

Photo-Service, 70139 Stuttgart

MOTOR SPORT aktuell

NR. 49 / 21. NOVEMBER 2018

Latvala gewinnt Australien-Rallye

Ogier feiert Titel-Sixpack



NASCAR Sprint Cup
**Logano-Titel im
dritten Anlauf**

Formel 3: Grand Prix Macau
**Flörsch nach Crash
im Krankenhaus**

Schweiz Fr. 4,00



portwagen-WM in Shanghai
**Toyota-Doppelsieg
auch im Regen-Chaos**



Motorrad-WM in Valencia
**Dovizioso triumphiert
auf rutschiger Piste**



GT3-Weltcup in Macau
**Farfus gewinnt für
Mentor Charly Lamm**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Ein Blick auf die zweite Liga in der Königsklasse S. 4
- Formelsport** Kolumne zu Verstappen und aktuelle News S. 6
- Formelsport** Flörsch-Unfall überschattet Macau F3 GP S. 8
- Historie** Porsches Weltmeister-Motor in der Formel 1 S. 10
- Sportwagen-WM** Land unter bei der WEC in Shanghai S. 12
- Sportwagen** Farfus und BMW GT-Sieger in Macau S. 14
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenszene S. 18
- Rallye-WM** Ogier feiert seinen sechsten WM-Triumph S. 20
- Rallye** WRC2, Hintergründe, Kommentar und News S. 24
- Tourenwagen** Tarquini wird mit 56 Jahren WTCR-Meister S. 28
- Tourenwagen** NASCAR-Finale und weitere Nachrichten S. 30
- Markenpokale** Großes Update aus den Einmarkenserien S. 32
- Breitensport** Meister im ADAC Südwestpokal stehen fest S. 34

Motorrad:

- MotoGP** Dovizioso siegt beim Regenrennen in Valencia S. 36
- Motorrad-WM** Hintergründe, Ergebnisse und News S. 38
- Moto2-WM** KTM feiert einen Doppelsieg beim Finale S. 42
- Moto3-WM** Can Öncü wird jüngster Moto3-Sieger S. 44
- Straßensport** IoM-Rekordhalter gewinnt auch in Macau S. 46
- Straßensport** Weltmeister Rea mit Test-Bestzeit, News S. 48
- Offroad** Supercross Paris, Freestyle-MX und Nachrichten S. 49
- Offroad** Australischer Jubeltag beim ISDE in Chile S. 50

Leserservice:

- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau S. 54



46 Macau Motorrad-Grand-Prix:
Hickman slegt im Leitplankenschwungel



30 NASCAR Cup Series-Finale in Miami:
Joey Logano gibt Rauchzeichen



49 FMX-Weltmeisterschaft in Shenzhen:
China-Flugshow mit knappem Sieger

08

Macau Formel-3-Grand-Prix:
Ticktum-Triumph von Crash überschattet



MACAUGP

PORSCHE FI-MOTOR

Porsche wird leider nicht in die Formel 1 kommen. Dabei können die Zuffenhausener auf einige Erfolge in der Königsklasse zurückblicken. Wir erinnern noch einmal an den TAG-Turbo aus den 80ern. **Seite 10**

PUNKTABZUG FÜR PROTON

Das deutsche Dempsey-Proton-Porsche-Team, das bis Shanghai die GTE-Am-Klasse in der Sportwagen-WM anführte, bekommt nun alle WM-Punkte abgezogen. Wir erklären warum. **Seite 18**

STARTERLISTEN FÜR 2019

Die FIM hat die Starterlisten für die Motorrad-WM-Saison 2019 bekannt gegeben. Wir verraten, welche Teams und Fahrer in den drei konventionellen Klassen und in der neuen Moto-e antreten werden. **Seite 41**



RED BULL

24

WRC2-Finale in Australien:
Kremer verpasst Chance auf Sieg



4. RENAULT - 114 PUNKTE

Die zweite Liga

Die Formel-1-Saison ist gelaufen. Stimmt schon, wenn man nur ein Auge auf die beiden einzigen titelfähigen Teams in diesem Jahr wirft. Aber mit dem Zweiten sieht man besser: Im Mittelfeld gibt es noch ein großes Finale um die Plätze 7, 8 und 9

– und reichlich Preisgeld. Das ist schon die Generalprobe fürs nächste Rennjahr.

Von: **Elmar Brümmer**

Best of the Rest“, das klingt nicht wie ein Ehrentitel, aber es wird dem, was

hinter den Krösus-Rennställen Mercedes, Ferrari und Red Bull passiert, gerecht. Renault, das mit kaum weniger Aufwand operiert, hat sich immerhin auf dem vierten Platz einigeln können – das ist auch das Mindeste, was man erwarten konnte. Die Franzosen haben nur das Glück, dass Force India wegen des Insolvenzverfahrens die Punkte aus der ersten Saisonhälfte ver-

loren hat – sonst müssten sie in Abu Dhabi um Rang 4 zittern. Nico Hülkenberg hat in diesem Jahr ein Wechselbad der Gefühle erlebt, er kann nur hoffen, dass die Ingenieure in Paris und in Enstone endlich den Durchbruch schaffen. Dem schließt sich sein in diesem Jahr leidgeprüfter neuer Kollege Daniel Ricciardo sicher an.

Haas mit Ferrari-Know-how

Generell kann man von der stärksten zweiten Liga aller Zeiten sprechen, über die Saison hat sich das Feld bunt durchgemischt, auch wenn schnell klar

5. HAAS F1 – 90 PUNKTE



6. MCLAREN – 62 PUNKTE



7. FORCE INDIA – 48 PUNKTE





McLaren leidet weiter

McLaren ist auch nach der Scheidung von Honda nicht aus der Umbruchphase herausgekommen. Das eigene Chassis ist wohl doch nicht so stark, wie man im bekannten Wokinger Selbstbewusstsein angenommen hatte. Nach ordentlichem Start hat die Truppe schwer nachgelassen. Was passiert nun ohne Kämpfer Fernando Alonso? Zak Brown muss das Risiko einer Verjüngungskur mit Carlos Sainz und Lando Norris eingehen, in der Hoffnung, einen neuen Hamilton herauszubringen. Es ist eine Hoffnung aus der Verzweiflung heraus.

Force India rüstet auf

Eins der beiden großen Vorzeigteams dieser Saison ist Force India, die neue Heimat der Stroll-Familie. Die Leistungen des Teams zeigen schon seit Längerem eine aufsteigende Tendenz. Nachdem die Nabelschnur zum umstrittenen Vijay Mallya endlich gekappt ist, können die neuen Besitzer richtig investieren. Die Marschrichtung ist Platz 3, und der soll innerhalb von drei Jahren erreicht werden. Die Basis stimmt, sportlich wie technisch, jetzt wird aufgerüstet. Für 80 Millionen Euro wird eine ganz neue Rennfabrik gebaut, vielleicht sogar ein eigener Windkanal. Das Personal soll um ein Drittel auf 550 Mitarbeiter wachsen. Alles zum Wohl von Lance Stroll, der nach Saisonende das am schlechtesten gehütete Geheimnis der Formel 1 lüften und seinen Wechsel in Papas Team verkünden kann. Ein neuer Rennstallname folgt.

Sauber mit Aufwind

Aufsteiger der Saison aber ist das Sauber-Team. Auch wenn Alfa Romeo nur ein Marketing-Partner ist, wirken sich die starken Banden nach Italien positiv aus. Die Saison hat bewiesen,

dass Frédéric Vasseur genau der richtige Mann ist, um den Schweizern eine Perspektive zu geben. Der Franzose geht in Sachen Upgrades behutsam vor, aber er drückt bei der Gesamtentwicklung aufs Tempo. Der Fahrertausch der Ferrari-Junioren, die Einrichtung eines eigenen Nachwuchsprogramms, die Verpflichtung von Scuderia-Designer Simone Resta und schließlich die Rückholaktion von Kimi Räikkönen deuten auf eine rosige Zukunft hin. Man merkt der ganzen, laufend verstärkten Truppe an, dass der



Sauber ist der Aufsteiger, Williams der Absteiger 2018. In der Technikabteilung des englischen Traditionsrennstalls rumort es mindestens so wie in der Buchhaltung.

Erfolgshunger groß ist, und dass auch dank der großartigen Debüt-Saison von Charles Leclerc das Selbstbewusstsein in Hinwil wächst. Vasseur gelang es sogar, die schwedischen Besitzer davon zu überzeugen, dass Marcus Ericsson nicht der Reißer ist, den man sich erhofft hatte.

Toro Rosso arbeitet vor

Sauber ist eines der drei Teams, für die es in den Vereinigten Emiraten noch um einiges geht. Der Vorsprung auf Toro Rosso ist auf neun Punkte angewachsen, aber der achte Platz ist noch nicht ganz sicher. Platz 7 und Force India sind aber ebenso

nicht aus der Welt, es fehlen nur sechs Zähler dorthin. Für Toro Rosso wäre der neunte Rang eine Enttäuschung, aber das ist ein Stückweit den Umständen geschuldet, dass man den Testträger für das Mutterteam Red Bull spielen und die Entwicklungsarbeit mit Honda leisten musste. Die lief insgesamt besser als erwartet, aber die Motorenweiterentwicklung wurde mit vielen Aggregatswechseln und Startplatzstrafen bezahlt. Aber wenn das einer unbeirrbar hinnimmt, dann ist es Franz Tost. Tatsächlich kann die Erfahrung im kommenden Jahr Gold wert sein, auch wenn die Fahrerpaarung ohne Pierre Gasly doch deutlich an Kraft verlieren dürfte.

Schlusslicht Williams

Bleibt Schlusslicht Williams, das stark mit sich selbst beschäftigt ist. Die Folgen des Stroll-Weggangs sind nicht absehbar, vor allem wirtschaftlich nicht. Und in der Technikabteilung rumort es mindestens so wie in der Buchhaltung. Mit Rookie-Pilot George Russell und einem zweiten Bezahlfahrer wird wohl auch 2019 zu einer Übergangssaison werden. Die Briten haben sich über die ganze Saison hinweg nicht entwickelt und sind damit der Gegenpol zum Aufstieg von Sauber. Dass Marcus Ericsson und Charles Leclerc beim Großen Preis von Brasilien auf den Plätzen 6 und 7 starteten, war ein Ausrufezeichen, das weit über die Mittelfeldregionen hinaus wahrgenommen wurde. Das mag die direkten Gegner erschrecken, vor allem aber angespornt haben. Es zeigt, was möglich ist und wie schnell sich der Fokus verändern kann. Teammanager Beat Zehnder sagt: „Wir haben Toro Rosso überholt und müssen uns neue Ziele suchen. Und die liegen vor unseren Augen.“ ■

war, dass der Dinosaurier Williams momentan nur ein Skelett aus erfolgreichen Zeiten ist. Durch einen starken Zwischenspur hat sich das Haas-Team zur fünften Kraft gemauert, obwohl die beiden Piloten Kevin Magnussen und Romain Grosjean nicht die beständigsten sind. Teamchef Günther Steiner lässt sich nicht beirren. Trotzdem muss sich Haas F1 eingestehen, dass mehr Effektivität zu mehr Erfolg geführt hätte. Renault war greifbar. Die Idee, viel Ferrari-Know-how zu nutzen, zahlt sich immer noch aus.



3. SAUBER – 42 PUNKTE



9. TORO ROSSO – 33 PUNKTE



10. WILLIAMS – 7 PUNKTE

Max Verstappen: Der fluchende Holländer



Max Verstappen sorgte in Brasilien mal wieder für negative Schlagzeilen. Dabei hatte man gedacht, dass er seine ungestüme Phase schon hinter sich habe.

Von: **Elmar Brümmer**

Die Waage, der man so gern ausgleichende Gerechtigkeit nachsagt, die deshalb sogar das Symbol der Justiz ist, hat komplett versagt in São Paulo. Nicht die für die Rennwagen, die vom ungestümen Sebastian Vettel samstags so malträtiert worden war, sondern jene für die Rennfahrer. Denn in der FIA-Garage schritt Verstappen bei der Wiegezeremonie zum Schnellgericht, schubste Kontrahent Ocon und war auf bestem Wege, eine Schlägerei anzuzetteln, wäre da nicht der in sich ruhende deutsche Technik-Kommissar Jo Bauer zugegen gewesen.

Kinder, Kinder. Es war immerhin der vorletzte Lauf der Formel-1-WM und kein x-beliebiges Kartrennen. Verstappen, von dem sein Teamchef Christian Horner behauptet, er habe sehr an Disziplin hinzugewonnen dieses Jahr, war zu Recht sauer auf Ocon. Der hatte ihn den Sieg gekostet. Zumindest zum Teil. Denn der fluchende Holländer selbst zeigte bei der Kollision, dass er zwar einer der Schnellsten im Feld ist, aber nicht unbedingt einer der Klügsten. Und er lässt vermissen, was alle richtigen und vor allem die richtig guten Typen haben: Respekt.

Deshalb musste es zum zweiten Crash kommen, und diesmal war Verstappen der Verlierer. Ocon hatte zehn Sekunden für das missglückte Rückrundungs-Manöver bekommen, dem Unfallgegner wurden für seinen Austraster zwei Tage Sozialdienst im Sinne der FIA aufgebürdet. Schwerer wiegt vermutlich, dass der 21-Jährige seinen Ruf endgültig ruiniert hat. Da kann er noch so viel Talent haben, die fehlende Kinderstube macht das nicht wett. Der „Mad Max“ ist wieder

durchgekommen, weshalb sein Haussender RTL ihn vielleicht künftig in anderen Produktionen außerhalb der Formel-1-Übertragungen einsetzen könnte. Bei „Die Alltagskämpfer“ zum Beispiel oder den „Ninja Warriors“.

Lewis Hamilton hatte wie alle Etablierten in diesem Sport wenig Verständnis für den Jungspund: „Esteban hatte nichts zu

„ICH BIN IM KOPF ANDERS KALIBRIERT. MAX IST EIN DRAUFGÄNGER. MANCHMAL FÄLLT DAS AUF EINEN ZURÜCK.“

Lewis Hamilton

verlieren, du alles. Und er hatte das Recht, sich zurückzurufen.“ Was der Champ meint: Da war genügend Raum und Zeit, um den anderen ziehen zu lassen. Tatsächlich: So einfach ist das. Hamilton, in seiner Karriere durchaus auch ungestüm unter-

wegs, hat seine Lektion gelernt. Deshalb ist er fünffacher Weltmeister. „Er wird lernen“, hofft Alt-Champion Damon Hill. „Und irgendwann wird er so fahren wie Lewis.“ Dazu müsste allerdings ein dauerhafter Lernprozess einsetzen, und der beginnt für gewöhnlich mit der Selbsteinschätzung. Die Einsicht, wie oft er selbst mit Manövern im Harakiri-Stil anderen Piloten Rennen kaputtgemacht hat, gehört ebenso dazu wie ein grundsätzliches Bewusstsein von Recht und Unrecht. Mildernde Umstände könnten lediglich das Alter sein, und die enorme Enttäuschung. Noch mal der Sachverständige Hamilton: „Ich bin in meinem Kopf anders kalibriert. Max ist ein Draufgänger. Manchmal fällt das auf einen zurück.“

Der ganze Vorgang, dass ein Überrundeter den Siegfahrer überholt, war ungewöhnlich, selten sogar – aber vom Reglement her völlig korrekt. Ocon hat sich nicht besonders geschickt angestellt, aber er war unter Druck. Im Gegensatz zu Verstappen, auf den nur sein Ego drückte und vielleicht die alte Rivalität aus der Formel 3. „Man kann nicht

eine Regel haben, die nur für den Führenden gilt“, verteidigt Force India-Chef Otmar Szafnauer seinen Piloten, und auch er verweist auf die Art, wie Hamilton oder Vettel gehandelt hätten: „Sie sind nicht nur schnell, sondern auch clever.“ Natürlich kann Red-Bull-Berater Helmut Marko das nicht auf sich sitzen lassen, der die Situation mit seinem Mercedes-Trauma verbindet und sich der Wortwahl Verstappens („Idiot“) bedient. Vielleicht sollte die FIA für Abu Dhabi noch einen Kampf der Funktionäre ansetzen?

Das milde Urteil dürfte den Trotzkopf noch bestätigen: „Mir ist egal, was die Leute sagen. Ich bin ein Sieger. Esteban die Hand zu schütteln, wäre komisch gewesen. Meine Strafe ist der verlorene Sieg. In 15 Jahren kann ich vielleicht darüber lachen.“

Die Formel 1 bangt: Was passiert bis dahin noch alles? ■

RETURN TO SENDER

Reizfigur Max Verstappen

Hat er dieses Mal seine Lektion gelernt? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



Rudelbildung: Bei der Wiegeprozedur kommt es zur zweiten Kollision zwischen Esteban Ocon und Max Verstappen

Formel 1

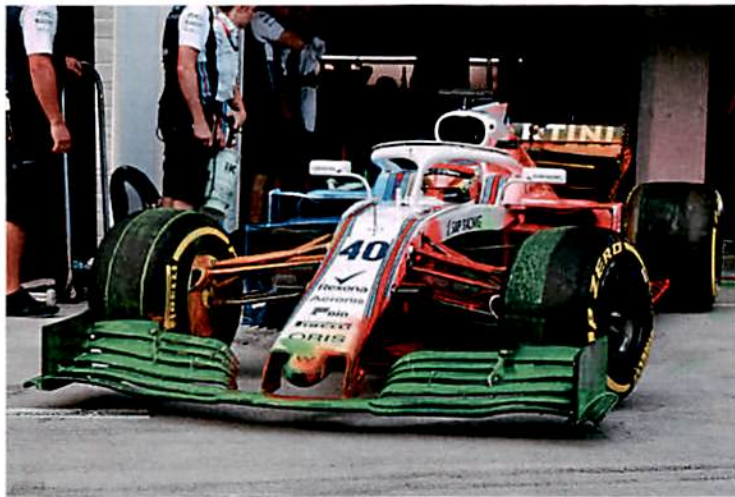
Kritik an Aero-Regeln

Die Zweimeter-Flügel für 2019 stehen in der Kritik. Das Ziel, das Überholen zu erleichtern, wird nach Ansicht der Ingenieure verfehlt.

Von: Michael Schmidt

Die Aerodynamikregeln für 2019 wurden mit dem Ziel geschrieben, die Turbulenzen der Autos nach hinten zu reduzieren und so das Hinterherfahren und Überholen zu vereinfachen. Die Elemente des Frontflügels dürfen nur noch fünf unterschiedliche Profile aufweisen und nicht übereinander gestapelt sein. Die Endplatten zeigen in einem Winkel von maximal zehn Grad nach außen, um zu verhindern, dass die schlechte Luft um die Vorderräder herumgeleitet wird.

Die FIA geht davon aus, dass die Rundenzeiten um 1,5 Sekunden steigen werden. Um nicht zu viel Abtrieb zu verlieren, wurde der Frontflügel von 1,80 auf zwei Meter verbreitert. Daran regt sich



Bei Testfahrten in Budapest testeten Force India und Williams die neuen Flügel

jetzt laute Kritik. Die Ingenieure verraten: „Wir sind jetzt schon wieder bei den Abtriebswerten vom Saisonbeginn.“ Und vom eigentlichen Ziel, das Ablenken der verwirbelten Luft nach außen einzudämmen, ist man weit entfernt. „Das Hinterherfahren wird um nichts einfacher“, fürchtet Force-India-Technikchef Andy Green. Red-Bull-Motorsportchef Helmut Marko schimpft: „Die Übung kostet nur mehr Geld.“

Nach Red-Bull-Schätzungen steigen die Entwicklungskosten um 15 Millionen Euro, weil der Frontflügel den kompletten Rest der Aerodynamik beeinflusst. Marko fürchtet auch, dass die zwei Meter breiten Flügel bei der geringsten Kollision kaputtgehen. „Wir werden an dem Punkt ankommen, dass wir die Flügel 2021 wieder schmaler bauen. So ein Schuss ins Blaue darf uns kein zweites Mal passieren.“ ■

NACHRICHTEN

SEIDL ZU FERRARI?

Seit Porsche LMP1-Chef Andreas Seidl seinen Abschied bei Porsche bekannt gegeben hat, wird eifrig spekuliert, wo der Bayer landen könnte. Die Gerüchteküche verheiratet Seidl bereits mit Ferrari. Er könnte dort Sportchef unter Oberchef Maurizio Arrivabene werden.

STRAFE FÜR HAMILTON

Mercedes bangt um den Motor von Lewis Hamilton. Das Triebwerk war 55 Runden lang zu heiß gelaufen. Ein Test am Freitag soll ermitteln, wie groß das Risiko ist, den Motor im Rennen einzusetzen. Ist es zu hoch, droht ein Motorwechsel mit Strafe. Der Spec-2-Motor hat bereits sieben Rennen hinter sich.

FERNLEY INDY-CHEF

Der frühere Force India-Teamchef Bob Fernley wird das Indy-500-Projekt von McLaren 2019 leiten. Der Einsatz wird 2020 wahrscheinlich auf die ganze Saison ausgeweitet.

Formel 1

Sauber fördert Nachwuchspiloten

Sauber hat ein eigenes Nachwuchsprogramm aus der Taufe gehoben. Schon in der kommenden Saison sollen Talente im neuen Junior-Team der Schweizer in den Start gehen.

Sauber macht weiter mobil. Nachdem das Formel-1-Team finanziell wieder auf festen Füßen steht und auch sportlich immer weiter nach vorne rückt, wollen sich die Verantwortlichen des Rennstalls nun um die Sicherung des Nachwuchs an talentierten Nachwuchsfahrern kümmern. Dafür wurde das Sauber Junior Team gegründet, das schon ab 2019 in der Formel 2, der Formel 3 sowie

Formel 4 mit eigenen Piloten antreten soll. Für das Projekt ging man eine Partnerschaft mit dem Team Charouz Racing System ein, das von der technischen, sportlichen und kommerziellen Unterstützung des F1-Rennstalls profitieren soll.

Welche Fahrer unterstützt werden, hat das Team noch nicht mitgeteilt. Eine Kandidatin könnte Tatiana Calderón sein, die 2019 in der Formel 2 starten will. Die Kolumbianerin absolvierte in der vergangenen Woche einen zweitägigen Test in Fiorano mit einem Sauber C32 von 2013. Mit dem V8-Renner spulte die Pilotin ein umfangreiches Programm von Quali-Übungen bis zu Rennsimulationen ab. Insgesamt legte Calderón dabei 202 Runden oder 594,89 Kilometer zurück. ■ TG

Formel E

Wehrlein setzt beim Saisonstart aus

Pascal Wehrlein wird beim Saisonauftakt der Formel E in Saudi Arabien nicht für Mahindra an den Start gehen. Der Neuzugang wird überraschend durch Felix Rosenqvist ersetzt.

Das Debüt von Pascal Wehrlein in der Formel E wurde verschoben. Weil der Mercedes-Vertrag des Junior-Piloten noch bis zum Jahresende läuft, kann der Worndorfer sein Elektro-Abenteuer erst beim zweiten Rennen in Marrakesch am 12. Januar beginnen. Für den Saisonstart in Riad musste sich Mahindra einen Ersatzmann suchen. Statt Wehrlein wird Felix Rosenqvist an der Seite von Jérôme D'Ambrosio auf Punktejagd

gehen. Rosenqvist war schon in der Saison 2016/2017 als Teamkollege von Nick Heidfeld für Mahindra unterwegs und sorgte in Berlin auch für den ersten Sieg des indischen Teams in der Elektroserie. „Ich freue mich schon auf mein Comeback“, erklärte der 26-jährige Schwede. „Das wird etwas ganz Besonderes, beim Start der neuen Auto-Generation in der fünften Saison dabei zu sein. Ich habe bei der Entwicklung im Sommer schon viele Kilometer abgespult. Deshalb sollte ich ordentlich auf die Aufgabe vorbereitet sein. Ich werde mein Bestes geben, damit die Saison für das Team erfolgreich losgeht.“ Nach dem Gaststart in der Formel E wird Rosenqvist dann wie geplant zum Team von Chip Ganassi in die IndyCar-Serie wechseln. ■ TG

Macau beißt zurück



Der Sieger des prestigeträchtigen Grand Prix Macau heißt wie im Vorjahr Daniel Ticktum. Überschattet wurde das Rennen jedoch von einem schweren Unfall von Sophia Flörsch.

Von: **Tobias Grüner**

Macau ist schnell, Macau ist gefährlich, Macau ist unvernünftig. Aber gerade deswegen strahlt Macau auf Fans und Fahrer jedes Jahr wieder eine unbeschreibliche Anziehungskraft aus. Seit 1954 werden im Las Vegas des Ostens Autorennen ausgetragen. Seit 1983 wird beim Grand Prix der König des Formel-3-Jahres gekrönt. Die Siegerliste ist gespickt mit berühmten Namen: Ayrton Senna war in den engen Gassen erfolgreich, genau wie die Schumacher-Brüder Michael und Ralf. Macau ist aber leider auch berühmt für schwere Unfälle. Drei Tote sind seit 2005 zu beklagen. Das letzte

Opfer war Motorradpilot Daniel Hegarty, der im Jahr 2017 in der Fisherman's-Kurve sein Leben ließ. Dass Macau in diesem Jahr nicht noch ein weiteres Opfer gefordert hat, kann man nur als Glück bezeichnen. Sophia Flörsch muss bei ihrem schweren Crash in der Lisboa-Kurve einen besonders aufmerksamen Schutzengel an Bord gehabt haben.

Der Unfall der 17-jährigen Münchenerin ist typisch für Macau. Bei einem Safety-Car-Restart geriet sie auf der langen Geraden im Kampf um Platz 15 mit Konkurrent Jehan Daruvala aneinander. Prema-Pilot Guanyu Zhou, der direkt dahinter fuhr, sah das Unheil kommen: „Das war echt ein furchteinflößender Anblick. Am Ausgang der Mandarin-Kurve wurden plötzlich gelbe Flaggen geschwenkt. Das war offenbar ein Fehler der Marshals. Sophia war ganz nah dran an Jehan. Als er plötzlich Tempo rausnahm, konnte sie nicht mehr reagieren. Sie hat sein rechtes Hinterrad getroffen und wurde dadurch umgedreht. Dann ist sie auf die Lisboa-Kurve zugeflogen.“

„ICH KANN GAR NICHT ZÄHLEN, WIE VIELE RESTARTS ES GAB. DAS SETZT DICH AN DER SPITZE IMMER EXTREM UNTER DRUCK.“

Daniel Ticktum

Flörsch war ab diesem Moment nur noch Passagier in ihrem Van-Amersfoort-Dallara. Die Speedmessung kurz vor dem eigentlichen Bremspunkt wies eine Geschwindigkeit von 276,2 km/h aus. Doch weil das Auto auf der dreckigen Innenspur rückwärts rutschte, war von einer Bremswirkung kaum etwas zu spüren. Ein hoher Randstein am Eingang der Lisboa-Kurve katapultierte das Auto in die Luft. Der japanische Formel-3-Meister Sho Tsuboi befand sich als zusätzliche Sprungschanze direkt in der Flugbahn

von Flörsch und wurde, wie die Reifenspuren später deutlich zeigten, am Cockpitrand und an Überrollbügel getroffen. Die Münchenerin stieg dadurch noch ein Stückchen weiter in die Höhe, durchbrach einen Fangzaun und schlug in einen provisorischen Unterstand ein, der für Fotografen und Streckenposten errichtet wurde.

Durch die Wucht des Aufpralls riss es das Blechdach vor der Hütte. Wie durch ein Wunder kam niemand im Inneren ums Leben. Ein Fotograf musste mit einer Leberverletzung im Krankenhaus. Bei einem seiner Kollegen wurde eine Gehirnerschütterung diagnostiziert. Auch ein Streckenposten wurde erwischt. Er erlitt Verletzungen an Oberkörper und im Gesicht, darunter einen Kieferbruch. Flörsch kam bei der unfreiwilligen Flug einlage noch verhältnismäßig glimpflich davon. Begleitet von ihrem Vater wurde die 17-Jährige mit einem gebrochenen Wirbel in die Klinik eingeliefert. Dabei war sie, wie übrigens alle Beteiligten, die ganze Zeit bei Bewusstsein.

sein. Noch am Abend gab es per Twitter Entwarnung vom Krankenbett. „Mir geht es gut. Mein Dank geht an die FIA, HWA und Mercedes, die sich toll um mich gekümmert haben.“ Noch am Montag wurde sie direkt vor Ort operiert. Auch Tsuboi war zur Untersuchung ins Krankenhaus eingeliefert worden. Der Japaner hatte ebenfalls über Rückenschmerzen geklagt, kam aber mit dem Schrecken und einigen Prelungen davon.

Ticktum dominiert

Bis die Spuren des Unfalls beseitigt und alle Opfer versorgt waren, musste das Rennen für 73 Minuten unterbrochen werden. Daniel Ticktum hatte bis dahin das komplette Wochenende dominiert. Im Qualifying am Freitag sicherte sich der Red-Bull-Junior in 2.09,910 Minuten mit einem neuen Rundenrekord die Pole-Position. Die Konkurrenz wurde mit mehr als vier Zehnteln Rückstand klar distanziert. Auch im Qualifying-Rennen am Samstag ließ der Vorjahressieger nichts anbrennen. Selbst eine Safety-Car-Phase, die durch einen herumstreuenden Hund auf der Strecke ausgelöst wurde, brachte Ticktum nicht aus dem Konzept. Vor dem Start des Hauptrennens am Sonntag fürchtete der Brit nur einen Konkurrenten. Joel Eriksson, der dieses Jahr für BMW in der DTM fuhr und für einen Gaststart ins Formel-3-Cockpit zurückkehrte, war der einzige Pilot im Feld, der die Rennpace seines Motopark-Teamkollegen einigermaßen mitgehen konnte. Doch als sich Renault-Junior Sacha Fenestraz am Start von Platz 3 zwischen die beiden Favoriten schob, schien der Weg für Ticktum frei.

Dann kam der Flörsch-Crash und das lange Warten. Beim Restart hinter dem Safety Car drehte Eriksson die Reihenfolge direkt wieder um und machte Jagd auf Ticktum. Zu einem ernsthaften Angriff reichte es aber nicht mehr. Der Brit überstand selbst einen weiteren Safety-Car-Restart drei Runden vor Schluss. In den entscheidenden Momenten zog er das Tempo an der Spitze immer wieder an, sodass seine Verfolger auf der langen Geraden stets auf genügend Abstand blieben. Am Ende rollte Ticktum souverän mit 1,2 Sekunden Vorsprung über die Linie. „Ohne arrogant klingen zu wollen, aber wenn man ein ganzes Wochenende so dominiert, dann ist es ein

ganz spezielles Gefühl“, strahlte der Sieger anschließend. Im Vorjahr hatte Ticktum das Rennen noch deutlich glücklicher gewonnen. Ferdinand Habsburg und Sérgio Sette Câmara waren vor ihm in der letzten Kurve kollidiert. Der Red-Bull-Junior staubte ab. Dieses Mal war der Sieg mehr als verdient. Nach Edoardo Mortara (2009/2010) und Felix Rosenqvist (2014/2015) ist Ticktum erst der zweite Pilot, der Macau im Doppelpack gewinnen konnte. Doch ganz so entspannt, wie es von außen aussah, war es im Cockpit nicht: „Ich kann gar nicht zählen, wie viele Safety-Car-Restarts es gab. Das setzt dich an der Spitze immer extrem unter Druck. Auf einer Strecke wie dieser, mit einer zwei Kilometer langen Geraden, wird man einfach überholt, wenn nicht alles optimal passt. Da kann man nichts machen. Doch vom freien Training bis zur Zielflagge lief alles glatt. Ich kann mich nicht erinnern, wann ich das letzte Mal ein so perfektes Wochenende abgeliefert habe.“

Eriksson musste sich zerknirscht mit Rang 2 zufriedengeben. „Ich hatte eigentlich nur beim letzten Restart eine Chance. Doch da verlor ich schon vor der Gerade ein paar entscheidende Meter. Ich kam einfach nicht in den Windschatten. Daniel hat es aber auch gut gemacht. Ich muss mit Platz 2 zufrieden sein.“ Für Motopark war der Doppelsieg eine Genugtuung. Das Team aus Oschersleben bekam trotz aller Erfolge keine Lizenz für die kommende Saison in der neu formierten Formel-3-Serie. Auf eine Begründung der FIA wartet der Rennstall noch heute. „Wir haben uns über die Jahre immer weiter nach vorne gekämpft“, erklärte Teamchef Timo Rumpfleil. „Ich kann mich noch erinnern, wie wir hier 2010 in der hintersten Garage untergebracht wurden. Wir haben hart für den Erfolg gearbeitet. Dieser Sieg



Sophia Flörsch kam mit einem gebrochenen Wirbel noch glimpflich davon



Mick Schumacher begrub seine Hoffnungen auf den Sieg im Qualifying

sorgt für einen sehr emotionalen Abschied von der Formel 3.“

Für Mick Schumacher wurde Macau dagegen nicht zu dem erhofften Sahnehäubchen auf die glanzvolle Saison. Der Formel-3-Europameister musste seine Hoffnungen auf den Sieg schon im Qualifying begraben. Nach guten Leistungen in den freien Trainings steckte der Prema-Pilot beim Kampf um die besten Startplätze immer wieder im Verkehr fest und musste schnelle Runden mehrmals wegen Unfällen anderer Piloten abbrechen. Von Position 9 war in den engen Gassen von Macau

kein Blumentopf zu gewinnen. Trotzdem gab Schumacher nicht auf. Im Quali-Rennen am Samstag verbesserte er sich immerhin auf Rang 6. Im Finale am Sonntag ging es dann noch eine weitere Position nach vorne. Hinter Hitech-Pilot Jake Hughes wurde der Deutsche als bester Prema-Fahrer Fünfter. „Natürlich hatte ich mir etwas mehr erhofft. Doch im Qualifying habe ich leider nicht alles zusammenbekommen, was die ganze Lage etwas erschwert hat. Wir haben das Beste versucht. Mehr war nicht drin“, erklärte der 19-Jährige anschließend enttäuscht. ■

QUALIFYING

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Daniel Ticktum	2.09,910 min
2. Callum Ilott	+ 0,443 s
3. Sacha Fenestraz	+ 0,670 s
4. Joel Eriksson	+ 1,081 s
5. Guanyu Zhou	+ 1,220 s
6. Jake Hughes	+ 1,245 s
7. Marino Sato	+ 1,352 s
8. Marcus Armstrong	+ 1,419 s
9. Mick Schumacher	+ 1,472 s
10. Ralf Aron	+ 1,536 s

QUALI-RENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Daniel Ticktum	23,41,034 min
2. Joel Eriksson	+ 1,563 s
3. Callum Ilott	+ 3,165 s
4. Sacha Fenestraz	+ 3,948 s
5. Jake Hughes	+ 11,098 s
6. Mick Schumacher	+ 11,878 s
7. Jüri Vips	+ 12,518 s
8. Marcus Armstrong	+ 13,713 s
9. Ralf Aron	+ 14,199 s
10. Robert Shwartzman	+ 16,535 s

MACAU-GRAND-PRIX

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Daniel Ticktum	46,22,108 min
2. Joel Eriksson	1,208 s
3. Sacha Fenestraz	2,505 s
4. Jake Hughes	3,521 s
5. Mick Schumacher	4,542 s
6. Ralf Aron	6,406 s
7. Jüri Vips	6,952 s
8. Callum Ilott	8,340 s
9. Marcus Armstrong	9,597 s
10. Robert Shwartzman	11,840 s



Porsche TTE-PO1 V6-Turbo

Unter falschem Namen

Einer der erfolgreichsten Motoren der Formel 1 fuhr unter Pseudonym. Der Motor kam von Porsche, das Geld von TAG. Also musste der V6-Turbo auch so heißen, wie es Geldgeber Mansour Ojeh wünschte.

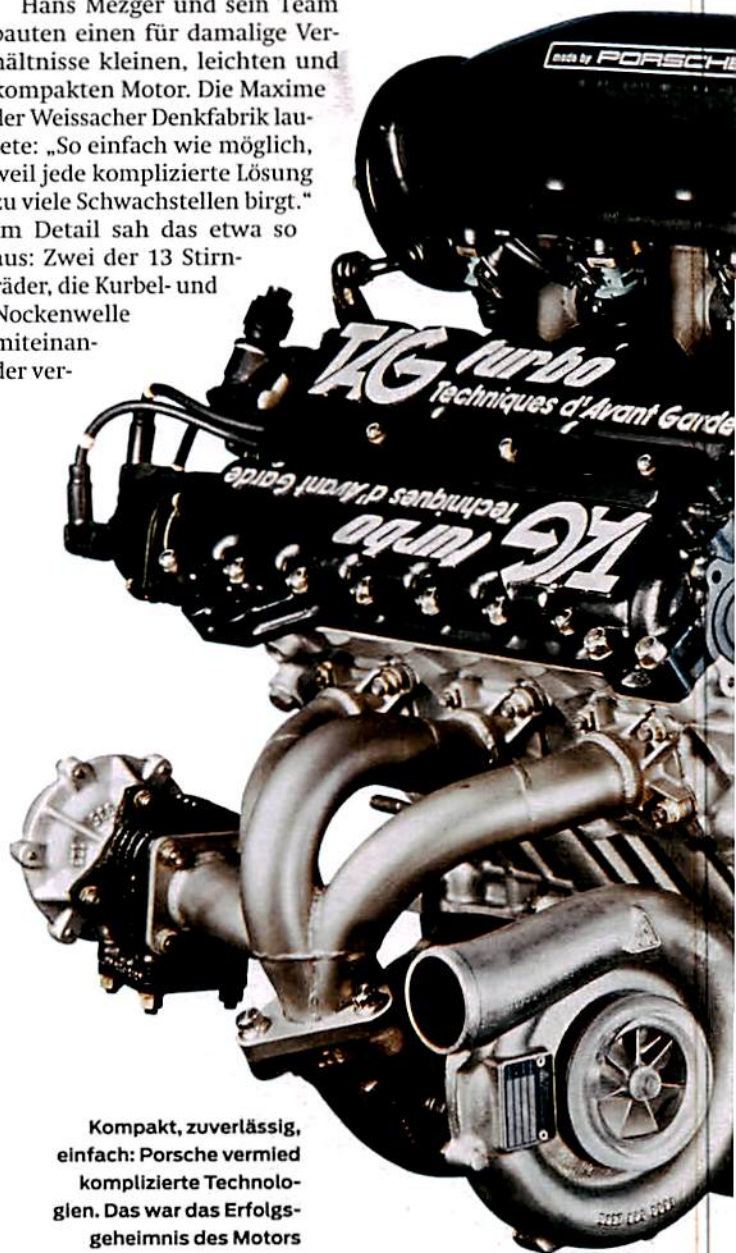
Von: **Michael Schmidt**

Die Story des TAG-Porsche TTE PO1 V6-Turbo begann mit einer Panne. Honda stahl dem schwäbischen Sechszylinder die Show. Die Japaner präsentierten ihren Turbomotor 60 Minuten früher. Und dann auch noch mit dem ungewöhnlichen Zylinderwinkel von 80 Grad, den 10 000 Kilometer entfernt auch die Techniker in Weissach gewählt hatten. McLaren wollte einen schmalen Motor, in der Meinung, die Grundeffekt-Autos würden überleben. McLa-

ren-Teamchef Ron Dennis giftete: „Das war das letzte Mal, dass uns Honda einen Schritt voraus ist.“ Er sollte bis 1986 recht behalten. Das Porsche-Aggregat gewann vor Honda ein Rennen, 1984 in Rio. Und es befeuerte früher den Weltmeister als die Japaner. 1984 mit Niki Lauda im McLaren.

Das Projekt hatte im August 1981 begonnen: mit einem Besuch von Ron Dennis, seinem Chefkonstrukteur John Barnard und Teammanager Teddy Mayer in Weissach. Porsche stellte klar, dass man möglichst kein eigenes Geld in den Motor stecken wolle. McLaren allein konnte den Fremdauftrag nicht finanzieren. Dennis fand in TAG-Chef Mansour Ojeh einen Sponsor. Er warb den Saudi von Williams ab. Ojeh wollte mehr als nur einen Schriftzug auf dem Auto. Der Plan von McLaren war ganz nach seinem Geschmack. Der Motor durfte offiziell auch nicht Porsche heißen. Auf den Ventildeckeln stand in großen Lettern „TAG turbo“ und in kleinen dahinter „made by Porsche“.

Hans Mezger und sein Team bauten einen für damalige Verhältnisse kleinen, leichten und kompakten Motor. Die Maxime der Weissacher Denkfabrik lautete: „So einfach wie möglich, weil jede komplizierte Lösung zu viele Schwachstellen birgt.“ Im Detail sah das etwa so aus: Zwei der 13 Stirnräder, die Kurbel- und Nockenwelle miteinander ver-



Kompakt, zuverlässig, einfach: Porsche vermied komplizierte Technologien. Das war das Erfolgsgeheimnis des Motors



Der dritte Titel: Prost wurde 1986 Weltmeister mit Porsche-Power

DIE ERFOLGE

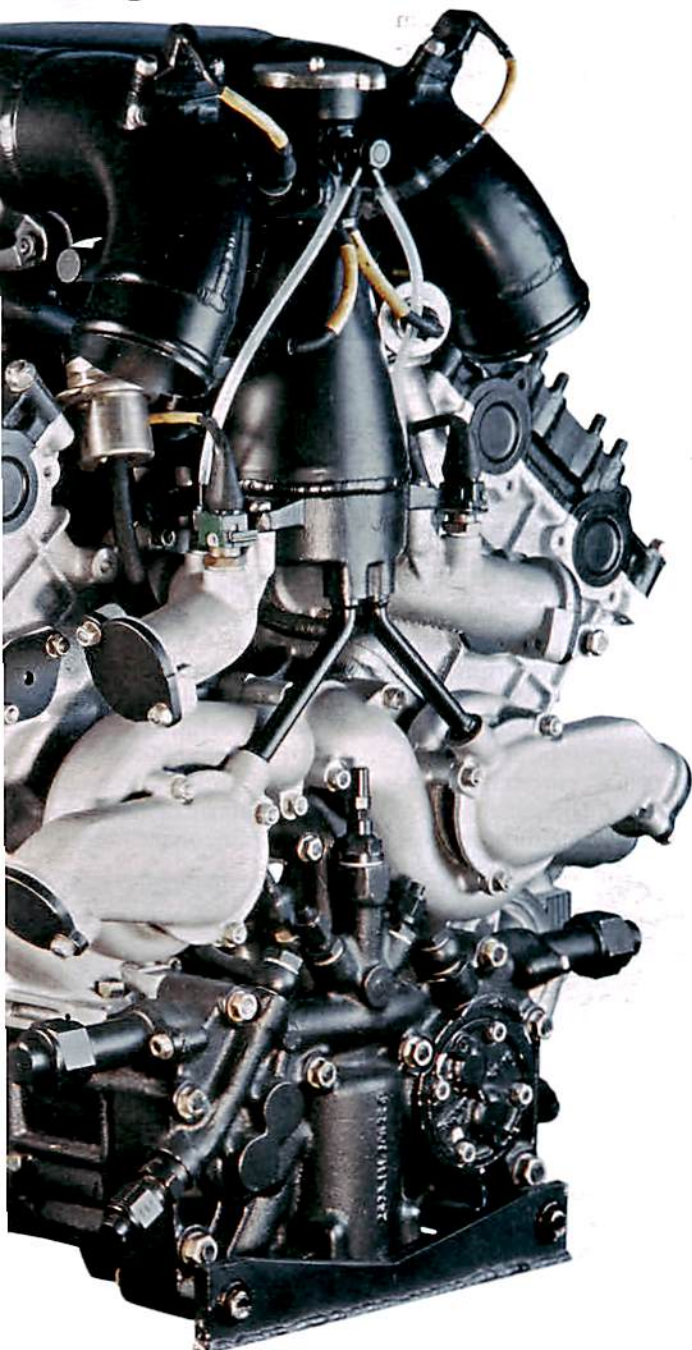


Debüt EF15:	GP Holland 1983
Einsatzzeitraum:	1983–1987
Team:	McLaren
GP-Starts:	68
WM-Punkte:	315,5
GP-Siege:	25

DIE TECHNIK



Bauart:	V6-Biturbo 80 Grad
Einbau:	längs
Hubraum:	1498 cm ³
Turbolader:	2 (KKK)
Bohrung x Hub:	82,0 x 47,3 mm
Ventile:	24, Ventildfedern
Verdichtung:	8,5:1
Gewicht:	142 kg
Leistung:	640–990 PS
Maximaldrehzahl:	11500/min
Steuerung:	Stirrad
Konstrukteur:	Hans Mezger



banden, wurden gleichzeitig zum Antrieb der Wasserpumpen verwendet. Das sparte Platz und Gewicht. Der TAG-Turbo war der Konkurrenz auch in der Elektronik meilenweit voraus. Die Bosch Motronic MS3 setzte in puncto Fahrbarkeit, Verbrauch und Zuverlässigkeit neue Maßstäbe.

Der Sechszylinder aus dem Hause Porsche war beileibe nicht der stärkste Motor im Feld. Er kam in seiner letzten Version im Training knapp unter die 1000-PS-Marke. Doch dafür musste Porsche im Rennen den Ladedruck nicht so weit zurückschrauben wie andere. Niki Lauda konnte 1984 im Rennbetrieb 750 PS bei 11500/min abrufen, Alain Prost zwei Jahre später bei 3,3 bar Ladedruck immerhin noch 820 PS. Der Aufwand war bescheiden. Porsche baute für die 68 Rennen weniger als 80 Motoren. Mit dem Projekt waren acht Ingenieure und 20 Mechaniker betraut.

Das Debüt beim GP von Holland 1983 nach nur 1437 Testkilometern riss noch keinen vom Sitz. Das Chassis von McLaren konnte mit der Leistung des Motors nicht mithalten. Der Heckflügel war zu klein, die Bremsen unterdimensioniert. Doch schon beim vierten Einsatz 1983 in Kyalami ließ sich erahnen, was

da auf die Formel 1 zurollte. Bei dem Rennen, bei dem sich BMW zum ersten Turbo-Weltmeister krönte, lag Niki Lauda schon an zweiter Stelle, als ein gebrochener Draht in der Lichtmaschine das Auto lahmlegte. Die Saison 1984 wurde zum Durchmarsch. Niki Lauda und Alain Prost gewannen 12 von 16 Rennen. Auch 1985 war gegen Porsche-Power kein Kraut gewachsen. Erst 1986 erwuchs dem McLaren-TAG-Porsche mit dem Williams-Honda wieder ein ernsthafter Kontrahent. Der Weltmeister hieß am Ende doch wieder Prost, McLaren und Porsche. Die Williams-Piloten Nelson Piquet und Nigel Mansell hatten sich selbst zerfleischt.

Erst 1987 war es mit der Porsche-Herrlichkeit nach drei WM-Titeln und 25 GP-Siegen vorbei. TAG konnte und Porsche wollte im Entwicklungswettbewerb an der Motorenfront nicht weiter aufrüsten. Mit 25 Millionen Dollar pro Jahr gehörte die Übung zu den kostengünstigsten der Motorsportgeschichte. Honda fuhr inzwischen alles an die Wand. Ron Dennis dachte pragmatisch. Er lachte sich mit Honda einfach eine neue Braut an. Und zwar genau die, die er vier Jahre zuvor noch verflucht hatte. ■



Nach fünf Gelbphasen und zwei Rennunterbrechungen siegte der Toyota mit der Nummer 7

Wasserspiele in China

Neue BoP – neues Glück? Trotz deutlicher Anpassungen der Einstufung für die privaten LMP1 werden die Rennen nur marginal enger: Beim verregneten Chaos-Rennen in Shanghai holte Toyota abermals einen Doppelsieg. In der GTE-Pro-Klasse feierte Aston Martin den ersten Sieg für den Vantage AMR.

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

Der WM-Lauf in Shanghai gilt als der unbeliebteste Event des Jahres: Aus sportlicher Sicht kann die Strecke Kopfzerbrechen auf der Reifenseite bereiten, die allfällige Visapflicht raubt allen Beteiligten den letzten Nerv und Zuschauer kommen auch keine.

Doch so schlimm wie 2018 war es noch nie: Extrem starke Niederschläge sorgten das ganze Wochenende für lange Gesichter, und das änderte sich auch im

Rennen nicht. Fünf Gelbphasen sowie zwei Rennunterbrechungen zerhackten den fünften Saisonlauf der Sportwagen-WM.

Im Vorfeld des WM-Rennens in China hatte der WM-Ausrichter ACO den nach wie vor chancenlosen LMP1-Privatteams noch einmal mehr Energie pro Runde über den Kraftstoff zugestanden, um die deprimierende Dominanz der Toyota-LMP1 mit Hybridantrieb endlich zu brechen – es war wieder mal vergeblich.

Zeitverlust beim Stopp

Als sich bei einbrechender Dunkelheit die Zielflagge in China endlich senkte, war der fünfte Doppelsieg für Toyota auf der Strecke besiegelt: Der TS050 von Mike Conway, José María López und Kamui Kobayashi holte nach Fuji den zweiten Sieg. Damit reduzierte das Trio seinen Punkterückstand auf die Piloten des Schwesterautos von Kazuki Nakajima, Sébastien Buemi und Fernando Alonso auf nur noch fünf Zähler.

Zwar betrug der Abstand zwischen Winner und Loser im Ziel nur 1,4 Sekunden, doch das Re-

sultat täuscht: Der Abstand war nur deshalb so gering, weil Matevos Isaakyan 30 Minuten vor Rennende seinen SMP-BR1 wegschmiss und für eine späte Safety-Car-Phase sorgte, die die Toyota wieder zusammenbrachte.

In Wahrheit hatte das Auto mit der Nummer 7 über weite Strecken einen Vorsprung von einer guten halben Minute, weil Fernando Alonso bei einem verpatzten Boxenstopp unter Gelb extrem viel Zeit eingebüßt hatte. „Wir sind natürlich total happy, dass wir das Momentum aus Fuji

mitnehmen konnten und hier den zweiten Sieg in Folge geschafft haben“, erklärte Conway.

Der Brite machte aber auch klar, dass der Sieg keine Spazierfahrt war: „Die Bedingungen waren wirklich grausig, die Sicht war teilweise grottenschlecht und die Reifen hatten oft nicht die richtige Temperatur. Aber wir haben keine Fehler gemacht – das war der Schlüssel.“

Hinter den beiden Toyota gab es die größte Veränderung wahrzunehmen, denn unter den nassen Bedingungen waren die



Zweiter Sieg in Folge für das Toyota-Trio López, Conway und Kobayashi

SMP-BR1 einen Zacken stärker als die beiden Rebellion – im bisherigen Saisonverlauf war es ja immer andersherum. Obwohl die Rebellion wegen des Saugmotors nach wie vor schneller nachtanken können, verbuchten in Shanghai Jenson Button, Vitaly Petrov und Mikhail Aleshin den ersten Podestplatz für die russisch-italienische Formation aus SMP und Dallara. Allerdings geriet Petrov im Finale noch gehörig unter Druck von André Lotterer, doch letztlich hatte der Russe im Ziel noch 16 Sekunden Vorsprung auf den Deutschen.

Natürlich hatten die heckgetriebenen privaten LMP1 gegen die Allrad-Hybrid von Toyota unter den extrem nassen Bedingungen in China keine Chance: Petrov und Lotterer hatten im Ziel bereits mehr als eine Runde Rückstand auf das Toyota-Duo.

Das Rennen musste wegen des Starkregens zunächst unter Gelb gestartet werden, trotzdem flog Thomas Laurent im zweiten Rebellion unter diesen Bedingungen ab, was zu einer ersten Rotphase führte, die über eine Stunde andauerte. Nach dem Restart gab es weitere Unfälle und Gelbphasen, was die Rennleitung zum zweiten Mal zu einer Unterbrechung zwang. Erst zur Rennhalbezeit verbesserten sich die Bedingungen deutlich.

Auch die Starter in der GTE-Pro-Klasse hatten ihre liebe Mühe mit diesen ungemütlichen Voraussetzungen. Die beiden Aston Martin Vantage AMR führten das Rennen über weite Strecken an, doch die beiden Werks-Porsche von Richard Lietz und Gianmaria Bruni sowie Kévin Estre und Michael Christensen konnten den Anschluss immer halten und entpuppten sich als die schärfsten Widersacher im Kampf um den Klassensieg.

Im Finale konnte erst Bruni und dann später auch Estre den lange Zeit zweitplatzierten Aston Martin von Alex Lynn und Maxime Martin noch abfangen, dessen Reifen älter waren als die der Konkurrenz. Die vier erstplatzierten Autos hatten auf den Rest der GTE-Meute bereits einen recht deutlichen Vorsprung.

Debütsieg für Vantage

Nicki Thiim und Marco Sørensen konnten jedoch im Finale ihren Platz an der Spitze behaupten und holten den ersten Aston-Sieg seit dem WM-Lauf in Mexiko 2017 – und den ersten Sieg für den neuen Vantage AMR überhaupt. „Ich denke, wir hatten unter diesen Bedingungen das schnellste Auto im Feld, dazu hat die Strategie perfekt gepasst und alle haben optimal zusammengearbeitet“, freute sich Nicki Thiim



Aston Martin holte in China den Debütsieg für den Vantage AMR

im Ziel. „Das Rennen war wegen des Wetters schon ziemlich chaotisch – aber es hat für uns natürlich ein ganz wunderbares Ergebnis produziert!“

Aston-Martin-Sportchef John Gaw war auf den Debütsieg besonders stolz: „Es war vermutlich eines der schwierigsten Rennen in der jüngeren WM-Geschichte, dazu hatten wir mit dem Gaststart von Corvette erstmals elf Autos in der Klasse, deshalb ist dieser Sieg besonders wertvoll. Wir wussten von vornherein, dass wir hier gut aussehen würden, daher haben wir die Strategie für die beiden Autos am Ende gesplittet, um sicherzustellen, dass auf jeden Fall ein Auto den Sieg einfahren kann.“

Eigentlich hatte der Ford von Olivier Pla und Stefan Mücke das Rennen vom besten Startplatz in Angriff genommen, doch die bei-

den Werkswagen von Ford waren gleich mehrfach in Zwischenfälle verwickelt, die zum Rückfall führten. Und obendrein bekamen Andy Priaulx und Harry Tincknell nach dem Rennen noch eine 53-Sekunden-Strafe wegen eines Boxenstoppfehlers unter Gelb. Das Auto war noch in einen weiteren Zwischenfall verwickelt, bei dem BMW-Pilot Martin Tomczyk auf den Ford auffuhr – auch dieser BMW erhielt eine nachträgliche Zeitstrafe. Weil Ford und BMW unisono patzten, belegten die beiden Ferrari 488 von AF Corse die Plätze 5 und 6 – sie hatten im Ziel aber bereits einen großen Rückstand.

Der Gewinner in China war ganz klar Porsche: Die Meisterschaftsführenden Kévin Estre und Michael Christensen konnten ihren Vorsprung in der WM-Wertung ausbauen. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

FÜNFTER WM-LAUF IN SHANGHAI (CHINA)

Länge der Strecke: 5,451 Kilometer; Renndistanz: 113 Runden = 615,963 Kilometer; Pole-Position LMP1: Toyota (#7) 1:42,931 min; Pole-Position LMP2: Jackie-Chan-Oreca (#38) 1:48,888 min; Pole-Position GTE: Ford GT (#66) 1:58,627 min; Schnellste Rennrunde LMP1: Kazuki Nakajima, Toyota (#8), 2:01,381 min; Schnellste Rennrunde LMP2: Nyck de Vries, RTM-Dallara (#29), 2:09,817 min; Schnellste Rennrunde GTE: Michael Christensen, Porsche (#91), 2:14,080 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota TS050 Hybrid	6:00.46,414 h
LMP1	#8	Buemi/Alonso/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	+1,419 sec
LMP1	#11	Aleshin/Petrov/Button	SMP-Dallara BR1 AER	+1 Runde
LMP1	#1	Lotterer/Jani/Senna	Rebellion R13-Gibson	+1 Runde
LMP1	#3	Beche/Laurent/Menezes	Rebellion R13-Gibson	+3 Runden
LMP1	#10	Allen/Hanley/van der Zande	DragonSpeed-BR1 Gibson	+3 Runden
GTE-Pro	#95	Sørensen/Thim	AMR-Aston-Martin Vantage	+4 Runden
LMP2	#38	Tung/Aubry/Richelmi	Jackie-Chan DC Racing-Oreca	+4 Runden
GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Manthey-Porsche 911 RSR	+4 Runden
GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Manthey-Porsche 911 RSR	+4 Runden
GTE-Pro	#97	Lynn/Martin	AMR-Aston-Martin Vantage	+4 Runden
LMP2	#31	Gonzales/Maldonado/Davidson	Dragonspeed-Oreca	+4 Runden
GTE-Pro	#51	Pier Guidi/Calado	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+4 Runden
LMP2	#36	Lapierre/Negrão/Thiriet	Signatech-Alpine A70	+4 Runden
GTE-Pro	#71	Rigon/Bird	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+4 Runden
GTE-Pro	#66	Mücke/Pla	Chip-Ganassi-Ford GT	+4 Runden
GTE-Pro	#64	Gavin/Milner	Pratt&Miller-Corvette C7R	+4 Runden
GTE-Pro	#81	Tomczyk/Catsburg	MTEK-BMW M8 GTE	+4 Runden
GTE-Pro	#67	Priaulx/Tincknell	Chip-Ganassi-Ford GT	+4 Runden
GTE-Pro	#82	Blomqvist/da Costa	MTEK-BMW M8 GTE	+5 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Fernando Alonso	102 Pkte.
1.	Sébastien Buemi	102
1.	Kazuki Nakajima	102
2.	José María López	97
2.	Mike Conway	97
2.	Kamui Kobayashi	97

TEAMS LMP1

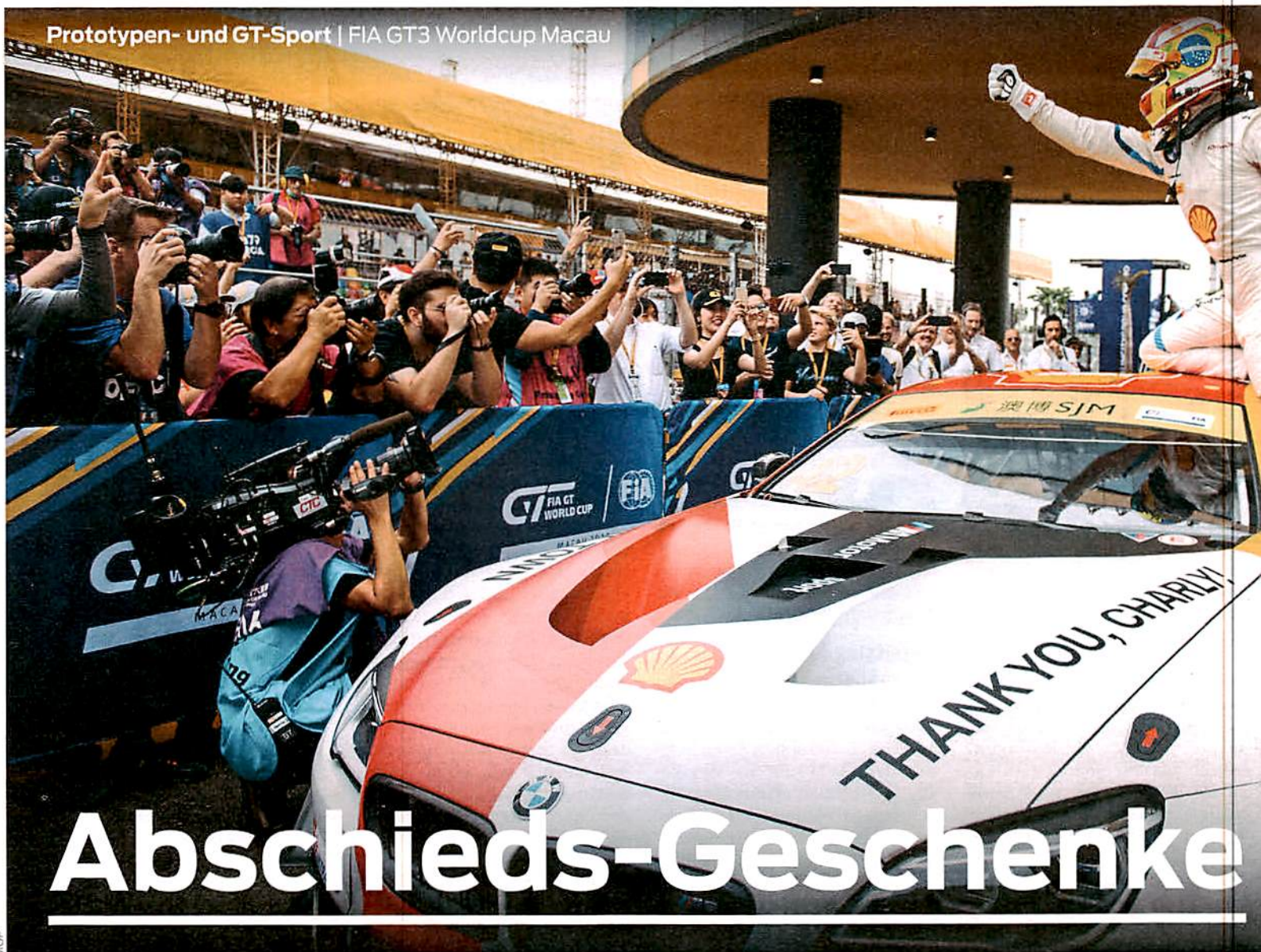
1.	Toyota Gazoo Racing	118 Pkte.
2.	Rebellion Racing	90
3.	SMP Racing	52

FAHRER GTE-PRO

1.	Kévin Estre	111 Pkte.
1.	Michael Christensen	111
2.	Olivier Pla	68
2.	Stefan Mücke	68
3.	Richard Lietz	68
3.	Gianmaria Bruni	68

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	181 Pkte.
2.	Ford	105
3.	Ferrari	102



Abschieds-Geschenke

Macau war schon immer eine außergewöhnliche Bühne für den Motorsport. Die 65. Ausgabe war diesmal aber auch die Bühne für einen großen Abschied: Charly Lamm holte bei seinem letzten Einsatz als Schnitzer-Teamchef mit Augusto Farfus den Gesamtsieg beim GT3-Weltcup-Finale.

Von: **Marcus Schurig**

Am Ende ist das aber alles egal – ich freue mich einfach für Charly.“ AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl brachte nach dem GT3-Rennen in Macau auf den Punkt, was alle im Fahrerlager dachten und auch gerne zum Ausdruck brachten: Anstatt über die letzten BoP-Prozentpunkte zu debattieren, freute sich Wendl wie der Rest der GT3-Meute für Charly Lamm.

Lamm hat sich in 40 Dienstjahren für Schnitzer Motorsport nicht nur den Ruf als harter und extrem erfolgreicher Wettbewerber erarbeitet, sondern durch sein Auftreten und seine beeindruckende Empathie auch den Respekt und in vielen Fällen die Zuneigung auch gegnerischer Ingenieure, Piloten sowie von Promotern und Journalisten erworben. „Mit dem Sieg in Macau wird für mich ein Traum wahr, ich bin total stolz und glücklich“, sagte Lamm nach dem Rennen. „Dass meine Karriere an diesem Ort mit einem Sieg endet, ist bezeichnend: Ich war ja schon als Werksstudent mit Schnitzer vor 30 Jahren hier und habe diesen Event seither fest in mein Herz geschlossen.“

Macau: Kein Crash-Festival

Macau erwiderte 2018 die Zuneigung: Augusto Farfus verpasste im BMW M6 GT3 zwar die Pole-Position, aber sowohl im Quali-Rennen am Samstag wie auch beim Hauptrennen am Sonntag feierte der Brasilianer zwei Siege.

CHARLY LAMM HAT DIE AUS ENGLAND KOMMENDE THESE, DAS NETTE TYPEN IM RENNSPORT NIEMALS ERFOLG HABEN, WIDERLEGT

„Ich hatte das ganze Wochenende nur ein Ziel“, so Farfus. „Ich wollte Charly mit einem Sieg würdig vom Rennsport verabschieden. Er hat es verdient – als Teamchef und als Mensch!“

Im Gegensatz zu den letzten beiden Jahren sorgte das Weltfinale diesmal nur für einen spektakulären Crash: Beim Start zum Quali-Rennen kabbelten sich Earl Bamber (Porsche) und Eduardo Mortara (AMG) auf der Anfahrt zur berühmten Mandarin-Kurve. Weil die Autos dort wegen der vielen Bodenwellen leicht versetzen und bei 250 km/h nur Milli-

meter zwischen den Fahrzeugen liegen, kam es zu einer Kettenreaktion: Earl Bamber lenkte leicht nach rechts, Mortara noch etwas mehr – und ganz innen war der zweite Porsche-Werkspilot Laurens Vanthoor schon fast an den beiden Streithammeln vorbei.

Eine kleine Berührung reichte, um Vanthoor in einen Dreher zu jagen; der Belgier schlug hart in die Planken ein, das Auto war platt, doch der Fahrer zum Glück wohlauf. Die Stewards stuften den Crash als Rennunfall ein und verhängten keine Strafen.

Die darauffolgende kurze Safety-Car-Phase war die einzige Unterbrechung in den beiden GT3-Rennen und veränderte das Gesamtbild kaum: Bezogen auf den Speed über eine Runde hatten BMW und Mercedes schon im Zeittraining die Muskeln kräftig spielen lassen: Raffaele Marciello holte sich im GruppeM-AMG GT3 bei seinem letzten Sturmloch die Pole-Position und verdrängte damit Schnitzer-Pilot Farfus vom Platz an der Sonne. Die beiden anderen GruppeM-Piloten Maro



Augusto Farfus tat alles, um den Sieg für seinen Mentor und Freund Charly Lamm sicherzustellen

ID

eine bessere Beschleunigung und schnalzte weg wie eine vorge-spannte Zwiile. „Ich wusste, dass ich sofort am Start vorbeisusste – sonst wäre es echt zäh und schwierig geworden“, erklärte Farfus nach dem Quali-Rennen.

Der Brasilianer kontrollierte das über zwölf Runden führende Quali-Rennen nach dem Ende der kurzen Safety-Car-Phase nach Belieben: Er setzte sich zügig um zwei Sekunden von Marciello ab, und wann immer der italienische Mercedes-Star mal eine Schippe drauflegte, folgte prompt der Konter von Farfus. Unter den Top-8 gab es im gesamten Rennen keine einzige Positionsverschiebung, im Ziel hatte Farfus seinen Vorsprung auf knapp vier Sekunden ausbauen können.

Doch der Samstag ist ja in Macau nur das Vorgeplänkel. Es gehört zu den ungeschriebenen Gesetzen, dass alle Piloten beim Hauptrennen am Sonntag das Risiko noch mal erhöhen, um in der Zockerstadt Macau das Ruder vielleicht doch noch herumzureißen. „Wir haben nur zwei Chancen: eine beim Start, und wenn das nicht klappt, müssen wir im Rennen den Druck auf Farfus aufrechterhalten – vielleicht gehen ja seine Reifen ein, oder er lässt sich in einen Fehler treiben“, beschrieb Marciello die Taktik fürs Finale.

In der Tat war das Rennen am Sonntag deutlich enger, aus mehreren Gründen: Die Risikobereitschaft stieg, zweitens war es deutlich wärmer, was den Stress für die Reifen erhöhte. Drittens musste man den Pirelli-Reifen der Spezifikation DHD2 noch mal sechs Runden mehr zumuten als am Vortag. „Ich muss mir das Rennen gut einteilen und die Reifen am Leben halten“, wusste Farfus.

Der erfahrene Brasilianer managte diesen Spagat perfekt, auch wenn die Mercedes-Horde hinter ihm 18 Runden lang Druck machte und in der zweiten Rennhälfte sogar der verbliebene Porsche von Earl Bamber wieder zur Spitzengruppe aufschließen konnte. Allerdings hatte Farfus auch alle Trümpfe in der Hand, die man in Macau braucht: Im schnellen und flüssigen Streckenteil unten an der Fahrstation (Sektor 4 und 1) spielte der Brasilianer die überlegene Beschleunigung des M6 gnadenlos aus: Im Mittel aller 18 Rennrunden war Farfus allein im vierten Sektor bis zur Ziellinie 0,4 Sekunden schneller als die Mercedes-Verfol-



MGP

Farfus gewann, weil der M6 in den schnellen Sektoren einen Vorteil hatte



MGP

Charly Lamm und Augusto Farfus: BMW-Abschiedsbild in Macau



MGP

Mercedes hatte numerische Übermacht und ein starkes Fahreraufgebot



MGP

Tollhaus Macau: Der Pre-Grid findet im Fahrerlager statt, zur Freude der Fans

Engel und Edoardo Mortara sicherten sich die komplette zweite Startreihe.

Damit reduzierte sich Macau im Kern auf das Duell BMW gegen Mercedes, denn Überholen ist auf dem Kurs am südchinesischen Perfflussdelta zwar kein Ding der Unmöglichkeit, aber bei der aktuellen Ausgeglichenheit im GT3-Feld eher unwahrscheinlich. Weil die Porsche 911 von Manthey Racing im Qualifying nur die Plätze 5 und 6 belegten und die drei Audi-Stars Robin Frijns, Christopher Haase sowie Dries Vanthoor sich sogar noch dahinter einsortieren mussten, waren Mercedes und BMW die logischen Favoriten.

Sieg dank Turbo-Bumms

Die numerische Überlegenheit sprach mit drei zu eins für Mercedes – zumindest bis zum Start ins Quali-Rennen. Augusto Farfus setzte sofort nach dem Start auf dem Weg zur Mandarin-Kurve das alles entscheidende Überholmanöver gegen Raffaele Marciello. Der M6 hat dank Turbo-Power



Porsche und Audi hatten in Macau das Nachsehen: Wer im Qualifying nicht vorne steht, hat keine Chance

ger. Von Start-Ziel bis zur Lisboa-Kurve packte Farfus noch mal mindestens zwei Zehntel drauf. Damit hatte er im engen und winkligen Streckenteil den Guia-Berg rauf und wieder runter – also in den Sektoren 2 und 3 – genügend Polster auf seine Gegner.

„Im engen Mittelteil der Strecke ist Überholen ausgeschlossen, und im Bereich Start- und Ziel war er klar schneller“, so Marciello nach dem Rennen. „Da kannst du nur versuchen dran zu bleiben, um den Druck aufrechtzuerhalten.“ Der Italiener gab zu Rennbeginn alles, um den Brasilianer zu hetzen, wurde dann aber in Runde 7 ein Opfer des hohen Risikos: Beim Anbremsen vor der Lisboa-Rechts erwischte er eine Bodenwelle und musste in den Notausgang – samt einer Berührung der Balustrade. Der Ausrutscher kostete 17 Sekunden und neun Positionen.

Doch Mercedes hatte mit Engel und Mortara noch zwei weitere Eisen im Feuer: „Wir haben die Taktik so gesplittet, dass Marciello den Jäger spielte, aber Mor-

tara auf Platz 3 die Reifen maximal schonte, um am Ende vielleicht noch mal was zu probieren“, erklärte AMG-Kundensportchef Stefan Wendl. Maro Engel, der nach dem Marciello-Rückfall auf P2 lag, verkürzte in den folgenden Runden den Abstand zu Farfus auf eine halbe Sekunde und machte sich ab Runde 13 mit Lichtzeichen im Rückspiegel des BMW M6 bemerkbar.

BMW: Keine Reifenkrise

An diesem Punkt keimte kurz die Hoffnung auf ein großes Finale auf: Hatte Mercedes noch was im Köcher? Denn im Zeittraining hatte Marciello trotz zwischenzeitlichen Rückstands die Pole-Position mit einer wahren Fabelzeit im vierten Sektor geholt. Doch das war offenbar mehr als alles andere dem hohen Risiko und einer speziellen Linie in der letzten R-Kurve geschuldet.

„Der BMW hat in den höheren Gängen eine gute Aerodynamik und viel Abtrieb, daher liegen ihm die flüssigen und schnellen Abschnitte im vierten und ersten

AUGUSTO FARFUS HIELT DEM DRUCK DER MERCEDES-VERFOLGER STAND, OHNE DABEI DIE HINTERREIFEN VÖLLIG ZU RUINIEREN

Sektor“, hielt Teamchef Charly Lamm nach dem Rennen fest. „Dort konnten wir jede Runde einen kleinen Vorsprung herauschinden und so die Führung verteidigen. Aber der Druck von Mercedes war sehr hoch, und ich hatte große Sorgen, dass wir am Ende eventuell noch größere Reifenprobleme an der Hinterachse bekommen könnten.“

Statt mit Reifenproblemen kämpfte Farfus mit einer Art Chattering, wie man es aus dem Motorradsport kennt, also Vibrationen, die besonders beim Bremsen sehr unangenehm sind. „Ich

hatte alle Hände voll zu tun, um sicherzustellen, dass die Mercedes-Piloten nicht angreifen können“, sagte Farfus, der sich 2018 seinen insgesamt vierten Macau-Laufsiegel holte. „Der kleinste Fehler hätte gereicht, dann wäre ich die Führung los gewesen!“

Audi-Pilot Markus Winkelhock, der in Macau nicht fuhr, sondern sich um Sponsoren kümmerte, brachte es nach dem Rennen auf den Punkt: „Echt spannend wäre es nur geworden, wenn ein weiterer BMW im Mittelfeld gestartet wäre – denn nur der hätte vermutlich in Sektor 4 oder 1 auch wirklich aktiv überholen können.“

Damit wir uns hier nicht falsch verstehen: Die Balance of Performance (BoP), die gemeinsam von FIA und dem Weltcup-Promoter SRO für Macau ausgeknobelt worden war, stand nicht im Fokus der Kritik. Aus gutem Grund: Im Rennen waren vier von fünf Hersteller von den Rundenzeiten her nahezu auf dem gleichen Niveau. Zwar hatten beispielsweise die Audi-Pilo-



Und natürlich hat auch das Qualifying das Rennen vorentschieden: „Wir konnten nicht die optimale Performance abrufen“, so Porsche-GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser. „Wir können 2.17,4 Minuten fahren – dann wären wir in der zweiten Startreihe gelandet und hätten mitkämpfen können.“ Audi-Kundensportchef Chris Reinke saß im selben Boot: „Wir hatten keine Tuchfühlung zur Spitze und konnten deshalb niemals Druck ausüben. Immerhin haben wir saubere Rennen ohne Unfälle gesehen. Das war nach den Dramen 2016 und 2017 wichtig, damit das Weltfinale eine Zukunft hat.“

Über die wird ja bekanntlich immer spekuliert: Ist das Macau-Finale das richtige Format, aber am falschen Ort, wie es Bentley-Sportdirektor Brain Gush formuliert? Fakt ist: Statt sieben Herstellern und 20 Autos wie noch 2017 waren diesmal nur 15 GT3-Wagen von fünf Herstellern am Start. 15 Autos sind sicher das untere Limit für so ein Weltcup-Finale. Und natürlich ist Macau als Stadtkurs unberechenbar und manchmal sogar gefährlich.

Andererseits sollte ein Weltfinale, dessen Sinn darin besteht, in einem Sprint den besten Fahrer zu ermitteln, nicht irgendwo in Bahrain vor null Zuschauern stattfinden. Macau ist ein cooler

Platz für das Weltfinale, die Fahrer lieben den Kurs und die Herausforderung. Das Feld mag heuer mit 15 Autos klein gewesen sein – aber die fahrerische Klasse war zweifellos exzellent. GT-Promoter Stéphane Ratel ist gewillt alles zu tun, um das Weltcup-Finale in Macau zu halten: „Entweder wir finden mehr Hersteller, oder wir müssen das Feld halt wieder mit Amateuren auffüllen. Beides ist möglich.“

Wie hart jedoch der Einstieg in dieses einmalige Format ist, belegte das mit drei Wagen angelegte KCMG-Nissan-Team: Trotz guter Piloten kam man nie in Schwung, massives Untersteuern sorgte für Rundenzeiten, die je nach Situation zwischen 1,5 bis 3 Sekunden hinter der Spitze lagen.

Bewiesen, was sie können ...

Fakt ist: Macau ist einmalig, die Begeisterung der Fans ist beispiellos, dazu hat das Rennen eine große Historie. Und es bot heuer einen würdigen Rahmen für zwei große Abschiede, die nicht einer gewissen Ironie entbehrten: Mit Charly Lamm verliert BMW eine Ikone und ein Stück Geschichte. Und wenige Tage vor dem Rennen wurde das DTM-Aus für Augusto Farfus verkündet. Beide haben in Macau eindrücklich bewiesen, was sie wirklich können. ■

KOMMENTAR

SERVUS, CHARLY!

In Macau hat mit Charly Lamm ein Mann die Motorsportbühne verlassen, der mit größter Leidenschaft für diesen Sport brannte. Es ist gut und angemessen, dass man ihm die Chance bot, sich von seiner „Lebensdroge“ Racing mit einem Sieg verabschieden zu können – er hätte niemals weniger verdient gehabt. Lamm wird von vielen Fans und Insidern mit der Marke BMW identifiziert. BMW hat Lamm mehr zu verdanken als unzählige Siege und Titel: Er war ein Sympathieträger für die Marke, ein Botschafter für den Sport und ein Beleg dafür, dass man in dem knallharten Rennsportgeschäft Mensch bleiben kann. Man konnte in Macau den Respekt und die Zuneigung im Fahrerlager förmlich spüren. BMW hat zwar das Rennen gewonnen – aber eine Ikone verloren.



Marcus Schurig
Redakteur

ten ihre liebe Mühe, die Vorderreifen in den ersten Runden ins Arbeitsfenster zu bekommen, doch dann führen sie in beiden Rennen konkurrenzfähige Rundenzeiten im Bereich von 2.18 Minuten tief oder Mitte. Dasselbe gilt für Porsche. Nur kommen die Rundenzeiten aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeugcharakteristiken unterschiedlich zustande. Auf normalen Strecken sorgt diese Ausgeglichenheit für spannende Rennen, weil man in der Regel überholen kann. In Macau dagegen zählt nur die Track Position – und ob man die Führung in den Sektoren 4 und 1 halten oder sogar ausbauen kann.

„Die Rennen wurden letztlich bei den Starts entschieden“, hielt AMG-Kundensportleiter Wendl fest. „Hätte Marciello zum Beispiel die Führung in Lauf 1 behalten, so hätte er womöglich im zweiten und dritten Sektor Zeit auf Farfus gutmachen können, sodass der in den schnellen Sektoren vielleicht nicht mehr herangekommen wäre.“

FIA GT3 WELTCUP-FINALE IN MACAU

Länge der Strecke: 6,120 Kilometer; **Renndistanz Hauptrennen:** 18 Runden = 110,160 Kilometer; **Pole-Position:** Raffaele Marciello, Mercedes-AMG GT3 (#999), 2.16,800 min; **Schnellste Rennrunde:** Edoardo Mortara, Mercedes-AMG GT3 (#1), 2.18,276 min

FIA GT3 WELTCUP MACAU – QUALIFYING-RENNEN

1.	#42	Augusto Farfus	Schnitzer Motorsport-BMW M6 GT3	29.35,782 min
2.	#999	Raffaele Marciello	GruppeM Racing-Mercedes AMG GT3	+ 3,812 s
3.	#888	Maro Engel	GruppeM Racing-Mercedes AMG GT3	+ 5,022 s
4.	#1	Edoardo Mortara	GruppeM Racing-Mercedes AMG GT3	+ 5,706 s
5.	#912	Earl Bamber	Manthey Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 6,296 s
6.	#66	Robin Frijns	WRT Team-Audi R8 LMS	+ 13,102 s
7.	#28	Christopher Haase	Rutronik Team-Audi R8 LMS	+ 13,652 s
8.	#88	Dries Vanthoor	WRT Team-Audi R8 LMS	+ 14,232 s
9.	#991	Mathieu Jaminet	Craft Bamboo Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 21,393 s
10.	#18	Alexandre Imperatori	KCMG-Nismo GT-R GT3	+ 25,067 s

FIA GT3 WELTCUP MACAU – HAUPTRENNEN

1.	#42	Augusto Farfus	Schnitzer Motorsport-BMW M6 GT3	41.45,992 min
2.	#888	Maro Engel	GruppeM Racing-Mercedes AMG GT3	+ 0,981 s
3.	#1	Edoardo Mortara	GruppeM Racing-Mercedes AMG GT3	+ 1,823 s
4.	#912	Earl Bamber	Manthey Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 3,283 s
5.	#66	Robin Frijns	WRT Team-Audi R8 LMS	+ 4,549 s
6.	#28	Christopher Haase	Rutronik Team-Audi R8 LMS	+ 6,588 s
7.	#991	Mathieu Jaminet	Craft Bamboo Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 20,504 s
8.	#88	Dries Vanthoor	WRT Team-Audi R8 LMS	+ 21,449 s
9.	#999	Raffaele Marciello	GruppeM Racing-Mercedes AMG GT3	+ 23,009 s
10.	#18	Alexandre Imperatori	KCMG-Nismo GT-R GT3	+ 31,147 s

Sportwagen-WM (WEC): GTE-Am-Klasse

Strafe für Proton-Team

Das deutsche Dempsey-Proton-Porsche-Team, das bis Shanghai die Wertung in der GTE-Am-Klasse anführte, wurde nach Anhörungen beim WM-Lauf in China mit einer Disqualifikation für den WM-Lauf in Fuji sowie dem Abzug aller bisher errungenen WM-Punkte hart bestraft.

Von: **Marcus Schurig**

Beim vierten WM-Lauf in Fuji Mitte Oktober wurde nach dem Rennen festgestellt, dass die beiden Kunden-Porsche 911 RSR des Dempsey-Proton-Teams offensichtlich mit einer manipulierten Software ausgestattet waren, die gezielt falsche Werte für die Nachtankzeit an den Datalogger der FIA meldete. Die Nachtankzeit in der GTE-Am-Klasse ist auf mindestens 45 Sekunden reglementiert.



Pikant: Trotz der ausgesprochenen harten Strafe siegte das Dempsey-Proton-Trio mit Startnummer#77 in China

Doch offenbar sorgte eine Manipulation der Software dafür, dass für kürzere Nachtankzeiten im Bereich von 43 Sekunden trotzdem 45 Sekunden an den Datalogger gemeldet wurden.

Weil sich die Untersuchungen als komplex erwiesen, hatten die Stewards die Behandlung des Themas auf den WM-Lauf in China verlagert. Dort schien sich der

Verdacht zu bestätigen, die Entscheidung der Stewards spricht von einer gezielten Täuschung. Die Teamleitung, unter anderem Christian Ried, der zusammen mit Matt Campbell und Julien Andlauer die Meisterschaft anführte, erklärte in den Verhandlungen, dass ein externer Berater offenbar die Software manipuliert habe. Das Team hat sich al-

lerdings geweigert, die Identität des Beraters gegenüber den Stewards offenzulegen. Diese mangelnde Kooperationsbereitschaft erklärt auch die Härte der Strafe: Abzug aller WM-Punkte sowie Disqualifikation für den WM-Lauf in Fuji. Das Dempsey-Proton-Team hat angekündigt, gegen die Entscheidung Einspruch einzulegen. ■

Macau GP: GT3 Weltfinale

Mehr Hersteller – oder doch mit Amateuren?

Beim GT3-Weltfinale in Macau standen 2018 nur 15 Autos von fünf Herstellern am Start. Langfristig ist das zu wenig. Hersteller und Promoter diskutieren nun gemeinsam, was getan werden kann, um das Weltfinale langfristig in Macau zu halten.

Der Audi-Kundensportchef Chris Reinke sieht nur zwei mögliche Lösungsansätze: „Wir benötigen für die Zukunft ein Starterfeld von 20, besser noch 25 Autos. Aus meiner Sicht sollte die erste Priorität darin bestehen, das bisherige Konzept zu erhalten und mehr Hersteller für einen Einsatz zu gewinnen. Aber wenn

das nicht gelingt, kann man auch erwägen, das Feld wieder für Silber- oder Bronze-Fahrer zu öffnen, um das notwendige Volumen zu erreichen.“

Der AMG-Kundensportchef Stefan Wendl gibt zu bedenken: „Wohlhabende Privatfahrer können am Ende sogar helfen, die Finanzierung der werksunterstützten Einsätze sicherzustellen.“ Will sagen: Wenn Teams wie die in Asien ansässige Mercedes-Mannschaft GruppeM noch zwei oder drei Autos an Privatiers vermieten könnte, dann würde das die Finanzierung der Topautos eher noch erleichtern. Der Haken an der Sache: Man hat die Silber- und Bronze-Fahrer ja deshalb vor einigen Jahren herausgenommen, um die Unfallgefahr deutlich zu reduzieren. ■ MCS

Macau Grand Prix

Zurückdrängung des FIA-Einflusses?

Zum 65. Mal fand 2018 der Macau GP statt. Das unique Format mit Rennen von GT, Tourenwagen, Formel 3 und Motorrädern steht nicht zur Disposition. Doch den Veranstaltern ist der immer weiter steigende Einfluss der FIA ein Dorn im Auge.

Viele Mitglieder des Macau GP Committee fühlen sich von der FIA überfahren: Der Weltverband gibt seinen Segen und Titel zum Formel-3-Rennen ebenso wie zum GT3-Weltcup-Finale, und auch die WTCR findet mit dem Segen der FIA statt. Einzig beim Motorradrennen ist die FIA logischerweise nicht involviert.

Den lokalen Trägern ist der steigende Einfluss der FIA ein Dorn im Auge: Durch die unkoordinierte Neuordnung des Formelsports konkurrieren für 2019 mehrere Konzepte um einen möglichen Start: Vom GP3-Chassis über das regionale F3-Chassis bis zu den bisherigen F3-Fahrzeugen. „Die FIA will den Formelsport in den kleinen Klassen offenbar zugrunde richten“, schimpft ein ranghoher Macau-Funktionär.

Neben den schlechten Starterzahlen für das GT3-Finale schmerzt die Veranstalter auch die Tatsache, dass immer weniger einheimische Piloten eine Startmöglichkeit in Macau erhalten. Deshalb plädieren sie dafür, die GT3-Klasse ab 2019 wieder für die Amateurfahrer zu öffnen. ■ MCS

LMP1: Neue Unklarheiten?

Beim WM-Lauf in Fuji Mitte Oktober verbreiteten die WM-Bosse Zuversicht, dass das neue LMP1-Reglement bald in trockenen Tüchern sei. Doch eine für das WM-Rennen in Shanghai angekündigte Pressekonferenz wurde gestrichen. Offenbar gibt es abermals Streit und Unklarheiten um das neue Regelwerk.

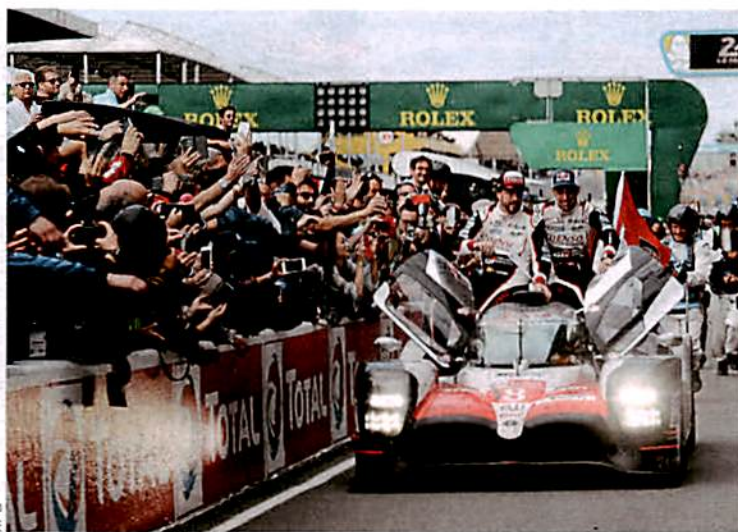
Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Während der WM-Boss Gérard Neveu in Fuji verkündet hatte, das neue Reglement für die LMP1-Klasse, das im September 2020 in Kraft treten soll, sei kurz vor der Fertigstellung und könne planmäßig von der Langstrecken-Kommission der FIA sowie vom FIA Weltrat bis Anfang Dezember verabschiedet werden, stellt sich die Situation aus Sicht

einiger Teilnehmer anders dar. Angeblich, so berichten mehrere Teilnehmer, hätte die technische Führungsebene – also wohl der FIA-Technikchef Gilles Simon und der ACO-Techniker Thierry Bouvet – mehrere gravierende Änderungen durchboxen wollen.

Unter anderem soll nun sogar plötzlich wieder die Homologation von Straßenautos, also von sogenannten Hypercars, möglich sein. Dies hatte man im Laufe des Reglementfindungsprozesses gezielt ausgeschlossen, um die Kosten in einem vernünftigen Rahmen zu halten

Eventuell steckt Toyota hinter dieser Richtungsänderung: Die Japaner würden gerne mit einer Ableitung ihres angekündigten Hypercar-Konzeptes „GR Super Sport Concept“ in Le Mans antreten. Bei einem Meeting im Oktober haben angeblich mehrere Herstellervertreter diese und andere Richtungsänderungen moniert und anklingen lassen, dass man sich unter diesen Umständen auf keinen Fall in der LMP1-Klasse engagieren würde. Neveu und der ACO-Präsident Pierre



Steckt Toyota hinter der neuerlichen Richtungsänderung beim Regelwerk?

Fillon haben daraufhin wohl die angekündigte Pressekonferenz in Shanghai gecancelt. Auf Nachfragen wurde mitgeteilt, dass das Reglement ja im Dezember noch nicht komplett stehen müsse: Der Weltrat könne eventuell auch erst mal einen Vorentwurf absegnen, um das neue LMP1-Reglement dann erst im März 2019 zu endgültig verabschieden.

Die neuerliche Hängepartie ist gefährlich, denn sie könnte dazu führen, dass der ohnehin schon extrem enge Zeitkorridor für die Entwicklung neuer LMP1-Auto komplett aus den Fugen gerät. Ein Insider sagte in Macau, er könne sich nicht vorstellen, dass neue Hersteller im September 2020 auch nur annähernd startklar sein könnten. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

PORSCHE-FORMEL-1-MOTOR

Anfang November konnte Motorsport aktuell exklusiv vermelden, dass Porsche nun doch nicht in die Formel 1 einsteigt. Was passiert eigentlich mit dem V6-Biturbomotor, der seit Monaten auf den Prüfständen in Weisach läuft? Porsche-Vorstand Michael Steiner hatte im Juli 2017 anlässlich des LMP1-Ausstiegs erklärt, man habe die Motorenabteilung mit der Entwicklung eines „Hochleistungseffizienz-motors“ beauftragt. Wo der dann zum Einsatz komme, das müsse erst noch final entschieden werden. Es sei möglich, dass man mit diesem Motor Formel 1 mache – oder dass dieser Motor zum Beispiel den nächsten Straßen-Supersportwagen von Porsche antreibe. Auch das Letztere können wir nun definitiv ausschließen: Mehrere Quellen

haben unabhängig voneinander bestätigt, dass dieser Motor, für den der Porsche-Vorstand 2017 den Entwicklungsauftrag gab, ein reiner Formel 1-Motor sei, der nicht zum Einsatz in einem Straßenauto taugt – leider also wieder mal ein neues Museumsstück.

MACAU IST EINE REISE WERT

In Macau trifft sich die gesamte deutsche und internationale Motorsportprominenz: Audi-Werkspilot Markus Winkelhock fuhr zwar keine Rennen, betreute dafür aber Sponsoren; Tim Mayer fungierte als Kommissar; Charlie Whiting gab wie immer den Rennleiter für den Formel-3-Lauf; DMSB-Mann Christian Schacht wurde ebenso gesichtet wie AvD-Geschäftsführer Lutz Leif Linden; auch Ex-Piloten wie Christian Abt oder Mika Salo waren vor Ort.

GT3: MACHT HONDA IGTC?

Die Spatzen piffen es in Macau von den Dächern: Der japanische Hersteller Honda will mit dem GT3-Modell NSX gerne die nächste Saison der Intercontinental GT Challenge bestreiten.



Entsprechende Anfragen von Journalisten wurden dilatorisch behandelt: Dafür würde man ja erst mal ein Einsatzteam bestimmen müssen. Und in der Tat sind mehrere Teams aktuell mit Honda dazu im Gespräch. Allerdings gibt es ein massives

Zeitproblem: Der Nennschluss für den Saisonauftakt der IGTC, dem 12-h-Rennen in Bathurst, liegt auf Mitte Dezember. Bis dahin müsste der Deal unter Dach und Fach sein, um noch die volle Saison bestreiten zu können.

BOP: FAST KEIN THEMA

Die BOP für Macau war bezogen auf die Renn-Pace ziemlich gut. Was hatte sich gegenüber 2017 geändert? Audi musste zehn Kilo zuladen, Mercedes durfte Gewicht ausladen, bekam aber kleinere Restriktoren. Porsche durfte ebenfalls etwas Gewicht ausladen, dito BMW, die oben drein mit weniger Ladedruck fahren. Nissan schließlich bekam vor dem Qualifying mehr Ladedruck zugestanden, außerdem durfte das KCMG-Team zusätzlich 20 Kilo Gewicht ausladen – geholfen hat es trotzdem nichts...

Sébastien Ogier reichte ein fünfter Rang zum sechsten Titel, seine Kontrahenten patzten. Dank Jari-Matti Latvala feierte Toyota den Sieg in der Marken-WM.

Von: **Markus Stier**

Der Bessere hat gewonnen, so einfach ist es dann manchmal zusammenzufassen. Nach der Zieldurchfahrt der letzten Prüfung „Wedding Bells“ rissen sich Sébastien Ogier und Julien Ingrassia fast gegenseitig einen Arm raus und brüllten ihren Jubel in die Gegensprechanlage. Es zeigt, wie viel Genugtuung in diesem sechsten WM-Titel in Folge liegt und wie viel Adrenalin noch durch die Adern floss. Es war am Ende keine überragende sportliche Leistung, sondern eine Konzentrations- und Nervenschlacht. Die Spannung bezog diese Australien-Rallye nicht aus der Frage, was ist, sondern was sein könnte.

Schon in Wales, als Thierry Neuville in einen Graben rutschte und das so lange so kommod wirkende Polster von über 20 Punkten Vorsprung auf sieben Zähler schrumpfte, schon Anfang Oktober rieben sich viele in der sicheren Annahme die Hände, dass die 50. Fahrer-Weltmeisterschaft erst auf der letzten Prüfung in Australien entschieden würde. Umso größer war die Ernüchterung, dass schon am Freitag der größte Teil der brennenden Luft entwichen war.

Neuville als Hyundai-Solist

Das Verhängnis nahm schon auf der dritten Prüfung seinen Lauf. Andreas Mikkelsen, 2016 Australiensieger im VW und immer schnell auf den Schotterpisten von New South Wales, parkte im Eukalyptus, nachdem er in einen Graben gerutscht war. „Eigentlich war nichts kaputt, nur eine Kühlleitung“, rapportierte Hyundai-Teammanager Alain Penasse.

Bei Neuville lief anfangs alles nach Plan. Auf den harten Pisten mit ihrer teilweise frisch aufgeschotterten Oberfläche hatte man kalkuliert, dem Tabellenführer und damit ganz vorn startenden Ogier am ersten Tag etwa ein Dutzend Sekunden abzuknöpfen. Neuville hatte schon deren neun zusammengeklaut, als das Verhängnis seinen weiteren Lauf nahm. Die einen nennen

es Pech, bei Michelin raunte man etwas von einer arg harten Landung nach einem Sprung. Jedemfalls zog es einen Reifen von der Felge, und damit war der Fisch schon weitgehend geputzt.

Dass Neuville mit dem nur noch bedingt kontrollierbaren Auto dann noch in eine Strohhallenschikane rasselte und dort weitere Sekunden liegen ließ, war gar nicht mehr kriegsentscheidend. Wohl aber, dass er nach dem Malheur an den Schluss des knappen Dutzend WRC-Starter rutschte. Trotz knurrte Neuville: „Es ist noch nicht vorbei.“ Dabei war sein Schicksal besiegelt, denn am langen Samstag musste Neuville nun als Erster starten und konnte zuschauen, wie sogar die zwei-

te und sogar die dritte Garde bessere Zeiten fuhr.

Das Wetter hätte helfen können. Für New South Wales hatte die Vorhersage schwere Schauer vorausgesagt. Hätte das Wasser die lose Oberfläche der Prüfungen gebunden, hätte Neuville sogar einen Vorteil gehabt. Neuville kämpfte, fuhr sich dabei einen Querlenker krumm, aber es nutzte nichts. Es blieb den ganzen Tag trocken und Neuville weiter am Ende des Feldes der Werksfahrer festgenagelt.

Brave Straßenfeger

Man hätte den einzig gut positionierten Hyundai nach hinten beordern können, so wie sich Elfyn Evans und Teemu Suninen im Rahmen der Arbeitsplatzsiche-

rung für 2019 am Abend des Freitag brav zurückfallen ließen, um ihrem Teamleader Ogier am Samstag die Piste zu fegen. Nur dümpelten die Ford-Piloten ohnehin im Mittelfeld, während Hayden Paddon im dritten i20 ganz vorn mitgeigte. „Wenn du fünf Sekunden hinter der Spitze liegst, pfeifst du deinen Fahrer nicht zurück. Das wäre ja bescheuert“, sagte Alain Penasse unverblümt.

Der Regen kam dann doch noch. „Es gibt hier den roten Matsch und den schwarzen“, sagte Jari-Matti Latvala. Und was heißt das konkret? „Der rote ist rutschig und der schwarze wie Glatteis.“

Reihenweise rodelten die besten Autorutscher der Welt ins Unterholz. Ausgerechnet der 2016

Ogier macht das



albe Dutzend voll



Zum Abschied der Titel:
Nach zwei Jahren und zwei WM-
Titeln mit Ford kehrt Sébastien
Ogier 2019 zu Citroën zurück

MICKLEIN

Gemetzel und kündigte an, diesen Stil auch bis ins Ziel zu pflegen. Ogier beendete die Saison mit einer Bestzeit auf der Power Stage und damit zum 36. Mal mit reichlich Extrapunkten.

Als der Champion Teamchef Malcolm Wilson um den Hals fiel, saß Thierry Neuville schon am Service vor dem Bildschirm. Der Tabellenzweite hatte va banque gespielt, weil er nichts mehr zu verlieren hatte. „Als endlich der ersehnte Regen kam, dachte ich, das ist noch eine Chance“, meinte er. Tatsächlich war er am letzten Morgen schneller als Ogier, aber mit über 40 Sekunden Rückstand zu weit weg, um den Franzosen ansatzweise unter Druck zu setzen. Ein zerrissener erster Gang im Getriebe und das abgerissene linke Hinterrad am Chassis spielten am Ende keine Rolle mehr.

Das sah bei dem nach einem Baumtreffer streikenden Schaltwerk an einem anderen Auto schon ein bisschen anders aus. Ott Tänak hatte mit 23 Punkten Rückstand auf Ogier und 20 auf Neuville bei noch 30 zu vergebenden Zählern ohnehin kaum noch eine Chance, aber die gedachte er zu nutzen. Zu Recht verkündete er vor dem Start trotzig, er habe keinerlei Druck und könne frei aufspielen, um die Rallye zu gewinnen. Von Marginalien ließ sich der seit Argentinien bei jeder Rallye furios fahrende Este nicht einbremsen, auch nicht, als ihm zwischendurch kurz die Straße ausging. Nach seiner Bestzeitenserie reichte das immer noch für Rang 2, nur fünf Sekunden hinter Teamkollege Latvala, und der war keine Gefahr.

Wie Kindergartenkinder

Schon am Freitagmittag hatte Teamchef Tommi Mäkinen die Parole ausgegeben, dass interne Scharmützel unbedingt zu vermeiden seien. Zwar lag die finnisch-japanische Truppe in der Marken-Tabelle zwölf Punkte vor Hyundai, wo man mit Paddon nur noch ein Eisen im Feuer hatte. Aber Mäkinen wollte seinem größten Fan und Brötchengeber Akio Toyoda zum Saisonabschluss unbedingt einen Sieg schenken. Schließlich hatte man extra kleine Fähnchen mit dem Konzern-Präsidenten als Cartoon-Figur fertigen lassen, mit denen Mäkinen und Latvala nach der Zieldurchfahrt ausgelassen herumwedelten wie Kindergartenkinder nach dem Verzehr einer Packung Schnapspralinen. >>

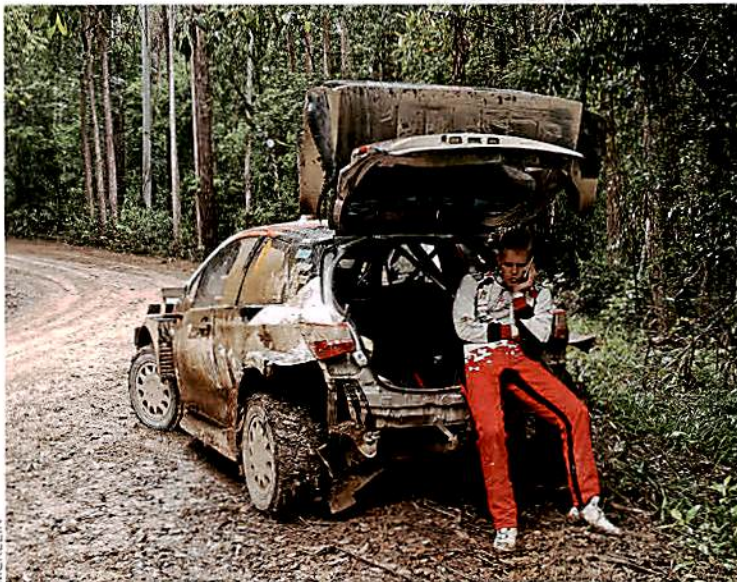
früh ausgeschiedene und 2017 auf der finalen Prüfung gescheiterte Latvala hatte nur eine abgestreifte Heckschürze zu beklagen. Beim zweiten Durchgang von „Coramba“ flog Teemo Suninen von der Strecke und musste aufgeben, Elfyn Evans klatschte mit der rechten Tür nur leicht gegen einen Baum, aber das Türschloss war hin und Beifahrer Daniel Barritt hatte seine liebe Not, den Innenraum geschlossen zu halten. Das Cockpit von Mads Östberg brauchte ebenfalls einen großen Kundendienst, weil die hintere Tür seines Citroën in Fetzen hing und sich der Schlamm den Weg nach innen bahnte. Teamkollege Craig Breen, der Einzige, dessen Wochenende noch mehr zum Vergessen war

als das von Neuville, rummste fünf Mal ins Gehölz.

„Das macht keinen Spaß“, sagte Esapekka Lappi, der seiner Heckschürze verlustig ging. „Das ist kompletter Wahnsinn“, verkündete Sébastien Ogier, dem nach Neuville's Problemen ein sechster Rang sicher zum Titel reichte. Ogier sprach von „unfahrbare“, schaffte es aber eben doch, sich den Weg über die Schmierseife zu bahnen.

Ogier machte als Erster auf der Strecke am Freitag keinen Fehler und hielt trotz des Handicaps den Anschluss. Er hielt sich auch an diesem chaotischen Sonntag schadlos, wo andere strauchelten. „Ich bin gefahren wie meine Oma“, bekannte er ohne Kratzer am Fiesta nach dem „Coramba“-

! „In Australien gibt es den roten und den schwarzen Matsch“, erklärte Sieger Jari-Matti Latvala. Was heißt das konkret? „Der rote ist rutschig und der schwarze wie Glatteis.“



Ein Männlein steht im Walde: Tänäks meldet die Schäden am Toyota



Finnischer Humor: Sieger Latvala, Teamchef Mäkinen, Toyota-Cartoon

Doch der Reihe nach: Der Nichtangriffspakt richtete sich gegen Latvala. Der Zweitplatzierte trug den Umstand, dass er nun zum dritten Mal in vier Rallyes am Sieg schnupfern, ihn aber abermals nicht kosten durfte, mit erstaunlicher Fassung. Es schien wie ein Gottesurteil, als der Himmel am Samstagabend abrupt die Schleusen öffnete.

Es war eine surreale Szene. Am hinteren Zipfel des kleinen Hafens von Coffs Harbour klatschten wütende Wogen des Pazifik an den Strand, als wollten sie die Autos wegschwemmen. Derweil fegten die Tropfen von Böen gepeitscht wie feine Nadeln ins Publikum. Als sich selbst die starke Garde des Tänäks-Fanclubs mit ihrem schwarz-blau-weißen Fahnenmeer auf dem Hügel vor dem Rundkurs nicht mehr halten konnte und in Auflösung befindlich die Flucht antrat, da wurde einem spätestens klar: Die Lage ist ernst.

„Man hätte abbrechen müssen“, sagte Mäkinen. Dabei spielte ihm der kurze Wolkenbruch durchaus in die Karten. Der Veranstalter hatte entschieden, die World Rally Cars in zwei Gruppen über die zur Belustigung der Fans doppelt zu befahrende Prüfung zu schicken. So sollte vermieden werden, dass die Top-teams nach dem ersten Durchgang zu lange warten müssen und so die Reifen wieder komplett abkühlen. Der Plan ging auf, bis die zweite, also besser platzierte Gruppe an der Reihe war. Tänäks war schon heil und trocken auf dem Rückweg, als der zweitplatzierte Latvala mit Slicks durch die Fluten rudern musste.

Schon vorher war der Finne beim Regrouping vor der Abendshow an der Zeitkontrolle in Hektik verfallen und hatte mit Copilot Miikka Anttila das ausgetretene Ersatzrad und die beiden abgelutschten Vorderräder in einem Tempo hin und her ge-



MCKLEIN

steckt, wie man es sonst von neapolitanischen Hütchenspielern kennt. Der Grund für das verwirrende Spektakel: Auf den Micky-Maus-Prüfungen ist es zurzeit große Mode, die Fahrer rund um eigens dafür platzierte Strohhallen zu Donuts zu nötigen, die dem rechten Vorderrad nicht allzu gut tun. Selbiges war bei Latvala schon bis auf die Karkasse durchgeritten. „Und ich will nicht warten, bis der Draht rausguckt“, sagte er. Am Ende war das Manöver bedeutungslos. Auf patschnassem Asphalt kamen die Pneus kaum ins Walken, Latvala verlor auf Tänäks auf läppischen 1,3 Kilometern 10,3 und dann noch mal 7,5 Sekunden.

Doch der Regen spielte dem Finnen trotzdem in die Karten. Die schnellen Schotterstraßen im Osten Australiens ähneln sehr denen seiner Heimat. Kombiniert mit dem seifigen Schietwetter erinnern sie auch an Wales. Und was kann Latvala besonders gut?

Sie haben richtig geraten: Finnland und Wales. Der 33-jährige Routinier klatschte das um Haftung ringende Feld am Sonntagmorgen zwei Mal ordentlich ab, ging in Führung und schuf seinem Teamchef ein Problem: Um Tänäks Titelchancen zu wahren, musste der Este möglichst volle 30 Punkte aus Gesamtsieg und Power Stage holen und hoffen, dass Ogier sich noch einen Fehler leisten würde. „Theoretisch könnte bei ihm auch noch auf der letzten Verbindungsetappe etwas schiefgehen“, spekulierte Mäkinen und machte klar: Er würde Latvala in jedem Fall zurückschicken.

Während er dies sagte, wusste er noch nicht, dass sich der Fall wenige Minuten später erledigt haben würde, als Tänäks Yaris von einem Baum so heftig auf die Schnauze bekam, dass das Getriebe Zahnräder spuckte.

Für Tänäks war kein Gang mehr da, für Latvala wiederum



Ganz oben auf dem Fiesta: Ogier und Ingrassia glückte die Titelverteidigung



Neville: Niederlage im Endspurt



Östberg freute sich über Rang 3

kein Hindernis und für Ogier kein Gegner mehr. Er war als einziger Titelanwärter fehlerlos geblieben. Und so bleibt es dabei: Seit 2004 gibt es nach neun Mal Loeb und nun sechs Mal Ogier keinen Weltmeister, der nicht Franzose ist.

Citroën rappelt sich auf

Ach ja die Franzosen: Bei Ogiers künftigen Arbeitgeber Citroën fand eine Umbruchsaison mit vielen guten Ansätzen und vielen schlechten Ergebnissen nicht nur durch Loeb's Überraschungssieg in Spanien ein versöhnliches Ende. In Australien kämpfte sich Mads Östberg im zweiten C3 auf einen starken dritten Platz und gab damit eine Empfehlung für eine Weiterbeschäftigung im Jahr 2019 ab. „Angesichts der Tatsache, dass ich zwei Monate auf dem Sofa gesessen habe und gerade erst in den Fahrer-Anzug gesprungen bin, bin ich schon stolz“, sagte der Norweger.

Der wallte auch in Hayden Paddon auf, der als Zweiter seine beste Saisonleistung ablieferte. „Und das nicht, weil die anderen Pech hatten, sondern aus eigener Kraft“, betonte der Neuseeländer. Nahezu selig war Tommi Mäkinen, der Toyota erstmals seit 19 Jahren wieder einen Rallye-Weltmeistertitel bescherte: „Als ich hier vor vier Jahren mit Akio Toyoda in einem GT86 herumgedröht bin, haben wir uns das nicht träumen lassen.“

Die breiteste Brust aber hatte Sébastien Ogier: „Wenn man sich den Punktstand vier Rallyes früher anschaut, ist das schon Wahnsinn.“ Der „beste Fahrer und der beste Teamchef der Welt“ (O-Ton Ogier) müssen nach zwei phänomenalen Jahren nun ihren Abschiedsschmerz bewältigen – was sie mit ein paar Flaschen sündhaft teurem Rotwein tun werden. Und immerhin das ist ein Trost für Malcolm Wilson: „Dieses Mal zahlt Seb.“ ■

RALLYE AUSTRALIEN (16. – 18.11.2018)

13. von 13 Läufen, 24 Wertungsprüfungen

1.	Latvala/Anttila	(FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	2:59,52,0 h
2.	Paddon/Marshall	(NZ/GB)	Hyundai i20 WRC	+32,5 s
3.	Östberg/Eriksen	(N/N)	Citroën C3 WRC	+52,2 s
4.	Lappi/Ferm	(FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+1.02,3 min
5.	Ogier/Ingrassia	(F/F)	Ford Fiesta WRC	+2.30,8 min
6.	Evans/Barritt	(GB/GB)	Ford Fiesta WRC	+3.05,1 min
7.	Breen/Martin	(IRL/GB)	Citroën C3 WRC	+8.59,0 min
8.	Heller/Diaz	(CHI/ARG)	Ford Fiesta R5	+22.28,5 min
9.	Glennay/Sarandis	(AUS/AUS)	Skoda Fabia R5	+27.01,8 min
10.	Serderidis/Vanneste	(GR/B)	Ford Fiesta WRC	+ 35.14,1 min

Bestzeiten: Tänak 8, Latvala 4, Paddon 3, Lappi 3, Neville 2, Ogier 2, Östberg 1, Breen 1

WM-STAND FAHRER

1.	S. Ogier	219
2.	T. Neville	201
3.	O. Tänak	181
4.	J.M. Latvala	128
5.	E. Lappi	126
6.	A. Mikkelsen	84
7.	E. Evans	80
8.	H. Paddon	73
9.	D. Sordo	71
10.	M. Östberg	70



WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	368
2.	Hyundai	341
3.	M-Sport-Ford	324
4.	Citroën	237



Trotz kniffliger Pisten:
Zur Halbzeit war Kremers
Welt noch in Ordnung



Kremer im Pech

In Down Under schien für Armin Kremer alles möglich: Ein Podiumsplatz war so gut wie sicher, der Sieg in Reichweite. Doch am Ende steht der Routinier mit leeren Händen da und muss zusehen, wie der Chilene Alberto Heller ungefährdet zum Sieg fährt.

Von: **Reiner Kuhn**

In der zwölften von 24 Wertungsprüfungen markierte Armin Kremer seine zweite Bestzeit und blieb mit knapp zweieinhalb Minuten Rückstand einziger Verfolger des souverän führenden Alberto Heller. Schon nach dem Shakedown wusste der Mecklenburger: „Hier aus eigener Kraft zu gewinnen, wird schwierig.“ Zu sehr machte sich die fast zweijährige Wettkampfpause bemerkbar. Bei der Rallye Spanien 2016 saß er zuletzt im Skoda Fabia R5. Im Vorjahr fuhr er nur eine Rallye und stürmte bei der Rallye Deutschland als bester Nichtwerksfahrer im Ford Fiesta WRC der neuesten Generation auf Gesamtrang 9 und nahm zwei WM-Zähler mit. Geschichte.

Auf den kniffligen Schotterprüfungen am anderen Ende der Welt zählt dies wenig. Der mehrmalige Deutsche Meister, zudem Europa- und Asien-Pazifik-Champion haderte auch mit seinem

Aufschrieb. „Einige schnelle Ecken habe ich zu langsam notiert. Aber besser so als andersherum und abzufliegen“, sagte der 49-Jährige und machte sich Mut: „Mein Gefühl fürs Auto und die Reifen wird immer besser. Gestern haben wir die falsche Mischung gewählt, heute passt es. Schauen wir, was passiert.“

Nichts Gutes! Nur eine Prüfung später schnellte die Temperatur am Fabia-Motor nach oben. „Im Schutzgitter ist ein Loch, dahinter aber mehrere kleine, wie bei Schrot. Vermutlich ein Steinschlag“, rätselt BRR-Teamchef Reimund Baumschlager. „Wir haben alle onboard angesehen und keine Erklärung, Armin war jedenfalls nie neben der Strecke“, so der Österreicher.

Am Sonntag startete Kremer erneut. Dem vor ihm liegenden Subaru-Piloten Gianluca Linari knöpfte der deutsche Routinier vier Sekunden pro Kilometer ab. Rang 2 war also noch drin, der erhoffte WRC2-Sieg kaum. Doch dann machte der angeschlagene Motor Zicken, drei WPs vor dem Ende stellte Kremer den BRR-Skoda im Service ab.

Schlimmer erwischte es Mitfavorit Pedro Heller. Der 30 Jahre alte Chilene, der bei den WRC2-Läufen in Mexiko und Argentinien das Podium enterte, stand diesmal ganz im Schatten seines sechs Jahre jüngeren Bruders und erlebte eine Rallye zum vergessen. Welcher Heller hier am kräftigsten scheint, machte Alberto mit sechs Bestzeiten in

Folge früh klar. Auch Rückkehrer Kremer ließ sich vor Pedro eine ersten WP-Bestzeit gutschreiben. Der Chilene legte Kohlen nach und rutschte in WP 10 von der Strecke. Nach dem Restart gewann er die erste Sonntagsprüfung und warf seinen Ford Fiesta R5 in der nächsten Kurve in den australischen Busch. Bruder Alberto blieb cool und siegte souverän, wie 20 von 24 möglichen Bestzeiten eindrucksvoll beweisen. Da sich am Ende auch in der Topliga die Reihen lichten, landet der 24-jährige WRC2-Sieger auf Gesamtrang 8 und erhält zwei WM-Punkte. ■

Keiner der vier WRC2-Starter startet 2019 regelmäßig in der zweiten Liga. Alberto und Pedro Heller konzentrieren sich auf ihr Heimspiel in Chile und gehen zuvor nach Mexiko und Argentinien. Linari und Kremer haben noch gar keine Pläne für die Zukunft.



Souverän: Sieger Alberto Heller



Überraschung: Linari wird Zweiter

WRC2 AUSTRALIEN

1. A. Heller / Diaz (CL)	
Ford Fiesta R5	in 3:22.20,5 h
2. Linari / Ometto (I)	
Subaru Impreza STI	+ 2719,9 min

PUNKTESTAND NACH LAUF 13

1. Jan Kopecký (CZ)	143 Punkte
2. Pontus Tidemand (S)	111 Punkte
3. Kalle Rovanperä (FIN)	90 Punkte
4. Gus Greensmith (GB)	70 Punkte
5. Lukasz Pieniazek (PL)	56 Punkte

Rallye Australien

„Ein Gewinn für Stadt und Land“

Die Goldküste bei Coffs Harbour glänzt mit bunter Tierwelt, anspruchsvollen Strecken und engagierten Funktionären. Trotzdem wird intensiv über Alternativen für das Saisonfinale nachgedacht – in Australien und außerhalb.

Von: **Reiner Kuhn**

Denise Knight ist begeistert. „Überall ist voll“, freut sich die Bürgermeisterin von Coffs Harbour. Über 30000 Übernachtungen zählte das örtliche Tourismusbüro im Vorjahr. Diesmal hatten selbst die Veranstalter Mühe, für ihre knapp 1000 Helfer ein Zimmer zu finden. „Trotz allem Aufwand ist so ein Sportevent ein Gewinn für die Stadt und die Region“, sagt Adam Marshall, Minister für Tourismus und Sport, und hofft, die 2009 von Perth an der Westküste nach Osten gewanderte Rallye Australien gastiert noch länger in New South Wales. „Am liebsten als Finale.“ Letzteres scheint bald Geschichte zu sein.

Zwar gibt es Gedankenspiele, den WM-Lauf nach Newcastle und damit in Richtung Sydney

zu verlagern, um ähnlich wie bei der Rallye Spanien in Barcelona eine Showprüfung inmitten der Metropole steigen zu lassen und neue Zuschauer anzulocken. Eine Umsetzung scheint aber in weiter Ferne. Für den WM-Vermarkter Grund genug, um nachzudenken. Nicht über die Rallye Australien, wohl aber über deren Termin. „Aus sportlicher Sicht ist dieser Lauf top“, weiß Oliver Ciesla, Geschäftsführer der WRC-Promoter GmbH. „Aber nach fünf Jahren könnte man mit dem Saisonfinale wieder mal auf ei-

nen anderen Kontinent gehen.“ Verständlich, denn die immense Zeitdifferenz nach Down Under ist Gift für die mediale Präsenz, vor allem in Europa und damit der mit Abstand größten Zielgruppe der Rallye-WM.

Eine Rückkehr des Saisonfinales auf den alten Kontinent wünschen sich auch die Hersteller. Die Krux: Ab 2020 dürften mit Japan und Kenia zwei weitere Überseeläufe den WM-Kalender bereichern und die Transportlogistik würde weiter an Bedeutung gewinnen. ■



Spektakuläre Landschaft, schlechte Zeitzone: die Krux der Rallye Australien

Weltmeister Sébastien Ogier

„Séb ist einfach unglaublich“

Die Freunde ist riesig – und sein Respekt ebenso. M-Sport-Boss Malcolm Wilson über den alten und neuen Fahrer-Weltmeister Sébastien Ogier.

Von: **Reiner Kuhn**

Malcolm Wilson lässt seinen Gefühlen freien Lauf. Mit feuchten Augen herzt er im Ziel Sébastien Ogier. Am liebsten würde er den Weltmeister nicht mehr loslassen. Er weiß: Bald beginnt für beide ein neues Kapitel. In Kürze wird Ogier den Citroën C3 WRC testen und sich auf die neue Saison vorbereiten. Wilsons M-Sport Team mit Teemu Suninen und Elfyn Evans wird wieder bei null

anfangen – wie so oft. „Ich bin dennoch dankbar“, sagt Wilson. „In den 20 Jahren, in denen ich nun ein WM-Team leite, habe ich keinen Fahrer erlebt wie ihn. Im Sommer schien die Meisterschaft so gut wie gelaufen. Schlimmer noch, Sébastien teilte uns mit, dass er uns verlassen wird. Aber



Im Freudenrausch: Wilson und Ogier

statt nachzulassen hat er noch mehr gearbeitet, und er hat jeden Einzelnen im Team mitgerissen.“

In den vergangenen drei Läufen holte Ogier 65 WM-Punkte, Thierry Neuville, der bis Spanien die WM anführte, nur 24 und Ott Tänak, nach drei Siegen in Folge in Großbritannien vor Ogier gar Tabellenzweiter, gerade einmal 17 Zähler. „Séb ist einfach unglaublich. Ohne ihn wären die vergangenen zwei Jahre, die Erfolge und Titel nicht möglich gewesen. Er und Co Julien Ingrassia machen den Unterschied. Mein Respekt ist immens. Wir werden für immer Freunde bleiben“, so Wilson. „Aber so weh es tut, die beiden zu verlieren: Wir waren davor hier und werden danach hier sein. Meine Prioritäten liegen nun wieder auf dem Geschäft von M-Sport.“ ■

KOMMENTAR

DER OGIER-FAKTOR

Was für eine Spannung, was für ein Spektakel! Drei Fahrer kämpfen bis zum allerletzten Meter um den WM-Titel. Aber sind wir ehrlich, irgendwie war den meisten klar: Sébastien Ogier macht's wieder. Trotz vermeintlich schwächstem Auto oder schlechtesten Startposition. Keiner kann mit der Bürde, auf den schlüpfrigen Schotterpisten für die Wettbewerber den Straßenkehrer zu geben, besser umgehen als der alte und neue Champion. Doch nicht nur die fahrerische Leistung des 34-jährigen Franzosen ist weltmeisterlich.

Früh war klar, dass die Titelverteidigung im M-Sport Ford Fiesta WRC noch schwieriger werden dürfte als der Triumph im Vorjahr. Denn im Jahr zwei der neuen Fahrzeuggeneration schien gegen die übermächtige Konkurrenz von Toyota und Hyundai kein Kraut mehr gewachsen. Auch deshalb konzentrierte man sich bei M-Sport früh auf Sébastien Ogier und die Fahrerwertung.

Und der kämpfte. Mit seinem Auto, seinem Team, seinem Copiloten und allem voran mit sich selbst. Nachlassen oder gar aufgeben ist für ihn keine Option. Ogier will gewinnen. Er treibt alle voran, macht Druck und motiviert. Für den gemeinsamen Erfolg. Genau wegen dieser Einstellung ging M-Sport-Boss Wilson für ihn an seine budgetären Grenzen. Zu Recht. Nur mit so einem Fahrer sind solche Erfolge möglich. Zum zweiten Mal holt Ogier im von der unterfinanzierten M-Sport Truppe scheinbar mit noch mehr Herzblut als bei den großen Werksteams betreuten Ford die Fahrerkrone. Sechs Mal in Folge ist der Franzose nun Weltmeister geworden. Doch erst der jüngste Titel unterstreicht seine Extraklasse. Nun kehrt er zu Citroën zurück. Auch dort wird der Ogier-Faktor schnell zu erkennen sein. Zum Leidwesen der Konkurrenz.



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye Australien

Evans patzt und jubelt

Da Harry Bates den erstmals unter offizieller Toyota-Flagge eingesetzten Yaris AP4 mit Motorschaden abstellen musste, wird Eli Evans trotz verpatztem Wochenende Australischer Rallye-Meister.

Ähnlich turbulent wie beim WM-Finale ging es beim zeitgleichen Saisonabschluss der Australischen Rallye-Meisterschaft zu: Am Freitagfrüh zerdepperte sich Tabellenführer Eli Evans den Kühler seines Skoda Fabia R5 und war erst einmal raus. Kaum griff er tags darauf mit Riesenrückstand wieder ins

Geschehen ein, zerlegte erst die mit Titelchancen angereiste Molly Taylor ihren Subaru Impreza. Wenig später stellte der haushoch führende Topkonkurrent Harry Bates den von Vater und Ex-Champion Neal Bates aufgebauten und beim WM-Lauf erstmals unter offizieller Toyota-Flagge startenden Yaris AP4 mit Motorschaden ab.

Evans, der sich auf der ultrakurzen Showprüfung noch drei Minuten Zeitstrafe einfiel, kam eine knappe halbe Stunde hinter Markengefährte Steve Glenney als Zweiter ins Ziel und feierte nach 2012, '13 und '15 seinen vierten Titelgewinn – in Australien übrigens den ersten eines R5-Piloten. ■ RK



Erst top, dann hopp: Der nun von Toyota offiziell eingesetzte Yaris AP4

AUS DEM SERVICEPARK

AUGEN AUF

Im Roadbook wurde nicht nur auf bedrohte Tierarten wie Koalas oder den Leiervogel hingewiesen. Noch wichtiger: Außerhalb des Fahrzeugs sollte man auf Giftschlangen am Wegesrand achten. Das für uns exotische Känguru gilt übrigens als wenig gefährdet und steht ebenso wie Krokodil in Restaurants auf der Speisekarte.

ABGEDRIFTET

Kurzfristig sind aus Europa am Freitagnachmittag noch einige Journalisten und Gäste eingeflogen, darunter Vater und Bruder von Titel-Aspirant Thierry Neuville. Anders deren belgischer Landsmann, FIA-Rallye-Direktor Yves Matton. „Alles wegen einigen dummen Visa-Dingen“, schrieb Matton auf Twitter. Er verpasste neben dem WM-Finale auch die WRC-Gala tags darauf.

ÜBERRASCHUNGSGAST

Selbst WM-Urgestein Malcolm Wilson musste zweimal hinschauen, als er im Servicepark Kronos-Boss Marc van Dalen begegnete. Verständlich, weilte

der Belgier, dessen Team 2006 den Citroën Xsara WRC von Weltmeister Loeb einsetzte, vor zehn Jahren letztmals bei einem WM-Lauf. „Danach haben wir in der IRC zwei Saisons den Peugeot 207 S2000 des jungen Thierry Neuville betreut und nie den Kontakt verloren. Weil er die Chance hatte, Weltmeister zu werden, wollte ich dabei sein“, so der 54-Jährige.

AUF WIEDERSEHEN

Hayley Gallagher, FIA-Pressedelegierte, zieht sich nach 22 Jahren und 314 WM-Rallyes ins Privatleben zurück. Über Subaru, Toyota und Mitsubishi kam die Britin zur FIA, wo sie seit 13 Jahren die Medienarbeit der Rallye-WM verantwortete. Wer Gallagher nachfolgt, ist noch offen.

FEIER OHNE WELTMEISTER

Erneut düsten Weltmeister Sébastien Ogier und dessen Teamchef Malcolm Wilson sofort nach der Zieldurchfahrt ab nach Europa und verzichteten wie im Vorjahr auf die Saisonabschluss-Gala am Montagabend in Sydney. ■ RK

Deutsche Rallye-Meisterschaft

DRM-Kalender nur noch mit sieben Läufen

Nach der Absage der Rallye Niedersachsen fand der ADAC kurzfristig keinen Ersatz. Deshalb umfasst der Kalender der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) 2019 nur noch sieben Läufe.

Von: Michael Heimrich

Der Kalender der Deutschen Rallye-Meisterschaft steht, und Überraschungen bleiben aus. Auch im kommenden Jahr läutet die Saarland-Pfalz-Rallye rund um St. Wendel die Meisterschaft ein. Allerdings müssen die Teams schon am 8. und 9. März für den traditionellen Auftakt bereitstehen. Nach dem Saisonstart geht es am 5. und 6. April mit der Rallye „Rund

um die Sulinger Bärenklaue“ zum nördlichsten Lauf im Kalender. Da sich die Hoffnungen auf eine Rückkehr der Hessen-Rallye nicht erfüllten, geht die deutsche Topliga mit der Sachsen-Rallye rund um Zwickau (24./25. Mai) weiter. Die Rallye Stewweder Berg rund um Lübbecke markiert

am 14. und 15. Juni die Saisonhalbezeit.

Mit der Wartburg-Rallye (26./27.07.) beginnt Ende Juli bereits die zweite Saisonhälfte, die nur noch drei Rallyes umfassen wird. Denn für die Anfang November abgesagte Rallye Niedersachsen konnte der DRM-Promo-

der ADAC keinen Ersatz finden. Ende September steht erneut die Rallye Erzgebirge (27./28. September) auf dem Programm.

Das Finale findet traditionell bei der 3-Städte-Rallye statt. Nach dem Comeback in Straubing in diesem Jahr wird die Rallye 2019 nach dem neuen Konzept ausgetragen. Demzufolge wird es künftig alternierende Standorte rund um Freyung bei Passau im Bayerischen Wald geben. Die letzten Titelentscheidungen der Saison werden dort am 18. und 19. Oktober 2019 fallen. ■

DRM-Kalender 2019

- 08./09.03. Saarland-Pfalz
- 05./06.04. Sulingen
- 24./25.05. Sachsen
- 14./15.06. Stewweder Berg
- 26./27.07. Wartburg
- 27./28.09. Erzgebirge
- 18./19.10. 3-Städte



2018 musste Meister Marijan Griebel für den Titelgewinn noch acht Mal ran

Alleskönner

25 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

- 130-teiliger 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 25 Ausgaben 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 € – 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.

Mit 56 Jahren noch mal
der König der Touren-
wagenwelt: Gabriele
Tarquini sicherte sich
die WTCR-Krone

Die lebende Legende

Gabriele Tarquini (Hyundai) holte sich in einem Herzschlagfinale in Macau den WTCR-Titel. Am Ende betrug sein Vorsprung gerade einmal drei Punkte. Auch Timo Scheider (Honda) spielte eine Rolle.

Von: **Michael Bräutigam**

Macau, das ist nicht nur das WTCR-Finale, das ist auch immer ein Event im Event. So mancher Teilnehmer wünscht sich, dass die Lotterie auf dem Stadtkurs ein separater Event werden sollte, ähnlich dem F3-Grand-Prix oder dem GT-Weltcup. Doch genau diese Unberechenbarkeit machte in seligen WTCR-Zeiten oft scheinbar vorbestimmte Titelentscheidungen noch mal zum echten Fingernagelod. Und genau solch ein Finale sollte für die WTCR auch der Macau-Auftritt 2018 werden.

Bei 39 Punkten Vorsprung war natürlich Tarquini als großer Favorit angeereicht. Aber der Italiener ließ schon im Qualifying erkennen, dass Macau einen auch mit der Erfahrung von fast zweieinhalb Tourenwagen-Jahrzehnten immer noch erwischen kann. Im Zeittraining für den ersten Lauf reichte es noch zu Platz 8, im Qualifying der Rennen 2 und 3 stopfte Tarquini seinen i30 in die berühmt-berüchtigten Streckenbegrenzungen. „Mein Fehler“, gab der 56-Jährige zu. So musste er die beiden Sonntagsrennen von P14 aufnehmen.

Huff verpasst Siege

Markenkollege und Titelkontrahent Yvan Muller machte es besser. P3 im Quali für Race 1, P6 im zweiten Qualifying – damit also die Startplätze 5 und 6 für Sonntag. Vorne machte derweil Rob Huff seinem Spitznamen „Mister Macau“ alle Ehre. Sowohl im ersten als auch zweiten Qualifying setzte er den Bestwert und sicherte sich dementsprechend für

den ersten und dritten Lauf die Pole-Position.

Das Ziel war klar: Die Macau-Siege Nummer 10 und 11 einfahren und damit zum ungefochtenen Rekordhalter werden. Huff dachte sogar darüber nach, den zweiten Lauf und damit das potenziell explosive Reversed Grid sausen zu lassen, um kein Risiko für Lauf 3 einzugehen. Doch als die Entscheidung anstand, war die erste Siegchance schon veran. Huff verlor seine Führung am Start gegen Muller, der danach lange wie der sichere Sieger aussah. Doch eine Safety-Car-Phase stauchte das Feld zusammen, und so bekam Audi-Pilot Jean-Karl Vernay die Chance, seinen Topspeed-Vorteil auszunutzen. Er schob sich an Muller vorbei und feierte seinen ersten Tourenwagen-Sieg in Macau.

Aus dem ursprünglichen Siebenkampf im Titelrennen wurde nach dem ersten Durchgang ein Duell, weil rein rechnerisch nur noch Muller (P2) den nach wie vor führenden Tarquini (P4) ein-

holen konnte. „Ich gebe mein Bestes und schaue, was passiert“, sagte der Rekordweltmeister.

Im zweiten Lauf passierte dank Reversed Grid einiges. Muller hielt sich schadlos und lief auf P3 ein. Tarquini wurde – wie u.a. auch Teamkollege Norbert Michelisz und Vortagesieger Vernay – Opfer einer der typischen Massenkollisionen in der Lisboa Bend und fiel aus. Vorne führte zunächst Macau-Rookie Timo Scheider das Feld an, doch der Wahl-Österreicher wurde ebenfalls ein Opfer des Audi-Topspeeds und musste Nathanaël Berthon ziehen lassen. Trotzdem: Mit P2 hielt er immerhin Muller hinter sich, dem dadurch drei letztlich mitentscheidende Punkte durch die Lappen gingen.

Mit dem neuen Abstand von nur noch 18 Punkten versprach das letzte Rennen noch mal zum echten Thriller zu werden. Für Muller hieß das: Bei einem Muller Tarquinis würde er P3 benötigen, um den Italiener noch abzufangen. Der ging mit repariertem



Yvan Muller wurde knapp Vizemeister – und genauso knapp Team-Champion



Erstes WTCR-Podium: Timo Scheider sammelte sogar Führungskilometer

Auto ins finale Rennen – und mit einem starken Teamkollegen. Denn auch Michelisz war letztlich ein Faktor, der Tarquini zum Titel verhalf. Indem er Muller im Kampf um P4 in Schach hielt, bremste er dessen Vorwärtsdrang ein. Am Ende wurde daraus sogar P3, weil sich Vernay im Dreikampf um den Sieg verschätzte und sein Auto in der Streckenbegrenzung ablegte. Tarquini profitierte ebenfalls und rutschte auf P10 vor. Doch auch ohne diesen einen Punkt hätte es gereicht: Tarquini wurde mit Fallen der Zielflagge im zarten Alter von 56 Jahren WTCR-Champion.

Muller geht zu Lynk & Co

„Vor neun Jahren bin ich mit dem WM-Titel in der Tasche zur Pressekonferenz gegangen und habe über Rücktritt nachgedacht. Was soll man schon mehr erreichen als das?“, erinnerte sich Tarquini noch gut an seinen WTCC-Gewinn 2009. „Aber ich habe nicht aufgehört, und das hier war die großartigste Saison. Glück-

wunsch auch an Yvan, der mein größter Konkurrent war.“

Der Geschlagene erwiderte trotzdem: „Ich bin stolz auf das, was wir erreicht haben!“ Damit meint er nicht nur Platz 2 der Fahrerwertung, sondern auch den Gewinn der Teamwertung, den er als Teamchef mitzuverantworten hatte. Hier schlug das Pendel um drei Punkte zugunsten der Muller-Truppe aus. „Best of the Rest“ wurde das deutsche Team ALL-INKL.COM Münnich Motorsport, das mit Esteban Guerrieri im letzten Rennen noch den vierten Laufsieg des Jahres bejubeln konnte.

Nach der jetzt schon heißen WTCR-Premiersaison kann man sich auf 2019 nur freuen. Muller gab im Zuge der Abschluss-Pressekonferenz bekannt, dass er wie kolportiert mit Lynk & Co am Start stehen wird. Auch Tarquini wird mit dann 57 Jahren wohl zur Titelverteidigung antreten. Mit vielen weiteren großen Namen wird die Konkurrenz dann noch größer. ■

„NACH DEM WM-TITEL VOR NEUN JAHREN HABE ICH ÜBER RÜCKTRITT NACHGEDACHT. WAS SOLL MAN SCHON MEHR ERREICHEN?“

Gabriele Tarquini



MACAU (MAC), 1. RENNEN

28. von 30 Läufen, 10 Runden à 6,120 km (28 gestartet, 23 gewertet)

1. Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	46.07,189 min
2. Yvan Muller (F), MRacing – YMR	Hyundai	+ 0,516 s
3. Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 0,881 s
4. Gabriele Tarquini (I), BRC Racing Team	Hyundai	+ 6,523 s
5. Norbert Michelisz (H), BRC Racing Team	Hyundai	+ 8,488 s
6. Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 9,297 s
7. Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+ 9,923 s
8. Timo Scheider (D), Münnich Motorsport	Honda	+ 10,594 s
9. Luigi Ferrara (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 11,725 s
10. Mato Homola (SK), DG Sport Competition	Peugeot	+ 12,373 s

Schnellste Runde: 2.31,038 (Huff)

MACAU (MAC), 2. RENNEN

29. von 30 Läufen, 8 Runden à 6,120 km (29 gestartet, 24 gewertet)

1. Frédéric Verwish (B), Audi Sport Team Comtoyout	Audi	20.30,967 min
2. Timo Scheider (D), Münnich Motorsport	Honda	+ 1,713 s
3. Yvan Muller (F), MRacing – YMR	Hyundai	+ 2,132 s
4. Kevin Ceccon (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 5,608 s
5. Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 6,422 s
6. Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport	Honda	+ 7,944 s
7. Nathanaël Berthon (F), Comtoyout Racing	Audi	+ 19,927 s
8. Luigi Ferrara (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 20,396 s
9. Aurélien Panis (F), Comtoyout Racing	Audi	+ 37,106 s
10. Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 38,484 s

Schnellste Runde: 2.31,280 (Huff)

MACAU (MAC), 3. RENNEN

30. von 30 Läufen, 13 Runden à 6,120 km (29 gestartet, 24 gewertet)

1. Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	37.53,401 min
2. Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 2,368 s
3. Norbert Michelisz (H), BRC Racing Team	Hyundai	+ 3,354 s
4. Yvan Muller (F), MRacing – YMR	Hyundai	+ 4,488 s
5. Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport	Honda	+ 5,367 s
6. Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+ 5,702 s
7. Kevin Ceccon (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 6,036 s
8. Thed Björk (S), MRacing – YMR	Hyundai	+ 7,130 s
9. Nathanaël Berthon (F), Comtoyout Racing	Audi	+ 7,524 s
10. Gabriele Tarquini (I), BRC Racing Team	Hyundai	+ 8,220 s

Schnellste Runde: 2.31,999 (Ehrlacher)

STAND FAHRER

1. Tarquini	306 Punkte
2. Muller	303
3. Guerrieri	267
4. Michelisz	246
5. Vernay	245
6. Oriola	245
7. Björk	242
8. Huff	242
9. Verwish	228
10. Ehrlacher	204

STAND TEAMS

1. MRacing – YMR	562 Punkte
2. BRC Racing Team	559
3. ALL-INKL.COM Münnich	481
4. Sébastien Loeb Racing	412
5. Audi Sport Leopard Lukoil	381
6. Audi Sp. Team Comtoyout	300
7. Campos Racing	272
8. DG Sport Competition	242
9. Comtoyout Racing	144
10. Mulsanne Srl	142

Im dritten Versuch endlich Titel eingefahren: Penske-Ford-Pilot Joey Logano ist neuer NASCAR-Champion

Logano: Third Time lucky

Joey Logano (Ford) hat sich mit seinem dritten Saisonsieg in Homestead den Titel im NASCAR-Oberhaus gesichert. Für Ford ist es die erste Meisterschaft seit 2004.

Von: **Michael Bräutigam**

Drei Champions gegen einen jungen, aufmüpfigen Herausforderer. Die Voraussetzungen für ein spannendes Finale hätten kaum besser sein können. Und dass einer von ihnen unverdient ins Finale eingezogen wäre, konnte nun auch wirklich niemand behaupten. Doch Logano war der, dem der bitterste Beigeschmack anhaftete. Mit einem Rempelmanöver in Martinsville sicherte er sich das Finalticket, das er mit P2 dort nicht gelöst hätte. Sein auf dem Paperclip geschlagener Gegner Martin Truex Jr. (Toyota) kündigte da schon an: „Er hat die Schlacht gewonnen, aber den Krieg wird er nicht gewinnen.“

Der Vorjahresmeister war es auch, der 15 Runden vor Schluss vor Logano in den letzten Restart ging. Vorangegangen war ein eher ruhiges Rennen, in dem

alle vier Titelanwärter stets ihre Chancen auf die Krone wahrten. Als besagter letzter Restart anstand, lagen die „Championship 4“ gar geschlossen an der Spitze: Kyle Busch (Toyota) vor Truex und Logano, dahinter Kevin Harvick im Stewart-Haas-Ford.

Titel im dritten Anlauf

Truex übernahm zunächst den Platz an der Spitze, doch Logano schnappte sich erst Busch und wenig später auch den Leader. „Das Auto war den ganzen Tag richtig gut“, sagte Logano. Speziell auf Short Runs war der Penske-Fusion nicht zu schlagen. Dazu sammelte Logano auch die meisten Führungsrounden (80). Mit der recht kurzen Distanz bis zum Fallen der Zielflagge brannte dann auch nichts

NASCAR CUP SERIES

Homestead/Florida (USA)
36. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Kevin Harvick (USA)	Ford
4.	Kyle Busch (USA)	Toyota
5.	Brad Keselowski (USA)	Ford
6.	Matt Kenseth (USA)	Ford
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Clint Bowyer (USA)	Ford
9.	Aric Almirola (USA)	Ford
10.	Kurt Busch (USA)	Ford

mehr an, Logano überquerte die Linie als Sieger und neuer Champion. „Ich habe mein ganzes Leben dafür gearbeitet“, freute sich der 28-Jährige. „Und wir waren schon so nah dran.“

Gemeint sind damit konkret die Jahre 2014 und 2016, als Logano ebenfalls schon Chancen auf den Titel hatte und bis zum letzten Rennen um die Krone fuhr. 2014 verhaselte ihm ein völlig verpatzter Boxenstopp die Chancen, als sein Auto vom Wagenheber fiel. Meister wurde Harvick. Zwei Jahre später ließ eine Kollision mit Carl Edwards alle Titelträume platzen. Jimmie Johnson fuhr zur Meisterschaft, Logano wurde „nur“ Vize.

Diesmal aber ging alles glatt für den vermeintlichen Underdog im Titel-Vierkampf. „Vor 20

Wochen hätte ich gesagt: Wenn wir in die Round of 8 kommen, wäre das ziemlich gut“, blickt der neue Champion zurück. „Aber ich glaube, als die Playoffs losgingen, haben alle noch mal zugelegt. Ich bin so stolz auf jeden im Team“, so der Penske-Pilot.

Viele Abschiede

Auch wenn vielleicht der fade Beigeschmack aus Martinsville bleibt: Logano hat gezeigt, dass er das Zeug zum Meister hat und alles dafür tut, um sich die Krone zu sichern. Jetzt hat er es zu Ende gebracht.

„Ende“ ist auch das Stichwort für den Ford Fusion, der 2019 vom Mustang beerbt wird. Ein perfekter Abschied also – und eine große Erleichterung für Ford, die seit 2004 auf einen Fahrertitel im NASCAR-Oberhaus gewartet haben.

Doch es gibt noch mehr Abschiede. So war es auch das letzte Rennen für das letztjährige Meisterteam von Furniture Row Racing. Für den 2018 ohnehin nur als Teilzeitfahrer agierenden Matt Kenseth war es vermutlich das letzte Cup-Rennen. Und Johnson fuhr – nach seiner ersten sieglosen Saison – sein letztes Rennen mit dem langjährigen Crewchief Chad Knaus. ■

Gesamtwertung
Endstand nach 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	5040 Pkt.
2.	Truex Jr. (Toyota)	5035
3.	Harvick (Ford)	5034
4.	Kyle Busch (Toyota)	5033
5.	Amirola (Ford)	2354
6.	Elliott (Chevrolet)	2350
7.	Kurt Busch (Ford)	2350
8.	Keselowski (Ford)	2343
9.	Larson (Chevrolet)	2299
10.	Blaney (Ford)	2298

DTM

Test mit mächtig Bums

Das erste Aufeinandertreffen von Audi- und BMW-Boliden der Generation 2019 ist absolviert. Beim Test in Estoril wurden vor allem Daten gesammelt.

Von: **Michael Bräutigam**

Über Rundenzeiten redet man nicht. Auch mit technischen Details hält man sich sowohl bei Audi als auch BMW noch vornehm zurück. Eindrücke gibt es dennoch genügend vom Herstellertest in Estoril. Wie angedeutet, brachten beide Hersteller je einen DTM-Renner mit dem neuen Turbomotor nach Portugal, für Audi war es sogar der Roll-out. Die Herren der Ringe drehten an den insgesamt vier Tagen trotzdem Runde um Runde. „Natürlich haben wir in diesem frühen Stadium noch viel Arbeit vor uns, aber die ersten Testfahrten sind posi-



Erstes Aufeinandertreffen: Die DTM-Boliden 2019 von Audi und BMW

tiv verlaufen“, sagte Audis Projektleiter Andreas Roos. „Es ist nicht selbstverständlich, dass ein neues Rennauto gleich am ersten Tag so gut funktioniert.“

Auch die drei Audi-Piloten, die einen ersten Eindruck der neuen Autos gewinnen konnten, waren positiv gestimmt. „Das neue Auto fühlt sich an wie ein Go-Kart und macht mächtig Spaß“, sagte etwa René Rast. Nico Müller freute sich über „mächtig Bums“ des

neuen, stärkeren Turbomotors. „Der Sound ist toll, das Auto viel schneller“, attestierte Mike Rockenfeller und beruhigt damit ebenso die Fans des Sounds wie BMW-Pilot Marco Wittman: „Mir persönlich gefällt er sogar besser als der der bisherigen Motoren.“ Neben den Motoren ändern sich auch einige aerodynamisch relevante Teile, so gibt es 2019 neue Heckflügel, Unterböden und Front- sowie Heckdiffusoren. ■

Supercars

Showdown in Newcastle

Am Wochenende findet das Supercars-Finale auf dem Stadtkurs von Newcastle statt. Dann kommt es zum Showdown zwischen Shane van Gisbergen (Holden) und Scott McLaughlin (Ford).

Von: **Michael Bräutigam**

Der marginale Abstand, nachdem 29 von 31 Rennen absolviert sind: 14 Punkte. 3656 Punkte sammelte McLaughlin im bisherigen Saisonverlauf an, unter anderem dank acht Siegen – davon vier in Folge. 3642 Punkte und sieben Siege sind es bei van Gisbergen, wobei der nach einem Auftakt-Doppelsieg in Adelaide erst mal ein Tal von sechs sieglosen Wochenenden durchschritt.

Im Duell der Neuseeländer hat der Holden-Pilot zwar den Punktnachteil, mental dürfte er aber



Das Duell um den Titel: McLaughlin (Ford, r.) gegen van Gisbergen (Holden)

trotzdem die besseren Karten haben. Zum einen gewann er 2016 schon den Titel, weiß also, wie es geht. Dazu kommt: Im vergangenen Jahr sah McLaughlin beim erstmals in Newcastle ausgetragenen Finale schon wie der sichere Meister aus, doch mehrere Strafen bedeuteten am Ende, dass er den Titel noch an Jamie Whincup (Holden) abgeben

musste. Auch das wird in McLaughlins Kopf sicher eine Rolle spielen. Rekordchampion Whincup wird seinen Titel auf jeden Fall abtreten und wird das natürlich lieber an seinen Stallgefährten tun. Auch deshalb leistete er ihm in Pukekohe Schützenhilfe. Mit Fabian Coulthard hat aber auch McLaughlin einen starken „Wingman“. ■

NACHRICHTEN

DTM: AUGUSTO FARFUS VERLÄSST DIE SERIE

Dass Augusto Farfus weiß, wie man am Lenkrad dreht, hat er nicht erst am Wochenende mit seinem Macau-Sieg bewiesen. Doch in der DTM ist für den Brasilianer Schluss, das gab sein Arbeitgeber BMW letzte Woche bekannt. Farfus war seit Beginn des aktuellen DTM-Engagements der Münchner im Team und wurde 2013 Vizemeister, ab 2019 ist er für die Marke „nur“ noch als GT-Pilot aktiv. Zuletzt wurde er zudem mit einem möglichen Engagement mit Hyundai in der WTCR in Zusammenhang gebracht. Bei BRC könnte er Teamkollege von Weltmeister Gabriele Tarquini, Norbert Michelisz und Nicky Catsburg werden.

DTM: RAHMENPROGRAMM STEHT FAST KOMPLETT

Letzte Woche wurde das fast komplette Rahmenprogramm für 2019 vorgestellt. Wie bislang bekannt, fährt neben der noch nicht offiziell benannten „ITR Formel 3“ auch die W Series, der Porsche Carrera Cup Deutschland, die Porsche GT3 Cup Challenge Benelux und der Lotus Cup Europe. Neu sind nun auch die BOSS-Serie (nur Assen) sowie der erneut ausgetragene Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup und die Tourenwagen Classics bestätigt. Beim Auftakt in Hockenheim (3.–5. Mai 2019) starten W Series, Formel 3, Carrera Cup und R8 Cup.

NASCAR: WEITERE TITEL EBENFALLS VERGEBEN

Neben dem Finale der Cup Series fanden in Homestead auch die Titelentscheidungen der zweiten und dritten NASCAR-Liga statt. In der Xfinity-Serie setzte sich Tyler Reddick (Chevrolet) mit einem Sieg durch. Er wechselt für 2019 markenintern von JR Motorsports zu Richard Childress Racing. In der Truck-Serie gewann Brett Moffitt (Toyota) das Finalrennen und den Titel. Er hat noch keinen Vertrag für 2019 unterschrieben.

Porsche Supercup

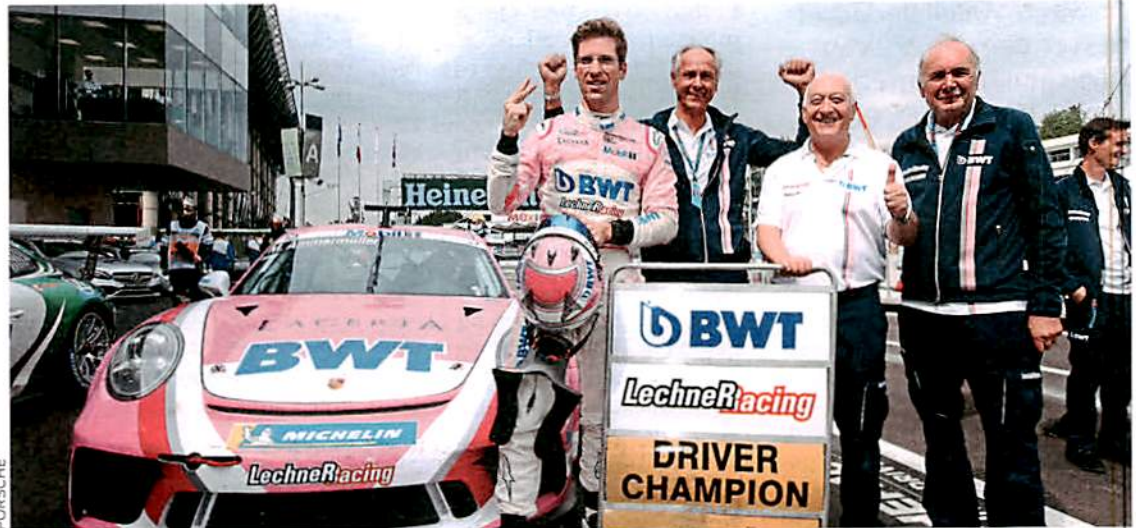
Titelverteidigung geglückt

In einem spannenden Finale in Mexiko verteidigte Michael Ammermüller seine Tabellenführung und gewann damit zum zweiten Mal den weltweit wichtigsten Markenpokal.

Von: Michael Bräutigam

Die Ausgangslage war denkbar spannend, denn nach einem Sieg von Thomas Preining in Monza rückte das Spitzentrio in der Tabelle auf nur noch 14 Zähler zusammen. Lechner-Pilot Ammermüller als Leader 119 Punkte, Nick Yelloly (Fach Auto Tech) 114 Zähler, Preining (Lechner) 105 Punkte.

Die Entscheidung musste also beim Finale in Mexico City fallen, wo es traditionell zwei Rennen zu absolvieren galt, somit waren pro Fahrer noch insgesamt maximal 40 Punkte zu holen. Dass Ammermüller in Monza seinen Vorsprung auf fünf Zähler ausbaute, bedeutete aber auch, dass selbst Yelloly auf Schützenhilfe



Zweiter Titel in Folge: Ammermüller (l.) mit Lechner-Mannen Erwin Kickmaier, Walter Lechner und Franz Maier

der Konkurrenz angewiesen war. Bei einem Doppelsieg Yellolys und zwei zweiten Plätzen Ammermüllers hätte der Deutsche um einen Punkt die Nase vorn.

Auf René Rasts Spuren

Doch es kam noch ganz anders, denn in Mexiko drehte Porsche-Junior Julien Andlauer (Almeras) so richtig auf. Der Franzose, der seinen Vorschusslorbeeren im

Autódromo Hermanos Rodríguez vollumfänglich gerecht wurde, zeigte mit einem blitzsauberen Doppelsieg, dass mit ihm zukünftig ebenfalls im Titelkampf zu rechnen sein wird.

Hinter dem 19-jährigen tobte freilich der Kampf um den Titel. Ammermüller setzte sich in Lauf eins im Duell mit Preining um P2 durch und führte so schon eine Art Vorentscheidung herbei.

Yelloly ging nach P4 mit einem Defizit von neun Punkten ins Finalrennen. Zwar verkürzte er dort mit P2 noch mal den Abstand, doch Ammermüllers dritter Platz (nach Zeitstrafe für Preining) reichte locker zum Titel. „Ich kann es noch gar nicht fassen“, jubelte der Doppelchamp. Zuletzt gelangen übrigens René Rast mehrere Supercup-Titel hintereinander: 2010, 2011 und 2012. ■

Porsche Carrera Cup Deutschland

Mit zehn Siegen zum Meistertitel

Er siegte und siegte und siegte – Thomas Preining wurde zum letztlich souveränen Champion im Porsche Carrera Cup.

Von: Michael Bräutigam

Die Saison begann mit einem Doppelsieg in Oschersleben perfekt für Supercup-Meister Michael Ammermüller. Doch ab dem zweiten Event gab es kein Halten mehr für Lechner-Teamkollege Thomas Preining: Zehn Siege in den verbliebenen zwölf Rennen ließen kaum einen Zweifel daran aufkeimen, über wen letztlich der Titel gehen wird. Nur Jaap van Lagen (Förch Racing) ließ sich, einmal am Nürburgring und einmal in Zandvoort, sonst

noch in die Siegerliste eintragen. Aber da der Niederländer außer Wertung mitfuhr, tat er dem Österreicher in der Tabelle nicht weh. Mit einem Doppelsieg in Hockenheim machte Preining jedenfalls alles ganz fix.

Bereits im ersten Lauf im badi-schen Motodrom machte der Sohn von Ex-Motorrad-WM-Pilot Andreas Preining den Sack zu. „Nach dem enttäuschenden Saisonstart in Oschersleben hatte ich die Meisterschaft schon fast

abgehakt – jetzt bin ich Champion. Das macht mich unglaublich stolz“, freute sich der 20-Jährige.

Auch in den anderen Wertungen standen die Entscheidungen noch aus. Zu einem Herzschlagfinale kam es in der Rookiewertung, in der Igor Walilko (Raceunion) nach einem starken Sachsenring-Auftritt als knapper Tabellenführer anreiste. Doch Dylan Pereira (Lechner) riss das Steuer noch rum.

In der Amateurrwertung sicherte sich Jörn Schmidt-Staade (Cito Pretiosa) ebenfalls am Hockenheim-Samstag bereits den Titel. Während die Fahrertitel bis zuletzt offen blieben, war die Teamwertung schon längst entschieden. Mit Platz 1 und 2 der Tabelle (Preining/Ammermüller) holte das Team BWT Lechner Racing mehr als doppelt so viele Punkte wie jedes andere Team. ■



Unglaublich, aber wahr: Meister Thomas Preining holte zehn Saisonsiege

Bleekemolen kampflos

Es war ein Duell der Giganten um den diesjährigen Clio-Cup-Titel. Am Ende fuhr Sebastiaan Bleekemolen aber doch kampflos zur Meisterschaft.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Grund war ein ganz unschöner: Weil bei Tomáš Pekar eine Hirnhautentzündung diagnostiziert wurde, konnte der Tscheche beim „Superfinale“ in Le Castellet gar nicht erst starten. Effektiv wuchs somit Bleekemolens Vorsprung in der Tabelle von neun (gegenüber Pekar) auf 88 Punkte (gegenüber Karol Urbaniak) an. Zwar gab es beim Finale doppelte Punkte abzuräumen, doch der bis dahin schon vierfache Clio-Meister Bleekemolen brauchte schon ein extrem schlechtes Wochenende, damit die Titelvergabe doch noch mal spannend wird.

„Spannung“ war dabei das Motto der ganzen Saison. Nachdem Pekar in Spielberg die Führung übernommen hatte, ent-

brannte das Duell mit Bleekemolen. Der Niederländer im eigenen Familienteam entriss Pekar bereits beim vorletzten Event in Hockenheim die Führung. Im ersten Lauf dort war es zunächst Albert Legutko, der vor Bleekemolen und Pekar gewann. Pekars Abstand vor Bleekemolen schrumpfte auf nur noch einen Punkt zusammen.

Im zweiten Durchgang übernahm der ältere Bruder von Jeroen Bleekemolen dank Platz 2 die Tabellenführung. Aufgrund eines

Startcrashes und einer anschließenden Rotphase blieben nur noch zehn Minuten Fahrzeit übrig. Die reichten Pekar nicht mehr aus, um weiter als auf Platz 7 nach vorn zu kommen.

Beim dann also doch nicht mehr so spannenden Finale fuhr Bleekemolen souverän zum Titel. Die Siege gingen an Albert Legutko und Kevin Hilgenhövel, die damit Platz 2 der Tabelle (Legutko) respektive den Titelgewinn in der Rookiewertung (Hilgenhövel) holen konnten. ■



In Abwesenheit des Haupttrivalen zum Titel gefahren: S. Bleekemolen

RENAULT SPORT

Ferrari Challenge

Nielsen in eigener Welt

Nicklas Nielsen heißt der Meister der Ferrari Challenge 2018. Der Däne gewann zehn der 14 Rennen in der „Trofeo Pirelli“. Eine Liechtensteinerin schrieb derweil ihre eigene Geschichte.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Audi Sport TT Cup brachte trotz seiner nur dreijährigen Laufzeit doch einige Talente ans Licht. Man denke nur an Sheldon van der Linde, Max Hofer, Philip Ellis oder TCR-Europameister Mikel Azcona. Zwei weitere Fahrer dürfen nun dazu gezählt werden: Nicklas Nielsen und Fabienne Wohlwend. Nielsen war 2016 bester Rookie im TT Cup, ehe er sich 2017 ganz auf die Formel 4

konzentrierte. Wohlwend trat 2017 im TT Cup an. Die Liechtensteinerin gewann in diesem Jahr drei Läufe zur Trofeo Pirelli AM, holte dort den Vizetitel und gewann die in der Trofeo Pirelli ausgeschriebene Damenwertung.

Für Nielsen dürfte der Titelgewinn ein wahrer Türöffner in Richtung GT-Sport sein, holte er

doch die wichtigste und vom fahrerischen Level her schwierigste zu gewinnende Ferrari-Trophäe.

In der Coppa Shell, sozusagen der zweiten Liga der Ferrari Challenge, setzte sich der Schweizer Christophe Hurni knapp vor Eric Cheung durch. Die entsprechende AM-Wertung gewann der Türke Murat Cuhadaroglu. ■



Zwei Drittel der Rennen gewonnen: Ferrari-Challenge-König Nicklas Nielsen

FERRARI

NACHRICHTEN

AUDI R8 CUP: HEIDORN VOR SCHNELLER LADY

Kris Heidorn drückte der Premierensaison des Audi Sport Seyffahrt R8 Cup klar seinen Stempel auf. Mit zehn Siegen in zwölf Rennen ließ er der Konkurrenz nur zweimal den Vortritt, wobei dann jeweils Bartosz Paziewski in die Bresche sprang. Der Pole musste sich im Kampf um den Vizetitel aber der 17-jährigen Ungarin Vivien Keszthelyi – Freundin von David Schumacher – geschlagen geben.

SKODA OCTAVIA CUP: DOPPELSTARTER SIEGT

Im Renault Clio Cup musste sich Tomáš Pekar kampflos geschlagen geben, doch der Tscheche jubelte zuvor bereits im Skoda Octavia Cup. Bei der lange vorbereiteten Neuauflage des Markenpokals gelangen dem Routinier acht Siege in 14 Rennen, womit er sich am Ende vor Petr Fulin Jr. (19) durchsetzte. Bester deutschsprachiger Pilot wurde in der Endabrechnung Wolfgang Kriegl auf Gesamtrang 14.

TROFEO LAMBORGHINI: DEUTSCHE MEISTER

Vergangenes Wochenende fand in Vallelunga das Weltfinale der Lamborghini-Markenpokale statt. Auch in der europäischen Serie waren noch die Titelentscheidungen offen. In der AM-Wertung feierten die Ex-GT-Masters-Piloten Manuel Lauck und Florian Scholze einen Doppelsieg und den Meistertitel. In der Pro-Wertung kam es zum Showdown zwischen Vito Postiglione/Karol Basz und Giacomo Altoè. Letztlich setzte sich der Jungspund durch, wobei Altoè und Daniel Zampieri auch im Weltfinale siegten. In der Pro-AM-Wertung ging der Titel an Juan Lopez/Loris Spinelli. ■



AM-Meister: Scholze/Lauck

LAMBORGHINI



Rainer Noller (Abstatt) sicherte sich den Sieg im Rallye-Pokal Südwest

ADAC Südwestpokale

Die Sieger stehen fest

Manfred Bläsius (Slalom), Milos Kaspar und Marie Janak (Classic) sowie Rainer Noller und Daniela Kurz (Rallye) heißen die Sieger der ADAC-Südwestpokale.

Im Rahmen des traditionellen Herbstslaloms des ASC Ahrweiler fand der Finallauf des Slalom-Pokals Südwest statt. Hier nehmen die Teilnehmer die Punkte aus den beiden Vorläufen auf Regionalclub-Ebene mit. Das Ergebnis des Endlaufs wird dann doppelt gewertet. 1700 Meter maß der anspruchsvolle Parcours. In der ersten Entscheidung des Sonntags gewann Manfred Bläsius (Mittelrhein) in der seriennahen Klasse G5. Da ahnten nur die wenigsten, dass dies auch den Gesamtsieg bedeuten würde. Andreas Nübling (Südbaden) sicherte sich durch seinen Sieg im Audi 50 in der Klasse bis 1300 ccm den zweiten Platz

im Gesamtklassement. Lukas Restel (Hessen-Thüringen) reichte in der Klasse F10 (bis 1400 ccm) ein dritter Platz, um sich auch im Gesamtklassement des Südwest-Pokals den dritten Platz zu sichern.

Classic: Titel verteidigt

Die Sieger des Classic-Pokals Südwest heißen Milos Kaspar und Marie Janak. Beim letzten Lauf im Rahmen der Käthchen-Classic des MC Heilbronn reichte den beiden ein zweiter Platz, um den Vorjahrestriumph zu wiederholen. Achim und Timo Bittmann reichte ein fünfter Platz, um sich im Gesamtklassement Platz 2 zu sichern. Für den bis dahin führenden Wolfgang Smuda bedeutete der 21. Platz ein Streichresultat und damit die Sicherung des dritten Podestplatzes.

Nur sieben der elf Wertungsläufe kommen in die Wertung. 60 Rallye-Teams hatten auf der 300 Kilometer langen Strecke, die durch Orte im Landkreis Heil-

bronn und Hohenlohe führte, sieben Zeit- und acht Durchfahrtskontrollen sowie 28 Zeitmesspunkte zu bewältigen.

Rallye: Noller souverän

Selbst ein Ausfall auf der letzten Wertungsprüfung beim Finale (ADAC Junior-Rallye Baden-Württemberg) konnte ihn nicht mehr von der Tabellenspitze verdrängen: Souverän holte sich Rallye-Routinier Rainer Noller (Abstatt) die Fahrerwertung des traditionsreichen ADAC Rallye-Pokals Südwest. Bei den 12 Wertungsläufen war er acht Mal am Start und holte im Mitsubishi fünf Mal den Gesamtsieg.

Mit einem zweiten Platz in der Klassenwertung bei der Junior-BW-Rallye sicherte sich Daniela Kurz (Fichtenberg) vom Racing Team Mögglingen als Copilotin von Jan-Marc Soutschka den Titel in der Beifahrerwertung auf einem seriennahen Gruppe G-VW Golf II. ■ MSA

CLASSIC

ADAC Classic-Pokal Südwest Endstand nach 11 Läufen

1. Milos Kaspar (CZ)	65,36 Pkt.
Marie Janak (CZ)	65,36
2. Achim Bittmann (D)	60,69
Timo Bittmann (D)	60,69
3. Wolfgang Smuda (D)	60,43
4. Knut Henneke (D)	53,58
5. Olaf Breidenstein (D)	52,82
Heike Breidenstein (D)	52,82
6. Norbert Lehmann (D)	52,58
7. Jürgen Illig (D)	51,05

SLALOM

Nach allen Vorläufen der Regionalclubs und Finallauf

1. Manfred Bläsius (MRH)	35,00 Pkt.
2. Andreas Restel (SBA)	33,78
3. Lukas Restel (HTH)	31,00
4. Peter Kalus (WTB)	29,07
5. Udo Roller (WTB)	27,83
6. Gregor Götz (SBA)	27,79
7. Kevin Latzko (SBA)	26,39
8. Markus Fitzner (PFA)	26,00
9. Helmut Pflieger (WTB)	25,57
10. Michelle Bläsius (MRH)	24,00

RALLYE

Fahrerwertung Endstand nach 12 Läufen

1. Rainer Noller (D)	54,04 Pkt.
2. Oliver Selmikelt (D)	48,06
3. Kai Otterbach (D)	47,65

Beifahrerwertung Endstand nach 12 Läufen

1. Daniela Kurz (D)	37,18 Pkt.
2. Petra Hägele (D)	30,96
3. Knut Kaiser (D)	20,67



Titelverteidiger im Classic-Pokal Südwest: Milos Kaspar



Im Slalom-Pokal Südwest ganz vorn: Manfred Bläsius

Tanken oder Shoppen?

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Einkaufsgutschein
gratis dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

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: 1773027 | Verschenken: 1773028

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 125,- € (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.

Die Überlebens-Übung



Andrea Dovizioso gewann das Finalrennen, in dem mehr als das halbe Feld stürzte. Pol Espargaró fuhr die KTM trotz Sturz aufs Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Das Wasser aus den knöcheltiefen Pfützen spritzte wie Bugwellen aus den Rillen der Michelin-Regenreifen. Der Regen prasselte unerbittlich und immer heftiger auf die Strecke von Valencia herab. Doch drei

Reitern in diesem Sturm schien dies nichts auszumachen. Alex Rins, Andrea Dovizioso und Valentino Rossi hatten sich weit vom restlichen Feld abgesetzt. Und während hinter ihnen die Fahrer reihenweise von ihren Motorrädern purzelten oder wie auf rohen Eiern fuhren, wollte keiner dieser drei nachgeben.

Je furchterregender es wurde, desto mehr kam Valentino Rossi in Fahrt. Er hatte die Lücke nach vorn in Riesenschritten geschlossen. Zu Beginn war Alex Rins mit der Suzuki davongezogen, wie einst Chris Vermeulen bei seinem legendären Sieg in Le Mans

2007. Doch je tiefer das Wasser wurde, desto mehr rutschte er über das Vorderrad. Und als Dovizioso und Rossi ihn gleichzeitig einholten, wurde er einmal herausgetragen, und beide waren vorbei. Dann machte sich Rossi auch gleich über Dovizioso her, übernahm die Führung und zog davon. Dann allerdings kam die rote Flagge.

Als es eine gute halbe Stunde später weiterging, waren sich alle einig: Rossi wird das Ding machen. Doch es kam anders. Der neunfache Weltmeister setzte sich zwar gleich wieder mit Rins und Dovizioso an die Spitze.

Aber nachdem Dovizioso an Rins vorbei war und begann, sich vorne abzusetzen, hatte Rossi Probleme, mit dem Suzuki-Werksfahrer mitzuhalten. „Ja, ich hatte die beste Pace. Doch nur so lange, wie wir die gleichen Reifen hatten“, verriet Rossi hinterher. „Wir hatten keine frischen Reifen mehr. Ich musste mit denselben, die wir zuvor verwendet hatten, weiterfahren, während Suzuki und Ducati irgendwoher frische hervorgezaubert haben.“

Nach dem Regenwochenende gibt es für das Rennen fünf Michelin-Regenreifen für vorn und sechs für hinten, und Michelin hatte sie



Der den Fluten trotzte:
Im zweiten Rennen fand
Andrea Dovizioso die per-
fekte Abstimmung und
holte Saisonsieg Nr. 4

DUCCATI

„ICH HATTE DIE SCHNELLSTE PACE VON ALLEN. ABER NUR SO LANGE, WIE WIR ALLE AUF DEN GLEICHEN REIFEN UNTERWEGS WAREN.“

Valentino Rossi

wieder in je einer weicheren und einer härteren Mischung dabei. „Die härtere ist für abtrocknende Strecke, die weichere für Dauerregen“, erklärte Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. „Vorne könnten beide Mischungen für tiefes Wasser funktionieren.“ Weil es an jedem Tag regnete, wurden die Kontingente eben knapp.

Schneller Rossi patzt

Dann passierte es: Rossi wurde von seinem Heck überholt und rutschte in den Kies. „Es war genau wie in Sepang, und ich weiß wieder nicht, warum“, wunderte sich Rossi. „Es ist anscheinend so,



YAMAHA

Heldenkampf: Rins (#42) rausgetragen, Dovizioso und Rossi ziehen vorbei



Spritzer der Freude: Rins holte den fünften Podestplatz und WM-Endrang



ROMERO

Keine Angst vor großen Namen: Pol Espargaró (#44) vor Márquez und Viñales

dass wir noch immer einen zu hohen Reifenverschleiß hinten haben und sich dies vor Rennende bemerkbar macht, ohne dass es sich ankündigt. Aber ich hatte während der Saison nicht die Pace, um den Sieg zu fahren. Jetzt hatte ich sie bei zwei Rennen hintereinander.“

Andrea Doviziosos Augen strahlten wieder wie die eines kleinen Jungen, er blieb trotzdem gewohnt ruhig und analytisch: „Valentino hatte eine unglaubliche Pace. Als er mich im ersten Rennen überholt hat, habe ich gleich gesehen, wo wir uns verbessern konnten: Bei der Stabili-

tät mit der Hinterradbremse. Wir haben in der Rennpause beim Setup nachgebessert, und mit den frischen Reifen hatte ich das perfekte Bike.“

Álex Rins fuhr den vierten Podestplatz für Suzuki in Folge heim, was den Blauen zuletzt 1994 gelungen war. „Das ist erst der Anfang“, freute sich der 22-jährige Spanier. „Sylvain Guintoli hat bereits viel mit dem 2019er Prototypen getestet. Und er hat mir gesagt, dass der Motor sich untenherum genauso fährt wie jetzt, aber im fünften und sechsten Gang deutlich mehr Druck hat.“ Dann klopfte er

Andrea Dovizioso auf die Schultern und fügte an: „Da kannst du dich schon mal drauf vorbereiten.“ Rins gab aber auch zu: „Im ersten Rennen hatte ich zu Beginn mit dem härteren Vorderreifen und dem weichen hinten eine sehr gute Balance. Aber als es heftiger zu regnen begann, wurde es schwierig. Wir hatten nur noch einen weichen neuen Vorderreifen, mit dem war die Balance nicht so gut. Aber er war der Richtige, als es ganz zum Schluss wieder heftiger zu regnen anfang.“

Die Tücken von Valencia

Die Strecke von Valencia war schon immer tückisch im Regen. Dass an den Trainingstagen auf dem Wasser trotzdem erstaunliche Zeiten gefahren wurden, konnte Michelin-Rennleiter Taramasso leicht erklären: „Wir haben sehr gute Regenreifen für hier entwickeln können, die vieles kompensieren. Und die Temperaturen lagen stets über 17 Grad. Je näher sie auf die zehn Grad zugehen, desto tückischer wird es.“

„DAS IST ERST DER ANFANG. NÄCHSTES JAHR WIRD DIE SUZUKI NOCH VIEL SCHNELLER WERDEN.“

Alex Rins

Das sollte sich auch bewahrheiten, schließlich kamen am Rennwochenende über 100 Stürze zusammen. Und es erwischte auch Marc Márquez. Der Weltmeister war im Warm-up eine Sekunde schneller als der Rest der Welt, flog aber bei der Verfolgung von Rins und Dovizioso runter. „Es war mein Fehler“, bekannte er hinterher. „Weil ich in FP3 mit dem mittleren Hinterreifen sehr gut unterwegs war und es in der Besichtigungsrunde ähnlich aussah, habe ich gegen den Rat des Teams den härteren Hinterreifen draufmachen lassen. Aber bereits in der Aufwärmrunde begann es heftiger zu regnen. Ich habe gepokert, was in der Vergangenheit ein paarmal funktioniert hat. Diesmal ging es schief.“ Was der Weltmeister herunterspielte: Er kugelte sich im Qualifying und im Rennen zwei-

mal die bereits verletzte linke Schulter aus. Gleich nach den beiden Tests in Valencia und Jerez wird er sich operieren lassen.

Pol im Glück

Der Mann des Tages aber war Pol Espargaró. Im ersten Rennen raufte er mit Marc Márquez, und es war erstaunlich, wie die KTM auf die Zielgerade beschleunigte. Neben dem rückwärts drehenden Motor war noch eine Kohlefaser-Gabel von WP und neue Umlenkhebel an der Schwinge zu erkennen. Espargaró gab furchtlos Gas, und er hatte diesmal das Glück des Tüchtigen. Als er im Kampf mit Márquez abflog, konnte er sein Motorrad wieder in Gang bringen und von ganz hinten wieder bis Rang 7 vorfahren, bevor er im zweiten Rennen Geschichte schrieb und die RC16 genau zwei Jahre nach ihrem ersten Wildcard-Einsatz erstmals aufs Podest stellte. KTM-Rennleiter Pit Beirer war völlig außer sich: „Ich habe keine Worte, das ist einfach fucking unglaublich“, schrie er vor laufenden TV-Kameras.

Tom Lüthi hatte bei seinem letzten MotoGP-Rennen endlich das Vorderrad-Gefühl, nach dem er die ganze Saison gesucht hatte. Der Schweizer raufte wie in seinen besten Moto2-Zeiten, doch auch er wurde Opfer der Fluten im ersten Rennen. „Ich wollte die Saison so beenden, dass ich endlich kämpfen kann“, so der Marc-VDS-Pilot. „Das ist mir in diesem Rennen geglückt. Ich wollte nicht einfach durchfahren, um irgendwie mit Glück vielleicht Punkte abzustauben, sondern das meiste herauszuholen. Auf dem Papier sieht man es nicht, aber für mich war das ein positiver Abschluss.“

Stefan Bradl machte umso mehr aus der Situation. In Malaysia hatte er noch deutlich Probleme bei Nässe, in Valencia brachte er die LCR-Honda in den Fluten auf Platz 8. „Ich wollte zunächst nichts riskieren“, so der HRC-Testfahrer. „Die Wassermassen im ersten Rennen waren brutal. Da hat auf der Geraden noch bei 300 das Hinterrad durchgedreht. Es war richtig abzubrechen, aber ich denke fast, es kam zwei oder drei Runden zu spät. Im zweiten Rennen hatte ich den weichen Vorderreifen, aber ich hatte mir zunächst zu viel Zeit gelassen. Aber das habe ich einfach gebraucht, um Gefühl aufzubauen. Am Ende konnte ich dann gut nach vorne fahren, aber in diesem Sinn war das Rennen dann etwas zu kurz für mich.“ ■



Stefan Bradl (r.): Nun auch im Regen schnell, Top 10, auch 2019 HRC-Testfahrer



Tom Lüthi: Beim MotoGP-Abschied endlich Speed gefunden, aber gestürzt

DREI FRAGEN AN POL ESPARGARÓ



WIE FÜHLEN SIE SICH NACH DEM ERSTEN MOTOGP-PODESTPLATZ FÜR SIE UND KTM?

Es ist so surreal. Ich habe mich im ersten Rennen wirklich wohlgefühlt, wie schon das ganze Wochenende im Nassen und teilweise auch im Trockenen. Unser Bike ist mittlerweile am Start unheimlich gut. Und gleich, als ich die Kupplung losgelassen habe, war ich gut dabei. Dann habe ich mit Marc Márquez gekämpft und gesehen, dass er Probleme mit dem Hinterreifen hat. Dann hatte ich diesen riesigen Highsider. Und obwohl ein Teil der Verkleidung weggebrochen war, konnte ich weiterfahren und kam bis auf P7 vor. Die rote Flagge war wie ein Segen. Im zweiten Rennen hatte ich frische Reifen, habe gepusht,

und nachdem Valentino Rossi gestürzt war, war ich Dritter. Nach all dem, was in diesem Jahr passiert ist, war das ein unglaubliches Gefühl.

HABEN DIE BEIDEN KTM-SIEGE IN DEN KLEINEREN KLASSEN DRUCK GEMACHT?

Es hat mich schon ein wenig erschreckt, was die Jungs da abgezogen haben. Vor allem, als Pit Beirer meinte, ein Podest in der MotoGP würde das Ganze noch abrunden. Ich dachte, das geht nie, aber es ist uns gelungen.

WIE WAR DAS GEFÜHL IM VERGLEICH ZUM WM-TITEL?

In den kleinen Klassen war ich verwöhnt. Siege kamen dort recht leicht. Aber nach dem, was ich in der MotoGP erlebt habe, kann ich diesen Podestplatz erst richtig wertschätzen. Das Gefühl ist viel intensiver.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Valencia (E) – 18. November 2018: 19. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft: 56,070 km über 14 Runden à 4,005 km. 16 Fahrer gestartet, 15 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 13 Grad, Asphalt 13 Grad. Schnitt des Siegers: 139,8 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	14	24.03,408 min	301,9 km/h	1,41,863 min	S/S	25
2. Alex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	14	+2,750 sec	301,8 km/h	1,42,233 min	M/S	20
3. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	14	+7,406 sec	302,5 km/h	1,42,501 min	S/S	16
4. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP 18	14	+8,647 sec	302,2 km/h	1,42,081 min	S/S	13
5. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	14	+13,351 sec	294,9 km/h	1,42,901 min	S/S	11
6. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	14	+32,288 sec	294,7 km/h	1,44,223 min	S/S	10
7. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	14	+32,806 sec	300,9 km/h	1,44,042 min	S/S	9
8. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	14	+33,111 sec	321,6 km/h	1,43,997 min	S/S	8
9. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	14	+36,376 sec	296,8 km/h	1,44,409 min	S/S	7
10. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	14	+37,198 sec	302,1 km/h	1,44,238 min	S/S	6
11. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	14	+44,326 sec	294,5 km/h	1,44,269 min	S/S	5
12. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 18	14	+46,146 sec	301,7 km/h	1,44,742 min	S/S	4
13. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	14	+52,809 sec	299,8 km/h	1,41,864 min	S/S	3
14. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	14	+1,10,628 min	299,7 km/h	1,45,778 min	S/S	2
15. Jordi Torres	Ducati D16 GP 16	14	+1,16,739 min	293,3 km/h	1,46,948 min	S/S	1
Nicht gewertet:							
Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	7	+7 Runden	297,9 km/h	1,43,889 min	S/S	-
Nicht gestartet:							
Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1						
Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18						
Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V						
Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR						
Alex Espargaró (E)	Aprilia RS-GP						
Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 18						

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Viñales	1,31,312 min
2. Rins	1,31,380 min
3. Dovizioso	1,31,392 min
4. Petrucci	1,31,414 min
5. Márquez	1,31,442 min
6. P. Espargaró	1,31,577 min
7. Iannone	1,31,629 min
8. A. Espargaró	1,31,630 min
9. Pedrosa	1,32,140 min
10. Miller	1,32,145 min
11. Zarco	1,32,179 min
12. Pirro	1,32,310 min
13. Lorenzo	1,31,900 min
14. Nakagami	1,31,928 min
15. Morbidelli	1,32,385 min
16. Rossi	1,32,452 min
17. Lüthi	1,32,545 min
18. Abraham	1,32,547 min
19. Bautista	1,32,568 min
20. Bradl	1,32,708 min
21. Syahrin	1,32,749 min
22. Smith	1,33,011 min
23. Torres	1,34,427 min
24. Redding	1,35,171 min

WM-ENDSTAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	321
2. Dovizioso	245
3. Rossi	198
4. Viñales	193
5. Rins	169
6. Zarco	158
7. Crutchlow	148
8. Petrucci	144
9. Lorenzo	134
10. Iannone	133

WM-ENDSTAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	375
2. Ducati	335
3. Yamaha	281
4. Suzuki	233
5. KTM	72
6. Aprilia	59

WM-ENDSTAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	438
2. Ducati Team	392
3. Movistar Yamaha MotoGP	391
4. Team Suzuki Ecstar	302
5. Alma Pramac Racing	235
6. Monster Yamaha Tech3	204
7. LCR Honda	191
8. Angel Nieto Team	104
9. Red Bull KTM Factory Racing	89
10. Aprilia Racing Team Gresini	64

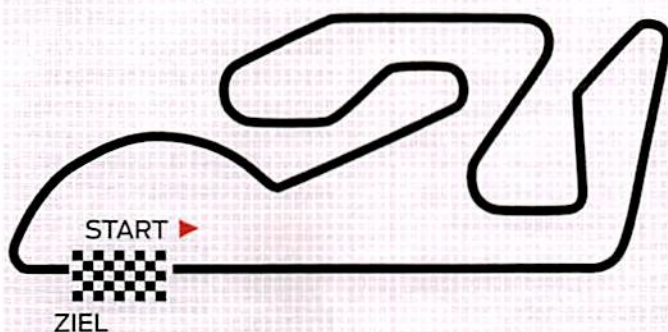
„WÄRE ICH NOCH NICHT WELTMEISTER GEWESEN, HÄTTE ICH DIE GLEICHEN REIFEN GEWÄHLT WIE DIE ANDEREN.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.31,171, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**
 Quali-Rekord: **1.29,401, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**
 Topspeed-Rekord: **335,9 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2015**

CIRCUIT RICARDO TORMO 4,005 KM

STRECKE



GOLD&GOOSE

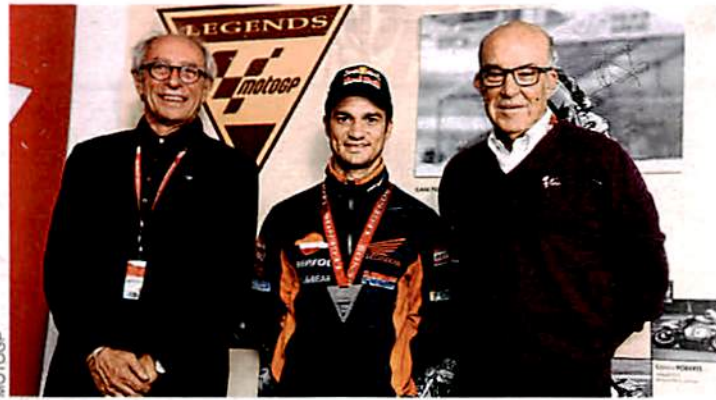
Historischer Podestplatz: Ein großer WM-Boost für Pol Espargaró und KTM

AUS DEM FAHRERLAGER

VIELE ABSCHIEDE ZUM SAISONENDE

Wenn die Saison zu Ende geht, trennen sich die Wege vieler Zweckgemeinschaften, aber auch lange Beziehungen und Freundschaften nehmen eine Wendung, weil ein neues Kapitel beginnt.

In Valencia gab einer der größten Fahrer der letzten zwei Jahrzehnte seinen Abschied. Dani Pedrosa, von 2003 bis 2005 dreimal in Folge Weltmeister, einmal bei den 125ern und zweimal bei den 250ern, und in seinen folgenden 13 MotoGP-Jahren dreimal Vizeweltmeister und dreimal WM-Dritter, fuhr in Valencia sein letztes Rennen. Zuvor wurde er am Donnerstag von FIM-Präsident Vito Ippolito und Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Ezpeleta verheimlichte dabei seine Gefühle nicht: „Ich erinnere mich, als wir unser erstes Nachwuchsprojekt gestartet haben und damit das System, nach dem die MotoGP heute funktioniert“, so der 72-jährige Spanier. „Damals hatten wir die Altersgrenzen für den Cup mit Alberto Puig nach unten und nach oben festgelegt. Aber Dani war zwei Monate zu jung. Wir haben uns zusammengesetzt und die Grenze wieder nach unten gesenkt, damit er mitfahren konnte. Heute tritt er zurück. Damit wird uns klar, wie lange wir es schon machen – und wie alt wir geworden sind.“ Als Pedrosa am Sonntag nach einem Rennen, wo er mit dem Grip kämpfte und Fünfter wurde, wieder bei seiner Mannschaft ankam, flossen die Tränen. Ca-



Vito Ippolito, Dani Pedrosa und Carmelo Ezpeleta (v.l.): Zwei von ihnen treten ab

sey Stoner, der nicht in Valencia war, verabschiedete sich auf Twitter mit den Worten: „Es war immer unglaublich, zu sehen, mit welcher Leichtigkeit er Rundenzeiten produzieren konnte. Sein Fahrstil und seine Anmut auf dem Motorrad sind in der MotoGP einzigartig, und glaubt mir, mit seiner Größe hatte er es nicht leicht. Wir werden dich auf der Strecke vermissen, Kumpel!“ Pedrosa selbst war sehr aufgebracht. „Ich habe mehr als mein halbes Leben in diesem Paddock verbracht. Mir wird das Gefühl eines Sieges fehlen, aber die Last der Stürze und Verletzungen sind nun von meinen Schultern. Ich lasse mir im Winter die Schrauben und Platten herausnehmen, denn wenn ich es jetzt nicht mache, will ich es später nicht mehr.“ Als er hinter der Box zum Repsol-Honda-Truck ging, wurde er minutenlang von den Fans beklatscht. Jorge Lorenzo, der bei Ducati sein letztes Rennen gefahren hat, erlebte bei der Pressekonferenz in der Ducati-Hospitality eine Überraschung. Seine Mann-

schaft und die Teamleitung waren reingekommen und feierten ihn mit stehenden Ovationen. „Mein Gesicht hat einen Fehler“, sagte Lorenzo gerührt. „Man sieht meine wirklichen Gefühle oft nicht. Viele glaubten, mit meinem Team hätte ich eine kühle Arbeitsatmosphäre gehabt. Aber wie sie wirklich war, konntet ihr jetzt sehen.“ Auch FIM-Präsident Vito Ippolito war das letzte Mal in offizieller Position bei einem Grand Prix. Nach drei Amtsperioden und zwölf Jahren wird er nicht mehr kandidieren. „Aber das heißt nicht, dass ich nicht privat zu Grands Prix kommen werde.“

NEUE UHREN UND ALTE FREUNDSCHAFTEN

Am Samstagabend stellte Tissot seine neuen Marc-Márquez-, Jorge-Lorenzo- und Tom-Lüthi-Kollektionen vor. Wenn die Beziehung der beiden nächstjährigen Teamkollegen im Honda-Werksteam auch dramatisiert wird: Bevor der offizielle Teil losging, plapperten Márquez und Lorenzo so locker miteinander wie Freunde in der Volksschule.

EINE LEGENDE ZEIGT IHREN RESPEKT

Der zweifache Formel-1-Vizeweltmeister, sechsfache Le-Mans-Sieger und Dakar-Gewinner Jacky Ickx war als Gast von Ducati in Valencia. Der 73-jährige Belgier war völlig begeistert. „Was hier mit der MotoGP aufgezogen wird, ist allerfeinster Motorsport. Und was die Fahrer auf zwei Rädern bei diesem Wetter geleistet haben, ist so ziemlich das Beeindruckendste, was ich je gesehen habe.“ ■ IP



Marc Márquez und Jorge Lorenzo: Bleiben sie auch als Teamkollegen so locker?

GASTKOMMENTAR

ÜBER EINTÖNIGKEIT KONNTE MAN SICH IN VALENCIA

wirklich nicht beschweren. Aber bei dem, was die MotoGP-Piloten im Regen geleistet haben, nur das zweite Rennen zu werten, war bitter. Das erste war jedenfalls für die Katz. Und das war schließlich die Hälfte des Rennens, das sollte nicht unbeachtet bleiben. Zum Schluss ist Rossi noch hingefallen, aber so ist nun einmal der Rennsport. Man muss Rossi alle Ehren zuerkennen, denn dass er in seinem Alter nach all den Erfolgen, die er hatte, bei einem solchen Schmuttwetter alles gibt und sogar einen Aquaplaning-Sturz riskiert und erleidet: Hut ab! Und weil bei so einem Wetter der Fahrer entscheidet und erst danach das Fabrikat, war es beeindruckend, wie viele verschiedene Hersteller vorn dabei waren – diesmal auch KTM. Pol Espargaró galt schon immer als talentierter Fahrer und hat schon in der Moto2 gezeigt, dass er zu den Chefs gehört. Jetzt hat er auch in der MotoGP auf dem Podest gestanden. Das freut mich sehr, denn er kommt auch vom Motocross. Und weil ich auch mal Motocross-Fahrer war, haben diese Jungs meine Sympathie.

Auch das Moto3-Rennen hat uns alle verblüfft. Dass dort ein Neuling kommt und allen davonfährt, das sieht man nicht alle Tage. Es erinnerte mich an Marco Melandri, als er als Neuling das erste Mal auf dem neuen Sachsenring gefahren ist und dort alles niedergemacht hat. Wir haben damals alle gedacht, dass das der neue Überflieger sei. Wenn er auch einmal Weltmeister wurde, wurde er später dann doch ziemlich eingedämmt. Dass nun ein junger Türke so stark ist, das haben wir noch nicht erlebt – schauen wir mal, wie er auf Dauer im Trockenen sein wird. Aber da kann noch was draus werden.



Dieter Braun
zweifacher
Weltmeister

Motorrad-WM

Starterfeld 2019 steht

Die FIM hat die Starterlisten für das nächste Jahr bekannt gegeben. Dominique Aegerter fährt bei MV Agusta, bei Kiefer ersetzt ihn Lukas Tulovic.

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2018

MotoGP

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati Di16 GP 18
5	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
9	Danilo Petrucci (I)	Alma Pramac Racing	Ducati Di16 GP 18
10	Xavier Siméon (B)	Reale Avintia Racing	Ducati Di16 GP 16
12	Tom Lüthi (CH)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda RC 213 V
17	Karel Abraham (CZ)	Ángel Nieto Team	Ducati Di16 GP 16
19	Álvaro Bautista (E)	Ángel Nieto Team	Ducati Di16 GP 17
21	Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda RC 213 V
25	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
26	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
29	Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
35	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
38	Bradley Smith (GB)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43	Jack Miller (AUS)	Alma Pramac Racing	Ducati Di16 GP 18
44	Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
45	Scott Redding (GB)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
46	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
53	Tito Rabat (E)	Reale Avintia Racing	Ducati Di16 GP 17
55	Hafizh Syahrin (MAL)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
99	Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati Di16 GP 18

Moto2

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Steven Odendaal (ZA)	NTS RW Racing GP	NTS
5	Andrea Locatelli (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
7	Lorenzo Baldassarri (I)	Pons HP40	Kalex
9	Jorge Navarro (E)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
10	Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
13	Romano Fenati (I)	Marinelli Snipers Team	Kalex
16	Joe Roberts (USA)	NTS RW Racing GP	NTS
20	Fabio Quartararo (F)	Speed Up Racing	Speed Up
21	Federico Fuligni (I)	Tasco Racing Scuderia Moto2	Kalex
22	Sam Lowes (GB)	Swiss Innovative Investors	KTM
23	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex
24	Simone Corsi (I)	Tasco Racing Scuderia Moto2	Kalex
27	Iker Lecuona (E)	Swiss Innovative Investors	KTM
32	Isaac Viñales (E)	SAG Team	Kalex
36	Joan Mir (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
40	Héctor Barberá (E)	Pons HP40	Kalex
41	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM
42	Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
44	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM
45	Tetsuta Nagashima (J)	Idemitsu Honda Asia	Kalex
51	Eric Granado (BR)	Forward Racing Team	Suter
52	Danny Kent (GB)	Speed Up Racing	Speed Up
54	Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
62	Stefano Manzi (I)	Forward Racing Team	Suter
63	Zulfahmi Khairuddin (MAL)	SIC Racing Team	Kalex
64	Bo Bendsneyder (NL)	Tech3 Racing	Tech3
73	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
77	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	KTM
87	Remy Gardner (AUS)	Tech3 Racing	Tech3
89	Khairul Idham Pawi (MAL)	Idemitsu Honda Asia	Kalex
95	Jules Danilo (F)	Nashi Argan SAG Team	Kalex
97	Xavi Vierge (E)	Dynavolt Intact GP	Kalex

NACHRICHTEN

MOTOE Das Starterfeld des neuen Elektro-Cups, der nächstes Jahr bei den Grands Prix in Jerez, Le Mans, Sachsenring, Red Bull Ring und in Misano ausgetragen wird, steht. Sogar Ex-Vizeweltmeister Sete Gibernau wird fahren! Die Klasse wird zwei freie Trainings am Freitag, die Qualifikation am Samstag und ein etwa 15 Minuten langes Rennen am Sonntag vor dem Moto3-Rennen haben. In Misano wird es zwei Rennen geben, eines am Samstag, das Finale am Sonntag. Die Teams haben folgende Fahrer gemeldet:

Ángel Nieto Team: Nico Terol (E), María Herrera (E)

Avintia: Xavier Siméon (B), Eric Granado (BR)

Gresini: Lorenzo Savadori (I), Matteo Ferrari (I)

LCR: Randy de Puniet (F), Niccolò Canepa (I)

Pramac: Alex de Angelis (RSM), Josh Hook (AUS)

Tech3: Héctor Garzo (E), Kenny Foray (F)

Intact: Jesko Raffin (CH)

Ajo: Niki Tuuli (FIN)

Marc VDS: Mike Di Meglio (F)
One Energy: Bradley Smith (GB)

Pons: Sete Gibernau (E)

SIC58: Matteo Casadei (I)

Bereits Ende dieser Woche findet der erste Test der MotoE in Jerez statt.

MOTO3 Romano Fenati bekommt noch mal eine Chance. Das Snipers Team hat ihn für 2019 für die Moto3 nominiert. Nun muss die FIM ihm zustimmen und dem 22-jährigen Italiener wieder eine Lizenz ausstellen, die ihm für unbestimmte Zeit entzogen wurde.

MOTOGP Avintia Ducati glich in Valencia mehr einem Lazarett als einem MotoGP-Team. Tito Rabat war nach seinem komplizierten Beinbruch von Silverstone zwar wieder an der Strecke, fuhr das Rennen aber nicht. Am Freitag stürzte Xavier Siméon und zog sich eine Gehirnerschütterung zu. Jordi Torres fuhr nach seiner Daumen-OP, holte aber immerhin einen Punkt.

Moto3

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Jaume Masia (E)	Bester Capital Dubai	KTM
7	Adam Norrodin (MAL)	Petronas Sprinta Racing	Honda
8	Nicolò Bulega (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
10	Dennis Foggia (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
11	Livio Loi (B)	Reale Avintia Academy	KTM
12	Marco Bezzecchi (I)	Prüstel GP	KTM
14	Toni Arbolino (I)	Marinelli Snipers Team	Honda
16	Andrea Migno (I)	Ángel Nieto Team Moto3	KTM
17	John McPhee (GB)	CIP - Green Power	KTM
19	Gabriel Rodrigo (RA)	RBA Boe Skull Rider	KTM
21	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Moto3	Honda
22	Kazuki Masaki (J)	RBA Boe Skull Rider	KTM
23	Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
24	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
27	Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda
33	Enea Bastianini (I)	Leopard Racing	Honda
40	Darryn Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM
41	Nakarin Atirathphuvapat (T)	Honda Team Asia	Honda
42	Marcos Ramirez (E)	Bester Capital Dubai	KTM
44	Arón Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda
48	Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda
65	Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM
71	Ayumu Sasaki (J)	Petronas Sprinta Racing	Honda
72	Alonso Lopez (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda
75	Albert Arenas (E)	Ángel Nieto Team Moto3	KTM
76	Makar Yurchenko (RUS)	CIP - Green Power	KTM
84	Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM
88	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Moto3	Honda



Fein verabschiedet

Miguel Oliveira bescherte KTM ein Freudenfest, Weltmeister Francesco Bagnaia wurde von seinem Teamkollegen Luca Marini abgeräumt und fuhr das Rennen diskret zu Ende.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wie eng Sieg und Niederlage beieinanderliegen können. Vor zwei Wochen schwappte die Freude beim Sky-VR46-Team von Valentino Rossi über, und auch im Qualifying von Valencia hielt die Hochform von Luca Marini an, als er seine Maschine auf die Pole-Position stellte. Doch sein Rennen sollte nur bis zur zweiten Kurve gehen. Da rutschte ihm das Vorderrad weg,

und er schlidderte geradewegs in seinen Teamkollegen. Dann patzte Lokalheld Álex Márquez, als er in Führung liegend stürzte. Er hatte aber eine Pace, mit der er trotzdem auf das Podest fuhr.

Das Rennen wurde zu einem KTM-Freudenfest. Miguel Oliveira fuhr eine Stunde nachdem sein Teamkollege Can Öncü die Ajo-KTM zum historischen Sieg gefahren hatte, ein ebenso soli-

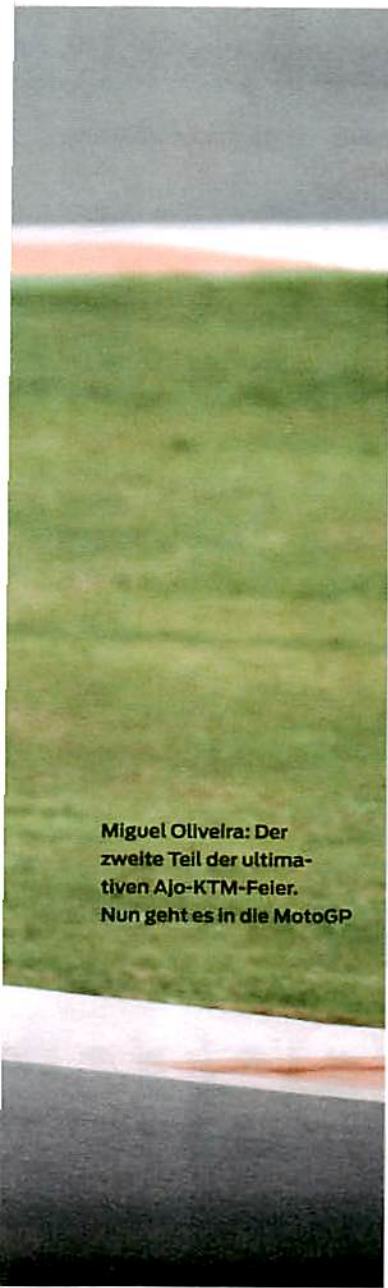
des Rennen, und der erst 18-jährige Spanier Iker Lecuona stürzte vom 21. Startplatz auf die zweite Position vor. Swiss-Innovative-Investors-Teamchef Fred Corminboeuf strahlte. „Ich habe immer an diesen Jungen geglaubt, jetzt hat er den Beweis erbracht. Und ich kann mich gar nicht genug für mein Team um Matthieu Grodecoeur bedanken.“ „Ich hatte zwar ein schlechtes



Marcel Schrötter: Mit wenig Gefühl beim Einlenken auf Platz 7



Dominique Aegerter: Noch einmal Abschied



Miguel Oliveira: Der zweite Teil der ultimativen Ajo-KTM-Feier. Nun geht es in die MotoGP

GOLD&GOOSE

Qualifying, aber am Freitag hatte ich mich im Regen wohlgefühlt, konnte mich auch gleich in der ersten Runde bis zum vierten Platz vorarbeiten. Von da an galt es, Ruhe zu bewahren“, fasste Lecuona zusammen. „Das Rennen war nicht leicht“, gab Sieger Miguel Oliveira zu. „Die Strecke trocknete ab, es war schwierig, die Reifentemperatur nicht zu hoch werden zu lassen.“



...kte für Kiefer Racing

Marcel Schrötter fiel einige Plätze zurück, als Marini und Bagnaia neben ihm stürzten. „Ich habe danach versucht, mich nicht weiter durcheinanderbringen zu lassen, aber ich hatte kein gutes Gefühl für mein Vorderrad gehabt, um ein besseres Ergebnis einzufahren“, sinnierte Schrötter nach seinem siebten Platz.

Dominique Aegerter wurde bei seinem Kiefer-Abschied Elfter. „Als es abtrocknete, wurde es rutschiger als ganz im Nassen“, berichtete der Schweizer. „Man konnte nur ganz leicht ans Gas gehen und es hat gleich hinten gerutscht.“ Sein Landsmann Jesko Raffin punktete bei seinem vorerst letzten Moto2-Rennen als 15. noch einmal, und Lukas Tulovic wurde beim Abschied der Suter Moto2 20.

Aufbruch in die Zukunft

Und damit ging eine Ära zu Ende. Am Abend wurden die Honda-Motoren an das Service-Team von ExternPro zurückgegeben, und am Montag präsentierte Triumph-Technikchef Stuart Wood zusammen mit Dorna Technical Director Corrado Cecchinelli den neuen Triumph-Motor, mit dem die Teams am Freitag das Testprogramm aufnehmen werden.

„Wir haben gegenüber der Street Triple 765 RS, deren Motor die Basis darstellt, den Zylinderkopf modifiziert“, so Wood. „Wir haben sowohl auf der Einlass- als auch auf der Auslass-Seite den Gasfluss optimiert, die Verdichtung erhöht, wir verwenden Titan-Einlassventile mit härteren Ventilfedern und andere Nockenwellen. Die Einspritzung hat ebenfalls mehr Durchfluss, die Renn-ECU stammt von Magneti Marelli. Der Motor hat eine leichtere Lichtmaschine bekommen, die ersten beiden Gänge des Getriebes sind länger ausgelegt, wir verwenden eine einstellbare Renn-Rutschkupplung. Der Motor hat leichtere Deckel und eine Ölwanne, an der die Auspuffkrümmer günstiger vorbeigeführt werden können. Die Entwicklung ging über zwei Jahre, in denen der Motor neben unzähligen Prüfstandsstunden über 2500 Runden im Renntempo zurückgelegt hat. Dank hochwertiger Oberflächenbeschichtung ist der Motor viel belastbarer als die Serie. Die Motoren haben 140 PS, sind sehr zuverlässig, und wir haben in Zusammenarbeit mit ExternPro eine absolut identische Leistung bei allen Motoren erreicht. Wir können es kaum erwarten, wenn sie Ende dieser Woche auf die Strecke gehen.“

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 18. November 2018: 19. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,125 km über 25 Runden à 4,005 km. 31 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 14 Grad, Asphalt 14 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Miguel Oliveira (P)	KTM	25	45.07,639 min	147,136 min	25
2. Iker Lecuona (E)	KTM	25	+13,201 sec	147,510 min	20
3. Álex Márquez (E)	Kalex	25	+22,175 sec	147,089 min	16
4. Mattia Pasini (I)	Kalex	25	+28,892 sec	148,432 min	13
5. Remy Gardner (AUS)	Tech3	25	+30,106 sec	148,263 min	11
6. Fabio Quartararo (F)	Speed Up	25	+32,126 sec	148,209 min	10
7. Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+33,086 sec	148,237 min	9
8. Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+33,950 sec	148,336 min	8
9. Andrea Locatelli (I)	Kalex	25	+35,707 sec	148,468 min	7
10. Simone Corsi (I)	Kalex	25	+37,019 sec	148,476 min	6
11. Dominique Aegerter (CH)	KTM	25	+43,844 sec	149,087 min	5
12. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	25	+45,871 sec	148,602 min	4
13. Steven Odendaal (ZA)	NTS	25	+49,113 sec	149,125 min	3
14. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	25	+53,288 sec	148,983 min	2
15. Jesko Raffin (CH)	Kalex	25	- 1.08,712 min	149,414 min	1
16. Isaac Viñales (E)	Suter	25	1.25,666 min	149,650 min	-
17. Xavi Cardelus (AND)	Kalex	25	1.32,166 min	149,725 min	-
18. Jules Danilo (F)	Kalex	25	1.47,502 min	149,760 min	-
19. Federico Fuligni (I)	Kalex	24	+1 Runden	1.51,482 min	-
20. Lukas Tulovic (D)	Suter	24	+1 Runden	1.50,174 min	-

Nicht gewertet:

Niki Tuuli (FIN)	Kalex	19	+6 Runden	148,121 min	-
Xavi Vierge (E)	Kalex	13	+12 Runden	147,713 min	-
Joe Roberts (USA)	NTS	8	+17 Runden	148,734 min	-
Tommaso Marcon (I)	Speed Up	7	+18 Runden	1.53,129 min	-
Jorge Navarro (E)	Kalex	5	+20 Runden	149,891 min	-
Brad Binder (SA)	KTM	3	+22 Runden	149,575 min	-
Sam Lowes (GB)	KTM	3	+22 Runden	149,926 min	-
Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	2	+23 Runden	1.50,737 min	-
Luca Marini (I)	Kalex	2	+25 Runden	-	-
Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	1	+25 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bagnaia	306
2. Oliveira	297
3. Binder	201
4. Marquez	173
5. Baldassarri	162
6. Mir	155
7. Marini	147
8. Schrötter	148
17. Aegerter	47
22. Raffin	10

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	407
2. KTM	345
3. Speed Up	142
4. Tech 3	40
5. Suter	8

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Red Bull KTM Ajo	498
2. Sky Racing Team VR46	453
3. Estrella Galicia Marc VDS	328
4. Dynavolt intact GP	278
5. Pons HP 40	217

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Marini	1.35,777 min
2. Vierge	1.35,804 min
3. Schrötter	1.35,945 min
4. Bagnaia	1.36,173 min
5. Baldassarri	1.36,270 min
6. Lowes	1.36,335 min
7. Mir	1.36,336 min
8. Fernandez	1.36,380 min
9. Quartararo	1.36,396 min
10. Oliveira	1.36,429 min
11. Binder	1.36,464 min
12. Raffin	1.36,499 min
13. Corsi	1.36,515 min
14. Pasini	1.36,532 min
15. Pawi	1.36,572 min
16. Marquez	1.36,580 min
17. Gardner	1.36,595 min
18. Locatelli	1.36,638 min
19. Roberts	1.36,656 min
20. Nagashima	1.36,667 min
21. Lecuona	1.36,671 min
22. Odendaal	1.36,819 min
23. Navarro	1.36,909 min
24. Aegerter	1.36,976 min
25. Garzo	1.37,444 min
26. Tuuli	1.37,457 min
27. Marcon	1.37,483 min
28. Fuligni	1.38,351 min



Kam, sah und siegte

MotoGP-Rookies-Cup-Sieger Can Öncü schrieb Geschichte: Bei seinem Grand-Prix-Debüt gewann er überlegen und ist damit der neue jüngste GP-Sieger aller Zeiten.

Von: **Imre Paulovits**

Da stand ein Teenager ganz oben auf dem Podest, seine schulterlangen schwarzen Haare schauten unter der Mütze hervor, und er strahlte, lachte und jubelte. Fünf Meter tiefer stand die Welt Kopf. Can Öncü hatte auf einmalige Art Geschichte geschrieben. Nicht nur, dass noch nie ein Türke einen Grand Prix gewonnen hat, der Letzte, der bei seinem Debüt gleich gewinnen konnte, war Nobby Ueda 1991. Und so viele, die dieses Kunststück vollbracht haben, gab es in der Geschichte auch noch nicht. Das Erstaunlichste war aber, wie es der MotoGP-Rookies-Cup-Gewinner

gemacht hatte: In einem Rennen, in dem fast die Hälfte des Feldes stürzte, war er unantastbar und fuhr mit der Routine eines alten Hasen.

Nur wer je unter solchen Bedingungen gefahren ist, kann die Leistung dieses 15-Jährigen verstehen. Ein Grand Prix ist um zehn Minuten länger als ein Junior-WM-Lauf oder ein Rookies-Cup-Rennen. Für die Konzentration ist dies, vor allem wenn man alleine vorneweg fährt und bei ständig wechselnden Bedingungen keine Anhaltspunkte hat, ein Riesenschritt ins Ungewisse. Dass er erst in der letzten Runde einen Fehler machte, kurz wegrutschte und dem sonst so kühlen Aki Ajo das Herz in die Hose rutscht, zeigt erst recht, welch ein Kaliber der größere der beiden Öncü-Zwillinge ist. „Ich habe am Morgen einen Kaffee getrunken, das hat gereicht“, winkte er mit jugendlicher Unbekümmertheit ab. Dass er ganz nebenbei bei seinem Wildcard-Einsatz den Altersrekord von Scott Redding unterboten hat,

der zwei Stunden später seinen Abschied von der Grand-Prix-Szene gab, war dann noch das letzte i-Tüpfelchen.

Es ist ein modernes Märchen. Vater Önder Öncü war in Iserlohn aufgewachsen und ist später in das Land seiner Vorfahren zurückgezogen. Als er mit seiner Frau und den beiden Zwillingen vor einem Geschäft stand, in dem Kindermotorräder im Schaufenster standen, und sich die Jungs die Nasen platt drückten, entschieden sie sich, welche zu kaufen. Als die Jungs kurze Zeit später in den Motocross einstiegen, führen sie alles in Grund und Boden. Bei den Supermoto war es nicht anders, und auch wenn Can Öncü 2017 sowohl im MotoGP Rookies Cup als auch im Asia Talent Cup den Titel verweigerte – den asiatischen Cup holte so sein Bruder Deniz –, dieses Jahr war er im Rookies Cup nicht zu stoppen. Und jetzt sogar in der WM nicht.

Wenn er auch noch das Gemüt eines Kindes hat, als Rennfahrer ist Can Öncü bereits weit gereift. Und an Selbstvertrauen fehlt es

ihm auch nicht. „Mein Ziel ist es, dass die Türkei einen MotoGP-Weltmeister hat“, hatte er seinen Traum definiert. Zwar sind vor ihm schon viele Kometen verglüht, aber dass Aki Ajo ihn und seinen Bruder, der 2020 in die WM folgen soll, unter die Fittiche genommen hat, ist kein Zufall.

Trauriger Abschied

Marco Bezzecchi, der in Malaysia den Titelkampf gegen Jorge Martín verlor, patzte auch im Finale. Er flog zweimal ab, kämpfte sich aber mit abgerissener Verkleidung und einer Runde Rückstand als 20. bis ins Ziel.

Philipp Öttl erwischte es noch schlechter. Sein Motor sprang beim Vorstart nicht an, er musste aus der Boxengasse starten. Als er kein Gefühl fürs Motorrad fand, gab er nach 15 Runden auf. „Es hatte keinen Sinn mehr gemacht, weiterzufahren“, blickte Öttl trüb auf seinen letzten Moto3-Einsatz zurück. „Es war das schlechte Ende einer schlechten Saison, ich will es vergessen und mich auf die Moto2 konzentrieren.“ ■



Der Weltmeister und sein Nachfolger? Jorge Martín umarmt nach dem Ziel Rekord-Sieger Can Öncü

GOLD&GOOSE

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 18. November 2018: 19. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,115 km über 23 Runden à 4,005 km. 30 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 14 Grad, Asphalt 14 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Can Öncü (TR)	KTM	23	43.06,370 min	1.51,373 min	25
2.	Jorge Martín (E)	Honda	23	+4,071 sec	1.51,541 min	20
3.	John McPhee (GB)	KTM	23	+6,130 sec	1.51,666 min	16
4.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	23	+12,897 sec	1.51,477 min	13
5.	Enea Bastianini (I)	Honda	23	+14,735 sec	1.51,771 min	11
6.	Jaume Masiá (E)	KTM	23	+21,984 sec	1.51,911 min	10
7.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	23	+26,641 sec	1.51,965 min	9
8.	Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	23	+30,758 sec	1.51,957 min	8
9.	Marcos Ramírez (E)	KTM	23	+33,411 sec	1.52,713 min	7
10.	Celestino Vietti (I)	KTM	23	+39,008 sec	1.52,876 min	6
11.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	23	+42,332 sec	1.52,765 min	5
12.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+48,931 sec	1.53,345 min	4
13.	Raul Fernandez (E)	KTM	23	+54,434 sec	1.52,255 min	3
14.	Andrea Migno (I)	KTM	23	+54,585 sec	1.52,834 min	2
15.	Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	23	+56,424 sec	1.52,514 min	1
16.	Kazuki Masaki (J)	KTM	23	+57,222 sec	1.53,337 min	-
17.	Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	23	+1.00,541 min	1.53,086 min	-
18.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	23	+1.35,093 min	1.53,012 min	-
19.	Darryn Binder (SA)	KTM	23	+1 Runde	1.54,378 min	-
20.	Marco Bezzecchi (I)	KTM	23	+1 Runde	1.51,533 min	-
nicht gewertet						
	Vicente Pérez (E)	KTM	21	+2 Runden	1.52,905 min	-
	Philipp Öttl (D)	KTM	15	+8 Runden	1.55,053 min	-
	Toni Arbolino (I)	Honda	11	+12 Runden	1.51,172 min	-
	Izam Ikmal (MAL)	Honda	7	+16 Runden	1.55,652 min	-
	Albert Arenas (E)	KTM	6	+17 Runden	1.52,014 min	-
	Kaito Toba (J)	Honda	4	+19 Runden	1.54,507 min	-
	Dennis Foggia (I)	KTM	1	+22 Runden	2.05,322 min	-
	Aron Canet (E)	Honda	0	+23 Runden	-	-
	Alonso López (E)	Honda	0	+23 Runden	-	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	0	+23 Runden	-	-

WM-ENDSTAND FAHRER

1.	Martin	260
2.	Di Giannantonio	218
3.	Bezzecchi	214
4.	Bastianini	177
5.	Dalla Porta	151
6.	Canet	128
7.	Rodrigo	116
8.	Kornfeil	116
9.	Arenas	107
9.	Ramírez	57
16.	Öttl	58

WM-ENDSTAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Honda	401
2.	KTM	353

WM-ENDSTAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Del Conca Gresini Moto3	478
2.	Redox Prüstel GP	330
3.	Leopard Racing	328
4.	Ángel Nieto Team Moto3	191
5.	Bester Capital Dubai	178
6.	Estrella Galicia 0,0	164
7.	SIC58 Squadra Corse	142
8.	RBA Boe Skull Rider	125
9.	Sky Racing Team VR46	97
10.	Petronas Sprinta Racing	96

STARTAUFGSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Martin	1.26,434 min
2.	Ramírez	1.26,494 min
3.	Bastianini	1.26,499 min
4.	Masiá	1.26,696 min
5.	Canet	1.26,740 min
6.	Arbolino	1.26,745 min
7.	Bezzecchi	1.26,783 min
8.	McPhee	1.26,792 min
9.	Sasaki	1.26,827 min
10.	Di Giannantonio	1.26,891 min
11.	Arenas	1.26,969 min
12.	Rodrigo	1.26,987 min
13.	Öttl	1.27,016 min
14.	Fernández	1.27,017 min
15.	Suzuki	1.27,059 min
16.	Antonelli	1.27,161 min
17.	Dalla Porta	1.27,199 min
18.	Norrodin	1.27,237 min
19.	Ogura	1.27,274 min
20.	López	1.27,287 min
21.	Kornfeil	1.27,328 min
22.	Masaki	1.27,339 min
23.	Bulega	1.27,489 min
24.	Toba	1.27,527 min
25.	Migno	1.27,766 min
26.	Grünwald	1.28,145 min
27.	Foggia	1.28,305 min
28.	Pérez	1.28,427 min
29.	Atiratphuvapat	1.28,647 min



Der lange Kampf: Marco Bezzecchi fuhr mit hängender Verkleidung durch



Tür zu: Philipp Öttl hat das Kapitel Moto3 verregnet abgeschlossen

PRÜSTEL GP

SCHEDL RACING



Hickman unschlagbar

Seit seinem Rundenrekord auf der Isle of Man gilt Peter Hickman als der schnellste Road Racer der Welt. Diesen Status untermauerte er beim Macao Grand Prix mit der Pole-Position, der schnellsten Rennrunde und dem Sieg.

Von: **Imre Paulovits**

Dritter Sieg auf dem Guia Circuit in der chinesischen Spielermetropole für BMW-Pilot Peter Hickman. Der Brite gewann die 52. Auflage des Macao Motorcycle Grand Prix

vor Michael Rutter und Martin Jessopp. Hickman hatte sich zwar die Pole-Position gesichert, doch Rutter erwischte auf der MotoGP-Honda-RC213V den besten Start. Rekordsieger Rutter war nicht nur vorn dabei, sondern vor allem aufgrund des Sounds seines Motorrads im Mittelpunkt des Interesses. Die Honda brüllte die Häuserschluchten an, als gäbe es kein Morgen. Doch Klang ist nicht alles und nach drei Führungsrunden übernahm Hickman das Zepher. „Ich habe mir einfach gedacht, dass ich es mal versuche und später bremsen“, kommentierte der Sieger nach dem Rennen. „Ich wollte versuchen, mich abzusetzen, und das habe ich dann auch gemacht. Gegen Halbzeit

habe ich mich dann noch mal anstrengen müssen, denn Michael kam näher. Da habe ich gepusht und die Lücke wieder auffahren können. Dieser Sieg ist absolut fantastisch.“

MotoGP gegen Superbike

Rutter, der seit 1994 beim Macao Grand Prix dabei ist, feierte sein insgesamt 19. Podest. „Das Motorrad schoss von der Linie wie eine Rakete“, kommentierte er seinen Start. „Ich bin perfekt wegkommen und vor Peter eingebogen. Da habe ich mir aber schon gedacht: Das kann ja nicht sein, das wird nicht passieren“, spielte er auf die Siegchancen und seinen starken Widersacher an. „Ich habe mich einfach konzentriert.

Dann ist er nur so an mir vorbeigeflogen. Ich wollte eigentlich dranbleiben, aber er hat mir schon auf nur einer Runde richtig eingeschenkt. Ich habe mir gedacht: Das ist eine richtige Blamage, ich muss mich zusammenreißen. Ich konnte dann seine Pace gehen und habe mich wohlgefühlt. Ich habe gesehen, dass sein Dunlop-Hinterreifen etwas abgenutzt aussah, und habe gedacht, dass er es damit nicht über die Distanz schafft – aber er ist einfach weiter das gleiche Tempo gefahren. Da muss man zu Peter fair sagen: Er ist einfach wie auf Schienen gefahren.“

Erfolgreich war das Wochenende auch für Martin Jessopp, der als Dritter mit auf das Podest



Superbike schlägt
MotoGP-Renner: Sieger
Peter Hickman auf der BMW
vor Michael Rutter auf der
Honda RC213V

BORN

rumgefahren und habe unglaublich viel Respekt vor diesem Motorrad und natürlich dieser Strecke, ich wollte einfach nichts überstürzen. Und gegen die Jungs, gegen die ich da gefahren bin, ist es immer schwer! Jetzt bin ich aber drin und würde gern morgen schon das nächste Rennen hier fahren.“ Für Jessopp war es das sechste Macau-Podest beim zehnten Anlauf.

Als Vierter verpasste der IRRC-Meister Danny Webb aus dem deutschen Penz13-Team sein erstes Macau-Podest knapp. Lange Zeit hielt er sich auf Platz 3 und zeigte auch an einigen Stellen Hickman und Rutter mal das Vorderrad, fand aber keinen Weg vorbei. Platz 4 war sein bislang bestes Ergebnis in China. „Ich bin wirklich happy, aber ich würde lügen, wenn ich nicht sagen würde, dass ich auch ein bisschen enttäuscht bin, nicht auf dem Podest zu stehen“, sagte er mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Er hielt im Ziel Johnson auf Kawasaki knapp hinter sich.

Saiger top

Der Österreicher Horst Saiger landete bei seinem Road-Racing-Debüt auf Yamaha auf dem sechsten Platz, nachdem er das halbe Jahr seit Mai an einer Handverletzung laboriert und deshalb lange pausiert hatte. „Prinzipiell haben wir mit der Yamaha hier angefangen und dafür können wir zufrieden sein“, sagte er. „So war es mein erster Road-Racing-Einsatz auf diesem Bike, und natürlich haben wir noch viel zu lernen und auszuprobieren. Ich bin zufrieden!“

Viel beachtet war auch der zehnte Platz von John McGuinness. Die lebende Road-Racing-Legende gab in Macau sein Renn-Comeback auf einem modernen Motorrad, seit er beim North West 200 im letzten Jahr so schwer gestürzt war. McGuinness war in den Trainings vorn dabei und hielt sich auch über die Distanz wacker.

Der Deutsche Didier Grams fiel in der dritten Runde aus. „Mir ist bei Vollspeer das Motorrad ausgegangen, weil wir ein Elektronik-Problem hatten“, sagte er zerknirscht. „Dabei hatte ich noch Glück, dass mir Marek Cerveny nicht hinten draufgefahren ist und so schnell reagiert hat. Ich bin einfach nur traurig, denn wir hatten das Problem schon im Training und dachten, es behoben zu haben.“

fahren konnte. Allerdings hatte der Ducati-Pilot dafür einiges zu leisten, denn Danny Webb und Gary Johnson kämpften ebenso um das Treppchen. Zunächst konnten die drei auch an der Spitze drangleiben, womit ein Fünfer-Zug vorn für Spannung sorgte. „Ich habe mich am Start nicht verrückt machen lassen“, so Jessopp. „Wir waren alle in einer Gruppe und ich dachte, dass es kein Problem sein würde, da noch ein paar zu überholen. Aber das Motorrad ist für mich noch absolut neu. Ich bin hier sechs Jahre auf dem gleichen Motorrad gesessen und habe nie gewonnen – warum sollte ich also nicht mal etwas anderes probieren? Ich bin jetzt hier ein paar Tage damit



Nach dem Start: Michael Rutter (#8) geht mit der MotoGP-Honda in Führung



Sieger Peter Hickman: Derzeit klar schnellster Roadracer der Welt



IRRC-Meister Danny Webb: Mit der Penz13-BMW nur knapp am Podest vorbei

Das Rennen wurde in der neunten Runde abgebrochen und nach deren acht gewertet. Ben Wylie und Phillip Crowe waren in der Fishermans-Kurve in einen Sturz verwickelt, die Maschinen lagen auf der Strecke. Beide Piloten blieben von schweren Verletzungen verschont. Bereits im ersten freien Training waren An-

drew Dudgeon von der Isle of Man in Kurve 1 und der Spanier Raul Torras in der Mandarin-Kurve gestürzt. Dudgeon zog sich Wirbelsäulenbrüche zu, ist aber ansonsten wohlauf. Torras ist ebenfalls bei Bewusstsein geblieben, wird aber weiter im Krankenhaus aufgrund einer Gehirnblutung beobachtet. ■

RENNERGEBNIS MOTOGP

52. Macao-GP, 17.11.2018, 48,960 km über 8 Runden à 6,120 km
26 Fahrer gestartet, 24 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Peter Hickman (GB)	BMW S 1000 RR	19,31,386
2.	Michael Rutter (GB)	Honda RC213V	+0,795
3.	Martin Jessopp (GB)	Ducati Panigale R	+7,434
4.	Danny Webb (GB)	BMW S 1000 RR	+8,168
5.	Gary Johnson (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+9,112
6.	Horst Saiger (A)	Yamaha YZF-R1	+18,212
7.	David Johnson (AUS)	BMW S 1000 RR	+22,739
8.	Derek Sheils (IRL)	BMW S 1000 RR	+27,728
9.	Davey Todd (GB)	BMW S 1000 RR	+28,742
10.	John McGuinness (GB)	Ducati Panigale R	+32,564



Chaz Davies auf der Ducati Panigale V4 R: „Auf Anhieb helmisch gefühlt.“

DUCATI

Superbike-WM

Premiere gelungen

Chaz Davies fuhr erstmals die Ducati Panigale V4 R in Aragón. Wenn er mit ihr auch zufrieden war, war es doch wieder Weltmeister Jonathan Rea, der die schnellste Zeit setzte.

Von: Imre Paulovits

Chaz Davies hatte schon ein Strahlen im Gesicht, bevor er überhaupt auf die Strecke rausgefahren war. „Ich muss schon zugeben, dass ich an diesem Morgen mit einem Gefühl aufgestanden bin wie ein Kind an Weihnachten“, gab der Vizeweltmeister der letzten beiden Jahre zu.

Der 31-jährige Brite ging auch recht bald schnell zur Sache. „Ich bin aufgestiegen und bereits nach einer Runde fühlte ich mich auf ihr wohl“, sprudelte es aus ihm heraus. „Normalerweise brauche ich schon eine Weile, bis ich ein neues Motorrad kenne-lerne, aber ich fühlte mich so

wohl, dass ich mich selber ein-bremsen musste, nicht gleich zu sehr zu pushen. Es ist schließlich ein ganz neues Motorrad und es gibt daran noch viel Arbeit. Aber die Leistungscharakteristik ist sehr weich, und ergonomisch hat alles auf Anhieb gepasst. Es ist ein völlig anderes Motorrad als der Twin. Dieses ist das verfeinere-te Paket, weicher und stabiler.“

Álvaro Bautista war nicht in Aragón, weil er noch Verpflichtungen beim GP in Valencia hatte. Michael Ruben Rinaldi war dafür mit der V4 R des Barni-Teams umso fleißiger und drehte mit der neuen Ducati gleich am ersten Tag 74 Runden und kam bis auf eine halbe Sekunde an die Zeiten von Davies heran.

Doch der Herrscher der Superbike-WM ließ sich von all dem nicht beeindrucken. Jonathan Rea fuhr zunächst Vergleiche zwischen der alten und der neuen Kawasaki ZX-10RR, dann konzentrierte er sich auf das 2019er Motorrad und legte eine Rundenzeit vor, die anderthalb Sekunden schneller als der Rest der

Welt war. Er blieb nur eine Zehntel unter seiner Quali-Zeit vom letzten April und war sichtlich zufrieden: „Das neue Motorrad muss anders gefahren werden als das alte. Man muss härter bremsen. Dafür müssen wir vorne noch einiges umbauen, das habe ich mir für morgen aufgehoben, weil es mit zeitintensiver Arbeit verbunden ist. Aber das neue Motorrad ist wieder schneller als das alte.“

Alex Lowes probierte eine neue Schwingen- und eine neue Öhlins-Gabel an seiner Werks-Yamaha, und er war derjenige, der Rea am nächsten kam: „Wir haben mein Gefühl verbessert. Aber wenn ich mir die neue Kawasaki und Ducati ansehe, müssen wir noch einige Zehntel finden.“

Doch dafür blieb keine Zeit. Am zweiten Tag regnete es heftig, so gingen einzig die beiden Ducati-Piloten auf die Strecke, um etwas über das Nass-Fahrverhalten der neuen V4 zu erfahren. Übernächste Woche in Jerez geht es weiter. ■

BESTZEITEN

Superbike-WM-Test Motorland Aragón (E), 14./15. November 2018

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Jonathn Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1:49,668 min
2. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1:51,157 min
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	1:51,180 min
4. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1:51,479 min
5. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1:51,656 min
6. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1:51,852 min



KAWASAKI

Rea: Begonnen wie aufgehört

SUPERBIKE-WM Der Kalender 2019 wurde veröffentlicht. Er enthält keine Überraschungen, allerdings ist der US-Lauf in Laguna Seca verschwunden. Derzeit ist noch offen, wo am dritten Juli-Wochenende gefahren wird. Die Termine:
 22.-24.02.: Phillip Island (AUS)
 15.-17.03.: Buriram (T)
 05.-07.04.: Aragón (E)
 12.-14.04.: Assen (NL)
 10.-12.05.: Imola (I)
 07.-09.06.: Jerez (E)
 21.-23.06.: Misano (I)
 05.-07.07.: Donington (GB)
 19.-21.07.: noch offen
 06.-08.09.: Portimão (P)
 27.-29.09.: Magny-Cours (F)
 11.-13.09.: El Villicum (RA)
 24.-26.10.: Losail (Q)

IDM SUPERSPORT 300

Die kleinste IDM-Klasse war 2018 in der Hand von KTM und Yamaha. Das könnte sich bald ändern. Kawasaki hat starkes Interesse an der IDM Supersport 300 und mit der neuen Ninja 400 ein geeignetes Motorrad im Programm. Der deutsche Importeur plant damit die Nachwuchsförderung 2019 zu intensivieren, um ein Sprungbrett in Richtung der Supersport-300-Weltmeisterschaft zu bauen. Laut Kawasaki-Manager Carsten Haufe ist ein Drei-Mann-Team für die IDM im Gespräch, wobei die Teamstruktur über WM-Erfahrung verfügen soll. Ein Fahrer ist bereits gesetzt und kein Geheimnis: Troy Beulich, der mitten in der vergangenen Saison von der Yamaha R3 auf die neue Kawasaki Ninja 400 umstieg und am Ende IDM-Siebter wurde. Der 15-Jährige fährt seit seinem sechsten Lebensjahr Motorradrennen. Mit der Kawasaki verpasste er zuletzt zwei Mal knapp einen Podiumsplatz. Über die Besetzung des zweiten Fahrerplatzes laufen die Verhandlungen, der dritte ist vakant.

SUPERSPORT-600-WM

Ayrton Badovini, dieses Jahr MV-Agusta-Werksfahrer, wird 2019 eine Kawasaki ZX-6R bei Pedercini fahren.

Supercross Paris

Weltmeister in Paris

Jason Anderson holte in einem geschwächten Starterfeld beim diesjährigen Paris-Supercross in der U-Arena den Sieg.

Von: **Alex Hodgkinson**

Des SX-Weltmeisters vermeintlich schwerster Gegner, Marvin Musquin, musste sich wegen eines Meniskusrisses bei seinen letzten Vorbereitungen abmelden, während Weston Peick schon am ersten Abend mit Kopfverletzungen auf der Intensivstation eines Pariser Krankenhauses landete. Musquin kam extra aus den USA, um sich bei den Fans zu entschuldigen.

Der Start war in den Sprintvorläufen extrem wichtig, aber auf der vollen 15-Minuten-Distanz im Finale fuhr Anderson an beiden Abenden zu ungefährdeten Siegen. Der einzige Franzose, der den Amis Paroli bieten konnte, war der US-erprobte Dylan Ferrandis. ■



U-Arena: Soubeyras, Brayton und Tixier kämpften im Mittelfeld

SUPERCROSS

Paris (F), 17. November

1. Jason Anderson (USA)	Husqvarna
2. Zach Osborne (USA)	Husqvarna
3. Justin Brayton (USA)	Honda
4. Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
5. Jordi Tixier (F)	KTM
6. Vince Friese (USA)	Honda
7. Justin Hill (USA)	Suzuki
8. Greg Aranda (F)	Kawasaki
9. Fabien Izoid (F)	Honda
10. Nico Aubin (F)	Suzuki

Paris (F), 18. November

1. Jason Anderson (USA)	Husqvarna
2. Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
3. Justin Brayton (USA)	Honda
4. Vince Friese (USA)	Honda
5. Justin Hill (USA)	Suzuki
6. Jordi Tixier (F)	KTM
7. Cedric Soubeyras (F)	Suzuki
8. Valentin Teillet (F)	KTM
9. Tyler Bowers (USA)	Kawasaki
10. Xavier Boog (F)	Honda

FMX-WM Shenzhen

Crash kostet Titel

Beim letzten Auftritt 2018 in China patzte Luc Ackermann und musste den möglichen WM-Titel erneut dem Spanier Maikel Melero überlassen.

Von: **Thomas Schiffner**

Am Samstag in Shenzhen konnte Melero hauchdünn vor dem 20-jährigen Thüringer gewinnen. Nachdem Ackermann einen Fehler beim Indy Flip gemacht hatte, waren beide punktgleich. Da drei Judges Melero vorn sahen, wurde der Titelverteidiger zum Sieger erklärt. Vor dem letzten Contest der Saison hatte damit Melero 118, der junge Deutsche 112 Punkte, der aber noch immer in Schlagdistanz war. Am zweiten Tag rutschte Ackermann in der

Qualifikation beim Surfer Tsunami Flip mit der Hand vom Lenker und crashte in den Landehügel. Zwar blieb er unverletzt, hatte dadurch aber das Finale verpasst, womit die Titeljagd zugunsten des drittplatzierten Melero gelaufen war.

Der Spanier besiegte im Final Run die Tschechen Petr Pilat und Libor Podmol und ist zum fünften Mal in Folge Weltmeister. ■

FMX-WM

Shenzhen (RC), 17. November

1. Maikel Melero (E)	376 Punkte
2. Luc Ackermann (D)	376
3. Libor Podmol (CZ)	327
4. Pad Bowden (AUS)	323
5. Petr Pilat (CZ)	317

18. November

1. Maikel Melero (E)	368 Punkte
2. Petr Pilat (CZ)	342
3. Libor Podmol (CZ)	330
8. Luc Ackermann (D)	190



Vizetitel für Luc Ackermann

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 8 Veranstaltungen

1. Maikel Melero	138 Punkte
2. Luc Ackermann	121
3. Libor Podmol	110
4. Pat Bowden	85
5. Petr Pilat	84
6. Rob Adelberg (AUS)	60
7. David Rinaldo (F)	60
8. Remi Bizouard (F)	55
9. Kai Haase (D)	54
10. Brice Izzo (F)	50

NACHRICHTEN

MAX NAGL ZURÜCK ZU SARHOLZ-KTM

Alles wieder auf Anfang: Max Nagl kehrt zum KTM Sarholz Racing Team zurück. „Bei Burkhard und Edith hat alles angefangen. Mit dem Team habe ich meine ersten großen Erfolge gefeiert, und es endete mit dem Wechsel ins KTM-Werksteam im Jahr 2008. Ich bin megahappy, dass es nun zurück geht und wir zusammen mit der Hilfe von KTM und unseren Partnern ein tolles Paket schnüren konnten. Ich bin hochmotiviert für die anstehende Saison!“, so der 31-jährige in Lommel lebende Bayer. „Wir wollen klar um den ADAC-MX-Masters-Titel mitfahren und in der WM gute Ergebnisse erzielen.“

LARISSA PAPANMEIER ZU YAMAHA

Larissa Papanmeier wechselt auf Blau! Die 28-Jährige aus dem westfälischen Bünde fährt seit Jahren Suzuki und bot 2018 als Einzige ernstzunehmenden Widerstand gegen Yamaha in der Frauen-WM. Für 2019 aber hat die WM-Dritte die Seite gewechselt und fährt an der Seite von Weltmeisterin Kiara Fontanesi im Fonta-MX-Yamaha-Team der Italienerin. Da sonst nur Courtney Duncan und Nancy van de Ven als weitere WM-Titelkandidatinnen infrage kommen, kann die FIM das Hersteller-WM-Diplom schon mal in Auftrag geben.

STIFTUNG SPORT FINANZIERT NEUE AIRFENCES

Die Homologation der vom DMSB in 2011 angeschafften Airfences (APD), die auf Speedway- und Langbahnen ohne Auslaufzone obligatorisch sind, läuft dieses Jahr aus. Die ADAC Stiftung Sport, die bislang vornehmlich Nachwuchssportler unterstützt, sagte nun einen Betrag von 100 000 Euro zur Anschaffung neuer Luftkissen ab 2019 zu. Damit können Veranstalter ohne eigene APD weiterhin die Elemente von der APD-Verwaltungsgesellschaft nutzen.



David Milner war bester Einzelfahrer und führte Australien zum Trophäensieg

ISDE Viña del Mar

Aussies dominieren doppelt

Die 93. Ausgabe des Traditionswettbewerbes wurde im chilenischen Küstenort Viña del Mar ausgetragen und sah Australien gleich zweimal ganz oben auf dem Podium.

Von: **Robert Pairan**

Dabei hatten die Fahrer aus Down Under zuvor mit einem kleinen Handicap zu kämpfen: Schon am zweiten der insgesamt sechs Tage hatte die Mannschaft einen Ausfall zu vermeiden. Nach einem Ölwechsel an der KTM von Lyndon Snodgrass war die Dichtung der Öl-

lass-Schraube leicht durchlässig und der Motor verlor schleichend Öl, bis er den Dienst aufgab. Da in der Trophy täglich nur drei der vier Fahrer gewertet werden, fehlte dem Team von diesem Moment an der vierte Mann als Backup. Andere Teams hätten dann vielleicht ein wenig das Gas herausgenommen, um auf Sicherheit zu fahren, doch die Australier fuhren nach dem Motto „Jetzt erst recht“ und übernahmen noch am gleichen Tag die Führung von den USA. In den folgenden Tagen bauten sie ihren Vorsprung immer weiter aus, und Daniel Milner wurde sogar der Gesamtschnellste Fahrer dieser Sixdays. „Vor dem letzten Tag, dem Abschluss-Motocross, hatte

ich eine schlaflose Nacht,“ bekannte der KTM-Fahrer. „Nach dem Ausfall von Lyndon wussten wir ja, wie schnell etwas schiefgehen kann.“

Salvini-Serie geht weiter

Das US-Team konnte den Zeiten der Australier nur wenig entgegensetzen, auch wenn diese beiden Teams klar das Rennen unter sich ausmachten.

Titelverteidiger Frankreich musste sich mit dem vierten Platz hinter den Italienern begnügen, obwohl der WM-Dritte Alex Salvini am dritten Tag in der Sonderprüfung erneut, wie schon oft in diesem Jahr, ein technisches Problem hatte. Er verlor zum Glück nur viel Zeit, blieb

aber im Rennen. Der beste Mann der Franzosen, Loïc Larrieu, der bei den letzten Sixdays noch Gesamtschnellster geworden war, leidet seit einem Monat unter hartnäckigen Rückenproblemen und fuhr so seinem Können hinterher. Allerdings hat Larrieu nach dem Ausscheiden von Yamaha aus dem EnduroGP bereits mit TM einen neuen Arbeitgeber gefunden. „Das war diesmal nicht unser Jahr“, zog der Franzose eine bittere Bilanz. „Es gelang uns nicht, uns auf das staubige und harte Terrain einzustellen. Dazu kamen meine mitgeschleppten Verletzungen, was mir gleich noch einige Stürze einbrachte. Ich bin nicht so gefahren, wie ich das eigentlich wollte.“



Davide von Zitzewitz war bester Deutscher – Rang 10 für das Trophy-Team



Die siegreichen „Kängurus“ – eingrahmt von den USA und Italien

Die deutsche Trophy-Truppe verlor am dritten Fahrtag mit dem Deutschen Meister Eddi Hübner nach einem Sturz einen ihrer besten Fahrer mit angebrochenem Handgelenk. Da nutzte es auch nichts mehr, dass diese Sonderprüfung in der nächsten Runde wegen der Sichtprobleme aufgrund der Staubeentwicklung ausgesetzt wurde. Davide von Zitzewitz konnte am Ende beim Abschluss-Motocross mit seinem Holeshot und der vorübergehenden Führung noch ein Highlight aus deutscher Sicht setzen. Doch am Ende war mehr als der zehnte Platz nicht drin gewesen, denn anders als vorhergesagt war die Strecke kein bisschen sandig.

Dabei war extra noch kurzfristig der Sandspezialist Björn Feldt für den ursprünglich nominierten, aber verletzungsbedingt

DER KAMPF GEGEN HITZE UND STAUB ÜBERSTRAHLTE DIE DUELLE GEGEN DIE KONKURRENZ. DAZU KAM DAS CHAOS IM STRASSENVERKEHR.

ausgefallenen Tilman Krause eingesprungen, und Robert Riedel hatte statt seiner üblichen 250er-Viertakt-Maschine wegen des angekündigten Sandes extra auf eine 350er aufgerüstet.

Italien-Junioren dominant

Ein Großteil der Teilnehmer kämpfte die sechs Tage mehr gegen die Hitze und den dichten Staub als gegen die Konkurrenz. Der Staub lag überall auf dem harten, ausgedörrten Boden und machte die Strecke umso rutschiger, was für ein eher ungewohntes Fahrgefühl in den technisch anspruchsvollen Sonderprüfungen sorgte.

Eine besondere Herausforderung war zusätzlich der chaotische Straßenverkehr auf der Zubringer-Etappe von und zum Fahrerlager. Insgesamt gab es aber erfreulich wenig Ausfälle, auch wenn die Strecke über ihre Distanz sehr zermürend war.

In der Junior-Trophy dominierten vom ersten Tag an die Italiener, die mit Andrea Verona und Matteo Cavallo gleich zwei

Junioren-Weltmeister an den Start brachten. Zusammen mit Davide Soreca erwies sich diese Kombination als offensichtlich unschlagbar, zumal Verona auf der TM auch noch die Einzelwertung in der E1-Klasse gewinnen konnte.

Auf dem vierten Platz landete Gastgeber Chile, der mit Youth-Cup-Weltmeister Ruy Barbosa nicht nur ein internationales Aushängeschild hatte – der Fahrer aus der Enduro-WM war auch klar der Schnellste im südamerikanischen Team: „Wir wurden von den heimischen Fans so toll unterstützt und hatten bis zum Schluss noch gehofft, Frankreich vom dritten Platz verdrängen zu können.“

Anders als bei der Trophy gibt es für die Junioren kein Streichergebnis, und so lieferte das deutsche Junior-Team mit Yanik Spachmüller, ISDE-Neuling Tim Apolle und Jan Allers täglich eine solide Leistung und lag am Ende ohne Ausfall auf dem siebten Rang.

Titel Nummer 6 in Folge

Bei den Damen holten sich die Australierinnen ihren sechsten Titel in Folge. Diese Dominanz konnte auch von der zweifachen Motocross-Weltmeisterin Livia Lancelot aus Frankreich im Alleingang nicht gebrochen werden, auch wenn Lancelot erwartungsgemäß das Abschluss-Motocross gewinnen konnte.

Zweite wurden auch hier die USA. Tatsächlich waren die Nordamerikaner am Ende gleich dreimal Zweiter, denn auch bei den Junioren und den Damen schnappten ihnen die anderen Teams die begehrten Trophäen weg. Einziger US-Erfolg war der Sieg in der E2-Einzelwertung für Taylor Robert: „Ich bin natürlich auch ein wenig enttäuscht, dass es nicht für den Gesamtsieg gereicht hat. Aber an Tag 3 und 4 hatte ich einige Probleme auf den anspruchsvollen Prüfungen, wie aber wohl fast alle Fahrer. Danach konnte ich (Daniel) Milner nicht mehr einholen.“

Der nicht gerade heimliche Sieger dieser Sixdays ist Italien: Mit der Junior-Trophy und dem Club-Award gibt es eine Menge junger Fahrer, die bereit sind, in die Fußstapfen der ehemals so großen Enduro-Nation zu treten: Die beiden jungen Clubfahrer Claudio Spanu und Lorenzo Macoritto sind in ihren Klassen schon Europameister und haben zu Recht in Chile mit ihrer Mannschaft den Sieg geholt.



Viña del Mar: Abschluss-Motocross am Meer

Mindestens genauso interessant wie die Sieger sind allerdings die Fahrer, die überhaupt nicht an den Sixdays teilgenommen haben: Keiner der drei Enduro-Weltmeister war am Start. Dabei hätten gerade die Briten mit gleich zwei Meistern (Steve Holcombe und Brad Freeman) schon die besten Voraussetzungen für eine Option auf den Sieg gehabt.

Und Finnland verzichtete auf eine Trophy-Mannschaft mit dem Weltmeister Eero Remes.

Auch die Niederlande unterstützten ihre Fahrer nicht mit einer Nationalmannschaft. So unterschiedlich die Gründe im Einzelnen auch sind, zeigt es aber, dass sich in den Föderationen vieler Länder der sportliche Wert hinter dem Geld anstellen muss. ■

ISDE VIÑA DEL MAR – TROPHY

Team	Zeit/Rückstand
1. Australien: Daniel Milner, Daniel Sanders, Lyndon Snodgrass, Joshua Strang	13:40.08,56 h
2. USA: Ryan Sipes, Taylor Robert, Steward Baylor, Zachary Bell	+ 7.09,98 min
3. Italien: Davide Guarnieri, Alex Salvini, Thomas Oldrati, Giacomo Redondi	+ 10.49,29 min
4. Frankreich: Loïc Larrieu, Christophe Charlier, Christophe Nambotin, Thomas Dubost	+ 17.22,97 min
5. Spanien: Victor Guerrero, Cristobal Guerrero, Jaume Betriu, Jon Barragan	+ 21.09,81 min
6. Portugal: Gonçalo Reis, Luis Oliveira, Diogo Ventura, Rui Gonçalves	+ 32.05,78 min
7. Tschechien: Patrik Markvart, Kristof Kouble, Jiri Hadek, Jaromir Romancik	+ 39.11,25 min
8. Schweden: Robert Friberg, Albin Elowson, Rikard Hansson, Oliver Nelson	+ 42.32,09 min
9. Chile: Benjamin Herrera, Leonardo Quintanilla, Diego Rojas, Gabriel Balut	+ 51.52,16 min
10. Deutschland: Davide von Zitzewitz, Edward Hübner, Robert Riedel, Björn Feldt	+ 1:08.14,37 h
12. Schweiz: Willi Kubny, Alexandre Vaundan, Robert Kamber, Kellen Michaud	+ 2:52.51,82 h

JUNIOR-TROPHY

Team	Zeit/Rückstand
1. Italien: Andrea Verona, Davide Soreca, Matteo Cavallo	13:58.35,51 h
2. USA: Grant Baylor, Josh Toth, Ben Kelly	+ 3.57,50 min
3. Frankreich: David Abgrall, Hugo Blanjoue, Theo Espinasse	+ 18.46,47 min
4. Chile: Diego Herrera, Ruy Barbosa, Esteban Lanz	+ 21.09,58 min
5. Australien: Fraser Higlett, Thomas Mason, Andrew Wilksch	+ 37.23,31 min
6. Schweden: John Salomonsson, Noa Lagen, Oskar Ljungström	+ 45.36,16 min
7. Deutschland: Jan Allers, Yanik Spachmüller, Tim Apolle	+ 1:16.37,08 h
8. Finnland: Roni Kytonen, Eemil Helander, Antti Hanninen	+ 9:44.42,39 h
9. Argentinien: Jose Maria Mercado, Santiago Corazza, Franco Ayuso	+ 10:28.58,78 h
10. Spanien: Tocha Schareina, Kirian Mirabet, Enric Francisco	+ 13:30.38,90 h

EINZELWERTUNG

1. Daniel Milner (AUS), KTM	4:29.53,48 h
2. Taylor Robert (USA), KTM	+ 1.54,48 min
3. Daniel Sanders (AUS), HVA	+ 2.02,74 min
4. Steward Baylor (USA), KTM	+ 7.08,02 min
5. Giacomo Redondi (I), Honda	+ 7.23,70 min
6. Andrea Verona (I), TM	+ 7.38,97 min
7. Matteo Cavallo (I), Beta	+ 8.02,18 min
8. Thomas Oldrati (I), Honda	+ 8.05,41 min
47. Davide v. Zitzewitz (D), KTM	+ 21.29,50 min
55. Tim Apolle (D), KTM	+ 28.28,67 min



Doppeltriumph für Daniel Milner

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo

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

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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

Dodge



Viper SRT-10, rot/Leder schwarz, 2008, 74.125 km, viel Zub., EUR 49.900,-, Leasing, Finanzierung, Eintauch. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohausued.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46454

Ferrari

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

Jaguar

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



XK 4.2 Cabrio, 2006, 123000 km, dt. Fzg, scheckheft, Topzust., 25.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Wolfratshausen Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46472

Land Rover



KRÜLL Ihr Vertragspartner für

JAGUAR und

Discovery 5 SD4 HSE, EZ 01/18, 34500 km, 177 kW, APPROVED, Off-Road-Paket, Kamera, 20" LMR, 55.899,- € (MwSt. awb.). Krüll Premium Cars GmbH, Rondenborg 2, 22525 Hamburg, Tel. 040/853323-0 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46387



Der Veredler von Luxus-Automobilen
www.mariani.de

Diesel-Sound ohne Elektro-Modul! Für alle Modelle und Motoren. Familienbetrieb seit 1985! Mail: info@mariani.de Tel. +49 (0) 5264 / 8601 H

Lotus

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

Mercedes



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



Wir realisieren jeden Kundenwunsch ...mit TÜV! Spezialist für Abgasanlagen, Fahrwerke, Leistungssteigerungen und Rad-Reifen in den breitesten Dimensionen. Familienbetrieb seit 1985! Tel. +49 (0) 5264 / 8601 H

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

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin Privatmann und Barzahler. Telefon 0172/4217200/martin-spierling@t-online.de

CLK 320, EZ 2000, silber, Leder schwarz, 88000 km, für Liebhaber, scheckheftgepflegt, € 8800,-. Tel. 0157/31386829



VanPartner by Mercedes-Benz



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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46366

C 63 AMG S, Limousine, Brillantweiß, EZ 7/2018, 8000 km, 375 kW (510 PS), fast Vollaussattung, netto 680,- EUR Leasingrate, Vertrag läuft noch 18 Monate. Tel. 0171-1213253, pfulling@jopyadvideospiele.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46281

VANSPTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



Truck Sportive "X 250 Power Edition" VANSPTS XP Sport, EZ 01/2018, ca. 9250 km, Sportfedersatz -30 mm, Alu-Sportradsatz VEST3 mit Bereifung 285/45 R20, seilt. Trittbretter in "Star black Edition", Alu-Pedalaufgaben, Leder schwarz, Navi Comand, Laderaumabdeckung, LKW Zulassung u.v.m., Verbrauch l/100 km kombiniert: 7,9; CO2-Emission: 207 g/km, Leistung: 140 kW, max. Drehmoment: 450 Nm, zum Preis von 49.980,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46365

Mini

WINTER-Aktion 2 Leistungskits - ein Preis! Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm. www.wintertuning.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Porsche



Autos die Spaß machen
 Panamera Turbo, Mod. 11, 110000 km, top Ausstattung u. Zustand, 44.900,- € F1 GmbH, Neuwiestr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-sportwagen.de H
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46478

Porsche-Fan sucht 991GT2 RS/GT3 RS/R/993 o. älter, mit wenig km, unfallfrei. Tel. 0172/5159727



Porsche Zentrum Chemnitz
 991 S Cabriolet, PCCB, Sportauspuff, 03/2016, 39.600 km, 309 kW (420 PS), SHZ, 114.890,- € (MwSt. abw.). Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr 9-11, 09116 Chemnitz, 0371-369110 H

Boxster S Chrono plus, EZ 7/2007, 94512 km, 217 kW (295 PS), silber, Klima, 24.900,- EUR. Tel. 0172-2913914, kurvenkratzer100@aol.com
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46377

Renn/Rallye



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

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

Verk. F.3 Modus M1 mit Typenschild ohne Motor/Getriebe zum Restaurieren u. March 88B F.3000 ohne Motor mit Getriebe. bodinim@gmail.com, T. 0039/3924829709 H

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

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

www.Rennsportshop.com

Rennttransporter



www.BRATKE-TRAILER.DE
 Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

Rolls-Royce



Phantom Drophead Coupé, EZ 03/2011, 7.300 km, schwarz, Leder moccasin, Vollausrüstung, Kaufpreis EUR 279.900,-. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohausued.de H
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46441

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Suzuki

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

Tesla



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

Veranstaltungen

16. Int. SUPERCROSS Chemnitz
30.11. & 01.12.2018
Messe Chemnitz
 TICKETHOTLINE: 0371 4508-722 (Mo. - Fr. 10 - 17 Uhr)
 www.supercross-chemnitz.de
 MESSE CHEMNITZ

VW



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



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

Geschäftsverbindungen



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

Versicherungen



www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko Veranstalterhaftpflicht
 sportvers.de

Verschiedenes

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

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

Kfz-Transportanhänger, TÜV neu, sehr guter Zustand, zu verkaufen. Golf I Bj. 77 zu verkaufen, ohne Motor, für Motorsport, Spezialeintragung Sachs Fahrwerk, Käfig. Tel. 0172-1813490

Zubehör

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

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

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de

Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: sutton-images.com; XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
 Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG

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

Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Tim Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Stefan Schenkly, sschenkly@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
 Telefon: +49 (0)711 182 13 87
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-
 ten zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
 Versand Deutschland: 125,00 €
 (Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Studenten erhalten gegen Vorlage einer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
 gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
 inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Abonnentenservice 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

Ocon-Crash mit Geschmäcke

Zum Verstappen-Crash
 MSa 48/2018

Da verhilft ein Fahrer dem Moto-
 renlieferanten seines Teams zum
 sicheren Konstrukteurs-Titel. Ein
 Schelm, wer da einen Zusam-
 menhang sieht.

Franz-Josef Robe,
 56626 Andernach

Ein überrundeter Kunden-Mercedes
 schießt einen Konkurrenten
 ab, der in Führung liegt. Quintes-
 senz dieser Aktion: Der Sieg geht
 an einen Werks-Mercedes. Ein
 gewisses Geschmäcke hat das
 Ganze allemal. Sollte Ocon auch
 nur als Testfahrer zu Mercedes
 kommen, oder für Force India die
 Motoren preiswerter werden, ist
 der Ruf von Mercedes ein weiteres
 Stück geschädigt. Und dass solche
 Aktionen mit Ansage provoziert
 werden, wissen Flavio Briatore,
 Alonso und Piquet jr. nur zu ge-
 nau. Man kann nur hoffen, dass
 auch hier die wahren Gründe für
 diesen Crash zwischen Verstappen
 und Ocon den Weg ans Tages-
 licht finden.

Rudolf Kowalski,
 50672 Koblenz

Traurig und wahr!

Zur Krise in der MX-WM
 MSa 47/2018

Lieben Dank für den Artikel. Vor
 allem der Seitenhieb auf die RTL-
 F1-„Experten“ – köstlich! Wenn
 es nur alles nicht so wahr und
 traurig wäre! Die Entwicklung gilt
 leider für fast alle Sportarten und
 hat sich in den letzten Jahren be-
 schleunigt. Besonders traurig ist,
 dass das alles schon vor 15 Jahren
 absehbar war. Bitte berichten Sie
 trotzdem weiterhin von der MX-
 WM! Viele Leser lieben den Sport
 dennoch und wünschen sich zu-

BILD DER WOCHE



Beste Genesungswünsche an Niki Lauda von der Mercedes-Meisterparty

mindest von MSa sachliche und
 qualitative Berichterstattung.
 Hartmut Tembrink,
 60326 Frankfurt

Es hätte mindestens eine Doppel-
 seite mehr gebraucht, um all die
 Missstände in der Motocross-WM
 anzusprechen. Man muss nur
 mal bedenken, dass sich mit Su-
 zuki ein Werk aus der WM zu-
 rückgezogen hat! Von den vielen
 semi-professionellen und priva-
 ten Fahrern ganz zu schweigen.
 Ich hatte gehofft, dass die Werke
 dem Promoter ordentlich Druck
 machen, aber da scheinen einige
 noch nicht der Meinung zu sein,
 dass diese Serie dabei ist, sich ab-
 zuschaffen.

Rainer Hullmann,
 26316 Varel

Jedes Jahr derselbe Zirkus!

Zukunft des Sachsenrings
 MSa 42/2018

Wochenlang totale Nachrichten-
 sperre zur Zukunft des Sachsen-
 rings durch den ADAC. Mich fra-

gen Arbeitskollegen, Bekannte,
 Freunde nach dem Kartenverkauf,
 Preisen, Abläufen, Infrastruktur
 und zur Zukunft der Veranstal-
 tung. Selbst der Oberbürgermeis-
 ter von Hohenstein-Ernstthal ist
 ratlos. Im Mai zur Stadtratssit-
 zung habe ich ihn darauf auf-
 merksam gemacht, dass der Frei-
 staat Sachsen das Zepter in die
 Hand nehmen soll. Denn Grund-
 lage für alles am Sachsenring sind
 die Gelder der Steuerzahler und
 die Eintrittsgelder der Besucher.
 Jedes Jahr derselbe Zirkus. Das
 nervt die Bürger total und trägt zu
 einer ganz schlechten Stimmung
 bei. Vielleicht könnt Ihr mal die
 Protagonisten wachrütteln. Wir
 fordern Transparenz!

Steffen Tomaschewsky,
 09337 Hohenstein-Ernstthal

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.

30. Nov. – 9. Dez.: Essen Motor Show

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 21. November

22.35 NASCAR Cup Series, Homestead (Wh.) Motorvision TV*

Donnerstag, 22. November

08.30 WEC Shanghai, Rennen (Zus.) Eurosport 1

09.00 WTCR Macau, Highlights Eurosport 1

09.10 WEC Shanghai, Rennen (Wh.) Sport 1**

Freitag, 23. November

13.55 Formel 1 Abu Dhabi, FP2 **LIVE** N-TV/ORF 1

Samstag, 24. November

ab 11.10 Formel 2 Monza, die Rennen (Wh.) Sport 1**

12.15 Formel 1 Abu Dhabi, FP3 (Zus.) RTL

13.00 Schumacher – die nächste Gen. (Rep.) RTL

ab 13.25 Formel 2 Sotschi, die Rennen (Wh.) Sport 1**

13.45 Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE** RTL/ORF 1

14.05 Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE** SRF 2

15.25 Formel 2 Abu Dhabi, Hauptrennen **LIVE** Sport 1**

18.15 Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying (Zus.) N-TV

18.50 Entwicklung BMW M8 GTE (Reportage) Motorvision TV*

Sonntag, 25. November

10.30 Formel 2 Abu Dhabi, Sprintrennen **LIVE** Sport 1**

13.00 Rallycross-WM, Killarney **LIVE** Sport 1**

13.35 F1 Abu Dhabi, Vorberichte & Rennen **LIVE** ORF 1

13.15 F1 Abu Dhabi, Vorberichte & Rennen **LIVE** RTL

13.45 F1 Abu Dhabi, Vorberichte & Rennen **LIVE** SRF 2

17.00 Auto Mobil (Magazin) VOX

18.15 Formel 1 Abu Dhabi, Rennen (Zus.) N-TV

18.15 GRIP – Das Motormagazin RTL II

23.00 Rallycross-WM, Killarney (Zus.) Sport 1

Montag, 26. November

03.55 Formel 1 Abu Dhabi, Rennen (Wh.) ORF 1

23.50 WATTS Sportzapping – Motorsport Eurosport 1

Motorrad

– keine aktuellen TV-Termine –

Sonstiges

Freitag, 23. November

23.20 Drohnen-Rennen, DR1 Champion Series Eurosport 1

Samstag, 24. November

16.20 Monster Jam (Monster Trucks), Illinois Motorvision TV*

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

24./25.11. Supercars, Newcastle AUS

25.11. Formel 1, Abu Dhabi (+ F2/GP3) UAE

25.11. Rallycross-WM, Killarney ZA

Motorrad

– keine aktuellen Veranstaltungen –

Vorschau



Formel 1 Grand Prix von Abu Dhabi: Das große Formel-1-Finale in der Wüste



Formel 2 in Abu Dhabi: In der zweiten Liga wird noch der Meister gesucht



Rallycross in Südafrika: Letztes Schaulaufen für Champion Kristoffersson



Testfahrten Valencia: Jonas-Folger-Comeback als Yamaha-Werks-Testpilot

auto
motor
und sport

SPOILER ALARM



Erfahre die heißesten Tuning-Trends vor allen anderen.

Mit der neuen Sportcars & Tuning bist du wie immer vorne dabei!
Dein Heft jetzt am Kiosk!

0711 32068888 | ams@dpv.de | auto-motor-und-sport.de/spoiler