtfertigt er sich bis heute. Er wartete ab, bis er in Brünn bereits 125er-Weltmeister war und machte Ivy wenige Minuten später klar, dass es nun

ernst würde, denn er wolle nun auch um den 250er-Titel kämpfen.

Zwei unterschiedliche Typen

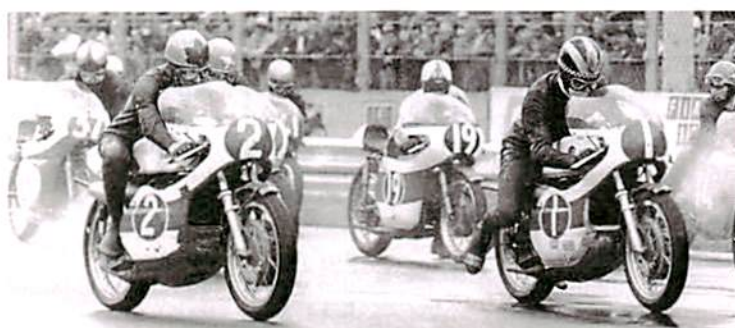
Heute weiß Ferry Brouwer aus Yamaha-Unterlagen, dass Ivy im Werk bevorzugt wurde und Entwicklungsteile früher bekam. Er hatte sich bei den Japanern mit seiner liebenswerten Art einfach beliebter gemacht als der schroffe und stets auf Geld bedachte Read.

Read sollte zwar nie mehr einen Yamaha-Werksvertrag bekommen, er wurde 1971 aber auch als Yamaha-Privatfahrer 250er-Weltmeister, bevor er 1973 und '74 zwei 500er-Titel mit MV Agusta gewann. Bill Ivy hatte genug von Motorradrennen und ging in die Formel 2. Um diese finanzieren zu können, unterschrieb er für 1969 aber auch einen Jawa-Werksvertrag. Mit dem tschechischen 350er-V4-Zweitakter verunglückte er auf dem Sachsenring tödlich. ■

WM-ENDSTAND 1968

125ccm

1. Phil Read (GB)	Yamaha	40 Pt.
2. Bill Ivy (GB)	Yamaha	34
3. Ginger Molloy (NZ)	Bultaco	15
4. Heinz Rosner (DDR)	MZ	12
5. Salvador Cañellas (E)	Bultaco	11
6. László Szabó (H)	MZ	11
7. Dieter Braun (D)	MZ	11
8. Hans-Georg Anschmidt (BRD)	Suzuki	10
9. Günter Bartusch (DDR)	MZ	8
10. Kel Carruthers (AUS)	Honda	6



Start zum WM-Finale in Monza 1968: Phil Read (#1) gewann klar vor Bill Ivy

WM-ENDSTAND 1968

250ccm

1. Phil Read (GB)	Yamaha	46 Pt.
2. Bill Ivy (GB)	Yamaha	46
3. Heinz Rosner (DDR)	MZ	32
4. Rodney Gould (GB)	Yamaha	21
5. Ginger Molloy (NZ)	Bultaco	19
6. Renzo Pasolini (I)	Benelli	10
7. Santiago Herrero (E)	Ossa	8
8. Kent Andersson (S)	Yamaha	6
9. László Szabó (H)	MZ	5
10. Malcolm Uphill (GB)	Suzuki	5



Meisterlicher Auftakt

Die Weltmeister von F.C.C.-TSR-Honda gewannen den Saisonauftakt beim Bol d'Or-24-Stunden-Rennen. Die deutsche GERT56-Mannschaft mit Puffe, Kerschbaumer und Altdorfer siegte in der Superstock-Klasse.

Von: **Toni Börner**

Beim Bol d'Or in Le Castellet ist die neue Saison 2018/2019 der Langstrecken-Weltmeisterschaft gestartet. Die Weltmeister von F.C.C. TSR Honda traten dabei mit Kenny Foray und Josh Hook an, neu war Mike di Meglio ins Team gekommen. Am Ende stand das Trio nach 698 Runden ganz oben auf dem Podest – und das obwohl man nach einem technischen Defekt nicht mehr an das Treppchen geglaubt hatte – schon gar nicht mehr an den Sieg.

Die Hoffnungen auf ein Podest waren bei YART Yamaha auch früh abgehakt gewesen. Niccolò Canepa stürzte, die R1 schlitterte über den Asphalt und an einem Kerb riss ein Seitendeckel aus. Der Italiener fuhr am Rande der Strecke weiter zurück an die Box, ölte dabei noch die Boxengasse ein. Der Motordeckel wurde ersetzt, schließlich noch ein Gewinde neu gebohrt. Dann gingen Broc Parkes, Marvin Fritz und Canepa wieder auf die Jagd – und beendeten das Rennen auf dem zweiten Gesamtrang. Dabei verpasste die Mannschaft von Mandy Kainz, die nun von Max Neukirchner gemanagt wird, den Sieg nach 24 Stunden Rennzeit um nur unglaubliche 54,244 Sekunden. F.C.C. hatte am Ende einfach auch zwei Boxenstopps weniger.

Das Glück des Neuen

Überraschung auf Platz 3: Das WEPOL Racing Team von Rico Penzkofer schaffte mit Danny Webb, Mathieu Lagrive und She-

„AUSSER DANNY WEBB HATTEN UNSERE FAHRER DAS MOTORRAD AM DIENSTAG HIER DAS ERSTE MAL GESEHEN.“

Rico Penzkofer

ridan Morais den Sprung auf das Podest. „Damit durften wir nicht rechnen“, so Penzkofer, der mit seiner Langstrecken-Mannschaft frisch zu Yamaha gewechselt ist. „Wir hatten nur einen kleinen Shake-Down mit Danny in Most, ansonsten haben unsere Fahrer das Motorrad hier am Dienstag das erste Mal gesehen. Wir haben einige Erkenntnisse gewonnen über unser neues Bike, aber auf das Treppchen zu fahren, das war für uns nicht vorstellbar.“ Auch stark waren Roman Stamm, Sebastien Suchet und Jonathan Hugo unterwegs, die

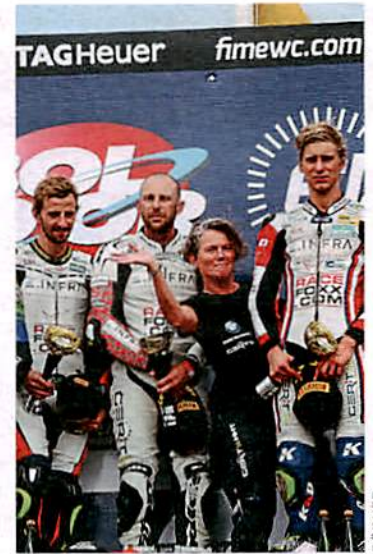
die Bolliger-Kawasaki auf den vierten Platz pilotierten.

Etwas Glück war trotzdem dabei, denn SRC Kawasaki, SERT und #111 Honda hatten alle Probleme, als sie in Führung lagen. SRC Kawasaki hatte schon zu Beginn des Rennens mit zwei kleineren Problemchen zu kämpfen. Randy de Puniet ging auf einem seiner ersten Stints das Benzin aus, jedoch schaffte er es noch, an die Box zu rollen. Später musste die Mannschaft von Giles Staffler noch das Heck an der ZX-10RR tauschen, da die Startnummernbeleuchtung ausgefallen war. Aber in den letzten zwei Stunden ging bei SRC das Chaos richtig los – mehrfach musste man an die Box kommen und verspielte dabei über sechs Runden. „Wir wissen noch nicht einmal genau, was es ist“, sagte Staffler noch in den letzten Minuten des Rennens. „Wir haben einfach mal so ziemlich alles getauscht, was wir tauschen konnten. Wir hoffen, dass wir es einfach noch ins Ziel schaffen.“

Es dämert für den Weltmeister: Das F.C.C.-TSR-Honda-Team begann die Titelverteidigung mit



Der Sturz von Niccolò Canepa kostete YART den möglichen Sieg



GERT56 gewann die SST-Wertung



Gute neue Welt: Gleich bei ihrem ersten Rennen auf Yamaha fuhr das WAPOL-Team aufs 24-Stunden-Podest

Dafür musste dann David Checa die letzten Meter fahren. Der Spanier ist vom abgewanderten GMT94 Team bei SRC untergekommen. Am Ende brachte man die Maschine auf Platz 7 ins Ziel. SERT konnte noch Rang 5 retten, nachdem bei Vincent Philippe beim Beschleunigen auf die Mistral-Geraden die Fußraste links abgebrochen war und er sich fast noch über den Fuß fuhr. Danach musste SERT noch mehrfach an die Box kommen und Reparaturen vornehmen. Die #111 Honda hatte gerade die Führung übernommen, als man schließlich an die Box kam und den Motor ausbauen musste. Fast die ganze Nacht über wurde geschraubt, ehe am frühen Morgen die CBR wieder losschnurte. Allerdings gab man wenig später doch an der Box auf – Zylinderkopf und Haarriss im Gehäuse.

Deutsche Hymne für GERT

Das German Endurance Racing Team 56 von Karsten Wolf aus Pirna bestimmte über weite Stre-

cken des Rennens die Schlagzeilen: Einfach, weil alles wie am Schnürchen klappte. Nachts hatte man einen Reifenschaden zu beklagen und legte einen doppelten Boxenstopp ein, vormittags hatte sich noch mal der Ausgleichsbehälter gelockert, was bei einem Routine-Stopp repariert werden konnte. Ansonsten zeigten Julian Puffe, Stefan Kerschbaumer und Filip Altdorfer ein tadelloses Rennen. „Unglaublich, endlich konnten

wir zeigen, was wir können“, strahlte Wolf im Ziel. „Dieses Mal ist für uns einfach auch alles zusammengekommen, wir hatten wirklich überhaupt keine Probleme und jeder im Team hat einen ausgezeichneten Job gemacht. Diesen Tag, in Le Castellet ganz oben auf dem Podest zu stehen und nach 24 Stunden hier in Frankreich die Deutsche Hymne zu hören – den werde ich garantiert niemals vergessen!“ GERT56 stellte als kleines Privat-

team dabei auch die beste BMW des Rennens.

Stark auch: Im Motobox Kremer Team gab es für Chris Kemmer, Geoffroy Dehaye und Gregory Ortiz den neunten Gesamtrang. „Ich war zwar in Spa schon Mal Achter, da hat es aber das ganze Rennen über geregnet“, so Teamchef Manfred Kremer. „Das war ein unglaublich gutes Rennen hier, und ich bin stolz auf meine Jungs und Mädels in meinem Team. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Le Castellet (F): 15.–16. September 2018; 1. WM-Lauf; 3959,754 km, 698 Rdn. à 5,673 km; 58 Teams gestartet, 37 gewertet.

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. F.C.C.-TSR Honda (Hook/F. Foray/di Meglio)	Honda CBR 1000 RR	24:01:50,590
2. YART Yamaha (Parkes/Canepa/Fritz)	Yamaha YZF-R1	+52,244
3. WEPOL Racing (Webb/Lagrive/Morais)	Yamaha YZF-R1	+1 Rdn.
4. Bolliger Switzerland (Stamm/Hugot/Suchet)	Kawasaki ZX-10RR	+3 Rdn.
5. Suzuki Endurance Racing (Philippe/Masson/Black)	Suzuki GSX-R 1000	+7 Rdn.
6. GERT56 (Puffe/Kerschbaumer/Altdorfer)	BMW S1000 RR	+10 Rdn.
7. SRC Kawasaki (de Puniet/Guarnoni/Checa)	Kawasaki ZX-10RR	+11 Rdn.
8. Webike Tati Team Trickystar (Enjolras/Denis/)	Kawasaki ZX-10RR	+12 Rdn.
9. Motobox Kremer (Kemmer/Dehaye/Ortiz)	Yamaha YZF-R1	+19 Rdn.
10. Mercury Racing (Hanika/Perret/Jezek)	BMW S1000 RR	+19 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1. F.C.C. TSR Honda	51 Punkte
2. WEPOL Racing	43
3. YART Yamaha	41
4. SERT	41
5. SRC Kawasaki	40

WM-STAND HERSTELLER

1. Yamaha	64 Pkt.
2. Honda	50
3. Kawasaki	46
4. Suzuki	31
5. BMW	30



Jeffrey Herlings am Ziel:
Auf heimischem Boden
vorzeitig erstmals MXGP-
Weltmeister

Golden Boy Herlings

Vier Tage nach seinem 24. Geburtstag sicherte sich Golden Boy Jeffrey Herlings den MXGP-WM-Titel in Assen. Jorge Prado fehlen fünf Punkte zum MX2-WM-Titel.

Von: **Alex Hodgkinson**

Herlings gab sich Samstag nach seinem deutlichen Qualifikationssieg zurückhaltend: „Ich war selber überrascht, dass ich in den letzten beiden Wochen gut schlafen konnte, aber es war trotzdem hektisch mit den vielen Fernsehauftritten. Wenn ich morgen im ersten Lauf den Start nicht gewinne, wäre ich mit dem zweiten oder dritten Platz zufrieden; Hauptsache ich kann mir den Titel sichern.“

Wer den Niederländer kennt, weiß, dass er in Wirklichkeit den Titel nur mit einer Glanzleistung gewinnen wollte: „The Bullet“ ist ein Siegertyp und kennt keine Gnade.

Vor 12 Monaten am selben Ort war Herlings der Spielverderber,

als Antonio Cairoli seinen neunten WM-Titel gewann. Und der Italiener hätte es dem Niederländer nur all zu gern zurückgezahlt, indem er dem neuen Dominator wenigstens einen Laufsieg abnahm.

Cairoli schoss aus dem Start, übernahm die Führung und wollte das Feld gleich distanzieren, aber Herlings benötigte nur wenige Kurven, um Rang 2 Alessandro Lupino abzunehmen, und machte sich gleich auf die Jagd nach seinem Markenkollegen.

Herlings' Galavorstellung

Mit unglaublichem Tempo sprintete Herlings vor den VIP-Boxen an Cairoli vorbei, aber der Italiener gab nicht klein bei und fuhr in der nachfolgende Kurve sofort wieder unter Herlings. Eine Kurve später war Herlings endgültig vorbei, aber das Publikum musste noch 30 Minuten warten, um den neuen Meister zu feiern.

Im Ziel hatte Herlings Cairoli dann sogar um 38 Sekunden distanziert. Gautier Paulin auf Rang 7 war schon längst überrundet.

Herlings startete vor Cairoli im zweiten Lauf, musste aber trotzdem den Italiener nochmals

überholen. Des neuen Champions Vorderrad vergrub sich in einem tiefen Anlieger, und er musste erneut von außerhalb der Top 6 angreifen. Der Kampf mit Cairoli war von kurzer Dauer – der Italiener wählte die falsche Spur beim Überrunden und Herlings war vorbei.

Es war Herlings 14. Doppelsieg 2018, aber seine Saison ist noch nicht vorbei: „Morgen nehme ich frei, aber Dienstag setze ich mein Programm fort. Es wird so viel über USA gegen WM geredet, deswegen will ich die MXGP-Klasse beim Nationencross fahren. Ich

! Überflieger Jeffrey Herlings hat den WM-Titel kaum in der Tasche, da plant der „Golden Boy“ bereits den nächsten Coup: beim Nationencross US-Superstar Eli Tomac zu besiegen!

will dreimal gegen Tomac starten und dreimal gewinnen!“

Jeremy Seewer fuhr zweimal als Neunter ins Ziel und festigte WM-Rang 8, hatte sich aber mehr vom ersten Lauf versprochen: „Wir hatten uns bei der Einstellung der Federung vertan. Ich war nicht mehr Herr des Motorrads, sondern Passagier.“

Pauls Jonass konnte zwei Wochen zuvor in der Türkei den Abstand zu Jorge Prado in der MX2-WM auf 24 Punkte verkürzen, aber die Folgen der Kollision waren weitreichend. Der spanische Teenager kam ungeschoren davon, aber der Lette trug eine Knieverletzung davon, die ihn in Assen sichtlich behinderte.

Jonass-Betreuer Harry Everts: „Pauls konnte erst letzten Mittwoch wieder fahren und wollte es kleinreden, aber er hat trotz Spritzen erhebliche Schmerzen. Aber er ist ein Kämpfer und gibt sich nicht geschlagen.“

Wie sehr er gehandicapt war, konnte man schon in der Qualifikation feststellen, als er seinem Erzfeind Henry Jacobi Platz 4 überlassen musste.

Während Prado am Renntag 2 weitere Start-Ziel-Erfolge feierte,



MX2-Start: Jorge Prado (#61) schon vorn, Henry Jacobi (#29) beinahe gleichauf



Alles versucht: Vize-WM für Cairoli

bewarb sich Jonass als Kandidat für „Pleiten, Pech und Pannen“. Schon in der Startkurve zum ersten Lauf lag er am Boden und konnte nur Platz 8 retten. Prado konnte damit seinen WM-Vorsprung auf 36 Punkte ausbauen und eine Vorentscheidung im zweiten Lauf war möglich.

Jonass quälte sich auf Platz 5 ins Ziel und verschob damit die Entscheidung auf Imola, aber Prado fehlten nur noch sechs Punkte.

Henry Jacobi, dessen Zukunft 2019 bei F&H Kawasaki am Samstagabend bestätigt wurde, legte in Lauf 1 einen Bombenstart hin und reihte sich zunächst auf

Platz 4 ein. Fünf Runden vor Schluss hatten die Werksfahrer den Thüringer auf Platz 8 zurückbefördert, ein Sturz kostete weitere drei Plätze.

Larissa ohne Titelchance

Larissa Papenmeiers Chance bei der Frauen-WM stieg in der Woche vor Assen gewaltig, als die WM-Führende Courtney Duncan sich abmeldete. Die Neuseeländerin hatte sich Ende Juni beim Gastantritt in der französischen Meisterschaft einen Fuß lädiert, und ihr erster Versuch, wieder zu fahren, ging schief: Bei einer Trainingsfahrt in Lommel verdrehte

sie sich wieder den Fuß und muss erneut drei Monate aussetzen.

In Abwesenheit von Duncans trennten Papenmeier, Kiara Fontanesi und Nancy van de Ven nur zwei Punkte – die kleine Westfälin gab sich kämpferisch: „Ich werde mein Bestes geben.“

Im ersten Lauf am Samstag tat sie das auch, als sie fünf Runden in Führung fuhr: „Ich hatte das Rennen voll unter Kontrolle, dann plötzlich stand das Motorrad quer, und ich ging zu Boden.“

Als Neunte wieder aufgestanden, war auf Platz 6 Endstation: „Ich holte Natalie Kane ein, aber sie fuhr rundenlang zig-zack –

und in der letzte Runde traf ich ihr Hinterrad.“ Auch van de Ven stürzte zweimal, und die fünffache Meisterin Fontanesi nahm den Sieg dankend an.

Auch am Sonntagvormittag verschenkte „Larri“ den Sieg durch einen Sturz, und van de Ven konnte Fontanesi nach schwachem Start nicht mehr einholen. Mit einem Rückstand von 22 Punkten vor dem Finale in Imola in zwei Wochen kann Papenmeier ihre Titelträume begraben, van de Ven fehlen acht Punkte zur Italienerin. Steffi Laier fuhr zwei solide Rennen und kam auf Platz 2 bzw. 4. ■

MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MXGP

Assen (NL): 16. September, 19. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/ 21 Grad. 1. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 20 Runden à 1,560 km (= 31,200 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	34.42,385 min = 53,938 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+ 38,961 s
3. Max Anstie (GB)	Husqvarna	20	+ 1.08,037 m
4. Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 1.10,886 m
5. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	20	+ 1.11,149 m
6. Shaun Simpson (GB)	Yamaha	20	+ 1.18,646 m
7. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 1 Runde
8. Kevin Strijbos (B)	KTM	19	+ 1 Runde
9. Clément Desalle (F)	Kawasaki	19	+ 1 Runde
11. Jeremy Seewer (CH)	KTM	19	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MXGP

2. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 20 Runden à 1,560 km (= 31,200 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	34.67,897 min = 53,539 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+ 7,631 s
3. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	20	+ 40,172 s
4. Max Anstie (GB)	Husqvarna	20	+ 41,933 s
5. Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 1.12,454 m
6. Shaun Simpson (GB)	Yamaha	20	+ 1.27,244 m
7. Clément Desalle (F)	Kawasaki	20	+ 1.44,321 m
8. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	20	+ 1.53,877 m
9. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1 Runde
10. Julien Lieber (B)	Kawasaki	19	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings (NL)	883 Punkte
2.	Antonio Cairoli (I)	782
3.	Clément Desalle (B)	645
4.	Tim Gajser (SLO)	625
5.	Romain Febvre (F)	544
6.	Gautier Paulin (F)	541
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	511
8.	Jeremy Seewer (CH)	445
16.	Max Nagl (D)	227
20.	Valentin Guillod (CH)	97

1.	KTM	947 Punkte
2.	Kawasaki	664
3.	Yamaha	654

MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MX2

Assen (NL): 16. September, 19. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/ 21 Grad. 1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 19 Runden à 1,560 km (= 31,200 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	19	34.14,374 min = 51,940 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 6,207 s
3. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	19	+ 10,027 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	19	+ 12,331 s
5. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	19	+ 23,068 s
6. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	19	+ 29,770 s
7. Michele Cervellin (I)	Yamaha	19	+ 36,515 s
8. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	+ 36,858 s
11. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	19	+ 45,277 s
20. Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MX2

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,560 km (= 31,200 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	19	34.24,408 min = 51,687 km/h
2. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	19	+ 7,591 s
3. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	19	+ 15,909 s
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 18,212 s
5. Ben Watson (GB)	Yamaha	19	+ 19,609 s
6. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	+ 26,899 s
7. Michele Cervellin (I)	Yamaha	19	+ 42,290 s
8. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	19	+ 48,350 s
22. Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1 Runde
30. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	10	+ 9 Runden

WM-STAND MX2

1.	Jorge Prado (E)	823 Punkte
2.	Pauls Jonass (LV)	777
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	633
4.	Ben Watson (GB)	585
5.	Thomas Covington (USA)	565
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	521
7.	Jago Geerts (B)	366
8.	Michele Cervellin (I)	365
10.	Henry Jacobi (D)	311
30.	Tom Koch (D)	46

1.	KTM	918 Punkte
2.	Husqvarna	772
3.	Honda	662

Speedway-EM Chorzow

Auf hohem Niveau

Leon Madsen gewann vor 30 000 Zuschauern das SEC-Finale in Chorzow auf hohem Niveau und ist Europameister.

Von: **Andreas Fahldiek**

Bereits nach Lauf 16 stand der Däne als neuer Europameister fest. Kai Huckenbeck hatte noch Chancen auf den fünften Platz. Die Top 5 der Gesamtwertung sind für die SEC 2019 gesetzt. Doch gleich in Lauf 1 machte der Deutsche einen folgenschweren Fehler. Huckenbeck startete anfangs der Gegengeraden einen Angriff auf den führenden Andreas Jonsson. Dabei berührte er das Hinterrad des Schweden. Beide (und auch Andzejs Lebedevs) stürzten mit ihren Maschinen in den Airfence. Jonsson konnte mit Problemen an Hand und Knie nicht mehr am Rennen teilnehmen. Huckenbeck versuchte es noch drei Läufe, gab aber danach auf. ■



Erster EM-Titel für den Dänen Leon Madsen

SPEEDWAY-EM

Chorzow (PL), 15. September

1. Leon Madsen (DK)	18 Punkte
2. Antonio Lindbäck (S)	12
3. Kacper Woeyna (PL)	13
4. Jaroslaw Hampel (PL)	11
5. Mikkel Michelsen (DK)	12
6. Emil Saifutdinov (RUS)	9
7. Piotr Pawlicki (PL)	8
8. Robert Lambert (GB)	8
9. Krzysztof Kasprzak (PL)	7
18. Kai Huckenbeck (D)	0

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 4 Läufen

1. Leon Madsen	56 Punkte
2. Jaroslaw Hampel	45
3. Robert Lambert	41
4. Mikkel Michelsen	40
5. Antonio Lindbäck	40
6. Emil Saifutdinov	39
7. Peter Kildemand (DK)	32
8. Vaclav Milik (CZ)	32
9. Kai Huckenbeck	26
16. Kevin Wölbart (D)	8

Enduro-EM Kielce

The Italian Job

Anders als bei dem Spielfilm ging es nicht um Millionen, sondern um Punkte und Meisterschaft – aber es war ein Italiener, der am Ende alles dominierte.

Von: **Robert Pairan**

Alessandro Battig holte sich nicht nur schon am ersten der drei Fahrtage vorzeitig den Titel in der Klasse der Viertakter über 250 ccm, sondern gewann auch noch den in der Gesamtwertung aller Fahrer. Dazu wurde sein Händlerteam Europameister, die Italiener gewannen die Nationenwertung – und Battig mittendrin.

Ursprünglich hatte der Kawasaki-Fahrer gar nicht für die Saison geplant und war nur den Auftakt-Wettbewerb gefahren,

weil der in Italien ausgetragen wurde. Nach seinem damaligen Doppelsieg konnte ihn sein Team überzeugen, die komplette Meisterschaft zu bestreiten.

Als Gaststarter dominierte der Deutsche Enduro-Champion Dennis Schröter: Der Husqvarna-Fahrer gewann bei den Zweitaktern über 250 ccm alle drei Tage und schob sich in der Gesamtwertung auf Rang 8. ■

ENDURO-EM

Kielce (PL), 14.-16. September

1. Alessandro Battig (I), Kawasaki	2-2-2
2. Lorenzo Macoritto (I), Husqvarna	1-1-0
3. Jaromir Romancik (CZ), KTM	9-5-1
4. Maurizio Micheluz (I), Husqvarna	6-4-7
5. Hugo Blanjoue (F), KTM	3-3-0
6. Krystof Kouble (CZ), KTM	4-7-13
7. Oliver Nelson (S), KTM	5-6-0
8. Dennis Schröter (D), Husqvarna	7-10-12
11. Björn Feldt (D), KTM	0-0-4
15. Davide v. Zitzewitz (D), KTM	11-0-11



Job erledigt: Overall-Titel für Battig

MEISTERSCHAFTSSTAND

EM-Endstand nach 4 Läufen

1. Alessandro Battig	146 Punkte
2. Hugo Blanjoue	121
3. Lorenzo Macoritto	107
4. Maurizio Micheluz	90
5. Krystof Kouble	86
6. Thomas Dubost (F), KTM	77
7. Oliver Nelson	44
19. Dennis Schröter	19
21. Jonathan Rosse (CH), Yamaha	16
26. Björn Feldt	13

NACHRICHTEN

TEBBES ZWEITER TITEL

Überraschendes Ergebnis beim Langbahn-DM-Finale in Scheeßel: Jörg Tebbe holte nach 2015 seinen zweiten nationalen Titel. Der Dohrener gewann wie Martin Smolinski seine Vorläufe und sein Semifinale und konnte mit dem besseren Start im Finale den Bayern bezwingen. Dritter unter den sechs Finalteilnehmern wurde der 59-Jährige Bernd Diener vor Max Dilger, Lukas Fienhage und Stephan Katt.

DOMINIK KUBERA U21-EUROPAMEISTER

Der Pole Dominik Kubera gewann am Samstag in Stralsund das Speedway-U21-EM-Finale mit 14 Punkten vor Landsmann Wiktor Lampart (13) und dem Dänen Frederik Jakobsen (12). Lukas Fienhage war mit Wildcard einziger deutscher Teilnehmer. Der 19-Jährige Lohner erzielte einen Laufsieg, musste sich aber mit fünf Punkten als Zwölfter zufriedengeben.

BOU-SIEG AUCH IN ITALIEN

Der schon als Weltmeister feststehende Toni Bou gewann auch den achten und letzten Trial-GP in Pietramurata (I) vor seinen spanischen Landsleuten Adam Raga und Jeroni Fajardo. Fajardo konnte sich mit Platz 3 den Vize-WM-Titel, drei Punkte vor Raga sichern. Für den Fünften der Tageswertung, Jaime Busto, blieb nur WM-Rang 4 unter fünf Spaniern auf den ersten fünf Plätzen.

EDELBACHER ALTER UND NEUER MEISTER

In Abwesenheit des bereits feststehenden Open-Meisters Lukas Neuraüter sicherten sich Roland Edelbacher und Kawasaki-Fahrer Michael Kratzer in Oberdorf die Laufsiege. Johannes Klein (9/2) behielt ÖM-Rang 2. Edelbacher gewann zusätzlich beide MX2-Läufe und ist damit alter und neuer Titelträger dieser Klasse. Manuel Perkhofer (3/3) festigte ÖM-Rang 2, da Banzirsch durch Sturz seine Chancen verspielte.

Alleskönner

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

- 130-telliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl
- Praktischer Tragekoffer
- Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff
- 13 Steckschlüssel-Einsätze
- 7 Innensechskantschlüssel
- Hakenschrauber und Bit-Adapter
- Zuzahlung: 1,- €



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug • Nach einem halben Jahr jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773032 | Verschenken: 1773033

25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 62,50 € (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.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW Alpina



KRAH & ENDERS
B5 Edition 50 Vmax 328 km/h, EZ 7/2015, 94707 km, 441 kW (600 PS), schwarz, 66.888,- EUR (MwSt. ausw.) Autohaus Fulda Krah & Enders GmbH, Kohlhäuser Strasse 49, 36043 Fulda, Tel. 0661-941490, www.autohaus-krah-enders.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45730

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

Dodge

SUCHE Teile für Viper SRT. SUCHE für Viper SRT, Bj. 03, ALLES im Frontbereich vor der Vorderachse, d. h. Kotflügel, Kühler usw. Bitte alles anbieten! 0271/351458, rhodorec@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45516

Ferrari

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

Jaguar

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

Lamborghini

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

Maserati

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

Mercedes

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

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

AMG GT/S-R Probefahrt im Schwarzwald, ca. 1 Std / 30 km ab 140,- € incl. Instruktor. Termin nach Vereinbarung auch am Wochenende möglich. Mehr Information / Fahrtraining / Events: www.amg.fun, Tel. 07442/84280, amg@krone-igelsberg.de

Mini

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

Porsche

981 BOXSTER S/Cayman S, GT4 265 bis 345 kW, Hubr. bis zu 4,0l TÜV-Eintrag - Abholservice www.t-t-p.de 08061/36666



997 Carrera S Cabrio, EZ 7/2005, 57000 km, 261 kW (355 PS), blau, Automatik, Leder blau, Klima, 49.000,- EUR, Chiffre 1129140

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45718

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

DUNLOP
MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen
Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

GA Rennsport-Ausrüster
Tel. 08678/245
www.ga-racing.com

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

FERODO
Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

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

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

Autotransporter



Exklusive Fahrzeugtransporte SENZ Mit unserer Flotte von über 50 LKWs, bieten wir von unserem Hauptsitz in Düsseldorf aus offene & geschlossene Fahrzeugtransporte - EUROPaweit - exklusiv@senz.de, www.senz.de 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
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

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, Blanca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: sutton-images.com; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Ramms
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Ramms

Publisher Automobil: Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99

Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, leifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
Telefon: +49 (0)711 182 13 87
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79

Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
22773 Hamburg
Vertriebsleitung: Britt 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. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
Versand Deutschland: 125,00 €
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

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

Oranje-Fans in der Müllenbach

Rettung des Deutschland-GP
MSa 39/2018

Hockenheim hat die Chance genutzt – der Nürburgring hat sie verstreichen lassen. Die Gelegenheit ist so günstig wie lange nicht mehr: Maastricht ist gerade mal 160 km von Nürburg entfernt. Mit ein bisschen Cleverness wären alle holländischen Max-Fans in die Müllenbach-Schleife eingefallen und hätten sie orange gefärbt. Ohne sich in eine Puhon-Steilwand krallen zu müssen, wie in Franchorchamps. Wir haben im Motodrom mit einem holländischen Fan gesprochen, der am Rennsonntag mit seinem Sohn in dem Unwetter über die verstopfte A61 noch schlappe 480 km bis Utrecht fahren musste. Gut, man hätte das Rennen gegebenenfalls den „GP der Euregio“ oder den „GP von Limburg“ nennen müssen. Trotzdem wäre alleine der holländische Anspruch groß genug für die schwarze Null gewesen. Auch ohne Mercedes! Schade drum für den Ring und für die Eifel – die eh in holländischer Hand ist.

Ella und Olli Wirtz,
D-41517 Grevenbroich

Was ist da los?

Zum Rückzug von Charly Lamm
MSa 39/2018

Mit großer Überraschung habe ich durch Ihren Artikel davon Kenntnis genommen, dass Charly Lamm nicht mehr mag. Was ist da los? Als jahrelanger freier Mitarbeiter des BMW Schnitzer-Teams habe ich Charly Lamm als einen hervorragend und toll strukturierten, zielstrebigen und fabelhaften

BILD DER WOCHE



In München vorgestellt: BMW iFE.18 für die Formel-E-Saison 2018/2019

Teammanager kennen und schätzen gelernt. Da gehen mir wahrlich die Superlative aus, zumal damals zu besten Alt-DTM-Zeiten bekannt wurde, dass ihn mehrere Formel 1-Teams auf ihrer Einkaufsliste hatten. Aber er blieb bei seinen Wurzeln und wurde einer der wenigen Markenloyalisten neben seiner Familie und dem gesamten Team. Er holte Erfolg um Erfolg und mit ihm wurde das Team zu einem der weltweit erfolgreichsten Motorsport-Teams. Man konnte die Schnitzer Truppe hinschicken wohin man wollte – und fast zu 100 Prozent kam sie mit den entsprechenden Titeln und Pokalen zurück. Und jetzt dieser angekündigte Abgang, für die Ikone im Automobilsport. Das passt für mich nicht. Der Mann hat einen Erfolgshunger ohne Ende. Was wurde ihm da in den Weg gelegt? Ich kann nur hoffen, dass man Charly Lamm entsprechend „bereinigt“ in die Rente entlässt und sein Vermächtnis, das seiner Familie

und seiner Crew auch seitens BMW gewürdigt wird.

Michael Ryba,
D-76327 Pfinztal

Der Berg boomt

Zum deutschen Bergrennsport
MSa 39/2018

Vielen Dank für die tollen Berichte von den Bergrennen in den letzten zwei Ausgaben. Gerne könnt ihr noch ein paar Seiten Formel 1 opfern, und über Kartsport / Kart Masters und Oldtimer-Veranstaltungen schreiben. Ende September ist das Roßfeldrennen in Berchtesgaden... Sonst: Weiter so!

Wolfgang Henz,
D-93258 Teublitz

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.

21.–23. September: ADAC GT Masters Finale Hockenheim
22. September: VLN 7: 58. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen
28. September: 55. ADMV Rallye Erzgebirge

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Samstag, 22. September

11.00	Formel 4 Hockenheim, 1. Rennen LIVE	Sport 1
11.10	Formel-3-EM Spielberg, 1. Rennen LIVE	N-TV
12.00	TCR Germany Hockenheim, 1. Rennen LIVE	Sport 1
13.00	DTM Spielberg, 1. Rennen LIVE	SAT.1
14.30	GT Masters Hockenheim, 1. Rennen LIVE	Sport 1
16.15	Carrera Cup Hockenheim, 1. Rennen LIVE	Sport 1
17.15	Formel 4 Hockenheim, 2. Rennen LIVE	Sport 1
17.15	TCR Europe Monza, 1. Rennen (Aufz.)	motorsport.tv
19.10	NASCAR Cup Series, Las Vegas LIVE	Motorvision TV

Sonntag, 23. September

11.10	Formel-3-EM Spielberg, 2. Rennen LIVE	N-TV
11.30	Carrera Cup Hockenheim, 2. Rennen LIVE	Sport 1+
12.15	TCR Europe Monza, 2. Rennen (Aufz.)	motorsport.tv
13.00	DTM Spielberg, 2. Rennen LIVE	SAT.1
13.00	GT Masters Hockenheim, 2. Rennen LIVE	Sport 1
19.30	TCR Germany Hockenh., 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+
20.10	Formel 4 Hockenheim, 3. Rennen (Aufz.)	Sport 1+
20.45	Porsche GT Magazin	Sport 1
21.15	Carrera Cup Hockenheim, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1

Dienstag, 25. September

ab 04.45	Masters WE Hockenh., alle Rennen (Wh.)	Sport 1+
----------	--	----------

Motorrad

Donnerstag, 20. September

11.05	ADAC MX Masters, Gaildorf (Highlights)	Sport 1+
-------	--	----------

Freitag, 21. September

09.00	Moto3-WM Alcañiz, FP1 LIVE	Eurosport 1
09.45	MotoGP Alcañiz, FP1 LIVE	Eurosport 1
10.45	Moto2-WM Alcañiz, FP1 LIVE	Eurosport 1
13.00	Moto3-WM Alcañiz, FP2 LIVE	Eurosport 1
14.00	MotoGP Alcañiz, FP2 LIVE	Eurosport 1
15.00	Moto2-WM Alcañiz, FP2 LIVE	Eurosport 1

Samstag, 22. September

09.00	Moto3-WM Alcañiz, FP3 LIVE	Eurosport 1
09.45	MotoGP Alcañiz, FP3 LIVE	Eurosport 1
10.45	Moto2-WM Alcañiz, FP3 LIVE	Eurosport 1
12.30	Moto3-WM Alcañiz, Qualifying LIVE	Eurosport 1
13.30	MotoGP Alcañiz, FP4 & Qualifying LIVE	Eurosport 1
15.15	Moto2-WM Alcañiz, Qualifying LIVE	Eurosport 1

Sonntag, 23. September

ab 08.30	Motorrad-WM Alcañiz, Warm-ups LIVE	Eurosport 1
11.00	Moto3-WM Alcañiz, Rennen LIVE	Eurosport 1
12.15	Moto2-WM Alcañiz, Rennen LIVE	Eurosport 1
13.45	MotoGP Alcañiz, Rennen LIVE	Eurosport 1

Internet/Livestream

Samstag, 22. September

08.15	VLN 7. Lauf, Training & Rennen LIVE	vln.de
10.35	DTM Spielberg, 1. Qualifying LIVE	ran.de
ca. 14.45	TCR Europe Monza, 1. Rennen LIVE	tcr-series.tv

Sonntag, 23. September

10.35	DTM Spielberg, 2. Qualifying LIVE	ran.de
ca. 10.55	TCR Europe Monza, 2. Rennen LIVE	tcr-series.tv
ca. 12.15	ELMS Spa-Francorchamps, Rennen LIVE www.europeanlemansseries.com	
ca. 14.45	TCR Germany Hockenh., 2. Rennen LIVE	sport1.de
ca. 15.35	Formel 4 Hockenheim, 3. Rennen LIVE	sport1.de
ca. 15.55	Formel-3-EM Spielberg, 2. Rennen LIVE www.fiaf3europe.com	



ADAC GT Masters: Das große Saisonfinale in Hockenheim. Wer holt den Titel?



MotoGP in Aragón: Wiederholt Marc Márquez seinen Vorjahressieg?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

22.09.	VLN Langstrecke Nürburgring, 7. Lauf	D
22.09.	NASCAR Cup Series, Richmond/Virginia	USA
22./23.09.	Formel-3-EM, Spielberg	A
22./23.09.	DTM, Spielberg	A
22./23.09.	ADAC GT Masters, Hockenheim (+ PCC/F4)	D
22./23.09.	ADAC TCR Germany, Hockenheim	D
22./23.09.	TCR Europe, Monza	I
23.09.	European Le Mans Series, Spa-Francorchamps	B

Motorrad

22.09.	Speedway-WM, Teterow	F
22./23.09.	Enduro-WM, Méthamis	F
22./23.09.	Trial der Nationen, Sokolov	CZ
22./23.09.	Road Racing/IRRC, Frohburg	D
23.09.	Motorrad-WM, Alcañiz (Aragón)	E

VORDENKEN STATT MITZIEHEN

Österreich 6,70 €; Schweiz 9,50 sfr; Belgien/Lux 6,90 €; Dänemark 65 DKK; Italien 7,80 €; Spanien 7,80 €

MC/VE **auto motor sport** **MC/VE**
CONNECTED MOBILITY 3/2018 • 5,90 EURO

MÜNCHEN
Bayerische
Startup-
Metropole

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

50 SEITEN SERVICE:
FINANZIEREN,
VERNETZEN & LADEN

**Jetzt
am Kiosk**

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

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

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



Jetzt vorbestellen: moove-magazin.de

DAS MAGAZIN FÜR NEUE MOBILITÄT
Smart – vernetzt – visionär