

**MOTOR
SPORT**
aktuell

NR. 41 / 26. SEPTEMBER 2018

Márquez-Sieg beim GP Aragón

Márquez knackt Ducati-Bollwerk



Deutschland €2,50

A € 2,80 - CH sfr 4,00 - I € 3,30

B, NL, LUX € 3,00 - E € 3,30



4 190525 1902500 4 1

TCR Germany
**Titel für Opel-Pilot
Harald Proczyk**

VLN: 7. Saisonlauf
**Mercedes-Sieg
mit Black Falcon**



ADAC GT Masters: Hockenheim
**Herberth-Team holt
Titel, Drama um HTP**



Formel-3-EM: Spielberg
**Mick Schumacher:
Dem Titel ganz nah**



DTM: Vorletzter Lauf in Spielberg
**Rast-Doppelsieg
dank Audi-Stallregie**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Was der Leclerc-Wechsel zu Ferrari bedeutet S. 4
- Formel 1** Kolumne: Überflieger Hamilton an der langen Leine S. 6
- Formel 1** Hinter den Kulissen: Der Mercedes-Race-Support S. 8
- Formel 3** Mick Schumacher jetzt klar auf EM-Titel-Kurs S. 11
- Formelsport** Das Neueste aus der Formel 1 und Formel E S. 12
- Sportwagen** Herberth Motorsport holt GT-Masters-Titel S. 14
- Sportwagen** VLN 7. Lauf und Nachrichten aus der Szene S. 16
- Rallyesport** News aus der Rallye-WM, Rallye-EM in Polen S. 18
- Rallyesport** Vorstellung des neuen VW Polo GTI R5 S. 20
- DTM** Rast dank Teamwork Doppelsieger in Spielberg S. 22
- Tourenwagen** TCR Europe, NASCAR und Nachrichten S. 25
- Tourenwagen** Procyk holt Titel in der ADAC TCR Germany S. 26
- Historie** Die Geschichte der Roßfeld-Höhenringstraße S. 28

Motorrad:

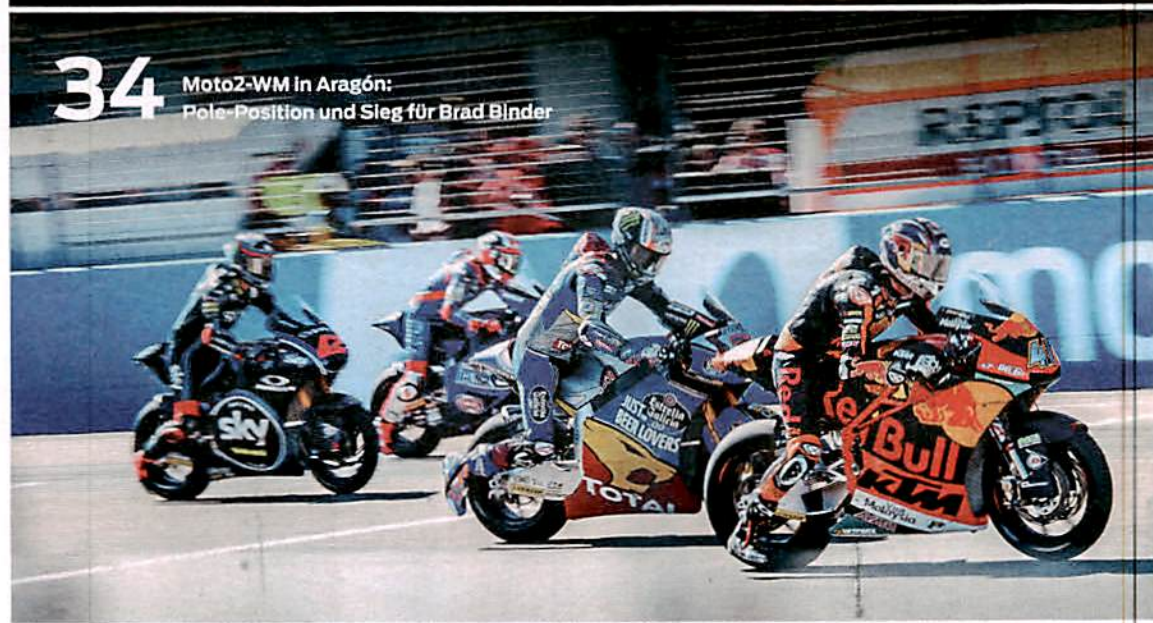
- MotoGP** Marc Márquez gewinnt Heimrennen in Aragón S. 30
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Spanien S. 32
- Motorrad-WM** Binder feiert zweiten Moto2-Saisonsieg S. 34
- Motorrad-WM** Martín setzt sich mit Moto3-Sieg weiter ab S. 36
- Historie** Dirk Raudies, der Überraschungsweltmeister S. 38
- Straßensport** IRRC-Finale Frohburg und weitere News S. 39
- Offroad** Speedway-WM Teterow, Enduro-WM und WESS S. 40
- Offroad** ADAC MX Masters Holzgerlingen und Nachrichten S. 42

Leserservice:

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



19 Rallye-Europameisterschaft Polen:
Enger Zweikampf um den Gesamtsieg



34 Moto2-WM in Aragón:
Pole-Position und Sieg für Brad Binder



26 ADAC TCR Germany Hockenheim:
Austria-Party im Motodrom



16 VLN, 7. Lauf am Nürburgring:
Black Falcon mit gutem Timing

STEFAN BALDAUF

MEHR POWER

Die Formel-1-Motorenhersteller haben sich für 2021 wenigstens auf kleine Änderungen geeinigt. Sie sollen für mehr Power, besseren Sound und niedrigere Entwicklungskosten sorgen.

Seite 12

BERGRENN-HISTORIE

Vor 60 Jahren wurde die erste Rennveranstaltung auf der Roßfeld-Höhenringstraße ausgetragen. Wir erzählen einige Geschichten aus der bewegten, aber viel zu kurzen Historie des Bergrennens.

Seite 28

FAHRERKARUSSELL

Die FIM hat die Teilnehmerliste für die kommende Saison in den Klassen MotoGP, Moto2 und Moto3 veröffentlicht. Was die Besetzung der Maschinen betrifft, gibt es aber noch viele Fragezeichen.

Seite 34



40 Speedway GP Teterow:
Viel Action beim Deutschland-Grand-Prix

QUASCHNING



Ab 2019 im selben Team:
Dann will Charles Leclerc
nicht nur vor Überraschungen
vor Sebastian Vettel sein

Im Konzert der Großen

Das mit dem Austausch der Handy-Nummern dürften Sebastian Vettel und sein neuer Nebensitzer Charles Leclerc inzwischen hinbekommen haben. Grundsätzlich aber bleibt es spannend, wie die neue Ferrari-Verbindung funktionieren – und harmonieren wird.

Von: **Elmar Brümmer**

Mehr als „er ist ein guter Junge“ konnte Vettel vor dem Großen Preis von Singapur nicht über den Monegasen sagen, der noch kurz vor dem Abflug nach Südostasien befördert worden war – in einer Art Tauschhandel mit Kimi Räikkönen. Der Kumpel abhandeln gekommen, und jetzt mit einem der ehrgeizigsten Nachwuchspiloten der Formel 1 konfrontiert, das wird für den Heppenheimer eine gewaltige Umstellung gegenüber dem eher schweig- und fügsamen Finnen sein. Die Erinnerung an Vettels letztes Red-Bull-Jahr und die bit-

teren Niederlagen gegen Daniel Ricciardo, die schließlich zum Ferrari-Wechsel geführt hatten, sind noch nicht ganz verblasst.

Aber die beiden kennen sich schon besser, als man glauben mag. Charles Leclerc, der Protegé des im Juli verstorbenen Fiat-Lenkens Sergio Marchionne, hat schließlich im vergangenen Jahr schon als Double für die beiden Stammfahrer fungiert, er fuhr im Simulator in Maranello mit den aktuellen Daten der Trainingseinheiten die jeweiligen Strecken nach und probierte und optimierte virtuell die Fahrzeugabstimmungen. Er machte, das

sagte Vettel, einen guten Job. Die Erfahrung aus diesen Simulationen hat sicher auch ihren Anteil daran, dass der Monegasen eine bisher so starke Saison im Sauber-Ferrari fährt und auch in Singapur, auf einer tückischen und für ihn neuen Strecke, weitere zwei Punkte holen konnte.

Nach einem Jahr befördert

Man soll ja mit großen Vergleichen vorsichtig sein, mit dem zwischen einem 20-jährigen Novizen und Rekordweltmeister Michael Schumacher allemal, aber es gibt da durchaus ein paar Parallelen. Die Unerschrocken-

heit, die Fähigkeit, sich sofort auf ungewohnte Situationen einzustellen, die Klarheit in den Aussagen zur Fahrweise und zur Technik, die Schnelligkeit auf eine Runde, die Rennintelligenz und die Geradeaus-Denke, was die eigenen Ziele angeht. Für ihn stand unabhängig von dem schon im späten Frühjahr zwischen seinem Manager Nicolas Todt und Ferrari geschlossenen Vertrag fest, dass er in einem roten Cockpit landen würde: „Eine Gelegenheit wie diese kommt nur einmal im Leben, die muss man nutzen.“

Schon beim letzten Rennen, nachdem das am schlechtesten



Ein Traum, der früh in Erfüllung geht: Nach 15 Rennen mit 15 Punkten hat sich Leclerc bereits in die rote Zone der Formel 1 katapultiert.

gehütete Geheimnis der Königs-klasse auch offiziell gelüftet war, spürte Leclerc, was es bedeutet, ein vollwertiges Mitglied der Gestione sportiva zu werden. „Ich weiß, dass für eine Menge Menschen ein großes Fragezeichen hinter meiner Verpflichtung steht“, sagt der rasende Azubi, und er sagt es mit der Andeutung seines feinen Lächelns. Denn er ist ein Rennfahrer, der Ausrufezeichen setzen kann.

Nach 15 Rennen mit 15 WM-Punkten in die rote Zone der Formel 1 katapultiert zu werden, ist eine Beschleunigung, die man sich als Junior kaum zu erhoffen wagt. Sich kein junger Rennfahrer zu erhoffen wagt. Zumal die neue Hoffnung von Maurizio Arrivabene, der schon vor drei Jahren einen Grundlagenvertrag mit ihm geschlossen hatte, alles andere als ein Traum ist. Tatsächlich wurde er zunächst einmal nachdenklich. Denn da, wo er künftig sitzt, hätte sein bester Freund landen sollen – der Franzose Jules Bianchi war einer seiner Vorgänger in der Ferrari-Fahrerakademie, bis er im Herbst 2014 nach dem Aufprall gegen ein Bergungsfahrzeug in Suzuka mit schweren Kopfverletzungen in ein Koma versetzt worden war,

aus dem er nie mehr erwachte. Nicht die einzige Begegnung für Leclerc mit Leben und Tod. Im vergangenen Jahr, er war auf dem Weg zum Titel in der Formel 2, starb sein Vater Hervé. Ihm widmete er nach der befreienden Nachricht aus Italien in dieser Woche auch seine erste öffentliche Reaktion auf die Beförderung: „Danke an eine Person, die nicht mehr auf dieser Welt ist, aber der ich alles verdanke, was mir widerfährt, Papa!“

Auf der Rennstrecke für seine kompromisslose Vorgehensweise bekannt, versucht sich Charles Leclerc in Singapur auch als Diplomat, als die Frage nach seiner Reife gestellt wird: „Ich kann selbst schwer beurteilen, ob ich reif genug bin, aber ich glaube schon. Wenn man sich Lewis Hamilton ansieht – er fuhr gleich in seinem ersten Jahr an die Spitze.“ Der aktuelle Titelverteidiger in der Formel 1 kam 2007 zu McLaren-Mercedes, schlug sich (fast im Wortsinn) mit dem Champion Fernando Alonso herum und wurde auf Anhieb Vizeweltmeister und im Jahr darauf Königsklassenbesten. Daraus folgert Leclerc: „Erfahrung ist natürlich immer ein Plus, aber wer für gut befunden wird, in die Formel 1 zu kommen, der kommt auch mit einem Sitz in einem Top-Team klar.“

Leclerc, der Bodenständige

Trotzdem fährt er zunächst auf Bewährung. Im Gegensatz zum Tauschpartner Räikkönen, der für zwei Jahre bei Sauber fix ist, hat Leclercs Manager Nicolas Todt zunächst nur einen Einjahresvertrag aushandeln können. Die Herausforderung nimmt der Beförderte gern an: „Sollten meine Ergebnisse nächste Saison nicht gut genug sein, dann verdiene ich den Platz bei Ferrari auch nicht. Ich weiß, dass mir kein Lernjahr eingeräumt wird, das habe ich in dieser Saison bei Sauber. Ich muss bei Ferrari auf jeden Fall sofort Ergebnisse liefern.“

Momentan hat Ferrari wohl das beste Auto im Feld, was Leclerc mehr Freude als Angst macht: „Sollte das auch im nächsten Jahr so sein, dann muss ich um den Titel fahren können.“ Übermut ist das wohl nicht: „Mein Ziel muss es doch sein, den bestmöglichen Job zu machen, auch wenn das ein wirklich großes Ding ist. Aber man verbessert sich als Fahrer nur, wenn man immer das bestmögliche Resultat



Große Erwartungen: 2019 muss sich Leclerc mit Vettel und Hamilton messen



Im Fokus: Bei Sauber kann sich Leclerc entwickeln, bei Ferrari muss er liefern



Platz da: Kimi Räikkönen muss für den aufstrebenden Jungstar weichen

anstrebt.“ Den Schritt vom Tabellenachten zum Tabellenzweiten hält er für nicht ganz so groß wie den in diesem Winter mit dem Sprung aus der Formel 2 in die Formel 1: „Bei Ferrari erwartet mich das Gleiche, nur eine Dimension größer. Da muss ich mich anpassen als neu lernen.“ Selbstbewusstsein ist immer noch der stärkste Antrieb in dieser Branche. Aber trotz des Upgrades, trotz der Scheinwelt in seiner Heimatstadt – Leclerc wirkt geerdet. Und wenn man seinen Instagram-Account verfolgt, nimmt man an einem Leben teil, das natürlich angenehm

ist, aber nicht übertrieben. Denn das eint ihn mit Sebastian Vettel: Am allermeisten Spaß hat er, wenn er im Cockpit sitzt.

Vom ersten Rennen an will er Vettel angreifen, falls ihn die Stallregie lässt. „Eine Menge Leute denken, dass jetzt ein mächtiger Druck auf meinen Schultern lastet. Aber das stimmt nicht, wirklich nicht. Ich besitze eine Mentalität, die alle Belastungen von mir fern hält. Ich kann mich ganz auf mich selbst konzentrieren“, sagt der Jungstar. Das allerdings wird auch nötig sein, wenn er die Zukunft von Ferrari sein soll. ■

Ein Rennfahrer schwebt über den Wolken



Mercedes lässt seinem Superstar über den Wolken alle Freiheiten. Lewis Hamilton genießt es, tingelt durch die Welt und liefert an Grand-Prix-Wochenenden Siege ab.

Von: **Elmar Brümmer**

Manchmal liegt Lewis Hamilton nachts im Flugzeug wach und wischt sich durch seinen Tag – die Bilder auf dem iPhone erinnern ihn erst richtig daran, was er zuvor erlebt hat. Das hat nichts mit Unaufmerksamkeit zu tun, aber viel mit dem Lebenswandel des Titelverteidigers und WM-Kandidaten Nummer eins. Es hat noch selten ein anderer Rennfahrer vor einem Grand Prix ausgiebig über sein Privatleben Rede und Antwort stehen müssen. Die Fragen der britischen Reporter waren eher Vorwürfe, der Ton ziemlich rau. Aber diesmal hat sich der Champ der Formel 1 nicht provozieren lassen. Seine Ausflüge in die Welt von Mode und Musik würden ihm Energie geben, nicht etwa rauben. Sprach's – und legte in Singapur die siebte Pole-Position des Jahres hin, der er den siebten Sieg in dieser Saison folgen ließ. Noch Fragen?

Zwischen seinen letzten beiden Siegen flog er von Italien nach Monaco, weiter nach Shanghai, zurück nach Italien, rüber nach New York, von dort nach Singapur. Die Freiheit, die ihm Mercedes lässt, muss grenzenlos sein. Wir stellen uns nur kurz vor, wie sein Ziehvater Ron Dennis wohl reagiert hätte ... Toto Wolff weiß, dass sein Schützling das braucht: „Er lächelt die ganze Zeit über.“ Der Mercedes-Teamchef kann tatsächlich mehr als zufrieden damit sein, was Hamilton in den letzten Wochen geschafft hat – nicht einfach nur eine Wende in der Weltmeisterschaft. Er hat Ferrari da getroffen, wo es am meisten schmerzt: auf den Strecken, auf denen Gegenspieler Sebastian Vettel einen Vorteil hätte haben müssen.

Mehr WM-Zähler gibt es dafür nicht, aber es sind wichtige Mental-Punkte, die für einen emotionalen Menschen wie Hamilton doppelt zählen. „Verblasen“ nennt Wolff das, was Hamilton auf dem Weg zum fünften Titel gerade am liebsten tut. Der Fahrer selbst hat sein Tun einmal mit Surfen verglichen. Wenn er auf eine Welle gesprungen sei,

„EINE MAGISCHE RUNDE: ES GAB KEINEN METER, AUF DEM ICH NOCH ETWAS HÄTTE BESSER MACHEN KÖNNEN.“

Lewis Hamilton

dann lasse er sich von ihr tragen. Und wenn sie bricht, dann sucht er sich eine neue. Ein scheinbar einfacher Trick, aber eine verlässliche Selbst-Euphorisierung. Davon hängt viel ab.

Denn der angestachelte Lewis ist so wie auf seiner Löwen-Qualifikationsrunde von Singapur. Er lässt sich und anderen kaum die

Zeit zum Atmen, nimmt sie alle mit, umarmt die ganze Silberpfeil-Fraktion. So hatten sie sich im Frühsommer wieder zusammengerotet, hatten völlig unglamouröse Selbstkritik und technische Aufarbeitung betrieben. Man verstehe das Auto jetzt erst richtig, heißt es bei Mercedes nach dem intensiven Zwischenspur auf und neben der Rennstrecke bei der Silberpfeil-Fraktion. Vor allem: Man versteht sich. Es sei eine Ehre für sie, sagen die Techniker, mit einem Fahrer wie Hamilton zusammenarbeiten zu können.

Um verstehen zu können, was das in der Praxis bedeutet, muss man den samstäglichen Strecken-Rekord in Singapur von Lewis Hamilton durch ihn selbst noch einmal geschildert bekommen: „Das war eine magische Runde, in der alles zusammengekommen ist. Da gab es einfach keinen einzigen Meter, auf dem ich noch etwas hätte besser machen können. Es war wie ein Puzzle, bei dem alle Teile passen.“ In der Formel 1 erinnert man sich nur an eine vergleichbare Qualifikationsgeschichte, 1988 in Monte Carlo, als Hamiltons Idol Ayrton Senna im Duell mit Alain Prost sogar das Atmen

vergaß. Auch der Brasilianer gestand hinterher, dass er nur nach Instinkt gefahren sei, „weit über dem, was man sich erklären kann“.

Rennstrecke als Laufsteg

Seine Stärke ist jene volle Konzentration, die perfekte Nebengeräuschunterdrückung auch ohne Kopfhörer. Er weiß, dass es genau so weitergehen muss, dass die kommenden sechs Rennen eine weit härtere Nervenprobe werden als das letzte Drittel der vergangenen Saison. Vettel ist der stärkste Gegner, den er je hatte. Aber dem WM-Spitzenreiter ist es tatsächlich egal, gegen wen er gerade fährt. Hauptsache, die fahrerische Herausforderung stimmt. Er genießt dabei den – hart erarbeiteten – Luxus, dass er keine großen Namen mehr schlagen muss. Denn der Name Lewis Hamilton ist gerade der größte, den die Formel 1 hat. Die Rennstrecke wird zum Laufsteg. Der Mann ist seine eigene Marke. ■

RETURN TO SENDER

Lewis Hamilton in Überform

Kann ihn Sebastian Vettel noch aufhalten?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

msa-lesertribune@motorpresse.de



Da und gleich wieder weg: Hamilton jettet um die Welt. Die Reisen geben ihm Energie, rauben sie ihm nicht

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.



Ein Raum, viele intelligente Köpfe: Im Race Support sitzen Ingenieure und Studenten

Auf Mondmission

Die Formel 1 ist längst eine komplexe Wissenschaft. Jedes noch so kleine Detail entscheidet über Sieg und Niederlage. Deshalb unterstützt am Mercedes-Stammsitz im englischen Brackley eine Gruppe von Ingenieuren und Studenten die Aktivitäten des Rennteams an der Strecke, sozusagen als verlängerter Arm. Mercedes hat Motorsport aktuell Eintritt gewährt in den „Race Support“.

Von: **Andreas Haupt**

Kim spricht über ihr Headset mit Phil: „Der Unterboden ist vollgelaufen mit Wasser. Wir können die Daten vergessen.“ Die Strecke ist nass. Das erste Training zum GP Italien 2018 läuft noch 20 Minuten. Die beiden Mercedes von Valtteri

Bottas und Lewis Hamilton stehen in ihren Garagen. Phil ist bei ihnen an der Rennstrecke, Kim Stevens kann die Aktivitäten an beiden Autos auf zwei Bildschirmen an der Wand vorne sehen. Sie muss dafür nur den Kopf heben. In Garage 1 sieht sie Bottas in seinem W09. Darunter in Garage 2 Hamilton in seinem Silberpfeil. Wasser hat an beiden Autos die Poren im Unterboden verstopft, in die Sensoren eingelassen sind. Sie messen den Luftdruck und liefern eigentlich Werte, ob die Aerodynamik so arbeitet, wie sie sollte.

Wie bei der NASA

Gesprächspartnerin Kim – dunkelbraunes Haar, ein paar blonde Strähnen, Zopf – sitzt im über 1000 Kilometer entfernten Brackley in der letzten von fünf Tischiereihen auf dem äußersten linken Platz. Sie trägt ein weißes Team-Hemd und eine schwarze Stoffhose. Kim hat direkt vor sich drei Monitore – ein zentraler im Querformat und links und rechts davon zwei im Hochformat. Sie scannt die Telemetrie und wertet

„IN BRACKLEY KÜMMERN WIR UNS UM DIE SILBERPFEILE. IN BRIKWORTH UM UNSERE AUTOS UND DIE DER MOTORENKUNDEN.“

Leiter Dominique Riefstahl

Daten aus. Immer wieder drückt sie einen der Knöpfe auf dem flachen Pult zwischen Tastatur und Bildschirm mit den Kürzeln „Aero“, „Tyres“ oder „Meeting“. Auf Knopfdruck kommuniziert sie darüber mit den Ingenieuren an der Rennstrecke. Auf ihrer linken Tischhälfte liegen zwei Notizbücher, auf der rechten steht eine Trinkflasche.

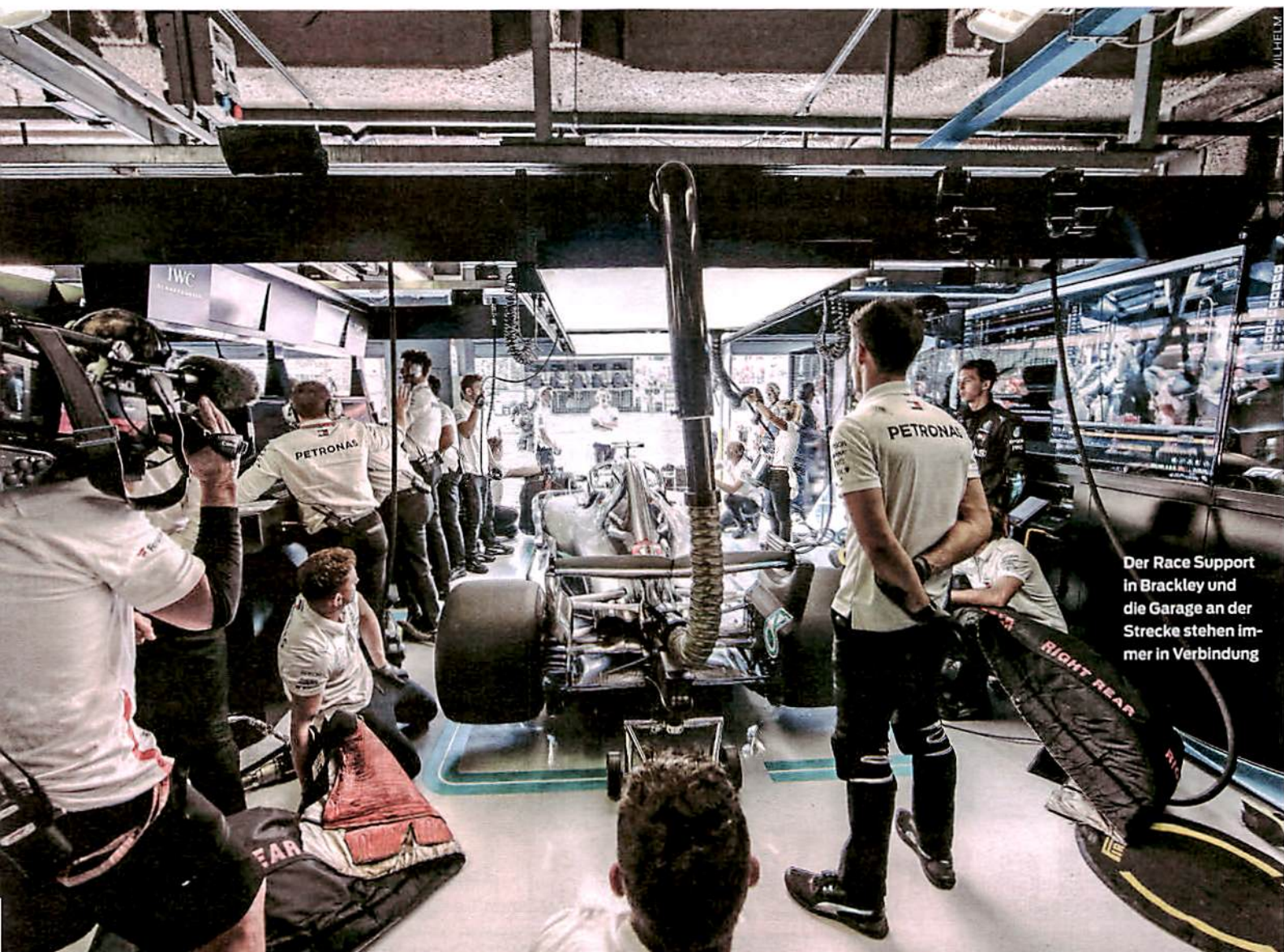
Auf 22 der 30 Sitzplätze, die alle so ausgestattet sind wie der von Aerodynamikerin Kim, haben sich Ingenieure und Studenten eingerichtet. Manche sitzen aufrecht, manche krümmen ih-

ren Oberkörper. So wie man das aus Großraumbüros kennt. Im Gegensatz dazu ist es in diesem etwa 40 Quadratmeter großen Raum ruhig. Niemand verbreitet Hektik, Niemand schreit. 22 Personen beobachten, ihre Augen versinken in den Bildschirmen. Von der anderen Seite der Glaswand betrachtet, könnten unbedarfte Zuschauer meinen, sie schauten dem NASA-Kontrollzentrum bei einem ihrer nächsten Raketenstarts zu.

Der 360-Grad-Blick

Hamilton fragt seinen Renningenieur: „Erwarten wir weiteren Regen?“ Pete Bonnington antwortet, während das Kontrollzentrum zuhört: „Nein. Wir warten ab, ob die Strecke bis zum Trainingsende aufdrocknet. Hülkenberg und Sainz suchen bereits abseits der Ideallinie nasse Stellen, um ihre Intermediates zu kühlen. Es macht keinen Sinn, zu fahren.“ Die fast 1000 PS starke, silberne Rakete wird erst am Nachmittag wieder gezündet.

Motorsport aktuell ist mittendrin und beobachtet die Arbeit



Der Race Support in Brackley und die Garage an der Strecke stehen immer in Verbindung

im sogenannten „Race Support“. Das ist die Abteilung, die den Ingenieuren an der Rennstrecke zuarbeitet, und ihnen hilft, den Blick durchs Schlüsselloch zu einer 360-Grad-Perspektive zu erweitern. „Wir sind wie ein Auge im Himmel. Wir können das Auto nicht anfassen. Auf die Strecke müssen es die Leute vor Ort bringen. Wir haben den Luxus, einen Schritt zurückzugehen, das große Bild anzuschauen, die Daten breiter zu analysieren und unsere Empfehlungen an die Gruppe an der Rennstrecke abzugeben“, sagt Dominique Riefstahl, der den Race Support leitet.

20 Minuten zuvor zum Beispiel hat Kim Stevens über ihr Headset zu Phil gesprochen, während die Mechaniker die Autos von Hamilton und Bottas für die nächste Ausfahrt vorbereiteten: „Ich würde vorschlagen, dass wir den T-Flügel montieren.“ Die Antenne im Heck steigert den Anpressdruck des Autos, erhöht aber gleichzeitig den Luftwiderstand. Eigentlich Gift auf der schnellsten Strecke der Saison.



Das letzte Wort haben die Ingenieure und Strategen an der Rennstrecke

Nicht aber, wenn der Asphalt nass ist.

Das Team aus Ingenieuren für Fahrzeugdynamik, Strategen, Reifeningenieuren, Aerodynamikern, Ingenieuren für Kontrollsysteme, IT-Mitarbeitern und einer Horde von Studenten ist stiller Beobachter und Ratgeber zugleich. Der Luxemburger Riefstahl selbst ist einer von zwei ausgebildeten Renningenieuren im Raum. Die Gruppe nimmt an allen Sitzungen teil, die das Rennteam initiiert und abhält. Sie sind von der Vorbesprechung

eine Stunde vor Trainingsbeginn bis zum „Review of Running“ dabei. In der letzten Nachbesprechung lässt das Mercedes-Team den Tag Revue passieren. Jede Abteilung spricht vor und berichtet von möglichen Problemen, von neuen Fahrzeugteilen, die getestet wurden: Motor- und Reifeningenieure, Aerodynamiker. Brackley und Monza sind über eine Sprechanlage miteinander verbunden. Vor, nach und während allen Sessions. Das System heißt Intercom und wird von der Firma Riedel bereitgestellt.

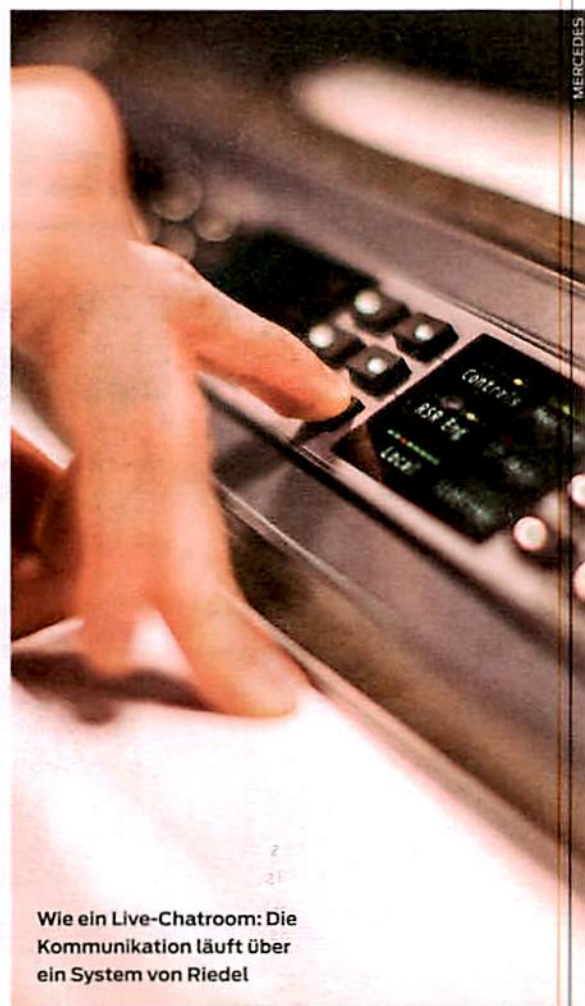
Der indische Tata-Konzern kümmert sich um den Live-Daten-Link zur Zentrale. Das System ist noch zuverlässiger als die ohnehin praktisch kugelsicheren Rennwagen. „Der letzte Blackout, an den ich mich erinnere, war Japan 2012. Bei einem Ausfall müssen wir halt zum Telefon greifen“, sagt der Abteilungschef. Auch das Motorenwerk in Brixworth hört zu, analysiert und berichtet. „Dort arbeitet die Hälfte der Leute. Die Abteilung nennt sich Track Support Office. Der Unterschied ist, dass wir uns in Brackley ausschließlich auf die Silberpfeile konzentrieren. In Brixworth betreuen wir unsere Mannschaft und unsere Motorenkunden Force India und Williams.“

Training junger Ingenieure

Kommandostand, Garage, Renntrucks im Fahrerlager, Fabrik: Mercedes hat sich wie die anderen Teams ein eigenes soziales Netzwerk aufgebaut. Die Abläufe sind eingespielt, die Kommandos einstudiert, die Architektur gläsern. Jeder weiß zu jeder Zeit, was der andere macht. >>>



Entspannt und konzentriert: Im Race Support sind auch Kaffeebecher erlaubt



Wie ein Live-Chatroom: Die Kommunikation läuft über ein System von Riedel

>>> Liberty Media und die FIA vergeben jedem Formel-1-Team nur 60 Pässe für Mitarbeiter, die an einem Rennwochenende direkt mit dem Auto zu schaffen haben. Also Mechaniker, Ingenieure, Strategen. Sie treffen die Entscheidungen. Brixworth und Brackley sind ihr verlängerter Arm. Es begann vor über zehn Jahren mit drei Mitarbeitern, die aus den TV-Aufnahmen so viele wertvolle Informationen wie nur möglich filterten. Dreimal ist der Race Support seither umgezogen. Die Räume wurden größer und komfortabler. Inzwischen trennt ihn nur noch eine Glasfassade vom Designbüro.

Mercedes führt hier auch die Ingenieure von morgen heran, trainiert sie, bildet sie aus. Hier sammeln sie ihre Erfahrungen, bevor sie Jahre später vielleicht einmal zum Rennteam an der Strecke stoßen. Hier schauen sie den obersten Ingenieuren über die Schulter. Wie ihm: Sechs Minuten nach Beginn des zweiten Trainings in Monza betritt Technikdirektor James Allison den Raum. Unter seinem linken Arm klemmt sein Laptop. Allison setzt sich in die dritte Reihe. Die anderen analysieren unterdessen die Ursache für den mehrfachen Überschlag von Marcus Ericsson in seinem Sauber C37 und erken-

AERODYNAMIK, FAHRZEUGDYNAMIK, REIFEN, RIVALEN – DER RACE SUPPORT MACHT DAS EIGENE AUTO UND DIE GEGNER GLÄSERN.

nen schnell, dass es an einem fehlerhaften DRS lag. „Der Flap blieb offen, als Ericsson auf die Bremse stieg“, sagt einer. „Richtig“, ein zweiter Ingenieur. „Erst als er nach links abbiegt, klappt er zu“, ergänzt ein Dritter.

Alle Perspektiven gescannt

Mercedes beobachtet die Konkurrenz genau. Einer der Mitarbeiter im Race Support wirft einen genauen Blick auf die Autos der Gegner. Zuerst klickt er eine Präsentation des Renault R.S.18 durch. Dann sieht er sich Fotos des Red Bull RB14 an. Später ist der Ferrari SF71H dran. Jedes Bild ist beschriftet mit Anmerkungen und Fragen.

Sebastian Vettel holt in der Parabolica weit aus. Man erkennt es gut auf dem großen Monitor, neben dem auf weiteren Bild-

schirmen Aufnahmen aus drei verschiedenen Cockpitkameras laufen sowie die Wettervorhersage von Meteo France und die Rundenzeiten zu sehen sind. Hamiltons WM-Rivale fährt in seinen schnellsten Runden mit allen vier Rädern über den weißen Strich. „Könnt ihr uns mehr Aufnahmen und Bilder schicken?“, fragt ein Ingenieur von der Rennstrecke. Die Fahrer sollen das Thema im Fahrerbriefing mit Rennleiter Charlie Whiting einbringen. Man will klären, was erlaubt ist und was nicht.

Studenten suchen bereits das Material zusammen. Die Hoheit über die Videoanalyse liegt beim Race Support. Nach einem Unfall, wie ihn Bottas am Start in Belgien hatte, durchforsten sie jedes Video, jedes Perspektive, um ein genaues Schadensbild zu zeichnen: Müssen wir den Frontflügel wechseln oder nicht? „Jeder Volontär kann im Race Support Station machen. Das sind Studenten, die ein 30-monatiges Praktikum absolvieren. Jede Unterstützung ist willkommen. Ich gebe zu, Videos zu kategorisieren und Funksprüche abzuhören und zu transkribieren, ist nicht der spannendste Job der Welt. Jedoch bekommen sie einen Einblick in einen Rennstall, wie ihn sonst kein anderer hat. Sie sitzen

ab dem ersten Briefing am Tisch. Sie wissen, was wir vorhaben, wie unser Programm aussieht, hören, was die Fahrer und Ingenieure sagen. Sie lernen auch, was die anderen Teams machen.“

Am Funk wird über Motor-einstellungen und Bremsbalance, über Reifendrucke, Probestarts und Fahrverhalten gesprochen. Die Studenten und Jung-Ingenieure hören mit. Hamilton wendet sich an James Vowles. „Wo verliere ich Zeit auf die Ferrari?“ Der Chefstrategie: „In der zweiten Lesmo-Kurve. Am Ausgang von Kurve zehn hast du hinter Alonso gelupft. Und im Scheitelpunkt der Parabolica. Ferrari hat die Power runtergeregelt. Dafür profitierte Vettel vom Windschatten.“

Unterstützung bei der Taktik

Ein Teil im Race Support unterstützt den Cheftaktiker bei der Strategie, indem die vorher gemachten Annahmen und Hochrechnungen zu Reifenverschleiß, Überrundungsverkehr und Boxenstoppzeiten ständig abgeglichen werden. „Wir überprüfen unsere Prognosen und helfen, die Umrisse zu skizzieren. Der Chefstrategie hat aber immer das letzte Wort“, erklärt Riefstahl. Viele der Entscheidungen fallen in Sekundenbruchteilen: Wissenschaft Formel 1. ■

Schumacher siegt weiter

Mick Schumacher eilt von Sieg zu Sieg. Am Red-Bull-Ring errang der 19-Jährige zwei Erfolge und einen zweiten Platz.

Von: **Andreas Haupt**

F3-EM SPIELBERG, R1

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|-----------------------|----------------|
| 1. Mick Schumacher | 35:30,307 min |
| 2. Robert Shvartzman | + 0,903 s |
| 3. Alex Palou | + 5,811 s |
| 4. Marcus Armstrong | + 12,911 s |
| 5. Ferdinand Habsburg | + 15,505 s |
| 6. Jüri Vips | + 17,127 s |
| 7. Jonathan Aberdein | + 17,256 s |
| 8. Daniel Ticktum | + 19,409 s |
| 9. Fabio Scherer | + 24,864 s |
| 10. Jehan Daruvala | + 26,718 s |

F3-EM SPIELBERG, R2

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|-----------------------|----------------|
| 1. Mick Schumacher | 35:47,756 min |
| 2. Marcus Armstrong | + 0,348 s |
| 3. Robert Shvartzman | + 0,747 s |
| 4. Jüri Vips | + 1,140 s |
| 5. Ralf Aron | + 2,463 s |
| 6. Jonathan Aberdein | + 5,251 s |
| 7. Fabio Scherer | + 5,575 s |
| 8. Ferdinand Habsburg | + 7,640 s |
| 9. Guanyu Zhou | + 8,625 s |
| 10. Sophia Flörsch | + 9,337 s |

F3-EM SPIELBERG, R3

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|-----------------------|----------------|
| 1. Robert Shvartzman | 35:25,183 min |
| 2. Mick Schumacher | + 0,815 s |
| 3. Jonathan Aberdein | + 7,912 s |
| 4. Daniel Ticktum | + 8,444 s |
| 5. Marcus Armstrong | + 10,304 s |
| 6. Ferdinand Habsburg | + 12,541 s |
| 7. Jehan Daruvala | + 13,069 s |
| 8. Jüri Vips | + 17,421 s |
| 9. Ralf Aron | + 18,370 s |
| 10. Alex Palou | + 18,901 s |

FAHRERWERTUNG

| Fahrer | Punkte |
|----------------------|--------|
| 1. Mick Schumacher | 329 |
| 2. Daniel Ticktum | 280 |
| 3. Marcus Armstrong | 260 |
| 4. Jüri Vips | 242 |
| 5. Robert Shvartzman | 241 |
| 6. Ralf Aron | 219,5 |
| 7. Alex Palou | 173 |
| 8. Enaam Ahmed | 168 |
| 9. Guanyu Zhou | 167 |
| 10. Jehan Daruvala | 124,5 |



Drimal auf Pole, zweimal ganz oben auf dem Podest: Mick Schumacher holte die meisten Punkte in Österreich

Die Siegesserie von Mick Schumacher setzte sich in Spielberg fort. Der Sohn des erfolgreichsten Formel-1-Fahrers der Geschichte stand dreimal auf der Pole-Position. Schumi junior gewann die ersten beiden Läufe und damit nach dem Triple vom Nürburgring fünf Rennen in Folge. Eine solche Siegesserie hatten in der Formel-3-Europameisterschaft zuletzt Lance Stroll 2016 und Max Verstappen 2014 hingezaubert. Der Niederländer hatte damals sogar sechsmal am Stück triumphiert.

Im ersten Rennen des Wochenendes war die 4,318 Kilometer lange Strecke nass. Schumacher verteidigte die Führung gegen einen vor allem in der Anfangsphase aggressiven Robert Shvartzman. Der Russe ließ sich nicht abschütteln, doch nach ein paar Runden begann Schumacher, die Spitze zu kontrollieren. „Ich wollte in den ersten Runden kein übertriebenes Risiko eingehen“, berichtete er. „Danach konnte ich mich etwas freischwimmen und versuchte, meine Reifen so

gut es ging zu schonen.“ Das musste er auch, weil in der Schlussphase der Asphalt auf-trocknete. Im Kampf um den dritten Rang setzte sich Alex Palou durch, der sich vom 13. Startplatz bis auf das Podest arbeitete.

Schumi jr.: Titel ganz nah

Das zweite Rennen am Red-Bull-Ring prägten drei Safety Cars. Das erste rückte nach einem Auffahrunfall schon in der ersten Runde aus. Keyvan Soori Andres traf das Heck des auf den Randsteinen langsam fahrenden Sebastián Fernández. Die zweite Neutralisation ereignete sich im 17. von 22 Umläufen. Alex Palou und Artem Petrov verkeilten sich in der vierten Kurve und nahmen sich gegenseitig aus dem Rennen. Der letzte Zwischenfall passierte in der Schlussminute. Diesmal traf es Daniel Ticktum, der vor dem Wochenende die Meisterschaft mit drei Punkten angeführt hatte und jetzt 49 Zähler hinter Schumacher liegt. Der Red-Bull-Förderpilot fuhr zwischen Sacha Fenestraz und Jehan

Daruvala, bis er auf halbem Weg auf der Geraden zur vierten Kurve Fenestraz berührte, der sich daraufhin eindrehte und Daruvala torpedierte. Alle drei mussten aufgeben. Das Rennen wurde hinter dem Safety Car abgewunken. Schumacher siegte zum achten Mal – vor Marcus Armstrong und Shvartzman. Sophia Flörsch holte ihren ersten Punkt.

Die Schumacher-Festspiele endete Shvartzman, der sich beim Start ins dritte Rennen durchsetzte und den Spitzenplatz bis ins Ziel behauptete. Für den Russen war es der erste Sieg in der Formel-3-EM. Schumacher baute als Zweiter die Meisterschaftsführung gegenüber Ticktum aus, der abermals das Podest verpasste. Schumacher hat für die letzten drei Läufe in Hockenheim ein beruhigendes Polster. Der Titel scheint ihm kaum zu nehmen. Er sammelte nur 64 Punkte in den ersten 12 Läufen. Dafür aber 265 Zähler an den letzten fünf Rennwochenenden. Da kommen bereits die ersten Verschwörungstheorien auf. ■

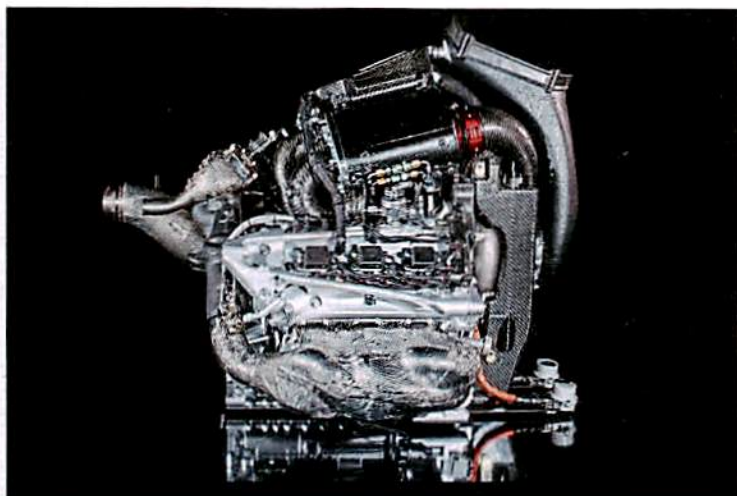
Formel 1

Mehr ERS, mehr Sprit

Die Formel-1-Motoren sollen ab 2021 mehr Leistung und einen besseren Sound bekommen. Die ERS-Leistung steigt um 20 Kilowatt und es gibt mehr Benzin für mehr Drehzahl.

Von: **Michael Schmidt**

Es bleibt beim aktuellen Motorenformat. Die FIA konnte sich nicht gegen Ferrari, Mercedes, Renault und Honda durchsetzen. Der Weltverband versucht nun auf dieser Basis die Motorleistung zu erhöhen, den Sound zu verbessern und die Kosten zu senken. Der Output an elektrischer Leistung soll ab 2021 von 120 auf 140 Kilowatt gesteigert werden. Auch die Spritmenge für eine Renndistanz und die maximale Durchflussmenge werden angehoben. Damit würde sich die Drehzahl, bei der die Motoren ihre maximale Leistung abgeben, um 1500/min erhöhen. Das käme dem Sound zugute. Und natürlich auch der Leistung.



Die Prüfstandsläufe mit den F1-Motoren werden künftig stark reduziert

Die 1000-PS-Marke ist dann kein Problem mehr.

Zur Kostensenkung hat die FIA Beschränkungen bei der Entwicklung angekündigt. So soll jeder Motorenhersteller pro Jahr nur noch eine bestimmte Anzahl von Einheiten für den Renneinsatz und die Prüfstandsläufe bauen dürfen. Im Moment bauen die Hersteller rund 160 Motoren pro Jahr für sich und ihre Kunden.

Die Prüfstandsstunden werden nach dem Vorbild der Windkanalnutzung ab 2021 drastisch eingeschränkt. Derzeit liegen sie nach Informationen aus Herstellerkreisen bei etwa 4000 Stunden im Jahr. Das wären elf Stunden pro Tag! Dieser Irrsinn soll ab 2021 bis 2023 schrittweise abgesenkt werden. Zuerst auf 2000, dann auf 1500 und im Jahr 2023 auf 1000 Stunden. ■

HONDA

NACHRICHTEN

HANKOOK MACHT ERNST

Hankook macht im Duell mit Pirelli um den Formel-1-Vertrag ab 2020 ernst. Die Koreaner haben den ehemaligen Bridgestone-Reifenchef Hirohide Hamashima als Berater verpflichtet. Hamashima hat gute Kontakte zur FIA und zum F1-Management. Eine Entscheidung soll bis Ende Oktober fallen.

QUALI IN VIER TEILEN

Die F1-Qualifikation soll schon 2019 umgebaut werden. Sie wird in vier statt in drei Segmente unterteilt. Im Q1, Q2 und Q3 fliegen jeweils die langsamsten vier Fahrer raus. Das Q4-Finale bestreiten die besten acht Fahrer.

BUEMI MIT ALBON

Das Werksteam von Nissan hat seine Fahrerpaarung für die Formel-E-Saison 2018/2019 bekannt gegeben. Das Team übernimmt Sébastien Buemi von Renault e.dams. Alexander Albon ersetzt Nicolas Prost.

Formel 1

Tanz auf drei Hochzeiten

Fernando Alonso will seine Pläne für 2019 erst im Oktober bekannt geben. Der Spanier soll mindestens auf drei Hochzeiten tanzen. WEC, Indy 500 und Testfahrer bei McLaren.

Von: **Michael Schmidt**

Was macht Fernando Alonso im nächsten Jahr? Diese Frage kann selbst Alonso noch nicht beantworten. Oder er will es nicht. „Ich hoffe, dass alles im Oktober über die Bühne geht.“ Noch jongliert der 37-jährige Spanier mit vielen Bällen. Doch passen sie alle zusammen?

Als sicher gilt, dass Alonso die WEC-Supersaison zu Ende fährt. Der Finallauf sind die 24 Stunden von Le Mans 2019. Am Ende soll der Titel des Sportwagen-Welt-

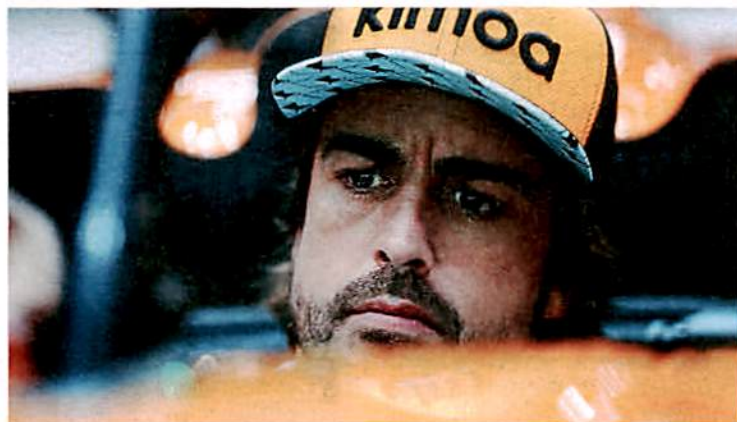
meisters stehen. Le Mans hat er schon gewonnen. Monte Carlo auch. Also muss Teil 3 der Triple Crown her. Alonso bestätigt, dass er daran interessiert ist, im nächsten Jahr einen zweiten Anlauf beim Indy 500 zu nehmen. Das Auto wäre wieder ein Dallara-Honda des Andretti-Teams. Da sind seine Siegchancen größer als

bei irgendeinem Satelliten-Rennstall mit Chevy-Motor.

Eine komplette IndyCar-Saison ist eher unwahrscheinlich. Es wären logistisch einige Klimzüge nötig, Alonso in einem Team zu installieren. Und dieses Cockpit müsste auch noch finanziert werden. In der IndyCar-Serie hat keiner das Geld, Alonsos

Ansprüche zu erfüllen. Sein Test im Barber Motorsports Park war offiziell „eine interessante Erfahrung“. Freunden gegenüber äußerte sich Alonso kritisch. Die Autos seien zu schwerfällig, hätten zu wenig Power und seien mangels Servolenkung schwer zu lenken. Der Ex-Champion schätzt, dass ein IndyCar im direkten Vergleich 10 Sekunden auf ein Formel-1-Auto verliert.

McLaren hat Alonso offenbar ein Angebot gemacht, ihn 2019 weiter als Testfahrer zu nutzen. So hält er Kontakt zur Szene und kann McLaren mit seiner Erfahrung helfen. Und wieder einsteigen, falls er wieder Spaß an der Formel 1 findet. Das jüngste Gerücht: Formel-E-Chef Alejandro Agag will Alonso zu ein paar Gaststarts in der Elektro-Serie überreden. Das wäre für die Formel E ein Marketing-Coup. Auch das Indy 500 hat 2017 vom Start des Spaniers profitiert. ■



Fernando Alonso will offenbar nicht die komplette IndyCar-Saison fahren

MCLAREN



Zeitvorteil

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



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

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

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

Lehrstück für große Werksteams: Herberth Motorsport zeigte, dass ein Titel auch mit wenig Ressourcen möglich ist



Die Kleinen ganz groß

Mit nur einem Punkt Vorsprung sicherten sich Robert Renauer und Mathieu Jaminet beim Finale in Hockenheim die Meisterschaft im ADAC GT Masters. Erst das Sonntagsrennen brachte die Entscheidung – mit bitterem Aus für Götz/Pommer im Mercedes. Für Porsche ist es der erste Fahrertitel in der Serie seit 2008.

Von: **Bianca Leppert**

In der heutigen GT3-Welt gibt es kaum noch Teams, die sich gegenseitig etwas gönnen. Bis auf eine Ausnahme im ADAC GT Masters: Mit dem kleinen Herberth-Motorsport-Team der Zwillinge Alfred und Robert Renauer, die nur einen weiteren fest angestellten Mitarbeiter haben, kann sich wohl jeder als Meister anfreunden. Und das ausgerechnet

in einer Saison, die sich mit einem Wort zusammenfassen lässt: knapp! Die Titelentscheidung fiel zugunsten von Robert Renauer und Mathieu Jaminet im Porsche 911 GT3 R mit nur einem Punkt Vorsprung auf Sheldon und Kelvin van der Linde im Land-Audi extrem eng aus. Der Punktstand spiegelt wider, wie hart die Serie umkämpft war. Seit der Einführung des Formel-1-Systems im Jahr 2011 war die Gesamtpunktzahl der Meister noch nie geringer (137). Sprich: Es war alles andere als ein Durchmarsch.

Vier Titelanwärter

Vor dem Finalwochenende gehörten noch vier Teams zum engeren Favoritenkreis auf den Titelgewinn: Das Porsche-Duo lag mit vier Zählern Vorsprung auf die HTP-Mercedes-Piloten Markus Pommer und Maximilian Götz am aussichtsreichsten auf Platz 1 der Tabelle. Schon im ersten Qualifying am Samstagvormittag zeichnete sich ab, dass auch die Van-der-Linde-Brüder und die Corvette-Paarung Daniel Keilwitz

„DIESE SAISON WAR EIN AUF UND AB. IMMER WENN WIR DACHTEN, WIR SIND AM ENDE, BEKAMEN WIR DIE KURVE.“

Meister Robert Renauer

und Marvin Kirchhöfer noch Ambitionen haben. Während Renauer mit der Pole-Position eine Ansage machte, reihten sich der Audi, die Corvette und der Mercedes direkt dahinter ein.

Im Rennen musste sich der Elfer schließlich nach 15 Minuten den Angriffen der Corvette geschlagen geben, dahinter folgten die Van-der-Linde-Brüder. Für Motorsport vom Feinsten sorgte aber Götz, der sich in der zweiten Rennhälfte einen sensationellen Dreikampf mit dem Mücke-Audi und dem Land-Audi lieferte und

dafür schließlich mit Platz 4 belohnt wurde.

Vorentscheidung im Quali?

Den Positiv-Trend nach dem Katastrophen-Wochenende am Sachsenring, wo man zwei Mal unverschuldet ausfiel, setzte Götz am Sonntagvormittag mit der Pole-Position im zweiten Qualifying fort. Im Gegensatz zur direkten Konkurrenz von Corvette und Porsche erwischte der HTP-Pilot auf abtrocknender Strecke exakt die letzte schnelle Runde vor Ablauf der Uhr.

Keilwitz musste sich hingegen mit Startplatz 27 begnügen, weil man wenige Sekunden zu spät über die Ziellinie fuhr, um einen weiteren Umlauf drehen zu können. Jaminet, dem es ähnlich erging, schaffte es noch auf Platz 10, der Land-Audi kam auf Rang 4. Was wie eine Vorentscheidung in Sachen Meisterschaft aussehen sollte, wurde nur wenige Sekunden nach dem Start des Rennens zu Schall und Rauch.

Das Zünglein an der Waage spielte ausgerechnet einer, der



Goodbye Titel: Götz/Pommer wurden von Dries Vanthoor abgeräumt

eigentlich gar nicht hätte da sein dürfen, wo er war: Zwar hatte Dries Vanthoor im von Holzer eingesetzten EFP-by-TECE-Audi die zweitschnellste Trainingsrunde und damit den Platz neben Götz in der ersten Reihe rausgefahren, doch nach dem Zeittraining wurde der Audi mit der Startnummer 12 von den Sportkommissaren disqualifiziert, weil man die Bremsbelüftungsschächte um mehr als die erlaubten 50 Prozent abgeklebt hatte.

Das Team legte Berufung ein und durfte unter Vorbehalt starten. Allerdings ist das Regelwerk in diesem Bereich so eindeutig, dass man sich kaum Hoffnungen darauf machen konnte, die Berufung zu gewinnen. Vielmehr schien es darum zu gehen, das Rampenlicht beim Start aus der ersten Reihe auszunutzen.

Der Schuss ging gehörig nach hinten los. Denn mit Vanthoor galoppierten in der ersten Kurve im wahrsten Sinne die Pferde seines R8 durch. Der erst 20-jährige Audi-Werksfahrer versuchte sich innen über den Kerb der Rechtskurve am Mercedes von Götz vorbeizupressen und rammte ihn dabei ins Aus. Götz wiederum nahm unfreiwillig noch den Bernhard-Porsche von Bachler und den ISR-Audi mit. Die Szene glich einem Schlachtfeld, woraufhin die Rennleitung die rote Flagge auspackte.

Vanthoor sorgt für Eklat

In der rund 13-minütigen Unterbrechung kam es zum Showdown in der HTP-Box. Audi-Kundensportleiter Chris Reinke traf mit Vanthoor auf die Mercedes-Riege um AMG-Boss Tobias Moers, Kun-



Goodbye Charly: Die Schnitzer-Mannschaft dankte Charly Lamm, der abtritt

„DAS WAR EINE FRECHHEIT. ICH HOFFE, AUDI ZIEHT KONSEQUENZEN UND SCHMEISST DRIES AUS DEM POOL.“

HTP-Teammanager
Günter Aberer

densport-Leiter Stefan Wendl, Teammanager Günter Aberer sowie Maxi Götz. „Eigentlich gehörten sie gar nicht dahin, weil sie unter Berufung fahren“, schimpfte Aberer, dem als Trost nur der Team-Titel blieb. „Das war eine Frechheit. Ich hoffe, dass Audi Konsequenzen zieht und so einen

Fahrer aus dem Fahrer-Pool schmeißt.“ Vanthoor war die Situation sichtlich unangenehm, es flossen sogar ein paar Tränen. „Es tut mir leid. Es war keine Absicht, ich wollte mich nicht einmischen“, meinte er. „Aber das Bremspedal wurde lang, ich hatte null Performance und noch versucht, das irgendwie zu vermeiden.“ Götz wiederum rang nach Worten und konnte kaum fassen, was da gerade passiert war. „Wir haben vorher noch gesprochen und ich dachte, Dries wäre fair und korrekt.“

Die Strafe für Vanthoor hatte erzieherischen Charakter: Er muss bei einem Rennen der Deutschen Kart Meisterschaft mit Auto präsent sein und erklären, weshalb er da ist – da eine Geldstrafe im GT3-Sport nicht sonderlich wehtut, eine kreative Alternative. Der Sieg der Van-der-Linde-Brüder vor dem Lambo von Engelhart/Ineichen und dem Mercedes von Dontje/Buhk geriet da fast in den Hintergrund. Dabei hatte Renauer auf Rang 5 noch Glück, dass der Bernhard-Porsche ihn als „Wingman“ vor der heranfliegenden Corvette schützte.

Sonst hätte das den entscheidenden Punkt gekostet. „Es war ein ständiges Auf und Ab. Immer wenn wir dachten, wir sind am Ende, haben wir die Kurve gekriegt“, sagte Meister Renauer. Teamkollege Jaminet ergänzte: „Wir waren nie die Schnellsten, hatten aber die Konstanz.“ ■

ADAC GT MASTERS HOCKENHEIM, 1. LAUF

Pole-Position

#99 Robert Renauer (Precote Herberth Motorsport, Porsche 911 GT3 R) 1.38,481 min

Schnellste Runde

#1 Marvin Kirchhöfer (Callaway Competition, Corvette C7 GT3) 1.40,336 min

| | | | | |
|-----|---------------------------------|-------------------------------|-------------------|-------------|
| 1. | #1 Kirchhöfer/Keilwitz | Callaway Competition | Corvette C7 GT3 | 36 Runden |
| 2. | #99 Renauer/Jaminet | Precote Herberth Motorsport | Porsche 911 GT3 R | + 0,746 sek |
| 3. | #28 van der Linde/van der Linde | Montaplast by Land Motorsport | Audi R8 LMS | +16,985 sek |
| 4. | #47 Pommer/Götz | MANN-FILTER Team HTP | Mercedes-AMG GT3 | +17,360 sek |
| 5. | #25 Feller/Haase | BWT Mücke Motorsport | Audi R8 LMS | +17,678 sek |
| 6. | #13 Barth/Hürtgen | RWT Racing | Corvette C7 GT3 | +24,221 sek |
| 7. | #7 Rigon/Ludwig | HB Racing | Ferrari 488 GT3 | +24,447 sek |
| 8. | #12 Spengler/Vanthoor | EFP by TECE | Audi R8 LMS | +24,922 sek |
| 9. | #17 Bernhard/Estre | KÜS Team 75 Bernhard | Porsche 911 GT3 R | +25,593 sek |
| 10. | #84 Assenheimer/Baumann | AutoArenA Motorsport | Mercedes-AMG GT3 | +42,863 sek |

ADAC GT MASTERS HOCKENHEIM, 2. LAUF

Pole-Position

#47 Maxi Götz (MANN-FILTER Team HTP, Mercedes-AMG GT3) 1.41,590 min

Schnellste Runde

#82 Christian Engelhart (GRT Grasser-Racing-Team, Lamborghini Huracán GT3) 1.40,758 min

| | | | | |
|-----|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------|-------------|
| 1. | #28 van der Linde/van der Linde | Montaplast by Land-Motorsport | Audi R8 LMS | 31 Runden |
| 2. | #82 Ineichen/Engelhart | GRT Grasser-Racing-Team | Lamborghini Huracán GT3 | +2,220 sek |
| 3. | #48 Dontje/Buhk | MANN-FILTER Team HTP | Mercedes-AMG GT3 | +2,597 sek |
| 4. | #42 Jensen/Scheider | BMW Team Schnitzer | BMW M6 GT3 | +9,712 sek |
| 5. | #99 Renauer/Jaminet | Precote Herberth Motorsport | Porsche 911 GT3 R | +10,704 sek |
| 6. | #17 Bernhard/Estre | KÜS Team75 Bernhard | Porsche 911 GT3 R | +11,076 sek |
| 7. | #1 Kirchhöfer/Keilwitz | Callaway Competition | Corvette C7 GT3 | +11,494 sek |
| 8. | #7 Rigon/Ludwig | HB Racing | Ferrari 488 GT3 | +15,692 sek |
| 9. | #63 Caldarelli/Bortolotti | Orange1 by GRT Grasser | Lamborghini Huracán GT3 | +19,280 sek |
| 10. | #24 Ortmann/Winkelhock | BWT Mücke Motorsport | Audi R8 LMS | +22,182 sek |

PUNKTESTAND FAHRER NACH 14 VON 14 LÄUFEN

| | | |
|-----|-----------------------------|-----|
| 1. | Renauer/Jaminet | 137 |
| 2. | van der Linde/van der Linde | 136 |
| 3. | Kirchhöfer/Keilwitz | 123 |
| 4. | Götz/Pommer | 117 |
| 5. | Dontje/Buhk | 84 |
| 6. | Scheider/Jensen | 79 |
| 7. | Caldarelli/Bortolotti | 64 |
| 8. | Schmidt | 62 |
| 9. | Salaquarda/Stippler | 57 |
| 10. | Mücke | 52 |

Black Falcon rettet Sieg



Hubert Haupt, Maro Engel und Manuel Metzger von Black Falcon zitterten am Ende um den Sprit

Bei Black Falcon kamen im siebten VLN-Lauf Glück und eine gute Strategie zusammen: Der Mercedes AMG GT3 kreuzte knapp nach Ablauf der vier Stunden die Ziellinie vor dem Frikadelli-Porsche, sparte sich so einen Zusatzstopp und sicherte sich den Sieg.

Von: **Bianca Leppert**

In der VLN Langstreckenmeisterschaft kann man manchmal ziemlich lange im Dunkeln tappen, wer während des Rennens noch Chancen auf den Gesamtsieg hat. Der Grund: Die unterschiedlich langen Mindeststandzeiten, die sich nach gefahrenen Runden beziehungsweise am Ende nach verbleibenden Rennminuten richten. So kristallisierte sich auch erst 45 Minuten vor Schluss und nach dem letzten Stopp von Norbert Siedler und Lance David Arnold im Frikadelli-Porsche in Runde 23 heraus, dass es ein Duell zwischen Black Falcon und Frikadelli werden würde – mit dem Mercedes von Maro Engel, Manuel Metzger und Hubert Haupt als Gejagtem.

Das Trio setzte auf eine alternative Strategie mit einem frühen Stopp in Runde 4 und zog

sich so aus dem Standard-Rhythmus heraus. Daraus resultierte der finale Stopp in Runde 20. Und ausgerechnet der wäre beinahe zum Verhängnis geworden.

Gelb hilft Black Falcon

Denn man hoffte auf 28 Runden Gesamtdistanz. Jedoch wurden dieses Mal recht wenig gelbe Flaggen gezeigt – und somit ein schnelles Rennen geboten. Erst kurz vor Schluss kamen zwei Gelbphasen dem Mercedes-Team noch einmal entgegen, um so ohne Einbuße auf den Verfolger-Porsche Tempo rausnehmen zu können. Sonst wäre es auf ein Rennen mit 29 Runden hinausgelaufen – das hätte einen zusätzlichen Splash & Dash für den Mercedes und damit den Sieg für Frikadelli bedeutet. Am Ende rettete man sich nur wenige Sekunden nach Ablauf der Uhr und mit

14,749 Sekunden Vorsprung vor Siedler/Arnold über die Ziellinie. „Mal hieß es am Funk, Sprit sparen, dann wieder Gas geben“, gab Haupt zu Protokoll. Teamkollege Engel ergänzte: „Ich weiß nicht, ob es ohne die Gelbphasen gereicht hätte.“

Während Siedler den zweiten Platz als Erfolg abhakte, ärgerte sich Teamkollege Arnold etwas. „Unsere Konkurrenten hatten am Ende Glück mit einer Code-60-Phase, sonst hätten sie noch einen Tankstopp einlegen müssen und wir hätten vorne gelegen – aber so ist es eben manchmal.“ Überhaupt wunderten sich die Piloten darüber, wie wenig gelbe Flaggen zwischenzeitlich gezeigt wurden. „Ich habe keine einzige in meinem Stint gesehen“, meinte Black-Falcon-Pilot Metzger.

Mit über einer Minute Abstand auf den Frikadelli-Porsche

rollte der Falken-BMW M6 GT3 von Stef Dusseldorp und Peter Dumbreck über die Ziellinie. Weil man mit Startplatz 9 keine optimale Ausgangsposition hatte, setzte man auf zwei kürzere Stints zu Rennbeginn. Hinter dem Wochenspiegel-Ferrari auf Rang 4 (Weiss/Krumbach/Kainz) reihte sich der zweite Frikadelli-Porsche (Abbell/Laser/Müller) ein. Es folgten der zweite Wochenspiegel-Ferrari von Menzel/Menzel/Weiss und der GetSpeed-Porsche. Walkenhorst nahm im Parallelfug mit den beiden BMW M6 GT3 die Ränge 8 und 9 ein.

Im Qualifying fuhr Walkenhorst-Pilot Tresson die schnellste Runde mit 7.55,468 Minuten und sorgte damit für einen neuen VLN-Rekord. Falken komplettierte mit dem neuen Porsche 911 GT3 R, der wieder in der SP-X-Klasse startete, die Top 10. ■

VLN, 7. LAUF, 58. ADAC REINOLDUS-LANGSTRECKENRENNEN (4 STUNDEN)

Pole-Position #35 Tresson/Adams/Abbott (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3, SP9) 7.55,468 min
Schnellste Runde #36 Pittard/Ziegler/Buchardt (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3 R, SP9) 8.01,104 min

| | | | | | | |
|-----|-----|-------------------------------|-----------------------------|-------------------|---------|----------------|
| 1. | #6 | Haupt/Engel/Metzger | Black Falcon | Mercedes-AMG GT3 | SP9 Pro | 28 Runden |
| 2. | #31 | Siedler/Arnold | Frikadelli Racing | Porsche 911 GT3 R | SP9 Pro | + 14,749 sek. |
| 3. | #3 | Dumbreck/Dusseldorp | Falken Motorsports | BMW M6 GT3 | SP9 Pro | + 1.14,144 min |
| 4. | #22 | Weiss/Kainz/Krumbach | Wochenspiegel Team Monschau | Ferrari 488 GT3 | SP9 Pre | + 2.14,274 min |
| 5. | #30 | Abbell/Laser/Müller | Frikadelli Racing | Porsche 911 GT3 R | SP9 Pre | + 2.39,622 min |
| 6. | #11 | Weiss/Menzel/Menzel | Wochenspiegel Team Monschau | Ferrari 488 GT3 | SP9 Pro | + 2.53,754 min |
| 7. | #2 | Jans/Böckmann/Hamprecht/Osiek | GetSpeed Performance | Porsche 911 GT3 R | SP9 Pre | + 3.11,687 min |
| 8. | #35 | Tresson/Adams/Abbott | Walkenhorst Motorsport | BMW M6 GT3 | SP9 Pre | + 3.23,147 min |
| 9. | #36 | Pittard/Ziegler/Buchardt | Walkenhorst Motorsport | BMW M6 GT3 | SP9 Pre | + 8.15,004 min |
| 10. | #4 | Ragginger/Tandy/Vanthoor | Falken Motorsports | Porsche 911 GT3 R | SP-X | + 1 Runde |

Sportwagen-WM: Reifenwettbewerb unerwünscht?

WEC mit Einheitsreifen?

Die Sportwagen-WM will offenbar den direkten Reifenwettbewerb in den vier Rennklassen LMP1, LMP2, GTE-Pro und GTE-Am eliminieren: Laut MSA-Informationen sollen in allen Klassen nur noch Einheitsreifen zum Zuge kommen. Die neuen Regeln gelten ab der Saison 2019/20, neben der WM soll wohl auch die ELMS betroffen sein.

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

Aus FIA-Kreisen ist zu hören, dass im Wesentlichen finanzielle Gründe für diese Entscheidung ausschlaggebend sein sollen: Erstens könnten mit dieser Reglementierung die Kosten für die Teams sinken, zweitens sollen sich die Einnahmen für die Promoter der Sportwagen-WM und der Euro-

pean Le Mans Series (ELMS) erhöhen. Damit verabschieden sich FIA und ACO vom bisherigen Gebot, nach Möglichkeit Wettbewerb auf dem Reifensektor erlauben und fördern zu wollen.

Aktuell gibt es im ACO-gesteuerten Langstreckensport direkten Reifenwettbewerb nur noch in der LMP2-Klasse, wo sich Michelin nach Jahren der Dunlop-Dominanz seit diesem Jahr wieder zurückgemeldet hat. Bis Ende 2017 gab es auch in der GTE-Pro-Klasse für Herstellerteams noch Wettbewerb: Dunlop holte in Kooperation mit Aston Martin 2016 und 2017 den GTE-WM-Titel als auch den Klassensieg in Le Mans.

Hier greift übrigens noch ein drittes Argument für Einheitsreifen in den einzelnen Rennklassen: Im GTE-Sport werden die Autos über eine BoP gebalanced, und wenn alle Hersteller den gleichen Reifen nutzen, entfällt mit dem Reifen eine unkalkulierbare Variable im BoP-Prozess.

Die große Frage lautet, ob eine solche Einheitsreifen-Regelung



Wird der Langstrecken-Markt zwischen Michelin und Dunlop aufgeteilt?

mittelfristig nicht zum Monopol für Michelin führt, denn die Franzosen haben das mit Abstand größte Budget und nehmen für 2019 auch die amerikanische IMSA-Serie komplett unter ihre Fittiche. Aus Angst vor einem Monopol wollte der ACO vor einigen Jahren die komplette GTE-Am-Klasse an Hankook als exklusivem Partner verhöckern – der Deal platz-

te, weil Michelin vor Gericht zu gehen drohte.

Laut FIA-Quellen ist geplant, den Langstreckenmarkt jetzt unter den beiden wichtigsten Playern Michelin und Dunlop quasi aufzuteilen. Die neuen Reifenregeln, die ab 2019 gelten sollen, werden den WM-Teams und -Herstellern angeblich im Rahmen des nächsten Laufs zur Sportwagen-WM in Fuji Mitte Oktober vorgestellt. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GT-MASTERS-KALENDER FIX

Beim Finale in Hockenheim verkündete der ADAC den neuen Kalender für das GT Masters 2019. Es bleibt bei sieben Rennwochenenden auf den gleichen Strecken wie bisher, das Finale findet nun aber am Sachsenring statt. Die neue GT4-Serie ist sechs Mal dabei und orientiert sich am GT-Masters-Format. Zugelassen sind nur Silber- und Bronze-Fahrer. Laut ADAC sind um die 40 Teams interessiert, man rechnet mit einem ähnlich großen Starterfeld wie im GT Masters.

BERUFUNG VERLOREN

Der Sieg von Timo Bernhard und Kévin Estre beim GT-Masters-Lauf am Sachsenring blieb bis zur DMSB-Verhandlung unter Vorbehalt. Die Berufung verlor man nun jedoch, womit auch der Sieg flöten gegangen ist. Strittig waren

Tape-Streifen zur Befestigung des Gurney-Flaps am Heckflügel. Was viele verwirrte: Das Team75 Bernhard kam mit dem Porsche 911 GT3 R durch die technische Abnahme, wurde aber nach dem Qualifying disqualifiziert. Hintergrund: Die technische Abnahme dient tatsächlich nur der Überprüfung der sicherheitstechnisch relevanten Bauteile.

VLN: KEINE EINHEITSREIFEN

Die VLN Langstreckenmeisterschaft wird in der GT4-Klasse in der kommenden Saison nun doch keine Einheitsreifen vorschreiben. Damit geht man auf die Wünsche der Teilnehmer ein. Der ADAC Nordrhein hatte bereits zuvor verkündet, man lasse den Teams die Reifenwahl offen. Verschiedene Konzepte der beiden Veranstalter hätten zu Problemen bei der Balance of Performance führen können.

AUS M235i WIRD M240i

Die BMW-Cup-Klasse, die in der VLN bisher unter den Namen M235i Racing Cup firmierte, bleibt für weitere zwei Jahre fester Bestandteil der Langstreckenmeisterschaft: Der entsprechende Vertrag zwischen BMW,



VLN und Reifenpartner Dunlop wurde verlängert, die Einsatzfahrzeuge erhalten aber analog zu den Straßenfahrzeugen den neuen Namen M240i. Zu diesem Zweck gibt es ein Upgrade-Kit, das zum Preis von 3150 Euro neue Scheinwerfer, Schriftzüge

und Embleme sowie eine neue Motorsoftware beinhaltet, die die Leistung auf 340 PS erhöht. Das Preisgeld für den Markenpokal innerhalb der VLN wurde auf 100 000 Euro erhöht.

ACO ÄNDERT WM-KALENDER

Im August in Silverstone hatte Gérard Neveu, Chef der Sportwagen-WM, den Kalender für die Saison 2019/20 verkündet. Keine drei Wochen später stellte sich heraus, dass der WM-Lauf in Fuji mit dem F1-Rennen in Suzuka kollidiert. Jetzt hat der ACO das Rennen in Fuji um eine Woche vorgezogen, womit übrigens auch der Clash mit dem IMSA-Saisonfinale in Road Atlanta entfällt. Zudem wurde der WM-Lauf in Shanghai ebenfalls um eine Woche vorgezogen – damit kollidiert die WM zum ersten Mal seit fünf Jahren nicht mit dem GT3-Weltcup in Macau.

Ogier zweifelt am Ford-Schritt

Sébastien Ogier ist angefahren. Der Weltmeister hadert mit seinem Dienstwagen und den Teamkollegen. Denkbar schlechte Voraussetzungen für eine Vertragsverlängerung.

Von: **Reiner Kuhn**

Nur gut, dass sich Sébastien Ogier am Wochenende bei seinem DTM-Gaststart etwas vom Frust in der Rallye-WM ablenken konnte. Denn auch die Rallye Türkei verlief alles andere als gut für den Franzosen. Zwar hatte er zwischenzeitlich die beste Aussicht auf den Sieg und damit die Chance, die Tabellenführung zurückzuerobieren. Doch erst war es eine gebrochene Radaufhängung, dann ein seltener Fahrfehler, die ihn wertvolle Punkte im Kampf um die WM-Krone kosteten.

„Wirklich ein frustrierendes Wochenende“, ärgerte sich Ogier, der letztmals Anfang Juni auf Sardinien auf dem Podium stand. „Ich habe einen echt dummen Fehler gemacht“, gestand er und klagte: „Nach dem Reparatur-Drama war ich völlig platt und für einen Moment unkonzentriert. Das soll meinen Fehler nicht entschuldigen, aber es ist eben eine Tatsache, dass wir zu viele Probleme haben“, redete sich der 34-jährige seinen Frust von der Seele. „Im Moment fühlt es sich an, als kämpfen Julien (Copilot Ingrassia) und ich alleine.“ Anscheinend vermisst Ogier zudem einen starken Teamkollegen wie im Vorjahr Ott Tänak oder zu VW-Zeiten Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen.

Schließt sich der Kreis?

Letzteren wird ihm M-Sport-Boss Malcolm Wilson kaum bieten können. Youngster Teemu Suninen ist für 2019 in einem der drei



Beziehungskrise: Dicke Luft zwischen den Weltmeistern Wilson und Ogier

Werks-Fiesta WRC gesetzt. Elfyn Evans könnte nach schwacher Saison dagegen durchaus zur Disposition stehen. Nur wer sollte für den Waliser kommen? WRC2-Pilot Pontus Tidemand? Oder gar Citroën-Mann Craig Breen?

Wilson bleibt mangels Großsponsor und voller Werksunterstützung also gar nichts anderes übrig, als Ogier erneut von seiner motivierten Mannschaft zu überzeugen. Und den möglichen Entwicklungsschritten durch den erweiterten Technologietransfer mit Ford Nordamerika. Womöglich zu wenig für den ehrgeizigen Champion, der seinen letzten Fahrervertrag für die arbeitsintensive Rallye-WM unterschrei-

ben will. Mit mehr als zwei Saisons plus einjähriger Option rechnet dabei allerdings keiner. Zu sehr sehnt sich der junge Familienvater nach relaxteren Arbeitswochenenden, zum Beispiel auf der Rundstrecke.

„Das ist Zukunftsmusik. Ich habe immer nur gesagt, dass es mir bei einem Vertrag zuallererst um die Performance geht und nicht ums Geld“, stellt der Tabellenritte nochmals klar und bestätigt Gespräche mit Citroën. Für den letzten Vertrag seiner Rallye-WM-Karriere könnte Ogier durchaus wieder zur französischen Werksequipe zurückkehren. Damit würde sich ein Kreis schließen. ■

WRC2

Veiby wechselt in R5-Citroën

Skoda Motorsport und Ole Christian Veiby gehen getrennte Wege. Schon in Wales sitzt der Norweger in einem Citroën C3 R5.

Was für eine Überraschung: Nach gerade einmal neun Monaten und vier WRC2-Starts im Werkscockpit hat sich Skoda Motorsport von seinem Werks-Junior Ole Christian Veiby getrennt. Wohl kaum wegen der sportlichen Leistungen. Schwächeren Auftritten und einem Unfall in

Finnland stehen die Podiumsplätze in Schweden, Argentinien und Italien entgegen. Das Gerücht, „OC“ habe in sozialen Netzwerken Bilder verbreitet, die nicht zu seinem Skoda-Engagement passten, will Vater und Manager Erik Veiby nicht bestätigen.

In Wales und Spanien wird der 22-jährige Norweger nun in einem Citroën C3 R5 von PH Sport sitzen. Der Wechsel zu den Franzosen macht für Insider Sinn, soll doch der ebenfalls von Erik Veiby gemanagte Esapekka Lappi 2019 Citroën-Werksfahrer werden. ■ RK



Agliert künftig im roten Bereich: der bisherige Skoda-Youngster Veiby

WRC2

Kremer startet in Australien

Armin Kremer kehrt auf die WM-Bühne zurück. In Australien will der Mecklenburger im Skoda Fabia R5 die WRC2 aufmischen.

Dass es beim Heimspiel in Deutschland nicht mit einem Start im Toyota Yaris WRC klappte, scheint Armin Kremer eher beflügelt zu haben. „Als ich als Marijan Griebels Schotterspon über die Strecken fuhr, war schnell mir klar, dass ich in dieser Saison noch einen WM-Lauf fahren muss“, verrät der 49-jährige Routinier. „Es sollte aber natürlich etwas besonders sein. Und da ich die Rallyes in Großbritannien und Spanien kenne, habe ich mich für das WM-Finale entschieden“, lässt der Mecklenburger die Katze aus dem Sack, nachdem die wochenlangen Planungen mit dem BRR-Einsatzteam von Raimund Baumshlager abgeschlossen sind.

Australien ist für Kremer kein neues Terrain. Unter anderem

holte er bei der ‚Rally of Canberra‘ maximale Punkte für den Gewinn der FIA-Asien-Pazifik-Meisterschaft 2003. „Die Strecken bei Coffs Harbour sind für mich aber völliges Neuland. Trotzdem freue ich mich auf solch berühmte Prüfungen wie Wedding Bells.“ Um in Down Under die WRC2 aufmischen zu können, absolviert Kremer Ende Oktober in Österreich noch einen Schottertest im Skoda Fabia R5. ■ RK



Zurück in der WRC2: Kremer

Junioren-Festival

Hat einen Lauf: Sieger Gryazin ist nun auch in der U28-Wertung vorne



ERC

Der 20-jährige Russe Nikolay Gryazin feiert in Polen seinen ersten Saisonsieg. Jari Huttunen muss sich mit Platz 2 zufriedengeben. Fabian Kreim verpasst hinter Chris Ingram knapp den Sprung auf das Podium.

Von: **Reiner Kuhn**

Einer zünftigen Meisterfeier von Tabellenführer Alexey Lukyanuk stand nichts mehr im Wege. Mit Bruno Magalhães verkündete sein einziger Titel-Widersacher den vorzeitigen Abschied. Der Portugiese will neben der Rallye Polen auch auf den finalen Schotterritt in Lettland verzichten. Für Lukyanuk kein Grund, vom Gas zu gehen. Der Bestzeit zum Auftakt folgte zwei Prüfungen später das frühe Aus. Bei gehobenem Autobahn-tempo riss der ungestüme Russe seinem Ford Fiesta R5 an einem Baum die Hinterachse aus. Kaum besser erging es Lokalmatador und Mitfavorit Lukasz Pieniazek. Der WRC2-Pilot versenkte seinen Skoda Fabia R5 ebenfalls in der dritten Prüfung.

An der Spitze demonstrierte unterdessen Nikolay Gryazin seine ganze Klasse. Am Samstag markierte der 20 Jahre junge Russe sechs von acht möglichen Bestzeiten. Einzig Hyundai-Werksju-

nior Jari Huttunen ließ sich nicht abschütteln. Im Gegenteil: Der 24-jährige Finne erhöhte die Schlagzahl, schnappte sich zwei WP-Siege und stürmte Gryazin im Sekundenabstand hinterher.

Die beiden Kontrahenten trennten nie mehr als 15 Sekunden. Im Finale am späten Sonntagnachmittag witterte Huttunen nochmals eine Chance, weil Gryazin seine Schotterreifen komplett aufgearbeitet hatte. Doch just als der Finne dem Rus-

sen entscheidend näherkam, fing er sich durch einen Stempelfehler seines Copiloten zehn Strafskunden. Prompt legte er noch mehr Kohlen nach und seinen i20 R5 bei der wilden Attacke kurz in einen Graben. Zu viel des Guten, Huttunen ließ ab und gab sich im Ziel mit 8,3 Sekunden Rückstand geschlagen.

Mit Respektabstand balgten sich dahinter Chris Ingram und Fabian Kreim um den verbleibenden Podiumsplatz – mit dem bes-

seren Ende für den 24-jährigen Briten, der sich mit 17,3 Sekunden gegen seinen gleichaltrigen Skoda-Markenkollegen Fabian Kreim durchsetzen konnte und den Deutschen auf den vierten Platz verwies. „Eine verdammt schwierige Rallye. Wir konnten viele wichtige Punkte holen und weitere Erfahrungen auf Schotter sammeln“, erklärte Kreim, der jedoch seine EM-U28-Führung an Gryazin verlor und wegen einem Pünktchen auch noch hinter Ingram auf den dritten Rang der Wertung der „großen“ Junioren-Wertung rutschte.

Spannung auch in der polnischen Meisterschaft. Vor dem im Rahmen der EM ausgefahrenen Saisonfinale hatten noch drei Fahrer Titelchancen. Jakub Brzezinski (Ford) schied im Laufe der ersten Etappe mit einem Reifenschaden vorzeitig aus. Er hoffte am Sonntag dank Rally2 wieder ins Geschehen eingreifen und in der Power Stage noch wertvolle Meisterschaftszähler holen zu können, was jedoch missglückte. Die Power Stage sollte trotzdem die Titelentscheidung bringen, bei der Skoda-Polen-Junior Mikolaj Marczyk die zweitbeste Zeit holte und neben seinem zweiten Saisonsieg am Ende mit einem Zähler Rückstand Vize-Meister wurde. Den Meistertitel sicherte sich Markenkollege Grzegorz Grzyb, der seine Saison nächsten Monat noch mit dem Gewinn in der slowakischen Meisterschaft krönen könnte. ■

RALLYE POLEN (21.-23.9.2018)

Siebter von acht EM-Läufen, mit 15 Wertungsprüfungen über 214,92 km

| | |
|---|--------------|
| 1. Gryazin / Fedorov (RUS/RUS), Skoda Fabia R5 | 1:53.43,5 h |
| 2. Huttunen / Linnaketo (FIN/FIN), Hyundai i20 R5 | + 8,3 sec |
| 3. Ingram / Whittock (GB/GB), Skoda Fabia R5 | + 2.25,9 min |
| 4. Kreim / Christian (D/D), Skoda Fabia R5 | + 2.43,2 min |
| 5. Marczyk / Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia R5 | + 3.27,0 min |
| 6. Habaj / Dymurski (PL/PL), Skoda Fabia R5 | + 3.33,6 min |
| 7. Grzyb / Wrobel (PL/PL), Skoda Fabia R5 | + 3.38,4 min |
| 8. Mares / Hlousek (CZ/CZ), Skoda Fabia R5 | + 5.33,7 min |
| 9. Kasperczyk / Syty (PL/PL), Ford Fiesta R5 | + 5.50,6 min |
| 10. Herczig / Ferencz (HU/HU), Skoda Fabia R5 | + 6.10,2 min |

Bestzeiten: Gryazin 8, Huttunen 6, Lukyanuk 1.

EM-STAND NACH LAUF 7

| | |
|----------------------------|------------|
| 1. Alexey Lukyanuk (RUS) | 150 Punkte |
| 2. Bruno Magalhães (P) | 115 |
| 3. Nikolay Gryazin (RUS) | 90 |
| 4. Fabian Kreim (D) | 79 |
| 5. Norbert Herczig (HU) | 63 |
| 6. Chris Ingram (GB) | 62 |
| 7. Simos Galatariotis (CY) | 50 |
| 8. Grzegorz Grzyb (PL) | 49 |
| 9. Jan Kopecký (CZ) | 38 |
| 10. Jari Huttunen (FIN) | 31 |

Junioren U28

| | |
|--------------------------|------------|
| 1. Nikolay Gryazin (RUS) | 130 Punkte |
| 2. Chris Ingram (GB) | 123 |
| 3. Fabian Kreim (D) | 122 |

Junioren U27

| | |
|------------------------|------------|
| 1. Martins Sesks (LV) | 132 Punkte |
| 2. Tom Kristensson (S) | 111 |
| 3. Efrén Llarena (ES) | 97 |



ERC

Viele Erfahrungen gesammelt: Kreim



ERC

Leerfahrt zum EM-Titel: Lukyanuk

Zwei Jahre nach dem WM-Ausstieg kehrt Volkswagen mit dem Polo GTI R5 zurück



Ab nach vorne

Die R5-Kategorie funktioniert, wie knapp 700 verkaufte Turboallradler von Ford, Skoda, Peugeot, Citroën und Hyundai eindrucksvoll beweisen. Nun steigt auch Volkswagen ein. Bei der Präsentation für die ersten Kundenteams durften auch wir im jungfräulichen Polo GTI R5 Platz nehmen.

Von: **Reiner Kuhn**

Von 2013 bis 2016 dominierte Volkswagen die Rallye-WM. Viermal in Folge räumte man mit dem Polo

R WRC alle WM-Titel ab. Geschichte. Zwei Jahre später kehren die Wolfsburger Werkssportler nun auf die Rallyebühne zurück und buhlen mit dem VW Polo GTI R5 um die Gunst potenter Sportkunden. Ein neues Betätigungsfeld. Getestet wurde deshalb bevorzugt im Geheimen – in Frankreich, Schweden, Deutschland, Spanien, Österreich, Mexiko oder Griechenland.

Neben Cheftester Dieter Depping, WRC2-Champion Pontus Tidemand, Routinier Raimund Baumschlagler und Ex-M-Sport-Werksfahrer Eric Camilli, die den Großteil der bisherigen 9000 Testkilometer abspulen, durften die Ex-Weltmeister Petter Solberg und Marcus Grönholm sowie als Tidemand-Ersatz für einmal der

Finne Emil Lindholm hinter Steuer. Ansonsten waren Gäste tabu. Bis jetzt.

Bei der exklusiven Präsentation für die Kunden der ersten Stunde zeigt sich der jungfräuliche Polo noch im Tarnkleid. Zu sehen gibt es dennoch einiges. So setzt man bei der R5-Kinematik auf das bewährte Konzept des Polo WRC mit oben nach innen geneigten Dämpfern für größtmögliche Federwege. „Entstanden ist das Auto in Design-Gruppen“, erklärt Projektleiter Gerard Jan de Jongh, der sich eher als zentrales Bindeglied denn als Vater des Polo R5 sieht. „Fünf Mitarbeiter arbeiteten am Chassis, drei am Fahrwerk“, berichtet der 40-jährige Niederländer. Die größte Herausforderung sieht

De Jongh beim komplexen Reglement. Das Zauberwort der R5 lautet „Controlled Design“. Zulässig sind direkt einspritzende Vierzylinder-Turbomotoren mit maximal 1620ccm Hubraum. Die Leistung wird mittels eines 32mm-Luftmassenbegrenzers limitiert und das Drehmoment durch ein sogenanntes ‚Pop-off‘-Ventil, das dafür sorgt, den maximalen Ladedruck von 2,5 bar einzuhalten. Der Allradantrieb muss ohne Mitteldifferenzial und das sequenzielle Getriebe mit fünf Gängen auskommen.

Der von der FIA maximal erlaubte Verkaufspreis von 189 000 Euro (netto versteht sich) für den kompletten R5-Kit wird nicht nur durch genaue Vorgaben bei Materialien, Gewicht, Abmessungen



Einstiegshilfe: Betreuung durch Werksmechaniker



Schnupperrunde: Probegalopp im Tarnkleid



Schneller Wohnen: Im Cockpit mit Tester Depping

TECHNIK VOLKSWAGEN POLO GTI R5

Motor: Reihen-Vierzylinder mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, quer vor der Vorderachse angeordnet, Hubraum 1620ccm

Leistung ca. 200 kW (272 PS) bei 5500/min
Drehmoment 400 Nm bei 4000/min

Getriebe: Sequenzielles Fünfgang-Renngetriebe

Achsantrieb: Permanenter Allradantrieb mit starrem Durchtrieb zwischen Vorder- und Hinterachse, Lamellensperrdifferenziale an Vorder- und Hinterachse, Kupplung, hydraulisch mit Zweischeiben-Sintermetall

Fahrwerk: McPherson-Federbeine mit ZF-Dämpfer

Federweg: Asphalt ca. 180 mm, Schotter ca. 275 mm

Lenkung: Zahnstange, hydr., mit Servo-Unterstützung

Felgen/Reifen: Asphalt: 8 x 18 Zoll mit 235/40-R18; Schotter: 17 x 15 Zoll mit 215/60-R15

Karosserie-Maße: L 4067 x B 1942 x H 1372 mm

Spurweite: 1837 mm

Radstand: 2540 mm

Mindestgewicht: 1230 kg (ohne Fahrer/Beifahrer)

Beschleunigung: 0–100 km/h in ca. 4,1 sec

Höchstgeschwindigkeit: ca. 200 km/h

Preis (einsatzfertig): circa 240 000 Euro (netto)

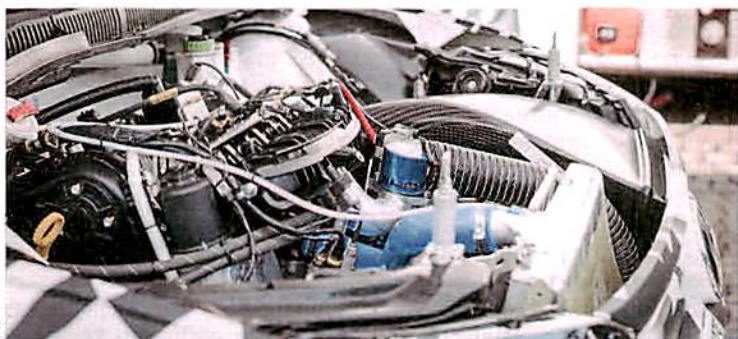
und Herstellungsverfahren definiert. Zusätzlich unterliegen einzelne Komponenten, Baugruppen und -teile maximalen Preisspannen. Einsatzfertig sind für einen R5 rund 24 000 Euro fällig.

Mit X-trac (Getriebe), ZF Sachs (Dämpfer), Alcon (Bremsen) und Bosch (Motorsteuerung) setzt VW auf bewährte Zulieferer. Wichtiger: Dank neuer Konzernplattform kommt der Polo R5 nicht nur mit breiterer Spur als das noch auf der Vorgänger-Plattform basierende Schwestermodell von Skoda daher. Beim Radstand legt der VW um rund sieben Millimeter zu.

Wie gut Länge läuft, zeigt sich, als zum Höhepunkt der exklusiven Vorschau die handverlesenen Gäste auf dem Beifahrer-

sitz des VW Polo GTI R5 festgeschmalt werden und Chef-Tester Depping die Maschine punktgenau über die enge und von Bäumen und Gebäuden gesäumte Teststrecke katapultiert. Die Fuhre ist immer auf Zug. Weder ein Zucken noch das bei vielen R5-Modellen konzeptbedingt fiese Untersteuern lässt sich ausmachen. Nicht nur der Autor dieser Zeilen ist beeindruckt.

Läuft alles nach Plan, soll der Neuwagen zum 1. Oktober seine FIA-Homologation bekommen. Bei der Rallye Spanien (24. bis 28. Oktober) folgt dann das offizielle Wettbewerbsdebüt. Am Steuer der beiden werksseitig für die WRC2-Wertung gemeldeten VW Polo GTI R5 agieren Eric Camilli und Petter Solberg. ■



Kleinkraftwerk: Im Polo werkelt der gleiche 1,6-l-Turbomotor wie im Fabia R5

„Der Polo R5 ist etwas ganz Besonderes“



Volkswagen-Motorsportdirektor Sven Smeets über den VW Polo GTI R5, das Debüt, neue Herausforderungen und weitere Pläne.

Von: Reiner Kuhn

Ist die Homologation des VW Polo GTI R5 abgeschlossen?

Wohl am Wochenende. Diese Woche sind die FIA-Techniker für die finale Abnahme bei uns im Haus. Ich bin guter Dinge, dass alles klappt wie geplant. Auch weil die FIA im Sommer für eine Vorinspektion hier war, um einige Details zu besprechen. Wenn man ein gutes Auto bauen will, agiert man am Limit.

Wie wichtig ist der Polo R5 für Volkswagen Motorsport?

Super wichtig. Es ist das erste Kundensportmodell, bei dem alles von A bis Z in Hannover gemacht wird, von der Entwicklung über den Aufbau bis zum Kundenservice. Der Golf TCR wird ja nicht in Hannover gebaut, Cup-Fahrzeuge sind zwar hier aufgebaut, aber später von woanders betreut worden. So gesehen ist der Polo R5 etwas ganz Besonderes.

So wie die Wettbewerbs-Premiere in Spanien, bei der Eric Camilli und Petter Solberg am Steuer sitzen. Wie kam es zu dieser Fahrerpaarung?

Für uns war früh klar, dass wir bei der Premiere mit zwei Autos antreten wollen. Es kann schnell mal etwas passieren, da ist es immer besser, wenn man zwei Eisen im Feuer hat. Eric gibt nicht nur

als einer der besten R5-Piloten, sondern hat viel für uns getestet und kennt das Auto. Mit Petter haben wir vor ein paar Monaten gesprochen. Er hatte großes Interesse, im R5 eine Rallye zu fahren, und hat nach dem Rallycross-WM-Lauf in Riga nun zugesagt.

Was ist die Zielsetzung?

Zuallererst hoffe ich, dass beide Autos ins Ziel kommen, wir fahren schließlich nicht um die Meisterschaft. Klar ist aber auch, dass Eric versuchen sollte, um den WRC2-Sieg mitzukämpfen. Bei Petter ist eine Prognose schwieriger. Warten wir seinen Test ab. Ich bin mir aber sicher, dass er sich nicht verstecken will.

Wann werden die ersten Autos ausgeliefert?

Direkt nach der Premiere bei der Rallye Spanien, also noch im Oktober gehen die ersten Autos zu den Kunden. In diesem Jahr liefern wir die ersten 15 Autos aus. Kommende Saison werden weitere 30 bis 40 Stück folgen. Über Anfragen können wir nicht klagen. Deshalb sollten in vier bis fünf Jahren 200 bis 250 Autos drin sein.

Sind nach Spanien weitere Werkseinsätze geplant?

In dieser Hinsicht gibt es keine Planungen. Der Polo R5 ist ein Kundensportprojekt, wir werden das Auto also weder in der WRC2 noch in anderen Serien offiziell einsetzen.

Was kommt als Nächstes?

Zur Saison 2020 bringen wir einen völlig neuen Golf TCR auf der Plattform und der Basis des neuen Golf VIII GTI. ■

With a little help of my friend



Schon wieder zweimal René Rast. Die Siegesserie des Titelverteidigers im Audi ging in Österreich weiter. Auch deswegen, weil ihn seine Teamkollegen selbstlos unterstützten, allen voran Mike Rockenfeller und Nico Müller., die beide jeweils auf einen möglichen Sieg verzichteten. Teamwork oder Teamorder? Die Antwort ist einfach: abgezockter Profisport. Fürs Finale ist Spannung angesagt: Das führende Mercedes-Duo Paul di Resta und Gary Paffett erscheint plötzlich nicht mehr unverwundbar.

Von: **Claus Mühlberger**

Stallregie? Stallregie brauchen wir nicht. Wir bei Audi haben intelligente

Fahrer.“ Dieses Zitat stammt von früheren Audi-Sport Wolfgang Ullrich, und es ist schon paar Jahre alt. Der Sportchef der Ingolstädter heißt schon längst Dieter Gass. An einem hat sich allerdings nichts geändert: Audi hat nach vor intelligente Piloten und die wundersame Punktevermehrung dank der gütigen Hilfe von freundlichen Teamkollegen ist in der DTM up-to-date wie eh und je. Auf dem Österreichring gewann René Rast so insgesamt 18 zusätzliche Punkte.

Im Hinblick auf die Spannung in der Meisterschaft finden das alle ausserhalb des Mercedes-Camps gut, denn die Entscheidung im Titelkampf bleibt offen. Ob solche Positionsspielchen aber den Sport nach vorne bringen, darüber kann man durchaus geteilter Meinung sein.

Festzuhalten ist zweierlei. Erstens: Die Audi-Fahrer haben nichts Verbotenes getan. Sie waren nur clever. Denn auch ohne den Boxenfunk, den DTM-Chef Gerhard Berger bei seinem Amtsantritt vor anderthalb Jahren

„WIE HABEN ES AUDI EIN PAAR MAL ZU LEICHT GEMACHT. ABER RENÉ RAST HAT AUCH EINEN RIESENLAUF.“

HWA-Chef Ulrich Fritz

verbannt hatte, waren Rockenfeller und Müller bestens im Bilde und sie fuhren im rechten Moment zur Seite, um den Kollegen Rast nach vorne zu expedieren.

Zweitens: Die Audi-Fahrer taten nichts, was nicht auch andere, etwa BMW mit dem zweimaligen Champion Marco Wittmann, in der Vergangenheit vorexerziert hatten. Rast hatte dennoch ein schlechtes Gewissen. Er bot Rockenfeller an, die Pokale zu tauschen. Der DTM-Champion von 2011 lehnte dankend ab. „Wir machen Teamwork“, tröstete Rockenfeller.

„Jeder Punkt zählt. Wir wären doch dumm, wenn wir da nicht mal die Positionen tauschen würden.“ Von den Konkurrenten wollte sich niemand über Audi beklagen. Sie schluckten die Kröte des Dreifachsiegs für Rast, Rockenfeller und Müller mit Würde und forschten nach dem turbulenten Samstag-Rennen erst mal nach eigenen Versäumnissen.

Am meisten Grund zum Ärgern hatte Daniel Juncadella. Der Spanier wurde von den strengen Sportkommissaren gebüßt, weil er, in Führung liegend, beim spektakulären Restart nach der letzten Safety-car-Phase ein bisschen zu früh losgebraust war: 30-Sekunden-Zeitstrafe, Platz 14 statt des greifbaren Siegs.

Auch beim Sonntag-Rennen konnte René Rast auf die bedingungslose Unterstützung der Seinen zählen, wengleich die Hilfestellung von Nico Müller nicht ganz so offensichtlich war wie tags zuvor. Die Beiden tauschten schlicht die Positionen, und es sah fast aus die ein reguläres Überholmanöver mit DRS. Rast

nds



Sébastien Ogier, mit Ehefrau Andrea Kaiser, zog sich bestens aus der Affäre



Daniel Juncadella: zu früh gefreut

Vier Siege in Folge für René Rast: Hilfreich war, dass sein Audi-Kollege Nico Müller höchst defensiv agierte



BMW hatte in Österreich wenig zu melden. Marco Wittmann, der Tabellenvierte, holte magere sechs Pünktchen

sauste so zum vierten Sieg in Folge. Für die Freunde der Statistik: Eine solche Erfolgssträhne hatte es in der DTM zuletzt 1996 gegeben, als Sandro Nannini seinem Alfa 155 Zucker gab.

Markentitel für Mercedes

Mercedes stellte in Österreich den Titel in der Markenwertung endgültig sicher und auch im Team-Championat verteidigte Daimler die drei vorderen Plätze. Erstaunlich, denn die Boxenarbeit der Crews war erneut unterdurchschnittlich. Am Samstag büßte Lucas Auer bei einem vermurksten Reifenwechsel entscheidende Sekunden ein. „Ich hätte gewinnen können“, klagte er. Am Sonntag waren Juncadella und Gary Paffett die Leidtragenden von zittrigen Stopps.

Das Mercedes-Duo Paul di Resta und Gary Paffett reist mit 30, respektive 26 Punkten Vorsprung zum Finale und sieht keinen Grund für Fracksausen. „Großartig, dass es ein echtes Duell gibt“, sagte Paffett. „Alles ist möglich“, konterte Rast.

Für die krasse Formsteigerung der Audi-Mannen suchte man überall nach plausiblen Erklärungen. „Seit Zandvoort bahnt sich eine Wende an“, meinte Paffett. Wichtig war nach Meinung des Briten die Einführung des Mindestluftdrucks ab Misano im August. „Das ist für mich die einzige Erklärung. Denn man darf an den Autos ja nichts ändern.“ Audi-Mann Gass sieht das anders: „Anfang der Saison waren wir wohl nicht aussortiert, zum Beispiel bei den Stoßdämpfern.“

Nichts zu deuteln gab es an der guten Leistung von Gaststarter Sébastien Ogier. Der Rallye-Champion kam Samstags auf Platz 12. Am Sonntag fehlte ihm der Durchblick. Öl aus dem kränkelnden BMW von Augusto Farfus verschmierte die Windschutzscheibe des Gast-Mercedes. Ogier schaltete den Scheibenwischer ein: Anfängerfehler, es wurde noch übler. Als Ogier wieder klare Sicht hatte, drehte er auf. In der besten Rennrunde war er nur fünf Zehntel langsamer als der Tagesschnellste Paffett. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

„MERCEDES-LIGHT“?

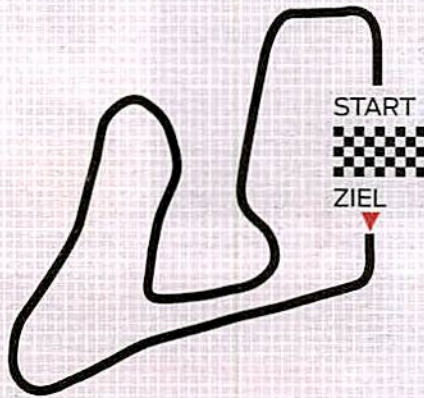
Die Vorbereitungen laufen auf vollen Touren. Beim Saisonfinale Mitte Oktober wollen DTM-Chef Gerhard Berger und die Sportchefs von Audi und BMW mit guten Nachrichten aufwarten. In zwei Wochen soll der Einstieg von Aston für 2020 offiziell verkündet werden. Der Beitrag des britischen Traditionsherstellers zu diesem Projekt ist allerdings kaum mehr als eine Patenschaft, den Namen Aston Martin betreffend. Um Budget, Technik und Einsätze kümmern sich das Schweizer Team AF-Motorsport und der langjährige Mercedes-Partner-HWA. Ende Juli schlossen diese beiden Firmen einen Kooperationsvertrag. „Ziel ist die Entwicklung einer strategischen Innovationspartnerschaft für Entwicklungsprojekte im Automobil-Rennsport“, heißt es in einer offiziellen Mitteilung. Interessant in diesem Zusammenhang: HWA ist auch

künftig sehr eng mit Mercedes verbandelt, unter anderem als Einsatzteam der Werks-Mercedes in der Formel E unter dem Label EQ. Zwischen Mercedes und Aston Martin gibt es noch weitere Berührungspunkte: Daimler hält fünf Prozent der Aston-Anteile und will diese Assets angeblich auch nach dem für Oktober geplanten Börsengang von Aston behalten. Zudem liefert AMG den V8-Motor für die Neuauflage des Vantage. Ist Aston Martin also eine Art „Mercedes Light“ in der DTM? Dies ist dem potenziellen Sponsor nicht angenehm. Red Bull-Konsultent Helmut Marko geht auf Distanz. Denkbar, dass Red Bull mit einem langjährigen Partner in die DTM zurückkehrt: Mattias Ekström sondiert gerade Möglichkeiten, mit seinem EKS-Team zwei private Audi an den Start zu bringen. Auch das belgische WRT-Team wird mit Audi in Verbindung gebracht.

DTM 2018 RESULTATE

SPIELBERG (A) 4,318 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Spielberg (A): 22. September 2018; 17. von 20 Läufen; 159,766 km über 37 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 11 Grad, bewölkt/trocken

Pole-Position

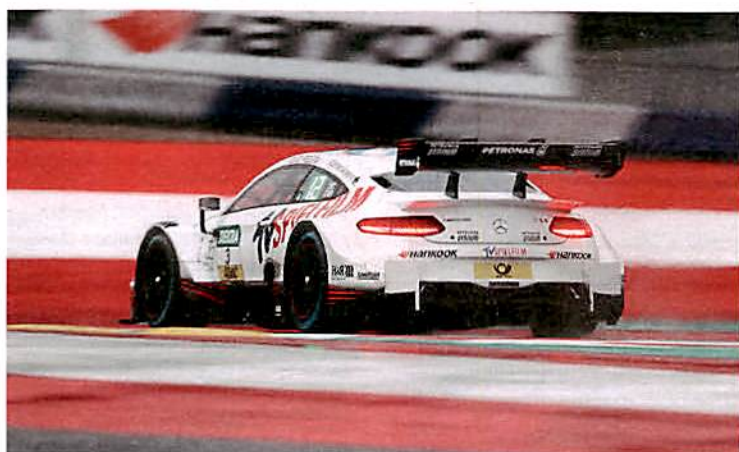
#23 Daniel Juncadella (Mercedes-AMG Motorsport REMUS) 1.36,071 min

Schnellste Runde

#22 Lucas Auer (SILBERPFEIL Energy Mercedes-AMG Motorsport) 1.24,493 min

| Fahrer | Marke/Team | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|---------------------------|----------------------|------|---------------|-----------|-------|
| 1. René Rast (D) | Audi/Rosberg | 37 | 56.53,591 min | 1.25,179 | 25 |
| 2. Mike Rockenfeller (D) | Audi/Phoenix | 37 | + 0,705 s | 1.24,952 | 18+1 |
| 3. Nico Müller (CH) | Audi/Abt Sportsline | 37 | + 0,887 s | 1.25,150 | 15 |
| 4. Paul di Resta (GB) | Mercedes/Remus | 37 | + 1,153 s | 1.25,137 | 12 |
| 5. Jamie Green (GB) | Audi/Rosberg | 37 | + 1,444 s | 1.25,199 | 10 |
| 6. Lucas Auer (A) | Mercedes/Silberpfeil | 37 | + 1,553 s | 1.24,493 | 8 |
| 7. Marco Wittmann (D) | BMW/RMG | 37 | + 6,730 s | 1.25,014 | 6 |
| 8. Philipp Eng (A) | BMW/RMR (RBM) | 37 | + 6,752 s | 1.25,198 | 4 |
| 9. Augusto Farfus (BR) | BMW/RMG | 37 | + 7,307 s | 1.25,345 | 2 |
| 10. Gary Paffett (GB) | Mercedes/Petronas | 37 | + 7,598 s | 1.25,548 | 1 |
| 11. Robin Frijns (NL) | Audi/Abt Sportsline | 37 | + 8,406 s | 1.24,965 | 0 |
| 12. Sébastien Ogier (F) | Mercedes/Remus | 37 | + 8,650 s | 1.25,316 | 0* |
| 13. Pascal Wehrlein (D) | Mercedes/Petronas | 37 | + 9,315 s | 1.25,324 | 0 |
| 14. Daniel Juncadella (E) | Mercedes/Remus | 37 | + 27,238 s** | 1.24,774 | 0+3 |
| 15. Joel Eriksson (S) | BMW/RBM | 37 | + 27,621 s | 1.25,321 | 0 |
| 16. Edoardo Mortara (CH) | Mercedes/Silberpfeil | 37 | + 36,870 s** | 1.24,758 | 0 |
| 17. Timo Glock (D) | BMW/RMR (RMG) | 31 | + 6 Rdn. | 1.25,217 | 0+2 |
| 18. Bruno Spengler (CDN) | BMW/RBM | 30 | + 7 Rdn. | 1.25,588 | 0 |
| Loïc Duval (F) | Audi/Phoenix | 1 | + 36 Rdn. | - | 0 |

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1) *Gaststarter **+ 30 Sek.



Tabellenführer: Paul di Resta liegt nach zwei vierten Plätzen wieder vorn

QUALIFYING RENNEN 1

| | |
|----------------------|-----------------|
| 1. Daniel Juncadella | 1.36,071 min |
| 2. Timo Glock | 1.36,142 min |
| 3. Mike Rockenfeller | 1.36,300 min |
| 4. Paul di Resta | 1.36,534 min |
| 5. Marco Wittmann | 1.36,636 min |
| 6. Lucas Auer | 1.36,841 min |
| 7. Augusto Farfus | 1.36,881 min |
| 8. Robin Frijns | 1.36,947 min |
| 9. René Rast | 1.37,077 min |
| 10. Gary Paffett | 1.37,123 min |
| 11. Loïc Duval | 1.37,234 min |
| 12. Nico Müller | 1.37,243 min |
| 13. Philipp Eng | 1.37,259 min |
| 14. Jamie Green | 1.37,581 min |
| 15. Bruno Spengler | 1.37,589 min |
| 16. Joel Eriksson | 1.37,924 min |
| 17. Edoardo Mortara | 1.38,355 min |
| 18. Pascal Wehrlein | 1.37,449 min* |
| 19. Sébastien Ogier | disqualifiziert |

**5 Startplätze (3. Verwarnung)

QUALIFYING RENNEN 2

| | |
|-----------------------|---------------|
| 1. Gary Paffett | 1.23,404 min |
| 2. Nico Müller | 1.23,432 min |
| 3. Paul di Resta | 1.23,632 min |
| 4. Pascal Wehrlein | 1.23,748 min |
| 5. Joel Eriksson | 1.23,773 min |
| 6. Timo Glock | 1.23,853 min |
| 7. René Rast | 1.23,866 min |
| 8. Daniel Juncadella | 1.23,885 min |
| 9. Edoardo Mortara | 1.23,712 min* |
| 10. Philipp Eng | 1.23,969 min |
| 11. Robin Frijns | 1.24,014 min |
| 12. Jamie Green | 1.24,040 min |
| 13. Mike Rockenfeller | 1.24,070 min |
| 14. Lucas Auer | 1.24,133 min |
| 15. Bruno Spengler | 1.24,185 min |
| 16. Augusto Farfus | 1.24,250 min |
| 17. Marco Wittmann | 1.24,422 min |
| 18. Loïc Duval | 1.24,452 min |
| 19. Sébastien Ogier | 1.24,700 min |

**5 Startplätze (3. Verwarnung)

ERGEBNIS RENNEN 2

Spielberg (A): 23. September 2018; 18. von 20 Läufen; 172,72 km über 40 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 21 Grad, sonnig/trocken

Pole-Position

#2 Gary Paffett (Mercedes-AMG Motorsport Petronas) 1.23,404 min

Schnellste Runde

#2 Gary Paffett (Mercedes-AMG Motorsport Petronas) 1.24,907 min

| Fahrer | Marke/Team | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|---------------------------|----------------------|------|-----------------|-----------|-------|
| 1. René Rast (D) | Audi/Rosberg | 40 | 57.45,704 min | 1.25,063 | 25 |
| 2. Nico Müller (CH) | Audi/Abt Sportsline | 40 | + 0,421 s | 1.25,003 | 18+2 |
| 3. Gary Paffett (GB) | Mercedes/Petronas | 40 | + 4,700 s | 1.24,907 | 15+3 |
| 4. Paul di Resta (GB) | Mercedes/Remus | 40 | + 6,963 s | 1.25,207 | 12+1 |
| 5. Joel Eriksson (S) | BMW/RBM | 40 | + 10,889 s | 1.25,228 | 10 |
| 6. Pascal Wehrlein (D) | Mercedes/Petronas | 40 | + 14,709 s | 1.25,387 | 8 |
| 7. Timo Glock (D) | BMW/RMG | 40 | + 15,692 s | 1.25,421 | 6 |
| 8. Mike Rockenfeller (D) | Audi/Phoenix | 40 | + 20,193 s | 1.25,337 | 4 |
| 9. Philipp Eng (A) | BMW/RMR (RBM) | 40 | + 24,830 s | 1.25,160 | 2 |
| 10. Edoardo Mortara (CH) | Mercedes/Silberpfeil | 40 | + 25,685 s | 1.25,356 | 1 |
| 11. Daniel Juncadella (E) | Mercedes/Remus | 40 | + 26,314 s | 1.25,290 | 0 |
| 12. Jamie Green (GB) | Audi/Rosberg | 40 | + 26,647 s | 1.25,286 | 0 |
| 13. Marco Wittmann (D) | BMW/RMG | 40 | + 37,659 s | 1.25,355 | 0 |
| 14. Bruno Spengler (CDN) | BMW/RBM | 40 | + 38,013 s | 1.25,631 | 0 |
| 15. Loïc Duval (F) | Audi/Phoenix | 40 | + 38,336 s | 1.25,695 | 0 |
| 16. Sébastien Ogier (F) | Mercedes/Remus | 39 | + 1 Rdn. | 1.25,461 | 0* |
| Lucas Auer (A) | Mercedes/Silberpfeil | 27 | + 13 Rdn. | 1.25,315 | 0 |
| Augusto Farfus (BR) | BMW/RMG | 15 | + 25 Rdn. | 1.26,026 | 0 |
| - Robin Frijns (NL) | Audi/Abt Sportsline | - | disqualifiziert | 1.25,093 | 0 |

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

STAND FAHRER

| | |
|------------------|------------|
| 1. Di Resta | 229 Punkte |
| 2. Paffett | 225 |
| 3. Rast | 199 |
| 4. Wittmann | 143 |
| 5. Mortara | 139 |
| 6. Glock | 127 |
| 7. Auer | 118 |
| 8. Wehrlein | 108 |
| 9. Eng | 98 |
| 10. Rockenfeller | 79 |
| 11. Müller | 78 |
| 12. Spengler | 75 |
| 13. Eriksson | 70 |
| 14. Juncadella | 61 |
| 15. Frijns | 56 |

STAND HERSTELLER

| | |
|-------------|------------|
| 1. Mercedes | 865 Punkte |
| 2. BMW | 563 |
| 3. Audi | 483 |

STAND TEAMS

| | |
|-----------------------------|------------|
| 1. Mercedes-AMG Petronas | 333 Punkte |
| 2. Mercedes-AMG Remus | 290 |
| 3. Mercedes-AMG Silberpfeil | 257 |
| 4. Audi Sport Team Rosberg | 226 |
| 5. BMW Team RMR | 225 |
| 6. BMW Team RMG | 193 |
| 7. BMW Team RBM | 145 |
| 8. Audi Sport Team Abt Sp. | 134 |
| 9. Audi Sport Team Phoenix | 123 |

TCR Europe

Eiskalt zugeschlagen

Jean-Karl Vernay (Audi) hat in Monza die Gunst der Stunde genutzt und sich mit einem Doppelsieg nachhaltig ins Titelrennen gefahren. Aber nicht nur der Franzose schlug eiskalt zu.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Aufreger des Wochenendes ereignete sich erst nach dem zweiten Monza-Rennen. Weil die beiden Titelanwärter Dusan Borkovic (Hyundai) und Mikel Azcona (Cupra) sich über eine Rennszene nicht einig waren, gab es eine Diskussion zwischen Borkovic und seiner schwangeren Frau sowie der Azcona-Crew. Borkovic hatte nach einem Reifenschaden, der für einen Nuller sorgte, eh schon schlechte Laune und ließ sich durch die Pöbeleien weiter provozieren. Aus heiterem Himmel schlug der 2,07-Meter-Mann auf



Nutzte den Toppespeed-Vorteil eiskalt aus: Vernay mit Doppelsieg in Monza

einen Onkel Azconas ein, den er aber zum Glück nicht voll traf. Trotzdem folgte die Strafe auf dem Fuße: Nachträglicher Wertungsausschluss vom gesamten Wochenende – damit waren auch die zehn Punkte für P5 im Samstagslauf zum Teufel. Es drohen weitere Konsequenzen bis hin zu einem Lizenzentzug.

Wie befürchtet hatten die Hyundai-Piloten in Monza eh nicht viel zu bestellen, zu schwer

wog der Toppespeed-Nachteil des momentan auf 97,5 Prozent Motorleistung begrenzten i30. Am anderen Ende der Toppespeed-Skala rangierte Audi, und im Highspeed-Tempel von Monza wusste Jean-Karl Vernay diese Stärke auch voll auszunutzen. Erst Pole, dann Doppelsieg – trotz Reversed Grid. Tabellenführer ist vor dem Finale in Barcelona (20./21.10.) Azcona (164 Punkte) vor Vernay (145) und Borkovic (134). ■

NACHRICHTEN

TCR: GEELY KOMMT!

Der Volvo-Mutterkonzern Geely hat vergangene Woche ein Tourenwagenprojekt mit seiner Premiummarke „Lynk & Co.“ angekündigt. Mehr Infos sollen am 19. Oktober folgen. Ein Teaser-Video zeigt, wie bei der Geely-Rennsportabteilung Cyan Racing an einer Rennversion des Lynk & Co. 03 (Schwestermodell des Volvo S40) gearbeitet wird. Damit ist der TCR-Einstieg wohl fix.

STCC: JOHAN K. HOLT TITEL

Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson (VW) hat sich zum zweiten Mal den STCC-Titel gesichert. Beim Finale in Mantorp Park holte er einen Sieg und P5. Den Titel darf er auch behalten, wenn die in Karlskoga disqualifizierten Cupra final als legal eingestuft werden sollten, wie sie es laut eines aktuellen Bulletins wären. Das Verfahren läuft nach einer Berufung noch.

NASCAR

Der Rekordmeister wackelt

Kyle Busch (Toyota) kehrte in Richmond auf die Siegerstraße zurück. Rekordchampion Jimmie Johnson (Chevrolet) könnte bereits am Wochenende aus den Playoffs fliegen.

Von: **Michael Bräutigam**

Busch legte dabei eine seiner berühmt-berüchtigten Aufholjagden hin. Nach einem Mauerkuss im Qualifying musste sein Team Hand am Toyota Camry anlegen, was einen Start vom letzten Platz nach sich zog.

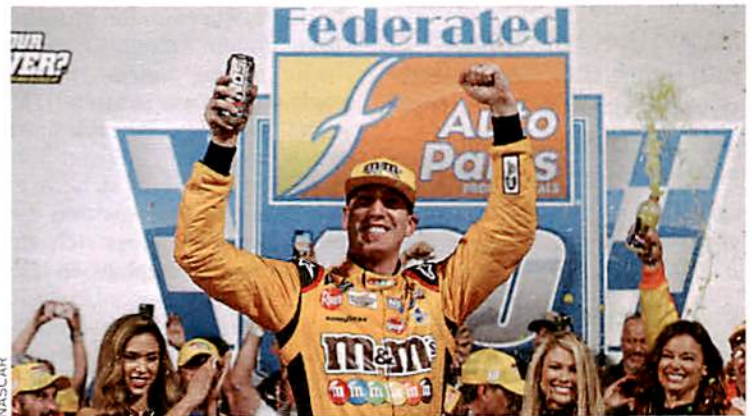
Aber der Meister von 2015 tankte sich schnell durchs Feld und lag am Ende der ersten Stage schon auf Platz 13. Insgesamt sollte Busch beim Abendrennen auf dem Short Track 97 der 400 Rennrunden anführen. Zum Ende kam Kevin Harvick noch mal etwas näher ran, „aber ich hätte noch 25 Runden mehr gebraucht“, sagte der Ford-Pilot.

Dritter wurde Martin Truex Jr. (Toyota), der die meisten Führungsrunden holte und beide Stages gewann, sich nach einem Fehler seiner Boxencrew (unkontrolliertes Rad) aber zum Schluss wieder vorkämpfen musste.

Johnson vor dem Aus?

Buschs Sieg, sein bereits 50. im NASCAR-Oberhaus, lässt ihn beruhigt ins letzte Rennen des ersten Playoff-Abschnitts gehen, denn ebenso wie Las-Vegas-Sieger Brad Keselowski (Ford) hat er damit das Ticket für die nächste Runde gelöst. Auch Truex Jr. ist über die Punkte fix qualifiziert.

Dahinter ist aber noch alles möglich – theoretisch sogar, dass Harvick den Cut nicht schafft. Da müsste dann aber schon deutlich mehr schiefehen als bei Rekordmeister Jimmie Johnson. Nach dem Pech in Las Vegas reichte es diesmal für P8, beim „Roval“-Rennen in Charlotte muss Harvick aber noch mindestens zwei Fahrer in der Tabelle hinter sich bringen. ■



Siebter Saisonsieg: Kyle Busch gelang in Richmond sein 50. Karriereerfolg

NASCAR CUP SERIES

Richmond/Virginia (USA)

28. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|-----|------------------------|-----------|
| 1. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 2. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 3. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 4. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |
| 5. | Aric Almirola (USA) | Ford |
| 6. | Austin Dillon (USA) | Chevrolet |
| 7. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 8. | Jimmie Johnson (USA) | Chevrolet |
| 9. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 10. | Clint Bowyer (USA) | Ford |

Gesamtwertung

nach 28 von 36 Rennen

| | | |
|-----|-----------------------|-------------|
| 1. | Truex Jr. (Toyota) | 2141 Punkte |
| 2. | Kyle Busch (Toyota) | 2125 |
| 3. | Harvick (Ford) | 2113 |
| 4. | Keselowski (Ford) | 2111 |
| 5. | Logano (Ford) | 2081 |
| 6. | Almirola (Ford) | 2079 |
| 7. | Larson (Chevrolet) | 2073 |
| 8. | Kurt Busch (Ford) | 2071 |
| 9. | Elliott (Chevrolet) | 2066 |
| 10. | A. Dillon (Chevrolet) | 2066 |

König Harald der Erste



Harald Proczyk und das Team HP Racing freuen sich über Fahrer- und Mannschafts-Titel

In einem an Spannung und Action kaum zu überbietenden Finale sicherte sich Harald Proczyk (Opel) den Fahrertitel. Sein Team gewann die Mannschaftswertung, während Max Hesse (Audi) noch wortwörtlich das Ruder in der Rookiewertung herumriss.

Von: **Michael Bräutigam**

Er hat es oft genug nicht geschafft. Nicht weniger als neun Mal heimste Proczyk „nur“ den Titel des Vizemeisters ein. Doch jetzt hat es geklappt. „Die ersten Meter auf der Ausrollrunde waren sehr emotional. Ich habe noch nie eine Träne verdrückt, aber da war ich kurz davor“, sagte Harald Proczyk, der damit endlich den Sprung vom Kronprinzen zum König geschafft hat. „Am meisten freut es mich für das Team“, gibt er sich bescheiden. Doch auch da hat er als Mitbegründer und Teamchef natür-

lich auch allen Grund, richtig stolz zu sein.

Vorangegangen war ein Saisonfinale, wie es im Buche steht: Diskussionen, Action, Dramatik – und richtig hartes Tourenwagen-Racing wie in alten DTM- oder STW-Zeiten. Proczyk hatte da fast noch den ruhigsten Job. Im nassen Qualifying sicherte er sich die erste Pole-Position des Jahres. Damit schloss sich ein Kreis, denn im vergangenen Jahr feierte er beim Saisonfinale in Hockenheim seine Opel-Premiere, welche mit Pole und Sieg im ersten Lauf perfekt lief.

Engstler erkämpft Vize

Auch diesmal wurde es der Laufsieg, Nummer 3 des Jahres, garniert von der ersten schnellsten Runde des Jahres. „Opel und Hockenheim, die sind einfach verheiratet“, sagte Proczyk. Luca Engstler (Hyundai), der vom zweiten Platz den besseren Start erwischte, musste sich schnell wieder geschlagen geben und Proczyk ziehen lassen. Mit dem schwachen Hyundai-Topspeed verteidigte er sich fortan mit Händen und Füßen gegen die

Konkurrenz und landete letztlich auf dem dritten Rang. Neue Ausgangsposition vor dem letzten Saisonrennen: Proczyk vier Punkte vor Engstler und 22 vor Niels Langeveld (Audi).

Weil Engstler beim harten Fichten auch mal neben die Strecke kam, gab es eine Verwarnung – die dritte des Jahres, was eine Strafversetzung um zehn Plätze am Sonntag nach sich zog. Damit standen alle Zeichen auf Titel Proczyk. Aber Engstler setzte alles auf eine Karte: „Hopp oder top“, erklärte der 18-jährige Allgäuer nachher seine Marschroute. Es wurde belohnt: Allein in der ersten Runde machte er elf (!) Positionen gut und war in Sichtweite Proczyks.

„Als ich Luca gesehen habe, ist mir alles vergangen, und ich wusste: Jetzt muss ich Rennen fahren“, so der spätere Champion. Doch der konnte sich nicht nur selbst u. a. an Teamkollege Luke Wankmüller vorbei bis auf P3 vorarbeiten, auch Engstler bekam den Zorn der zuvor Besiegten zu spüren und wurde mehrfach touchiert. „Luca hat nicht den Titel verloren, sondern den

„DIE ERSTEN METER AUF DER AUSROLLRUNDE WAREN SEHR EMOTIONAL. ICH HABE NOCH NIE EINE TRÄNE VERDRÜCKT, ABER DA WAR ICH KURZ DAVOR.“

Harald Proczyk

Vizetitel erkämpft“, lobte Engstler-Teammanager Kurt Tremel und kämpfte sichtlich mit den Freudentränen.

Langeveld kämpfte auch wie ein Löwe. Von Startplatz 3 im Reversed Grid ging er direkt am Start in Führung, die er erst nach einem harten Manöver von Mike Halder (Honda) abgeben musste. Dabei schlüpfte auch Proczyk mit durch. Doch der wehrte den späteren Angriff Langevelds gar nicht mehr ab. Mit Engstler im Rückspiegel und direkt hinter Langeveld fahrend, war dem Mann aus der Steiermark der Titel ohnehin nicht mehr zu nehmen. Als Sahnehäubchen durfte



Vizetitel erkämpft: Luca Engstler fuhr in Hockenheim mit harten Bandagen



Im Ersatzauto zum Rookie-Titel: Max Hesse ließ sich nicht beunruhigen

man den Teamtitel feiern. Und das alles mit dem Opel Astra, der vom kleinen Privatteam Kissling Motorsport gebaut wird und gegen die großen Kundensportabteilungen der Hersteller antritt. „Wir hoffen, dass dies ein kleiner Anstoß für die Zukunft bei Opel sein könnte, sich wieder aktiv bei der TCR zu beteiligen“, freute sich Stefan Kissling. Für Opel ist es der erste wichtige Rundstrecken-Titel seit dem Gewinn der STW-Markenwertung 1998.

Nachtschicht und Titel

Ein Herzschlagfinale gab es auch in der Rookies Challenge, wenngleich hier nicht mit einem Happy End für HP Racing. Dabei sah es am Donnerstag noch fast danach aus, dass der als Tabellenzweite angereiste Max Hesse (Audi) vielleicht gar nicht würde antreten können. In einer Testsession platze ihm beim Anbremsen der Spitzkehre eine Bremscheibe. Ohne nennenswerte Verzögerung ging es auf die Reifenstapel zu. Hesse zog geistesgegenwärtig den Handbremshebel und schlug so rückwärts ein. Weil dadurch Motor und Getriebe un-

beschädigt blieben – ganz im Gegensatz zur irreparablen Karosserie –, schaffte sein PROsport-Team kurzerhand das in diesem Jahr von Sandro Kaibach und Peter Terting pilotierte zweite Auto vom Teamsitz am Nürburgring nach Hockenheim. In einer Nachtschicht wurde der Antriebsstrang bis zum Freitagmorgen um 7 Uhr vom Hesse- ins Ex-Kaibach-Auto verpflanzt. So konnte Hesse doch antreten, nur halt in einem silbernen statt dem gewohnt weißen Auto.

Hesse zahlte seinem Team die harte Arbeit zurück. Nach P4 im Qualifying wurde er im ersten Rennen bester Rookie und ging so mit 7,5 Punkten Vorsprung auf Wankmüller ins finale Rennen. Wankmüller hatte nach einem Motorwechsel aufgrund eines Folgeschadens vom Sachsenring von ganz hinten ins erste Rennen starten müssen. Da half es auch nicht, dass er am Sonntag die Rookieswertung gewann. Hesse wurde zwar in der ersten Rennrunde quergestellt, er fing das Auto aber ab und kämpfte sich zurück auf P8 (P2 Rookies) – genug für den Titel. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

NEUES SCHWARZES GOLD

Nachdem die ADAC TCR Germany in den ersten drei Jahren ihres Bestehens mit Hankook-Reifen unterwegs war, bekommt sie im kommenden Jahr mit Yokohama einen neuen Reifenlieferanten. Die Japaner waren zwischen 2012 und 2014 auch Reifenausrüster des ADAC GT Masters. Damit erhalten die Teams 2019 das gleiche Material, das auch in der WTCR und der TCR Europe verwendet wird. Der Vertrag läuft zunächst für drei Jahre.

HONDA BLEIBT PARTNER

Wie im Vorjahr lobte Honda Deutschland auch 2018 einen nagelneuen Honda Civic für den besten Rookie aus. Und auch der Nachfolger des frisch gebackenen Rookie-Champions

Max Hesse darf sich auf genau diesen Preis freuen. Wie MSa erfuhr, bleibt Honda der Serie als Partner treu und stellt auch wieder einen Neuwagen für den besten Junior zur Verfügung.

ROOKIE AUF PLATZ 9

Einen perfekten Einstand im Automobilsport feierte der Schweizer Julien Apothéoz (17) mit Platz 9 im Sonntagsrennen. Der Zürcher war einer von drei Finalisten, der zum zweiten Mal schweizweit ausgeschriebenen „Young Driver Challenge“ für Motorsport-Talente. Am Nürburgring fuhr bereits Leonardo Tinland (P26/P26), am Sachsenring dann Francesco Ruga (Ausfall/P19). Coach der Nachwuchstalente ist übrigens der Ex-WTCC-Pilot Fredy Barth.

HOCKENHEIM, 1. RENNEN

13. von 14 Läufen, 17 Runden à 4,574 km (28 gestartet, 24 gewertet)

| | | |
|--|------------|---------------|
| 1. Harald Proczyk (A), HP Racing International | Opel | 33:31,130 min |
| 2. Mike Halder (D), Team Honda ADAC Sachsen | Honda | + 2,387 s |
| 3. Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler | Hyundai | + 5,505 s |
| 4. Niels Langeveld (NL), Racing One | Audi | + 6,101 s |
| 5. Benjamin Leuchter (D), Max Kruse Racing | Volkswagen | + 6,666 s |
| 6. Pascal Eberle (CH)*, Steibel Motorsport II | Cupra | + 6,974 s |
| 7. Théo Coicaud (F), Hyundai Team Engstler | Hyundai | + 7,242 s |
| 8. Lukas Niederscheider (A), N'scheider Motorsport | Peugeot | + 8,342 s |
| 9. Max Hesse (D), PROsport Performance | Audi | + 8,890 s |
| 10. Niko Kankkunen (FIN), Team Engstler Europe | Volkswagen | + 9,510 s |

Schnellste Runde: 1.48,405 min (Proczyk)

*Gaststarter

HOCKENHEIM, 2. RENNEN

14. von 14 Läufen, 15 Runden à 4,574 km (27 gestartet, 18 gewertet)

| | | |
|--|------------|---------------|
| 1. Mike Halder (D), Team Honda ADAC Sachsen | Honda | 33:19,027 min |
| 2. Niels Langeveld (NL), Racing One | Audi | + 0,576 s |
| 3. Harald Proczyk (A), HP Racing International | Opel | + 1,289 s |
| 4. Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler | Hyundai | + 2,618 s |
| 5. Luke Wankmüller (D), HP Racing International | Opel | + 3,406 s |
| 6. Niko Kankkunen (FIN), Team Engstler Europe | Volkswagen | + 3,900 s |
| 7. Oliver Holdener (CH), Wolf-Power Racing | Cupra | + 10,123 s |
| 8. Max Hesse (D), PROsport Performance | Audi | + 10,465 s |
| 9. Julien Apothéoz (CH)*, Young Driver Challenge | Cupra | + 11,149 s |
| 10. Michelle Halder (D), Profi-Car Team Halder | Cupra | + 11,450 s |

Schnellste Runde: 1.49,705 min (Mike Halder)

*Gaststarter

STAND FAHRER

| | |
|--------------------|------------|
| 1. Proczyk | 421 Punkte |
| 2. Engstler | 414 |
| 3. Langeveld | 403 |
| 4. Mike Halder | 366 |
| 5. Buri | 259 |
| 6. Hesse | 247 |
| 7. Wankmüller | 228 |
| 8. Leuchter | 224,5 |
| 9. Michelle Halder | 208,5 |
| 10. Reicher | 182 |

STAND TEAMS

| | |
|----------------------------|------------|
| 1. HP Racing International | 633 Punkte |
| 2. T. Honda ADAC Sachsen | 513 |
| 3. Racing One | 405 |

STAND ROOKIES

| | |
|--------------------|-------------|
| 1. Hesse | 98,5 Punkte |
| 2. Wankmüller | 94 |
| 3. Michelle Halder | 78,5 |
| 4. Häußermann | 42 |

Champion im eigenen Auto: Der spätere Werksfahrer Rudl Lins in seinem Porsche Carrera 6 (1967)

CINZANO



Roßfeld

60 Jahre und kein bisschen leise

Die Roßfeld-Höhenringstraße hat viel erlebt: Wettkapriolen, EM-Kämpfe, WM-Punkte und Tragik. Vor 60 Jahren findet das erste Rennen auf Deutschlands höchstgelegener Rennstrecke statt.

Von: **Dirk Johae**

Nur sechs Kilometer lang ist die Strecke im südlichsten Zipfel Deutschlands, die auf eine Höhe von 1500 Metern führt. Bereits nach drei Austragungen schafft das Rennen um den deutschen Alpenbergpreis die Aufnahme in die Berg-Europameisterschaft – auf Augenhöhe mit so traditionsreichen Strecken wie dem Schauinsland bei Freiburg, Ollon-Villars in der Schweiz oder dem Mont Ventoux in Südfrankreich. Ab 1961 trifft sich die Bergrenn-Elite oberhalb von Berchtesgaden.

Vom Start an der Mautstelle Süd bis zum Ziel unterhalb vom Ahornkaser zählt vor allem ein geringes Leistungsgewicht der Autos. Roßfeld ist eine „Maschinenstrecke“, wie der ehemalige Bergeuropameister Eberhard Mahle die Piste charakterisiert. In der Königsklasse der EM ist der Hubraum auf zwei Liter limitiert: Porsche holt aus seinem Achtzylinder-Boxer bis zu 275 PS heraus und dominiert ab 1963 das Geschehen am Roßfeld – wie bereits in der Europameisterschaft.

Mitters Fabelzeit

1969 sorgt Peter Schetty im 290 PS starken 212/E für den einzigen Ferrari-Sieg und beschließt damit die goldenen 60er-Jahre. Allerdings verpasst er im Regen Mitters Fabelzeit von 1966 um mehr als 26 Sekunden. Mitter, der dreifache Europameister, ist der erfolgreichste Pilot am Roßfeld. Wie kein zweiter Fahrer seiner

TERMIN

ROSSFELD-REVIVAL:

Am 29. und 30. September erinnert der Edelweiß-Bergpreis an die Geschichte des ehemaligen WM- und EM-Laufs. Im Mittelpunkt: Erinnerung an Ludovico Scarfiotti und DTM. Infos: www.rossfeld-rennen.de

PORSCHE



Mit wildem Sechszylinder-Gebrüll: Bepp Mayer startet 1973 im BMW 3.0 CS



Erster Gesamtsieg mit Porsche: Mitter im 904/8 Bergspyder „Känguru“ 1965

Zeit gelingt ihm die Balance zwischen hohem Risiko und Sicherheitsreserve. Ein Konzentrationskünstler, der für ein paar Minuten alles um sich herum völlig ausblendet und die 700 Höhenmeter mit einem Schnitt von über 120 km/h überwindet – ein Highspeed-Grenzgang zwischen Felswand und Abgrund.

Selbst in der schwärzesten Stunde der Streckengeschichte vor 50 Jahren kann der Porsche-Werksfahrer seine Gedanken auf das Auto und das Asphaltband fokussieren. Sein neuer Teamkollege Ludovico Scarfiotti ist im Training am Tag vor dem Rennen tödlich verunglückt: Zwei Kilometer nach dem Start kommt er in einer Rechtskurve nach außen von der Straße ab, rutscht die steile Böschung hinunter und wird aus seinem ultraleichten Porsche 910 Bergspyder geschleudert. Für den 33-jährigen Italiener kommt jede Hilfe zu spät. Die Unfallursache wird nie geklärt: An der Technik des 910 kann es nicht gelegen haben, ermittelt Porsche. Ingenieur Peter Falk vermutet, dass Scarfiotti einem Streckenposten ausweichen wollte.

Der vor Scarfiotti gestartete Rolf Stommelen ist ebenfalls verunglückt – etwa einen Kilometer oberhalb der Scarfiotti-Unfallstelle. Der junge Kölner erleidet mehrere Brüche. Diese Unfälle sind für Mitter jedoch kein Anlass, auf seinen Start zu verzich-

ten. Er hat den Erfolg fest im Blick und gewinnt. Diese EM-Zähler vom Roßfeld ebnen ihm den Weg zum dritten Titel in Folge. Ende 1968 verlässt Porsche das Championat und der Glanz ermattet: Mit dem Niedergang der EM schwindet auch der Reiz des Roßfelds. Die Starterzahlen gehen zurück, spektakuläre Autos werden zur Mangelware: 1970 erfreut der Routinier Sepp Greger mit seiner Bestzeit zwar Lokalpatrioten, sein Porsche 910 ist jedoch ein betagtes Auto.

Immer schnellere Autos

Einige Rennen werden durch Wetterkapriolen geprägt: Als es 1963 am Roßfeld erstmals auch um Punkte für die Sportwagen-WM geht, gewinnt Edgar Barth die Gesamtwertung in einem GT-Porsche. Er startet bei besserem Wetter als später die Rennsportwagen. 1973 verzögert dichter Nebel den Start, die Strecke wird auf 3,2 Kilometer gekürzt. Bereits im Training erreicht der spätere Sieger Reinhold Joest in seinem Porsche 908/3 eine neue Rekordzeit mit einem Schnitt von rund 127 km/h. Die immer schnelleren Autos mit Slicks und auch Flügeln werden zum Sicherheitsproblem. 1977 führt der Franzose Debias das Feld mit 181 Autos an: Mit seinem 300 PS starken F-2-Monoposto fährt er eine neue Rekordzeit. Doch die Zeit für das Rennen ist abgelaufen. ■



Bei Bergrennen selbstverständlich: Offenes Fahrerlager am Roßfeld (1967)



Titelverteidiger: Ludovico Scarfiotti 1966 im Werks-Ferrari Dino 206 SP

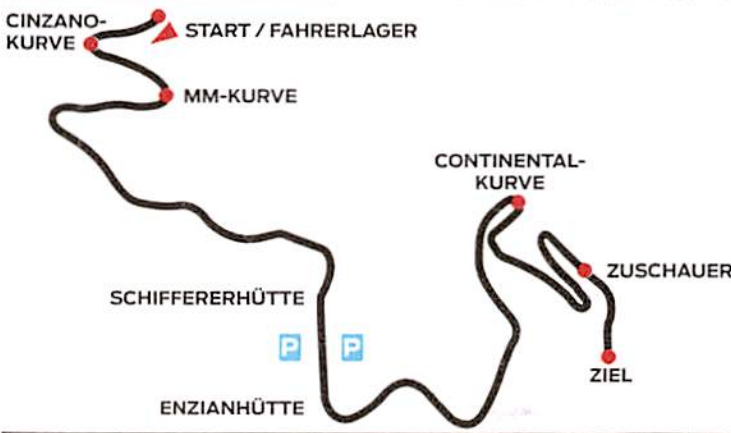
DIE GESAMTSIEGER

| | | | |
|------|----------------------|------------------------|------------------------------|
| 1958 | Sepp Greger (D) | Porsche 356 Carrera | 80,680 km/h (trocken) |
| 1959 | Ernst Vogel (A) | Porsche RSK | 91,060 km/h (Regen) |
| 1960 | Gerhard Mitter (D) | Mitter-DKW Formel Jun. | 93,648 km/h (trocken) |
| 1961 | Gerhard Mitter (D) | Lotus 18-DKW FJ | 100,230 km/h (trocken) |
| 1963 | Edgar Barth (D) | Porsche Carrera Abarth | 97,500 km/h (Regen) |
| 1964 | Edgar Barth (D) | Elva Mk7-Porsche | 108,600 km/h (trocken) |
| 1965 | Gerhard Mitter (D) | Porsche 904/8 Bergsp. | 112,900 km/h (trocken) |
| 1966 | Gerhard Mitter (D) | Porsche 906/8 Coupé | 120,500 km/h (trocken) |
| 1967 | Rolf Stommelen (D) | Porsche 910 Bergspyder | 114,306 km/h (trocken) |
| 1968 | Gerhard Mitter (D) | Porsche 910 Bergspyder | 105,210 km/h (tw. Regen) |
| 1969 | Peter Schetty (CH) | Ferrari 212/E | 109,509 km/h (Regen) |
| 1970 | Sepp Greger (D) | Porsche 910/6 | 114,619 km/h (trocken) |
| 1971 | Johannes Ortner (A) | Abarth 3000 | 105,566 km/h (tw. Schauer) |
| 1973 | Reinhold Joest (D) | Porsche 908/3 | 110,945 km/h (Nebel, Niesel) |
| 1977 | Christian Debias (F) | Ralt RT1-BMW (F2) | 132,836 km/h (trocken) |

Rekord: 2.23,99 min = 147,26 km/h (Christian Debias, Ralt-BMW F2, 1977)

STRECKENDATEN

| | | | |
|---------|---|--------------------|--------------------|
| Lage: | 16 km östlich vom Ortskern Berchtesgaden | Rechtskurven: | 6 |
| Länge: | 6,000 km (1958–1963), größte Steigung: 13 % | Linkskurven: | 7 |
| Breite: | 7,0–9,0 m | Schnellster Teil: | Ofnerboden |
| | | Langsamster Teil: | Continental-Kurve |
| | | Streckenvarianten: | 5,9 km (1964–1977) |





Rote Armee bezwungen

Auch in Aragón schienen die Ducati unbezwingbar. Doch dann überrannte sie Weltmeister Marc Márquez und stellte damit vor den Übersee-Rennen die Weichen noch einmal weiter in Richtung Titelverteidigung.

Von: **Imre Paulovits**

Da blieb sogar Davide Brivio der Mund offen. Der Suzuki-Teamchef hat in seinen 30 Jahren im Motorsport schon so ziemlich alles erlebt. Aber wie sich Andrea Dovizioso in der Schikane vor der langen Gegenraden innen an Marc Márquez vorbeidrückte, dieser von der Linie abkam, beim Zurückkommen ganz innen reinstach, Dovizioso wieder den Weg abschnitt, dadurch der auf Lauerposition liegende Andrea Iannone zuschnappte und die Führung übernahm – das machte sogar einen wie Brivio sprachlos.

Wir haben in diesem Jahr schon einige irre Kämpfe in der MotoGP erlebt, aber auf der anspruchsvollen Berg- und Talbahn von Aragón hatte sich ein Führungsquartett zusammengerauft, das man so nicht erwartet hatte, und in dem sich noch unerwartetere Positionskämpfe abspielten. Linkskurven-Fan Marc Márquez griff in dem Sektor nach der nunmehr ihm gewidmeten Kurve an. Dovizioso blockierte so gut er konnte die Linie. Und wenn Márquez trotzdem vorbeischlüpfte, konterte er gleich bei nächster Gelegenheit. Das Gleiche spielte sich auch immer wieder nach der Zielgeraden ab. Bis Márquez zwei Runden vor Schluss schließlich alles auf eine Karte setzte und so viel Vorsprung zustande brachte, dass Dovizioso nicht mehr herankam. Es war Marc Márquez, wie er liebt und lebt: Er ist volles Risiko gegangen, und das hat sich am Ende ausgezahlt.

Lorenzo liegend k. o.

Es war unglaublich heiß in Aragón. Und im MotoGP-Rennen soll-

„ICH HATTE ERWARTET, DASS MARC ZUM SCHLUSS MEHR PROBLEME HAT.“

Andrea Dovizioso

te es noch heißer werden als das ganze Wochenende zuvor. Dabei geriet die Wahl der Reifen etwas zum Poker. Der mittleren Mischung von Michelin vertraute niemand. Und dass der weiche Reifen mit steigender Asphalttemperatur eventuell besser halten würde als noch im Warm-up, weil er nicht so viel durchdreht, war nur eine Theorie. Doch Marc Márquez verließ sich drauf und ließ ihn montieren. Genauso setzte Jorge Lorenzo auf den weichen Vorderreifen, mit dem er seine bisherigen Siege eingefahren hat.

Doch der Mallorquiner, der am Vortag die Pole-Position herausgefahren hatte, war schon nach einer Kurve draußen. Nach-

dem ihn Márquez im Spurt zur ersten Kurve überrumpelt hatte, versuchte Lorenzo, sich außen wieder vorbeizudrängen. Doch er ging zu früh ans Gas, sein Heck brach aus, und er wurde im hohen Bogen abgeworfen. Die Diagnose im Medical Center: Der große Zeh rechts ist ausgerenkt und dessen Mittelfußknochen gebrochen. Zehn Tage muss Lorenzo nun einen Gips tragen, sein Start in Buriram ist gefährdet. „In Misano war der Sturz ganz klar mein Fehler“, bekannte Lorenzo. „Doch an diesem hier trägt Marc die Schuld mit, und das weiß er. Er hat sich nur so in die erste Kurve reindrücken können, dass er hinausgetragen wurde, bis über die Begrenzung. Er hat mir keinen Platz gelassen. Ja, ich habe zu früh Gas gegeben, aber an einer rutschigen Stelle, auf die er mich gezwungen hat.“

Andrea Dovizioso zollte seinem Gegner hingegen höchsten Respekt. „Wir waren hier sehr stark, viel stärker als in den letzten Jahren“, so Dovizioso. „In den Rechtskurven war ich stärker als

Vorteil für Orange: Márquez (#93) nutzte seinen Speed in den Linkskurven und setzte sich zum richtigen Zeitpunkt vorne ab



Jorge Lorenzo: Highsider gleich in der ersten Kurve, rechten Fuß gebrochen



Iannone: Unerwartet auf dem Podest



Andrea Iannone (#29) und Alex Rins: Die Suzukis waren unglaublich stark, die Teamkollegen beharkten sich hart

Marc, aber in den Linkskurven hatte er Vorteile, und die hat er genutzt. Ich hätte erwartet, dass er zum Schluss größere Probleme bekommt, stattdessen wurde er immer stärker."

Erwachter „Irrer“

So richtig überrascht hat aber Suzuki. Dass „Maniac“ Andrea Iannone zu Beginn gut dabei ist, ist nichts Neues. Doch diesmal hielt er sein Tempo bis zum Schluss und fuhr aufs Podest, knapp vor seinem Teamkollegen Alex Rins. „Ich hatte wirklich einen guten Kampf“, gestand Iannone. „Mit den Gegnern und mit dem Hinterreifen. Wir haben aber die Elektronik und ich meine Gashand so gezügelt bekommen, dass es bis zum Schluss gereicht hat.“

Richtig Applaus verdient auch der sechste Platz von Aleix Espargaró, der zuvor händeringend um die 2017er RS-GP gebettelt hatte, diese aber nicht bekam. „Ich habe aber einen neuen Crewchief, und wir haben gezielt auf das Rennen hingearbeitet“, verriet Espargaró.

„Und unser Potenzial wurde dort auch gleich besser.“

Umso deutlicher kamen bei Yamaha die Probleme durch. Valentino Rossi, der bislang die Langmut in Person war, während sein junger Teamkollege Maverick Viñales schon länger am Ende seiner Nerven angekommen ist, riss in Aragón den Geduldsfaden. „Sollten wir dieses Jahr noch gewinnen wollen, bräuchten wir ein Wunder“, gab Rossi schon im Vorfeld zu. Nach der 18. Trainingszeit – der schlechtesten seiner MotoGP-Karriere – schaffte er im Rennen immerhin Platz 8, doch er nimmt nun kein Blatt mehr vor den Mund. „Alles muss anders werden“, so Rossi. „Der 2019er Motor, den ich bisher getestet habe, reicht noch nicht aus, um unsere Probleme zu lösen.“

Wann holt Márquez den Titel?

In Buriram kann Marc Márquez noch nicht Weltmeister werden, aber in Motegi bekommt er seinen ersten Matchball. Ob Ducati ihn in den Übersee-Rennen noch ins Schwitzen bringen kann? ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



DIESER SIEG SCHEINT GANZ BESONDERE EMOTIONEN AUSGELÖST ZU HABEN.

Ich bin wirklich sehr glücklich über diesen Sieg, denn mir kam es wie eine Ewigkeit her, dass ich zuletzt ganz oben gestanden habe. Ich hatte mir hier eine Chance ausgerechnet, aber besonders Dovi war sehr, sehr schnell. Als ich am Renntag aufgewacht bin, habe ich mich entschieden, auf Risiko zu gehen. Und nachdem ich im Warm-up gestürzt war, habe ich begonnen nachzudenken. Und ich habe meinem Crewchief Santi Hernández gesagt, dass ich den weichen Hinterreifen fahren will. Es war meine einzige Chance, gegen Dovi zu kämpfen. Der Harte fühlte sich besonders im Kurveneingang nicht gut an.

WIE HABEN SIE DEN ÜBER DIE DISTANZ GEBRACHT?

Zu Beginn war ich vorsichtig, ich wollte nur nicht zu viel auf Dovizioso verlieren. Der hat dann zu Rennmitte sehr hart gepusht. Aber dann habe ich gesehen, dass er mehr slidet als sonst. Da wusste ich, dass wir bis zum Schluss kämpfen würden. Ich wollte aber nicht bis zur letzten Kurve warten, sondern habe dann in der vorletzten Runde den entscheidenden Vorsprung rausfahren können.

WIE SIEHT NUN IHR WM-FAHRPLAN AUS?

Ich darf nicht zu sehr an den Titel denken, sondern muss mich auf jedes Wochenende konzentrieren. In der MotoGP können so viele technische und menschliche Fehler passieren. Der Titel ist erst sicher, wenn mich keiner mehr einholen kann.

Bradley Smith wieder allein zu Haus

Das Verletzungspech bei KTM wird langsam gespenstisch. Pol Espargaró brach sich in Aragón erneut das linke Schlüsselbein, dafür konnte Bradley Smith wieder Punkte holen.

Von: Imre Paulovits

Das Gesicht von KTM-Rennleiter Pit Beirer war wie versteinert. Kaum hatten sich seine Sorgenfalten geglättet, kam den nächste Schlag. Gerade erst war sein Einsatz-Team in der MotoGP wieder vollzählig, weil sich Testfahrer Mika Kallio schneller als erwartet von seiner schweren Knieverletzung erholt hatte – und überdies letzte Woche einen neuen Testfahrervertrag für 2019 unterschrieb – und Pol Espargaró in FP1 und FP2 mit P12 und P14 vor seinem Teamkollegen Bradley Smith lag. Doch dann wollte Espargaró im dritten freien Training vor Heimpublikum den Sprung in die Q2 schaffen, machte in Turn 15 einen Abflug und schlug mit dem Kopf und der linken Schulter auf. Schon bei den ersten Bewegungen, als er wieder aufstand, war klar, dass es ihn wieder erwischte hatte: Der bemitleidenswerte



Bradley Smith (#38): Spektakuläre Kämpfe mit Zarco (#5) und Nakagami

Spanier brach sich erneut das in Brunn lädierte Schlüsselbein.

Nach der Diagnose im Medical Center ließ sich Espargaró umgehend nach Barcelona bringen, wo er von Dr. Mir operiert wurde. Und Bradley Smith war wieder alleine am Start. Wann Espargaró nach dieser zweiten Schwächung seines Schlüsselbeins innerhalb von nur zwei Monaten wieder völlig fit sein wird, steht in den Sternen. Dabei bräuchte KTM die Daten des schnellen Spaniers zur

Weiterentwicklung der diesjährigen und der nächstjährigen RC16 ganz dringend.

Bradley Smith brachte dann einen versöhnlichen Abschluss in Beirers gestresstes Wochenende. Der Brite lieferte sich sehenswerte Gefechte mit Takaaki Nakagami und Johann Zarco und schlug bei seinem zweiten Rennen mit dem neuen RC16-Paket zum Schluss gar Zarco, seinen Nachfolger und nächstjährigen KTM-Werkspilot. ■

KOMMENTAR

ARAGÓN HATTE UNHEIMLICH GUTE RENNEN zu bieten, aber auch eine Farce. Dass das halbe Moto3-Feld Gridstrafen wegen gefährlichen Fahrens bekommt, kann nicht normal sein. Oder hat das Selektionskomitee nur eine Schar Wahnsinniger für die kleinste Motorrad-WM-Klasse zugelassen? Sicherlich nicht. Es sind die talentiertesten jungen Motorradrennfahrer der Welt. Nur haben die derzeit alle dasselbe Problem. Fahrersisch liegt in der Moto3 nicht viel mehr als eine halbe Sekunde zwischen dem schnellsten und dem langsamsten Fahrer. Aber auf einer Strecke wie Aragón bringt ein Windschatten über eine Sekunde. Dass dann im Qualifying gefährliche Situationen entstehen, ist vorprogrammiert. Wie lange müssen die Fahrer noch mit solche Farcen leben, bis das Qualifikations-Format endlich in ein Zeitfahren im Zehn-Sekunden-Abstand umgestellt wird?



Imre Paulovits
Motorrad-
Redakteur

AUS DEM FAHRERLAGER

EIN GRID VOLLER TRIUMPH

Es dauert zwar noch zwei Monate, bis der Honda-Einheitsmotor bei dem ersten gemeinsamen Test der Moto2 für 2019 am 23. November in Jerez vom Triumph-Dreizylinder abgelöst wird, doch in Aragón, wo die Firma Externpro ansässig ist, die die Motoren wartet und auch gemeinsam mit Triumph für die Moto2-Reife entwickelt hat, wurden nun von Triumph alle für das Moto2-Feld 2019 nötigen Triebwerke offiziell ausgeliefert. Am Freitag übergab sie Triumphs Chief Product Officer Steve Sargent an Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta. Die 32 in Transportkisten verpackten Motoren wurden sehr fotowirksam auf die 32 Startplätze gestellt, die 2019 den Moto2-Grid bilden werden.

KURVE NAMENS MÁRQUEZ

Aragón ist Márquez-Land. Noch mehr als in Barcelona, das nur wenige Kilometer von seinem



Heimatort Cervera liegt, bilden sie die Mehrheit des Farbenmeers auf den Tribünen. Doch jetzt hat die Strecke, auf der der amtierende MotoGP-Weltmeister bereits fünfmal gewonnen hat, auch eine Kurve, die nach ihm benannt ist. Am Donnerstag wurde die Kurve 10 feierlich in „Marc-Márquez-

Kurve“ umgetauft, auf dem Hang wurde dabei eine Steinsäule eingeweiht, auf der die Ameise, das Maskottchen auf Márquez' Helm, eingemeißelt ist.

ARAGÓN FÜR DIE ZUKUNFT

Das Motorland Aragón ist weit mehr als nur die Grand-Prix-Rennstrecke. Ihren Bau in der abgelegenen und landschaftlich faszinierenden Gegend von Alcañiz zu finanzieren, wurde nur dadurch möglich, dass sie mit einem Ausbildungs- und Technologiezentrum geplant wurde, und dadurch die nötigen Fördergelder erhielt. Mittlerweile hat dieses gewaltige Industrieprojekt auch die Eigendynamik entwickelt, für das es geplant war. Anfang Oktober wird es eine besonders spektakuläre Darbietung dessen geben,

was dort entwickelt wird, und welche Verbindungen weltweit in der Forschung bestehen. Eine Woche lang werden Prototypen von 74 Universitäten aus 17 Ländern werden in den Klassen „Fossile Treibstoffe“ und „Elektro“ um die Wette fahren, bis beim Finale der Sieger ermittelt wird.

LANDSCHAFTSLIEBHABER

Mit einer Hitzewelle, die auch am ersten astronomischen Herbsttag locker mit dem Hochsommer mithielt, lockte Aragón mehr Motorradfahrer als je zuvor an. Der Motorradparkplatz konnte mit den legendären von Assen und Jerez mindestens konkurrieren. Aber es gibt außer dem Red Bull Ring auch kaum eine andere Strecke im Kalender, um die herum das Motorradfahren so lohnt.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Motorland Aragón (E) – 23. September 2018 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 116,771 km über 23 Runden á 5,077 km. 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 45 Grad. Schnitt des Siegers: 167,0 km/h.

RENNERGEBNIS

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Topspeed | Schnellste Runde | Reifen v./h. | Punkte |
|---------------------------|-----------------|------|---------------|------------|------------------|--------------|--------|
| 1. Marc Márquez (E) | Honda RC 213 V | 23 | 41:55,949 min | 337,8 km/h | 1:48,478 min | H/S | 25 |
| 2. Andrea Dovizioso (I) | Ducati D16 GP18 | 23 | +0,648 sec | 339,4 km/h | 1:48,385 min | H/H | 20 |
| 3. Andrea Iannone (I) | Suzuki GSX-RR | 23 | +1,259 sec | 334,8 km/h | 1:48,775 min | H/S | 16 |
| 4. Álex Rins (E) | Suzuki GSX-RR | 23 | +2,638 sec | 335,2 km/h | 1:49,014 min | H/S | 13 |
| 5. Dani Pedrosa (E) | Honda RC 213 V | 23 | +5,274 sec | 341,0 km/h | 1:48,904 min | H/H | 11 |
| 6. Aleix Espargaró (E) | Aprilia RS-GP | 23 | +9,396 sec | 331,8 km/h | 1:49,083 min | M/S | 10 |
| 7. Danilo Petrucci (I) | Ducati D16 GP18 | 23 | +14,285 sec | 337,2 km/h | 1:48,870 min | H/H | 9 |
| 8. Valentino Rossi (I) | Yamaha YZR-M1 | 23 | +15,199 sec | 336,8 km/h | 1:49,256 min | M/H | 8 |
| 9. Jack Miller (AUS) | Ducati D16 GP18 | 23 | +16,375 sec | 334,9 km/h | 1:49,137 min | H/H | 7 |
| 10. Maverick Viñales (E) | Yamaha YZR-M1 | 23 | +22,457 sec | 339,1 km/h | 1:49,361 min | H/H | 6 |
| 11. Franco Morbidelli (I) | Honda RC 213 V | 23 | +27,025 sec | 334,1 km/h | 1:49,287 min | H/H | 5 |
| 12. Takaaki Nakagami (J) | Honda RC 213 V | 23 | +27,957 sec | 333,1 km/h | 1:49,499 min | H/H | 4 |
| 13. Bradley Smith (GB) | KTM RC16 | 23 | +28,821 sec | 335,5 km/h | 1:49,612 min | H/H | 3 |
| 14. Johann Zarco (F) | Yamaha YZR-M1 | 23 | +32,345 sec | 334,1 km/h | 1:49,479 min | M/S | 2 |
| 15. Karel Abraham (CZ) | Ducati D16 GP16 | 23 | +37,639 sec | 337,3 km/h | 1:49,927 min | H/H | 1 |
| 16. Scott Redding (GB) | Aprilia RS-GP | 23 | +39,585 sec | 331,5 km/h | 1:49,916 min | H/S | - |
| 17. Tom Lüthi (CH) | Honda RC 213 V | 23 | +40,763 sec | 331,5 km/h | 1:50,203 min | H/H | - |
| 18. Hafizh Syahrin (MAL) | Yamaha YZR-M1 | 23 | +56,296 sec | 339,1 km/h | 1:49,443 min | M/S | - |
| 19. Xavier Siméon (B) | Ducati D16 GP17 | 23 | +58,981 sec | 328,6 km/h | 1:50,864 min | M/H | - |
| 20. Jordi Torres (E) | Ducati D16 GP16 | 23 | +59,513 sec | 333,3 km/h | 1:51,163 min | M/H | - |
| Nicht gewertet: | | | | | | | |
| Cal Crutchlow (GB) | Honda RC 213 V | 4 | +19 Runden | 339,7 km/h | 1:49,090 min | H/H | - |
| Álvaro Bautista (E) | Ducati D16 GP17 | 1 | +22 Runden | 336,6 km/h | 1:53,554 min | M/S | - |
| Jorge Lorenzo (E) | Ducati D16 GP18 | 0 | +23 Runden | - | - | S/S | - |

QUALIFYING (KOMBINIERT)

| Fahrer | Zeit |
|------------------|--------------|
| 1. Lorenzo | 1:46,881 min |
| 2. Dovizioso | 1:46,895 min |
| 3. Márquez | 1:46,960 min |
| 4. Crutchlow | 1:47,146 min |
| 5. Iannone | 1:47,169 min |
| 6. Pedrosa | 1:47,224 min |
| 7. Petrucci | 1:47,351 min |
| 8. Bautista | 1:47,678 min |
| 9. Rins | 1:47,737 min |
| 10. Miller | 1:47,792 min |
| 11. Viñales | 1:47,810 min |
| 12. Nakagami | 1:48,284 min |
| 13. Morbidelli | 1:48,009 min |
| 14. Zarco | 1:48,052 min |
| 15. A. Espargaró | 1:48,181 min |
| 16. Smith | 1:48,216 min |
| 17. Abraham | 1:48,398 min |
| 18. Rossi | 1:48,627 min |
| 19. Syahrin | 1:48,975 min |
| 20. Lüthi | 1:48,988 min |
| 21. Redding | 1:49,303 min |
| 22. Siméon | 1:49,699 min |
| 23. Torres | 1:50,336 min |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|--------------|--------|
| 1. Márquez | 246 |
| 2. Dovizioso | 174 |
| 3. Rossi | 159 |
| 4. Lorenzo | 130 |
| 5. Viñales | 130 |
| 6. Crutchlow | 119 |
| 7. Petrucci | 119 |
| 8. Zarco | 112 |
| 9. Iannone | 108 |
| 10. Rins | 92 |

WM-STAND MARKEN

| Marke | Punkte |
|------------|--------|
| 1. Honda | 281 |
| 2. Ducati | 253 |
| 3. Yamaha | 202 |
| 4. Suzuki | 147 |
| 5. KTM | 44 |
| 6. Aprilia | 39 |

WM-STAND TEAMS

| Team | Punkte |
|---------------------------------|--------|
| 1. Repsol Honda Team | 333 |
| 2. Ducati Team | 304 |
| 3. Movistar Yamaha MotoGP | 289 |
| 4. Team Suzuki Ecstar | 200 |
| 5. Alma Pramac Racing | 187 |
| 6. LCR Honda | 137 |
| 7. Monster Yamaha Tech3 | 136 |
| 8. Angel Nieto Team | 69 |
| 9. Red Bull KTM Factory Racing | 50 |
| 10. Aprilia Racing Team Gresini | 41 |

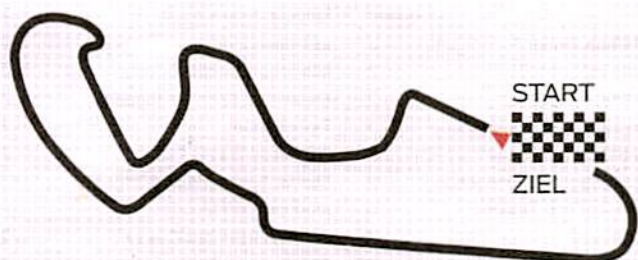
„DIE WM IST NOCH NICHT GEWONNEN. ICH MUSS KONZENTRIERT BLEIBEN UND NICHT DIE FEHLER VON 2014 WIEDERHOLEN.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1:48,120, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**
 Quali-Rekord: **1:46,635, Marc Márquez (Honda), 2015**
 Topspeed-Rekord: **345,8 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**

MOTORLAND ARAGÓN (E) 5,077 KM

STRECKE



Marc Márquez: Vor Heimpublikum feiert es sich am schönsten

Wenn auf dem Podest, dann g

KTM-Werkspilot Brad Binder war in Aragón eine Klasse für sich. Der Südafrikaner stand in diesem Jahr erst zweimal auf dem Podest. Aber beide Male hat er gewonnen.

Von: **Imre Paulovits**

Das war hart für Marcel Schrötter. Nach seinem Podestplatz in Misano war er in Aragón klar der Schnellste. Der deutsche Intact-Kalex-Pilot dominierte die Trainings und war auch im Qualifying klar Schnellster. Doch in der letzten Minute erwischte Brad Binder einen optimalen Windschatten und entriss Schrötter die Pole-Position um ganze sieben Hundertstelsekunden. Aber es sollte noch härter kommen. Im Rennen fand Schrötter einfach nicht das Gefühl, das er über das ganze Wochenende für seine Kalex hatte, wirkte ver-

krampft, und während Binder von der Pole-Position beflügelt vorne wegfuhr, nachdem er Lokalheld Álex Márquez überholt hatte, fiel Schrötter nacheinander auch Francesco Bagnaia und Lorenzo Baldassarri in die Finger.

Schrötter war die Enttäuschung, dass er seinen Speed aus den Trainingstagen im Rennen nicht umsetzen konnte, von den Augen abzulesen. Dennoch konnte er dem Ganzen noch etwas Gutes abgewinnen. „Ein fünfter Platz hat uns wieder wichtige Punkte für die Meisterschaft gebracht“, so Schrötter. „Ich weiß es nicht, woran es lag, aber ich habe mich im Rennen nicht ganz so wohlgefühlt wie in den Trainings bei meinen schnellen Runden. Wir hatten zwar auch da immer wieder kritische Momente mit der Front, im Rennen über 21 Runden haben sie sich mehr ausgewirkt. Zudem waren die Reifen komisch zu fahren, obwohl die Situation zum Schluss wieder besser wurde. Wir wollen natürlich immer auf das

Podium, aber erzwingen kann man es einfach nicht. Schon gar nicht in der Moto2.“

Dies sieht man auch an Brad Binder: Der konnte zuletzt auf dem Sachsenring – ebenfalls einem Linkskurs – groß auftrumpfen, und auch in Aragón war er für alle eine zu harte Nuss. „Wir haben das ganze Wochenende auf das Rennen hingearbeitet. Dass ich eine richtig gute Quali-Runde hinbekommen habe, war ein Bonus“, so Binder. „Ich habe besonders darauf geachtet, meine Reifen nicht zu schnell zu ruinieren. Als ich Márquez überholt hatte, konnte ich meine Pace noch erhöhen.“

Dominique Aegerter kam von Startplatz 30 auf den 21. Platz. „Ich war an meinem eigenen Limit und an dem des Motorrades“, hielt er fest und hofft, beim Test nach dem Rennen die Ursache zu finden.

Jesko Raffin fehlte es das ganze Wochenende an Topspeed auf der Gegengeraden, so wurde er schließlich 23. ■



GOLD&GOOSE

Motorrad-WM

Teams der Saison 2019 sind gesetzt, Fragen bleiben

Die FIM hat die vom Selektionskomitee abgesegnete Teilnehmerliste aller GP-Klassen bekannt gegeben. Aber viele Fahrerfragen sind noch offen.

Von: **Imre Paulovits**

Vieles war schon im Vorfeld bekannt. In der MotoGP hat Marc VDS seinen MotoGP-Platz an die Dorna zurückgegeben, so wird das MotoGP-Feld im nächsten Jahr nur noch 22 Fahrer stark sein.

In der Moto2 und der Moto3 ist die Teilnehmerzahl gleich geblieben zu der von diesem Jahr, auch wurden keine neuen Teams in den erlauchten Grand-Prix-Kreis aufgenommen, es gibt lediglich Verschiebungen. So hat Marinelli Snipers, dieses Jahr mit Romano Fenati und nun mit Xavi Cardelus in der Moto2 unterwegs, seinen Platz zurückgegeben, da-

für haben sie einen zweiten Moto3-Platz bekommen. Das Angel Nieto Team (vormals Team Aspar), hat seinen MotoGP-Platz an das neue Petronas-Yamaha-Satelliten-Team abgegeben, dafür sind sie in die Moto2 zurückgekehrt und haben einen Platz von Petronas und den von Marinelli bekommen.

Wenn nun auch die Teamplätze vergeben sind, sind in den beiden kleineren Klassen die Verhandlungen mit den Fahrern bei vielen Teams noch voll im Gange. Kiefer Racing hat nur einen Platz zugesprochen bekommen, dieser wird zwischen Lukas Tulovic und Dominique Aegerter entschieden. Peter Öttl verhandelt seit Brunn sehr intensiv um den einen Fahrerplatz. Das Fahrerlagergerücht, dass er sich dabei mit Max Biaggi verbünden wird, der für sein Team aus der Moto3-Junior-WM keinen Teamplatz bekommen hat, dementierte Öttl nicht. In dieser Woche hoffen beide deutschen Teamchefs zum Abschluss zu kommen. ■

DIE TEAMS DER MOTORRAD-WM 2019

| MOTOGP | | Red Bull KTM Ajo | 2 |
|------------------------------|--------|-----------------------------|--------|
| Team | Plätze | SAG Team | 2 |
| Alma Pramac Racing | 2 | Sky Racing Team VR46 | 2 |
| Aprilia Racing Team Gresini | 2 | Speed Up Racing | 2 |
| Ducati Team | 2 | Swiss Innovative Investors | 2 |
| LCR Honda Team | 2 | Tasca Racing Scuderia Moto2 | 1 |
| Petronas Sprinta Yamaha Team | 2 | Tech 3 Racing | 2 |
| Reale Avintia Racing | 2 | | 32 |
| Red Bull KTM Factory Racing | 2 | MOTO3 | |
| Repsol Honda Team | 2 | Team | Plätze |
| Team Suzuki Ecstar | 2 | Angel Nieto Team | 2 |
| Tech 3 KTM | 2 | Bester Capital Dubai | 2 |
| Yamaha Factory Racing | 2 | CIP - Green Power | 2 |
| | 22 | Del Conca Gresini Moto3 | 2 |
| MOTO2 | | Estrella Galicia 0,0 | 2 |
| Team | Plätze | Honda Team Asia | 2 |
| Angel Nieto Team | 2 | Leopard Racing | 2 |
| Dynavolt Intact GP | 2 | Marinelli Snipers Team | 2 |
| EG 0,0 Marc VDS | 2 | Petronas Sprinta Racing | 2 |
| Federal Oil Gresini Moto2 | 1 | Prüstel GP | 2 |
| Forward Racing Team | 2 | RBA Boe Skull Rider | 2 |
| Idemitsu Honda Team Asia | 2 | Reale Avintia Academy 77 | 1 |
| Italtrans Racing Team | 2 | Red Bull KTM Ajo | 1 |
| Kiefer Racing | 1 | SIC58 Squadra Corse | 2 |
| NTS RW Racing GP | 2 | Sky Racing Team VR46 | 2 |
| Petronas Sprinta Racing | 1 | Südmittel Schedl GP Racing | 1 |
| Pons HP40 | 2 | | 29 |

reich als Sieger

Gegen Brad Binder (#41) hatten Márquez (#73), Bagnaia (#42) und Baldassarri (#7) am Ende keine Chance



NACHRICHTEN

MOTO2 Für die Aktion von Romano Fenati in Misano, als er Stefano Manzi bei über 200 km/h in die Vorderbremse griff, hat die FIM nach Anhörung Fenatis ihm nun die Lizenz entzogen. Ob er 2019 wieder eine bekommt, soll im Winter entschieden werden, wo die Neuregelung für einen solchen Fall ins Reglement aufgenommen wird. Es steht aber ohnehin schlecht um die Karriere des 22-jährigen Italieners, denn MV Agusta hat seinen Vertrag aufgelöst.

MOTO2/MOTOGP In dieser Woche testen mehrere Hersteller in Aragón ihre nächstjährigen Fahrwerke mit dem Triumph Dreizylinder. Am Montag fuhr Lorenzo Lanzi die MV Agusta, dazu das japanische NTS-Team. Am Dienstag und Mittwoch wird KTM testen, dort wird auch Philipp Öttl erstmals Bekanntschaft mit dem größeren Bike machen. Am Dienstag

werden Honda und KTM mit ihren MotoGP-Bikes ausrücken.

MOTO2 Nachdem Francesco Bagnaia 2019 in die MotoGP aufsteigt, wird VR46 Nicolò Bulega auf das zweite Moto2-Motorrad neben Luca Marini setzen. Bulega war in den letzten beiden Jahren in der Moto3 zwar einiges schuldig geblieben, aber Teamchef Pablo Nieto ist überzeugt, dass der 18-jährige Italiener die richtige Wahl für sein Team ist. „Er hat viel Talent, er ist sehr groß, in der Moto2 könnte er sein Potenzial besser entfalten.“

MOTO2 Jorge Martínez hat für sein neues Moto2-Team den 22-jährigen Briten Jake Dixon verpflichtet. Dieser ist der jüngste Laufsieger der British Superbike, zurzeit Zweiter der Gesamtwertung dieser hart umkämpften Serie und Sohn von Gespannweltmeister und Superbike-Champ Darren Dixon.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Motorland Aragón (E) – 23. September 2018 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 106,617 km über 21 Runden à 5,077 km. 33 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 41 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------|--------------------------|----------|------|---------------|-------------|-------|
| 1. | Brad Binder (ZA) | KTM | 21 | 39:59,247 min | 153,748 min | 25 |
| 2. | Francesco Bagnaia (I) | Kalex | 21 | +1,526 sec | 153,659 min | 20 |
| 3. | Lorenzo Baldassarri (I) | Kalex | 21 | +2,055 sec | 153,639 min | 16 |
| 4. | Álex Márquez (E) | Kalex | 21 | +2,396 sec | 153,479 min | 13 |
| 5. | Marcel Schrötter (D) | Kalex | 21 | +5,850 sec | 153,767 min | 11 |
| 6. | Joan Mir (E) | Kalex | 21 | +6,205 sec | 153,742 min | 10 |
| 7. | Miguel Oliveira (P) | KTM | 21 | +6,741 sec | 153,752 min | 9 |
| 8. | Mattia Pasini (I) | Kalex | 21 | +9,650 sec | 153,863 min | 8 |
| 9. | Fabio Quartararo (F) | Speed Up | 21 | +9,746 sec | 154,072 min | 7 |
| 10. | Jorge Navarro (E) | Kalex | 21 | +9,848 sec | 154,124 min | 6 |
| 11. | Luca Marini (I) | Kalex | 21 | +11,568 sec | 154,209 min | 5 |
| 12. | Simone Corsi (I) | Kalex | 21 | +13,786 sec | 154,035 min | 4 |
| 13. | Augusto Fernández (E) | Kalex | 21 | +17,856 sec | 154,002 min | 3 |
| 14. | Iker Lecuona (E) | KTM | 21 | +19,232 sec | 153,937 min | 2 |
| 15. | Tetsuta Nagashima (J) | Kalex | 21 | +21,258 sec | 154,400 min | 1 |
| 16. | Andrea Locatelli (I) | Kalex | 21 | +21,393 sec | 154,491 min | - |
| 17. | Edgar Pons (E) | Kalex | 21 | +26,553 sec | 154,383 min | - |
| 18. | Steven Odendaal (ZA) | NTS | 21 | +27,747 sec | 154,812 min | - |
| 19. | Remy Gardner (AUS) | Tech3 | 21 | +28,339 sec | 154,777 min | - |
| 20. | Sam Lowes (GB) | KTM | 21 | +31,826 sec | 154,324 min | - |
| 21. | Dominique Aegerter (CH) | KTM | 21 | +32,214 sec | 155,107 min | - |
| 22. | Niki Tuuli (FIN) | Kalex | 21 | +34,961 sec | 155,161 min | - |
| 23. | Jesko Raffin (CH) | Kalex | 21 | +36,569 sec | 155,288 min | - |
| 24. | Joe Roberts (USA) | NTS | 21 | +37,143 sec | 155,391 min | - |
| 25. | Bo Bendsneyder (NL) | Tech3 | 21 | +42,222 sec | 155,092 min | - |
| 26. | Jules Danilo (F) | Kalex | 21 | +53,557 sec | 155,739 min | - |
| 27. | Khairul Idham Pawi (MAL) | Kalex | 21 | +53,675 sec | 155,620 min | - |
| 28. | Xavi Cardelus (AND) | Kalex | 21 | +1,14,999 sec | 156,682 min | - |
| Nicht gewertet: | | | | | | |
| | Xavi Vierge (E) | Kalex | 14 | +7 Runden | 154,015 min | - |
| | Federico Fuligni (I) | Kalex | 14 | +7 Runden | 156,430 min | - |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|----------------|--------|
| 1. Bagnaia | 234 |
| 2. Oliveira | 215 |
| 3. Binder | 144 |
| 4. Baldassarri | 132 |
| 5. Márquez | 126 |
| 6. Mir | 124 |
| 7. Schrötter | 118 |
| 8. Pasini | 103 |
| 17. Aegerter | 27 |
| 29. Raffin | 1 |

WM-STAND KONSTRUKTEURE

| Hersteller | Punkte |
|-------------|--------|
| 1. Kalex | 296 |
| 2. KTM | 243 |
| 3. Speed Up | 104 |
| 4. Tech 3 | 24 |
| 5. Suter | 8 |

WM-STAND TEAMS

| Team | Punkte |
|------------------------------|--------|
| 1. Red Bull KTM Ajo | 359 |
| 2. Sky Racing Team VR46 | 318 |
| 3. Estrella Galicia Marc VDS | 250 |
| 4. Dynavolt Intact GP | 214 |
| 5. Pons HP 40 | 156 |

STARTAUFGSTELLUNG

| Fahrer | Zeit |
|-----------------|--------------|
| 1. Binder | 1:53,149 min |
| 2. Schrötter | 1:53,223 min |
| 3. Navarro | 1:53,257 min |
| 4. Márquez | 1:53,257 min |
| 5. Bagnaia | 1:53,275 min |
| 6. Pasini | 1:53,317 min |
| 7. Quartararo | 1:53,466 min |
| 8. Baldassarri | 1:53,480 min |
| 9. Corsi | 1:53,605 min |
| 10. Marini | 1:53,629 min |
| 11. Fernández | 1:53,671 min |
| 12. Vierge | 1:53,676 min |
| 13. Lecuona | 1:53,681 min |
| 14. Nagashima | 1:53,688 min |
| 15. Mir | 1:53,747 min |
| 16. Locatelli | 1:53,913 min |
| 17. Pons | 1:53,976 min |
| 18. Oliveira | 1:54,011 min |
| 19. Lowes | 1:54,043 min |
| 20. Gardner | 1:54,202 min |
| 21. Odendaal | 1:54,269 min |
| 22. Manzi | 1:54,293 min |
| 23. Pawi | 1:54,385 min |
| 24. Kent | 1:54,524 min |
| 25. Raffin | 1:54,685 min |
| 26. Bendsneyder | 1:54,720 min |
| 27. Roberts | 1:54,763 min |
| 28. Tuuli | 1:54,979 min |

Moto3

Jorge Martín entflieht dem Cl

Jorge Martín nutzte die Gunst der Stunde. Während sich seine strafversetzten Konkurrenten gegenseitig das Leben schwermachten, fuhr er an der Spitze auf und davon.

Von: **Imre Paulovits**

Jaume Masia, der im Qualifying die zweitschnellste Zeit gefahren war – und auf diesem Platz auch stehen bleiben konnte – meinte noch: „Jorge war wieder unheimlich schnell. Aber im Rennen werden er und Marco Bezzecchi die gleiche Pace haben.“ Hatten sie auch – nur hatten die Zuschauer vor den Fernsehschirmen und an der Rennstrecke nichts davon. Denn die beiden WM-Kontrahenten führen diese Pace an zwei völlig unterschiedlichen Stellen. Während sich Martín nach dem Start durch den Wegfall von einem

Dutzend ernsthafter Gegner im Handumdrehen an der Spitze aus dem Staub machte, musste sich Bezzecchi von seinem strafversetzten 18. Startplatz aus nach vorne arbeiten. Dass es auch so für den zweiten Platz gereicht hat, spricht für seine Klasse, aber gegen das, was sich im Moment in der Moto3 abspielt.

Natürlich gehört in eine Weltmeisterschaft absolute Disziplin und die Einhaltung von Regeln. Wer sie nicht befolgt und andere in Gefahr bringt, gehört bestraft. Doch das Theater, das sich nun mehr seit fast drei Jahren durch die Moto3 zieht, liegt weniger an unvernünftigen Fahrern als an unvernünftigen Regeln.

Die Moto3 ist durch das Reglement und durch die vorbildliche Nachwuchsförderung des letzten Jahrzehnts durch die Dorna so eng geworden, dass das klassische Qualifying-System für sie nicht mehr taugt. Der Windschatten bringt vor allem auf einer Strecke wie Aragón um ein

Vielfaches mehr als die Differenz zwischen dem schnellsten und dem langsamsten Fahrer. Da ist es nur verständlich, dass alle zweifelt nach einem guten Windschatten suchen. Rennleiter Mike Webb hat das schon vor zwei Jahren erkannt, doch die Idee des Einzel-Zeitfahrens mit einer Einführungsrunde und einer fliegenden Runde konnte bisher nicht durchgebracht werden. Dabei könnten in dem Zeitrahmen der aktuellen Qualifikation bei einem Startabstand von zehn Sekunden zwei solche Fahrten durchgeführt werden und ließen unheimlich spannende TV-Übertragungen und Streckenkommentare zu.

So waren die Zuschauer genauso bei der Startaufstellung genauso verwirrt wie Sie, liebe Leser, wenn Sie die Startaufstellung und die Zeiten rechts sehen.

Aber die beiden WM-Kontrahenten haben das Beste daraus gemacht. Und auch das zeugt von ihrer Qualität. ■

Jorge allein zu Haus: Niemand konnte dem WM-Leader bei seinem Heimrennen folgen

GRESINI RACING

Moto3

Öttl durch Nachwirkungen geschwächt

Philipp Öttl schlug sich in Aragón zwar wacker. Doch die Nachwirkungen der Gehirnerschütterung raubten ihm im Rennen seine Energie.

Der Jerez-Sieger sah etwas blass aus, als er nach dem Rennen den Helm abnahm, und er war sichtlich am Ende seiner Kräfte: „Ich hatte zum Schluss keine Kraft mehr, ich war froh, als es vorbei war.“

Dabei war Öttl einer der Nutznießer der vielen Strafversetzungen und konnte nach seiner 18. Zeit vom neunten Startplatz aus losfahren: „Mein Start war gut, ich habe meine Position auch danach noch halten können, hatte aber am Eingang der Gegenraden einen Highsider, bei dem ich fast gestürzt bin. Danach habe ich so hart gepusht, dass mir schon bald klar wurde, dass



Philipp Öttl (#65), hier noch gut dabei

mir die Kraft ausgehen würde. Schon neun Runden vor Schluss konnte ich nicht mehr. Dabei ist es sonst eine Extra-Motivation, wenn man auf eine Gruppe aufschließt, die vor einem fährt.“

Nach seinen Tests mit KTM in dieser Woche wird Öttl sich zu Hause noch einmal untersuchen lassen, bevor er zu den Überseerennen fliegt. ■ IP

MotoGP Rookies Cup

Deniz Öncü sichert Vize-Titel durch Doppelsieg

Sein Zwillingbruder Can stand bereits in Misano als Cupsieger fest, nun holte Deniz Öncü auch den zweiten Rang in die Familie.

Unterschiedlicher könnten die zweieiigen Zwillinge Can und Deniz Öncü kaum aussehen, doch eines haben sie gemeinsam: ihren Speed. So konnte bei den zwölf Rennen in diesem Jahr auch nur viermal jemand anderes gewinnen als die beiden Ausnahmetalente aus der Türkei. Doch auch wenn es um den zweiten Endrang ging, Fami-

lienhilfe und falsche Spiele gab es dabei nicht. Während sich Can Öncü zurückhielt und mit einem zehnten und einem achten Platz vorliebnahm, erledigte es Deniz vorne allein.

Im ersten Rennen besiegte Deniz den Lokalhelden Xavier Artigas knapp, der zuvor mit ihm punktgleiche Filip Salac wurde von Meikon Kawakami abgeräumt. Im zweiten Rennen schlug Öncü Carlos Tatay und Ryusei Yamanaka in einem Wimpernschlagfinale, in dem die ersten sieben innerhalb einer Sekunde ins Ziel kamen, und machte das Familienglück perfekt. ■ IP

CUP-ENDSTAND

| | | |
|----|--------------------|------------|
| 1. | Can Öncü (TR) | 235 Punkte |
| 2. | Deniz Öncü (TR) | 192 |
| 3. | Xavier Artigas (E) | 166 |
| 4. | Filip Salac (CZ) | 151 |
| 5. | Carlos Tatay (E) | 148 |



Glücklicher Doppelsieger Deniz Öncü

los nach vorn



NACHRICHTEN

MOTO E Noch ist die finale Namensliste der nächstjährigen Elektroserie, die bei fünf europäischen Grands Prix vor den Moto3-Rennen fahren wird, nicht heraus, aber es dürfte spektakulär werden. Nachdem Troy Corser beim Goodwood Revival allen die Show gestohlen hat, verspürt der zweifache Superbike-Weltmeister auch mit 47 Jahren noch so viel Tatendrang, dass er teilnehmen möchte. Auch Bradley Smith, Nico Terol und Randy de Puniet sollen unter den Kandidaten sein. In der letzten Woche hatten die Mechaniker der Teams einen Lehrgang bei Energica. Dort wurde festgestellt, dass auch der Hersteller für sein Renndebüt dazulernen kann.

MOTO3 VR46 wird Nicolò Bulega, der in die Moto2 aufsteigt, im nächsten Jahr durch Celestino Vietti Ramus ersetzen. Der bald 17-jährige Italiener fährt

dieses Jahr für VR46 in der Junior-WM und liegt dort auf dem 10. Rang, wurde aber zuletzt Zweiter in Barcelona und Fünfter in Aragón. „Wir lassen Celestino in unser Moto3-WM-Team aufsteigen, nachdem er zwei Jahre unser Junior-Team-Fahrer war, weil er jung und ultramotiviert ist,“ erklärt Teamchef Pablo Nieto die Entscheidung. „Er ist bereit für diesen großen Sprung.“

MOTO3 Leopard Racing hat für 2019 neben Lorenzo Dalla Porta Marcos Ramírez verpflichtet. Für den 20-jährigen Spanier ist es eine Rückkehr in das Team, mit dem er 2016 in der Spanischen Meisterschaft fünf Siege einfuhr.

MOTORRAD-WM Die Grand-Prix-Kommission hat beschlossen, dass aus Sicherheitsgründen ab sofort bei einem Start aus der Boxengasse die Launch-Control nicht eingeschaltet sein darf.

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Motorland Aragón (E) – 23. September 2018 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,198 km über 19 Runden à 5,077 km. 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 35 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rdn. | Pkte. |
|------------------------|----------------------------|----------|------|--------------|--------------|-------|
| 1. | Jorge Martín (E) | Honda | 19 | 3749,030 min | 1.58,865 min | 25 |
| 2. | Marco Bezzecchi (I) | KTM | 19 | +5,984 sec | 1.58,734 min | 20 |
| 3. | Enea Bastianini (I) | Honda | 19 | +6,045 sec | 1.58,643 min | 16 |
| 4. | Fabio di Giannantonio (I) | Honda | 19 | +6,095 sec | 1.58,941 min | 13 |
| 5. | Marcos Ramírez (E) | KTM | 19 | +6,161 sec | 1.58,745 min | 11 |
| 6. | Tatsuki Suzuki (J) | Honda | 19 | +6,269 sec | 1.58,933 min | 10 |
| 7. | Albert Arenas (E) | KTM | 19 | +6,540 sec | 1.58,767 min | 9 |
| 8. | Adam Norrodin (MAL) | Honda | 19 | +10,292 sec | 1.58,728 min | 8 |
| 9. | Jaume Masia (E) | KTM | 19 | +10,329 sec | 1.58,540 min | 7 |
| 10. | John McPhee (GB) | KTM | 19 | +10,537 sec | 1.59,047 min | 6 |
| 11. | Jakub Kornfeil (CZ) | KTM | 19 | +10,679 sec | 1.58,981 min | 5 |
| 12. | Andrea Migno (I) | KTM | 19 | +11,923 sec | 1.58,963 min | 4 |
| 13. | Lorenzo Dalla Porta (I) | Honda | 19 | +11,972 sec | 1.59,210 min | 3 |
| 14. | Nicolò Bulega (I) | KTM | 19 | +12,013 sec | 1.59,002 min | 2 |
| 15. | Vicente Perez (E) | KTM | 19 | +12,007 sec | 1.59,174 min | 1 |
| 16. | Toni Arbolino (I) | Honda | 19 | +12,484 sec | 1.59,252 min | - |
| 17. | Raul Fernández (E) | KTM | 19 | +12,656 sec | 1.59,143 min | - |
| 18. | Darryn Binder (ZA) | KTM | 19 | +14,642 sec | 1.59,193 min | - |
| 19. | Philipp Öttl (D) | KTM | 19 | +17,090 sec | 1.58,929 min | - |
| 20. | Alonso Lopez (E) | Honda | 19 | +34,967 sec | 1.59,594 min | - |
| 21. | Kazuki Masaki (J) | KTM | 19 | +35,000 sec | 1.59,026 min | - |
| 22. | Stefano Nepa (I) | KTM | 19 | +35,022 sec | 2.00,025 min | - |
| 23. | Jeremy Alcoba (E) | Honda | 19 | +35,200 sec | 1.59,362 min | - |
| 24. | Nakaran Atiratphuvapat (T) | Honda | 19 | +54,907 sec | 2.00,383 min | - |
| 25. | Dennis Foggia (I) | KTM | 19 | +43,866 sec | 2.00,093 min | - |
| 26. | Kaito Toba (J) | Honda | 19 | +54,982 sec | 2.00,724 min | - |
| Nicht gewertet: | | | | | | |
| | Gabriel Rodrigo (RA) | KTM | 17 | + 2 Runden | 1.58,891 min | - |
| | Nicolò Antonelli (I) | Honda | 16 | + 3 Runden | 1.59,053 min | - |
| | Arón Canet (E) | Honda | 11 | + 8 Runden | 1.59,244 min | - |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|--------------------|--------|
| 1. Martín | 191 |
| 2. Bezzecchi | 178 |
| 3. Di Giannantonio | 150 |
| 4. Bastianini | 133 |
| 5. Canet | 118 |
| 6. Rodrigo | 97 |
| 7. Kornfeil | 96 |
| 8. Dalla Porta | 91 |
| 9. Ramírez | 78 |
| 14. Öttl | 54 |

STARTAUFGSTELLUNG

| Fahrer | Zeit |
|--------------------|--------------|
| 1. Martín | 1.57,066 min |
| 2. Masia | 1.57,603 min |
| 3. Canet | 1.57,953 min |
| 4. Di Giannantonio | 1.58,149 min |
| 5. Norrodin | 1.58,388 min |
| 6. Ramírez | 1.58,389 min |
| 7. Arenas | 1.58,451 min |
| 8. Suzuki | 1.58,691 min |
| 9. Öttl | 1.58,715 min |
| 10. McPhee | 1.58,836 min |
| 11. Perez | 1.58,925 min |
| 12. Lopez | 1.59,011 min |
| 13. Binder | 1.59,052 min |
| 14. Nepa | 1.59,601 min |
| 15. Bastianini | 1.57,659 min |
| 16. Arbolino | 1.57,774 min |
| 17. Toba | 1.59,998 min |
| 18. Bezzecchi | 1.57,855 min |
| 19. Atiratphuvapat | 2.01,054 min |
| 20. Rodrigo | 1.57,937 min |
| 21. Bulega | 1.58,449 min |
| 22. Dalla Porta | 1.58,602 min |
| 23. Fernández | 1.58,718 min |
| 24. Masaki | 1.58,789 min |
| 25. Antonelli | 1.57,879 min |
| 26. Kornfeil | 1.58,391 min |
| 27. Migno | 1.58,802 min |
| 28. Alcoba | 1.58,822 min |
| 29. Foggia | 1.57,791 min |

WM-STAND MARKEN

| Marke | Punkte |
|----------|--------|
| 1. Honda | 291 |
| 2. KTM | 249 |

WM-STAND TEAMS

| Team | Punkte |
|----------------------------|--------|
| 1. Del Conca Gresini Moto3 | 341 |
| 2. Redox Prüstel GP | 274 |
| 3. Leopard Racing | 224 |
| 4. Estrella Galicia 0,0 | 149 |
| 5. Angel Nieto Team Moto3 | 140 |

Unschlagbare Kombination: Der 1,62 m große und 49 Kilo leichte Dirk Raudies und die B-Kit-Honda



Überraschungs-Weltmeister

Beim WM-Finale am 26. September 1993 in Jarama wurde Dirk Raudies 125er-Weltmeister, als erster Deutscher seit Dieter Braun 23 Jahre zuvor. Niemand hatte vor der Saison mit dem kleingewachsenen Privatfahrer gerechnet.

Von: Imre Paulovits

Das Rennen war noch gar nicht gestartet, da kam bereits Stress auf: Dirk Raudies hatte die schnellste Trainingszeit gefahren, doch in der Einführungsrunde blieb sein Motorrad plötzlich stehen. „Wir hatten in all der Hetze vergessen, den Benzinhahn aufzumachen“, erinnert sich der heute 54-Jährige. „Ich hatte das zum Glück schnell geschnallt und ihn aufgemacht, aber bis das Motorrad wieder lief, ist noch einmal eine gefühlte Ewigkeit vergangen.“

Raudies übernahm gleich die Führung und zog davon. „In der Kurve, wo ich vier Jahre zuvor in der Europameisterschaft schlimm gestürzt war, ist mir das Vorderad dreimal weggerutscht. So hat mich der Pulk mit Waldi und Sakata eingeholt, und in dem ging es hart zu. Da habe ich entschieden, mich dahinterfallen zu lassen.“ Ralf Waldmann gewann

und Raudies wurde Achter, was ihm locker zum Titel reichte.

Schlechte Vorzeichen

Dabei standen die Vorzeichen für die Saison 1993 zunächst gar nicht gut. „Kurz vor Weihnachten 1992 hat HB entschieden, dass sie mit mir nicht weitermachen. Kurz zuvor war schon mein Hauptsponsor Schuh ausgestie-

gen“, erinnert sich Raudies. „Also habe ich mich mit meiner Frau Birgit zusammengesetzt. Ich hatte ihr gesagt, dass mir 100 000 Mark für die Saison fehlten. Ich hatte aber zuvor in Brasilien meinen ersten Grand Prix gewonnen und von Honda einen B-Kit zugesprochen bekommen. Sie sagte zu mir: ‚Fahr, auch wenn wir dafür ein paar Jahre härter arbeiten müssen. Wenn du es nicht probierst, wirst du ein Leben lang darüber jammern.‘“

Als Raudies Mario Rubatto traf und ihm erzählte, dass er kein Geld habe, spannte dieser mit ihm zusammen, besorgte einen Sattelschlepper und einige Sponsoren, brachte sein Wissen als Fahrwerks-Spezialist ein und besorgte exklusiv Feder Elemente von Ceriani. „Die Wintervorbereitung wurde richtig gut, wir haben relativ viel getestet und viel zusammen ausgetüfelt.“

Die Saison begann mit einem Paukenschlag. Raudies gewann die ersten drei Überseerennen in Australien, Malaysia und Japan überlegen und führte die WM haushoch an, als die Europa-Saison begann. „Für Jerez hatte ich zwei neue Mechaniker besorgt, die hatten Mario nicht gefallen“, erinnert sich Raudies. „Ich hatte die Pole-Position, bin aber schlecht gestartet und sah Kazuto Sakata vorne wegziehen. In der Hektik bin ich Bruno Casanova ins Heck geplatzt. Da war der Mario stinkesauer und

hat mich angebrüllt. Es ging dann hin und her, bis wir so weit waren, dass wir uns trennten. Er hat angedroht, dass er mir den Sattelschlepper wegnimmt, das hat er auch gemacht. Ich hatte dann den alten Bus von Ditter Plastic geliehen bekommen und technisch mit meinem Schwager Uli Meier, Hubert Abold und Jörg Unterkofler weitergemacht.“

Allein gelassen

Nach einem dritten Platz folgten noch sechs Siege, bevor Raudies beim WM-Finale den Titel sicherstellte. „Ich war froh, dass alles vorbei war. Ich konnte es damals eigentlich gar nicht fassen, was ich vollbracht hatte. Es war zu unwirklich. Erst drei Wochen später kam richtig die Freude auf.“

Dirk Raudies hatte Geschichte geschrieben: Seit ihm hat nie wieder ein Fahrer mit eigenem Team einen GP-WM-Titel gewinnen können. ■



ARCHIV MOTORRAD

„KURZ VOR JAHRESWENDE WUSSTE ICH NOCH GAR NICHT, OB ICH 1993 ÜBERHAUPT WEITER FAHREN KONNTE.“

Dirk Raudies

WM-ENDSTAND 1993

125ccm

| | | | |
|-----|-------------------------|---------|---------|
| 1. | Dirk Raudies (D) | Honda | 280 Pt. |
| 2. | Kazuto Sakata (J) | Honda | 266 |
| 3. | Takeshi Tsujimura (J) | Honda | 177 |
| 4. | Ralf Waldmann (D) | Aprilia | 160 |
| 5. | Noboru Ueda (J) | Honda | 129 |
| 6. | Akira Saito (J) | Honda | 117 |
| 7. | Oliver Petrucciani (CH) | Aprilia | 82 |
| 8. | Jorge Martinez (E) | Honda | 74 |
| 9. | Herri Torrontegui (E) | Aprilia | 65 |
| 10. | Peter Öttl (D) | Aprilia | 64 |

IRRC

Finale in Frohburg fällt komplett ins Wasser

Fanden die Qualifyings noch im Trockenen statt, so fiel der Sonntag richtig ins Wasser. Der Brite Danny Webb aber dominierte die Joey Dunlop Open am Frohburger Dreieck: Insgesamt zwei Siege fuhr der bereits feststehende IRRC-Superbike-Champion 2018 heraus.

Von: **Toni Börner**

Danny Webb trat in Frohburg nicht nur in der Superbike-Klasse an. Den Superbike-Titel hatte er bereits in Horice klargemacht, und in der Zwischenzeit stand er auch beim Bol d'Or auf dem Podest. Nun erhielt er beim Heimrennen seines Penz-Teams auch eine Yamaha R6 für die Supersport-Klasse. Mit der Stingel-R6 gelang ihm dabei auch in der kleinen Klasse die absolute Dominanz: Pole-Position und ein Rennsieg im Regen.

Doch das Hauptaugenmerk lag für den 27-jährigen Briten natürlich auf der IRRC-SBK-Klasse. Webb holte sich im ersten Rennen den Sieg und damit zum elften Mal in diesem Jahr die Maximalpunktzahl. Er gewann vor Derek Sheils und Davey Todd, Didier Grams wurde Vierter. Der Limbach-Oberfrohnauer erhielt dabei aber die Punkte für Rang 2 und sicherte sich damit um zehn Punkte Vorsprung den Vize-Titel vor dem Finnen Erno Kostamo,

der das Rennen auf Rang 6 beendete.

Wind, Sturm, Starkregen

Der zweite Lauf der Superbiker fiel ins Wasser. Sturm und Starkregen machten es zu gefährlich, Fahrer, Veranstalter und Verantwortliche einigten sich auf die Absage des letzten Meisterschaftslaufes 2018. Allerdings nicht, ohne den Fans ein letztes Mal zu salutieren, die so lange bei widrigsten Bedingungen ausgehalten hatten: Es gab noch eine Parade-Runde der besten IRRC-Piloten zum Abschied aus der Saison und aus Frohburg.

Open-Rennen spannend

Neben der IRRC-Superbike gab es erneut die Superbike/Superstock 1000 Open-Klasse, an der aber auch die internationalen Cracks teilnahmen. Hier konnten beide Rennen ausgetragen werden. Grams startete mit über einer Sekunde Vorsprung klar von der Pole-Position. Im ersten Lauf rettete er die Spitzenposition um 0,6 Sekunden vor Davey Todd und Marek Cerveny ins Ziel. Die Deutschen David Datzler und Nico Müller rundeten die Top 5 ab. Im zweiten Lauf sollte das Wetter noch schlimmer werden, hierbei setzte sich Todd um fast acht Sekunden gegenüber Grams durch. Der dritte Platz ging an Rico Löwe auf der rs-speedbikes-BMW. Datzler und Reichmann rundeten die Top 5 ab. Wie widrig die Bedingungen waren, zeigt Folgendes: Nur noch elf Piloten wollten sich diese Tortur antun – alle kamen aber heil ins Ziel.

Bei den Supersportlern gewann Webb Lauf 1 vor Laurent Hoffmann und dem neu feststehenden Champion Matthieu Lagrive, Thomas Walther und Lukas Maurer wurden auf vier und fünf gewertet. Das zweite Supersport-Rennen lies Webb dann aber aus. Hier gewann Hoffmann – um 0,036 Sekunden vor Lagrive. Der Schleizer Walther holte Rang 3 vor Lukas Maurer und Kamil Holan. Damit erntete Thomas Walther auch die Bronzemedaille in der Jahreswertung.

Mit Stefano Bonetti fand auch ein italienischer Road-Racing-Star seinen Weg nach Frohburg. Auf seiner Paton S1 gewann Bonetti auch prompt beide Läufe der Twins. ■

ENDSTAND

IRRC SUPERBIKE

| Fahrer | Motorrad | Punkte |
|-----------------------|----------|--------|
| 1. Danny Webb (GB) | BMW | 275 |
| 2. Didier Grams (D) | BMW | 183 |
| 3. Erno Kostamo (FIN) | BMW | 173 |
| 4. Marek Cerveny (CZ) | BMW | 164 |
| 5. David Datzler (D) | BMW | 86 |

ENDSTAND

IRRC SUPERSPORT

| Fahrer | Motorrad | Punkte |
|--------------------------|----------|--------|
| 1. Matthieu Lagrive (F) | Yamaha | 251 |
| 2. Laurent Hoffmann (B) | Kawasaki | 208 |
| 3. Thomas Walther (D) | Yamaha | 185 |
| 4. Jonathan Goetschy (F) | Yamaha | 134 |
| 5. Lukas Maurer (CH) | Kawasaki | 118 |

NACHRICHTEN

MOTOAMERICA: Beim Finale im Barber Motorsport Park feierte Toni Elías bei den Superbikes mit der Yoshimura-Suzuki zwar einen Doppelsieg, doch den Titel von Cameron Beaubier (Yamaha) konnte er damit nicht mehr verhindern. Immerhin konnte sich Elías mit neun Saisonsiegen gegenüber acht von Beaubier trösten. Bei den Supersport wurde JD Beach (390 Punkte) Meister – vor Hayden Gillim (339) und Valentin Debise (182).

ENDURANCE-EM: Das Langstrecken-Team Aprilia Grebenstein mit den Fahrern Andy Scheffel, Ralph Uhligh und Oliver Skach ist Endurance-Europameister. In Oschersleben siegte das Trio beim finalen Rennen auf der DLC in der Klasse 4 mit neun Runden Vorsprung. Der Sieg war aber unerheblich, da Oschersleben zuvor der EM-Status aberkannt worden war. Trotzdem wurde Aprilia Grebenstein nach den starken Leistungen von Magny-Cours und Dijon als Meister geehrt.

DEUTSCHER LANGSTRECKEN-CUP Das Team pepetuning (Philipp Gengelbach, Sebastian Tesch, Maurice Ulrich) hat das Finale der DLC in Oschersleben gewonnen und sich somit auch den Titel in der Moto1000-Klasse gesichert. Im Rennen gewannen sie mit einer Runde Vorsprung auf die Titelkonkurrenten vom Team Racefoxx.com (Philipp Becker, Max Böttcher, Danny März).



Doppelt hält besser: Danny Webb (#99) gewann nach dem Superbike...



...auch das erste Supersport-Rennen mit der Stinge-Yamaha R6



Finale: Woffinden, Doyle, Zmarzlik – der Brite fast am Ziel

QUASCHNING

Speedway-GP Teterow

Der Griff nach der Trophy

Tai Woffinden hat nach dem Sieg in Teterow seinen dritten WM-Titel zum Greifen nah. Keiner der drei Deutschen wusste zu überzeugen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Aufgrund des schlechten Wetters musste bereits das Training am Freitag ausfallen. Auch zu Rennbeginn war der Bahnbelag in keinem guten Zustand. Das wurde besonders in Lauf 4 deutlich. Craig Cook bekam zu viel Grip und fuhr in das Hinterrad von Maciej Janowski. Beide überschlugen sich mehrfach und prallten in den Airfence. Dabei brach sich der Engländer vermutlich ein Handgelenk. Janowski konnte

das Rennen mit Prellungen wieder aufnehmen. Im Re-Run stürzte Martin Vaculik aufgrund des losen Bahnbelags. Wegen Problemen mit der Schulter verzichtete er auf weitere Starts. Der britische Schiedsrichter Craig Ackroyd ordnete daraufhin einen Bahndienst an. Danach war die Bahn besser zu befahren und ließ weitaus spannendere Manöver zu. Auch die Startbahnen wurden – zumindest zwischenzeitlich – ausgeglichener, denn im ersten Durchgang dominierte fast ausschließlich die Außenbahn. Für die verletzten Fahrer kamen die Reservisten Martin Smolinski und Kevin Wölbert zum Einsatz. Aber weder sie noch Wildcard-Fahrer Kai Huckenbeck gehörte in dieses Fahrerfeld.

Ausgenommen davon ist Kevin Wölbert, der mit einem Sieg

in Heat 18 die deutschen Fans versöhnte.

Im Brennpunkt dieses GPs stand der Zweikampf zwischen Tai Woffinden und Bartosz Zmarzlik. Der Pole musste den Neun-Punkte-Vorsprung von Woffinden erheblich verkleinern, um noch eine reale Chance beim Saisonfinale in Torun zu haben.

In Lauf 10 kam es erstmals zum Aufeinandertreffen beider Rivalen. Zmarzlik auf der Innenbahn startete sehr gut und konnte den Engländer neben ihm ein wenig nach außen drängen. Das reichte für einen ungefährdeten Laufsieg. Schließlich konnte er die Vorläufe mit nur einem Punkt mehr als Woffinden abschließen. Im ersten Halbfinale hatte er erhebliche Mühe, an Niels Kristian Iversen vorbeizuziehen, um dann doch noch ins Finale zu gelangen. Iversen fuhr für den verletzten Patryk Dudek.

Woffy fehlen 12 Punkte

Janowski wurde nur Letzter. Er war immer noch gehandicapt durch seinen spektakulären Sturz in Lauf 4. Zmarzlik hatte zur Auswahl der Helmfarbe nur Blau und Weiß und wählte mit Weiß die Bahn aus, auf der bis dahin die mit Abstand wenigsten Läufe gewonnen werden konnten und die wenigsten Punkte erzielt wurden. Im Endlauf startete Woffinden eher mäßig, aber clever und sorgte dafür, dass Zmarzlik entscheidend zurückfiel. Auf der Gegengeraden fuhr

der Brite dann unwiderstehlich an die Spitze. Dieser GP-Sieg ist für „Woffy“ ein Riesenschritt in Richtung dritter WM-Titel. Er wäre der erste Brite, dem das gelingen würde! In Torun reichen ihm 12 Punkte zum Gesamtsieg. Neben seiner enormen mentalen Stärke überzeugte er endlich wieder mit gutem Speed. Dennoch war er nicht ganz zufrieden. „Es war nicht mein Tag. Aber das Business endet am Ende der Saison. Und ich meine Business! Auf dieser Bahn heute verlierst du oder baust deinen Vorsprung aus. Ich habe den Vorsprung ausgebaut. Damit ist der Job getan“, sagte Woffinden nach dem Rennen.

Zmarzlik kommentierte wohl eher ironisch: „Es lief heute nicht so schlecht für mich. Ich fuhr 15 Punkte. Kein Vergleich zu letztes Jahr, als ich nur zwei Punkte fuhr.“ Titelverteidiger Jason Doyle platzierte sich trotz eines Sturzes in Lauf 12 wieder unter den besten acht. „Mein Hauptziel ist es, in den Top 8 zu verbleiben. Es ist noch nicht geschafft. In Torun wird es sehr schwierig.“

SPEEDWAY-WM

9. GP-Lauf Teterow (D), 22. September

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 1. Tai Woffinden (GB) | 16 Punkte |
| 2. Jason Doyle (AUS) | 16 |
| 3. Bartosz Zmarzlik (PL) | 15 |
| 4. Greg Hancock (USA) | 12 |
| 5. Matej Zagar (SLO) | 12 |
| 6. Niels Kristian Iversen (DK) | 12 |
| 7. Maciej Janowski (PL) | 9 |
| 8. Fredrik Lindgren (S) | 9 |
| 9. Nicki Pedersen (DK) | 8 |
| 10. Emil Saifutdinov (RUS) | 8 |
| 11. Chris Holder (AUS) | 7 |
| 12. Artem Laguta (RUS) | 4 |
| 13. Kevin Wölbert (D) | 3 |
| 14. Przemyslaw Pawlicki (PL) | 3 |
| 15. Kai Huckenbeck (D) | 2 |
| 16. Martin Smolinski (D) | 1 |
| 17. Martin Vaculik (SK) | 0 |
| 18. Craig Cook (GB) | 0 |

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 von 10 Rennen

| | |
|----------------------|------------|
| 1. Tai Woffinden | 124 Punkte |
| 2. Bartosz Zmarzlik | 114 |
| 3. Maciej Janowski | 98 |
| 4. Fredrik Lindgren | 98 |
| 5. Greg Hancock | 93 |
| 6. Jason Doyle | 86 |
| 7. Patryk Dudek (PL) | 84 |
| 8. Emil Saifutdinov | 78 |
| 9. Artem Laguta | 77 |
| 10. Matej Zagar | 73 |
| 11. Nicki Pedersen | 67 |
| 24. Kevin Wölbert | 3 |
| 25. Kai Huckenbeck | 2 |
| 31. Martin Smolinski | 1 |



Einziger Lichtblick: Kevin Wölbert gewinnt vor Lindgren und Pedersen

Enduro-WM Méthamis

Höhen folgten Tiefen

Der aktuelle Herausforderer im Enduro GP Alex Salvini hatte mit knappem Sieg fast den Anschluss an Titelverteidiger Steve Holcombe wiederhergestellt. Doch am zweiten Tag bekam er Probleme...

Von: **Robert Pairan**

Die ersten Probleme hatte der Husqvarna-Fahrer schon am ersten Tag, als er gegen einen Baum prallte. Trotz eines weiteren Fehlers fast an der gleichen Stelle, gab der Italiener Salvini nicht auf und kämpfte sich immer weiter an Holcombe heran. Die letzten beiden Sonderprüfungen waren nur 20-sekündige Sprints, nebeneinander wie beim Dragster-Rennen – aber im Gelände. Da holte der Italiener noch die letzten Sekunden heraus und gewann im letzten Durchgang mit 0,71 Sekunden Vorsprung die Tageswertung.

Am zweiten Tag verlor Salvini aufgrund eines technischen Problems in der vierten der sechs

Sonderprüfungen über eine Minute – und damit die Möglichkeit, auch diesen Tag noch zu gewinnen. Am Ende war er nur Zwölfter im Overall und damit weit abgeschlagen in der WM.

Für Holcombe lief es hingegen perfekt: Der Beta-Fahrer gewann am Sonntag die Hälfte aller Sonderprüfungen und baute seinen WM-Vorsprung in der E3-Klasse so weit aus, dass ihm beim bevorstehenden Finale in Deutschland nur noch vier Punkte und in der GP-Wertung nur noch acht Punkte zum Titelgewinn fehlen.

So war das Wochenende nicht geplant: Für den abgesagten Termin in Hawkstone-Park kurzfristig eingesprungen, wollte man



Steve Holcombe profitierte vom Pech seines Konkurrenten Salvini

ENDURO-WM

12. Lauf, Méthamis (F), 22.09.

| | |
|---------------------------------|--------------|
| 1. Alex Salvini (I), Beta | 56.05,78 min |
| 2. Steve Holcombe (GB), Beta | +0,71 s |
| 3. Bradley Freeman (GB), Beta | +14,68 s |
| 4. Eero Remes (FIN), TM | +19,07 s |
| 5. Loïc Larrieu (F), Yamaha | +22,19 s |
| 6. Jamie McCanney (GB), Yamaha | +29,59 s |
| 7. Daniel McCanney (GB), GasGas | +1.00,23 m |
| 8. Christ. Nambotin (F), GasGas | +1.14,32 m |
| 9. Thomas Oldrati (I), Honda | +1.16,19 m |
| 10. Anthony Geslin (F), Beta | +1.27,27 m |

den vorletzten WM-Lauf in Frankreich ebenfalls mit einem Enduro-Sprint am ersten und einem Cross-Country am zweiten

Tag durchführen. Doch aufgrund des Staubes entschied man sich für einen weiteren Tag Enduro-Sprint mit Sonderprüfungen. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 13 von 15 Läufen

13. Lauf, Méthamis (F), 23.09.

| | |
|---------------------------------------|--------------|
| 1. Steve Holcombe (GB), Beta | 36.19,92 min |
| 2. Christophe Nambotin (F), GasGas | +12,70 s |
| 3. Eero Remes (FIN), TM | +14,33 s |
| 4. Christophe Charlier (F), Husqvarna | +14,58 s |
| 5. Loïc Larrieu (F), Yamaha | +15,87 s |
| 6. Daniel McCanney (GB), GasGas | +20,72 s |
| 7. Bradley Freeman (GB), Beta | +32,98 s |
| 8. Jamie McCanney (GB), Yamaha | +33,97 s |
| 9. Davide Guarneri (I), Honda | +42,00 s |
| 10. Antoine Basset (F), GasGas | +52,99 s |

| | |
|------------------------|------------|
| 1. Steve Holcombe | 208 Punkte |
| 2. Alex Salvini | 178 |
| 3. Brad Freeman | 167 |
| 4. Eero Remes | 165 |
| 5. Jamie McCanney | 133 |
| 6. Loïc Larrieu | 127 |
| 7. Christophe Nambotin | 110 |
| 8. Daniel McCanney | 92 |
| 9. Thomas Oldrati | 74 |
| 10. Antoine Basset | 64 |

World Enduro Super Series Hawkstone Park

Doppelsieg für Garcia

Der noch amtierende Enduro2-Weltmeister Josep Garcia machte seinem Titel alle Ehre: Beim Lauf im englischen k gewann der KTM-Fahrer nicht nur die Qualifikation, sondern auch das Cross-Country-Rennen.

Von: **Robert Pairan**

Am ersten Tag wurden in einem Enduro-Sprint die besten Fahrer für das Cross-Country am Sonntag ausgesiebt. Schon da konnte KTM-Fahrer Garcia seine Kenntnisse vom WM-Lauf des Vorjahres an gleicher Stelle auspielen und deutlich gewinnen. Mit der bes-

ten Startposition ging der Spanier in den zweieinhalbstündigen Cross-Country-Lauf, den er von Anfang an dominierte: Vom Startgatter weg baute er seine Führung immer weiter aus, bis er trotz einiger harmloser Ausrutscher mit eineinhalb Minuten



Ortskenntnisse: Josep Garcia

Vorsprung vor Lokalmatador Nathan Watson und dessen Landsmann Billy Bolt ins Ziel kam. Für Garcia der erste Sieg in der neu geschaffenen WESS-Serie.

Nach einer Stunde hatte Watson einen frühen Boxenstopp, weil ihm ein Stein die Brille beschädigt hatte. Trotzdem konnte er später noch Husqvarna-Fahrer Bolt überholen und für den Rest des Rennens hinter sich halten.

Der Deutsche Manuel Lettenbichler hatte mehr Stürze als ihm lieb war und rettete sich auf Rang 7, womit er allerdings die Führung in der WESS-Meisterschaft denkbar knapp an Bolt abgeben musste.

Ursprünglich war der Wettbewerb, wie im letzten Jahr, für den Enduro-GP vorgesehen. Doch der

Veranstalter, Ex-Enduro-Weltmeister Paul Edmondson, hatte kurzfristig die WM ausgeladen und sich stattdessen die WESS geholt. Aber auch hier waren gerade 147 Teilnehmer am Start. ■

CROSS COUNTRY

Hawkstone Park (GB), 22./23.09.

| | |
|--------------------------------|---------------|
| 1. Josep Garcia (E), KTM | 2:30.03,444 h |
| 2. Nathan Watson (GB), KTM | 2:31.34,016 h |
| 3. Billy Bolt (GB), Husqvarna | 2:32.52,010 h |
| 4. Taddy Blazusiak (PL), KTM | 2:34.39,777 h |
| 5. Jaume Betriu (E), KTM | 2:35.58,297 h |
| 6. Alex Snow (GB), Honda | 2:37.39,788 h |
| 7. Man. Lettenbichler (D), KTM | 2:40.29,096 h |
| 8. Paul Bolton (GB), KTM | 2:31.09,353 h |

WESS, Stand nach 6 von 8 Rennen

| | |
|----------------------------|-------------|
| 1. Billy Bolt | 4016 Punkte |
| 2. Manuel Lettenbichler | 3935 |
| 3. Josep Garcia | 3320 |
| 4. Wade Young (ZA), Sherco | 3220 |



Nichts Dummes machen: Henry Jacobi fuhr unauffällig zu seinem ersten Titel

ADAC MOTORSPORT

ADAC MX Masters Holzgerlingen

Keine Dummheiten

MX2-WM-Pilot Hunter Lawrence gewann auch den letzten Masters-Lauf in Holzgerlingen. Henry Jacobi fuhr unauffällig zum Titelgewinn.

Von: **Thomas Schiffner**

Bei windigen, aber ansonsten guten äußeren Bedingungen fanden 10.000 Zuschauer den Weg an den Schützenbühlring. Henry Jacobi war mit einem komfortablen Vorsprung von 33 Punkten angereist und tat im ersten Rennen nichts, was seinen Sieg in der Meisterschaft hätte gefährden können.

Jacobi erwischte einen guten Start, war von Beginn an vorne dabei und auf sicherem Meisterskurs. „Ich hatte mir fest vorgenommen, nichts Dummes zu machen, und habe den Titel sicher nach Hause gefahren“, freute sich der Bad Sulzaer über seinen ersten Masters-Titel. „Ich habe mir jeden Überholvorgang drei- oder viermal überlegt, damit ja nichts mehr passiert. Ich bin jetzt einfach nur froh, dass ich den Titel gewonnen habe.“

Jeffrey Dewulf spielte bei der Vergabe des Tagessieges in Holzgerlingen keine Rolle, doch dem Belgier genügten die Plätze 9 und 6, um sich den Vizetitel zu sichern. „Heute ist es nicht optimal für mich gelaufen“, räumte der Belgier ein. „Aber jeder von uns hat

seine Höhen und Tiefen während der Saison. Insgesamt betrachtet bin ich sehr zufrieden mit meinem Auftritt.“

Hinter Dewulf durfte Jens Getteman auf Platz 3 der Gesamtwertung klettern. Der Belgier kam trotz einer Nullrunde im letzten Lauf auf Gesamtrang 3.

Nagls Comeback geglückt

Knapp vor MXGP-Pilot Max Nagl, der im ersten Rennen in Holzgerlingen mit Platz 2 ein sensationelles Comeback nach einer langen Verletzungspause feiern konnte. In Durchgang 2 musste der 31-jährige TM-Pilot jedoch vor dem regulären Ende des Rennens aufgeben. „Ich hatte mich im ersten Durchgang ziemlich ausgepowert und bin natürlich nach der langen Pause noch nicht in Topform“, erklärte Nagl seine Aufgabe. „Ich wollte kein unnötiges Risiko eingehen und keinen Sturz riskieren.“ Damit ist davon auszugehen, dass Max sowohl beim MXGP-Finale am

Wochenende in Imola als auch beim Nations-Cross in den USA (7.10.) antritt.

Den Tagessieg konnte sich erneut MX2-WM-Fahrer Hunter Lawrence in beeindruckender Manier erkämpfen. Der Australier rückte in Holzgerlingen auf der 450er-Honda aus und demonstrierte auch auf dem großen Motorrad seine außergewöhnliche Klasse. „Ich wollte hier einfach mal Spaß auf dem stärkeren Bike haben und das ist mir auch gut gelungen“, lachte der Australier. Obwohl er verletzungsbedingt nur bei vier Rennen startete, konnte er in der Gesamtwertung Rang 5 belegen.

Komplettiert wurde das Tagespodium mit Sarholz-KTM-Pilot Jordi Tixier und Jeremy Delince. Delince freute sich über die Treppchenplatzierung. „Ich hatte mir ja in Möggers den Fuß gebrochen. Das hat mich lange eingebremst, aber gegen Ende der Saison bin ich immer besser in Fahrt gekommen. ■

ADAC MX MASTERS

Holzgerlingen (D), 23. September

1. Lauf

| | |
|-----------------------------------|----------------|
| 1. Hunter Lawrence (AUS), Honda | 35:38,237 min |
| 2. Max Nagl (D), TM | + 34,545 s |
| 3. Jordi Tixier (F), KTM | + 38,873 s |
| 4. Henry Jacobi (D), Husqvarna | + 54,795 s |
| 5. Boris Maillard (F), Suzuki | + 57,593 s |
| 6. Jens Getteman (B), Kawasaki | + 1:00,541 min |
| 7. Filip Neugebauer (CZ), Kawas. | + 1:04,372 min |
| 8. José Butrón (E), KTM | + 1:07,266 min |
| 9. Jeffrey Dewulf (B), KTM | + 1:29,607 min |
| 10. Justin Starling (USA), Suzuki | + 1:29,607 min |

2. Lauf

| | |
|------------------------------------|----------------|
| 1. Hunter Lawrence (AUS), Honda | 35:53,805 min |
| 2. Jordi Tixier (F), KTM | + 6,821 s |
| 3. Jeremy Delince (B), Honda | + 40,015 s |
| 4. Dennis Ullrich (D), KTM | + 45,189 s |
| 5. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki | + 48,371 s |
| 6. Jeffrey Dewulf (B), KTM | + 48,723 s |
| 7. Cyrill Scheiwiller (CH), Yamaha | + 1:02,451 min |
| 8. José Butrón (E), KTM | + 1:03,510 min |
| 9. Henry Jacobi (D), Husqvarna | + 1:21,907 min |
| 10. Boris Maillard (F), Suzuki | + 1:26,324 min |

NACHRICHTEN

TRIAL DER NATIONEN: NATÜRLICH SPANIEN

Spanien gewann das Trial der Nationen 2018 im tschechischen Sokolov – zum 15. Mal nacheinander. Toni Bou, Jeroni Fajardo und Jaime Busto bezwangen die Briten Dabill, Price und Martin sowie die Franzosen Bincaz, Ferrer und Gubian. Das deutsche Trio Peters, Kadlec und Neumann landete am Tabellenende. Bei den Damen besiegte Großbritannien Spanien; Theresa Bäuml, Vivian Wachs und Ina Wilde wurden Dritte.

MXON: TITELVERTEIDIGER GESCHWÄCHT

Die französische Föderation ist zur Lachnummer geworden. Nachdem FFM-Präsident Jacques Bolle die Nominierung von Marvin Musquin für das Nationen-Cross übersehen hat, musste Romain Febvre wegen einer beim GP der Türkei zugezogenen Gehirnerschütterung seine Teilnahme an der Team-WM zurückziehen. Da Musquin in der Zwischenzeit andere Planungen getroffen hat, müssen die Franzosen bei ihrer Titelverteidigung auf die Dienste von Jordi Tixier zurückgreifen. Tixier konnte beim MX-Masters-Lauf in Gaildorf einen Laufsieg verbuchen, ist aber seit Anfang August keinen WM-Lauf mehr gefahren.

STC: OLCHING GEWINNT IN GÜSTROW

Der MSC Olching gewann das siebte von neun STC-Rennen in Güstrow mit 33 Punkten vor Dohren (31), Güstrow (29) und Meissen (23). Tabellenführer bleibt Cloppenburg (8) vor Berghaupten (8).

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach sieben Rennen

| | |
|--------------------------|------------|
| 1. Henry Jacobi (D) | 244 Punkte |
| 2. Jeffrey Dewulf (B) | 208 |
| 3. Jens Getteman (B) | 173 |
| 4. Max Nagl (D) | 166 |
| 5. Hunter Lawrence (AUS) | 164 |
| 6. Jeremy Delince (B) | 137 |
| 7. Tom Koch (D) | 115 |
| 8. Filip Neugebauer (CZ) | 111 |
| 9. Tim Koch (D) | 111 |
| 10. Lukas Neuraüter (A) | 109 |

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo

DiOnofrio Aalen, seit 1972 Alfa Romeo Service. www.autohaus-donofrio.de H

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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

BMW Tuning 30 Jahre Erfahrung. Power und Vmax. Tel. 06192-23215 H



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

BMW Alpina



ROLF HORN

D33.0 Biturbo, EZ 08/2018, 5900 km, 257 kW (349 PS), LED, Harman Sound, HUD, Hotspot, Alpina Paket, uvm., 69.690,- € (MwSt. abw.). Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0, www.rolfhorn.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45849

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Ferrari

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

Jaguar

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



F-Type Cabriolet S, EZ 04/2016, 24326 km, 280kW, SPORT-DESIGN, PERF. 57.990,- € (MwSt.abw.) Dieter Wiedemeyer, Nielandstr. 4, 58300 Wetter, Tel. 0233597550, www.auto-wiedemeyer.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45853

KTM



X-BOW R "Facelift", EZ 08/2018, 350 km, 220 kW (299 PS), pure white, Sportpaket, Carbon Monocoque, Carbon Crashbox, WP Sportfahrwerk, Recaro Sitzschale, Multifunktionslenkrad, Trackday Abgasanlage, Schaltwegverkürzung, 86.900,- € (MwSt. abw.) Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45764

Lotus

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

Mercedes

VANSPTS.DE
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



"Gentleman BLACK&WHITE" „V 250 - VANSPTS VP Spirit“, EZ 09/2016, ca. 16250 km, bergkristallweiß-met., einzigartig im Auftritt, Frontspoilerlippe, MB Sportfahrwerk -20 mm, 19 Zoll Alu-Radsatz mit Bereifung 245/45 R19, mattschwarze Seitenrohre u.v.m. Edition toller AUSSTATTUNG! Euro 6 Gr. I, Standhgz., NAVI, 2x Schiebetür, Klima u.v.m. zum Preis von 52.000,- € (MwSt. abw.) 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. 45746

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

VANSPTS.DE
BY HARTMANN TUNING

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., Leistung: 140 kW, max. Drehmoment: 450 Nm, zum Preis von 49.980,- € (MwSt. abw.) 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. 45747



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

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



A 180 d AMG, EZ 06/18, 5694 km, 85 kW, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 35.750,- € (MwSt. abw.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45788

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/1 82 - 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

Mercedes



SLS AMG Coupé / B&O / sehr gepflegt,
EZ 4/2010, 16050 km, 420 kW (571 PS),
HU 2020, schwarz, Leder porzellan, B&O,
Navi, Klima, 189.000,- EUR.
Tel. +49163/6322222,
vonbergenstein@aol.com
mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45823

MB SL 300, Bj. 1958, 4. Hand, deutsches
Auto, ca. 155.000 km, graublau, inkl. Original
Hardtop + Kofferset sowie nachvoll-
ziehbarer Historie, VB 1.300.000,- €.
0171-5322911
mehr: motor-klassik.de Nr. 45844

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



190 E 2.5 EVO II, Origzust., EZ 06/90,
78743 km, 184 kW, blau schwarz,
Sportpaket, elektr. Sitzverstellung,
elektr. Fensterheber, LM-Felgen, SHZ,
Servo, deutsches Fahrzeug, Klima, NR-
Fzg. limitiert auf 502 Stück, 149.000,- €
Teichmann Racing GmbH, Im Broel,
53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25,
www.teichmann-racing.de H
mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45793

Mini

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

MOTORSPORT **Jetzt online**
aktuell **abonnieren!**

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und
attraktive Geschenke
zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Porsche

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

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



911 993, EZ 10/1996, 115000 km, 210 kW
(286 PS), blau, Klima, Xenon, SD, Nr-Fzg.,
59.900,- EUR, letzte Inspektion Porsche
bei 114200 km, neue Reifen hinten.
Tel. +49/171/1216681 oder
+352/621/190068, horsman1@pt.lu
mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45816

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



993 Carrera, Bj. 94, nur 103000 km von
privat aus Sammlung, blau-metallic/grau,
Inspektion vor 600 km durchgeführt ein-
schl. Austausch mehrerer Verschleißteile
über Porsche. Gepflegtes Deutsches
Fahrzeug aus 3. Hand, Wertgutachten
€ 75.000,-, VHB. Tel. 0171/349 5443,
ifo.architekt@yahoo.de



911 Carrera 991, EZ 14, 6.300 km, schwarz-
met., nur Sommerbetrieb, incl. Winterreifen,
PDK, s. gepfl., € 88.500,-, 0173/2479588



Cayman GT4 CS mit Straßenzulas-
sung, EZ 07/18, 38000 km, 283 kW,
Weiß, Klima, Ausstattung nach VLN
Reglement, NR-Fzg., 99.900,- MwSt.
awb. Teichmann Racing GmbH, Im
Broel, 53518 Adenau, 02691/932664-25,
www.teichmann-racing.de H
mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45794

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

BELL
Rennfahrerhelme -
Ihr Lieferant und Importeur
Service & Vertrieb
CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

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

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

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

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

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

Rennttransporter

Fahrzeugtransport Kravag versichert +
fachkundig Einzeltransport in ständiger Be-
gleitung, gern auch privat! Latt124@web.de,
Tel. 0157/88362739 H



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldti-
mer, 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

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

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

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: sutton-images.com; XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
 Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

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

Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Tim Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, leifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
 Telefon: +49 (0)711 182 13 87
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Innerstall
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

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

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@dvp.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

Neue Formel 1 im Formel-E-Look

Zum F1-Konzept für 2021
 MSa 40/2018

Wenn die Formel-1-Fahrzeuge in Zukunft so aussehen, wäre das sehr schade. Wenn die Räder wie angekündigt noch abgedeckt werden, würden sie wie die Fahrzeuge der Formel E aussehen. Der markante Unterschied zu dieser waren immer die 15-Zoll-Felgen sowie der Front- und der Heckflügel. Wäre echt schade, wenn sich diese Serien optisch immer mehr angleichen. Zustimmung von mir auch zum Kommentar von Michael Schmidt. Wenn sich die Punktevergabe wieder ändert, ist die Vergleichbarkeit der Piloten nicht mehr möglich. Warum eigentlich?

Stefan Reichardt,
 D-13125 Berlin

Kronprinz Vettel

Zum Titelkampf in der Formel 1
 MSa 40/2018

Die Formel 1 wird immer berechenbarer. King Lewis beherrscht die F1 nach Belieben. Kronprinz Vettel muss einsehen, dass er einem Hamilton einfach nicht gewachsen ist. Flaniert werden die beiden Abo-Sieger von zwei demütigen Nordmännern, die für die Punkte zuständig sind. Das restliche Feld ist in zwei Überraschungssieger und mehrere relativ junge und weitgehend unbekannte Hinterherfahrer unterteilt. Der Formel 1 gehen im nächsten Jahr auch noch die alten Weltmeister aus. Wenn es so weitergeht, schafft sich die Rennserie von selbst ab.

Volker Heinrich,
 D-32547 Bad Oeynhausen

BILD DER WOCHE



Red Bull hat sein F1-Museum in Milton Keynes eröffnet – mit allen Vettel-Rennern

Lösung für mehr F1-Action

Zur mangelnden F1-Action
 MSa 40/2018

Die Formel 1 wird immer mehr zur Schlaftablette. Dabei wäre die Lösung so einfach: drei Rennen à 20 Minuten mit einer viertelstündigen Pause dazwischen. In den Pausen dürfen Reifen gewechselt werden, getankt ebenso. Startaufstellung spiegelverkehrt zum vorherigen Ergebnis. Bei finaler Punktegleichheit ein extra Rennen der Piloten auf eine halbe Meile. Meine Kinder und Freunde würden das sehr spannend finden. Stellt sich die Frage, warum ist die Formel 1 so konservativ!?

Rainer Schrode,
 D-88529 Zwiefalten

Beispiel nehmen an IMSA und Indy!

Zum US-Rennsport
 MSa 40/2018

Es lebe der US-Rennsport! Während meines Kalifornien-Urlaubs habe ich das IMSA-Rennen in Laguna Seca und das Finale der IndyCar-Serie in Sonoma besucht. Fazit: faszinierende Rennstrecken, perfekte Organisation, Publikumsfreundlichkeit, keine VIP-Burgen. Das alles für jeweils 50 US-Dollar mit Zutritt zu fast allen Tribünen inklusive Pitwalk. Daran sollten sich europäische Veranstalter und Rennstreckenbetreiber mal ein Beispiel nehmen. Ich komme wieder!

Martin Müller,
 D-72764 Reutlingen

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.

2. Oktober: Intermot Messe Köln
 6. Oktober: VLN 8: 50. ADAC Barbarossapreis
 7. Oktober: Adenauer ADAC Automobilsalon

Weitere Infos im Internet: www.dskeve.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

| | | |
|----------------------------------|--|----------------|
| Donnerstag, 27. September | | |
| ab 03.00 | TCR Germany Hockenh., die Rennen (Wh.) | Sport 1+ |
| Freitag, 28. September | | |
| ab 06.20 | F4/PCC/GTM Hockenh., die Rennen (Wh.) | Sport 1+ |
| 13.55 | Formel 1 Sochi, FP2 LIVE | N-TV/ORF 1 |
| Samstag, 29. September | | |
| 13.00 | Formel 1 Sochi, FP3 (Zus.) | RTL |
| 13.45 | Formel 1 Sochi, Qualifying LIVE | RTL |
| 13.55 | Formel 1 Sochi, Qualifying LIVE | ORF 1/SRF 2 |
| 15.40 | Formel 2 Sochi, Hauptrennen LIVE | Sport 1+ |
| 16.00 | Porsche GT Magazin | Sport 1 |
| 16.30 | Carrera Cup Hockenheim, Highlights | Sport 1 |
| 18.15 | Formel 1 Sochi, Qualifying (Zus.) | N-TV |
| Sonntag, 30. September | | |
| 04.00 | WTCR Ningbo, 2. Qualifying LIVE | Eurosport 2 |
| 06.30 | ADAC GT Masters, Hockenheim (Zus.) | N-TV |
| 07.30 | DRM/Rallye Masters, Erzgebirge (Zus.) | N-TV |
| 08.00 | WTCR Ningbo, 2. Rennen LIVE (Wh. 11.30) | Eurosport 1 |
| 09.00 | WTCR Ningbo, 3. Rennen LIVE (Wh. 12.15) | Eurosport 1 |
| 10.15 | Formel 2 Sochi, Sprintrennen LIVE | Sport 1+ |
| 12.15 | Formel 1 Sochi, Vorber. & Rennen LIVE | RTL |
| ca. 12.35 | Formel 1 Sochi, Vorber. & Rennen LIVE | ORF 1/SRF 2 |
| 15.00 | BGTE Barcelona LIVE (weiter: 18.05) | motorsport.tv |
| 16.30 | Blancpain GT Endurance, Barcelona LIVE | Eurosport 2 |
| 17.35 | NASCAR Euroserie, Hockenheim (Wh.) | Motorvision TV |
| 18.15 | Formel 1 Sochi, Rennen (Zus.) | N-TV |
| 19.30 | NASCAR Cup Series, Charlotte LIVE | Motorvision TV |
| 20.45 | Rallycross-WM, Austin LIVE | Sport 1 |
| Montag, 1. Oktober | | |
| 00.20 | IndyCar Series Sonoma, Highlights | Sport 1 US |
| Dienstag, 2. Oktober | | |
| 23.30 | Blancpain GT Endurance, Barcelona (Zus.) | Eurosport 1 |

Motorrad

| | | |
|-------------------------------|---|---------------|
| Freitag, 28. September | | |
| ab 09.00 | Motocross-WM Assen, die Rennen (Wh.) | Eurosport 2 |
| 15.30 | Red Bull Rookies Cup, Alcañiz (Wh.) | motorsport.tv |
| ab 20.15 | Motorrad-WM Alcañiz, die Rennen (Wh.) | Eurosport 1 |
| 23.15 | Superbike-WM, Portimão (Zus./Wh.) | Eurosport 1 |
| Samstag, 29. September | | |
| 10.30 | Superbike-WM Magny-Cours, Quali LIVE | Eurosport 2 |
| 12.15 | Superbike-WM Magny-Cours, Quali (Aufz.) | Eurosport 1 |
| ca. 12.40 | SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen LIVE | ESI/Servus TV |
| Sonntag, 30. September | | |
| 13.00 | MX2-WM Imola, 1. Rennen LIVE | motorsport.tv |
| 14.00 | MXGP-WM Imola, 1. Rennen LIVE | motorsport.tv |
| 14.55 | SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen LIVE | Servus TV |
| 16.00 | MX2-WM Imola, 2. Rennen LIVE | motorsport.tv |
| 17.00 | MXGP-WM Imola, 2. Rennen LIVE | motorsport.tv |
| ab 18.15 | Motocross-WM Imola, die Rennen (Aufz.) | Eurosport 2 |
| 20.15 | SSP-WM Magny-Cours, Rennen (Aufz.) | Eurosport 2 |
| 21.30 | British Superbikes, Assen (Zus.) | Eurosport 2 |
| Montag, 1. Oktober | | |
| 01.00 | SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen (Aufz.) | Eurosport 1 |
| 23.15 | Superbike-WM, Magny-Cours (Zus.) | Eurosport 1 |

Internet/Livestream

| | | |
|-------------------------------|---|---------------------------|
| Sonntag, 30. September | | |
| ca. 14.45 | Blancpain GT Endurance, Barcelona LIVE | www.blancpaingtseries.com |



Formel 1 Grand Prix von Russland: Sebastian Vettels letzte Chance?



Superbike-WM in Magny-Cours: Holt Jonathan Rea vorzeitig Titel Nr. 4 in Folge?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

| | | |
|-------------------|--------------------------------------|-----|
| 28./29.09. | DRM/Rallye Masters, Erzgebirge | D |
| 28./29.09. | Rallye-ÖM (ÖRM), Niederösterreich | A |
| 28./29.09. | KTM X-Bow Battle, Misano | I |
| 29.09. | ADAC Rallye Pokal Südwest, Potzberg | D |
| 29./30.09. | Tourenwagen/WTCR, Ningbo | RC |
| 29./30.09. | Truck-EM, Le Mans | F |
| 29./30.09. | Racing Festival, Spa-Francorchamps | B |
| 30.09. | Formel 1, Sochi (+ F2/GP3) | RUS |
| 30.09. | Rallycross-WM, Austin/Texas | USA |
| 30.09. | Blancpain GT Endurance, Barcelona | E |
| 30.09. | NASCAR Cup, Charlotte/North Carolina | USA |
| 30.09. | Tourenwagen/BTCC, Brands Hatch | GB |

Motorrad

| | | |
|-------------------|---------------------------------------|----|
| 28.–30.09. | Speedway-U21-WM/Speedway, Pardubice | CZ |
| 29./30.09. | Superbike-/Supersport-WM, Magny-Cours | F |
| 29./30.09. | IDM, Hockenheim | D |
| 30.09. | Motocross-WM, Imola | I |
| 30.09. | Langbahn-WM, Mühlendorf | D |
| 30.09. | Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Jerez | E |
| 30.09. | Supermoto der Nationen, Valencia | E |
| 30.09. | Speedway-Paar-EM, Brovst (Finale) | DK |

RENNSPORT ZUM ANFASSEN!

idm

POWERED BY

INTERNATIONALE DEUTSCHE
MOTORRADMEISTERSCHAFT

PIRELLI



Änderungen vorbehalten - Stand 09/18 - Foto: D. Eschle

IDM Superbike 1000

IDM Supersport 600

IDM Supersport 300

Sidecars

DMSB Superstock
600 Cup

GSX R-1000 Cup

Twin Cup

Spannende Rennen
mit vier Internationalen
Deutschen Meisterschaften und
attraktiven Cup-Serien.

Infos unter www.idm.de
Ticketvorverkauf unter

www.hockenheimring.de

TERMINE 2018

27.04.-29.04. Oschersleben

07.06.-10.06. Oschersleben
(nur Superbike 1000)

06.07.-08.07. Zolder/BE

27.07.-29.07. Schleiz

24.08.-26.08. Lausitzring

07.09.-09.09. Assen/NL

28.-30.09. **Hockenheim**

BMW Motorrad



Kawasaki



SUZUKI

