

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

NR. 36 / 22. AUGUST 2018

Tänak gewinnt Rallye Deutschland

# Toyota träumt vom Titel



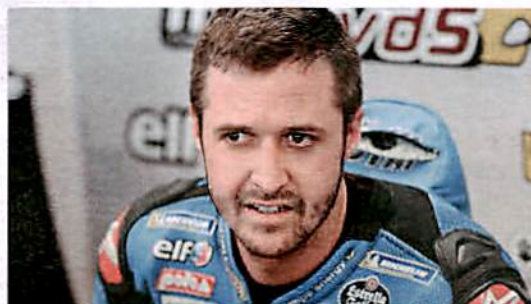
Formel-3-EM Silverstone  
**Schumacher  
siegt erneut**

Formel-1-Fahrerkarussell  
**Sainz-Wechsel &  
Alonso-Rücktritt**

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



VLN 5. Rennen  
**Black Falcon jubelt  
beim Saisonhighlight**



MotoGP-Interview: Tom Lüthi  
**So geht's in der Moto2  
wieder aufwärts**



Langstrecken-WM in Silverstone  
**Beide Toyota nach  
Sieg disqualifiziert**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Alonso-Aus bringt Bewegung im Fahrermarkt **S. 4**
- Formel 1** Kommentar zum Titelduell Hamilton vs. Vettel **S. 6**
- Formelsport** IndyCar: Rossi-Sieg und Wickens-Horrorcrash **S. 8**
- Formelsport** Alonsos Traum und Schumachers F3-Erfolg **S. 10**
- Formelsport** Interview mit F2-Pilot Maximilian Günther **S. 12**
- Historie** Andrettis trauriger Titel beim Italien-GP 1978 **S. 14**
- Sportwagen-WM** Toyota nach Doppelsieg disqualifiziert **S. 16**
- Sportwagen** Mercedes siegt beim VLN-Saisonhighlight **S. 20**
- Sportwagen** ADAC GT Masters und weitere Nachrichten **S. 22**
- Rallye-WM** Tänak gewinnt, Neuville liegt auf WM-Kurs **S. 24**
- Rallye** WRC2-WM und weitere Hintergründe und News **S. 28**
- Tourenwagen** Heimsieg bei der TCR Germany in Zandvoort **S. 32**
- Tourenwagen** TCR Europe, NASCAR und weitere News **S. 34**
- Diverses** Breitensport-Update und Zwischenbilanz Super Racer **S. 36**

## Motorrad:

- Motorrad-WM** Doppel-Interview: Tom Lüthi und Philipp Öttl **S. 38**
- Motorrad-WM** Technik, Nachrichten, Vorschau England **S. 40**
- Historie** Vor 40 Jahren: Erster Titel von Kenny Roberts **S. 42**
- Historischer Sport** Rupert Hollaus Gedächtnisrennen **S. 44**
- Straßensport** MotoE-Testfahrten und News aus den Serien **S. 46**
- Motocross-WM** Herlings mit Doppelsieg in der Schweiz **S. 48**
- Offroad** Langbahn, Speedway und weitere Nachrichten **S. 50**

## Leserservice:

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



**28** Rallye Deutschland, WRC2: Jan Kopecký startet große Aufholjagd



**44** 15. Rupert Hollaus Gedächtnisrennen in Spielberg: Spektakuläre Bikes aus den letzten sieben Jahrzehnten



**08** IndyCar-500-Meilen-Rennen in Pocono: Rossi-Sieg von Wickens-Crash überschattet



**11** Formel-3-Europameisterschaft in Silverstone:  
Mick Schumacher schon wieder erfolgreich



**50** Langbahn-GP in Eenrum:  
Smolinski ganz nah dran am Titel

F3/THOMAS SUER

VELDHUIZEN

### FORMEL-1-TRANSFERMARKT

In der Sommerpause drehte sich das F1-Fahrerkarussell mit Höchstgeschwindigkeit. Wir analysieren, welche Auswirkungen der Alonso-Rücktritt und der Sainz-Wechsel auf den Transfermarkt haben.

Seite 4

### FORMEL-1-HISTORIE

Vor fast genau 40 Jahren spielte sich beim Grand Prix von Italien ein Drama ab. Wir erinnern noch einmal an ein scheinbar verfluchtes Monza-Wochenende, das Ronnie Peterson das Leben kostete.

Seite 14

### AUF- UND ABSTIEG

Für Tom Lüthi geht es 2019 runter in die Moto2, Philipp Öttl wird in die zweite Motorrad-WM-Liga aufsteigen. Im Interview blicken beide aus unterschiedlichen Perspektiven auf den Klassenwechsel.

Seite 38

# Fahrer-Karussell kommt

Von wegen Sommerpause: Die Formel-1-Ferien haben für eine komplett neue Situation auf dem Fahrermarkt geführt. Die Königs-klasse befindet sich plötzlich im Umbruch.

Von: **Elmar Brümmer**

**D**aniel Ricciardo hat das F1-Fahrerkarussell zum Drehen gebracht, ganz wie er es versprochen hatte. Vor Wochen noch als Verlierer für einen Top-Job bei Mercedes oder Ferrari ausgemacht, hat sich der Australier in eine komfortable Lage bei Renault gebracht. Alle Transfermodelle, die daraufhin in Betracht gezogen wurden, sind keine Woche später Makulatur: Fernando Alonsos selbstgewählter Abschied nach zu vielen Frustjahren bei McLaren und die postwendende Verpflichtung seines Nachfolgers Carlos Sainz junior haben weitere Spielchen eröffnet, respektive einige Möglichkeiten zunichte gemacht. Red Bull wird es wohl mit Pierre Gasly aus dem

eigenen Kader schaffen, ein weiterhin starkes Herausforderer-Team zu formen.

Im Mittelfeld hat die künftige Besetzung bei Force India einen richtungsweisenden Einfluss. Auch die Positionen bei Sauber sind interessant, wie bei Haas hat hier Ferrari ein Wörtchen mitzureden. So könnten Williams und Toro Rosso bei dem großen Personalpoker ins Hintertreffen geraten. Generell scheint sich ein Generationenwechsel anzudeuten: Junge britische Fahrer aus der Formel 2 drängen nach oben, werden heute schon auf eine Stufe mit dem jungen Lewis Hamilton gestellt. Neue Gesichter tun der Königsklasse sicher gut, nachdem man ein Zugpferd wie Alonso verloren hat und auch Kimi Räikkönen ein Wackelkandidat bleibt. Aber viele Rennställe wollen auch auf Nummer sicher gehen.

Die guten, alten Bezahlfahrer-Jobs sterben deshalb allerdings nicht aus, denn einige Teams sind finanziell nicht gerade auf Rosen gebettet. Deshalb wird bei einigen Rennställen vielleicht nicht unbedingt die sportlich erste Wahl zum Zuge kommen. ■



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

**Mercedes AMG F1**  
Wo werden die Talente geparkt?

Er hat lange mit der Unterschrift gezögert, aber es war in der Aufholjagd gegen Ferrari auch wenig Zeit. Jetzt bleibt Lewis Hamilton mit einem Rekordsalär zwei weitere Jahre bei Mercedes, auch sein treuer Adjutant Valtteri Bottas bekam in Hockenheim einen längerfristigen Vertrag krenzend. Das war wohl die größere Überraschung. Damit sind aber auf absehbare Zeit die Plätze für die Mercedes-Nachwuchshoffnungen George Russell und Esteban Ocon blockiert. Droht den beiden ein Wehrlein-Schicksal?



SUTTON-IMAGES.COM

**Scuderia Ferrari**  
Gnadenbrot für Kimi Räikkönen?

Bis zum Tod von Sergio Marchionne schien alles beschlossene Sache und der Sprung des Ferrari-Nachwuchs-Akademikers Charles Leclerc in das rote Cockpit neben Sebastian Vettel nur eine Frage der Zeit. Natürlich, die Option gibt es immer noch, aber in der neuen Führung der Firma besitzt Kimi Räikkönen deutlich bessere Karten. Und auch Sebastian Vettel kann sich, zumindest für ein weiteres Jahr, eine Fortsetzung der harmonischen Rivalität gut vorstellen. Räikkönen ist schnell, und er ist unpolitisch.



SUTTON-IMAGES.COM

**Red Bull Racing**  
Verstappen ist die Nummer eins

Max Verstappen ist schon im Vorjahr mit einem Multi-Vertrag beschwichtigt worden. Nach dem nicht mehr sonderlich überraschenden Abgang von Daniel Ricciardo ist er jetzt die Nummer eins bei den Getränkeausfahrern. Sein Teamkollege wird wohl Pierre Gasly werden, denn der ist talentiert genug für einen zweiten Mann. Außerdem ist in der haus-eigenen Nachwuchsförderung nicht mehr allzu viel an weiteren Formel-1-Hoffnungen für das Top-Team in Sicht. Die neue Saison wird zum Bewährungsjahr.



SUTTON-IMAGES.COM

**Force India**  
Alles hängt von Stroll ab

Die finanzielle Rettung und die neuen Besitzverhältnisse legen eine Verpflichtung von Lance Stroll nahe. Damit müsste aber einer der etablierten Piloten weichen. Nur: wer? Sergio Pérez ist im Team beliebt und etabliert, er bringt wichtige Sponsorengelder aus Mexiko mit. Esteban Ocon ist talentiert und er hat das Backing von Motorenlieferant Mercedes. Keine leichte Entscheidung für das neue Management, muss man doch auch die bisher starke Mittelfeldposition personell absichern. Weiterer Kandidat: Robert Kubica.

# frühzeitig in Schwung



## Renault F1 Jetzt kommt ein Winner-Typ

Daniel Ricciardos Schachzug hat alle Hoffnungen von Esteban Ocon auf einen Platz im Werks-team seines Heimatlandes zunichte gemacht. Für Renault ist es aber der richtige Schritt, neben dem unermüdlichen Entwicklungsfahrer Nico Hülkenberg auf einen Winner-Typen zu setzen, denn langsam verliert die Konzernspitze sonst den Glauben in das ehrgeizige Rennprogramm. Die neue Fahrerbesetzung verspricht auf jeden Fall viel Spaß für 2019. Für Ocon bleibt nun nur noch das Renault-Kundenteam McLaren als Alternative.



## Sauber F1 Team Geht die Leclerc-Story weiter?

Alle Jahre wieder die Frage: Darf Marcus Ericsson bleiben, auch wenn sich der Schwede sportlich wieder nicht mit Ruhm bekleckert hat? Die Antwort können nur die – richtig, schwedischen – Investoren geben. Aber neuerdings, jedenfalls war das unter Sergio Marchionne so, redet auch Partner Alfa Romeo/Fiat mit. Dort muss erst entschieden werden, ob Shootingstar Charles Leclerc befördert wird und dann in einem Zug auch Reserve-Pilot Antonio Giovinazzi. Sauber ist durch den sportlichen Aufschwung wieder eine attraktive Adresse geworden.



## Williams F1 Kubica hofft auf eine Chance

Viele Fragezeichen in vielerlei Hinsicht. Der Traditionsrennstall steht vor einer bangen Zukunft, technisch wie sportlich und finanziell. Das Bezahlfahrer-Experiment in diesem Jahr dürfte als gescheitert betrachtet werden. Vielleicht hätte man doch besser Robert Kubica eine Chance gegeben, aber das kann ja noch kommen. Die Buchhalter werden dabei mitentscheiden, deshalb hat auch Nicholas Latifi dank der Millionen seines Vaters eine Chance. Oder wird hier George Russell von Mercedes geparkt?



## Toro Rosso Woher kommt neuer Nachwuchs?

Teamchef Franz Tost ist Neuanfänge gewohnt. Immer wieder beginnt der Rennstall aus Faenza bei null, im neuen Jahr auch mit neuem Technikdirektor und wohl einer neuen Fahrerpaarung. Pierre Gasly muss man zum Mutterteam ziehen lassen, und Brendon Hartley scheint keine Dauerlösung zu sein. Formel-3-Pilot Dan Ticktum ist eine Option, besitzt aber noch keine Superlizenz. Möglich wäre im Tausch über eine Freigabe von James Key an McLaren auch ein Ausbildungsplatz für Lando Norris.



## Haas F1 Team Verschiebebahnhof für Ferrari

Die Ferrari-Filiale ist ganz glücklich mit Kevin Magnussen, der sich seinen Platz ertrout hat. Weniger Fortune hatte bisher Romain Grosjean, der inoffizielle Schrottplatzkönig der Formel 1. Wenn der Franzose weichen muss, könnte sich hier ein Plätzchen für einen der Männer aus dem Ferrari-Verschiebebahnhof auf tun: Ein Ausbildungsplatz für Charles Leclerc oder Antonio Giovinazzi und sogar eine Karriereverlängerung für Kimi Räikkönen scheinen im Bereich des Möglichen zu liegen.



## McLaren F1 Gesucht wird der zweite Mann

Die Flucht von Alonso hat dafür gesorgt, dass Landsmann Carlos Sainz jr. schnell einen sicheren Arbeitsplatz bekommen konnte. Der Spanier ist eines der Talente mit der größten Perspektive. Er muss zeigen, ob er mit 23 schon reif genug ist, ein Traditionsteam aus der Krise zu führen. Schwieriger wird die Besetzung des zweiten Cockpits. Stoffel Vandoorne hat sich bisher nicht empfehlen können. Als Alternative könnte Zak Brown Esteban Ocon verpflichten oder Formel-2-Ass Lando Norris befördern.

# Jetzt geht der Spaß erst richtig los!



Die Formel-1-Fans wurden vor der Sommerpause mit spannenden Rennen und einem engen Titelkampf verwöhnt. Die zweite Saisonhälfte verspricht sogar noch bessere Unterhaltung.

Von: **Elmar Brümmer**

Zurück aus der Sommerpause, und schon ist vieles nicht mehr so, wie es war. Was einerseits bedauerlich ist, nämlich dass die Rückrunde der Formel 1 zu einer Abschiedstournee von Fernando Alonso wird, bedeutet andererseits: Der Doppel-Champion, der so viel mehr kann, als sein McLaren zu zeigen bereit ist, wird noch aggressiver fahren. Das ist er sich, seinen Fans und seinem ungebrochenen Stolz schuldig. Die Piste in Spa ist genau der richtige Anfang für die entscheidende Phase der Saison. Von jetzt an heißt es für jeden: alle neune.

Drei Wochen nur und das Stöhnen über die Renninflation im Frühsommer ist schon wieder reiner Vorfreude gewichen. Da mag es genug Nörgler geben, die immer etwas an der Königsklasse auszusetzen haben. Die dramatische Rennen auf Technik-Pech, die Taktik oder das Wetter schieben. Das mag alles im Einzelfall so sein – wie es in jeder Serie so ist. Aber ernsthaft zu behaupten, dass wir es nicht mit einem der spannendsten Rennjahre der jüngeren Grand-Prix-Geschichte zu tun haben, das wäre lachhaft.

Von vorn bis hinten geht es um viel. Ferrari hat Mercedes im Titelrennen mächtig eingeheizt, hinten kämpft Williams verzweifelt um die Ehre. Von der geballten Power im Mittelfeld ganz zu schweigen. Renault hat mit der Ricciardo-Verpflichtung einen Boost bekommen, der schon jetzt einsetzt. Force India steht finanziell wieder auf festen Füßen. Sauber ist schon lange auf Aufstiegskurs. Und wie wird Max Verstappen darauf reagieren, dass er jetzt die Nummer eins von Red Bull Racing ist?

Da ist im Zusammenspiel mit den Rennstrecken-Klassikern wie Spa, Monza, Suzuka und São Paulo und den nicht zu unterschätzenden Pisten in Singapur und Austin reichlich was drin, um das eigene Punktekonto und damit – fast automatisch – den Ruf der Formel 1 aufzupolieren. Zumal das Duell zwischen Lewis Hamilton und Sebastian Vettel exakt das Attribut verträgt, das die Briten ihm vor der Saison schon verliehen hatten: episch. Das hat sich nicht nur an den permanenten Wechseln an der WM-Spitze gezeigt, sondern auch an den Reaktionen der beiden Titelkandidaten nach den unterschiedlichen Ergebnissen der letzten Rennen. Es waren für beide jeweils Achterbahnfahrten, mal mehr, mal weniger glücklich. Mit reichlich Adrenalinfluss und Emotionsstau. Aber ein fast selten anmutender Gleichklang verband die großen Rivalen, die immerhin darum kämpfen, wer als Erster in die Fangio-Liga mit fünf WM-Titeln aufsteigt. Kaum durchs Ziel gefahren, drängten sie schon aufs nächste Rennen, trieben ihre Mannschaften zum nächsten Schritt. Ferrari hatte

früh vorgelegt, Mercedes stark aufgeholt. Beide Teams leisteten sich kleine Schwächen und wurden dafür umgehend vom Gegner bestraft. Die Routine der Titelverteidiger sorgte dafür, dass die silberne Nase zuletzt stets einen Tick vorne lag, auch wenn die Italiener grandios aufgeholt und vielleicht das bessere technische Paket haben.

## VETTEL UND HAMILTON HABEN DAS LETZTE JAHRZEHNT ZU IHREM GEMACHT. DOCH WER STEIGT ZUERST IN DIE FANGIO-LIGA AUF?

Diese Art Pattsituation ist wie geschaffen für Vettel und Hamilton, die dieses Jahrzehnt zu ihrem gemacht haben. Vielleicht hat bei Fernando Alonsos Flucht-Entscheidung auch die Wehmut eine Rolle gespielt, dass er mit stumpfen Waffen nicht mehr in

den großen Kampf eingreifen kann. Dass Vettel jetzt da fährt, wo er seine Chance vertan hatte. Umgekehrt ist das die große Bürde, die auf dem Heppenheim lastet, zusätzlich noch zu der Rivalität mit Hamilton: Auch die neue Ferrari-Führung erwartet nichts anderes von ihm als den Titel, denn in Maranello wartet man nun schon zu lange auf die Einlösung des Versprechens.

Entscheiden wird auch die Form von Lewis Hamilton, von der man angesichts des Zwischenspurts sagen darf, dass diese – mal wieder – die Form seines Lebens ist. Der Brite hat sich im richtigen Moment hochgeschaukelt, und er sah seinen Kampfgeist belohnt. Das gibt ihm noch mehr Kraft für den traditionell starken Endspurt. Es lässt einiges erwarten. Nicht nur von ihm. Die Formel 1 ist zurück. Und damit die Erwartungshaltung. ■

### RETURN TO SENDER

#### Vettel vs. Hamilton

Wer gewinnt das epische Duell?  
Der Autor freut sich über Ihre Meinung.  
Schreiben Sie uns eine E-Mail an:  
msa-lesertribune@motorpresse.de



Titel-Achterbahn: Hamilton geht mit 24 Punkten Vorsprung in den Saisonendspurt, aber Ferrari hat das bessere Auto

# Tanken oder Shoppen?

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus Einkaufsgutschein gratis dazu!



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:  
Selbst lesen: 1773027 | Verschenken: 1773028

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

POCONO

TUN



# Sorge um Wickens

Die 500 Meilen von Pocono wurden von einem schweren Unfall von Robert Wickens überschattet. Nach zwei Stunden Pause kämpfte sich Alexander Rossi mit seinem dritten Saisonsieg ins Titelrennen zurück.

Von: **Michael Schmidt**

**D**as 500-Meilen-Rennen von Pocono war gerade sieben Runden alt, da stockte den Zuschauern der Atem. Auf der Anfahrt zu Kurve 2 touchierte Robert Wickens mit dem rechten Vorderrad den Dallara von

Ryan Hunter-Reay, kletterte über das gelbe Andretti-Auto, rasierte dessen Überrollbügel, streifte im Flug den oberen Rand der Safer Barrier und wickelte sich mit über 300 km/h in den Sicherheitszaun über der Mauer ein. Nach zwei 360-Grad-Pirouetten den Zaun entlang traf das Unfallauto einen massiven Pfosten und wurde von dort auf die Strecke zurückgeschleudert. Bei Ausweichmanövern im Trümmerhagel kanonierte Pietro Fittipaldi den Dallara von James Hinchcliffe in die Mauer. Auf seiner Irrfahrt sammelte Hinchcliffe noch das Auto von Takuma Sato auf.

Dann die erste Entwarnung. Wickens war bei der Bergung bei Bewusstsein und ansprechbar. Er wurde in das Lehigh Valley Hos-

pital von Allentown geflogen. Die Diagnose: Brüche an beiden Beinen sowie dem rechten Arm. Dazu eine Lungenquetschung und eine Verletzung der Wirbelsäule. Fittipaldi schmerzte ein geprellter Knöchel. Alle anderen kamen mit dem Schrecken davon. Hunter-Reay berichtete: „Robert kam besser aus Kurve 1. Ich habe gesehen, dass er links von mir liegt und ihm extra Platz gelassen. Er berührte mich leicht, was bei dem Speed aber für einen schlimmen Unfall ausreicht.“

## Zwei Stunden Reparatur

Der Flug von Wickens erinnerte an den tödlichen Unfall von Dan Wheldon in Las Vegas 2011. Hunter-Reays Teamchef Michael Andretti gab Wickens die Schuld:

„Er lag eine halbe Wagenlänge zurück und hätte lupfen müssen.“ Will Power schob den Unfall auf die Unerfahrenheit des 29-jährigen Kanadiers: „In dieser Kurve kann man so nicht überholen, wie es Wickens versucht hat. Und schon gar nicht so früh in einem 500-Meilen-Rennen.“ Schon beim Start kollidierten Graham Rahal und Spencer Pigot. Ihre Entschuldigung: kalte Reifen, wenig Grip, Unruhe im Feld.

Die Zuschauer brauchten nach dem großen Crash viel Geduld. Die Reparatur des auf eine Länge von 30 Metern beschädigten Zauns dauerte 1.56 Stunden. So hektisch der Auftakt des Rennens war, so ruhig verliefen die 188 Runden nach dem Re-Start. Es gab nicht eine weitere Gelb-

phase auf dem Tricky Triangle. Den Sieg machten Alexander Rossi und Will Power unter sich aus. Rossi bestimmte 180 Runden das Tempo, doch Power hielt den 26-jährigen Amerikaner ständig in Atem. „Mein Auto hat im Verkehr mehr untersteuert als das von Rossi“, entschuldigte sich Power. Zeitweise betrug der Abstand 12,7 Sekunden. Doch nach dem vierten von fünf Tankstopps lag plötzlich Power an der Spitze. Zwei Runden später eroberte Rossi in Kurve 2 die Führung zurück.

### Scott Dixon im Glück

Die endgültige Entscheidung fiel kurz vor dem letzten Boxenstopp, als Power hinter dem überrundeten Max Chilton fast in der Mauer gelandet wäre. „Ich bin im dümmsten Moment auf ihn aufgelaufen.“ Das Manöver und ein Fehler beim Hochschalten in den zweiten Gang im Anschluss an den Boxenstopp kosteten den Penske-Piloten 6,2 Sekunden.

Hinter dem Duell um den Sieg trugen Scott Dixon, Sébastien Bourdais, Josef Newgarden, Zach Veach und Marco Andretti einen mitreißenden Kampf um Platz 3 aus. Am Ende konnten sich aus dieser Gruppe nur Dixon und Bourdais vor der Überwindung retten. Dixon betrieb von Startplatz 13 Schadensbegrenzung und war trotzdem unzufrieden: „Das Auto hat extrem untersteuert. Ich hing ewig hinter Andretti fest, und der musste Sprit sparen.“ Bourdais wollte nach dem Wickens-Crash zunächst nicht starten: „Der Zaun wurde nur notdürftig geflickt. Da hingen noch die Fixierungsseile herum. Zum Glück hat keiner den Zaun ein zweites Mal getestet.“

Drei Rennen vor Schluss verkürzte Rossi mit seinem dritten Saisonsieg den Rückstand auf Tabellenführer Dixon auf 29 Punkte. Power liegt schon 81 Zähler zurück. Der Australier verzweifelt: „Um Dixon einzuholen, bräuchte der mal einen schlechten Tag. Leider hat er nie einen.“

Dallara musste vor dem Rennen in Pocono Korrekturen an seinem 2018er-Aerodynamikpaket für die Superspeedways anbringen. Der Frontflügel bekam mehr Fläche, der Diffusor zwei vertikale Leitbleche. Das brachte etwas von dem Abtrieb zurück, den man den Autos mit dem neuen Aero-Kit genommen hatte. Auf den Straßenkursen hat sich das Konzept bewährt. „Mit den Autos kannst du wieder Rennen fahren,



Alexander Rossi führt das Feld auf die 500 Meilen von Pocono. Sieben Runden nach dem Start fliegt Wickens ab



Während der Crashpilot im Hubschrauber fliegt, wird der Fangzaun repariert



Sieger Rossi liegt in der Tabelle nun wieder in Schlagdistanz zu Scott Dixon

am Vordermann dranbleiben. Es gibt viel mehr echte Überholmanöver“, lobt Bourdais. Auf den Ovalen ging der Schuss nach hinten los. „Die Autos haben dort zu wenig Abtrieb. Du hast schon alle

Hände voll zu tun, wenn du allein unterwegs bist. Deshalb riskierst du im Zweikampf nichts. Die Show in Indy und Texas war nicht gut. Auch in Pocono war es fast unmöglich, zu überholen.“

### PUNKTESTAND FAHRER NACH 14 VON 17 RENNEN

Rang	Fahrer	Punkte
1.	Scott Dixon	530 Punkte
2.	Alexander Rossi	501
3.	Josef Newgarden	464
4.	Will Power	449
5.	Ryan Hunter-Reay	411
6.	Robert Wickens	391
7.	Simon Pagenaud	368
8.	Graham Rahal	351
9.	James Hinchcliffe	338
10.	Sébastien Bourdais	325

### INDYCAR, POCONO; 14. VON 17 RENNEN; RENNDISTANZ: 200 RUNDEN (804,672 KILOMETER)

Rang	Fahrer	Motor / Team	Zeit
1.	Alexander Rossi	Honda / Andretti	2:36.49,128 h
2.	Will Power	Chevrolet / Penske	+ 4,4982 Sekunden
3.	Scott Dixon	Honda / Ganassi	+ 41,3557 Sekunden
4.	Sébastien Bourdais	Honda / Coyne	+ 42,0120 Sekunden
5.	Josef Newgarden	Chevrolet / Penske	-1 Runde
6.	Zach Veach	Honda / Andretti	-1 Runde
7.	Marco Andretti	Honda / Andretti Herta	-1 Runde
8.	Simon Pagenaud	Chevrolet / Penske	-1 Runde
9.	Gordon Kimball	Chevrolet / Carlin	- 2 Runden
10.	Ed Carpenter	Chevrolet / Carpenter	- 3 Runden

**„Es liegen dunkle Wolken über meinem Sieg. Ich bete, dass wir Robert bald gesund wiedersehen.“**

Alexander Rossi

Dallaras Eingriff zeigte nur bedingt Wirkung. Die Tendenz zum Untersteuern blieb. Zum ersten Mal seit vielen Jahren mussten die Fahrer für die erste der drei Kurven von Pocono zwei Gänge runterschalten und in der dritten Kurve vom Gas. „Kurve 2 war wieder eine echte Kurve“, erzählte der Trainings schnellste Power. Penske versuchte die Konkurrenz mit einer eigenwilligen Setup-Variante auszutricksen. An den Dallara von Will Power, Josef Newgarden und Simon Pagenaud zeigte nur der linke Frontflügel den Zusatz-Flap. Das zog die Autos besser in die Kurven.

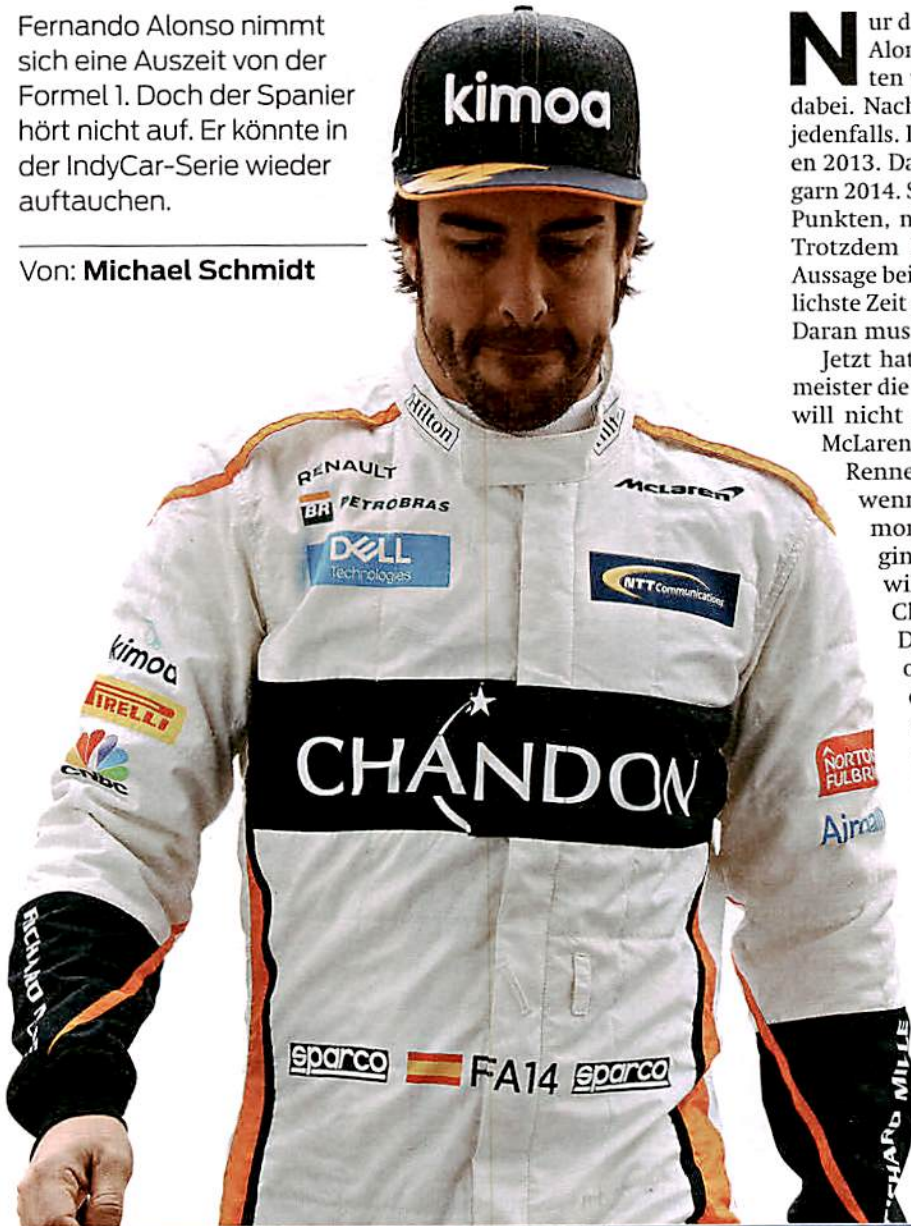
Eigentlich hätten Teams und Fahrer jede Minute Trainingszeit gebraucht, um sich auf das neue Aero-Paket einzuschießen. Doch mehr als eine Stunde freies Training und die Qualifikation war ihnen nicht vergönnt. Das zweite Training fiel dem Regen zum Opfer. Titelverteidiger Newgarden sprach vor dem Start von „einer Fahrt ins Ungewisse.“ ■

Formel 1

# Der amerikanische Traum

Fernando Alonso nimmt sich eine Auszeit von der Formel 1. Doch der Spanier hört nicht auf. Er könnte in der IndyCar-Serie wieder auftauchen.

Von: Michael Schmidt



Nur dabei sein ist Fernando Alonso zu wenig. Die letzten vier Jahre war er nur dabei. Nach seinen Ansprüchen jedenfalls. Der letzte Sieg? Ungarn 2013. Das letzte Podium? Ungarn 2014. Seitdem 30-mal in den Punkten, nie besser als Platz 5. Trotzdem hat er nach eigener Aussage bei McLaren seine glücklichste Zeit als Rennfahrer erlebt. Daran muss gezweifelt werden.

Jetzt hat der zweifache Weltmeister die Reißleine gezogen. Er will nicht mehr länger leiden.

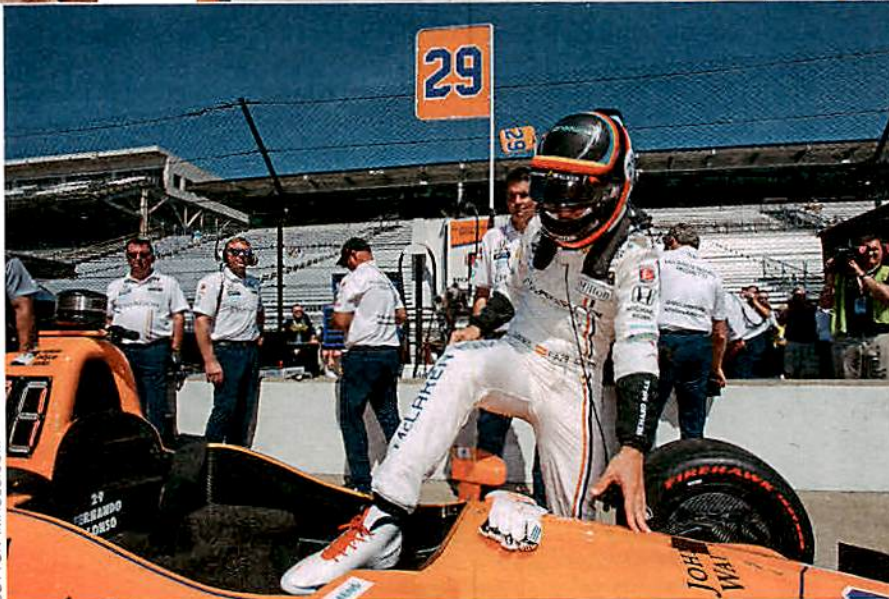
McLaren wird auch 2019 keine Rennen gewinnen. Selbst wenn Adrian Newey dort morgen seine Arbeit beginnen würde. Alonso will abwarten. Bis die Chancen besser stehen. Das kann 2020 sein oder erst 2021, wenn die Formel 1 die Karten komplett neu durchmischt. Zu McLaren kann er immer zurück.

Alonso hat es schon immer exzellent verstanden, sich in die Schlagzeilen zu rücken. Als in der Formel 1 seine Aktie zu fallen drohte, brachte er sich mit Einsätzen beim Indy 500 und den 24 Stunden von Le Mans wieder ins Gespräch. Alonso weiß um die Medienwirksamkeit eines Comebacks. Niki Lauda und Michael Schumacher hat die Rückkehr unsterblich gemacht. Alonso räumt ein: „Ich weiß, dass McLaren stark zurück-

kommen wird. Das könnte für mich dann der richtige Zeitpunkt für ein Comeback sein.“ Der 37-jährige Spanier lässt auch durchblicken: „Ich habe meine Entscheidung schon vor einigen Monaten getroffen. Und ich bin dabei geblieben. Trotzdem möchte ich mich aufrichtig bei Chase Carey sowie den vielen Menschen, die mich in dieser Zeit kontaktiert haben, für ihre Bemühungen bedanken, meine Meinung zu ändern.“

Nach dem Sieg in Le Mans ist Alonsos Traum von der Triple Crown greifbar geworden. Er muss jetzt nur noch Indy gewinnen. Und so wie 1993 Nigel Mansell IndyCar-Champion werden. Dann wäre auch seine Titelsammlung komplett. Mario Andretti ist überzeugt, dass Alonso 2019 die IndyCar-Szene bereichern wird: „IndyCar ist seine einzige Option. Es wäre ein Mega-Boost für die Serie, und es wäre auch gut für ihn. Fernando ist nur ein Rennen hier gefahren, aber er war immens populär.“

Drei Tage nach dem GP Italien wird Alonso im Barber Motorsports Park für Andretti Autosport einen Dallara-Honda testen. Als Landeplatz kommen nur Andretti, Penske oder Ganassi infrage. Roger Penske bedauert: „Ich habe leider kein Cockpit für ihn.“ Die größten Chancen hat Andretti. Man kennt sich bereits. Die Chemie stimmt. Es gibt eine Verbindung zu McLaren. Einziges Problem: Andretti fährt mit Honda-Motoren. Alonso vertritt in der WEC die Farben von Toyota. Honda will nach der schmutzigen Scheidung mit McLaren nichts mehr zu tun haben. Deshalb versuchen Andretti und McLaren das Harding-Team zu übernehmen, das Chevy-Motoren einsetzt. Alonsos Teamkollege wäre dann Marco Andretti. ■



Alonso verabschiedet sich von der Formel 1. Sucht er nun in der IndyCar-Serie sein Glück?

## FERNANDO ALONSO IN ZAHLEN:

Formel-1-Debüt:	GP Australien 2001
Erster Sieg:	GP Ungarn 2003
Formel-1-Starts:	303 (Rang 4)
Siege:	32 (Rang 6)
Podestplätze:	97 (Rang 6)
Pole-Positions:	22 (Rang 13)
Schnellste Runden:	23 (Rang 12)
WM-Punkte:	1893 (Rang 3)
Teams:	Minardi, Renault, McLaren, Ferrari

# Schumacher siegt erneut



dritten Lauf die eigenen Erwartungen auch nicht erfüllen. Die beiden Deutschen Sophia Flörsch und Keyvan Andres verpassten die Top-Ten-Plätze jeweils deutlich. Flörsch wartet nach nun neun Rennen in der Formel 3 immer noch auf die ersten Zähler. ■

## F3-EM SILVERSTONE, R1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Daniel Ticktum	36:13,442 min
2. Sacha Fenestraz	+ 1,458 s
3. Enaam Ahmed	+ 11,498 s
4. Jüri Vips	+ 12,659 s
5. Jonathan Aberdein	+ 14,252 s
6. Marcus Armstrong	+ 15,530 s
7. Alex Palou	+ 16,170 s
8. Robert Shvartzman	+ 16,829 s
9. Jehan Daruvala	+ 17,457 s
10. Fabio Scherer	+ 20,522 s

## F3-EM SILVERSTONE, R2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Mick Schumacher	35:38,068 min
2. Jüri Vips	+ 1,060 s
3. Jonathan Aberdein	+ 8,260 s
4. Enaam Ahmed	+ 8,956 s
5. Marcus Armstrong	+ 13,452 s
6. Guanyu Zhou	+ 14,400 s
7. Sacha Fenestraz	+ 16,241 s
8. Daniel Ticktum	+ 16,690 s
9. Robert Shvartzman	+ 16,976 s
10. Ralf Aron	+ 18,260 s

## F3-EM SILVERSTONE, R3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jüri Vips	36:02,838 min
2. Sacha Fenestraz	+ 1,177 s
3. Jonathan Aberdein	+ 3,632 s
4. Enaam Ahmed	+ 4,857 s
5. Mick Schumacher	+ 5,506 s
6. Daniel Ticktum	+ 6,050 s
7. Alex Palou	+ 8,244 s
8. Guanyu Zhou	+ 12,072 s
9. Ferdinand Habsburg	+ 12,637 s
10. Robert Shvartzman	+ 13,063 s

## FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Daniel Ticktum	190
2. Marcus Armstrong	172
3. Jüri Vips	157
4. Enaam Ahmed	145
5. Ralf Aron	142,5
6. Guanyu Zhou	142
7. Mick Schumacher	136
8. Jehan Daruvala	113,5
9. Robert Shvartzman	106
10. Alex Palou	104

Nach Formel-3-Sieg Nummer 1 in Spa ließ Mick Schumacher in Silverstone direkt den zweiten Streich folgen. Daniel Ticktum übernahm bei seinem Heimspiel die Führung in der Fahrerwertung.

Von: **Tobias Grüner**

Es ist wie verhext in der Formel 3. Gab es in den vergangenen Jahren stets einen dominanten Piloten, der sich schnell als Meisterschaftsfavorit herauskristallisierte, so konnte sich in dieser Saison noch kein Pilot ins Rampenlicht stellen. Die Siegerliste umfasst bereits zehn Namen. Und auch beim sechsten Rennwochenende in Silverstone war wieder kein echter Dominator zu erkennen. Nach zwei Trainingsbestzeiten sah es zunächst so aus, als würde Daniel Ticktum diese Rolle einnehmen. Doch dann ließ der Motopark-Pilot durchwachsene

Qualifying-Leistungen folgen. Im ersten Rennen konnte sich der Red-Bull-Junior von Startplatz 3 dank einiger spektakulärer Überholmanöver zwar den Sieg sichern, doch mit den Plätzen 8 und 6 hielt sich die Ausbeute im restlichen Wochenende in Grenzen. Weil seine Titelkonkurrenten Ralf Aron und Marcus Armstrong aber noch bescheidener punkteten, setzte sich Ticktum mit 18 Zählern Vorsprung an der Spitze der Fahrerwertung ab. Am besten konnte Jüri Vips sein Konto auf dem Grand-Prix-Kurs in England aufstocken. Der Vorjahresmeister der deutschen Formel 4 ließ auf die Plätze 4 und 2 am Sonntag seinen zweiten Saisonsieg folgen, womit sich der Este auf Rang 3 in der Gesamtwertung katapultierte.

### Nächster Schumi-Sieg

Den Sieg im zweiten Rennen hatte Mick Schumacher gefeiert. Von Startplatz 2 ging der 19-Jährige schon auf den ersten Metern am Schweizer Fabio Scherer vorbei, der zum ersten Mal in der

Formel 3 auf Pole-Position gestanden hatte. Während Schumacher die Führung anschließend nicht mehr abgab, fiel Scherer mit einem technischen Defekt vorzeitig aus. Im ersten Rennen war das Pech noch auf der Seite von Schumacher. Ein Reifenschaden hinten links zwang den Deutschen auf Platz 4 liegend zur Aufgabe. Kurioserweise fielen mit Guanyu Zhou und Ralf Aron noch zwei weitere Prema-Piloten dem Reifenpech zum Opfer – alle übrigens hinten links. Durch einen Setup-Umbau konnten die Ingenieure das Problem in den Läufen 2 und 3 aber beheben. Mit Platz 5 zum Abschluss unterstrich Schumacher noch einmal seine ansteigende Formkurve. Für die anderen deutschsprachigen Starter lohnte sich die Reise auf die Insel nicht. Das Pech von Fabio Scherer im zweiten Rennen haben wir bereits erwähnt. Mehr als einen Zähler für Platz 10 im ersten Lauf gab es für den Rookie aus Luzern nicht. Der Österreicher Ferdinand Habsburg konnte mit nur zwei Punkten aus dem



Von den deutschen Rennsport-Talenten fährt Maximilian Günther aktuell in der höchsten Klasse. Im Interview spricht der Oberstdorfer über seine Rookie-Saison in der Formel 2 und die Hürden auf dem Weg an die Spitze.

Von: **Andreas Haupt**

**Auf den ersten Sieg in England folgte ein Pannensamstag in Ungarn. Woran lag es?**

Ich wurde 15. in der Quali mit zwei Zehnteln Rückstand auf den siebten Platz. Die Zeit haben wir auf den Geraden verloren. Wir wissen, woher das Defizit kam, und können es hoffentlich bis zum nächsten Rennen beheben. Der Regen im Rennen gab mir etwas Hoffnung. Ich war nach dem Start schon Neunter oder Zehnter. Dann ist mir beim Anbremsen einer ins Heck geknallt und hat mich in die Gruppe davor geschoben. Ich musste an die Box. Den Rückstand von 45 Sekunden holst du nicht mehr auf. Es war frustrierend, weil ich über das Rennen gesehen der schnellste Mann im Feld war. Im Nassen, bei Mischbedingungen, später auch auf Slicks. Leider kam mir kein Safety Car zu Hilfe.

**Und der Sprint am Sonntag?**

Eine ähnliche Situation. Nach einem guten Start war ich schon Zwölfter. Ich habe mir die Reifen für eine spätere Attacke eingeteilt. Leider konnte ich nicht



**Maximilian Günther**

**Geburtstag:** 2. Juli 1997  
**Geburtsort:** Oberstdorf (D)

**KARRIERE**

2006–2010: Kart  
2011: Formel BMW Talent Cup (2.)  
2013–2014: ADAC Formel Masters (jeweils 2.)  
2015–2017: Formel-3-EM (8./2./3.)  
2018: Formel 2, Arden BWT

**HOBBYS**

Radfahren, Schwimmen, Golf

# „Geld verwässert häufig die Nachwuchsformeln“

zeigen, was möglich gewesen wäre. Ein Defekt kam dazwischen. Die Elektronik fiel aus. Ich konnte nicht mehr schalten. Mein Teamkollege war zu dem Zeitpunkt vor mir. Und wurde Sechster. Ich glaube, meine Reifen waren besser in Schuss als seine.

## Woher rührte das Topspeed-Defizit?

Mecachrome hat alle Motoren vor Ungarn auf den Prüfstand gestellt, um sie anzugleichen. Es wurde ja gemunkelt, dass es in der ersten Saisonhalbjahr deutliche Differenzen gab. Das sollte behoben werden. Als wir den zugelosten Motor eingebaut haben, ist er beim Anlassen direkt kaputtgegangen. Mit dem Ersatzmotor hatten wir Probleme. In so einem engen Feld tut das besonders weh. Platz 10 ist in der Quali unser Maximum. Wenn wir einen extrem guten Job und andere Fehler machen, können wir unter die Top 7 fahren.

## Sind George Russell und Lando Norris wirklich so gut?

Natürlich können Norris und Russell gut am Lenkrad drehen. Beide sind Topfahrer. Aber es spielen noch andere Faktoren eine Rolle. In der Formel 2 und in den Nachwuchsserien generell nehmen die Leute an, es bestehe Chancengleichheit. Weil wir ja grundsätzlich das gleiche Auto zur Verfügung haben. Aber es gibt schon Unterschiede zwischen Topteam und Mittelklasse. Mit Carlin, ART und Prema kannst du Meister werden. Durch die umgedrehte Startaufstellung bieten sich immer mal Möglichkeiten zu glänzen. Immerhin habe ich zwei Podestplätze inklusive Sieg. Das ist aber nicht das, was ich mir vorgestellt habe. Weil wir durch zu viele technische Probleme oder Pech zu viele Punkte liegen gelassen haben. Die Meisterschaft wäre wohl nie drin gewesen. Aber aktuell verkaufen wir uns unter Wert.

## Wo liegt denn der Unterschied zwischen Topteam und Mittelklasse?

Die Topteams haben sich mehr Know-how aufgebaut und besitzen mehr Geldgeber für die Entwicklung. Auch wenn das nur ein paar Zehntel sind, aber die machen den Unterschied aus. Mit dem neuen Auto hatten wir gehofft, die Lücke nach vorne zu schließen. Es begann gut mit dem Podestplatz in Bahrain. Die Realität hat uns schnell eingeholt. Die Topteams stellen das Auto einfach besser ein, und schnüren mit besseren Mitteln ein besseres Paket.

**„DIE FORMEL E IST EXTREM ZUSCHAUERFREUNDLICH. EXTREM MODERN. EINFACH EINE COOLE RENNSERIE.“**

Maximilian Günther

## Welche Hürden muss ein junger Rennfahrer nehmen?

Das Budget ist die größte Hürde. Als junger Kartfahrer bekommst du ja nicht unbedingt Sponsoren. Ohne TV-Präsenz ist der Gegenwert für die Firmen zu gering. Es war ein Kampf ums Überleben, jedes Jahr das Budget zusammenzukratzen. Das geht nur über Leistung. Dann kannst du wenigstens kleinere Sponsoren aufreiben. Durch meinen Gesamtsieg in der Deutschen Kartmeisterschaft bekam ich die Chance, ein Formel-BMW-Auto zu testen. Ich war der Schnellste bei der Sichtung, und sie finanzierten mir deshalb die halbe Saison. Das war mein Einstieg in den Formelsport. Ich konnte mich nur über die sportliche Komponente hocharbeiten. Es war nie der Fall, dass im Hintergrund genug Geld floss. Meine Familie und ich haben uns ein Netzwerk aufgebaut und durch die sportlichen Erfolge das Budget mehr und mehr zusammengetrieben. Je mehr Geld du hast, desto besser das Team, in dem du fahren kannst. Und auch da gibt es Unterschiede, weil es Leute

gibt, die extrem viel Geld haben und dadurch das Auto schneller machen können. Das verwässert häufig den Nachwuchsbereich. Die Leute glauben, dass der Erste auf der Ergebnisliste auch der Beste sein muss. Aber das ist nur bedingt die Wahrheit.

## Woher kam die Leidenschaft?

Ich bin eigentlich ein Quereinsteiger. Ich komme ja aus dem Allgäu und da fährt man Ski. Mein Vater war nie im Motorsport aktiv. Wir sahen ein Formel-1-Rennen. Da war ich vier oder fünf Jahre alt. Ich sagte ihm, dass ich sowas gerne mal ausprobieren möchte. Dann fuhren wir zu einem Kartslalom-Verein. Das ist der unterste Level. Aber die nächste Kart-Strecke lag zweieinhalb Stunden entfernt. Es klingt völlig utopisch, aber ab da war es mein Traum, Berufsrennfahrer zu werden.

## Der Traum ist die Formel 1. Gibt es auch andere Serien, die infrage kommen?

Neben der Formel 1 sehe ich für mich noch die Formel E als Perspektive. Formel 1, Königsklasse, da brauchen wir nicht zu diskutieren. Das wäre das Idealziel. Das hängt aber auch von politischen Entscheidungen ab. Die Superlizenz-Punkte habe ich zwar. Aber es zählt nicht nur das Sportliche, sondern häufig auch das Finanzielle. Ich bin froh, in der Formel E als Test- und Ersatzfahrer mit Penske zu arbeiten. Die Formel E nimmt immer mehr an Fahrt auf. Es ist eine Serie, in die

du durch sportliche Leistung reinkommen kannst.

## Was gefällt Ihnen daran besonders?

Natürlich verbindet man Motorsport in erster Linie mit Lärm und richtig schnellen Autos. In der Formel E hast du ganz andere Herausforderungen wie das Energie-Management. Aber auch fahrerisch macht das Auto Spaß. Der erste Antritt von null auf 70 km/h ist der Wahnsinn. Das Ding ist schneller als ein Auto mit Verbrenner. Du gehst aufs Gas und hast sofort volle Leistung. Mich reizen auch die engen Stadtkurse. Da reichen die 250 Kilowatt. Die Formel E ist extrem zuschauerfreundlich. Extrem modern. Einfach eine coole Serie. Auch das Fahrerfeld ist enorm stark. Für mich macht es aber keinen Unterschied, in Städten zu fahren oder in der Pampa. Eine Rennstrecke hat immer ihre Herausforderung.

## Was sagen Sie zum Fall von Santino Ferrucci?

Der Vorfall war relativ eindeutig. Er war schon vor drei Jahren mein Teamkollege in der Formel 3. Da habe ich mir mein eigenes Bild gemacht. Ich glaube, die Strafe ist gerechtfertigt. Ich möchte es nicht weiter kommentieren.

## Haben Sie noch Kontakt zu Lance Stroll?

Es gab dieses Jahr schon ein, zwei Mal die Gelegenheit zum Smalltalk. Bei Gelegenheit tauschen wir uns aus. Mehr nicht. ■



Der erste Sieg: Maximilian Günther triumphierte im Sprint von Silverstone

GP Italien 1978

# Andrettis trauriger Titelg



Eine Tragödie entschied 1978 in Monza das WM-Duell. Ronnie Peterson starb nach einer Startkollision. Lotus-Teamkollege Mario Andretti wurde Weltmeister.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie Situation erinnerte an Monza 1961. Zwei Teamkollegen kämpften um den Titel. Damals Phil Hill gegen Wolfgang Graf Berghe von Trips auf Ferrari. 17 Jahre später hieß das Duell Mario Andretti gegen Ronnie Peterson. Beide auf Lotus. Es waren schicksalhafte Rennen

mit einem tragischen Ende. Der eine gewann, der andere starb im Rennauto. In beiden Fällen wurde ein Amerikaner Weltmeister. In beiden Fällen führte eine Kollision zur Katastrophe. 1961 in der zweiten Runde. Diesmal gleich nach dem Start.

Spannung lag in der Luft. Andretti ging mit 63:51 Punkten in das drittletzte Rennen der Saison. Doch der Amerikaner war nervös. Im Laufe der Trainingstage wurde bekannt, dass Peterson für 1979 bei McLaren unterschrieben hatte. Sofort fragten sich die Zweifler: Würde sich der Schwede bei Lotus noch an seinen Nummer-zwei-Status halten? Er würde. „Ronnie war ein Ehrenmann“, bestätigte Andretti.

Peterson konnte es nicht mehr beweisen. Über dem Wochenende des 34-jährigen Fahrgenies aus Örebro lag ein Fluch. Es begann mit einem Motorschaden und Bremsproblemen. Erst zehn Minuten vor Trainingsende konnte der Schwede in seinen Lotus 79 steigen. Zu wenig Zeit, seine Rundenzeit vom Freitag zu verbessern. Während Andretti sich vor Gilles Villeneuve, Jean-Pierre Jabouille und Niki Lauda die Bestzeit sicherte, rutschte sein WM-Gegner auf Startplatz 5 zurück. Im Warm-up folgte der nächste Rückschlag. Auf der Anfahrt zur Roggia-Schikane versagten die Hinterradbremsten. Die Mechaniker hatten die Sicherungsbolzen der Bremsbeläge vergessen. Pe-

terson mähte vier Reihen Fangzäune um und zerstörte seinen Lotus 79 in den Leitplanken.

Der WM-Zweite humpelte in sein Ersatzauto, den alten Lotus 78. Ein Fahrzeugwechsel, der vier Stunden später fatale Folgen haben sollte, weil im Vorjahres-Lotus der Tank nicht zentral hinter dem Fahrer ruhte, sondern das Benzin auf drei Reservoiren verteilt war, zwei davon in den Seitenteilen.

Beim Start ging alles schief, was schiefgehen konnte. Rennleiter Gianni Restelli gab das Rennen bereits frei, da rollte das halbe Feld noch in seine Startpositionen. Während die vorderen Autos aus dem Stand beschleunigten, waren die hinteren schon

# ewinn

## RENNERGEBNIS

Fahrer	Team	Runden	Zeit
1. Niki Lauda	Brabham-Alfa Romeo	40 Runden	1:07.04,54 h = 207,527 km/h
2. John Watson	Brabham-Alfa Romeo	40 Runden	1:07.06,02 h + 1,48 s
3. Carlos Reutemann	Ferrari	40 Runden	1:07.25,01 h + 20,47 s
4. Jacques Laffite	Ligier-Matra	40 Runden	1:07.42,07 h + 37,53 s
5. Patrick Tambay	McLaren-Cosworth	40 Runden	1:07.44,93 h + 40,39 s
6. Mario Andretti	Lotus-Cosworth	40 Runden	1:07.50,87 h + 46,33 s

Schnellste Runde: Mario Andretti (Lotus-Cosworth), 1.38,23 min = 212,652 km/h

## DAS RESULTAT

GP Italien 1978, 10. September 1978, Monza

Wetter:	22° C, diesig
Distanz:	40 Runden à 5,800 km = 232,000 Kilometer
Nennungen:	32
Gestartet:	24
Gewertet:	14
Führungswechsel:	1
Pole-Position:	Mario Andretti (Lotus-Cosworth), 1.37,52 min = 214,110 km/h



Sieger am grünen Tisch: Lauda profitiert von Andrettis Strafminute



Lenker und Denker: Andretti bespricht sich mit Teamchef Chapman

Der Moment der Katastrophe: Vorne flüchten Villeneuve und Lauda. Hinten schießt Peterson brennend durch das Feld

in Fahrt. So kam es an der Engstelle, dort wo die alte Steilkurve in den Wald abbiegt, zu einem unheilvollen Stau. Videoaufnahmen zeigten später, dass zuerst James Hunt den Lotus von Peterson berührte. Der Engländer musste Riccardo Patrese ausweichen, der die Spur gewechselt hatte. Petersons Lotus stellte sich quer und prallte mit ungeheurer Wucht gegen die innere Leitplanke. Die Seitentanks platzten sofort auf, und der Lotus schoss wie eine riesige Fackel quer durchs Feld. Dort kam es zum Pingpong-Effekt.

Vittorio Brambilla traf den zurückschleudernden Lotus und bekam sein eigenes Vorderrad auf den Kopf. Carlos Reutemann,

Clay Regazzoni, Hans-Joachim Stuck, Derek Daly, Didier Pironi, Patrick Depailler und Brett Lunger verkeilten sich ineinander. Stuck streifte ein Rad eines Tyrrell am Kopf. Der Bayer erlitt eine Gehirnerschütterung. Peterson lag mit schweren Beinverletzungen in dem halb offenen Lotus-Cockpit. Hunt, Depailler und Regazzoni fassten sich ein Herz und zogen den Schweden aus dem Gefahrenbereich. Die Bilanz war niederschmetternd. Brambilla hatte ernste Kopfverletzungen davongetragen und fiel in ein tiefes Koma. Peterson zog sich Trümmerbrüche an beiden Beinen zu.

Nach den Aufräumarbeiten krachte Jody Scheckter auf der

Fahrt zum zweiten Start nach einem Radverlust in der zweiten Lesmo-Kurve mit 210 km/h in die Leitplanken. Der Wolf mähte die Stahlschienen auf 30 Meter Länge um. Also wieder warten.

Die Zuschauer begannen zu meutern. Sie wollten Action sehen. Als die 19 verbliebenen Autos ohne Peterson, Brambilla, Pironi, Stuck und Lunger endlich ins Rennen geschickt wurden, zeigte die Uhr bereits 17.55 Uhr. Der Veranstalter hatte entschieden, die Distanz von 52 auf 40 Runden zu verkürzen. Auch der zweite Start misslang. Gilles Villeneuve legte einen glatten Frühstart hin. „Der war schon auf halbem Weg in die erste Schikane, da fuhr ich erst los“, scherzte Andretti. Doch auch der Amerikaner war zu früh angerollt. Nach neun Runden wurden beide informiert, dass eine Strafminute drohte. Andretti und Villeneuve trugen unbeirrt ihr Duell weit vor dem Rest des Feldes aus. In der 35. Runde fand Andretti endlich einen Weg an dem Kanadier vorbei. Die Strafminute warf Andretti und Villeneuve auf die Plätze 6 und 7 zurück. Brabham feierte mit Niki Lauda und John Watson einen Doppelsieg, und mit Carlos Reutemann auf dem dritten Platz komplettierte wenigstens ein Ferrari-Fahrer das Siegerfoto.

Mario Andretti machte der eine Punkt und der Ausfall von Peterson vorzeitig zum Weltmeister. Doch dem Amerikaner war nicht nach Feiern zumute. Die Nachrichten aus dem Krankenhaus klangen besorgniserregend. „Normalerweise hätte ich gegen die Strafminute protestiert, doch nach Ronnies Unfall war das unwichtig geworden.“ Am nächsten Morgen bestätigten sich die schlimmsten Befürchtungen. Peterson war in der Nacht an den Beinen operiert worden. Offenbar zu früh. Eine Fettembolie führte zum Tod. Brambilla wachte sechs Tage später aus dem Koma auf. Der Mann aus Monza erholte sich wieder voll und ganz. ■

## ZAHL DES RENNENS

# 0

Runden hatte Niki Lauda geführt, und er gewann trotzdem den Grand Prix. So wie Alain Prost 1982 in Brasilien, Elio de Angelis 1985 in San Marino und Damon Hill 1994 in Belgien.



# Double Trouble

Erst behinderten sich beide Toyota beim Stopp, später wurden sie wegen desselben Verstoßes disqualifiziert

Auf der Strecke langweilte die LMP1-Klasse beim WM-Lauf in Silverstone mit totaler Spannungslosigkeit: Toyota dominierte nach Belieben. Neben der Strecke sorgten dann die Technischen Kommissare vier Stunden nach Rennende für den einzigen Aufreger: Der Doppelsieg von Toyota wurde zur Doppel-Disqualifikation, Rebellion staubte ab.

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

**D**as Pressezentrum war bereits fast leer, die Putzkolonnen begannen mit den Aufräumarbeiten – da detonierte um 22.17 Uhr, also vier Stunden nach Rennende, die einzige Bombe, die die LMP1-Klasse in Silverstone zu bieten hatte: Sowohl der siegreiche Toyota TS050 Hybrid von Kazuki Nakajima, Sébastien Buemi und Fernando Alonso als auch der zweitplatzierte TMG-

Hybrid-Bomber von José María López, Mike Conway und Kamui Kobayashi flogen aus der Wertung: Die Stewards-Entscheidungen Nummer 25 und 26 konstatierten, dass beide Toyota beim Verformungstest für die vordere Bodenplatte durchgefallen waren. Statt der erlaubten 5 mm gaben die Skid Blocks um 8 beziehungsweise um 9 mm nach.

## Waren die Kurbs schuld?

Noch mal drei Stunden später kommentierte Toyota den Vorgang in einem Statement wie folgt: „Design und Konstruktion der infrage stehenden Bauteile sind seit Einführung des aktuellen Fahrzeugs im Jahr 2017 unverändert. Seither haben die Toyota TS050 diese Verformungstests immer ohne Probleme bestanden, so auch zuletzt beim WM-Lauf in Spa.“

Toyota-Ingenieure führten das Phänomen auf die neuen Kurbs in Silverstone zurück, die beim Überfahren offenbar zu Schäden am Unterboden und damit auch an der Bodenplatte geführt haben könnten. Durch die Doppel-disqualifikation für Toyota kam

das französisch-britische Oreca-Werksteam Rebellion zum Handkuss: Der Rebellion von Mathias Beche, Thomas Laurent und Gustavo Menezes siegte vor dem Schwesterwagen mit der Startnummer 1 von André Lotterer und Neel Jani, die das Rennen als Duo bestritten, weil sich Teamkollege Bruno Senna bei einem Unfall im freien Training den Fußknöchel gebrochen hatte.

Das Ende am grünen Tisch war damit um Welten unterhaltener als das Geschehen auf dem schwarzen Asphalt: Die beiden

Toyota stürmten nach dem Start aus der ersten Startreihe auf und davon und siegten auf der Strecke mit einem Vorsprung von vier Runden, was aber wegen einer Safety-Car-Phase durchaus noch schmeichelhaft war.

Immerhin durften sich beide Toyota bis zum letzten Stopp beharken, das Pendel schwang hin und her, weil beide Autos nach leichten Feindkontakten mit schwankender Performance zu kämpfen hatten. Das Alonso-Auto hatte im Rennen zuerst Pech mit einem Boxenstopp



Um ein Haar hätten sich beide Rebellion beim Start gegenseitig torpediert

unter Gelb, danach verschob sich die Balance in Richtung Übersteuern, was dem Spanier schmeckte, seinen Teamkollegen Nakajima aber eher behinderte. Nach einem Wechsel der Frontnase konnte Buemi wieder zum führenden Toyota mit Startnummer 7 aufschließen, der seit einem Kontakt zum Rennbeginn wegen eines Lochs im Seitenkasten Abtrieb verlor.

Auch deshalb verlor Schlussfahrer Kamui Kobayashi einen Vorsprung von fast zehn Sekunden, obwohl das Team noch versuchte, mit dem Wechsel des Heckflügels gegenzusteuern. Erfolglos: 30 Runden vor Rennende musste Kobayashi eine weite Linie in Turn 7 nehmen, Buemi schlüpfte durch und fuhr sodann den „Sieg“ nach Hause.

„Wahrscheinlich hat die Berührung nicht nur ein Loch in den Seitenkasten geschlagen, sondern auch den Unterboden beschädigt, was das kritische Fahrverhalten erklärt“, sagte Mike Conway nach dem Rennen. „Deshalb konnten wir uns einfach nicht mehr wehren.“

Die privaten LMP1-Teams hatten weder den Speed noch das

notwendige Rennglück, um die Toyota zu fordern. Bereits beim Start kollidierte Stéphane Sarrazin im SMP-BR1 (#17) mit Matthias Beche im Rebellion, der daraufhin fast noch das Rebellion-Schwesterauto von Neel Jani mit ins Verderben gerissen hätte. Sarrazin erhielt für den Unfall eine Durchfahrtsstrafe.

Die beiden Toyota dagegen lagen bereits nach 55 Minuten mit einer vollen Runde in Führung, und der Vorsprung wuchs weiter an, weil die privaten LMP1 zusätzlich mit Zuverlässigkeitsproblemen kämpften: Der SMP-BR1 von Mikhaïl Aleshin (#11) schied bereits nach 24 Runden mit Motorschaden aus.

### Nur in der Statistenrolle?

Nach 59 Runden crashte René Binder den Kolles-LMP1 beim Auslösen einer Full-Course-Yellow, während beim Dragonspeed-BR1 zweimal der Lichtmaschinenriemen abriss. Damit blieben zur Rennhalbzeit überhaupt nur ein SMP-Auto sowie die beiden Rebellion als Statisten des Toyota-Spektakels übrig.

Ein weiterer Feindkontakt für Sarrazin und Teamkollege Egor

## DIE BRUTALE TOYOTA-DOMINANZ LIESS IN SILVERSTONE NATÜRLICH SOFORT WIEDER DIE DISKUSSIONEN UM DIE BOP IN DER LMP1-KLASSE HOCHKOCHEN.

Orudzhev bedeute Platz 5 – aus dem dann letztlich nach der Toyota-Disqualifikation sogar noch ein Podestplatz wurde. Das Duell zwischen den beiden Rebellion wurde auch dadurch entschieden, dass das besser platzierte Auto keine Strafe für seine nicht funktionierenden Heckleuchten bekam, das Schwesterauto von André Lotterer und Neel aber schon. „Ich sehe da keine Einheitlichkeit bei den Entscheidungen“, grantelte Lotterer nach dem Rennen. Da wusste er aber noch nicht, dass ihn diese Episode eventuell sogar den Sieg gekostet haben könnte!

Die brutale Toyota-Dominanz ließ natürlich sofort die Diskussionen um die Bop in der LMP1-Klasse hochkochen: Vor Silverstone wurden den privaten LMP1 noch Zugeständnisse gemacht: kein Limit mehr bei der Anzahl der Runden im Stint, mehr Kraftstoffdurchfluss und Erleichterungen beim Nachtanken sowie weniger Gewicht für die LMP1 mit Saugmotoren. Das Ergebnis war vernichtend: Toyota fuhr immer noch Kreise um die Privatteams. „Die WM hat keine andere Wahl, als Toyota einzubremsen, wenn sie ein echtes Rennen sehen wollen“, sagte Rebellion-Teamchef Bart Hayden.

„Es reicht nicht aus, uns Zugeständnisse zu machen, sie müssen Toyota etwas wegnehmen – sonst bleibt die Dominanz die nächsten 18 Monate genauso erhalten!“ Toyota verweist darauf, dass das gar nicht so einfach geht: Kappt man zum Beispiel die Hybridleistung, dann beeinträchtigt das automatisch auch die Brems-Performance der TS050.

„Dann würden wir schlagartig ein Problem bekommen, weil das Auto dafür nicht ausgelegt ist“, erklärte Pascal Vasselon. ■

## SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

### DRITTER WM-LAUF IN SILVERSTONE (ENGLAND)

Länge der Strecke: 5,901 Kilometer; **Renndistanz:** 193 Runden = 1138,893 Kilometer; **Pole-Position LMP1:** Toyota (#7) 1.36,895 min; **Pole-Position LMP2:** Jackie-Chan-Oreca (#37) 1.44,896 min; **Pole-Position GTE:** Ford (#66) 1.55,727 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Kamui Kobayashi, Toyota (#7) 1.39,602 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Matthieu Vaxivière, TDS-Oreca (#28) 1.47,381 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Harry Tincknell, Ford GT (#67) .57,789 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1	#3	Laurent/Beche/Menezes	Rebellion R13-Gibson	6:02.10,579 h
LMP1	#1	Lotterer/Jani	Rebellion R13-Gibson	+1 Runde
LMP1	#17	Sarrazin/Orudzhev	SMP-BR1 AER	+1 Runde
LMP2	#38	Tung/Aubry/Richelmi	Jackie-Chan DC Racing-Oreca	+8 Runden
LMP2	#37	Jaafar/Tan/Jeffri	Jackie-Chan DC Racing-Oreca	+8 Runden
LMP2	#36	Lapierre/Thiriet/Negrao	Alpine-Signatech A470	+10 Runden
LMP2	#31	Gonzales/Maldonado/Davidson	Dragonspeed-Oreca	+12 Runden
LMP2	#29	Van Eerd/Van der Garde/De Vries	Team Nederland-Dallara	+12 Runden
LMP2	#50	Creed/Ricci/Mori	Labre-Ligier	+17 Runden
LMP2	#28	Perrodo/Vaxivière/Duval	TDS-Oreca	+20 Runden
GTE-Pro	#51	Pier Guidi/Calado	Ferrari 488 GTE Evo	+21 Runden
GTE-Pro	#67	Priault/Tincknell	Ford GT	+21 Runden
GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Porsche 911 RSR	+21 Runden
GTE-Pro	#97	Lynn/Martin	Aston Martin Vantage AMR	+22 Runden
GTE-Pro	#81	Tomczyk/Catsburg	BMW M8 GTE	+22 Runden
GTE-Pro	#66	Pla/Mücke	Ford GT	+23 Runden
GTE-Am	#77	Ried/Andlauer/Campbell	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+25 Runden
GTE-Am	#90	Yoluc/Adam/Eastwood	TF-Sport-Aston Martin Vantage	+25 Runden
GTE-Am	#56	Bergmeister/Perfetti/Lindsey	Project-1-Porsche 911 RSR	+25 Runden
GTE-Am	#98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Vantage	+25 Runden
GTE-Am	#61	Mok/Sawa/Griffin	Clearwater-Ferrari 488 GTE	+26 Runden
GTE-Am	#86	Wainwright/Barker/Davison	Gulf-Racing-Porsche 911 RSR	+26 Runden
GTE-Am	#70	Beretta/Cheever/Ishikawa	MR-Racing-Ferrari 488 GTE	+26 Runden
GTE-Am	#88	Roda/Roda/Cairolì	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+26 Runden
LMP1	#10	Hedman/Hanley/van der Zande	Dragonspeed-BR1-Gibson	+28 Runden

## WM-STÄNDE

### FAHRER LMP1

1.	Fernando Alonso	65 Pkte.
1.	Sébastien Buemi	65
1.	Kazuki Nakajima	65
2.	Gustavo Menezes	63
2.	Thomas Laurent	63
2.	Matthias Beche	63

### TEAMS LMP1

1.	Toyota Gazoo Racing	66 Pkte.
2.	Rebellion Racing	63
3.	SMP Racing	25
4.	ByKolles Racing	12

### FAHRER GTE-PRO

1.	Kévin Estre	71 Pkte.
1.	Michael Christensen	71
2.	Olivier Pla	57
2.	Stefan Mücke	57
3.	Billy Johnson	48
4.	Alessandro Pier Guidi	43,5
4.	James Calado	43,5

### HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	117 Pkte.
2.	Ford	77
3.	Ferrari	71
4.	Aston Martin	46
5.	BMW	27



# Ferrari-Sieg in England

Die GTE-Klasse ist aktuell der Spannungsretter in der Sportwagen-WM: Mit Ferrari, Porsche und Ford standen in Silverstone drei GTE-Hersteller auf dem Podium – aber die Reihenfolge hätte problemlos anders lauten können.

Von: **Marcus Schurig**

**D**as Dauerduell der Saison lautete bisher Ford gegen Porsche: In der Sportwagen-WM dominierten die beiden Hersteller bisher die Rennen in Spa und Le Mans. Beim dritten WM-Lauf in Silverstone wurde die Dauerdominanz von Ferrari unterbrochen: Obwohl das Werksteam AF Corse nicht das absolut schnellste Auto hatte, konnten die Italiener beim 6h-Rennen in England den ersten Saisonsieg holen – allerdings mit freundlicher Unterstützung der Gegner: Ford hatte klar das schnellste

Auto im Feld, haderte jedoch mit Pech und vor allem mit einer guten Portion Unvermögen, was im Ziel nur einen enttäuschenden dritten Platz einbrachte. Und Porsche war hinter Ford beim Thema Speed zwar die zweite Kraft, allerdings kämpften auch die Rennschwaben mit einigen kleinen Problemchen.

## Ferrari mit perfekter Taktik

Alessandro Pier Guidi und James Calado starteten im Ferrari 488 GTE mit der Startnummer 51 nur vom neunten Startplatz, und auch der Beginn war harzig: „Wir verbesserten uns zwar im ersten Stint auf Platz 6, fielen aber durch einen langsamen ersten Stopp auf Platz 8 zurück“, so Calado nach dem Rennen. Mit 40 Sekunden Rückstand vor dem zweiten Stopp war das Rennen fast verloren, doch als einziges GTE-Team konnte das englisch-italienische Duo von der ersten Full-Course-Yellow-Phase profitieren – alle Gegner tankten zuvor unter Grün. „Danach waren wir plötzlich wieder im Spiel um den Sieg“, so Calado.

## ALS DER FERRARI AN DER SPITZE ANGEKOMMEN WAR, KONNTE ER DEN SPEED VON PORSCHE UND FORD PROBLEMLOS MITGEHEN.

Der Stopp unter Gelb katapultierte Pier Guidi und Calado auf Platz 2 – und sie konnten die Pace der beiden Ford auf Platz 1 und 3 locker mitgehen.

Zur Rennhalbzeit kam zum ersten und einzigen Mal das Safety Car zum Einsatz. Während die Ford hier mit einem vorgezogenen Stopp just zu dem Moment patzten, als das Rennen wieder mit der grünen Flagge freigegeben wurde, ging der Ferrari in Führung. Zwar büßte man die Führung bei der Serie der dritten Stopps an den Porsche von Kévin Estre und Michael

Christensen ein, doch die Italiener hielten ihren Spritsparpoker humorlos durch: „Wir führen viel mit Lifting, um die Reichweite zu steigern“, so Calado. Auch taktisch machten die Italiener alles richtig und profitierten so bei der dritten Gelbphase – wieder eine Full-Course-Yellow-Phase, bei der im Gegensatz zum Safety Car die Boxengasse offen bleibt: „Wir gewannen bei diesem Stopp zehn Sekunden auf den Porsche, weil wir weniger Benzin nachfüllen mussten“, sagte Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta.

Nach dem Restart 1.41 Stunden vor Schluss gab Ferrari die Führung bis ins Ziel nicht mehr ab – im Gegenteil: Man konnte die zu diesem Zeitpunkt auf Platz 2 und 3 liegenden Porsche sogar um mehrere Sekunden distanzieren. „Am Ende haben wir strategisch alles richtig gemacht, unsere Spritspartaktik ist aufgegangen, die Reifen haben ordentlich gehalten – aber wir hatten sicher nicht das schnellste Auto“, so Coletta. Die schnellste Run-



Ford hatte zwar das schnellste Auto, scheiterte aber an der Strategie

FORD



Das falsche Podium: Ford rückte auf Platz 2 vor, Porsche auf Rang 3

WEC



Der 911 RSR von Christensen und Este rückte noch auf Platz 3 auf

PORSCHE

Der Ferrari von Alessandro Pier Guidi und James Calado startete nur von Platz neun – und siegte trotzdem

MICHELIN

denzeit des siegreichen Ferrari lag bei 1.58,402 Minuten, der im Ziel zweitplatzierte Porsche von Gianmaria Bruni und Richard Lietz war vier Zehntel schneller, der drittplatzierte Ford von Andy Priaulx und Harry Tincknell war sogar sechs Zehntel besser.

Coletta merkte auch zurecht an, dass sich Ford selbst um den möglichen Sieg brachte: Der WM-Ableger des Chip-Ganassi-Teams verzockte sich bei der Strategie – und zwar gleich doppelt: Als die einzige Safety-Car-Phase zur Rennhalbzzeit in Runde 84 aufgelöst wurde, beorderte Ford beide Autos unter Grün in die Box – obwohl die beiden auf Platz 1 und 3 liegenden Ford jeweils nur 24 beziehungsweise 23 Runden in ihren Stints abgespult hatten – der siegreiche Ferrari tankte 15 Runden später.

Folglich mussten die beiden Ford mangels Reichweite ihre vierten Stopps in Runde 115 und 116 abermals unter Grün abspulen – während die gesamte GTE-Konkurrenz die nächste Full-Course-Yellow zum Nachtanken

abpassen konnte. So verloren die Ford netto gut 40 Sekunden – und alle Chancen auf den Sieg.

„Wir haben gezockt und verloren“, knurrte Multimatic-Boss Larry Holt. Doch wenn man führt, besteht keine Notwendigkeit zu zocken, und wenn man trotzdem meint, es machen zu müssen, dann sollte man die Strategie wenigstens splitten. So ritt das Team beide Fahrzeuge ins Verderben.

### Schwierige Reifensituation

Tincknell und Priaulx stellten in den letzten anderthalb Rennstunden die Pace des Ford GT ins Schaufenster: Von Platz 5 mit 42 Sekunden Rückstand fuhr das Duo noch aufs Podium, nur wenige Minuten vor Schluss kassierte Tincknell den mit zu niedrigem Reifenluftdruck hadernnden Porsche-Piloten Christensen.

Der hatte schon im zweiten Stint nach anfänglicher Führung mit den Reifen zu kämpfen – da war der Luftdruck zu hoch, ganze Brocken der Lauffläche lösten sich vom Reifen. Die Michelin-

Pneus waren auch beim zweitplatzierten Elfer des Manthey-Teams von Lietz und Bruni ein Thema: Lietz musste Reifen sparen und verwendete nur zwei neue Pneus, dafür profitierte am Ende Teamkollege Bruni, der mit den frischeren Pneus in den letzten anderthalb Stunden die Lücke zum Schwesterauto schloss, vorbeizog und noch Platz 2 holte. „Unsere Reifentaktik ist bei einem Auto voll aufgegangen, mit dem zweiten Auto lagen wir zweimal minimal daneben – und dann geht auf einen Schlag fast gar nichts mehr“, so GT-Sportchef Frank Steffen Walliser.

So ganz ging die Rechnung dann doch nicht auf: Der zweitplatzierte RSR von Bruni und Lietz wurde drei Stunden nach Rennende disqualifiziert: Die Bodenhöhe lag 2 mm unter dem geforderten Wert von 50 mm. Damit rückten alle dahinter platzierten Fahrzeuge auf, was jedoch am Gesamtbild nicht sonderlich viel änderte: Mit Ferrari vor Ford vor Porsche blieb das GTE-Dreigestirn weiter in Front. ■

### GTE-AM: PORSCHE-SIEG

Auch in der GTE-Am-Klasse räumte Porsche in Silverstone groß ab: Das Team Dempsey-Proton (Christian Ried, Julien Andlauer und Matt Campbell) holte mit knapp 50 Sekunden Vorsprung auf den TF-Sport-Aston-Martin (Yoluc/Adam/Eastwood) den Sieg. Jörg Bergmeister stellte in der Schlussrunde(!) den dritten Platz für das deutsche Porsche-Team Project-1 sicher.

### LMP2: DC-DOPPELSIEG

Das Jackie Chan DC-Team holte in Silverstone einen ungefährdeten Doppelsieg: Ho-Pin Tung, Gabriel Aubry und Stéphane Richelmi siegten mit nur 1,971 Sekunden vor den DC-Teamkollegen Jazeman Jaafar, Weiron Tan und Nabil Jeffrey. Der drittplatzierte Signatech-Alpine von Lapierre, Negrão und Thiriet hatte im Ziel bereits zwei volle Runden Rückstand.

### REIFE LEISTUNG?

Unter den GTE-Teams brodelte es gehörig: Bei einem Vortest in Silverstone hatten die Reifen bei hohen Außentemperaturen Blasen gezogen. Fürs Rennen wurden die Reifen von Michelin zwar vorbehandelt, trotzdem war der Umgang mit dem schwarzen Gold ein Hexenwerk: 2 oder 3 psi rauf oder runter – schon fielen die Reifen aus ihrem operativen Fenster. Ein weiterer Faktor der Probleme war der neue Asphalt, der vor dem britischen GP in Silverstone aufgetragen worden war.

### ASTON MARTIN: IMSA?

In Silverstone verdichteten sich Gerüchte, wonach Aston Martin nach einem Einsatzteam für zwei Vantage GTE in der IMSA-Serie Ausschau hält. Ein Anwärter ist offenbar das Cadillac-DPI-Team von Wayne Taylor: Der Amerikaner soll in den nächsten Tagen angeblich einen Vertrag unterzeichnen. Aston-Vertreter bestätigten zwar das IMSA-Interesse, nicht aber einen bevorstehenden Vertragsabschluss.



Black Falcon ließ im 6h-Rennen nichts anbrennen und triumphierte vor Rowe Racing

# Black Falcon fliegt zum Sieg

Das 24h-Rennen hat Black Falcon knapp verloren, beim VLN-Saisonhighlight hat es geklappt: Manuel Metzger, Hubert Haupt, Adam Christodoulou und Gabriele Piana holten den Sieg im 6h-Rennen vor den beiden BMW M6 GT3 von Rowe und Falken.

Von: **Bianca Leppert**

**F**ür die einen ist es eine Wiedergutmachung, die anderen müssen es erneut versuchen. Während Black Falcon sich mit dem Triumph im 6h-Rennen Genugtuung verschaffte, wo man schon das 24h-Rennen nicht für sich entscheiden konnte, musste Rowe auf den Clou verzichten, im eigenen Rowe 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen ganz oben auf dem Treppchen zu stehen. Mit 1.53,266 Minuten Vorsprung kreuzte der Mercedes AMG GT3 von Manuel Metzger, Hubert Haupt, Adam Christodoulou und Gabriele Piana die Zielinie. Dabei hätte die zahlreichen

Zuschauer an der Strecke (es gab teilweise keine Parkplätze mehr) beinahe ein noch spannenderes Finale erwartet – wäre da nicht der Reifenschaden von Rowe Racing gewesen.

Mit der Pole-Position legte Black Falcon bereits den Grundstein zum Erfolg. Adam Christodoulou, der zum ersten Mal seit dem 24h-Rennen wieder in der VLN dabei war, stellte mit 7.55,723 Minuten seinen persönlichen Rekord auf der Nordschleife auf. „Das Auto war unglaublich“, sagte er. Am Start setzte sich der Brite etwas ab und überließ die Kabbeleien dahinter dem Rowe-BMW und dem sensationell gestarteten Wochenspiegel-Ferrari (Krumbach/Weiss/Kainz) sowie den beiden Falken-Autos. Natürlich ließ sich Rowe-Pilot Philipp Eng nicht abhängen und genoss bei seiner Attacke auf den Black-Falcon-Mercedes im ersten Stint jeden Kilometer.

„Es macht mir extrem viel Spaß, hier zu fahren“, sagte der Österreicher. „Adam ist wohl genauso um sein Leben gefahren wie ich. Die ersten paar Runden kamen mir schon etwas flott vor. Aber ich habe wohl in keiner

**„ICH HABE WOHL IN KEINER MEINER WOHNUNGEN BISHER SO VIEL ZEIT VERBRACHT WIE IM BMW M6 GT3.“**

Philipp Eng, Rowe Racing

meiner Wohnungen bisher so viel Zeit verbracht wie im M6.“

## Reifenschaden bei Rowe

Während Rowe mit dem zweiten Stopp, den man eine Runde früher als Black Falcon absolvierte, zunächst versuchte, etwas antizyklisch zur Konkurrenz zu fahren, war drei Runden später jeglicher Strategie-Kniff Makulatur. Blomqvist verlor bereits beim Einbiegen auf die Nordschleife Druck im hinteren rechten Reifen. Auf der Döttinger Höhe gab der Michelin-Pneu in der dritten Runde des Stints komplett nach. „Das hat uns ungefähr 45 Sekunden auf der Strecke und über eine Minute in der Box gekostet“, schätzte Blomqvist. Was den Schaden verursachte, konnte

man kurz nach dem Rennen noch nicht genau sagen.

Durch diesen Zwischenfall kam man aus dem eigentlichen Boxenstopp-Rhythmus, der sonst wohl ähnlich wie der der Startnummer 6 von Black Falcon ausgesehen hätte. Am Ende musste man einen zusätzlichen Stopp in Runde 39 einlegen, um es über die gesamte Distanz von 42 Runden zu schaffen. „Natürlich haben wir an Spritspar-Taktiken gedacht, aber es hätte nicht gereicht“, so Blomqvist.

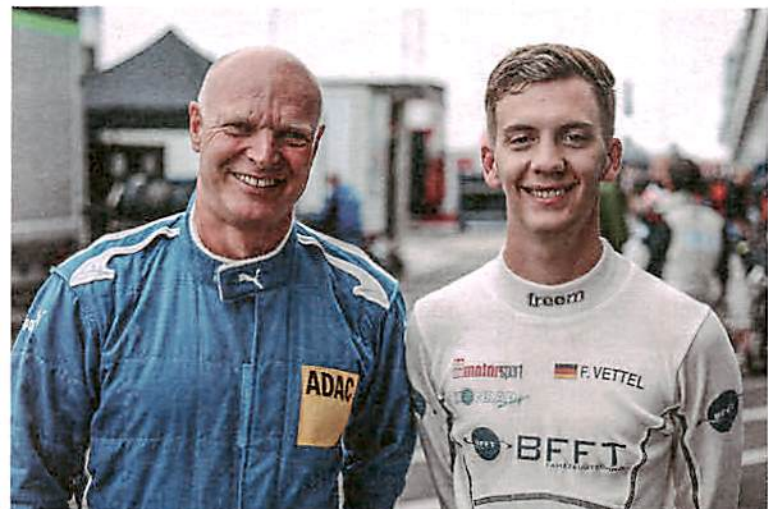
Auch der Mercedes hatte kein problemloses Rennen. Zum einen kam es kurz zu einer verwirrenden Situation, als der grüne Renner am Anfang einer Gelbphase an einem langsam fahrenden Auto vorbeizog, sich aber wieder zurückfallen ließ. Weil es die bessere Variante war als mit einer Vollbremsung für Chaos zu sorgen und man den Platz wieder abgegeben hatte, gab es folglich keine Strafe. Daneben war der Stabi gebrochen, was für Untersteuern über das gesamte Rennen sorgte. „Es war nicht einfach, aber wir hatten Glück mit dem Reifenschaden von Rowe“, so Christodoulou.



Setzten sich gegen 24 Konkurrenten in der V4 durch: Rink/Brink/Leisen



Der neue Porsche 911 GT3 R (2019) im passenden Tarn-Look in Grello-Optik



Prominenz: Georg Bellof (links) teilte sich ein Cockpit mit Fabian Vettel



Wertungsgruppensieger H: Renault Clio RS Cup von Epp/Hothaus/Bohrer

Der dritte Rang ging an den Falken-BMW von Alex Imperatori und Stef Dusseldorp. Am Ende holte man zwar 13 Sekunden auf den Rowe-BMW auf, doch es stellte sich heraus, dass die Konkurrenz kein Problem hatte, sondern nur auf Sicherheit fuhr. Das Schwesterauto, der Porsche 911 GT3 R von Sven Müller und Dirk Werner, komplettierte das gute Ergebnis für das Team mit Platz 4. Dahinter reihten sich Klohs/Kern/Ragginger im Porsche von Manthey Racing, in der Wochenpiegel-Ferrari (Sieger in der SP9-Premium) und der BMW Z4 GT3 von Walkenhorst Motorsport (Posavac/Müller/Lambertz) ein. Für Frikadelli (Siedler/Müller/Arnold) blieb dieses Mal nur der achte Rang, nachdem man bereits wegen eines Gelbvergehens aus der Boxengasse starten musste. Platz 9 sicherte sich das beste SP7-Auto von Alzen Automotive mit Hamprecht/Stursberg vor dem Cup2-Porsche von Hoppe/Kranz/Scheerbarth.

### Premiere für neuen Porsche

Viel beachtet war auch das Debüt des neuen Porsche 911 GT3 R, der von Manthey Racing mit Marco

Seefried, Lars Kern und Fred Makowiecki eingesetzt wurde. Statt einer Top-Platzierung stand die Erprobung für das Jahr 2019 im Fokus. Deshalb startete man auch nach Vereinbarung mit dem Veranstalter aus der Boxengasse, um nicht in den Kampf um den Sieg einzugreifen. Zudem sind in der SP-X nur Stints über maximal sechs Runden erlaubt. Porsche entschied sich jedoch für acht Runden (und damit mehrere Zeitstrafen). Wäre man nur sechs Runden gefahren und danach mit demselben Reifen noch mal zwei Runden, um einen Standard-

stint zu simulieren, wäre die Auskühlphase durch den mehrminütigen Stopp zu lange gewesen und hätte nicht den realen Bedingungen entsprochen. Daneben legte man mehrere Boxenstopps ein, die nicht etwa Technikdefekten geschuldet waren, sondern um verschiedene Einstellungen zu überprüfen und anzupassen.

Norbert Fischer, Christian Konnerth und Daniel Zils führen die Tabelle nach einem weiteren Klassensieg mit ihrem V5-Cayman wie gehabt vor Mike Jäger, Stephan Köhler und Christian Kohlhaas im SP8-Ferrari von ra-

cing one an, die sich ebenfalls wieder in ihrer Klasse durchsetzen konnten. Auf hohem Niveau geht es derzeit in der V4 zu, die mit 25 Startern aufwarten konnte und damit die stärkste Kategorie stellt. Hier waren Christopher Rink, Danny Brink und Philipp Leisen im BMW 325i vom Pixum Team Adrenalin die Schnellsten vor Manheller Racing und dem Team Securtal Sorg Rennsport. Im BMW M235i Racing Cup gab es für Teamchef Johannes Scheid mit Platz 2 hinter Griessner/Fürbrich ein kleines Geschenk zum 69. Geburtstag. ■

## VLN, 5. LAUF, ROWE 6 STUNDEN ADAC RUHR-POKAL-RENNEN (6 STUNDEN)

### Pole-Position

#6 Adam Christodoulou (Black Falcon, Mercedes AMG GT3, SP9) 7.55,723 min

### Schnellste Runde

#99 Eng/Blomqvist (Rowe Racing, BMW M6 GT3, SP9) 8.02,174 min

1.	#6	Haupt/Christodoulou/Metzger/Piana	Black Falcon	Mercedes AMG GT3	SP9	42 Runden
2.	#99	Eng/Blomqvist	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+1.53,266 min
3.	#3	Dusseldorp/Imperatori	Falken Motorsports	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+2.04,402 min
4.	#4	Müller/Werner	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+2.37,715 min
5.	#12	Klohs/Kern/Ragginger	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+6.53,319 min
6.	#22	Weiss/Kainz/Krumbach	Wochenpiegel Team Monschau	Ferrari 488 GT3	SP9 Pre	+1 Runde
7.	#50	Posavac/Müller/Lambertz	Walkenhorst Motorsport	BMW Z4 GT3	SP9 Pro	+1 Runde
8.	#31	Siedler/Müller/Arnold	Frikadelli Racing Team	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+1 Runde
9.	#70	Hamprecht/Stursberg	H&R Spezialfedern Team Uwe Alzen Automotive	Porsche 911 GT3 Cup MR	SP7	+1 Runde
10.	#123	Hoppe/Kranz/Scheerbarth	Mühlner Motorsport	Porsche 911 GT3 Cup	Cup2	+1 Runde

ADAC GT Masters: Lauf 9 und 10 in Zandvoort

# Wechsel an Tabellenspitze

Nach den beiden ADAC GT Masters-Rennen im holländischen Zandvoort haben Maxi Götz und Markus Pommer die bisherigen Meisterschaftsführenden von Corvette abgelöst. Siege für Grasser-Lamborghini und Herberth-Porsche.

Von: **Bianca Leppert**

**E**s hatte sich beim letzten Rennwochenende am Nürburgring angebahnt, nun wurde das Corvette-Duo Marvin Kirchhöfer und Daniel Keilwitz vom ADAC GT Masters-Thron gestoßen. Mit Platz 6 und 4 in Zandvoort schafften es Maxi Götz und Markus Pommer im HTP-Mercedes die Meisterschaftsführung zu übernehmen. Das Team Callaway Corvette reiste ohne Punkte ab und hat 19 Zähler Rückstand bei noch vier ausstehenden Läufen.

Die Laufsiege fuhren das Lambo-Team Grasser und die Porsche-



Der Herberth-Porsche holte den Sieg im Sonntagsrennen, neue Meisterschaftsführende sind Götz/Pommer von HTP

Mannschaft von Herberth Motorsport ein. Für Grasser Racing gab es trotz Jubel auch Ärger. Der Huracán von Perez Companc/Mapelli stand vor den Teamkollegen Bortolotti/Caldarelli auf Pole-Position, nachdem das Qualifying mit roter Flagge abgebrochen worden war. Doch daraus wurde keine Doppelführung, denn schon kurz nach dem Start kamen die

Teamkollegen aneinander und Bortolotti kreiselte von der Strecke. Mit 0,703 Sekunden Vorsprung setzten sich Perez Companc/Mapelli gegen die beiden Land-Audi-Duos Sheldon und Kelvin van der Linde sowie Jake Dennis und Christopher Mies durch. Etwas überraschend kam am Sonntag die Quali-Fabelrunde von Mathieu Jaminet im Her-

berth-Porsche, dachte man doch, der Elfer sei in Zandvoort nicht so stark wie die Konkurrenz. Die Pole-Position münzte er mit Teamkollege Robert Renauer in einen Sieg um, was Platz 2 in der Meisterschaft bedeutet. Dahinter landeten Assenheimer/Marciello im HTP-Mercedes und Bachler/De Leener im Team75 Bernhard-Porsche. ■

Sportwagen-WM / 24h Le Mans: LMP1-Regeln 2020

# Billige Hybridlösung möglich?

Die neuen LMP1-Regeln für die Saison 2020/21 sind weiterhin das große Gesprächsthema. Toyota versuchte in Silverstone, den Streitpunkt Hybridtechnik und die damit verbundenen Kosten zu relativieren.

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

**B**ei Toyota reagiert man generell mit Unverständnis auf die öffentliche Wahrnehmung, dass Hybrid der Kostentreiber Nummer eins sei und einen möglichen Kompromiss bei der Abfassung der LMP1-Regeln verhindern könnte. „Es ist durchaus möglich, die Kosten für ein Front-KERS-System stark zu begrenzen“, hielt Toyota-Teamchef

**TOYOTA WILL EIN FRONT-KERS MIT 6 MJ. DIE KOSTEN SOLLEN NUR IN EINEM NIEDRIGEN EINSTELLIGEN MILLIONEN-BEREICH LIEGEN.**

Rob Leupen fest. „Wir werden dazu in einer speziellen Arbeitsgruppe Vorschläge präsentieren.“ Leupen behauptet, es sei möglich, die Hybridtechnik – deren Integration in das neue Regelwerk weiterhin ein Eckpfeiler für den Verbleib von Toyota in Le Mans sowie der WEC bildet – so darzustellen, dass man nur einen geringen einstelligen Millionenbetrag dafür einsetzen müsse.

Sowohl die in der IMSA-Serie engagierten DPI-Hersteller als auch viele Experten votieren dafür, die Hybridtechnik komplett zu streichen, um die Kosten zu senken und mehr Hersteller in die LMP1-Klasse zu locken.

Toyota-Technikchef Pascal Vasselon erläuterte den Ansatz gegenüber Motorsport aktuell: „Wenn man die Kosten im Auge hat, ist die Integration eines Front-KERS-Systems einfacher, als die Bremsenergie an der Hinterachse zu rekuperieren. Im Vorderraum der LMP1-Prototypen ist genügend Bauraum vorhanden, um einen variablen Einsatz darzustellen. Außerdem kann man vorne mehr Energie rekuperieren als hinten.“

Die These, dass das Rekuperieren und Boosten an der Vorderachse technisch zu komplex und teuer sei, weil das automatisch einen Allradantrieb zwin-

gend erforderlich macht, verweist Vasselon ins Reich der Fabel: „Wir haben jeweils einen Ingenieur für das Front-KERS pro Auto – das ist kein Hexenwerk.“

Vasselon wünscht sich ein KERS-System im Bereich von 6 MJ für die sogenannten Hypercar-Regularien und behauptet, mit der Front-KERS-Lösung sei auch ein Kompromiss mit der IMSA-Serie – und damit eine globale LMP1-Plattform – möglich: „Wenn der Bauraum im Chassis vorgeesehen ist, kann man ihn in der WEC für das Hybridsystem nutzen. In Amerika wäre ein Einsatz des gleichen Chassis ohne Hybrid möglich. Doch so könnte man den technischen Link zwischen IMSA und WEC aufbauen“, sagt Pascal Vasselon.

Toyota hofft, mit so einem Minimallayout doch noch die US-Hersteller und insbesondere Ford an Bord zu holen. ■

# Sicherheits-Updates nötig?

Nach einem Unfall von Rebellion-Pilot Bruno Senna im freien Training zum WM-Lauf in Silverstone, der mit einem Knöchelbruch endete, flammten im Fahrerlager abermals Diskussionen über die Sicherheit der privaten LMPI-Fahrzeuge auf.

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

**D**enn genau genommen war der Trainings-Crash von Senna in Silverstone bereits der dritte Unfall, bei dem sich Piloten in privaten LMPI-Fahrzeugen verletzen: Mikhail Aleshin erwischte es bereits im November 2018 beim Testen mit dem russischen SMP-BR1-LMP1; in Spa crashte Pietro Fittipaldi im Dragonspeed-BR1 und brach sich beide Beine, in Silverstone nun erwischte es Senna. „Die privaten LMPI-Autos sind eigentlich nicht für dieses Speedniveau gebaut“,



Rebellion-Pilot Bruno Senna brach sich in Silverstone den Fußknöchel

sagte Rebellion-Pilot Neel Jani. Und sie sind natürlich auch nicht von Autoherstellern entwickelt, sondern von privaten Konstrukteuren wie Dallara und Oreca.

Zwar haben sowohl der Oreca-Rebellion als auch die Dallara-BR1 alle erforderlichen Crash-Tests der FIA absolviert und auch bestanden, doch die Einsatzteams kündigten an, dass sie auf

Updates im Bereich der Sicherheit drängen werden. Die Verletzung von Bruno Senna beispielsweise hätte durch die Verwendung der sogenannten Bein-Tunnel verhindert werden können. „Durch diese Tunnel wird verhindert, dass die Beine im Falle eines Unfalls umhergewirbelt werden“, sagte Rebellion-Teamchef Bart Hayden.

Hayden wies aber auch darauf hin, dass eine Verwendung nur dann Sinn machen würde, wenn man auch die Boxenstopp-Regulieren entsprechend anpassen würde. Eigentlich hätten die Bein-Tunnel bereits 2018 eingeführt werden sollen.

Bei Dallara drängt man auf die Erlaubnis von ACO und FIA, sowohl den Unterboden als auch die seitlichen Crash-Elemente nach dem Crash von Fittipaldi in Spa modifizieren und verstärken zu dürfen. Ein Mitglied des ACO-Technikstabes gab zu, dass man sich nun schnellstmöglich des Themas annehmen will: „Es ist denkbar, dass wir das Nachtanken und das Reifenwechseln wieder trennen, um mehr Zeit für den Fahrerwechsel herzustellen, was wiederum die Verwendung der Bein-Tunnel erlauben würde.“

„Allerdings können wir einen Wechsel erst für die nächste Saison umsetzen, also nach Le Mans 2019“, erklärte Thierry Bouvet, Technischer Direktor beim WM-Ausrichter ACO. ■

Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC)

## WEC präsentiert den Kalender für 2019/20

Beim 6h-Rennen in Silverstone stellte WEC-Boss Gérard Neveu den Kalender vor für die zweite sogenannte Super-Saison, die nach Le Mans 2019 startet und 2020 in Le Mans endet.

**N**ach den schlechten Erfahrungen in der Vergangenheit, als die WEC wegen Terminkollisionen mit der Formel 1 und Formel E oft mehrfach Termine tauschen musste, wollte Neveu seinen Kalender diesmal frühzeitig veröffentlichen. „Vielleicht müssen sich diesmal die anderen nach uns richten“, hofft Neveu. Zu den Fakten: Der Kalender für 2019/20 wird nach der Umstellung auf den Winterkalender in dieser Saison acht Rennen umfassen. Neu ist, dass zwei

Rennen – Silverstone und Shanghai – über eine Distanz von jeweils vier Stunden gehen, womit Neveu einem alten Kritikpunkt entgegenkommt, dass wechselnde Renndistanzen für mehr Abwechslung und Unterhaltung sorgen könnten. Dazu werden die Rennen in Bahrain und Sebring über die Distanz von acht Stunden ausgetragen. Der Kalender ist wie folgt strukturiert:  
01.09.2019: 4h Silverstone  
13.10.2019: 6h Fuji  
17.11.2019: 4h Shanghai  
14.12.2019: 8h Bahrain  
01.02.2020: 6h São Paulo  
März 2020: 8h Sebring  
03.05.2020: 6h Spa  
13./14.06.2020: 24h Le Mans  
Trotz der frühen Ansage gibt es aber Überschneidungen: 2019 im Oktober mit dem IMSA-Finale, im November mit dem Macau GP. „Leider nicht zu ändern“, so Neveu lapidar. ■ MCS

IMSA-Meisterschaft: Zehnter Saisonlauf Virginia International Raceway

## BMW holt in der IMSA den ersten M8-Sieg

Bei der IMSA GT Challenge in Virginia – wo nur die beiden GT-Klassen GTE und GT3 an den Start gehen – holte das Rahal-Team den ersten Sieg für den BMW M8 GTE, der seit Januar im Rennbetrieb läuft.

**A**nfang August schrammte der BMW M8 bereits in Road America knapp am ersten Sieg vorbei: Damals ging Connor de Phillippi bei einem Spritpoker in der vorletzten Runde der Kraftstoff aus. Den ersten Sieg holte das Duo De Phillippi und Teamkollege Alexander Sims jetzt auf dem Virginia International Raceway nach: Obwohl Sims zur Rennmitte wegen eines Feindkontaktes mit einem GTD-Auto eine Durchfahrtsstrafe erhielt und Positionen einbüßte,

hatten die Rahal-Piloten diesmal alles bis zum Schluss im Griff: Sims übernahm 31 Runden vor Schluss die Führung und gab diese auch im Finale nicht mehr ab.

Auf Platz 2 kam wieder einmal die Corvette C7.R von Jan Magnussen und Antonio García ins Ziel: Das Duo punktet seit Saisonbeginn ununterbrochen und steht dabei fast immer auf dem Podium. Die hohe Konstanz – schon die siebte Podiumsplatzierung in 2018 (!) – zahlte sich auch in Virginia wieder aus und wurde obendrein mit der Übernahme der Tabellenführung belohnt. Die bisherigen Meisterschafts-Leader – Ryan Briscoe und Richard Westbrook im Ford GT – schieden in Virginia wegen Kupplungsproblemen aus. Der letzte Podiumsplatz in Virginia ging an das zweite Rahal-Letterman-Duo John Edwards und Jesse Krohn. ■ MCS

Sébastien Ogier verpasst die Chance, sich wieder an Tabellenführer Thierry Neuville heranzurobben – möglicherweise die Vorentscheidung im Titelkampf, das fürchtet auch Sieger Ott Tänak.

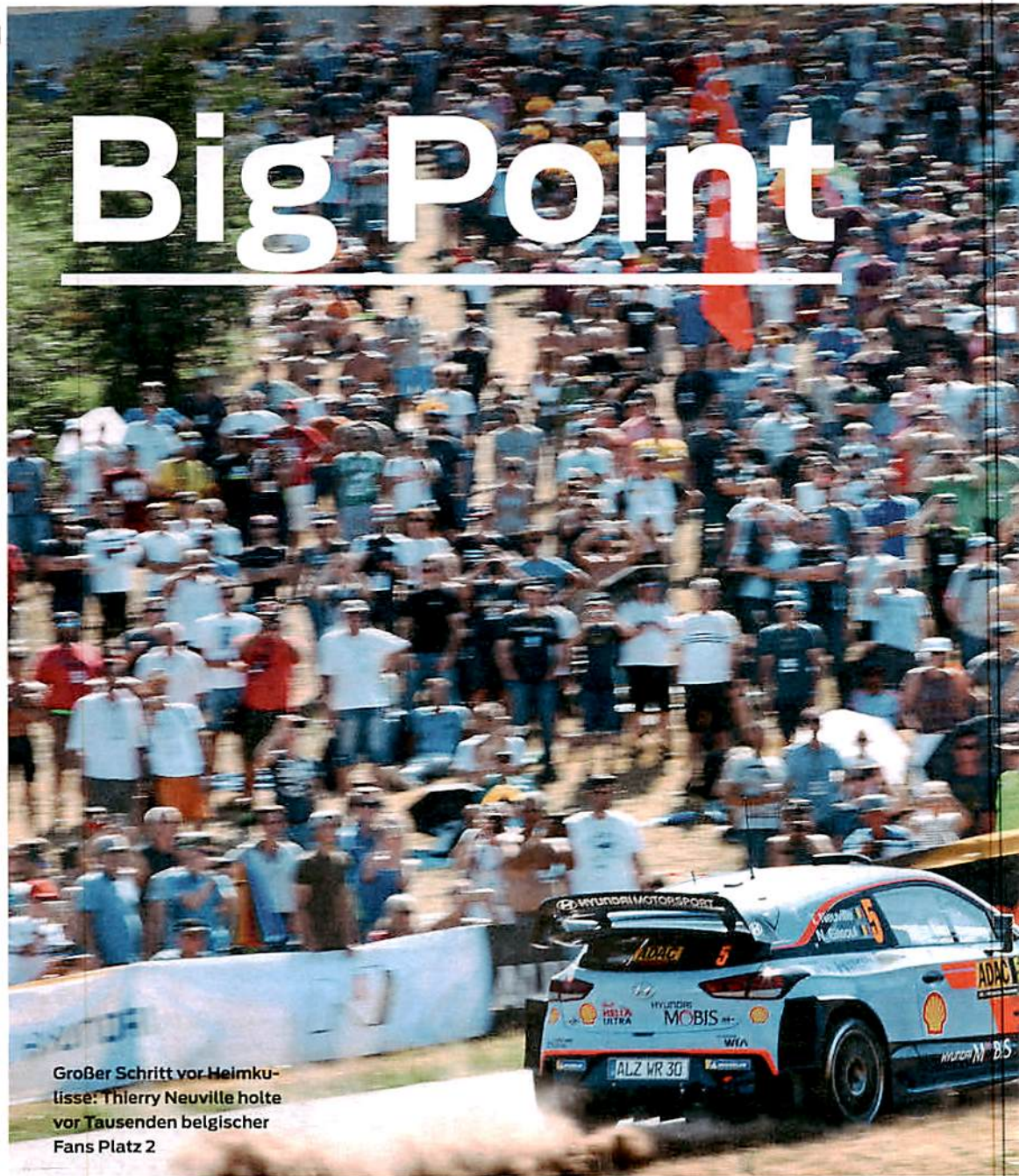
Von: **Markus Stier**

**R**allyefahren und Tennis haben mehr gemeinsam, als es auf den ersten Blick scheint. In beiden Sportarten kämpfen die Kontrahenten in Distanz zueinander, der Wettkampf zieht sich in beiden Fällen hin, besteht aus vielen kleineren Einheiten, die es zu gewinnen gilt. Die Kombattanten müssen unter höchstem Druck tiefenentspannt aggressiv zu Werke gehen und dennoch Filigranarbeit leisten. Sie können nicht wie Fußballer über den Kampf zum Spiel finden oder wie Boxer unter Stress einfach härter zuschlagen. Egal ob Filzball oder Gaspedal, wer es mit dem Kräfteinsatz übertreibt, ist sofort im Aus. Die Akteure sind auf sich alleine gestellt und können sich hinter niemandem verstecken.

Das wäre alles halb so schlimm, wenn es nicht diese ständigen Pausen gäbe. Egal ob zwischen zwei Ballwechseln oder auf der Verbindungsetappe, bei Seitenwechsel oder Etappenende, Tennis-Cracks bleibt wie Rallye-Assen massenhaft Zeit, über Probleme und vergangene Fehler zu sinnieren – und sich vor erneuten Patzern beim nächsten Durchgang zu fürchten. Nur wer an sich glaubt, kann Weltklasseleistungen abliefern, und so gilt es in entscheidenden Momenten, dem Gegner diesen Glauben zu nehmen. „Du musst das Ego des anderen zerstören“, betont John McEnroe.

### Mann für wichtige Momente

Obwohl jeder Punkt und jede Sekunde gleich viel zählt, spitzen sich die Duelle auf einige wenige Augenblicke zu, in denen die Entscheidung fällt. Boris Becker hat zu seinen großen Zeiten stets betont: „Wenn du ein Spiel gewinnen willst, musst du die Big Points machen.“ Und wenn es im Rallyesport im letzten halben Jahrzehnt einen gab, der im entscheidenden Moment fast immer die wichtigen Punkte machte, dann ist es Sébastien Ogier.



**Großer Schritt vor Heimkullisse: Thierry Neuville holte vor Tausenden belgischer Fans Platz 2**

Nicht dieses Mal. Zwar wechselte der Weltmeister auf dem zweiten Panzerplatten-Durchgang das defekte Rad zusammen mit Beifahrer Julien Ingrassia in rasanten anderthalb Minuten, aber die Chance auf den Sieg war futsch, damit die Aussicht auf maximale Punkte und so die Möglichkeit, Thierry Neuville im Titelkampf einen ordentlichen Schlag zu verpassen.

Nach dem erwarteten schwierigen Wochenende in Finnland rechnete man bei Hyundai auch in Deutschland nicht mit dem ganz großen Auftritt, zu schwer tat man sich mit dem i20 bisher auf Asphalt. Der blaue Renner aus Alzenau ist auf ein möglichst neutrales und stabiles Kurvenverhalten getrimmt – prima gegen böse Überraschungen in schnellen Ecken, Gift für die unzähligen Abzweige entlang deutscher Äcker.

Keiner leidet darunter so sehr wie Andreas Mikkelsen. Der Norweger hat seit seinem Andocken bei den Koreanern erhebliche Schwierigkeiten mit seinem Arbeitsgerät, der deutsche WM-Lauf war ein Tiefpunkt. Der Norweger versucht nun, den Fahrstil der Kollegen zu kopieren. „Nach zehn Jahren fange ich bei null an“, sagt Mikkelsen und erklärt: „Ich bin es gewohnt, tief in die Kurve reinzubremsen, das hat mit dem VW Polo und mit dem Citroën C3 auch wunderbar geklappt, nur der Hyundai untersteuert dann extrem.“

### Erst bremsen, dann lenken

Im Saarland versuchte Mikkelsen, seine Bremsmanöver vor der Kurve abzuschließen. „Fuß vom Pedal, dann einlenken“ hieß die Devise. Auch wenn er Fortschritte zu machen glaubte, eine Hilfe im Kampf um den Marken-Titel

war er beim neunten WM-Lauf nicht. Er kam als Punktelielieferant mit seinem gnädigen sechsten Rang nur ins Spiel, weil weiter vorn noch einiges schieflief.

Teamkollege Dani Sordo war wieder einmal der König der Panzerplatte. Bei vier Prüfungen auf dem Militärgelände von Baumholder ließ sich der Spanier drei Bestzeiten notieren. Thierry Neuville staunte im Etappenziel: „Die Zeiten hätte ich vielleicht auch fahren können, aber ich bin nicht sicher, dass ich dann heute Abend hier stehen würde.“

Das Hyundai-Zwischenhoch auf den breiteren, schnelleren und flüssigeren Strecken zeigt deutlich, dass der i20 nicht grundsätzlich auf Festbelägen schwächelt. Sordo war nach der zweiten Etappe Zweiter und hätte einen wichtigen Beitrag leisten können, das Punktekonto seines Arbeitgebers auszubauen, aber



ROESELER

**!** Mit zwei mal 40 Punkten aus den zwei vergangenen Rallies hat Toyota M-Sport-Ford überrannt und liegt mit 13 Zählern hinter Hyundai plötzlich in Schlagdistanz zur Tabellenspitze.

wie im Vorjahr flog ausgerechnet der Asphalt-Routinier von der Straße. Bei seiner Weinlese am Sonntagmorgen erntete Sordo nur eine zersplitterte Windschutzscheibe, einen zerschossenen Kühler und null Punkte. „Dani fliegt nicht oft ab, wenn

doch, dann war er wirklich über dem Limit“, sagt Neuville. Der Tabellenführer hielt sich konsequent aus allem raus, agierte nervenstark und souverän, auch wenn die Zeiten nicht der Erwartung entsprachen oder als schon am ersten Tag das Getriebe leckte. Getriebeöl ist in der Bordapotheke nicht vorgesehen, Neuville füllte Motoröl nach, das in Sachen Viskosität und Temperaturverhalten nur bedingt zur gestellten Aufgabe passt. Jedes Schaltwerk muss in der WM aus Kostengründen vier Rallies halten, pro Rallye ist nur ein Wechsel erlaubt. Das Tauschgetriebe ist eigentlich für Schotterrallies vorgesehen und öffnet zur Bekämpfung des ewigen Untersteuerns den Kraftfluss zur Hinterachse deutlich stärker. Prompt fing die Fuhre beim Bremsen aus hohem Tempo an zu schlingern. In der Not lugten

die Techniker mit dem Endoskop ins Getriebe und kamen zu dem Schluss, dass die ursprüngliche Schaltbox keine Schäden aufwies. Sie bauten sie am Samstagabend wieder ein. Doch erst am Sonntagmorgen, als Neuville dank weicherer Federn mehr Grip fand, konnte er seine erste und einzige Bestzeit setzen. Doch auf die kam es nicht an, für einen Sieg war der Hyundai nicht schnell genug. Gleiches gilt für alle anderen Autos, auf denen nicht Tänak und Toyota geschrieben stand. Wie schon in Finnland war der Este im Yaris eine Klasse für sich. Mit sechs Bestzeiten auf den ersten sieben Prüfungen setzte er sich vom Feld ab, nur Ogier konnte ihm folgen. Der Franzose blieb im M-Sport-Fiesta bis zum Reifenschaden auf der 13. Prüfung in Schlagdistanz, hielt den Rückstand mit zehn bis 14 Sekunden in Grenzen. Es

schien, als könnte der fünfmalige Champion mal wieder einen seiner Wunderschläge tun. Mit einem Sieg und Neuville nur auf Rang 4, mit fünf weiteren möglichen Punkten auf der Powerstage wäre es möglich gewesen, den Rückstand nahezu komplett wegzuschmelzen. Doch der Zwischenstand täuschte, Ogier hatte nie eine Chance. Tänak ließ ihn maximal am Erfolg schnuppern. Nach den 15 Kilometern von Freisen sprach der beste Fahrer der Welt von einer „perfekten Prüfung“, nur das Esapekka Lappi die Bestzeit gefahren war und Tänak nur sieben Zehntel einbüßte, obwohl er ständig glaubhaft versicherte, keine allzu großen Anstrengungen zu unternehmen.

### Einmalig agil

In der mittlerweile 21-jährigen Geschichte der World Rally Cars gab es kein Auto, das so spontan und schnell einlenkt – perfekt für die zahllosen 90-Grad-Kurven und allerorten verteilten Strohbällen, um jegliches Räubern durch die Rabatten zu unterbinden. Es ist ein Kuriosum, das mit Hinweis auf die Verkehrssicherheit seit Jahren das Hinken auf drei Rädern zurück zum Service verboten ist, die Stars aber bei der diesjährigen Deutschland-Rallye im öffentlichen Verkehr reihenweise ohne Seitenspiegel unterwegs waren, die sie beim Schubbern am Stroh abgestreift hatten.

Die Krönung der Zirkerei um die in Plastikfolie verpackten Begrenzungen war der Auftakt am Donnerstagabend im Wendelinuspark, einem Skaterstadion in einem Gewerbegebiet von Sankt Wendel. Die breiten und starken WRC kälten sich um den eng gesteckten Zickzackkurs, die besten WRC2-Starter waren in ihren wendigen R5-Autos schneller als der Weltmeister, aber Bestzeit fuhr Tänak.

Während sämtliche Kollegen ihre Autos mit Handbremsen oder wildem Gaseinsatz um die Ecken wuchteten, profitierte der WM-Dritte von einer neuen Geheimwaffe. Wie auch Ford wählte man bei Toyota für Latvala und den am Ende drittplatzierten Lappi ein Mitteldifferenzial mit einer Kraftverteilung von 50 zu 50. „Das gibt einfach mehr Stabilität beim Bremsen“, erklärt M-Sports Vize-Technikchef Massimo Carriero.

Die Hyundai waren mit einem nur leicht hecklastigen Antrieb



ROESELER

Großer Einsatz, kaum Belohnung: Sébastien Ogier



ROESELER

Beherrscher des Niemandslandes: Marijan Griebel

ausgerüstet. Tänak aber hatte als einziger Toyota-Fahrer 70 Prozent Kraft auf der Hinterachse, womit der Yaris noch besser um die Ecken flitzt.

### Löcher im Gummi

Doch die Wendigkeit ist auf den deutschen Straßen nur ein wichtiger Faktor, der zweite ist der Reifenverschleiß. Die Vorderreifen werden hierzulande extrem belastet. Als Sébastien Ogier seine Räder nach 58 Weinberg-Kilometern für die abschließende Powerstage zurechtsteckte, trugen drei von fünf Pnueus tiefe Narben und sogar Löcher in der Oberfläche. „Das müssen sie abkönnen“, sagte der Champion trocken. An Tänaks Toyota verschlissen die Reifen gleichmäßiger, der WM-Verfolger musste gerade in Baumholder seine Gummis nicht so sehr schonen wie die Konkurrenz.

Von diesem Umstand hätten auch die Citroën-Fahrer profitie-

ren sollen, fährt man doch dort seit 2017 mit 72 Prozent Kraft auf der Hinterachse. Im Vorjahr mit Rang 2 noch steil aus der Krise strebend, schlug sich das Team von Pierre Budar selbst. Es gab technische Pannen wie einen spannenden Gaspedsensor bei Breen und bei Östberg eine falsch montierte Frontschürze, die dem Wasserkühler die Luftzufuhr so abriegelte, dass der heiße Motor ins Notlaufprogramm ging. Breen zeigte bis zur Halbzeit als Sechster mit nur geringen Rückständen zu den Plätzen vor ihm, dass der C3 nicht so lahm ist, wie er schien, aber mit abgerissenem Längslenker nach einem Hüpfen in den Graben konnte der Ire froh sein, dass er am Ende Siebter wurde. Östberg segelte ohne Not am Sonntag in die Wiese.

Markenkollegen hin oder her, Marijan Griebel nahm die späten Malheure wohlwollend zur Kenntnis. Anstatt sich in der WRC2 mit seinem gewohnten



ROESELER

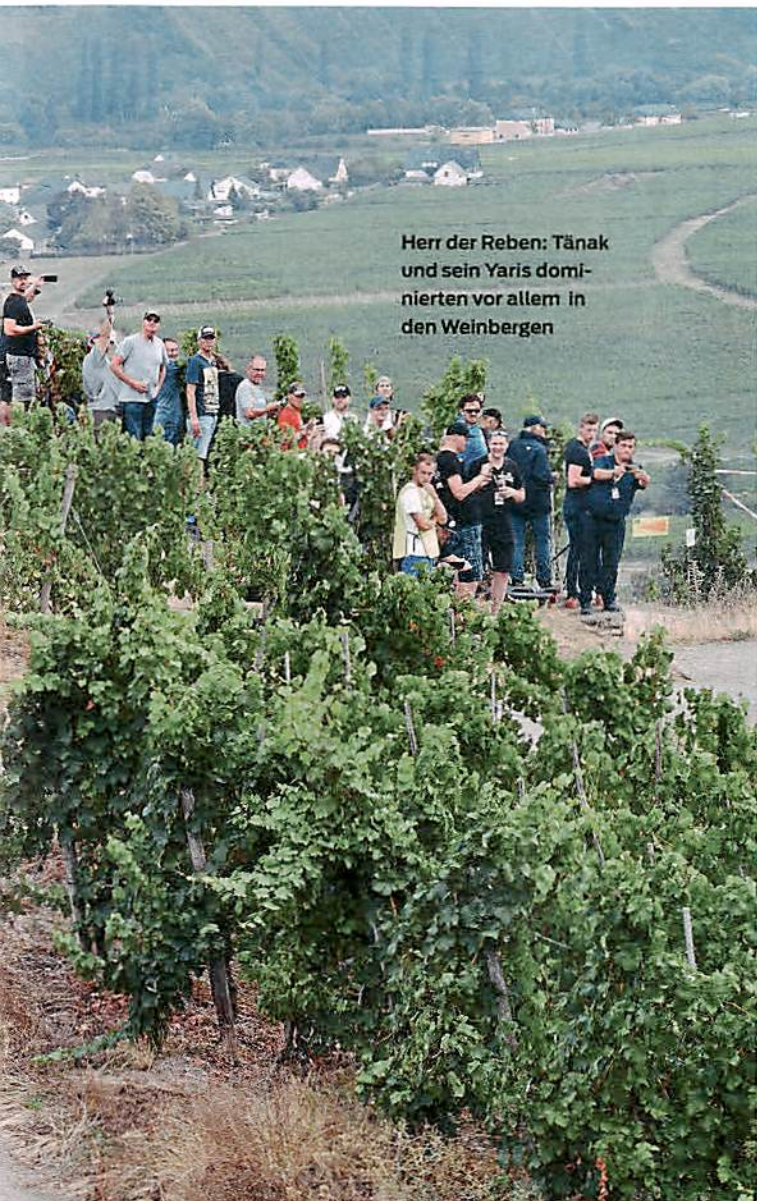
Peugeot 208 R5 mit einem Dutzend hungriger Youngster zu plagen, besorgte sich der Lokalmatador für das Heimspiel mit Schützenhilfe von Mentor und Sponsor Armin Kremer den gleichen Citroën DS3, mit dem er wenige Wochen zuvor in Luxemburg einen Sieg eingefahren hatte. Mit dem 2016er-WRC war Griebel chancenlos gegen die aktuellen Topautos, hielt sich aber die WRC2 mühelos vom Leib und fuhr seine eigene Rallye. Das Ziel waren WM-Punkte und mit einem guten achten Rang sammelte er gleich vier.

### Wenig Ausfälle

Insgesamt war die Fehlerquote ganz vorn erstaunlich gering. Nur Elfyn Evans war – an gleicher Stelle wie Breen – vor Halbzeit von der Straße abgekommen. Der Deutschland-Vierte von 2014 mühte sich vergebens ab. Teamkollege Teemu Suninen, der wie Evans nicht das neue Aero-Paket

am Fiesta zur Verfügung hat, musste sich erst einschleichen. Der Finne hat zwar im Vorjahr im R5 in Deutschland geblüht, ist aber abgesehen von einem Testtag noch nie mit knapp 400 PS durch die Weinberge geschossen. Suninen fuhr sich langsam warm und war als Fünfter mit sich zufrieden, Evans kam nur auf Platz 25. Ist das Siegerauto des Vorjahres durch das Wettrüsten der Werke schon Alteisen? „Bei meiner Leistung steht es mir wohl kaum zu, dazu eine Meinung zu haben“, sagte Evans selbstkritisch.

Mannschaftskapitän Ogier gestand, dass der größere Diffusor an seinem Auto in den vielen langsamen Kurven keinen spürbaren Unterschied macht, er wähnt zudem den Ford-Motor als Schwachpunkt im Kampf gegen den starken Toyota – und dürfte auf dem Holzweg sein. Das finnisch-japanische Team stellte nach einem Abzweig Radarmessgeräte auf, verglich die Ge-



Herr der Reben: Tänak und sein Yaris dominierten vor allem in den Weinbergen



ROESELER

Unter Wert: Die Citroën waren nicht so schlecht wie das Ergebnis



ROESELER

Tänak war wieder nicht zu schlagen



ROESELER

Neuville schnüffelt am Titel

schwindigkeiten vor der nächsten Kurve und kam zum Schluss, dass alle vier Autos dicht beisammen liegen. Hyundai war mit 168 km/h am langsamsten, die Toyota mit ihrem angeblich so starken TMG-Motor kamen auf 169 km/h. M-Sport liegt mit 170 km/h hauchdünn darüber, an der Spitze fand sich mit Tempo 171 ausgerechnet Citroën.

Als der stark fahrende Jari-Matti Latvala am Sonntagmorgen unverschuldet mit gebrochener Getriebeeingangswelle die Segel streichen musste, und als Sordo in die Reben knallte, rückte Ogier nach seinem Reifenpech wieder auf Rang 4 vor, aber das half nichts, denn Neuville war nun schon Zweiter. Im Vorjahr hatte er im Saarland die WM mit einem rausgerupftem Fahrwerks gelenk endgültig verloren, möglicherweise hat er sie 2018 an gleicher Stelle gewonnen.

Natürlich sind noch vier Rallies zu fahren, und Ogier betont,

es sei noch nicht vorbei, aber auch Ott Tänak hatte in Sankt Wendel das Gefühl, dass unter Umständen gerade ein Zug unwiederbringlich abgefahren war. Als er von den Ausfällen von Latvala und Sordo hörte, grummelte er: „Neuville hat so ein verdammtes Glück.“ Dabei entfuhr ihm bei laufender Live-Übertragung gar das F-Wort.

Nach Ogiers Panne und zwei Gegnern als Puffer hatte sich Tänak wohl trotz erheblichem Rückstand noch eine kleine Titelchance ausgerechnet, aber aktuell 36 Zähler Rückstand sind schon eine Hausnummer. Ohnehin nicht als großer Temperamentsbolzen bekannt, fiel sein Jubel über den fünften WM-Erfolg auch etwas verhalten aus. Beifahrer Martin Järveoja war da schon ein bisschen ausgelassener. Er war am Samstag 31 geworden und schwärmte: „Ott hat mir das perfekte Geburtstagsgeschenk gemacht.“ ■

## RALLYE DEUTSCHLAND (16.–19.08.2018)

Neunter von 13 Läufen, 18 Wertungsprüfungen über 325,76 Kilometer

1. Tänak/Järveoja (EST/EST)	Toyota Yaris WRC	3:03.36,9 h
2. Neuville/Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	+39,2 s
3. Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+1.00,9 min
4. Ogier/Ingrassia (F/F)	Ford Fiesta WRC	+1.34,5 min
5. Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+2.02,9 min
6. Mikkelsen/Jaeger (NOR/NOR)	Hyundai i20 WRC	+2.13,8 min
7. Breen/Martin (IRL/GB)	Citroën C3 WRC	+2.39,1 min
8. Griebel/Rath (D/D)	Citroën DS3 WRC	+10.41,2 min
9. Kopecky/Dressler (CZ/CZ)	Skoda Fabia R5	+13.12,8 min
10. Rovaniemi/Halttunen (FIN/FIN)	Skoda Fabia R5	+13.16,6 min

Bestzeiten: Tänak 6, Ogier 4, Sordo 3, Latvala 2, Lappi 1, Breen 1, Neuville 1

## WM-STAND FAHRER

1. Neuville	172 Punkte
2. Ogier	149
3. Tänak	136
4. Lappi	88
5. Mikkelsen	65
6. Sordo	60
7. Latvala	55
8. Evans	52
9. Östberg	48
10. Breen	47



ROESELER

## WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	254 Punkte
2. Toyota	241
3. M-Sport-Ford	224
4. Citroën	159

# Aufgeben gibt's nicht



Mit seinem vierten Saisonsieg trotz Panne setzte sich Jan Kopecký ein Denkmal

Im Schicksal vereint. Nach frühen Reifenschäden starteten Jan Kopecký und Fabian Kreim ihre Aufholjagden. Der Tscheche belohnte sich mit dem Sieg und der WRC2-Tabelleführung. Der deutsche Meister schrammte knapp am Podium vorbei.

Von: **Reiner Kuhn**

Jan Kopecký wusste, in Deutschland muss er abliefern. Will er seinem Skoda-Werkskollegen Pontus Tide- mand den WRC2-Titel abjagen, gilt es in dessen Abwesenheit kräftig zu punkten. Keine leichte Aufgabe beim kniffligsten aller Asphalttritte. Wie dünn die Luft in der zweiten Liga ist, zeigte sich schon am Freitag, als der 36-Jährige je eine der sechs Tagesbestzeiten an den früh durch einen Reifenschaden zurückgefallenen WRC2-Gast Fabian Kreim, Werksjunior Kalle Rov- anperä und Junior-Weltmeister Nil Solans abgeben musste.

Mit 22 Sekunden Vorsprung vor Yoann Bonato (Citroën), M-Sport-Speerspitze Eric Camilli und dessen Ford-Markenkollege Kajetan Kajetanowicz begann Kopecký die Jagd über die berühmt-berühmte Panzerplatte von Baumholder. Auf dem ersten Durchgang der knapp 40 Kilometer

langen Königsprüfung kassierte er einen Reifenschaden. Trotz Wechsel in eineinhalb Minuten fiel der Titelaspirant von der ersten auf die neunte Position zurück. Andere erwischte es noch schlimmer: Solans verabschiedete sich mit einer Mehrfachrolle. Pierre-Louis Loubet stellte seinen Hyundai ebenso mit defekter Technik ab wie Markenkollege José Suárez.

## Dramatischer Schlusspurt

So führte plötzlich Vorjahressieger Camilli. Dahinter lauerten Europameister Kajetanowicz, Skoda-Privatier Fabio Andolfi, der 17 Jahre junge Rov- anperä und Citroën-Werksfahrer Stéphane Lefebvre. Zwei Prüfungen vor dem Etappenziel musste Camilli seinen Fiesta mit Lichtmaschinenschaden abstellen. Kajetanowicz fiel hinter Andolfi und Rov- anperä auf Rang 3 zurück. Auf den letzten Metern zog der junge Finne bei seinem ersten WM-Lauf auf Asphalt noch am Italiener vorbei. Derweil hatte sich Kopecký mit einem Bestzeiten-Feuerwerk wieder auf den dritten Zwischenrang nach vorne katapultiert. In dessen Windschatten stürmte Kreim auf Rang 5 nach vorne und machte Druck auf den dreimaligen Europameister Kajetanowicz.

Für ein hoch spannendes Finale war gesorgt, wie ein Blick auf die Zeitenliste offenbarte. Drei Prüfungen und 70 WP-Kilometer vor dem Ziel lagen die Top-Vier

innerhalb von nur acht Sekunden. Kopecký setzte die erste Bestmarke und verkürzte den Abstand zum heroisch kämpfenden Skoda-Privatier Andolfi auf 0,1 Sekunden. Rov- anperä konnte seine Führung verteidigen. Aber mit einem weiteren WP-Erfolg zog der tschechische Routinier gleich an beiden Markengefahr- ten vorbei und holte sich den Sieg. Dahinter drehte auch Kreim nochmals auf, schnappte sich noch Kajetanowicz und komplettierte den Vierfach- Erfolg für Skoda. ■



Jetzt wird es richtig heiß: Mit gerade einmal sieben Punkten Vorsprung reist Tabellenführer Jan Kopecký zum Titelduell mit Pontus Tide- mand. Für die beiden Skoda-Werkskolle- gen ist die neue Rallye Türkei jeweils der sechste und damit vorletzte WRC2-Lauf der Saison.



Aufs Treppchen: Fabio Andolfi



Starke Vorstellung: Fabian Kreim

## WRC2 DEUTSCHLAND

1.	Kopecký/Dresler (CZ/CZ)	3:16.49,7h
	Skoda Fabia R5	
2.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	+ 3,8s
	Skoda Fabia R5	
3.	Andolfi/Inglesi (I/I)	+ 18,1s
	Skoda Fabia R5	

## PUNKTESTAND NACH LAUF 9

1.	Jan Kopecký (CZ)	100 Punkte
2.	Pontus Tide- mand (S)	93 Punkte
3.	Gus Greensmith (GB)	55 Punkte
4.	Lukasz Pieniazek (PL)	48 Punkte
5.	Fabio Andolfi (I)	46 Punkte

ADAC Rallye Deutschland

## „Wenig Action, keine Atmosphäre“

Nach Saarbrücken 2017 liebten die WM-Piloten auch am Auftakt in St. Wendel kein gutes Haar. Nicht ungefährlich, wenn WM-Läufe auf der Kippe stehen.

Von: **Reiner Kuhn**

**M**it Verspätung endet das Seminar der WM-Veranstalter in St. Wendel. Flugs eilen sie zur nahe gelegenen Auftaktprüfung in einem Gewerbegebiet am Stadtrand. Die Abordnungen der neuen WM-Aspiranten aus Japan und Kenia sind schon da. Phineas Kimathi surft in seinem Smartphone durch die sozialen Netzwerke. Dass wenige Meter vor seiner Nase die weltbesten Rallyepiloten ihre Werkswagen um eine Halbpipeline für Skater zirkeln, bevor sie hinter einen großen Strohhallen verschwinden, scheint den Kenianer kaum zu begeistern: „Wenig Action, keine Atmosphäre.“

So urteilt auch das Gros der Zuschauer. Noch härter gehen die WM-Stars mit dem Auftakt ins Gericht. „Das war schrecklich. Ich hatte noch nie eine so schlechte Zuschauerprüfung“, maulte stellvertretend Ott Tänak

über das enge Geschlängel über einen Parkplatz, das von vielen Strohhallen gesäumt war. Auch Sébastien Ogier war alles andere als angetan: „Diese Prüfung macht keinen Spaß, weder uns Fahrern noch den Zuschauern.“

Als die WM-Asse durch die Weinberge oder über das Militär-Areal von Baumholder toben, scheint das anfängliche Stimmungstief vergessen. Umso wichtiger, weil neben der Rallye Chile mit Japan ein neuer Asphaltlauf in den WM-Kalender drängt und

weder der Promoter noch die Hersteller eine Aufstockung finanziell stemmen wollen.

„Auch wenn es nicht leicht wird, bin ich zuversichtlich, dass die Rallye-WM auch künftig im Automobilland Deutschland gastiert“, sagt ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk. „Wir haben mit unserer Rallye etwas aufgebaut, was nicht nur bei Fahrern und Teams ankommt. Ich glaube nicht, dass man dies mit einem Federstrich so einfach rauswischen kann und wird.“ ■



Wenig begeistert: Auftakt im Wendelinspark

Die deutschen WM-Starter

## Richtig starke Lokalmatadoren

Acht der zehn deutschen Teilnehmer kamen ins Ziel.

Von: **Reiner Kuhn**

**N**ie waren weniger Deutsche am Start. Und selten waren die Einheimischen erfolgreicher. Allen voran Lokalmatador Marijan Griebel, der beim WM-Debüt im Citroën DS3 WRC bis auf den achten Gesamtrang nach vorne stürmte und mit drei WM-Punkten zwei Zähler mehr holte als sein Mentor Armin Kremer im Vorjahr. Ebenfalls weit vorne war Fabian Kreim zu finden, der in der WRC2 nur knapp das Podium verfehlte.

Drittbester Heimspieler war Roman Schwedt. Der 19-jährige Saarländer steuerte den ansonsten von Griebel in der DRM be-

wegten Peugeot 208 T16 auf Gesamtrang 21 über die Zielrampe. Direkt dahinter folgte Hermann Gassner (Mitsubishi), der vor exakt 30 Jahren erstmals beim deutschen WM-Lauf gestartet war. Sein Sohn Hermann Junior musste im Schlusspurt wegen Problemen an der Hinterachse Tempo



Mit 19 WM-Luft: Roman Schwedt

rausnehmen und reihte sich mit seinem Toyota GT86 als 23. direkt hinter dem Senior ein. Auch wenn der 29-jährige Bayer im Familienduell unterlag, durfte er sich über den erneuten Klassensieg freuen. Toyota-Markenkollege Klaus Osterhaus brachte seinen Hecktriebler als 34. ins Ziel. Josef Wecker, der im Renault Clio R3 in der gleichen Klasse antrat, kam auf Platz 41. Sebastian Schwinn (Citroën DS3 R3) wurde nach einer späten Rolle als 45. und Letzter gewertet.

Die dreitägige Tour der Leiden von Dr. Marius Klein (Mitsubishi Evo X) endete nach Ausrutschern und einem zwischenzeitlichen Überschlag in WP 16 mit defektem Motor. Der in der Rallye-EM aktive Albert von Thurn und Taxis (Skoda Fabia R5) war schon am Freitag heftig abgeflogen. ■

## KOMMENTAR

### RAUS AUS DER PROVINZ!

Der spezielle Mix aus engen Weinbergpisten und geschundenen Panzerwegen ist nicht nur für die weltbesten Rallyefahrer etwas ganz Besonderes, wie der Zuschauer-Zuspruch an den Strecken zeigt. Im krassen Gegensatz dazu steht jedoch die Auswahl für das Rallye-Zentrum sowie Start und Ziel. Nachdem man im Vorjahr mit einer Auftaktprüfung in der Landeshauptstadt Saarbrücken scheiterte, zogen die Organisatoren weiter nach St. Wendel. Doch in der Kreisstadt wurde es noch schlimmer: Bei der langatmigen Startzeremonie in der Innenstadt standen nur wenige Schaulustige an den Absperrgittern. Mit dem folgenden Aufgalopp über einen weitläufigen Parkplatz könnte es jede ADAC-Slalom-Veranstaltung aufnehmen. Eine echte Qual, nicht nur für die Weltelite. Und unnötig noch dazu, denn beim DRM-Auftakt vor wenigen Monaten tobte die deutsche Rallyeszene auf einem artgerechten Vier-Kilometer-Rundkurs noch mitten durch den Stadtkern von St. Wendel. Will man unbedingt im Saarland bleiben, wäre ein Auftakt vor der Völklinger Hütte wohl die weitaus bessere Lösung. Was passt besser im Autoland Deutschland, als spektakuläre Action-Bilder vor einem Stahlwerk, das zum Weltkulturerbe zählt. Das Rallye-Zentrum am Bostalsee passt ins Bild. Das wenige Meter von den Servicezelten entfernte Wasser ist nur aus dem Helikopter zu sehen. Dass mangels Unterkünften viele Teammitglieder und Gäste weiterhin im 60 Kilometer Trier nächtigen, unterstreicht die Misere. Verständlich, dass sich viele nach der ältesten Stadt Deutschlands zurücksehen. Unvergesslich, wie nach dem Showstart vor der Porta Nigra die Teilnehmer durch ein Spalier von Menschen durch die Altstadt rollten.



Reiner Kuhn  
Redakteur

ADAC Opel Rallye Cup

## Lundberg fast durch

Keiner holte bei den beiden Cup-Runden im Rahmen des WM-Laufes mehr Punkte als Elias Lundberg.

**B**eim ersten Wertungslauf, der am Donnerstag und Freitag durch die Mosel-Weinberge führte, war Grégoire Munster nicht zu halten. Mit seinem zweiten Saisonsieg rückte der 19-jährige Luxemburger wieder dichter an Tabellenführer Elias Lundberg heran, der als Vierter die Hälfte seines Vorsprungs in der Gesamtwertung des ADAC Opel Cups einbüßte. Doch im zweiten Lauf am Samstag und Sonntag feierte der

20-jährige Schwede in überlegener Manier seinen dritten Saisonsieg. Weil seine ärgsten Verfolger punktlos blieben, baute Lundberg seinen Vorsprung nach sechs von acht Läufen auf satte 67 Punkte aus. Bester Deutscher bleibt trotz Unfall im sonntäglichen Endspurt Nico Knacker auf Tabellenrang 5.

Viel Pech hatte Gastfahrer Christian Menzel. Bei einsetzen dem Regen rutschte der Nord-schleifen-Kenner in der zweiten Wertungsprüfung unglücklich von der Piste und musste aufgeben. „Dümmer hätte es nicht laufen können“, ärgerte sich der 47-jährige Kehlberger über das frühe Aus. ■ RK



Auf und davon: Auf den WM-Pisten baute Lundberg die Cup-Führung aus

Rallycross-WM

## Elektro-WM in der Warteschleife

Nichts wird aus der für 2020 geplanten Rallycross-WM mit Elektroautos. Als es nun zählte, fehlte es an den Bekenntnissen der Hersteller.

Von: **Reiner Kuhn**

**N**ach der Euphorie folgt nun die Ernüchterung. Die geplante Einführung der Rallycross-WM mit Elektroautos im Jahr 2020 muss auf 2021 verschoben werden. Vor Kurzem sah das noch anders aus. „Neun verschiedene Hersteller sitzen mit am Tisch“, verkündete zum Jahresbeginn ein Sprecher des WM-Promoters IMG noch stolz. Kurz danach lag ein fertiges Konzept vor. Im Juli bekam Williams den Zuschlag für das standardisierte Batteriesystem

und Oreca für das Einheitschassis mit Fahrwerk, jeweils für die Jahre 2020 bis 2023. Alles lief nach Plan – scheinbar.

Es fehlen die Einschreibungen: Für die eWRX werden 16 Autos gebraucht, also forderte die FIA mindestens drei, besser vier Hersteller. „Unser Interesse, an der vollelektrischen eWRX teilzunehmen, ist ungebrochen. Volkswagen hat von Anfang an intensiv an Konzept und Reglement mitgearbeitet. Wir sehen sehr großes Potenzial“, sagt VW-Motorsportdirektor Sven Smeets. Dumm nur, dass außer VW und Peugeot sich nun kein Unternehmen zur neuen Ära im Rallycross bekennen will. Das verwundert vor allem bei Audi. Im Frühjahr schien Audi-Sportchef Dieter Gass noch „begeistert“ und „sehr zuversichtlich“. Doch vergangene Woche wollte man sich bei der in der Formel E engagierten Mar-

ke nicht zum Thema äußern und verwies auf das offizielle Statement von Promoter IMG. Dem bleibt nun nichts anderes übrig, als weiter die Werbetrommel zu rühren. Im nächsten Frühjahr soll es einen neuen Anlauf für 2021 geben. „Das gibt uns noch

etwas Zeit, um in der schnell veränderten Welt der elektrischen Automobilität alle Details dieser neuen Serie zu studieren und eine Entscheidung zu fällen“, bleibt auch Gerard Quinn, Sportchef von Ford Europa, nun eher unverbindlich. ■



Erst mal weiter mit Verbrennungsmotoren: Rallycross-WM

### AUS DEM SERVICEPARK

#### SCHNELLER NACHWUCHS

Esapekka Lappi kam strahlend zum WM-Lauf. Verständlich. Der Toyota-Werksfahrer wurde am Samstag vor der Rallye zum zweiten Mal Vater. „Ich bin überglücklich, dass es meine Tochter auch eilig hatte und ich dadurch bei der Geburt dabei sein konnte. Der ursprüngliche Termin lag in der Rallyewoche“, freut sich der Finne.

#### VERFLIXTE FÜNFZIG

Am Mittwoch feierte Dani Sordo noch den 50. Geburtstag seines Beifahrer Carlos del Barrio, tags darauf beschert ihm die Zahl 50 deutlich weniger Freude. Auf dem Weg zum Shakedown wurde der Hyundai-Pilot in einer 50er-Zone mit 86 km/h geblitzt. Prompt verdonnerten ihn die FIA-Stewards zu einer Geldstrafe von 900 Euro.

#### ERFAHRUNGSSCHATZ

Genau die Hälfte seiner insgesamt 32 WM-Starts absolvierte Henk Vossen in Deutschland. Einem Ausfall (2003) stehen dabei 15 Zielankünfte entgegen. Diesmal fuhr der Holländer mit seinem Ford Fiesta R5

auf den 17. Klassen- und 28. Gesamtrang. Weniger Erfolg hatte Vossen bei seinem ersten WM-Start: Bei der Lombard RAC Rally 1977 musste der heute 73-Jährige seinen Opel Kadett GT/E mit defekter Antriebswelle abstellen.

#### NEUE HEIMAT

Die Toyota-Trucks steuern nach der Rallye Deutschland erstmals nicht die Teambasis im finnischen Puuppola an und verzichten damit auf den beschwerlichen Seeweg. Künftig werden die Werkswagen in Tallinn, der Hauptstadt von Estland, gewartet. Die Entwicklungs- und Testabteilung bleibt jedoch weiter im Heimatort von Teamchef Tommi Mäkinen.

#### SCHLAG AUF SCHLAG

Jan Kopecký, Dani Sordo, Fabian Kreim und Albert von Thurn und Taxis reisten vom WM-Lauf schnurstracks weiter nach Tschechien. Bei der topbesetzten Barum Rallye, dem sechsten von acht Läufen zur Rallye-EM, treffen die vier WM-Starter am Wochenende auf weitere 32 R5-Kollegen. ■ RK

# Alles im Griff!

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum Sparpreis plus Schrauber-Set dazu!

**TOP  
EXTRA**

## **BOSCH Schrauber-Set, 10-teilig**

- Universeller Helfer im Haushalt
- Handschraubendreher mit T-Griff
- 10 verschiedene Bits
- Bit-Satz im Griff versenkbar
- Maße: ca. 17 x 12 x 5 cm
- Zuzahlung: 1,- €

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

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

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

**Fon +49 (0)711 3206-8888** Bitte Bestellnummer angeben:  
1773034

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.

# König von Holland



In Zandvoort eine Klasse für sich: Niels Langeveld, hier vor Antti Buri und Hari Proczyk

Niels Langeveld (Audi) nutzte seinen Heimvorteil in Zandvoort perfekt aus und katapultierte sich mit einem Sieg sowie Platz 3 an die Tabellenspitze. Im zweiten Lauf feierte Hyundai einen Doppelsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Langeveld war der Favorit, da gab es vor dem Rennwochenende wohl keine zwei Meinungen. Nicht nur wegen seines Heimvorteils, auch weil WTCR und TCR Europe bereits zeigten, dass Zandvoort durchaus Audi-Land ist. Die schnellen Kurven verlangen nach viel Stabilität, davon hat der RS 3 LMS jede Menge zu bieten. Das Vorjahr lieferte ein weiteres Indiz. Da fuhr Langeveld gar in beiden Rennen als Erster durchs Ziel, behalten durfte er aber nur seinen Sieg am Sonntag.

Es war also keine Überraschung, dass der Racing-One-Pilot sich die Pole-Position und

damit auch die fünf Extrapunkte sichern konnte. Platz 3 von Tabellenführer Hari Proczyk (Opel) sorgte da schon für mehr Verwunderung. Zwar fuhr der Österreicher erstmals seit dem Auftakt ohne Erfolgsballast, doch dass er hinter der Audi-Startreihe eins – Langeveld und Antti Buri – als „Best of the Rest“ ins Rennen ging, war dann doch ein Augenbrauenzucken wert.

## Revanche für Spielberg

Das Samstagsrennen begann mit einem Knall: Weil Michelle Halder (Cupra) nicht so recht vom Startplatz wegkam, mussten die dahinter fahrenden Mitstreiter ihrem straukelnden Renner ausweichen – auf dem schmalen Asphaltband ein heikles Unterfangen, das prompt in einer Kollision zwischen Lukas Niedertscheider (Peugeot), Kai Jordan (VW) und eben Halder ausartete.

Als nach kurzer Safety-Car-Phase das Rennen wieder freigegeben wurde, zog Langeveld unwiderstehlich davon. Am Ende betrug der Vorsprung satte sechs Sekunden, trotz kleinerer Getriebe Probleme. Zweiter Sai-

sonsieg und nach P3 für Proczyk wieder mal die mit dem Österreicher geteilte Tabellenführung. Dieses Szenario hatte es schon einmal gegeben, nämlich ausgerechnet bei Proczyks Heimspiel am Red Bull Ring.

Damals konnte der Opel-Pilot sich die Führung im zweiten Rennen zurückerobern, doch in Zandvoort war gegen Langeveld einfach kein Kraut gewachsen. Vom zehnten Startplatz aus schnappte er sich Gegner um Gegner, auch die Meisterschaftskonkurrenten Buri, Proczyk sowie Mike Halder, der dabei jedoch nicht mal ansatzweise Gegenwehr leistete. Zu überlegen war der Speed des roten Racing-One-Audi. Schon nach dem Samstagsrennen machte der Sieger für das zweite Rennen die Ansage: „Ein Podium ist möglich.“ Und er lieferte.

Auf Platz 3 war dann jedoch das Ende der Fahnenstange erreicht, trotzdem war er zufrieden: „Perfekt, ich bin superhappy mit dem Ergebnis, aber vor allem mit dem Speed. Jetzt bin ich in der Gesamtwertung vorne, und natürlich will ich an der

**„JETZT BIN ICH IN DER GESAMTWER-TUNG VORNE, UND NATÜRLICH MÖCHTE ICH AN DER SPITZE BLEIBEN.“**

Niels Langeveld

Spitze bleiben.“ Vor ihm hatten es sich die beiden seit dem Nürburgring neu vertretenen Hyundai von Engstler Motorsport gemütlich gemacht. Luca Engstler konnte seine Reverse-Pole perfekt umsetzen und die Führung behalten. Teamkollege Théo Coicaud fuhr beherzt von Startplatz 5 bis auf Position 2 vor. Zwar hatte der Franzose den Vortagesieger formatfüllend im Rückspiegel, doch der konnte keinen Angriff mehr platzieren.

## Erster Sieg für Engstler

Für die Kundensportabteilung von Hyundai war der Sieg speziell in Zandvoort Balsam auf die Seele. In der WTCR hatte man

## AUS DEM FAHRERLAGER

### OPEL ERSCHWERT

Die globale BoP-Liste, die vor dem Zandvoort-Wochenende veröffentlicht wurde, sah für zwei in der TCR Germany vertretene Autos eine Gewichtserhöhung vor: plus 20 kg beim Peugeot, plus 10 kg beim Opel. Während der Peugeot nach einigen starken Rennen durchaus im Verdacht stand, schwerer zu werden, war die Erhöhung beim Opel eher überraschend. Ein Insider glaubt an politische Gründe: „Solange Opel die Homologation für die WTCR nicht zahlt, sieht es schlecht aus.“

### RENAULT TESTET

In Zandvoort fehlten erneut die Renault Mégane, die wie zuletzt berichtet noch immer unter Kinderkrankheiten speziell beim

Motor leiden. Hinter den Kulissen wird aber weitergearbeitet. Neben dem angekündigten Motor stellt Renault jetzt auch einen Entwicklungsfahrer zur Verfügung. Dazu gibt es ein neues Aero-Paket, das die Motorkühlung verbessern soll. Ende dieser Woche sollen weitere Testfahrten stattfinden. Am Sachsenring werden dann auch wieder Rennkilometer gesammelt.

### BRAVO, GIRL!

Dass Michelle Halder weiß, wo das Gaspedal ist, hat sie unter anderem mit ihrem Podiumsplatz in Most schon bewiesen. In der aktuellen Ausgabe der „Bravo Girl“ wird die 19-Jährige in einem zweiseitigen Bericht vorgestellt. Titel: „Ich bin das schnellste Girl Deutschlands“.

Mike Halder (Honda) das mit Abstand schwerste Auto im Feld. Mit BoP, Kompensationsgewichten und Zusatzgewichten musste der ADAC-Förderpilot ein 1355 kg schweres Auto über die Dünenachterbahn schaukeln. Zum Vergleich: Trotz der neuesten BoP-Anpassungen (siehe Kästen rechts) war Proczyk mit einem 70 kg leichteren Auto unterwegs. Natürlich steckt im Astra aber auch kein WTCC-Know-how wie in den von vielen als „überentwickelt“ angesehenen Honda oder Hyundai.

Ähnlich wie Halder dürfte es Langelveld am Sachsenring ergehen. Die Chance also für Proczyk und Engstler, ranzukommen oder vorbeizuziehen. Proczyk, der seine Führung nun also verloren hat, glaubt dennoch, dass es nicht einfach wird. „Keine Pole und keine schnellste Runde in der Saison. Wir rollen einfach mit“, stellt der Österreicher fest. Aber auch die Hamstertaktik hat schon oft zu Titeln geführt. ■

vor dem Holland-Wochenende die volle BoP-Keule abbekommen und war mit 100 mm Bodfreiheit komplett punktlos abgereist. Seither wurde die BoP wieder angepasst und die Hyundai sind zwar mit 90 mm immer noch die höchstgelegten Autos, aber jetzt wieder fahr- und vor allem einstellbar. Die McPherson-Aufhängung hatte bei 100 mm praktisch gar keinen Arbeitsbereich mehr.

Nicht nur für Hyundai war es übrigens der erste Sieg in der ADAC TCR Germany, sondern auch für Luca Engstler. „Nach dem etwas frustrierenden Wochenende auf dem Nürburgring mit den Problemen im Qualifying jetzt hier ganz oben zu stehen, ist ein Wahnsinnsgefühl“, freute sich der Wiggensbacher, der damit auch trotz Fahrzeugwechsel und Pech in der Eifel voll im Titelrennen bleibt.

Dieses verspricht, ein wahrer Thriller zu werden. In Zandvoort hatte Nürburgring-Dominator

## ZANDVOORT, 1. RENNEN

9. von 14 Läufen, 17 Runden à 4,307 km (22 gestartet, 15 gewertet)

1. Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	33.02,151 min
2. Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+ 6,040 s
3. Harald Proczyk (A), HP Racing International	Opel	+ 8,321 s
4. Mike Halder (D), Team Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 12,284 s
5. Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 13,717 s
6. Simon Reicher (A), YACO Racing	Audi	+ 14,285 s
7. Théo Colcaud (F), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 14,612 s
8. Max Hesse (D), PROsport Performance	Audi	+ 15,592 s
9. Luke Wankmüller (D), HP Racing International	Opel	+ 17,053 s
10. Niko Kankkunen (FIN), Team Engstler Europe	Volkswagen	+ 24,754 s

Schnellste Runde: 1.46,230 min (Langelveld)

## ZANDVOORT, 2. RENNEN

10. von 14 Läufen, 18 Runden à 4,307 km (22 gestartet, 21 gewertet)

1. Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	33.25,665 min
2. Théo Colcaud (F), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 1,069 s
3. Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	+ 1,983 s
4. Luke Wankmüller (D), HP Racing International	Opel	+ 8,926 s
5. Mike Halder (D), Team Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 11,861 s
6. Harald Proczyk (A), HP Racing International	Opel	+ 12,307 s
7. Simon Reicher (A), YACO Racing	Audi	+ 14,417 s
8. Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+ 14,967 s
9. Benjamin Leuchter (D), Max Kruse Racing	Volkswagen	+ 16,032 s
10. Dominik Fugel (D), Team Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 20,334 s

Schnellste Runde: 1.46,893 min (Langelveld)

## STAND FAHRER

1. Langeveld	286 Punkte
2. Proczyk	277
3. Engstler	264
4. Mike Halder	247
5. Buri	209
6. Leuchter	183,5
7. Wankmüller	178
8. Hesse	171
9. Reicher	151
10. D. Fugel	142

## STAND TEAMS

1. HP Racing International	446 Punkte
2. T. Honda ADAC Sachsen	371
3. Racing One	279

## STAND ROOKIES

1. Wankmüller	73 Punkte
2. Hesse	70,5
3. Michelle Halder	48,5
4. Häußermann	25



Hat gut lachen: Niels Langeveld hat sich die Tabellenführung geschnappt



Freude über ersten Sieg: Luca Engstler wird von Papa Franz geherzt



Tabellenführung zurückerober: Dušan Borkovic im Target-Hyundai

# Neue Sieger und alte Rivalitäten

Mit Dániel Nagy (Hyundai) und Attila Tassi (Honda) gab es in Assen gleich zwei neue Namen auf der Siegerliste der TCR Europe. In der Gesamtwertung geht das Duell zwischen Dušan Borkovic (Hyundai) und Mikel Azcona (Cupra) derweil munter weiter.

Von: **Michael Bräutigam**

**B**is auf ein winziges Pünktchen hatte sich Borkovic vor dem Rennwochenende in den Niederlanden wieder an seinen spanischen Rivalen herangerobbt. Während Borkovic eine Saison mit Aufs und Abs erlebt, die ihm bislang drei Laufsiege bescherte, war Azcona bisher nur einmal siegreich, punktet aber mit regelmäßigen Top-5-Platzierungen deutlich konstanter.

Im Qualifying ging es zwischen den beiden Streithähnen auch wieder ganz eng zu. Der Serbe fuhr die schnellere Zeit (P7), der Spanier landete direkt dahinter, durfte aber von P7 starten, weil Borkovic eine Startplatzstrafe vom Hungaroring im Gepäck hatte, die ihn auf Platz 10 zurückwarf. Ein Schicksal, das übrigens mit Josh Files (Honda)

auch den eigentlichen Polesetter ereilte. Für den Doppelmeister der ADAC TCR Germany kam es aber noch dicker.

## Richard auf dem Podest

Im ersten Durchgang setzte sich Pole-Erbe Jean-Karl Vernay (Audi) zunächst an die Spitze, doch Nagy vernaschte den Franzosen zum Ende des ersten Renndrittels. Danach ging es um die dritte Position hoch her. Files kämpfte mit Problemen an der Lenkung und wehrte sich gegen die Verfolgungsschicht, doch als Kris Richard (Hyundai) erst einmal die Lücke – mit Vorbande – aufgemacht hatte, rutschte auch Stefano Comini (Honda) mit durch. Am Ende landete der waidwunde Files-Honda sogar nur auf Platz 10.



Die beiden Erstplatzierten der Tabelle trennen gerade einmal zwei Punkte. Aber noch mindestens drei weitere Fahrer haben Titelchancen.

Das sehenswerte Duell der Schweizer um den letzten Podiumsplatz hinter Nagy und Vernay entschied Richard für sich. Für Comini war P4 dennoch gleichbedeutend mit der besten Saisonplatzierung. Richard freute sich über das zweite Podest des Jahres: „Ich bin ziemlich happy.“

Nagy zog mit seinem ersten Sieg sogar nach Punkten mit Azcona gleich, während Borkovic mit P6 die Tabellenführung übernahm. Mit diesen drei Fahrern innerlich von fünf Punkten sprach auch der Rennsonntag in Assen spannend zu werden. Doch Nagy gehörte zu den Pechvögeln des zweiten Laufs. Nachdem sich Files schon in der ersten Runde an einem Reifenstapel aufarbeitete, fiel Nagy wenig später mit Motorenproblemen aus.

## Nächster Halt: Monza

Die Führung hatte allein in der ersten Runde schon drei Mal gewechselt: Erst Stian Paulsen (Cupra) vorne, dann Azcona, dann Tassi. Letzterer ließ sich die Führung auch nicht mehr entreißen und feierte seinen ersten Sieg des Jahres. „Endlich“, schnaufte der ungarische Youngster, der 2017 noch Vizemeister der TCR International Series wurde.

Um den dritten Platz entbrannte erneut ein heißer Kampf, den Borkovic für sich entschei-

## ASSEN, RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Nagy/Hyundai	25.08,183 min
2. Vernay/Audi	+ 2,310 s
3. Richard/Hyundai	+ 3,973 s
4. Comini/Honda	+ 5,477 s
5. Tassi/Honda	+ 6,146 s
6. Borkovic/Hyundai	+ 7,863 s
7. Potty/Volkswagen	+ 9,135 s
8. Paulsen/Cupra	+ 14,979 s
9. Azcona/Cupra	+ 15,001 s
10. Files/Honda	+ 18,203 s

## ASSEN, RENNEN 2

Fahrer/Marke	Zeit/Rückstand
1. Tassi/Honda	25.57,016 min
2. Azcona/Cupra	+ 1,053 s
3. Borkovic/Hyundai	+ 6,867 s
4. Comini/Honda	+ 12,093 s
5. Paulsen/Cupra	+ 13,444 s
6. Richard/Hyundai	+ 13,787 s
7. Vernay/Audi	+ 13,977 s
8. Potty/Volkswagen	+ 15,267 s
9. Möller/Honda	+ 15,421 s
10. Barr/Hyundai	+ 16,094 s

## FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Borkovic	134
2. Azcona	132
3. Nagy	114
4. Tassi	95
5. Vernay	90
6. Richard	78
7. Files	74
8. Paulsen	58
9. Potty	51
10. Mora	44

den konnte. Damit konnte er zwei Punkte Vorsprung in der Tabelle retten. Nagy liegt nun 20 Zähler zurück. Als Nächstes steht Monza (22./23. September) auf dem Plan. Dort wird Hyundai es mit dem schwächsten Topspeed extrem schwierig haben. Vernay ist mit dem windschlüpfrigen Audi ein beinahe sicherer Siegakandidat und kann bei normalem Wochenendverlauf die Lücke zur Spitzengruppe weiter schließen. Das Titelrennen verspricht so oder so lange offen zu bleiben.

Vor dem Wochenende stieß mit Peter Terting der nach Cedric Piro zweite deutsche Pilot zum Feld. Piro's Nachfolger tat sich bei seiner Premiere schwer. Zwar konnte er den Hyundai u. a. vom Einsatz beim 24h-Rennen am Nürburgring, ein Einstand nach Maß wurde es aber nicht. Nach Platz 16 im Qualifying fiel der WTCC-Laufsieger und frühere DTM-Pilot im ersten Lauf aus. Im zweiten Rennen gab es auf P12 aber fast die ersten Punkte. ■

## STCC: KRISTOFFERSSON

## ERBT SIEG UND SPITZE

Aktuell läuft es einfach für Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson (VW). Nachdem er in der Rallycross-WM von Sieg zu Sieg gestürmt war, fehlte ihm auf der Rundstrecke in diesem Jahr aber noch der ersehnte Erfolg. Der ist nun geschafft, wenngleich mit „G'schmäckle“. Denn als Sieger der Rennen in Karlskoga wurden Daniel Haglöf und Mikaela Ahlin-Kottulinsky (beide Cupra) abgewinkt. Kristoffersson lief zweimal auf Platz 3 ein. Weil auf einen Protest des Teams WestCoast Racing die PWR-Cupras komplett vom ersten Lauf ausgeschlossen wurden und in Lauf 2 unter anderem die Siegerin, erbt Kristoffersson den ersten Saisonsieg sowie Platz 2 und dadurch sogar die Tabellenführung. Bei PWR war man mit einem nicht regelkonformen Auspuff unterwegs.

DTM

# Das Nacht-Spektakel

Am Wochenende bestreitet die DTM die ersten Nachtrennen ihrer Historie. Mit Spannung wird in Misano auch die DTM-Premiere von Alessandro Zanardi (BMW) erwartet.

Von: **Michael Bräutigam**

**N**eu ist das Rennfahren für den früheren F1-Piloten, dem nach seinem schweren CART-Crash am Lausitzring 2001 beide Beine amputiert werden mussten, nicht. In der Tourenwagen-WM fuhr er mit einem eigens an die neuen Bedürfnisse angepassten BMW sogar schon Rennsieg ein. Dazu testete er einen F1-Boliden und fuhr auch schon einige GT-Rennen.

Was aber neu ist: das Bremssystem. Bislang steuerte er dieses immer über ein Pedal an, nun hat er einen großen Alu-Bremshebel im Cockpit, über den er per Hand



Publikumsliebbling und DTM-Debütant: Alessandro Zanardi

abbremst. Schalten, Gas geben und Bremsen ist also nun reine Handarbeit für den Italiener. Bei Testfahrten hat sich das System bereits bewährt, auch die 60 bis 65 kg, die Zanardi dabei pro Bremsvorgang aufbringen muss, sind kein Problem. „Meine Arme sind stark genug“, so der Italiener. Sportlich dürfte es im engen DTM-Feld natürlich sehr schwierig werden. Das musste selbst Mattias Ekström feststellen.

Neuland ist das Fahren bei Nacht. Bei der bislang einzigen DTM-Nachtsession am Nürburgring 2003 (Qualifying) war nur einer der heutigen Piloten schon dabei: Gary Paffett. Da Nachtrennen in Misano aber seit Jahren fester Bestandteil der Blancpain GT Sprint Series sind, haben die GT3-Erfahrenen im Feld wohl die weit aus wertvolleren Vorkenntnisse. Zu ihnen gehört auch Titelverteidiger René Rast. ■

NASCAR

# Große Show der Busch-Brüder

Kurt Busch (Ford) sicherte sich in Bristol seinen ersten Sieg seit dem Daytona 500 im vergangenen Jahr. Der heimliche Star des Abendrennens in Bristol war aber Bruder Kyle (Toyota).

Von: **Michael Bräutigam**

**K**eine zwei Runden war das Rennen alt, da drehte sich Gibbs-Pilot Kyle Busch im Vorderfeld weg und wurde danach von allerhand Mitstreitern gerammt. Auch Martin Truex Jr. (Toyota) gehörte zu den Opfern. Doch Buschs völlig verbeultes Auto war noch immer eine Waffe. Auf zwei Runden Rückstand folgte eine irre Aufholjagd bis in die Top 5 hinein. Sogar ein Sieg schien nicht unmöglich.

Eine Kollision im Dreikampf schlitzte jedoch einen Reifen auf. Der anschließende Dreher warf den Tabellenführer wieder zurück, am Ende wurde es so nur

Platz 20. Truex wurde zuvor noch ein zweites Mal Opfer von Busch, als dieser ihn einfach von der Strecke fegte und der Titelverteidiger hart in die Mauer einschlug. „Jedes Mal die gleiche Sch...“, bedauerte Truex sein erneutes Bristol-Pech.

## 12 Playoff-Fahrer sind fix

An der Spitze setzte sich letztlich Kurt Busch durch, der seit seinem Sieg beim letztjährigen Daytona 500 – also seit nunmehr 58 Rennen – nicht mehr in die Victory Lane gefahren war. Zwar hätte er sich auch über die Punkte für die Playoffs qualifiziert, der Sieg bringt aber natürlich noch mal schöne Extra-Punkte.

Bei noch zwei Rennen in der Regular Season geht der heiße Kampf um die letzten Playoff-Plätze los. Neben den nun neun Saisonsiegern haben sich über die Punkte auch Kyle Larson (Chevrolet), Ryan Blaney und Brad Keselowski (beide Ford) für die Playoffs qualifiziert. Bleiben also noch vier offene Plätze. ■



Endlich wieder in der Victory Lane: Bristol-Sieger Kurt Busch

## NASCAR CUP SERIES

**Bristol/Tennessee (USA)**  
24. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kurt Busch (USA)	Ford
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Erik Jones (USA)	Toyota
6.	Clint Bowyer (USA)	Ford
7.	Ryan Blaney (USA)	Ford
8.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
9.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

**Gesamtwertung**  
nach 24 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	1003 Punkte
2.	Harvick (Ford)	960
3.	Truex Jr. (Toyota)	849
4.	Kurt Busch (Ford)	796
5.	Bowyer (Ford)	776
6.	Logano (Ford)	768
7.	Blaney (Ford)	733
8.	Keselowski (Ford)	730
9.	Larson (Chevrolet)	729
10.	Hamlin (Toyota)	707

STT H&R Cup

# Kopf an Kopf um den Titel

Der Titelkampf um die Spezial-Tourenwagen-Trophäe entwickelt sich in diesem Jahr zu einem echten Thriller. Vor den letzten zwei Events liegt Jürgen Bender (Corvette) vorn.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem sowohl Bender als auch Ralf Glatzel (Ford) bei den ersten beiden Events in ihren jeweiligen Klassen ungeschlagen blieben, lagen beide vor dem dritten Event in Assen gleichauf. Mangels Teilnehmern in der eigenen Klasse wurde Bender in eine andere Kategorie verfrachtet, wo er aber scheinbar noch weniger Mühe hatte, sich gegen die Konkurrenz durchzusetzen. Glück hatte er, nachdem er im ersten Rennen im Kiesbett gelandet war: Weil der Lauf in einem beispiellosen Chaos zu früh (!) und ohne richtige Startaufstellung losgelassen wurde, blieb den Organisatoren keine andere Wahl, als diesen Lauf nachträglich zu annullieren.

Im zweiten Lauf, der regulär über die Bühne ging, gingen

beim Gesamtsieg von Jürgen Alzen (Ford) erneut Bender und Glatzel als Klassensieger hervor.

Gleichauf ging es also im Juli auch zum zweiten Mal nach Hockenheim. Erster Lauf, gleiches Bild: Bender holte Gesamt- und Klassensieg, Glatzel setzte sich mit seinem Fiesta erneut in der 1,6-Liter-Turbo-Klasse durch.

Doch im zweiten Lauf dann der Schock: Getriebebeschaden bei Glatzel (den Klassensieg feierte DSK-Junior Wodan Munding), während Bender erneut den Gesamtsieg holte. Nun muss Glatzel am Sachsenring oder beim Finale

am Nürburgring auf einen Fehltritt Benders hoffen, doch bei 200 zu 175 Punkten ist das Titelrennen noch nicht entschieden.

Bleibt noch nachzutragen, wer jeweils in Division 2 die Nase vorn hatte. In Assen war das mit Eric van den Munckhof (BMW Z4) der Lokalmatador, wobei Rivale René Freisberg (Audi) mit Motorenproblemen schon vorzeitig abgereist war. Auch in Hockenheim litt Freisbergs TT an Technikproblemen, sodass van den Munckhof mit den starken Gesamtträngen 8 und 6 erneut die Divisionssiege feierte. ■



Mann der Stunde in Division 2: Eric van den Munckhof im BMW Z4 Coupé

Cup- & Tourenwagen Trophy

## Kleine Autos, große Punkte

Beim Kampf um die große Krone duellieren sich gerade zwei Fahrer in kleineren Autos: Tabellenführer ist Alexander Brauer (Renault Clio), erster Verfolger Michael Heide (MINI).

Von: **Michael Bräutigam**

Um die Gesamtsiege kämpfen natürlich andere Piloten. Beim Auftakt in Hockenheim führte da kein Weg an Sascha Faath (BMW) vorbei. Doch in Abwesenheit des Tabellenführers wurde es beim zweiten Event am Nürburgring richtig bunt. Im ersten Durchgang lieferte sich Titelverteidiger Manfred Lewe (Seat) einen sehenswerten Kampf um den Sieg, den er letztlich für sich entscheiden konnte: erster Saisonsieg. Im zweiten Lauf war

es dann Duellgegner Marius Barczak (VW), der im ersten Lauf vorzeitig aufgeben musste und sich diesmal durchsetzte. Mit je zwei Klassensiegen ließen Brauer in einem verbesserten Cup-Clio RSII und Heide im ebenfalls optimierten Challenge-MINI nichts anbrennen. In der Tabelle trennen Brauer (40,82 Punkte) und Heide (39,75) Kleinigkeiten.

Beim anschließenden Einladungsrennen (ohne Wertung für die Meisterschaft) im Rahmen des Youngtimer Festivals Spa setzte sich im ersten Durchgang Rückkehrer Faath durch. Der zweite Durchgang wurde nicht mehr gestartet, nachdem der Event aufgrund eines Todesfalls in der Youngtimer Trophy vorzeitig abgebrochen wurde. ■



Aktueller CTT-Tabellenführer: Alexander Brauer im Renault Clio

## NACHRICHTEN

### DMV GTC: ARNOLD FÜHRT DAS FELD WEITER AN

Kevin Arnold ist weiter auf Titelkurs. Der Fahrer des einzigen Audi RS3 LMS im Feld hat zwar mit Roland Hertner (VW Golf GTI TCR) meist einen starken klasseninternen Konkurrenten, doch bislang ist der letztjährige Pilot aus dem Audi Sport TT Cup noch ungeschlagen. Einziger Wermutstropfen: Weil er in Dijon nur einen und in Monza gar keinen Klassegegner hatte, gab es dort weniger Punkte. Trotzdem führt er mit 312,5 Punkten die Tabelle weiter an. Erste Verfolger sind Claus und Christoph Dupré (Porsche 911 GT3 Cup) mit 295 Punkten. Auch Carrie Schreiner und Fabian Plentz (Audi R8 LMS) haben mit 280 Punkten noch intakte Titelchancen.

### NES 500: AUFTAKTSIEGER HOLEN ZWEITEN TRIUMPH

Eric van den Munckhof und Marco Poland (BMW M4 GT4) haben sich beim dritten Lauf am Lausitzring den Gesamtsieg gesichert. Damit feierten sie nach dem Auftakt im belgischen Spa bereits den zweiten Triumph in der laufenden Saison, welche am 12.-14. Oktober am Nürburgring (2x 500 km) abgeschlossen wird.

### RCN/GLP: EX-VLN-MEISTER AUF RCN-TITELKURS

Matthias Unger (BMW 325i) führt nach fünf von acht Läufen die Tabelle der Rundstrecken Challenge Nürburgring (RCN) an. Erster Verfolger ist Ralf Kraus (Opel Astra TCR). In der Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP) liegt nach zuletzt zwei Gesamtsiegen Ex-Meister Stefan Kunze (BMW E30) an der Spitze. Weil Belfahrer Christian Vidal beim zweiten Lauf nicht dabei war, hat Kunze die alleinige Führung. ■



RCN-Leader: Matthias Unger

Flott unterwegs: Fabio Grosse im Porsche Cayman von Teichmann Racing



# Führung verloren

Eine Aktion von:

upgraded<sup>de</sup>  
automotive group

RACEROOM

Mit Unterstützung von:

TEICHMANN RACING

Premium-Sponsor:

MICHELIN

Classic-Sponsor:

BBS KW

Classic-Partner:

KTM

Im März wurde Fabio Grosse (23) zum ersten „Super Racer“ gekürt. Mittlerweile hat er die ersten fünf VLN-Läufe im Porsche Cayman von Teichmann Racing absolviert und führte die Tabelle vor dem 6h-Rennen sogar an. Parallel laufen die Scoutings für die zweite Ausgabe des Super Racers.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Frühjahr 2017 riefen auto motor und sport, sport auto sowie MOTORSPORT aktuell gemeinsam mit der upgraded Automotive Group und Teichmann Racing erstmalig die Fahndung nach dem „Super Racer“ aus. Aus fast 2000 Anwärtern kristallisierten sich 14 Bootcamp-Teilnehmer heraus, drei Finalisten und letztlich der Sieger Fabio Grosse.

Der 23-jährige räumte damit den Hauptpreis ab, eine VLN-Saison im Porsche Cayman von Teichmann Racing zu absolvieren. Nach fünf von neun Läufen auf der Kombination aus Sprintkurs und Nordschleife des Nür-

burgrings hat sich gezeigt, dass er sein Talent nahtlos vom virtuellen ins reale Cockpit übertragen konnte. In den ersten drei Rennen belegten Grosse sowie seine Teamkollegen Hendrik von Danwitz und Daniel Bohr jeweils den zweiten Platz. In der Hitze des vierten Laufs reichte es zu Platz 4, doch weil das Trio in der stark besetzten Klasse konstant vorne mitfährt, lag es weiterhin an der Spitze der Tabelle in der extra ausgeschrieben Cayman GT4 Trophy.

„Es geht in der Klasse noch enger zu als in den vergangenen Jahren“, konstatiert Grosse, der mit seinen Mitfahrern beim 6h-Rennen vergangenes Wochen-

ende (siehe S. 20) jedoch einen Dämpfer einstecken musste. Das ganze Rennen um die Führung kämpfend, wurde man anfangs der letzten Rennstunde auf Platz 1 der Klasse liegend abgeschlossen. Das ist doppelt bitter, waren beim 50 Prozent längeren Rennen als in der restlichen Saison doch auch 1,5-fache Punkte in der Cayman Trophy zu holen. „Wir werden alles daransetzen, am Ende wieder vorne zu sein“, gibt sich Grosse kämpferisch.

## Warten auf ersten Sieg

Der erhsehnte erste Klassensieg soll im Laufe des Jahres natürlich auch noch folgen. Beim dritten Lauf war man schon ganz nah

dran, doch Pech in einer Gelbphase kostete rund eine Minute auf die späteren Sieger – im Ziel lag das Trio Grosse/von Danwitz/Bohr knapp 52 Sekunden zurück. Trotz dieses Rennpechs und selbst nach dem Pech in den letzten Rennen ist Michael Teichmann von Teichmann Racing nicht alarmiert: „Sie sind ein junges Trio, da machen wir uns keine Sorgen, wenn ein Rennen mal nicht so läuft.“ Weil nicht die direkten Verfolger der Klasse gewinnen, konnte man außerdem die Titelchancen in der Cayman Trophy wahren.

Grosses Nachfolger stehen übrigens auch schon bereit. In der zweiten Runde des „Super Racers“ werden nämlich zwei Rennfahrer gesucht: einer mit Lizenz (ab Int. C) für die VLN, ein zweiter ohne Lizenz für die KTM X-Bow Battle. Es geht jeweils um eine volle Saison. Qualifizieren kann man sich wie im Vorjahr über Scoutings bei Messen und Events. Vier davon sind bereits gelaufen, rund 300 Zeiten wurden registriert.

Neu in diesem Jahr sind die Software (Raceroom Racing Experience) sowie die Möglichkeit, sich über eine Online-Competition einen festen Platz im Bootcamp zu erfahren. Alle Infos im Netz unter [www.super-racer.me](http://www.super-racer.me) und [www.raceroom.com](http://www.raceroom.com). ■



Voll im Titelrennen: Grosse (links) und seine Porsche-Teamkollegen

# In die Moto2, einmal vor



MARC VDS

**„DIE MOTO2 WIRD IMMER EIN HAIFISCH-BECKEN BLEIBEN. SIE WIRD KEIN SELBSTLÄUFER FÜR MICH.“**

Tom Lüthi

die Schritte vorwärts hätte ich mir schon größer vorgestellt. Auch dass es mit den Resultaten schneller aufwärtsgeht. Aus verschiedenen Gründen kamen dann noch mehr Schwierigkeiten dazu, die Situation im Team, ob es überhaupt weitergeht oder nicht. Das soll jetzt keine Ausrede sein, aber das alles hat natürlich auch nicht geholfen, das ist klar. Schlussendlich schaue ich mir das Ganze so an, dass es ein Jahr Abenteuer MotoGP ist. Aber ich will natürlich schauen, dass ich aus diesem Jahr möglichst viel mitnehmen kann für die neue Moto2-Klasse. Ich will natürlich auch möglichst viel erreichen in der zweiten Saisonhälfte. Aber ich habe auch im Hinterkopf, dass die Moto2 nächstes Jahr mit neuen Motoren und mehr Elektronik fährt. Und da hoffe ich, dass ich möglichst viel Erfahrung aus der MotoGP einbringen kann.

**Hat sich alles so weit beruhigt, dass Sie nun größere Schritte machen können?**

Ich hoffe es. Es ist so weit, dass sich im Team nun alles beruhigt. Aber wie das Team und die Struktur vorher war, das wird es nie wieder geben. Zum Beispiel haben wir keinen neuen Team-Manager. Es ist einfach nicht mehr das, was es mal war. Und das wird bis zum Ende der Saison auch so bleiben. Aber ich kann mich auf meinen Job konzentrieren, auf das Motorradfahren, und darauf habe ich meinen Fokus. Ich möchte natürlich einige Schritte vorwärts machen können, aber ich nehme es Rennen für Rennen und versuche, die Sachen möglichst gut zu verstehen.

**Wie wollen Sie das nächste Jahr in der Moto2 angehen?**

Es wird so sein, dass wir im November noch testen werden.

Es ist das Ziel, dass ich mich möglichst schnell auf die neue Moto2 setze und dann bei den Tests, die erlaubt sind, bestmöglich auf die neue Saison vorbereite.

**Wie sehen Sie die Kräfteverhältnisse in der neuen Moto2?**

Ganz simpel: Die Moto2-Klasse wird immer die Moto2-Klasse bleiben. Auch im nächsten Jahr, auch wenn sich vieles ändert. Es sind trotzdem Einheitsmotoren, und die Elektronik wird auch einheitlich sein. Sie wird also weiter hart umkämpft sein. Es ist ganz klar ein Haifischbecken, und das ist mir bewusst. Auch klar ist, ist dass es kein Selbstläufer ist. Ich kann nicht einfach zurück in die Moto2 und denken, es läuft alles. Ich werde hart arbeiten, trainieren und mich vorbereiten, um mich auch durchzusetzen gegen die jungen Fahrer, die aus der Moto3 hochkommen, gegen Fahrer, die schon da sind und Moto2-Erfahrung haben. Dort sind auch bereits viele starke Fahrer. Und ich werde versuchen, dass ich von Anfang an fit und bereit bin für diese Klasse.



Thomas „Tom“ Lüthi

**Geburtsort:** Oberdiessbach (CH)  
**Herkunftsland:** Schweiz

**WM-KARRIERE**

- 2002: 125 GP, Honda (27.)
- 2003: 125 GP, Honda (15.)
- 2004: 125 GP, Honda (25.)
- 2005: 125 GP, Honda (1.)
- 2006: 125 GP, Honda (8.)
- 2007: 250 GP, Aprilia (8.)
- 2008: 250 GP, Aprilia (11.)
- 2009: 250 GP, Aprilia (7.)
- 2010: Moto2, Moriwaki (4.)
- 2011: Moto2, Suter (5.)
- 2012: Moto2, Suter (4.)
- 2013: Moto2, Suter (6.)
- 2014: Moto2, Suter (4.)
- 2015: Moto2, Kalex (5.)
- 2016: Moto2, Kalex (2.)
- 2017: Moto2, Kalex (2.)
- 2018: MotoGP, Honda

**HOBBYS**

Motocross, Laufen, Angeln

Nachdem sein derzeitiges Team nächstes Jahr nicht mehr in der MotoGP fährt, hat Tom Lüthi einen Vertrag mit Intact-GP unterschrieben. Im MSa-Interview erklärt er die Gründe und die Chancen.

Von: Imre Paulovits

**Was bedeutet es für Sie, für nächstes Jahr einen Vertrag für die Moto2 unterschrieben zu haben?**

Das ist für mich sehr positiv. Es ist eine Beruhigung, Sicherheit zu haben, was nächstes Jahr genau ist, und wo ich fahren werde. Jetzt habe ich Klarheit und kann mich wieder voll auf diese Saison und die MotoGP konzentrieren. So bin ich sehr froh, dass wir uns früh mit den Intact-Leuten einig sein konnten.

**Sie hatten auch andere Opti-**

**onen. Was hat den Ausschlag für Intact gegeben?**

Eigentlich ist es ziemlich simpel. Wenn man sich das Team anschaut und von außen betrachtet, ist es wirklich ein Top-Team, die Jungs arbeiten professionell. Es steht wirklich eine Top-Struktur da, und sie sind motiviert. Das war für mich eigentlich einer der Hauptpunkte. Sie wollten unbedingt mit mir zusammenarbeiten. Sie sind motiviert, mit mir das neue Kapitel der Moto2 anzugehen, und das heißt auch, dass wir angreifen wollen. Das war für mich schlussendlich der ausschlaggebende Punkt.

**Was ist Ihr Resümee von Ihrer bisherigen MotoGP-Saison?**

Es war bisher eine sehr schwierige Saison. Wenn ich ganz vorne anfangen, war es mit den verpassten Tests im letzten November natürlich kein Vorteil. Das war mir aber immer bewusst. Dann ging es schon schwierig los. Das erste Rennen in Katar war grundsätzlich nicht so schlecht, aber

# oben, einmal von unten

Philipp Öttl wird als Tech3-KTM-Pilot in die Moto2 aufsteigen. Der Jerez-Sieger erläutert, welche Aussichten er bei dem neuen Abenteuer hat.

Von: Imre Paulovits

## Wie fühlen Sie sich als frisch ernannter KTM-Moto2-Werksfahrer?

Ich fühle mich natürlich gut und freue mich auf die neue Herausforderung. Wir haben schon länger über die Situation geredet und es war die beste Möglichkeit, die ich für nächstes Jahr hatte.

## In welchem Zeitraum haben sich die Verhandlungen abgespielt?

Es hat sich alles am Sachsenring ergeben. Am Montag nach dem Sachsenring hat mein Papa mit mir darüber gesprochen. Wir haben die Möglichkeiten besprochen, und ich habe dann gesagt, dass ich diese Möglichkeit in Betracht ziehen will. Dann hat alles seinen Gang genommen.

## Welches Gefühl gibt es Ihnen, dass man trotz Ihres Durchhängers nach Ihrem ersten Sieg das Vertrauen für die nächsthöhere Klasse ausgesprochen hat?

Ich denke, wir haben über die letzten Jahre gute Leistungen gezeigt und eine gute Arbeit gemacht, und da kann man über kleine Durchhänger hinwegsehen. Es ist nun eine Anerkennung für unser Team. Wir hatten schnellste Rennrunden, haben auf der Pole-Position gestanden, Podestplätze herausgefahren. Ich denke, das sind alles Sachen, die für uns sprechen. In der Moto3 funktioniert es einfach nicht, dass man immer vorne oder unter den ersten zehn ist. Ich denke, der Moto2-Vertrag ist gerechtfertigt. Das Interesse von KTM und Hervé Poncharal war extrem groß, und das war auch der Grund, warum ich unbedingt in dieses Team wollte.

## Sie waren Ihre ganze Karriere lang im Team Ihres Vaters unterwegs. Sind Sie auf die neue Situation vorbereitet?

**„DURCH DIE NEUE ERFAHRUNG MIT DEM TECH3-TEAM WERDE ICH ZUSÄTZLICHE MOTIVATION HABEN.“**

Philipp Öttl

## Oder haben Sie Bedenken?

Nein, ich denke, ich bin gut darauf vorbereitet. Der Einfluss meines Vaters ist immer weniger geworden. Im Rookies Cup und in der IDM sind wir noch mehr zusammen gewesen und haben noch enger zusammengearbeitet, in den letzten Jahren ist er immer mehr in den Hintergrund getreten. Ich habe immer mehr mit meinen Mechanikern und mit meinem Cheftechniker über die fahrerischen Sachen gesprochen. Und das war ein Übergang, durch den ich bereit bin. Dadurch, dass ich in ein neues Team komme, bin ich auch motiviert, dass ich wieder neue Erfahrungen mache.

## Welche Schwierigkeiten erwarten Sie in der Moto2, was könnte Ihnen dort mehr entgegenkommen?

Das ist noch schwierig zu sagen. Nach dem nächsten Grand Prix in England werde ich erst einmal ein Supersport-Motorrad fahren, um zu sehen, wie es von der Leistung her ist. Ich bin einfach interessiert, wie es sich anfühlt. Und dann werde ich sehen, wo die Herausforderungen sind. Aber ich muss erst auf dem richtigen Moto2-Motorrad draufsitzen und mit dem Team zusammenarbeiten, um zu wissen, was auf mich zukommt, und mich dann auf die Herausforderungen einstellen.

## Wie sehen Sie die Situation und die Kräfteverhältnisse der nächstjährigen Moto2?

Es wird auf alle Fälle für jeden neu sein. Die schon Moto2 gefahren sind, haben ein neues Motorrad. Die aus der Moto3 kommen, haben ein neues Motorrad. Und für die, die aus der MotoGP kommen wird es auch etwas Neues. Sicher ist es gut, wenn man gewisse Grundkenntnisse hat, aber jeder fängt von einem anderen Punkt



GOLD&GOOSE

an, als es mit dem bisherigen Motor weitergehen würde. Ich denke, dass die Klasse nun näher in Richtung MotoGP geht und ein wenig komplexer wird.

## Wie sehen Sie Ihre bisherige Saison 2018?

Wir haben noch acht Rennen. Und in diesen acht Rennen werde ich versuchen, mein Bestes zu geben und so das Maximum herauszuholen. Aber wir haben unsere Schwierigkeiten gehabt. Auf alle Fälle war es bisher eine sehr herausfordernde Saison. Ich kann natürlich mit der bisherigen Saison nicht zufrieden sein. Der eine Sieg war zwar gut, aber der Rest eben nicht. Der Sieg war aber sehr wichtig für mich. Der Grund, dass ich bisher in der Moto3 geblieben bin, war, dass ich unbedingt noch einen Sieg haben wollte. Letztes Jahr, als wir über die Möglichkeiten für einen Aufstieg in die Moto2 verhandelt haben, hatte ich selbst noch nicht das Gefühl, dass ich das will. Nach dem Sieg ist nun das Verlangen

nach einer neuen Klasse ein ganz anderes als letztes Jahr. Jetzt haben wir noch acht Möglichkeiten, noch etwas Gutes aus der Saison zu machen. ■



Philipp Öttl

**Geburtstag:** 03.05.1996  
**Geburtsort:** Bad Reichenhall (D)  
**Herkunftsland:** Deutschland

**WM-KARRIERE**  
**2012:** Moto3, Kalex-KTM (31.)  
**2013:** Moto3, Kalex-KTM (18.)  
**2014:** Moto3, Kalex-KTM (24.)  
**2015:** Moto3, KTM (15.)  
**2016:** Moto3, KTM (12.)  
**2017:** Moto3, KTM (10.)  
**2018:** Moto3, KTM (zurzeit 11.)

**HOBBYS**  
Motocross, Supermoto

Jorge Lorenzo auf dem Red Bull Ring: Gute Balance auch mit kleineren Flügeln



# Alpenglühfen

Dass die Ducati auf dem Red Bull Ring stark sein würden, war erwartet worden. Aber auch die neuen Flügel haben auf der schnellen Strecke zu Jorge Lorenzos Sieg beigetragen.

Von: Neil Spalding

**W**ie immer hat Ducati-Dirigeur Gigi Dall'Igna bei der neuesten Flügelvariante das Regelwerk extrem ausgelegt und den Passus „Es kann Material weggenommen werden“ bei der Beschreibung der erlaubten aerodynamischen Hilfsmittel bis ans Limit genutzt.

Wie die homologierten Original-Verkleidungen genau aussehen, bleibt das Geheimnis zwischen MotoGP-Technikdirektor Danny Aldridge und den Herstellern. Bei der großen Variation von Flügel-Setups, die wir in den letzten Rennen gesehen haben, muss Ducati ursprünglich an beiden Seiten der Verkleidung sehr viel Material angebracht haben, und nun nehmen sie große Teile davon weg.

Die letzte Version verwendet zwei Paar seitlich geschlossene Flügel. Das erste Paar ist relativ tief an der Seite der Verkleidung angebracht, wo sie verhältnismäßig wenig negativen Einfluss auf die Luftströmung nehmen. Dann gibt es noch ein zweites Paar klei-

ner Flügel-Boxen, die klar so gestaltet wurden, dass sie möglichst viel Abtrieb schaffen, ohne den Luftwiderstand unnötig zu verschlechtern.

Je weiter vorn der Flügel ist, desto größer ist seine Hebelwirkung auf das Motorrad. Da die Flügel an der Verkleidung montiert sein müssen und auch deren Form relativ genau beschrieben ist, müssen sie oben angebracht sein, sollen sie möglichst weit vorn sein. Damit kommt aber das Problem, dass ihr Luftwiderstand selbst Auftrieb um die Druckachse des Motorrads erzeugt. Und den muss man erst einmal wieder mit einem Teil ihres Abtriebs kompensieren, bevor der eigentliche Abtrieb einsetzt.

## Abtrieb ohne Tempoverlust

So hat Ducati nach einer Lösung gesucht, dass dieser obere Flügel möglichst klein ist und sein vom Reglement vorgeschriebenes Seitenteil möglichst wenig Luftwiderstand erzeugt. Er erinnert etwas an die diesjährige Yamaha-Lösung, ist aber kleiner. Die seitlichen, unteren Flügel erinnern an die Lösung, die KTM seit Beginn dieser Saison benutzt.

Zu Beginn der Saison war Ducatis andere Aero-Verkleidung mit deutlich mehr Flügeln versehen. Nun scheinen sie eine Lösung gefunden zu haben, mit der sie einen ähnlichen Effekt erzielen, aber deutlich weniger auf Kosten des Topspeeds auf den Geraden. ■



Kleine Flügel oben und ein zweites Paar an der Seite der Ducati-Verkleidung



Die frühere Aero-Verkleidung mit schmalere Kopf hatte viel größere Flügel

MotoGP

# Das Testen geht weiter

Das Aufrüsten für den MotoGP-Titelkampf geht weiter. Am Sonntag testeten Aprilia, Ducati und Yamaha in Misano.

Von: Imre Paulovits

Für den Yamaha-M1-Projektleiter Kouji Tsuya kam der Testtermin von Misano wie der Sommerregen für die gebeutelte Landwirtschaft. Nach der Krise auf dem Red Bull Ring müssen die Yamaha-Techniker dringend eine elektronische Lösung für den zu aggressiven Motor finden. Also testeten Valentino Rossi und Maverick Viñales Elektronik-Updates mit den Yamaha-Technikern und

Michele Gadda. Der Elektronik-Guru des Yamaha-Superbike-WM-Teams kam wie schon in Brunn seinen MotoGP-Kollegen zu Hilfe.

Das Ducati-Werksteam lässt sich nicht von den letzten beiden Siegen in Tschechien und Österreich blenden. Andrea Dovizioso, Jorge Lorenzo und Michele Pirro drehten fleißig ihre Runden, um für den Heim-GP und die entscheidende Phase des WM-Kampfes gerüstet zu sein. Dabei legte Lorenzo 72, Pirro 74 und Dovizioso nicht weniger als 90 Runden zurück.

Auch Aprilia war in Misano. Und der in diesem Jahr arg gebeutelte Scott Redding hatte mal etwas Freude: „Sie haben viele neue Teile mitgebracht, es sind klare Schritte nach vorn gemacht worden. Gut für meinen Heim-GP.“ ■



Andrea Dovizioso: Ducatis Arbeitstier spulte 90 Runden ab

## NACHRICHTEN

**MOTO2** Das Angel Nieto Team wird nach der Übergabe seines MotoGP-Platzes an das Petronas-Yamaha-Satelliten-Team wieder in die Moto2 einsteigen. Team-Inhaber Jorge Martínez hat sich mit KTM über die Lieferung von Material geeinigt, und nachdem Albert Arenas in Le Mans die Zusammenarbeit mit dem österreichischen Hersteller in der Moto3 bereits zum Sieg geführt hat, will man dies in Zukunft auch in der mittleren Klasse tun. Noch unter dem Namen Team Aspar war das Team aus Valencia einst eines der erfolgreichsten Mannschaften in der mittleren Klasse. 2002 wurden sie mit Fonsi Nieto 250er-Vizeweltmeister, das Gleiche schafften sie 2004 mit Sebastián Porto, 2008 mit

Álvaro Bautista, 2010 wurden sie mit Julián Simón Moto2-Vizeweltmeister.

**MOTO2** Nachdem Xavi Vierge von Dr. Xavier Mir am gebrochenen Mittelhandknochen und Handgelenk operiert wurde, hofft er, in Silverstone wieder fahren zu können. Auch Simone Corsi, der sich bei dem Sturz mit Lorenzo Baldassarri und Augusto Fernández in Turn 3 auf dem Red Bull Ring den rechten Ringfinger gebrochen hatte, legte sich unters Messer. Nach einer erfolgreichen Operation in Parma von Dr. Letizia Marengi und Dr. Michele Zasa will auch der Haudegen der Scuderia Tasca-Racing versuchen, in Silverstone wieder an den Start zu gehen.

Motorrad-WM

# Vorschau GP England

## ZEITPLAN

GP Großbritannien/Silverstone  
(alle Zeitangaben in MEZ)

### Freitag, 24. August 2018

10.00–10.40	Moto3	1. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	1. freies Training
11.55–12.40	Moto2	1. freies Training
14.10–14.50	Moto3	2. freies Training
15.05–15.50	MotoGP	2. freies Training
16.05–16.50	Moto2	2. freies Training

### Samstag, 25. August 2018

10.00–10.40	Moto3	3. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	3. freies Training
11.55–12.40	Moto2	3. freies Training
13.35–14.15	Moto3	Qualifying
14.30–15.00	MotoGP	4. freies Training
15.10–15.25	MotoGP	Qualifying 1
15.35–15.50	MotoGP	Qualifying 2
16.05–16.50	Moto2	Qualifying

### Sonntag, 26. August 2018

10.00–10.20	Moto3	Warm-up
10.30–10.50	Moto2	Warm-up
11.00–11.20	MotoGP	Warm-up
12.20	Moto3	Rennen, 17 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 20 Rd.
15.30	Moto2	Rennen, 18 Rd.

## STATISTIK

GP Großbritannien/Silverstone

### Sieger 2017

Moto3: Arón Canet (E), Honda  
Moto2: Takaaki Nakagami (J), Kalex  
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati

### Pole-Position 2017

Moto3: Romano Fenati (I), Honda,  
2:12,846 (= 159,8 km/h)  
Moto2: Mattia Pasini (I), Kalex,  
2:06,572 (= 167,8 km/h)  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda,  
1:59,941 (= 177,0 km/h)

### Schnellste Runde 2017

Moto3: Jorge Martín (E), Honda,  
2:13,025 (= 159,6 km/h)  
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex,  
2:06,690 (= 167,6 km/h)  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda,  
2:01,560 (= 174,7 km/h)

### Rundenrekord

Moto3: Jorge Martín (E), Honda,  
2:13,025 (= 159,6 km/h), 2017  
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex,  
2:06,690 (= 167,6 km/h), 2017  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda,  
2:01,560 (= 174,7 km/h), 2017

## STAND DER MOTORRAD-WM 2018

### MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	201
2. Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	142
3. Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18	130
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18	129
5. Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	113
6. Danilo Petrucci (I)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 18	105
7. Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	104
8. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	103
9. Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	84
10. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	66

### Moto2

1. Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	189
2. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	186
3. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	113
4. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	111
5. Lorenzo Baldassarri (I)	Pons HP40	Kalex	106
6. Joan Mir (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	103
7. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	91
8. Xavi Vierge (E)	Dynavolt Intact GP	Kalex	90
9. Fabio Quartararo (F)	Lightech - Speed Up Racing	Speed Up	84
17. Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	KTM	24

### Moto3

1. Marco Bezzecchi (I)	Prüstel GP	KTM	158
2. Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	146
3. Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	121
4. Arón Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	118
5. Enea Bastianini (I)	Leopard Racing	Honda	117
6. Gabriel Rodrigo (RA)	RBA BOE Skull Rider	KTM	84
7. Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM	80
8. Marcos Ramírez (E)	Bester Capital Dubai	KTM	67
9. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	63
11. Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM	54



# Starker Quertreiber

Vor 50 Jahren gewann mit Kenny Roberts erstmals ein Amerikaner eine Weltmeisterschaft. Er brachte einen neuen Fahrstil mit, der die Königsklasse veränderte, und eine Einstellung, die die moderne Zeitrechnung in der Motorrad-WM einläutete.

Von: **Imre Paulovits**

**D**a waren die Gegner wie die Zuschauer gleichermaßen baff: Ein so wild schlingendes Motorrad mit rauchendem Hinterreifen hatten sie noch nie gesehen. Der Mann in der gelb-schwarzen Kombi schien aus einer anderen Welt zu sein. Das war er auch: Kenny Roberts wuchs jenseits des Atlantiks in einer völlig anderen Motorsportkultur auf. Fahren Straßenrennfahrer in Europa auf Straßenkursen und Kurzstrecken, bestand

eine Rennsaison in der höchsten Meisterschaft Amerikas zu Dreiviertel aus Rennen auf unterschiedlichen Dirt-Track-Bahnen, nur ein Viertel wurde auf asphaltierten Kursen abgehalten.

Roberts hatte als 14-jähriger im Dirt Track begonnen, sein Talent kam schnell zum Vorschein und er wurde vom lokalen Suzuki-Händler Bud Askland sowie dem Flugkapitän und Hobby-Rennfahrer Jim Doyle unterstützt. Zwar fuhr er bereits als 16-jähriger erste Straßenrennen, doch es war seine Dirt-Track-Brillanz, die ihm einen Vertrag bei Yamaha USA einbrachte. Er gewann die Grand National Championship 1973 bereits in seiner zweiten Saison. Dabei tat er sich anfangs auf dem Asphalt schwer, erst nachdem er den Hanging-off-Fahrstil von Paul Smart und Jarno Saarinen sah, kam sein Durchbruch. Er hängte sich noch weiter aus dem Sattel, und mit dem schleifenden Knie hatte er nun ein Gefühl wie auf einem Dirt-Track-Motorrad. 1974 ge-

wann Roberts in Road Atlanta sein erstes Straßenrennen und war damit der erst zweite Fahrer nach Dick Mann, der den Grand Slam schaffte – also in jeder der fünf Sportarten der Grand National Championship zu gewinnen –, und er verteidigte seinen Titel. Doch die Dirt-Track-Yamaha geriet im Kampf gegen Harley-Davidson immer mehr ins Hintertreffen, und so bot Yamaha USA Kenny Roberts an, ihn für 1978 nach Europa zu schicken

## Starke Phalanx

Mit Kel Carruthers schickte Yamaha gleich noch einen Weltmeister mit, um ihn im neuen Metier beiseite zu stehen, und mit Nobby Clark hatte er noch einen Mechaniker an seiner Seite, der bereits bei den Weltmeistern Mike Hailwood, Giacomo Agostini und Jarno Saarinen geschraubt hatte. Dazu gewann das Team die Unterstützung des US-Reifen-giganten Good Year. Roberts sollte die 250er- und die 500er-WM fahren, dazu noch die Formel-

750-WM, die auch einen Lauf daheim in Laguna Seca hatte.

Als Roberts in der WM ankam, schlug er gleich wie eine Bombe ein – allerdings zunächst bei den 250ern. Er gewann den WM-Auftakt in Venezuela, doch bei den 500ern verwendete sein Motorrad schon in der Startaufstellung. In Jarama führte er bei den 500ern, bis ihm ein Vergaser hängen blieb. Auf dem Salzburgring konnte er endlich seinen ersten Halbliter-Sieg feiern. Er gewann auch die nächsten beiden 500er-Grands-Prix in Nogaro und Mugello, während Weltmeister Barry Sheene durch eine Virusinfektion, die er sich beim WM-Auftakt in Venezuela eingefangen hatte, geschwächt war. In Assen lieferten sich der Engländer und der Amerikaner erstmals ein erbarmungsloses Gefecht, doch nachdem Sheene einmal kurz von der Strecke abkam schnappte sich Johnny Cecotto Roberts in der letzten Schikane.

In Spa, Karlskoga und Imatra blieb Roberts sieglos, dazu stürz-

Die Wespe aus Übersee:  
Die gelb-schwarzen Farben  
von Kenny Roberts lernten  
die Gegner schnell fürchten



Roberts hatte seine Ursprünge im Dirt Track und war ein Meister dieses Metiers



Roberts holte 1978 sechs GP-Siege



Unbarmherzige Rivalen: Weltmeister Barry Sheene (#7) wehrt sich verbissen gegen den Eindringling, aber vergebens

## ZAHL DES JAHRES 1978

# 3

WM-Titel in seinem Debütjahr wollte Kenny Roberts gewinnen: 250 ccm, 500 ccm und Formel 750. Schließlich reichte es nur zum 500er-Titel, aber der war der wichtigste und machte ihn zum ersten Rookie der Geschichte, der den Titel der Königsklasse gewinnen konnte.

te er in Karlskoga im Training mit der 250er und die Daumenverletzung, die er sich ein Jahr zuvor im Dirt Track zugezogen hatte, kam wieder zum Vorschein. Weil er Angst hatte, so das 250er- und das 500er-Rennen nicht zu überstehen, entschloss er sich, aus dem Kampf um den 250er-Titel auszusteigen.

Mit einem Sieg im Regendrama von Silverstone verschaffte sich Roberts vor dem Finale auf dem Nürburgring ein Acht-Punkte-Polster vor Sheene. Dort wurde er Dritter hinter Virginio Ferrari und Johnny Cecotto, Sheene wurde Vierter – und damit war der Amerikaner Weltmeister.

Nun wollte Kenny Roberts noch den Formel-750-Titel holen. Doch ein Kettenriss in Nivelles und ein gebrochener Lenkungs-dämpfer in Assen raubten ihm die Chance. Der Titel ging an Johnny Cecotto.

Fortan konzentrierte sich Roberts nur noch auf die 500er-WM und holte noch zwei Titel in Folge. In dieser Zeit nahm er

aber einen noch viel wesentlicheren Einfluss auf die WM: Aus Amerika war er mehr Professionalität im Rennsports gewohnt als in der Weltmeisterschaft unter den selbtherrlichen Funktionären des Weltverbandes. Und so zettelte er eine Revolte gegen die gefährlichen Strecken und geringen Startgelder an. Seine angedrohte World-Series, für die alle Fahrer unterschrieben hatten, wurde zwar nie in die Tat umgesetzt, leitete aber die Entwicklung ein, die zur heutigen WM führte.

### Ära der Amerikaner

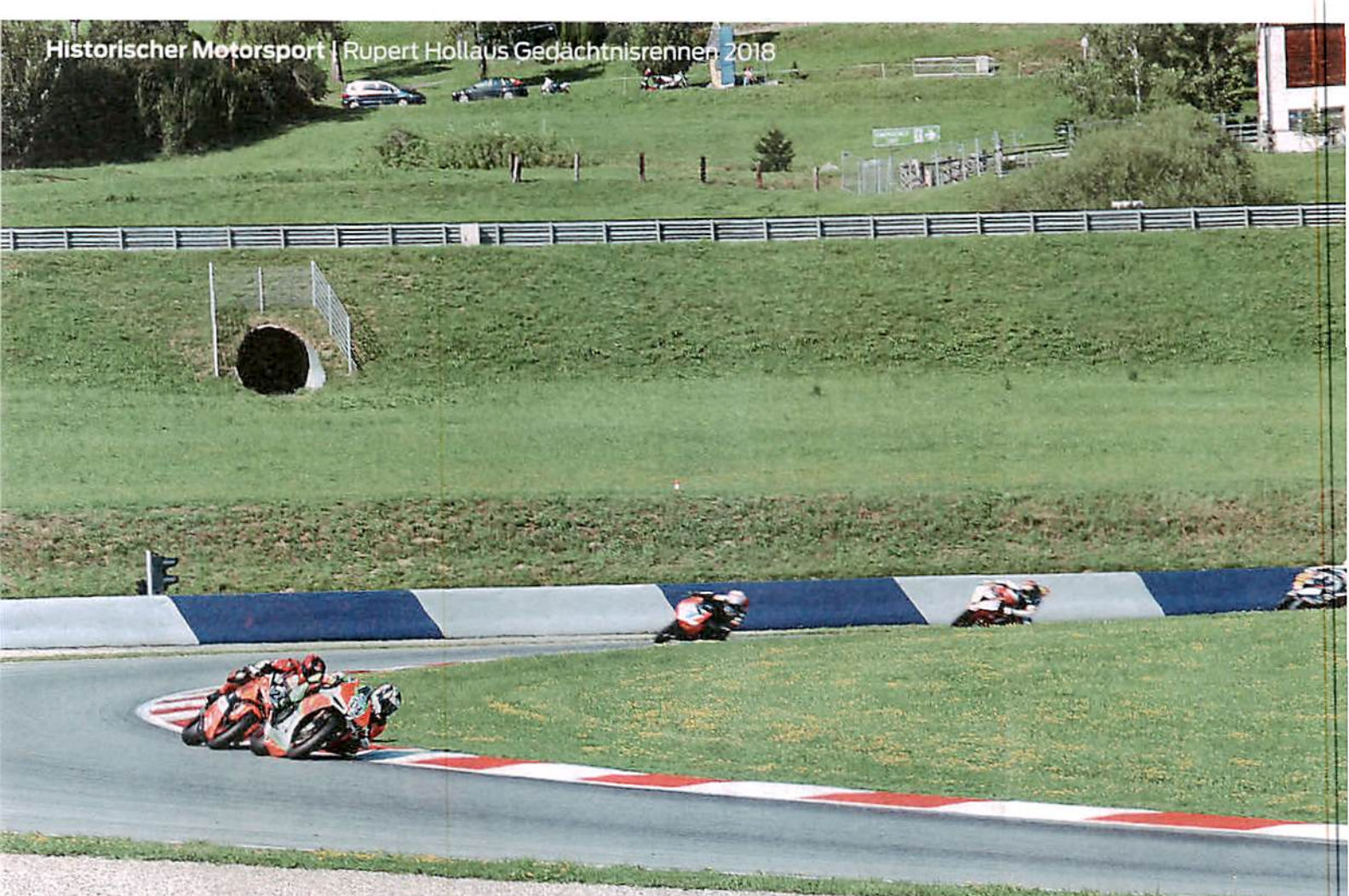
Nachdem er Ende 1983 seinen Helm an den Nagel gehängt hatte, wurde Roberts zum Teamchef, brachte seine Landsleute Eddie Lawson, Wayne Rainey und John Kocinski über den Atlantik und wurde mit ihnen Weltmeister. Lange Zeit konnte niemand die Vorherrschaft der Amerikaner in der Königsklasse brechen, und Dirt Track avancierte zum Zauberwort.

Doch das war nur ein kleiner Teil hinter dem US-Erfolg. Seit Nicky Hayden hat es kein Dirt Tracker mehr in die MotoGP geschafft, und heute ist auch weit und breit keiner in Sicht. Der Motorradboom hatte in den USA in den 1960er-Jahren, zehn Jahre vor dem in Europa begonnen, damit kam viel Geld und viel Konkurrenz, und so war das Niveau der Top-Piloten sehr hoch. Und Kenny Roberts war es damals, der das am eindrucksvollsten unter Beweis stellte. ■

### WM-ENDSTAND 1978

#### 500 ccm

1.	Kenny Roberts (USA)	Yamaha	110 Pt.
2.	Barry Sheene (GB)	Suzuki	100
3.	Johnny Cecotto (YV)	Yamaha	66
4.	Wil Hartog (NL)	Suzuki	65
5.	Takazumi Katayama (J)	Yamaha	53
6.	Pat Hennen (USA)	Suzuki	51
7.	Steve Baker (USA)	Suzuki	42
8.	Tevo Lansivuori (FIN)	Suzuki	39
9.	Marco Lucchinelli (I)	Suzuki	30
10.	Michel Rougerie (F)	Suzuki	23



# Da erbebt die Steiermark

380 Aktive machten das 15. Rupert Hollaus Gedächtnisrennen zur größten Motorradsportveranstaltung Österreichs. Rennmaschinen aus sieben Jahrzehnten ließen die Erde beben.

Von: **Imre Paulovits**

**D**ieser unbeschreibliche Sound! Das Röhren der Dreizylinder-MV-Agusta und das Schreien ihrer Vierzylinder-Schwester, vermischt mit dem noch helleren Klang der 250er-Vierzylinder-Honda, dem Dröhnen der altherwürdigen Norton Manx und dem dumpfen Grollen der Monocoque-Norton. Motorsport-Herz, was willst du mehr? Nur eine Woche nach dem Motorrad-Grand-Prix gab es das nächste Concerto Grosso auf dem Red Bull Ring.

Ob die heutigen MotoGP-Geschosse oder ihre legendären

Vorfahren besser klingen, darüber lässt sich trefflich streiten. Aber auf alle Fälle lebte das akustische Spektakel diesmal von einer größeren Klangvielfalt. Und wenn der Österreich-Grand Prix mit 207000 Zuschauern einen neuen Rekord schrieb, war es eine Woche später die Anzahl der Teilnehmer, die für ein volles Haus sorgte: 380 Männer und Frauen waren für sportlichen Lorbeer gekommen und um Freude an ihren Zwei- und Dreirädern aus sieben Jahrzehnten zu haben.

## Ehre für großen Namen

Rupert Hollaus ist bis heute der einzige Motorrad-Straßenweltmeister Österreichs. So kometenhaft der Aufstieg des damals jüngsten Motorradweltmeisters war, so tragisch endete sein Erfolg. Nur anderthalb Monate, nachdem er die ersten vier 125er-Grands-Prix 1954 gewonnen hatte und damit bereits auf der Solitude vorzeitig als Weltmeister feststand, stürzte er in Monza und erlag seinen Verletzungen. Die Ärzte stellten fest, dass er eine so

**„IN DER SUPERBIKE-WM FÄHRT DIE PANIGALE V4 ERST 2019, BEI UNS JETZT SCHON.“**

WOLFGANG STROPEK

ungewöhnlich dünne Schädeldecke hatte, dass schon die kleinste Kopfverletzung tödlich sein konnte. Seitdem ranken sich die Legenden um diesen Ausnahmefahrer, der auf dem anspruchsvollen Berner Bremgarten-Kurs im Regen das gesamte WM-Feld überrundete. Um seinen Namen nicht in Vergessenheit geraten zu lassen, begann der einstige österreichische Staatsmeister Wolfgang Stroppek 2004, zum 50. Todestag von Hollaus mit einem Oldtimer-Rennen zu dessen Gedächtnis auf dem Salzburgring. Seit 2011 ist er mit diesem erfolgreichen Event auf den Red Bull Ring umgezogen. Mittlerweile gibt es Wartelisten, so viele wollen mitfahren.

Kein Wunder, denn der mittlerweile 73-jährige Motorsport-Profi kümmert sich rührend um seine Veranstaltung und die Teilnehmer. Und wie er jedes Jahr ein aktuelles Highlight einbaut, gibt jeder Veranstaltung seine eigene, unvergessliche Note. Dieses Jahr war leider gezeichnet vom Tod mehrerer Fahrer, und so begann das Gedächtnisrennen auch mit einer Schweigeminute für Ralf Waldmann, Peter Rubatto, Angel Nieto und Luigi Taveri. Für den dreifachen Weltmeister aus der Schweiz, der zu den großen Vorbildern und den engen Freunden Stropeks gehörte, stellte Stroppek auch eine Sonderausstellung zusammen. Über 60 Fotos aus der aktiven Zeit Taveris und von Rupert Hollaus wurden in einem großen Zelt präsentiert, dazu brachten Taveris Witwe Mathilde und Tochter Blanca die Original-Honda-RC162 von 1962 sowie einige der Isle-of-Man-Pokale und Fahrerutensilien von Taveri mit. So konnte man auf imposante Weise die Karriere des bis heute erfolgreichsten Schweizer Solo-



Spektakel auf der grünen Wiese: Nico Thöni führt das riesige Feld der Superbikes vor Peter Lietz an



Die letzte Ehre: Luigi Taveris Honda RC162 und eine riesige Bildergalerie



Lass rauchen, Kumpel: Nico Thöni (r.)



Glanz und Glorie: Giacomo Agostini ließ die Dreizylinder-MV-Agusta unnachahmlich um den Red Bull Ring röhren

Piloten noch einmal Revue passieren lassen.

Als dann Giacomo Agostini mit der Dreizylinder-MV-Agusta hinausfuhr, im Schlepptau den Ingolstädter Mario Iannoni, dessen Vater eine bis ins letzte Detail stimmige Replika der Vierzylinder-MV-Agusta von 1973 gebaut hat. Bruno Kneubühler mit der Vierzylinder-Honda und Peter Williams mit der Monocoque-Norton, die als letztes englisches Motorrad den Japanern Paroli bot, wurde große Motorsport-Geschichte wieder lebendig.

### Für den sportlichen Ruhm

Doch die Parade bildete nur den Rahmen. Es wurde auch kräftig Gas gegeben auf dem Red Bull Ring. Wie schon beim Sachsenring Classic trafen die historischen und die aktuellen Gespanne aufeinander. Letztere mit der International Sidecar Trophy, bei der die Deutschen Enrico Wirth und Ronny Uhlig bereits als Sieger feststanden.

Nach dem Start gingen die Italiener Francesco Brutti und

Francesco Ippoliti in Führung, um nur eine Runde später auszufallen. So gewann Gaststarter Peter Schröder mit seiner Beifahrerin Stefanie Waldvogel, die Trophy-Wertung ging wieder an Wirth/Uhlig.

Richtig Stimmung brachte das 42 Mann starke Superbike-Feld, in dem auch zwei Ducati Panigale V4 zu finden waren. Davon ließ sich der 23-jährige Nico Thöni aber nicht beirren: Sosehr er auch von Peter Lietz auf der Panigale bedrängt wurde, behielt der Aprilia-Pilot die Oberhand und feierte hinterher ausgiebig.

Wie schon in den letzten Jahren feierten auch alte Haudegen große Erfolge. Alfred Großauer trat mit 600er-Hondas aus verschiedenen Jahrgängen an und stand prompt zweimal ganz oben. Auch Veranstalter Wolfgang Stroppek zwang sich ins Leder und zeigte mit dem zweiten Platz auf seiner Seeley-Matchless, dass er noch Gas geben kann. Das wird er auch in Zukunft – das Rupert Hollaus Gedächtnisrennen 2019 ist bereits in der Mache. ■

### DREI FRAGEN AN GIACOMO AGOSTINI



**WIE HAT IHNEN DAS FAHREN AUF DEM RED BULL RING GEFALLEN?**

Es war fantastisch.

Eine tolle Rennstrecke, super Wetter, und so viele Aktive und Zuschauer haben es für mich zu einem Riesen-Erlebnis gemacht. Und die alten MV Agusta zu fahren, weckt in mir immer noch viele Erinnerungen. Mit Österreich verbinden mich ohnehin viele Erinnerungen. Ich bin viel auf dem Salzburgring gefahren, dort gab es immer gute Rennen, und ich habe dort oft gewonnen. Einzig das Wetter war immer so eine Sache. Manchmal war es unheimlich kalt, oder es hat geregnet, oder beides zusammen. Aber wenn dort die Sonne schien, war es wunderschön. Und hier auf dem Red Bull Ring hatten wir diesmal wirklich

Bilderbuchwetter. Ich denke, dass das Panorama hier noch schöner ist. Dazu kamen so viele Fans zu mir, dass meine Stimme nun völlig weg ist.

**HABEN SIE ALS JUNGER FAHRER DAMALS VON DER TRAGÖDIE VON RUPERT HOLLAUS IN MONZA GEHÖRT?**

Nein, damals habe ich nicht davon gehört, es war auch noch vor meiner aktiven Zeit. Erst nachdem ich von Wolfgang Stroppek mehrfach zu seinem Gedächtnisrennen eingeladen worden war, wurde mir die Geschichte erzählt.

**WO KANN MAN SIE DIESES JAHR NOCH SEHEN?**

Die Österreicher können mich schon in zwei Wochen wieder sehen, beim Oldtimer Grand Prix in Schwanenstadt.

# Schwarzes Phantom auf Testfahrt

Alessandro Brannetti auf dem MotoE-Prototyp: Deutlich leichter als die Serie, Teile von Öhlins, Marchesini und Brembo

Die Entwicklung für den nächsten Jahr beginnenden MotoE-Cup läuft auf vollen Touren. Auch wird mit dem Sepang International Circuit ein zwölftes Team mit einem Fahrer dazustoßen.

Von: Imre Paulovits

**K**aum einer hat es bemerkt. Bereits bei sieben Grands Prix surrte abends ein schwarzes Motorrad fast lautlos um den Kurs. Es war aber nicht der Probelauf des prominenten Ex-GP-Fahrers, der die Energica Ego am folgenden Sonntag dem Publikum vorführte, sondern der Test des richtigen Rennmotorrades, mit dem ab nächstem Jahr der MotoE-Cup bei europäischen Grands Prix jeweils vor dem Moto3-Rennen ausgetragen wird. Wie ernst die Sache genommen wird, zeigt die Auswahl der Testfahrer. Neben dem erfahrenen Italiener Alessandro Brannetti, der von 1999 bis 2006 in der 125er- und der 250er-WM unterwegs war, danach bis 2009 in der italienischen Supersport-Meisterschaft fuhr und auch Erfahrung in der TTX-GP mit Elektro-Rennmotorrädern gesammelt hat, schlüpfte

auch Loris Capirossi regelmäßig ins Rennleder, um die Ergebnisse seines Landsmannes zu überprüfen.

Als Brannetti am Red Bull Ring ausrückte, war es zwar nass, aber auch dies gab eine gute Gelegenheit, um das Motorrad zu testen, schließlich muss Reifenpartner Michelin neben den Slicks auch Regenreifen für den Elektro-Renner entwickeln. „Die Slicks haben wir schon mehrfach getestet, hier für Alessandro noch mit MotoGP-Regenreifen. Aber bald werden wir auch Spezielle für den Elektro-Renner haben,“ so Piero Taramasso.

## Spezielle Reifenentwicklung

Für Laien erscheint die Reifenentwicklung für ein etwa 120 PS starkes Elektrobike nicht sonderlich schwierig. Der Motorsport-

**„DAS RENN MOTORRAD WIRD UNTER 260 KG WIEGEN UND BESSERE BREMSEN UND FEDERELEMENTE HABEN.“**

Nicolas Goubert

chef des Reifenherstellers stellt aber klar: „Es ist schon eine Herausforderung. Die Motorräder werden viel schwerer sein als die, die in anderen Klassen fahren. Deshalb ist eine robustere Karkasse nötig. Die Rennen werden kurz sein, da braucht man wiederum Reifen, die schnell auf Temperatur

kommen. Also zwei völlig entgegengesetzte Anforderungen. Daran arbeiten wir, um nun die ideale Konstruktion und Mischung für die unterschiedlichen Rennstrecken herstellen zu können.“ Für dieses Ziel arbeiten Taramasso und sein früherer Chef, Nicolas Goubert, der nun Projektleiter der MotoE ist, Hand in Hand, wie zu ihrer gemeinsamen Zeit bei Michelin.

## Leichter, schneller

Nicolas Goubert ist mit der bisherigen technischen Entwicklung zufrieden: „Wir haben viel am Fahrwerk, der Batterie und der Elektronik gearbeitet. Das Serien-Motorrad wiegt 280 Kilogramm, wir sollten unter 260 kommen. Das klingt zwar nach viel, aber wir arbeiten daran, dass es trotzdem ein richtiges Rennmotorrad wird.“

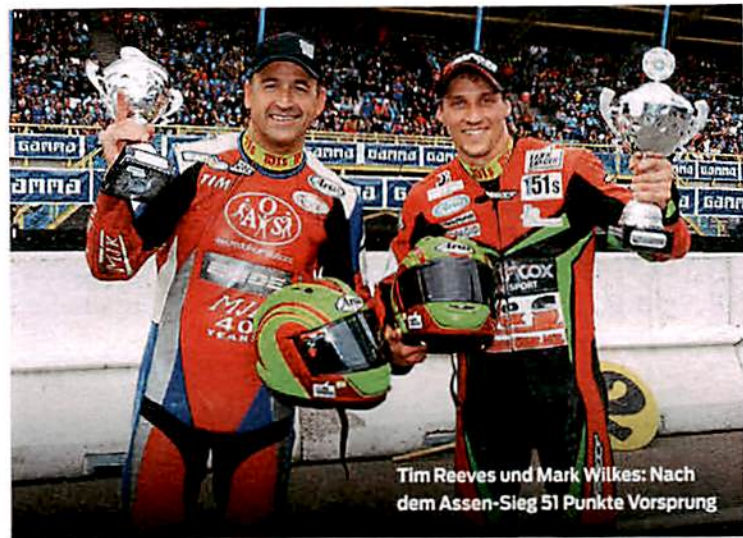
Goubert rief auf dem Red Bull Ring auch die dritte Sitzung der MotoE-Kommission ein. Dort wurde der Sepang International Circuit als das 12. Team bestätigt. Drei Dreitages-Tests für die Teams wurden festgelegt: vom 23. bis 25. November 2018 sowie 13. bis 15. März und 23. bis 25. April 2019. Als neue Industriepartner konnten Dell’Orto, Regina, Brembo, Marchesini und Öhlins gewonnen werden, das Testmotorrad lief bereits mit ihren Produkten. ■



Piero Taramasso (l.) und Nicolas Goubert: Wieder in einem Projekt vereint

Seitenwagen-WM

# Sieg für Reeves im sonnigen Assen



Tim Reeves und Mark Wilkes: Nach dem Assen-Sieg 51 Punkte Vorsprung

Die Sonne lachte für Reeves/Wilkes bei der Gespann-WM in Assen. Für Päävärinta war die letzte Woche nicht so heiter.

Von: Imre Paulovits

Einige Gespann-WM-Piloten kamen in der letzten Woche bereits ins Schwitzen, bevor das erste Training in Assen losging. Auf dem Sachsenring wurden Benzinproben von acht Teams genommen. Und die von drei, Pekka Päävärinta, Lukas Wylssen und Jakob Rutz wurden

als nicht regelkonform befunden. Entsprechend wurden ihre Resultate vom Sachsenring gestrichen, wodurch Päävärinta, der einmal gewann und einmal Zweiter wurde, seinen zweiten Tabellenplatz an Birchall verlor.

Entsprechend aufgekratzt war der finnische Ex-Weltmeister

und setzte sich nach dem Start des Goldrace in Assen an die Spitze. Aber dann gingen zuerst die Birchall-Brüder und dann auch Reeves/Wilkes an ihm vorbei. Diese drei Mannschaften setzten sich vom restlichen Feld ab und blieben dicht zusammen. Reeves schaffte es in der sechsten Runde erstmals vorbei an die Spitze. Doch Birchall schlug zurück, dabei berührten sich die beiden Gespanne in der Geert-Timmer-Schikane. Reeves kam zunächst etwas aus dem Rhythmus, fing sich dann jedoch wieder und schloss die Lücke.

Birchall führte trotzdem bis zur 13. Runde, dann begann sein Motor zu stottern, und sowohl Reeves als auch Päävärinta konnten an ihm vorbeiziehen. Wenn auch das Birchall-Gespann zum Schluss wieder richtig lief: An der Reihenfolge der Spitze änderte sich nichts mehr, und Reeves geht mit einem gesunden 51-Punkte-Vorsprung in die letzten drei Rennen. ■

## ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

Assen (D): 19. August 2018; 8. WM-Lauf; 17 Runden

Team	Motorrad	Zeit/Rstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	Yamaha-AddifRS	29:59,042
2. Päävärinta/Vervainen (FIN/FIN)	Honda-LCR	+2,634
3. Birchall/Birchall (GB/GB)	Yamaha-LCR	+6,622
4. Streuer/Rousseau (NL/F)	Kawasaki-LCR	+34,969
5. Holden/Cain (GB/GB)	Kawasaki-LCR	+35,107

## WM-STAND

1. Reeves	171 Pkt.
2. Birchall	120
3. Päävärinta	119
4. Streuer	90
5. Christie	76

IRRC Horice

# Titel für Danny Webb

Der Brite Danny Webb hat sich mit einem Doppelsieg beim IRRC-Lauf im tschechischen Horice vorzeitig den Titel in der Superbike-Klasse gesichert.

Nach zehn von zwölf Läufen liegt Webb mit der Idealpunktzahl von 250 uneinholbar an der Spitze des diesjährigen Championats. Webb gewann zwar nicht alle Läufe, sammelte aber immer die Maximalpunktzahl ein – Gaststart-Piloten sind in der IRRC nicht punktberechtigt. In Horice aber ließ Webb keine Zweifel aufkommen und gewann beide Rennen jeweils von Startplatz

drei aus, beide Male vor dem Sachsen Didier Grams und Lokalmatador Marek Cerveny. „Ich bin einfach nur happy“, so der ehemalige Grand-Prix-Pilot Webb. „Ein unglaublicher Tag! Zwei Siege, Rundenrekord und Champion! Und das als erster Brite, der den IRRC-Titel holt! Einfach nur unglaublich!“

Der Deutsch-Griechen Vassilios Takos und Horice werden wohl keine Freunde mehr: Wie schon im Vorjahr stürzte Takos, dieses Mal brach er sich den Oberschenkel und wurde noch im örtlichen Krankenhaus operiert.

In der Supersport-Klasse teilten sich der Franzose Matthieu Lagrive und der Schleizer Thomas Walther die Siege, in beiden



Danny Webb: IRRC-Champ 2018

Läufen wurde der Belgier Laurent Hoffmann Dritter. Im ersten Rennen konnte der Großhartauer Max Gaube noch den vierten Rang holen – eine mehr als respektable Leistung dafür, dass er dieses Jahr kaum auf dem Motorrad sitzt, um sich auf seine Meisterschule zu konzentrieren, die noch bis Februar 2019 läuft. ■ TBO

## NACHRICHTEN

**ENDURANCE-WM** In rund einem Monat startet die neue Saison der Langstrecken-Weltmeisterschaft 2018/2019 mit dem 24-Stunden-Klassiker im Kampf um die Bol d'Or in Le Castellet. Bereits jetzt stehen einige Teams auf der Warteliste: 59 Mannschaften sind für den Saisonauftakt gesetzt, weitaus mehr haben versucht, eine Nennung abzugeben. 42 dieser Mannschaften haben sich permanent für die Saison 2018/2019 eingeschrieben, diese Teams kommen aus zwölf Nationen. Seit 2015 hat sich die Zahl der Permanent-Teams damit mehr als verdoppelt, damals waren es noch deren 20.

**IDM SUPERBIKE 1000** Vor den letzten drei Saisonstationen der IDM 2018 ist noch einmal kräftig am Fahrerkarussell gedreht worden. Beim Honda Holzhauser Team hat Jan Halbich die Mannschaft verlassen. Für den Tschechen kommt der Italiener Alessandro „Alex“ Polita, FIM Superstock-1000-Meister von 2006. Halbich wechselt für den Lausitzring ins Team Kawasaki Schnock Motorex, wo er die verletzte Lucy Glöckner ersetzt, bis diese wieder genesen ist. Glöckner selbst rechnet mit einem Comeback beim Bol d'Or Mitte September, wird also in der IDM den Lausitzring und das Rennen in Assen auslassen müssen. In Südbrandenburg wird auch das Team Suzuki Alber-Bischoff wieder am Start sein. Die Mannschaft hat mit Jordan Weaving einen 20-Jährigen, in Südafrika geborenen Briten verpflichtet.

**BMW BOXER CUP** Nach dem überbeuerten Konzept von 2018 wird nun für 2019 erneut ein Cup auf Basis der R nineT Racer angeschoben. Der neue Gesamt-Paketpreis beläuft sich auf 23799 Euro und beinhaltet das Motorrad sowie exklusive Tuning-Teile von Akrapovic, Gilles, ZF, Wunderlich, Wilbers, Ilmberger und Co.



Keine Gnade: Jeffrey Herlings (links) beim MXGP-Weltmeisterschaftsrennen in Assen 2019. Foto: Getty Images

# Nicht zu stoppen

Jeffrey Herlings ist nicht zu stoppen. Nach dem 80. GP-Sieg in seiner neun-jährigen WM-Karriere führt der Niederländer mit 58 Punkten Vorsprung und kann schon am 16. September in Assen MXGP-Weltmeister werden.

Von: **Alex Hodgkinson**

Ich darf das Hauptziel, den WM-Titel, nicht aus den Augen lassen und kann es mir leisten, ein paar Rennen abzugeben“, meinte der 23-Jährige vor zwei Wochen in Lommel. Doch seine Siegermentalität lässt keine Niederlage zu – in Frauenfeld zeigte er erneut keine Gnade. Schon in der Startrunde des ersten Laufes übernahm Herlings die Führung von Clement Desalle, während Antonio Cairoli, der Einzige, der seine WM-Ambitionen gefährden könnte, zweimal stürzte und als Achter ankam.

Der zweite Lauf lief ein bisschen mühsamer: „Mein Start war nicht ganz so gut, aber ich konnte

schon in der Startrunde bis auf den zweiten Platz vorfahren. Doch Clement (Desalle) fuhr ein tolles Tempo, und ich wollte kein Risiko eingehen, bis Romain (Febvre) plötzlich neben mir war. Es war Zeit, Gas zu geben.“ Innerhalb einer halben Runde fuhr Herlings an Desalle außen vorbei und machte sich aus dem Staub.

Der angeschlagene Cairoli erkämpfte sich mit Mühe Rang 6. Der 58 Punkte betragende Abstand in der WM öffnet die Tür für Herlings, den Titel bei seinem Heim-GP zu gewinnen.

## „Arbeits-Monster“ Herlings

„Das wäre ein Traum, der Wirklichkeit geworden ist, aber ich möchte nicht daran denken. Ich habe schon zwei sicher geglaubte WM-Titel durch Verletzungen verloren. Auch in diesem Jahr habe ich schon mit 62 Punkten geführt, bevor ich mir das Schlüsselbein gebrochen habe. Ich habe in diesem Jahr wie ein Monster gearbeitet, um mein Ziel zu erreichen. Ich will nur so weiter machen, bis alles gesichert ist. Es fehlen noch 21,“ äußerte sich Herlings zum 80. Sieg seiner WM-Karriere.

Der Niederländer würde dann die Bestmarke von Stefan Everts erreicht haben.

Arnaud Tonus, 2017 Laufsieger in Frauenfeld, war zwar vor Ort, allerdings nur für Promotion mit Wilvo-Yamaha: „Ich habe letzte Woche die ärztliche Freigabe bekommen, wieder aufs Motorrad zu steigen, aber es reicht nicht, um MXGP zu fahren. Der Erholungsprozess von dieser Schulterverletzung ist langwieriger als jede Verletzung, die ich bisher erlitten habe, und ich will erst wieder Rennen fahren, wenn ich bereit bin. Meine Beteiligung

! Auch der GP Schweiz fand ohne Max Nagl statt. Der oberbayerische TM-Pilot hat noch Probleme mit seiner Fingerverletzung, will aber am Wochenende in Bulgarien wieder dabei sein.

am Nationencross kann ich noch nicht bestätigen.“

Max Nagl war ebenfalls nicht am Start: „Mein Finger ist noch total steif, und ich kann ihn nicht bewegen. Mithilfe meines Physiotherapeuten versuche ich das schnellstmöglich wieder hinzubekommen. Ich will beim GP in Bulgarien und in der Türkei wieder am Start sein.“ Die Bänder im Finger sind festgewachsen.

Dafür konnte sich Jeremy Seewer endlich wieder voll auf das Rennengeschehen konzentrieren, nachdem sein Umstieg ins Factory-Yamaha-Team für die Saison 2019/20 endgültig feststeht. Seit zwei Monaten war der Haken an der Sache die Rennbekleidung. Der Schweizer muss nächstes Jahr seine langjährige Geschäftsbeziehung zur Schweizer Firma iXS beenden, weil das Yamaha-Werksteam einen Vertrag mit Alpinestars hat: „Schade, aber wir trennen uns als Freunde. Ich bleibe ewig dankbar für die Unterstützung von iXS. Sie haben mich schon seit meiner Zeit in der EM unterstützt, und ich will eine erneute Zusammenarbeit in der Zukunft nicht ausschließen.“



HODGKINSON

HODGKINSON

**Hopp, Schwyz: Jeremy Seewer jagt Glenn Coldenhoff, das Publikum ist außer sich**

**Vierter Sieg in Folge: Jorge Prado**

Seewer, Fünfter im ersten Lauf, verlor Rang 7 in Lauf 2 wegen eines technischen Aussetzers.

Sein Platz bei Wilvo geht 2019 an Gautier Paulin, aber der freie Platz bei IceOne-Husqvarna ist noch nicht besetzt. Vor vier Wochen in Loket bestand Pit Beirer darauf, dass Pauls Jonass 2019 KTM-Werksfahrer bleibt. In Frauenfeld war seine Wortwahl vorsichtiger: „Es kommt darauf an, wie hartnäckig Antti (Pyhonen, IceOne Teammanager) bleibt. Hauptsache, wir haben jeweils zwei Werksfahrer in jeder Hälfte des KTM- und Husqvarna-Werksteams.“

Aber wer soll sich den Platz in der Mattighofen-Hälfte des KTM-Vorzelts mit Jeffrey Herlings teilen für den Fall, dass Jonass zu Husqvarna abspringt? Der Letzte holte sein erstes MX2-WM-Podium seit der Sommerpause, aber sein Rückstand auf KTM-Teamkollege Jorge Prado bleibt mit 28 Punkten unverändert: „Jorge kann die Rennen taktisch angehen. Ich kann nur auf Attacke gehen und musste heute erneut die Zeche dafür zahlen. Ich konnte ihn im ersten Lauf einholen, aber ich habe den Fans im zweiten Lauf zwei Runden vor Schluss eine Rodeo-Vorstellung geboten.“

Prado, der in Lauf 2 über Magenbeschwerden geklagt hatte, bedankte sich mit seinem vierten GP-Sieg in Folge.

### Geerts: Schlüsselbeinbruch

Schwache Starts kosteten Henry Jacobi jegliche Hoffnung auf einen Platz unter den ersten zehn. Doch er hat seinen neunten WM-Rang gefestigt und sein letztes Jahr in der MX2 gesichert. Der Thüringer darf es noch nicht kommentieren, aber sein Wechsel 2019 zum Kawasaki-Team F&H-Racing wird in Assen bestätigt werden. Yamahas aufgehender Stern Jago Geerts brach sich

in der Qualifikation ein Schlüsselbein. Der 18-Jährige hofft zum Nationencross (7.10.) in Red Bud wieder fit zu sein.

Ein anderer genannter Fahrer wird nicht daran teilnehmen: Die FIM setzte alle Hebel in Bewegung, um den Start von Komik-Rowdie „Ronnie Mac“ für Puerto Rico zu verhindern. FIM-MX-Direktor Tony Skillington: „Wer unter diesem Namen starten will, muss seine wahre Identität und Zulassung per Reisepass bestätigen.“ Die Föderation von Puerto Rico ist einsichtig und wird in den nächsten Tagen einen prominenten Ersatz nennen. ■

## MOTOCROSS-GP SCHWEIZ / MXGP

**Frauenfeld (CH):** 19. August, 16. WM-Lauf, Wetter: sonnig/28 Grad. **1. Lauf:** 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet, 17 Runden à 1,650 km (= 28,050 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	34:48,985 min = 48,339 km/h
2. Clement Desalle (F)	Kawasaki	17	+ 4,858 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	17	+ 22,604 s
4. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	17	+ 32,224 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 35,436 s
6. Max Anstie (GB)	Husqvarna	17	+ 54,059 s
7. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	17	+ 59,626 s
8. Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 1:03,860 min
9. Shaun Simpson (GB)	Yamaha	17	+ 1:05,416 min
18. Valentin Guillod (CH)	KTM	17	+ 1:48,136 min

## MOTOCROSS-GP SCHWEIZ / MX2

**Frauenfeld (CH):** 19. August, 16. WM-Lauf, Wetter: sonnig/28 Grad. **1. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 17 Runden à 1,650 km (= 28,050 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	35:26,036 min = 47,497 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 5,197 s
3. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	+ 12,769 s
4. Anth. Rodriguez (VEN)	Yamaha	17	+ 16,499 s
5. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	17	+ 19,838 s
6. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 40,346 s
7. Stephen Rubini (F)	KTM	17	+ 56,347 s
12. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	17	+ 1:24,663 min
19. Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1 Runde
24. Alessandro Contessi (CH)	Kawasaki	16	+ 1 Runde

## MOTOCROSS-GP SCHWEIZ / MXGP

**2. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 17 Runden à 1,650 km (= 28,050 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	34:40,600 min = 48,534 km/h
2. Romain Febvre (F)	Yamaha	17	+ 14,868 s
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 17,722 s
4. Clement Desalle (F)	Kawasaki	17	+ 26,984 s
5. Max Anstie (GB)	Husqvarna	17	+ 37,939 s
6. Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 46,833 s
7. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	17	+ 51,700 s
8. Kevin Strijbos (B)	KTM	17	+ 55,465 s
16. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 1:34,119 min
17. Valentin Guillod (CH)	KTM	17	+ 1:42,332 min

## MOTOCROSS-GP SCHWEIZ / MX2

**2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 17 Runden à 1,650 km (= 28,050 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	17	35:10,156 min = 47,854 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+ 4,721 s
3. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	17	+ 10,128 s
4. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	17	+ 15,833 s
5. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 18,773 s
6. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	+ 20,291 s
7. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 26,271 s
13. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	17	+ 1:17,431 min
24. Alessandro Contessi (CH)	Kawasaki	16	+ 1 Runde
25. Loris Freidig (CH)	Husqvarna	16	+ 1 Runde

## WM-STAND MXGP

1. Jeffrey Herlings (NL)	733 Punkte
2. Antonio Cairoli (I)	675
3. Clément Desalle (B)	543
4. Romain Febvre (F)	510
5. Tim Gajser (SLO)	507
6. Gautier Paulin (F)	455
7. Glen Coldenhoff (NL)	420
8. Jeremy Seewer (CH)	371
13. Max Nagl (D)	227
20. Valentin Guillod (CH)	94

1. KTM	797 Punkte
2. Kawasaki	562
3. Yamaha	558

## WM-STAND MX2

1. Jorge Prado (E)	692 Punkte
2. Pauls Jonass (LV)	664
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	519
4. Ben Watson (GB)	482
5. Calvin Vlaanderen (ZA)	462
6. Thomas Covington (USA)	452
7. Jago Geerts (B)	346
8. Michele Cervellini (I)	314
9. Henry Jacobi (D)	278
35. Tom Koch (D)	24

1. KTM	773 Punkte
2. Husqvarna	647
3. Honda	548

Langbahn-GP Eenrum

# Der Showdown ist nahe

Obwohl Dimitri Bergé in Eenrum seinen ersten Saison-GP gewann, verkürzte Martin Smolinski seinen Rückstand auf nur noch drei Punkte. In Mühlendorf wird auch Weltmeister Mathieu Trésarrieu im Titel-Showdown mitmischen.

Von: **Thomas Schiffner**

**A**uf der staubigen, aber guten Grasbahn in Eenrum sah es lange Zeit danach aus, dass der einzige Deutsche mit Titelchancen, Martin Smolinski, die endgültige Wende einläuten könnte. Der Franzose Dimitri Bergé war mit vier Punkten Vorsprung auf Weltmeister Trésarrieu und sechs Punkten auf Smolinski angereist. In den ersten sechs Durchgängen fuhr nur Smolinski. Der Olchinger überragte mit guten Starts, der richtigen Liniwahl und sechs Laufsiegen, wobei er im ersten Semifinale

auch Bergé bezwang. Damit hatte er vor dem Finale die sechs Punkte Rückstand auf Bergé egalisiert und war an Trésarrieu vorbeigezogen. Mit dem Finalsieg hätte er vor dem Showdown in Mühlendorf am 30. September die WM-Führung übernehmen können.

Doch Smolinski wählte Startbahn Blau und kam nicht aus dem Start, während Bergé vorn war. Der Bayer machte in Kurve 1 innen Boden gut, konnte aber nicht herausbeschleunigen und war sogar kurz Fünfter! „Den Start habe ich vermasselt und auch die erste Kurve. Ich war im ersten Eck zu aggressiv und meinem Hinterreifen gefiel das nicht“, erklärte „Smoli“. Er duellierte sich mit Harris und Shanes und kam hinter Bergé, Trésarrieu und Shanes als Vierter ins Ziel.

Max Dilger, der zum zweiten Mal nachrückte, wurde solider Zehnter und liegt in der WM jetzt auf dem gleichen Rang.

Stephan Katt, der sich verletzt schon durch die ganze Saison schleppt, wurde Zwölfter, einen Platz vor Oldie Bernd Diener. ■



Ausnahme: Martin Smolinski immer vorn, doch das Finale gewann Bergé (#96)

## LANGBAHN-WM

Eenrum (NL), 19. August

1. Dimitri Bergé (F)	22 Punkte
2. Mathieu Trésarrieu (F)	23
3. James Shanes (GB)	19
4. Martin Smolinski (D)	25
5. Chris Harris (GB)	20
6. Josef Franc (CZ)	15
7. Theo Pijper (NL)	14
10. Max Dilger (D)	9
12. Stephan Katt (D)	3
13. Bernd Diener (D)	2

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 5 Läufen

1. Dimitri Bergé	85 Punkte
2. Mathieu Trésarrieu	82
3. Martin Smolinski	82
4. Josef Franc	67
5. James Shanes	64
6. Theo Pijper	48
9. Bernd Diener	37
10. Max Dilger	31
12. Michael Härtel (D)	24
17. Stephan Katt	11

Seitenwagen-DM Bad Hersfeld

# Eine Handvoll Titel

Markus Venus und Markus Heiß gewannen in Bad Hersfeld ihren fünften DM-Titel. Der einzig ernsthafte Gegner Markus Brandhofer hatte keine Chance. Manuel Meier wurde Dritter.

Von: **Thomas Schiffner**

**W**egen der Absage einiger nominierter Fahrer füllten vier B-Lizenz-Teams und die Dänen Mike Frederiksen/Steven Grandt das Zehnerfeld auf. Die Rennen waren trotzdem spannend, außer wenn Markus Venus am Start war. Der 36-jährige Pfarrkirchener marschierte mit unwiderstehlichen Starts durch das Rennen und gewann nach 2013, 2014, 2015 und 2017 zum fünften Mal einen DM-Titel.

Auch Markus Brandhofer gewann mit deutlich kämpferischem Einsatz drei Vorläufe, bis er im letzten Durchgang auf Venus traf. Hier wurde der Oberbayer hinter Venus, Manuel Meier und Oliver Möller nur Vierter: „Die Kuppung ist mir gleich nach dem Start kaputtgegangen und nur noch durchgerutscht.“ Er blieb realistisch: „Aber Venus hätte heute so oder so gewonnen.“



Fünfter Titel: Venus/Heiß

Im Kampf zu „Best of the Rest“ setzte sich der schon in der EM starke Manuel Meier mit seiner Copilotin und Schwester Melanie Schrempf durch. Im Finale reichte ihnen Platz 4, um am Ende einen Punkt vor Raphael San Millan/Benedikt Zapf auf dem Podium zu stehen. „So schlecht, wie die letzte Saison für uns gelaufen ist, so gut endet diese“, strahlte der Gengenbacher.

Raphael San Millan konnte sich im Bruderduell gegen den älteren Achim San Millan durchsetzen, der den Endlauf der besten fünf nicht erreichte und Sechster wurde.

Fünfter Teilnehmer im Finale war der Däne Mike Frederiksen. Er wurde zwar vierbester Fahrer, fuhr aber außer Konkurrenz und tauchte deshalb im Endergebnis nicht auf.

Der Bahnpokalsieger Andreas Horn, Florian Kreuzmayer und

Reservist Maximilian Klass mussten vorzeitig aufgeben.

Im internationalen Solofeld siegte der Brite Andrew Appleton überlegen mit Maximum vor Stephan Katt, der am nächsten Tag beim GP in Eenrum antreten musste. Der diese Saison sehr starke Marcel Dachs konnte sich knapp gegen Jörg Tebbe auf dem Podium durchsetzen. ■

## SEITENWAGEN-DM

Bad Hersfeld, 18. August

1. Markus Venus/Markus Heiß	20 Punkte
2. Markus Brandhofer/Tim Scheunemann	16
3. Manuel Meier/Melanie Schrempf	11
4. Raphael San Millan/Benedikt Zapf	10
5. Roman Löffler/Markus Tork	8
6. Achim San Millan/Viktor Caric	8
7. Oliver Möller/Dana Frohbs	4
8. Maximilian Klaas/Myron McNeil	1
9. Andreas Horn/Sonja End	1
10. F. Kreuzmayer/R. Grammelsberger	0

Speedway-EM Daugavpils

# Einen Schritt näher

Mit dem Tagessieg in Daugavpils verdrängte der Däne Leon Madsen Jaroslaw Hampel auf EM-Rang 2. Kai Huckenbeck wurde Elfter.

Von: **Thomas Schiffner**

**M**adsen gab in den Vorläufen nur zwei Punkte (an Lindbäck und Michelsen) ab und zog wie der Brite Robert Lambert direkt in das Finale ein. Im Last Chance Heat suchten Emil Saifutdinow, Antonio Lindbäck, Vaclav Milik und der bisherige EM-Leader Jaroslaw Hampel ihre Chance. Saifutdinow hätte direkt ins Finale kommen können, hätte der Referee ihn nicht in Heat 3, wo er von Madsen nach außen gedrückt wurde und stürzte, disqualifiziert.

Im Last-Chance-Rennen gewann Milik vor dem Russen; Hampel fiel zum zweiten Mal an diesem Tag aus und hatte damit seine Meisterschaftsführung verspielt.

Von Startplatz Rot gewann Madsen das Finale vom Start weg; Saifutdinow konnte sich vor dem starken Lambert halten. Damit hat Madsen vor dem Showdown im reaktivierten Slaski-Stadion in Chorzów am 15. September vier Punkte Vorsprung auf den Polen



**Durchhänger: Platz 11 für Kai Huckenbeck in Lettland**

Hampel und liegt fünf Punkte vor Lambert: „Das war kein leichtes Rennen heute. Ich bin froh, dass ich viele Punkte habe, ich bin Gold einen Schritt näher gekommen“, sagte der Däne.

Titelverteidiger Andzejs Lebedevs kam nach einem Ausfall über Platz 10 nicht hinaus.

## SPEEDWAY-EM

**Daugavpils (LV), 18. August**

1. Leon Madsen (DK)	16 Punkte
2. Emil Saifutdinow (RUS)	13
3. Robert Lambert (GB)	13
4. Vaclav Milik (CZ)	10
5. Antonio Lindbäck (S)	11
6. Jaroslaw Hampel (PL)	9
7. Andrey Kudryashov (RUS)	8
8. Mikkel Michelsen (DK)	8
9. Peter Kildemand (DK)	7
11. Kai Huckenbeck (D)	6

Kai Huckenbeck fand nicht zu seiner Performance der vorangegangenen Rennen. Der 25-jährige Werlter gewann seinen dritten Lauf, wurde aber nur Elfter, womit er auf EM-Rang 8 abrutschte. Doch in Chorzów ist bei entsprechender Leistung sogar noch Platz 4 erreichbar. ■

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**EM-Stand nach 3 von 4 Läufen**

1. Leon Madsen	38 Punkte
2. Jaroslaw Hampel	34
3. Robert Lambert	33
4. Emil Saifutdinow	30
5. Antonio Lindbäck	28
6. Mikkel Michelsen	28
7. Vaclav Milik	26
8. Kai Huckenbeck	26
9. Peter Kildemand	25
15. Kevin Wölbert (D)	8

Atacama Rally

# Honda schlägt zurück

In Chile konnte Honda mit Kevin Benavides endlich bei einer wichtigen Rallye einen Sieg holen. Die Cross-Country-WM ist nun völlig offen.

Von: **Thomas Schiffner**

**B**ei der Atacama-Rallye im Hochland Chiles waren erwartungsgemäß die Südamerikaner Spitze. Um die Minenstadt Copiapó übernahm auf der Rallye über vier Stationen zunächst Husqvarnas Titelverteidiger Pablo Quintanilla die Führung. Der Chilene machte ausgerechnet auf der letzten Etappe einen Navigationsfehler. Der Umweg warf ihn, trotz

einer Aufholjagd mit 100 km/h durch die Dünen, auf den dritten Schlussrang zurück. Kevin Benavides ergriff die Chance und sicherte sich mit einem Vorsprung von zwei Minuten auf Quintanilla auf der letzten Etappe den Gesamtsieg mit



**Wichtiger Honda-Sieg: Benavides**

4:25 Minuten Abstand auf den Etappen- und Gesamtzweiten, KTM-Werkspilot Toby Price.

Vor den letzten beiden WM-Rallyes liegen Benavides und Quintanilla punktgleich, acht Punkte vor Qatar-Sieger Maciej Giemza. ■

## CROSS-COUNTRY-WM

**Atacama-Rallye (RCH), 14.–18.08.**

1. Kevin Benavides (ARG), Honda	14:19,39 h
2. Toby Price (AUS), KTM	+ 4,25 min
3. Pablo Quintanilla (RCH), Husq.	+ 6,27 min
4. Matthias Walkner (A), KTM	+ 10,21 min
5. Franco Caimi (ARG), Yamaha	+ 22,47 min
6. Paulo Goncalves (P), Honda	+ 23,32 min

**WM-Stand nach 3 von 5 Läufen**

1. Kevin Benavides	50 Punkte
2. Pablo Quintanilla	50
3. Maciej Giemza (PL)	42

## NACHRICHTEN

### TOMAC VOR DER ZIELLINIE

Acht Tage vor dem Saisonfinale der US-MX-Nationals in Crawfordsville gelang Kawasaki-Leader Eli Tomac in Budds Creek ein wichtiger Schlag: Der Meisterschaftsführende wurde im ersten Lauf hinter Ken Roczen und seinem Titelrivalen Marvin Musquin Dritter, konnte aber Moto2 vor Blake Baggett und Roczen gewinnen. KTM-Star Musquin blieb hier nur Platz 4, womit Tomac seinen Vorsprung vor dem „Ironman“ kommenden Samstag auf 20 Zähler ausbauen konnte. Roczen zog an Justin Barcia vorbei und verbesserte sich auf Rang 3, jedoch 70 Punkte hinter Musquin. Damit bleibt Tomac Topfavorit.

### LANDSHUT ZWEITER BUNDESLIGA-FINALIST

Mit einem 47:39-Heimsieg gegen die DMV White Tigers schaffte Landshut letzten Mittwoch beim letzten Vorrundenrennen den Einzug ins Speedway-Bundesliga-Finale. Beste Landshuter waren Martin Smolinski und Erik Riss (je 12), bei den White Tigers Robert Lambert (18). Landshut hat im Finale zuerst Heimrecht und tritt dann beim Rückkampf am 3. Oktober in Wittstock an.

### POLEN GEWINNT SPEEDWAY-U21-TEAM-WM

Polen verteidigte seinen Titel in der Speedway-U21-Team-WM in Outrup mit 46 Punkten vor Gastgeber Dänemark (42), England (29) und Schweden.

### NEURAUTER BLEIBT VORN

Mit einem zweiten und dritten Rang festigte Lukas Neurauter in Mehrnbach seine ÖM-Führung in der Open-Klasse. Die Laufsiege in Oberösterreich gingen an den Ungarn Bence Szvoboda bzw. an den Pendler zwischen Amerika und Europa, Pascal Rauchenecker. Johannes Klein bleibt Zweiter in der Tabelle vor Roland Edelbacher, der beide MX2-Läufe für sich entschied. Alexander Banzirsch (4/3) ist Dritter. ■

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

Audi Porsche RS2 (AP1), 100% orig., 315 PS, T-Serie (einer der letzten), EZ 8/95, TÜV 4/20, schwarz, Vollerleder schwarz, Audi-Scheckheft, Klima, ESSD, Carbon, ZV, 1a-Zust., Sammler-KFZ, kein Investitionsstau, 31.900,- €. Tel. 0172/4008590

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

## BMW

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

## BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

## Ferrari

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

328 GTS - Notverkauf, rot/schw., top, Insp. mit ZR neu, H-Kennz., Bj. 1986, 77000 km, VB 60.000,- €. Tel. 0160/97345076, mmmgefe@t-online.de  
mehr: motor-klassik.de Nr. 45295

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

## Jaguar

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

## Lamborghini

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

## Lotus

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

## Maserati

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

## Mercedes

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

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

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

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice\* und Abo-Service  
motorsportaktuell@dpv.de  
\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart



SLS AMG Coupé / B&O / sehr gepflegt, EZ 4/2010, 16034 km, 571 PS, obsidianschwarz-met., Leder exklusiv Porzellan, unfallfrei, Garagenfzg., Navi, Klima, B&O, VB 189.000,- EUR. Tel. 0170/6300621, vonbergenstein@aol.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45347

## Mini

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

## Porsche

Suche alle unfallfreien u. gepfl. Porsche, Barzahlung. 07949/782, Fax 940244 H

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

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

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

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

## Renn/Rallye

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

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



**BELL**  
Rennfahrhelme -  
Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb



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

**DUNLOP**  
MOTORSPORT  
Sport- & Rallyereifen

Lütticke motorsport  
02354-7046993  
www.lms-racing.com

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

**www.Rennsportshop.com**



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:  
Bernad 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 Eibinger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
Telefax: +49 (0)711 182 16 99

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden, zberden@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Carmen Brix, cbrix@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 15 22

Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:  
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79

Druck: Druckerei Konstanz GmbH

Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz

Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,

22773 Hamburg

Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:

wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:

2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:

Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. 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@dpv.de

© 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

# Leserbriefe

## Einmalige Grand-Prix-Geschichte

Zur F1-Historie „Montjuïc“  
MSa 35/2018

Eine weitere exzellente Retrospektive von Michael Schmidt in der Serie „Vergessene Rennstrecken“. Die Geschichte eines der spektakulärsten Grand Prix-Kurse, des Circuit de Montjuïc/Barcelona, wird bestens beschrieben. Das traurige Ende dieser Rennstrecke mündete am 27. April 1975 beim F1-Lauf in einem fatalen Unfall, bei dem fünf Menschen – die sich allerdings in einem Sperrbereich aufhielten – starben und Rolf Stommelen schwer verletzt wurde. Wohl einmalig in der Grand-Prix-Geschichte hatte Emerson Fittipaldi vor dem Rennen durch einige bewusst langsam gefahrene Trainingsrunden seinen Start „verhindert“, um gegen die mangelhaften Sicherheitsvorkehrungen zu protestieren. Dieser Fahrer-Boycott ging ebenso wie die Nicht-Teilnahme der englischen F1-Rennställe beim italienischen Gran Premio 1960 in Monza (wegen der kurz vor dem Rennen geänderten Streckenführung) und des Verzichts der Michelin-bereiften Formel-1-Teams (aus Sicherheitsgründen) beim Großen Preis der USA 2005 in die Grand-Prix-Geschichte ein.

Jörg-Thomas Födisch,  
D-53913 Swisttal-Heimerzheim

## DPis als einzig denkbare Lösung

LMP1 in der Krise  
MSa 35/2018

Es gab Zeiten, da habe ich im Juni fast 25 Stunden am Stück vor dem Fernseher gesessen, um den Kampf zwischen den

## BILD DER WOCHE



Feueralarm bei den NitrOlympX in Hockenheim. Verletzt wurde zum Glück niemand

großen Marken in Le Mans miterleben. 2018 habe ich mir nur noch den Start und sonst nichts angeschaut. Le Mans war für mich dieses Jahr genauso langweilig, wie es die Formel 1 schon seit Jahren ist. Die ACO und die FIA müssen zusehen, dass sie den Werken auch bei den Prototypen zu vertretbaren Kosten eine Bühne bieten, auf der die technische Kompetenz eines Herstellers präsentiert werden kann. Allerdings werden sich die Zuschauerränge und auch die Plätze vor dem Fernseher nur dann wieder füllen, wenn das geboten wird, was der Fan sehen, hören und vor Ort auch riechen will – und das sind mit Sicherheit keine Elektroautos. Ich gehöre glücklicherweise zu einer Generation, welche die grandiose Gruppe C noch erleben durfte. Diese Autos waren schön anzusehen, schön laut, hatten trotzdem lange Zeit verschiedene Motor-konzepte, und es gab für Privatteams erschwingliche Kunden-

autos, mit denen man sogar gegen die Werke (Joest in 1985) gewinnen konnte. Die damalige Energiesparformel war auch für den Laien verständlich und nachvollziehbar. Der ACO sollte sich vor allem eines vor Augen führen: In weniger als fünf Jahren feiern wir das Jubiläum 100 Jahre 24 Stunden von Le Mans. Da sollten die Werke wie Porsche, Toyota, Jaguar, Mazda, Nissan, Cadillac, Chevrolet und vielleicht auch Ford und Ferrari (ach, wäre das schön!) dabei sein, und zwar nicht nur bei den GT-Autos. Momentan bin ich da aber ziemlich pessimistisch. Derzeit sehe ich die DPis als einzig denkbare Lösung.

Dr. Michael Wittemann,  
D-67251 Freinsheim

### KONTAKT

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 24. August

14.55	Formel 1 Spa, FP2 <b>LIVE</b>	N-TV/ORF 1
21.00	Rallye-WM Deutschland, Highlights	motorsport.tv
23.30	Langstrecken-WM, Silverstone (Zus.)	Eurosport 1

#### Samstag, 25. August

08.30	Supercars Bend, 1. Rennen <b>LIVE</b>	motorsport.tv
14.00	Formel 1 Spa, FP3 (Zus.) & Quali <b>LIVE</b>	RTL
ca. 14.50	Formel 1 Spa, Qualifying <b>LIVE</b>	ORF 1/SRF 2
16.40	Formel 2 Spa, Hauptrennen <b>LIVE</b>	Sport 1+
22.15	DTM Misano, 1. Rennen <b>LIVE</b>	kabel eins
23.00	Rallye-EM Barum, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1

#### Sonntag, 26. August

02.00	IndyCar Series, Gateway <b>LIVE</b> (Wh. 23.20)	Sport 1 US
07.30	ADAC GT Masters Zandvoort (Zus.)	N-TV
10.45	Formel 2 Spa, Sprintrennen <b>LIVE</b>	Sport 1+
11.30	10h-Rennen Suzuka, Schlussphase <b>LIVE</b>	Eurosport 2
14.15	Formel 1 Spa, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	RTL
14.35	Formel 1 Spa, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	ORF 1
18.00	Supercars Bend, 2. Rennen (Aufz.)	motorsport.tv
18.30	Formel-3-EM Misano, Rennen 3 <b>LIVE</b>	N-TV
20.45	Porsche GT Magazin	Sport 1
22.15	DTM Misano, 2. Rennen <b>LIVE</b>	kabel eins
23.00	Rallye-EM Barum, Highlights 3. Tag	Eurosport 1

### Motorrad

#### Freitag, 24. August

09.30	MotoGP Brünn, Rennen (Wh.)	Eurosport 1
10.00	Moto3-WM Silverstone, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
10.45	MotoGP Silverstone, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
11.45	Moto2-WM Silverstone, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
14.00	Moto3-WM Silverstone, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
15.00	MotoGP Silverstone, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
16.00	Moto2-WM Silverstone, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 1

#### Samstag, 25. August

10.00	Moto3-WM Silverstone, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
10.45	MotoGP Silverstone, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
11.45	Moto2-WM Silverstone, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
13.30	Moto3-WM Silverstone, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1
14.15	MotoGP Silverstone, FP4 & Quali <b>LIVE</b>	Eurosport 1
16.00	Moto2-WM Silverstone, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1

#### Sonntag, 26. August

10.00	Motorrad-WM Silverstone, Warm-ups <b>LIVE</b>	Eurosport 1
11.30	Moto3-WM Silverstone, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
12.00	MX2-WM Sevlievo, 1. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
12.45	MotoGP Silverstone, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
13.00	MXGP-WM Sevlievo, 1. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
13.45	Moto2-WM Silverstone, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
15.00	MX2-WM Sevlievo, 2. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
16.00	MXGP-WM Sevlievo, 2. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
ab 17.30	Motocross-WM Sevlievo (Aufz.)	Eurosport 2

### Internet/Livestream

#### Samstag, 25. August

ca. 15.20	Formel-3-EM Misano, Rennen 1 <b>LIVE</b>	www.fiaf3europe.com
20.00	DTM Misano, 1. Qualifying <b>LIVE</b>	www.ran.de

#### Sonntag, 26. August

ca. 14.45	Formel-3-EM Misano, Rennen 2 <b>LIVE</b>	www.fiaf3europe.com
20.00	DTM Misano, 2. Qualifying <b>LIVE</b>	www.ran.de



FI Grand Prix von Belgien: Der Kampf Vettel vs. Hamilton geht endlich weiter



Motorrad-WM Silverstone: Gewinnt Ducati das dritte Rennen in Folge?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

24.-26.08.	Rallye-EM, Barum Czech Rally Zlín	CZ
25.08.	IndyCar Series, Gateway/Illinois	USA
25./26.08.	DTM, Misano (+ R8 Cup)	I
25./26.08.	Formel-3-EM, Misano	I
25./26.08.	Supercars, Tailem Bend	AUS
26.08.	Formel 1, Spa (+ F2/GP3/Supercup)	USA
26.08.	Intercontinental GT Challenge, 10h Suzuka	J
26.08.	Tourenwagen/BTCC, Knockhill	GB

### Motorrad

18.-31.08.	Classic TT Isle of Man	GBM
25.-31.08.	Rallye-WM, Tucuman	RA
25.08.	Speedway GP, Gorzów	PL
25./26.08.	IDM, Lausitzring	D
25./26.08.	Speedway/Grasbahn, Berghaupten	D
26.08.	Motorrad-WM, Silverstone	GB
26.08.	Motocross-WM, Sevlievo	BG
26.08.	ADAC MX Masters, Teutschenthal	D

RENNSPORT ZUM ANFASSEN!

# idm

INTERNATIONALE DEUTSCHE  
MOTORRADMEISTERSCHAFT

POWERED BY

**PIRELLI**



Änderungen vorbehalten · Stand 09/18 · Foto: D. Eisele

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.  
Ticket-Info unter

[www.idm.de](http://www.idm.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

28.09.-30.09. Hockenheim

BMW Motorrad



Kawasaki



SUZUKI

