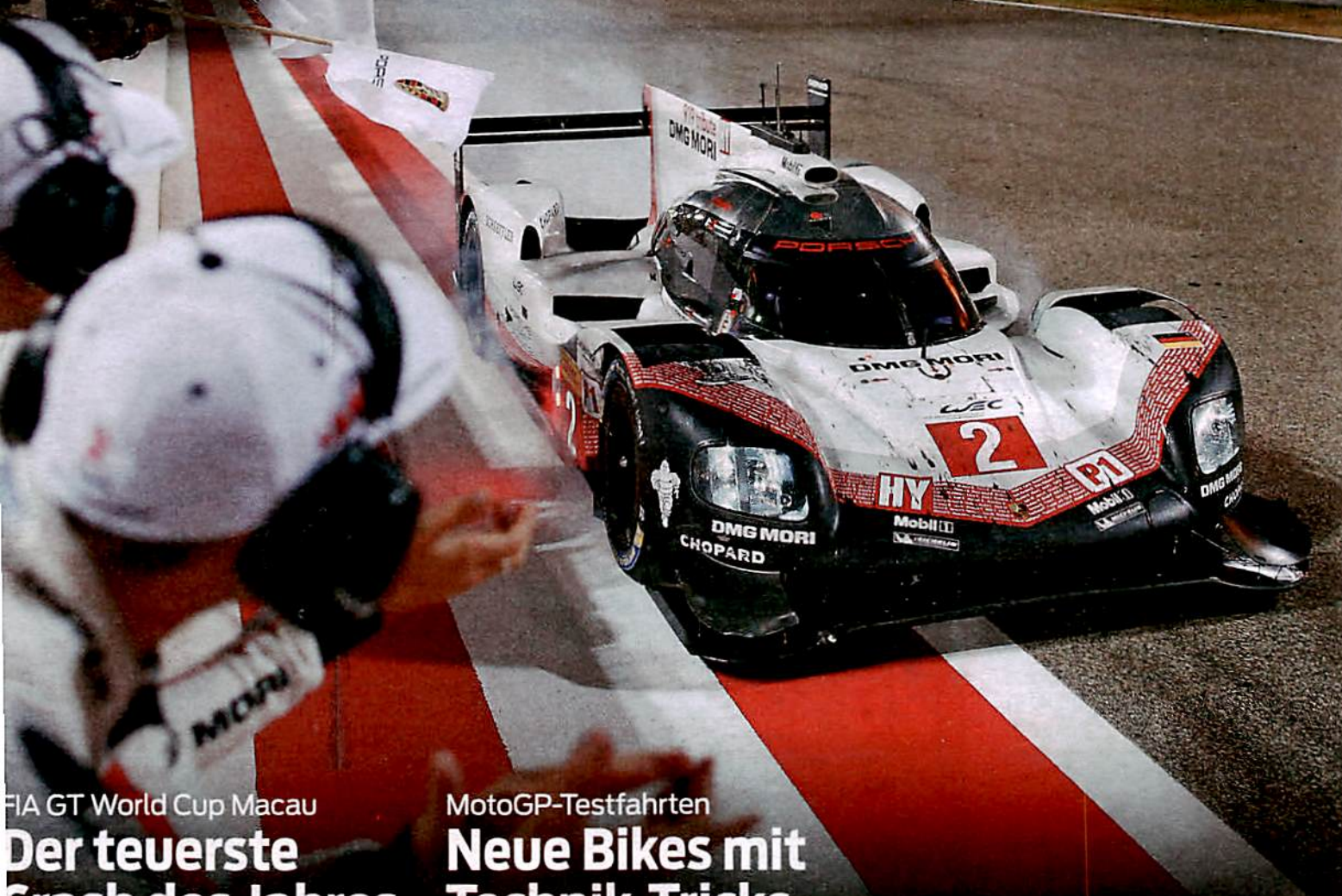


**MOTOR
SPORT**
aktuell

Kein Porsche-Sieg zum Abschied

Das Ende einer Ära

NR.49 / 22. NOVEMBER 2017



FIA GT World Cup Macau
**Der teuerste
Crash des Jahres**

MotoGP-Testfahrten
**Neue Bikes mit
Technik-Tricks**

Deutschland €2,20
A €2,40 CH sfr 3,50 I €2,90
B, NL, LUX €2,60 E €2,90



Formel 3: Macau Grand Prix
**absburg-Drama in
der letzten Kurve**



Marc Márquez im Meister-Interview
**Der Schlüssel zum
vierten MotoGP-Titel**



Rallye-WM-Finale in Australien
**Neuville setzt letztes
Ausrufezeichen**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Bottas: Mercedes' Nummer 2 steht unter Druck S. 4
- Formel 1** Kommentar zum Ende der Saison, Nachrichten S. 6
- Formelsport** Ticktum gewinnt wilden Macau-Grand-Prix S. 8
- Sportwagen-WM** Toyota verwehrt Porsche den Sieg S. 10
- Sportwagen-WM** Ferrari dominiert GT-Klasse in Bahrain S. 12
- Sportwagen** Mortara gewinnt GT-Weltcup in Macau S. 14
- Sportwagen** Alonso zu Toyota, Rebellion LMP2-Meister S. 16
- Rallye-WM** Neuville mit Sieg zum dritten Mal Vizechampion S. 18
- Rallyesport** Weitere WM-Hintergründe, Kommentar, News S. 22
- Rallyesport** X-Raid zeigt neuen Mini-Buggy für die Dakar S. 24
- Tourenwagen-WM** Huff gewinnt zum neunten Mal in Macau S. 26
- Tourenwagen** Vernay holt mit VW den TCR-Fahrertitel S. 28
- Tourenwagen** Truex sichert sich knapp die NASCAR-Krone S. 30
- Tourenwagen** NASCAR-News, DTM-Kalender, neue Serie S. 31

Motorrad:

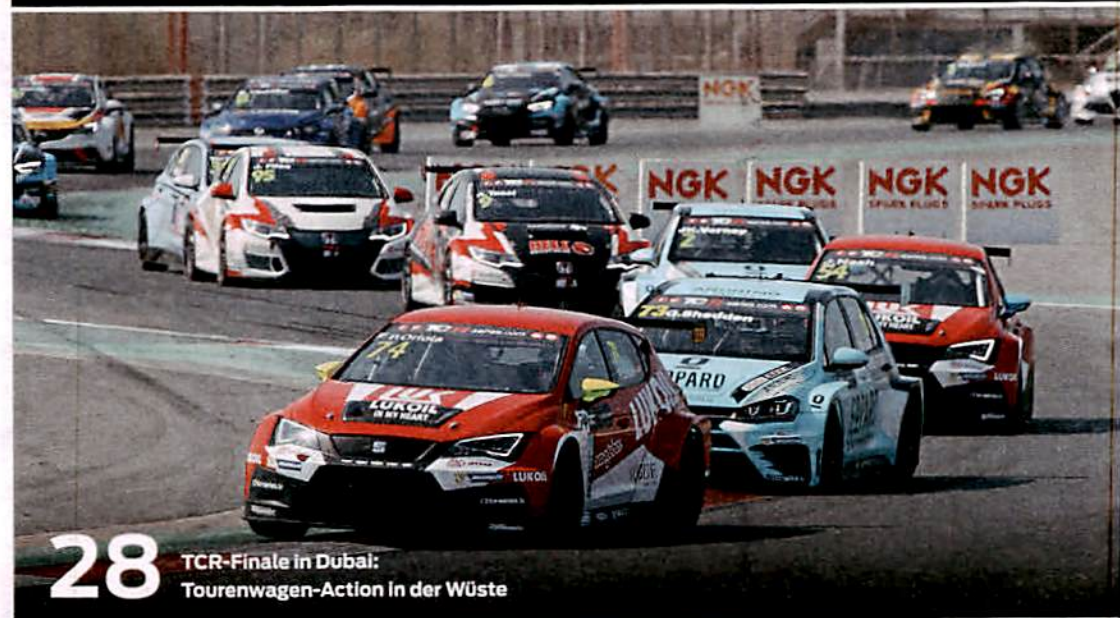
- MotoGP** Das große Weltmeister-Interview mit Marc Márquez S. 32
- MotoGP** Márquez auch bei den Testfahrten an der Spitze S. 34
- MotoGP** Die 2018er-Technik getestet und unter der Lupe S. 36
- Straßensport** Moto2-Testfahrten und IDM-Hintergründe S. 38
- Straßensport** Finale der Moto3-Junior-WM in Valencia S. 39
- Straßensport** Neuer Macau-Sieger und weitere News S. 40
- Offroad** Marvin Musquin siegt beim Supercross in Paris S. 41

Leserservice:

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



4 Valtteri Bottas unter Druck: Wann gelingt die Trendwende?



28 TCR-Finale in Dubai: Tourenwagen-Action in der Wüste



34 MotoGP-Testfahrten Jerez: Márquez gibt weiter Vollgas



41 Supercross in Paris:
Marvin Musquin weiter unschlagbar

ALONSO TESTET TOYOTA

Dreifach-F1-Weltmeister Fernando Alonso hat bei den WEC-Tests in Bahrain die ersten Runden im Toyota LMP1-Renner gedreht. Wir verraten, wie die Le-Mans-Pläne mit dem F1-Star aussehen könnten.

Seite 16

MINI BAUT DAKAR-BUGGY

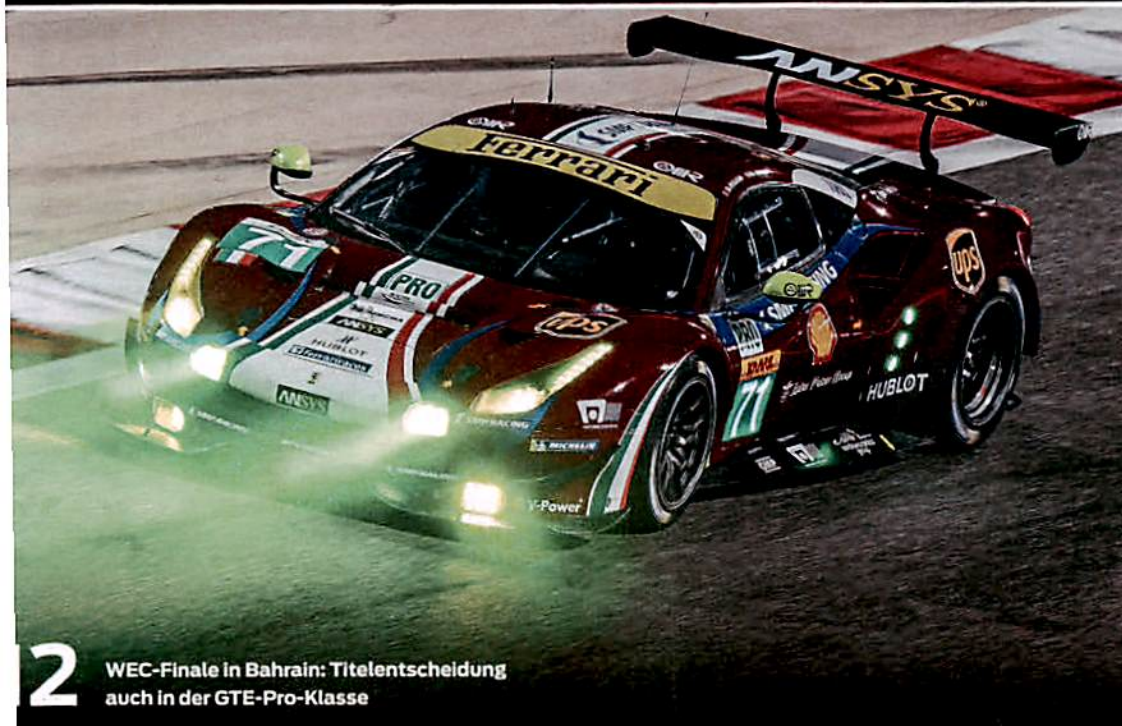
Mini wird bei der kommenden Rallye Dakar mit drei heckgetriebenen Buggys antreten und die Peugeot-Konkurrenz herausfordern. Wir haben die ersten Bilder und Infos zum Hecktriebler.

Seite 24

MOTOGP-TECHNIK

Die MotoGP-Teams haben bei den Testfahrten schon die ersten Modifikationen für 2018 ausprobiert. Wir haben uns auf die Lauer gelegt und zeigen Ihnen, was Honda, Ducati und Co. an neuen Tricks auf Lager haben.

Seite 36



2 WEC-Finale in Bahrain: Titelentscheidung
auch in der GTE-Pro-Klasse

HODKINSON

FERRARI



Zweiter Geiger

Valtteri Bottas hat 2017 stark angefangen, dann aber auch genauso stark nachgelassen. Mit dem zweiten Platz in Brasilien verpasste der Finne die Chance zum Befreiungsschlag. Der Druck steigt.

Von: **Elmar Brümmer**

Als Erster starten und als Zweiter ins Ziel kommen, das ist die Höchststrafe in der Formel 1. Was er fühlte, da oben auf dem Podium in Interlagos, das war Valtteri Bottas auch anzusehen. Die Lippen noch ein bisschen mehr zusammengedrückt, der Blick leer. Würde sich das auf dem Siegerpodest ziemen, dann hätte er wohl über die eigene Leistung mit dem Kopf geschüttelt.

Aber was hätte er machen sollen, anders machen können – au-

ßer in jenen beiden rennentscheidenden Szenen beim Großen Preis von Brasilien einen Tick schneller zu sein als Sebastian Vettel. Der Ferrari-Pilot hat auf seinem Rachezug nach der entgangenen WM-Chance einfach zweimal schneller geschaltet. Sich in der ersten Kurve innen vorbeigedrückt und sich beim Re-Start nach einer selten so erlebten Bummelei geschickt in die beste Position gebracht. Bottas blieb, im wörtlichen Sinn, nur das Nachsehen. Und das wird wahrscheinlich auch im Zeugnis des Finnen stehen, wenn nach dem Finale von Abu Dhabi ein Schlussstrich unter seinem ersten Mercedes-Jahr gezogen wird.

Alternativen stehen bereit

WM-Dritter (falls nicht noch ein Wunder auf der Wüsteninsel geschieht), das klingt ganz ordentlich. Und tatsächlich kann niemand behaupten, dass der Nachfolger von Nico Rosberg ein schlechter Rennfahrer ist. Nicht

1a bisher, aber sicher Güteklasse 1b. Also die Idealbesetzung neben dem Champion und Teamleader Lewis Hamilton. Einer, der Druck macht, aber keinen Stunk. Das war genau der richtige Mann für die Silberpfeile, um sich von der jahrelangen Inteamfeindschaft zwischen Hamilton und Rosberg zu erholen. Die Frage, die sich Toto Wolff und ein paar andere seit dem Sommer stellen, ist eine perspektivische: Hat der 28-Jährige über die kommende Saison hinaus, für die er die logische Wahl war, eine Daseinsberechtigung?

Nachdem die Hoffnung, Max Verstappen in einen Mercedes zu setzen, bis 2020 nicht erfüllbar ist, muss Toto Wolff neu kombinieren. Daniel Ricciardo wäre einer, der Erfahrung und Kämpferherz genug mitbringt, um gegen eine vermutlich aggressivere Gegnerschaft zu bestehen. Außerdem gibt es da noch den Mercedes-Azubi Esteban Ocon, der sich bei Force In-

dia das Herz aus dem Leib fährt, um eine Beförderung zu bekommen. Die beiden sind die großen Rivalen, gegen die Valtteri Bottas in seinem zweiten Jahr beim Champion-Team antreten muss.

Der vorletzte WM-Lauf und der zweite Platz, der eigentlich der dritte Sieg für Bottas hätte sein sollen, kann nicht allein der Gradmesser sein. Bottas war mindestens so unzufrieden wie die Mercedes-Führungsetage. Wie gewöhnlich kam die schärfste Kritik vom kanadischen Kommentator Jacques Villeneuve: „Das ist peinlich, er hat einfach nicht Hamiltons Tempo. Und das geht schon das ganze Jahr so.“ 2,7 Sekunden Vorsprung hatte er in Brasilien am Ende auf seinen aus der Boxengasse gestarteten Teamkollegen. Das war richtig bitter mindestens so wie der gescheiterte Versuch zu einem Undercut beim Boxenstopp. Nah dran aber nicht vorbei. Auch das kommt ins Zeugnis.



Gesenkter Kopf: Der zweite Platz von São Paulo war für Bottas wie eine Niederlage



Ampelduell: Bottas verliert das Rennen gegen Vettel auf den ersten Metern



Aufmunterung: Lewis Hamilton lobt Bottas bei jeder Gelegenheit



Alternative: Verstappen bleibt bei Red Bull. Ocon wäre erster Bottas-Ersatz

Generell hat die Last-Minute-Verpflichtung von Mercedes sehr wohl einen guten Job gemacht. Sich schnell reingedacht, sich nicht aus der Ruhe bringen lassen, zwei Siege eingefahren, sich im Mercedes-Kosmos gut zurechtgefunden. Aber die Erwartungshaltung ist hoch, und daran wird sich kaum etwas ändern. Als Vize-Weltmeister hätte er es sicher leichter gehabt, jetzt wächst der Druck noch einmal an. Das, was dem Nordeuropäer noch fehlt zu seinem Glück, bringt sein Vorgesetzter auf den Punkt: „Valtteri braucht noch etwas mehr Killer-Instinkt“, befindet Foto Wolff. „Lewis war das ganze Jahr über Rock and Roll, Valtteri hat den Anschluss wieder geschafft, aber er braucht eine stärkere Vollstrecker-Mentalität.“ Leichte Überholmanöver gebe es in der Formel 1 nun mal nicht.

Also braucht Bottas mehr als eine geballte Faust, er muss einen neuerlichen Befreiungsschlag landen. Verdammst schnell er ja, befindet Niki Lauda:

„Und er hat mit seiner Qualifying-Runde in São Paulo bewiesen, dass er wirklich Auto fahren kann.“ Bleibt zu hoffen, dass das Rennergebnis nicht das gerade wieder aufkommende Selbstbewusstsein ankrazt. Bottas muss Vertrauen in sich fassen, aber auch ins Auto. Das war gerade über den Sommer hinweg mit dem diesjährigen Silberpfeil nicht immer der Fall, vor allem nicht bei der Reifennutzung. Eine reine Verständnisfrage? Jahr zwei bei Mercedes wird für die Karriere von Valtteri Bottas nicht bloß ein Bewährungsjahr, es wird eine ganz entscheidende Saison für den Fortgang seiner Karriere.

Hamilton als Fürsprecher

So zurückhaltend er wirkt (im Vergleich zu Kimi Räikkönen besitzt er allerdings die Qualitäten eines Alleinunterhalters), so offensiv betreibt er Selbstkritik. Vor dem Großen Preis von Japan, mitten in seiner schwächeren

! Bottas muss wieder Vertrauen in sich fassen – aber auch in sein Auto. 2018 wird das entscheidende Jahr für den Fortgang seiner Karriere.

Phase, hat er sein Seelenleben vor den Medien ausgebreitet: „Wenn ich in den Spiegel schaue und sehe, dass ich etwas verbessern kann, tue ich es. Ich muss die Dinge eben ansprechen, wie sie sind.“ Das Rennen in Malaysia, und eine sportliche Demütigung durch Hamilton, waren noch frisch. Bottas sagte in einer Mischung aus Selbstanklage und Verzweiflung: „Ein Auto mit so viel Potenzial zu haben und die Leistung nicht zu bringen, das

ist hart.“ Seine Saison verlief genau umgekehrt zu der von Hamilton, er wurde nach der Sommerpause deutlich langsamer. Es mag am technischen Setup gelegen haben, aber auch in der persönlichen Abstimmung ist noch Luft nach oben.

Bottas besitzt allerdings einen großen Fürsprecher – Lewis Hamilton. Mal abgesehen davon, dass es ganz angenehm ist, seinen direkten Rivalen im Griff zu haben, braucht Hamilton auch einen, der ihm Druck macht. Der Champion befindet: „Valtteri hat stark angefangen, es ist normal, dass es danach Höhen und Tiefen gibt. Wir dürfen nicht vergessen, dass er zuvor in einem langsameren Auto mit ganz anderer Charakteristik gesessen hat.“ Dieses Argument zählt im nächsten Frühjahr nicht mehr. Die wichtigste Kurve in der Formel 1 ist immer noch die Lernkurve. Das, was die Nummer zwei von Mercedes jetzt braucht, ist eine Leistungsexplosion. ■

SUTTON IMAGES

WILHELM

SUTTON IMAGES

Die Wunschzettel für die neue F1-Saison



Die Formel-1-Saison 2017 war aus Sicht der Fans eine gute. Sie wäre sogar fast eine sehr gute geworden. Fast. So bleiben für das kommende Jahr noch ein paar Wünsche offen.

Von: **Elmar Brümmer**

Was für den Rest der Menschheit Silvester bedeutet, ist für die 20 Formel-1-Piloten das Saisonfinale in Abu Dhabi: Der richtige Zeitpunkt, um das Jahr Revue passieren zu lassen und gute Vorsätze für das nächste zu fassen. Schwierig wird das vermutlich nur bei Mercedes: Was soll man sich auch nach vier Titeln in Folge in beiden WM-Wertungen überhaupt noch vornehmen? Es wird natürlich keiner so sagen, aber das Ziel ist klar: Eine Ära anstreben, wie sie Michael Schumacher und Ferrari zu Anfang des Jahrtausends prägten. Weit entfernt ist man davon ohnehin nicht mehr. Wer Hybrid sagt, meint die High-Performance-Motoren aus der Mercedes-Rennsportfiliale in Brixworth. Und mit neuen Wettbewerbern, wie sie sich in den letzten Rennen formiert haben, kommt neuer Druck ins System. Gut so, von Rad-an-Rad-Duellen brauchen wir mehr, auch Mercedes. Die Qualität der Siege steigt proportional mit der Qualität der Herausforderer.

Herausforderungen, das ist ein wunderbares Wort aus dem Wirtschafts-Deutsch. Meistens wird es dafür benutzt, um eigene Fehlleistungen schön zu reden. Défis heißt das auf Französisch. Und wenn es jemanden gibt, der sich wünschen würde, den 20. WM-Lauf erst gar nicht zu fahren, dann wäre das wohl der Konzernrennstall von Renault – denn dem drohen kurz vor Schluss sogar die Ersatzteile im filigranen Antriebsbereich auszugehen. Und richtig vorwärts ist es in diesem Jahr auch nicht gegangen. Mittelfeld, auch von der Zuverlässigkeit her, da ist kein adäquater Platz für Autos,

die der Hardcore-Manager Carlos Ghosn von oben zu verantworten hat. Der Wunsch gilt ganz klar einer französischen Evolution, selbst wenn die mit österreichischer Unterstützung (Red Bull) oder britischer Expertise (McLaren) erreicht werden muss.

FÜR DIE SCUDERIA WÜNSCHT MAN SICH DIE ENTKRÄFTUNG ALTER VORURTEILE GEGEN ITALIENISCHE AUTOWERKSTÄTTEN.

Wer Max Verstappen, den erfolgreichsten Fahrer der Formel 1 seit dem Rennen in Malaysia, nach seinen Wünschen fragt, der wird einen leicht mitleidigen Blick ernten – was denn diese Frage soll. Weltmeister werden natürlich, möglichst schnell. Vom Fahrstil her und dem Ärger mit Kollegen und Funktionären, folgt er schon der Linie der Ayrton Sennas und Michael Schumachers. Und wie dankbar die Formel-1-Gemeinde für den

Action-Garant war, nachdem das Duell Hamilton gegen Vettel wegen der diversen Ferrari-Unpässlichkeiten deutlich an Zugkraft verloren hatte.

Was soll man sich für Vettels Scuderia groß wünschen, außer der Entkräftung alter Vorurteile gegen italienische Autowerkstätten? Vielleicht einen automatisch auslösenden Airbag als Puffer zwischen dem Management in Turin und der Gestione Sportiva in Maranello, damit die brutale Kritik von Sergio Marchionne nicht permanent aufs Gemüt der Ferraristi drückt. Es kann ja nicht jeder so ein Karbongemüt haben wie Kimi Räikkönen, der auf seinen Wunschzettel in seiner bekannt kurzen und knappen Art nur das Wörtchen „voitto“ schreiben dürfte. Das ist Finnisch für Sieg und eine ihm in letzter Zeit abhandengekommene Vokabel. Aber für sein vermutlich letztes Grand-Prix-Jahr sollte das Christkind gegenüber dem Iceman doch etwas Großzügigkeit zeigen können.

So effizient wie die Champions des Mittelfelds von Force India operieren, würde man sich

kaum wundern, wenn die Wunschliste auf der Rückseite eines alten Jordan-Briefbogens notiert würde – ein kleine, feine und sehr emotionale Truppe mit der explosivsten Fahrerpaarung von allen. Platzhirsch Sergio Pérez und sein junger Herausforderer Esteban Ocon werden endlich auf freie Fahrt hoffen. Ob das so gut wäre für das Ersatzteildepot in Silverstone, sei dahingestellt. Aber für die Action auf der Strecke wäre es in jedem Fall großartig.

Und nichts anderes wünscht sich auch ein gewisser Chase Carey aus dem Land von „White Christmas“. Geschenke kann der neue Bernie noch keine großen machen. Aber er und Liberty Media werden mit ihren Entscheidungen einen hohen Anteil daran haben, ob die Wünsche der Fans und der Formel 1 im nächsten Jahr wahr werden können. ■

RETURN TO SENDER

Thema: Ausblick auf die neue Saison
Was wünschen Sie sich für das F1-Jahr 2018? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



Wenn Max Verstappen 2018 in das WM-Duell eingreifen kann, ist Action auf und neben der Strecke garantiert

Formel 1

Renault kritisiert Drei-Motoren-Regel

Im nächsten Jahr drohen noch mehr Startplatzstrafen. 2018 dürfen die Hersteller nur noch drei statt vier Antriebseinheiten pro Auto einsetzen. Das kostet Geld und bremst die Entwicklung, warnt Renault.



Cyril Abiteboul will mehr Motoren

Eigentlich wollte die FIA nur sparen. 2018 dürfen pro Auto nur noch drei statt vier Antriebseinheiten eingesetzt werden. Das gilt für alle sechs Komponenten. Die Maßnahme drückt den Preis für die Kunden auf 12 Millionen Euro, kommt aber die Hersteller viel teurer. Weil die Laufleistung der Motoren auf deutlich über 5000 Kilometer steigt. Und jede Modifikation über diese Distanz auf dem Prüfstand getestet werden muss. Renault-Sportchef Cyril

Abiteboul warnt noch vor anderen Problemen: „Es ist das Gegenteil einer Kostenersparnis. Es sind mehr Motorstrafen zu befürchten, und die betreffen immerhin vier Teams. Und es bremst die Entwicklung. Ich muss diese drei Motoren praktisch schon beim Saisonstart in Melbourne bereit haben, weil ich ja Ersatz brauche. Damit kann ich ohne Motorstrafe keine Weiterentwicklung mehr betreiben. So werden sich die Motoren nie angleichen.“ ■ MS

Formel 1

Gasly und Hartley fix bei Toro Rosso

Toro Rosso setzt auf den Nachwuchs. Pierre Gasly und Brendon Hartley sitzen auch 2018 im Cockpit.

Toro Rosso ist das Formel-1-Team mit der größten Fluktuation im Cockpit. In dieser Saison durften mit Carlos Sainz, Daniil Kvyat, Pierre Gasly und Brendon Hartley gleich vier Piloten ins Lenkrad greifen. Gasly und Hartley haben ihre Bewährungsprobe bestanden. Auch aus

Mangel an Alternativen. Der 21-jährige Franzose und der 28-jährige Neuseeländer dürfen auch 2018 für Toro Rosso fahren. Für Hartley fiel Weihnachten auf den 16. November: „Ich war schon raus bei Red Bull, hatte nach dem Porsche-Rückzug nichts mehr zu fahren in der WEC, habe eine zweite Chance bekommen und sie genutzt.“ Teamchef Franz Tost lobt: „Gasly und Hartley haben sich schnell zurechtgefunden und eine steile Lernkurve gezeigt.“ ■ MS



Toro-Rosso-Personal für 2018: Das Duell Gasly vs. Hartley verspricht Spannung

TIRENDO TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,
MITMACHEN UND
GEWINNEN**



FALKEN

Ihr 5%-Code
bis zum 29. November 2017

MSAFK13

#tirendotyrechallenge



www.tirendo.de



Hoher Einsatz

Der Macau-Grand-Prix schreibt immer wieder verrückte Geschichten. Dieses Mal bekamen die Fans das Überholmanöver des Jahres, einen Last-Minute-Crash und einen Überraschungssieger geboten.

Von: **Tobias Grüner**

Eigentlich hatten alle Experten in Macau die große Lando-Norris-Show erwartet. Das 17-jährige Supertalent war als Favorit in das Spielerparadies nach Südostasien gereist. Ursprünglich sollte der frischgebackene Formel-3-Europameister vorher noch in São Paulo neue F1-Reifen für Pirelli testen. Doch wegen der Überfälle am Grand-Prix-Wochenende musste der McLaren-Junior tatenlos aus Brasilien abreisen. „Ich habe im Hotel nur ein Bad genommen. Dann ging es auch schon weiter nach Macau. Ich bin also nur für ein kleines Bad nach São Paulo geflogen“, juxte der

Brite über den unnötigen Reise-stress.

Durch die Testabsage konnte Norris in Macau aber immerhin donnerstagfrüh am ersten Freien Training teilnehmen. Übungsrunden sind auf dem schwierigen Stadtkurs bekanntlich nie verkehrt. Nicht umsonst sind insgesamt zwei Freie Trainings, zwei getrennte Quali-Sessions und ein Extra-Qualifying-Rennen angesetzt, bevor es am Sonntag endlich um den wichtigsten Pokal der Formel-3-Saison geht.

Für Norris schien der Traum vom Macau-Sieg aber schon im Quali-Rennen ausgeträumt. Nach einem schlechten Start und Reifenproblemen fiel er von Startplatz zwei auf Position sieben zurück. Auch Erzrivale Joel Eriksson kämpfte mit nachlassenden Gummis. Der BMW-Junior hatte sich mit 24 Tausendstel Vorsprung vor Norris den besten Startplatz für das Quali-Rennen gesichert. Doch in einem sehenswerten Manöver in der Mandarin-Kurve jagte ihm Callum Iott die Spitze zur Rennmitte wieder ab. Der Prema-Fahrer flog da-

»ICH WOLLTE UNBEDINGT GEWINNEN. WER ERINNERT SICH SPÄTER DENN NOCH AN DEN JUNGEN, DER ZWEITER WAR.«

Ferdinand Habsburg

nach auf und davon und sicherte sich mit 7,9 Sekunden Vorsprung den Sieg im Quali-Rennen und die Pole-Position für den Sonntag.

Kollision nach dem Restart

Normalerweise ist das auf einem Stadtkurs schon die halbe Miete. Aber in Macau kommt immer alles ganz anders, als man denkt. Und so war es auch in diesem Jahr. In Runde 2 sorgte ein Crash von Marino Sato für eine Full-Course-Yellow-Phase. Den Restart löste die Rennleitung ausgerech-

net in dem Moment aus, als sich die Spitze gerade auf der langen Geraden befand. Das sorgte für Chaos beim Anbremsen auf die enge Lisboa-Kurve. Iott versuchte, die kurze Verwirrung zu nutzen, doch beim Angriff auf Eriksson kollidierten beide Autos. Der Schwede kam noch ein paar Meter weiter, bevor sein Motopark-Renner mit abgestorbenem Motor stehen blieb. Iott fiel durch den nötigen Reparaturstopp zwei Runden zurück.

Nun befand sich plötzlich Sergio Sette Camara auf der Spitzenposition. Der Brasilianer war nach zwei Crashes in den Trainingssessions im Quali-Rennen von Platz 9 auf Platz 3 nach vorne gerast. Nun hatte er den Sieg vor Augen. Hinter ihm stritten sich Ferdinand Habsburg und Maximilian Günther um Rang 2. In Runde 11 hatte der Österreicher seinen deutschen Kontrahenten endlich niedergedrückt. Bei nur noch vier Runden bis zum Ziel und einem Rückstand von rund drei Sekunden schien der Sieg für den Carlin-Piloten aber außer Reichweite.



Tragischer Held: Ferdinand Habsburg schleppte sich auf drei Rädern ins Ziel



Traum zerplatzt: Ein Verbremser im Quali-Rennen warf Schumacher zurück

Doch während Sette Camara an der Spitze immer mehr Probleme mit den Reifen bekam, drehte Habsburg plötzlich richtig auf. In der vorletzten Runde kam es auf der langen Geraden zur Windschattenschlacht. Doch Sette Camara wehrte den Angriff ab, was normalerweise den Sieg bedeutet. Doch Habsburg hatte noch nicht aufgegeben. Zwei Kurven vor dem Ziel am Ausgang der Fisherman's Corner schob er sich an seinem Gegner vorbei, wobei er allerdings den Bremspunkt zur letzten Rechtskehre leicht verpasste. Auch Sette Camara war im Eifer des Gefechts einen Tick zu schnell. Es kam, wie es kommen musste: In der Schlusskurve rutschten beide Piloten in die Bande. Aus der Traum vom Macau-Sieg.

Und jetzt kommen wir endlich zur besten Geschichte des Wochenendes. Sagt Ihnen der Name Daniel Ticktum noch etwas? Der Brite hatte 2015 bei einem Rennen der britischen MSA Formula (heute Formel 4) in Silverstone für Schlagzeilen gesorgt. Damals war er in einer

Safety-Car-Phase an 10 Autos vorbeigefahren, um dann absichtlich einen Kontrahenten zu rammen, mit dem er noch eine Rechnung offen hatte. Die Aktion brachte dem damals 16-jährigen eine Rennsperrung von einem Jahr. Helmut Marko nannte seinen Red-Bull-Junior damals einen „dummen Jungen“. Die Rennkarriere schien beendet, bevor sie eigentlich begonnen hatte.

Doch als Ticktum dieses Jahr in der Formel Renault 2.0 seine erste volle Saison seit dem Zwischenfall in Angriff nahm, befanden sich wieder die markanten

»VIELE WERDEN SAGEN, DASS WIR DAS RENNEN NUR MIT GLÜCK GEWONNEN HABEN. ABER WIR HATTEN HEUTE AUCH DIE NÖTIGE PACE.«

Daniel Ticktum

Energy-Drink-Logos auf dem Auto. Und Red Bull half auch dabei, dass Ticktum nun nach den Rennen in Hockenheim und Macau Ende 2016 sein erst drittes Formel-3-Wochenende bestreiten konnte. Die Gewinnchancen des Unterfangens schienen gering. Doch Macau ist bekanntlich ein Zockerparadies. Und der hohe Einsatz sollte sich lohnen.

Zwei auf einen Streich

Nach einem achten Platz im Quali-Rennen blies der Londoner am Sonntag richtig zur Attacke. Vom Start weg schob er sich immer weiter nach vorne. In der vorletzten Runde hatte er schließlich Norris und Günther vor der Nase, die vor ihm um Platz 3 kämpften. In einem Wahnsinnsmanöver schnappte sich Ticktum beim Anbremsen der Lisboa-Kurve beide in einem Zug. Günther geriet aus dem Tritt und verlor im Anschluss noch einen weiteren Platz an den Esten Ralf Aron.

Und weil Habsburg und Sette Camara wie bereits erwähnt die letzte Kurve nicht bekamen, rollte Ticktum am Ende als lachender Gewinner über die Linie. „Ich kann es nicht glauben. Ich bin fassungslos“, strahlte der unverhoffte Sieger. „Ich muss so vielen Menschen danken, die das möglich gemacht haben. Meine Eltern haben immer an mich geglaubt. Natürlich gilt mein Dank

auch Dr. Marko. Mein Team hat mir so ein tolles Auto hingestellt. Wir haben viel umgebaut, und es hat sich am Ende ausgezahlt. Viele werden jetzt sicher sagen, dass ich nur mit Glück gewonnen habe. Aber ich weiß, dass wir auch die nötige Pace hatten.“

Das entscheidende Überholmanöver gegen Norris und Günther nahm der Pilot ganz locker: „Ich habe mit einem Auge nach innen zu den beiden anderen Autos geschaut, und mit dem anderen außen am Streckenrand auf meinen Referenzpunkt geachtet. Der zeigte mir, wann ich spätestens bremsen musste. Das war wirklich auf der letzten Rille, hat aber zum Glück gepasst.“

Hinter Norris und Aron schleppte sich Habsburg trotz eingeknickter Aufhängung noch knapp vor Günther auf Rang 4 über die Linie. Als er zu Fuß zurück zur Carlin-Garage kam, gab es für den beherzten Kampf Applaus vom Team und eine Umarmung vom Vater. „Das war ein Alles-oder-Nichts-Manöver“, sagte der Pilot etwas geknickt. „Natürlich ist ein Podiumsplatz auch ganz schön. Aber wer erinnert sich schon später an den Jungen, der auf Platz zwei gelandet ist. Ich wollte unbedingt gewinnen.“

Auch Mick Schumacher wurde zum tragischen Helden. Der Prema-Pilot hätte sich nach Vater Michael und Onkel Ralf gerne als dritter Fahrer aus dem Schumi-Clan in die Siegerliste von Macau eingetragen. Doch beim Duell mit Habsburg im Quali-Rennen verpasste der Youngster auf Platz 6 liegend den Bremspunkt in der Lisboa-Kurve. So ging es sonntags aussichtslos von Rang 20 los. Nach gutem Start hatte sich der prominente Pilot schon wieder auf Platz 11 vorgearbeitet, als plötzlich der Antrieb stotterte. Nach einem kurzen Service in der Box zeigte Schumacher mit der schnellsten Rennrunde, was drin gewesen wäre. Nirgends liegen Gewinnen und Verlieren so nah beieinander wie in Macau. ■

QUALIFYING

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Joel Eriksson	2:10,720 min
2. Lando Norris	+ 0,024 s
3. Callum Iott	+ 0,090 s
4. Maximilian Günther	+ 0,436 s
5. Ferdinand Habsburg	+ 0,525 s
6. Daniel Ticktum	+ 0,717 s
7. Mick Schumacher	+ 0,763 s
8. Yuh I Sekiguchi	+ 0,839 s
9. Sérgio Sette Camara	+ 0,849 s
10. Guanyu Zhou	+ 1,061 s

QUALI-RENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Callum Iott	22:18,077
2. Joel Eriksson	+ 7,957 s
3. Sérgio Sette Camara	+ 8,643 s
4. Maximilian Günther	+ 9,798 s
5. Ferdinand Habsburg	+ 10,391 s
6. Pedro Piquet	+ 10,821 s
7. Lando Norris	+ 11,966 s
8. Daniel Ticktum	+ 12,657 s
9. Yuh I Sekiguchi	+ 13,418 s
10. Guanyu Zhou	+ 14,715 s

MACAU-GRAND-PRIX

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Daniel Ticktum	39:56,648 min
2. Lando Norris	0,568 s
3. Ralf Aron	1,763 s
4. Ferdinand Habsburg	1,953 s
5. Maximilian Günther	4,463 s
6. Pedro Piquet	5,141 s
7. Sacha Fenestraz	5,386 s
8. Guanyu Zhou	6,483 s
9. Tadasuke Makino	7,626 s
10. Jehan Daruvala	10,455 s

Beim WM-Finale in Bahrain konnten die Werks-LMP1 von Porsche den Speed der beiden Toyota nicht mitgehen

Kein Sieg zum Abschied

Nachdem Porsche die WM-Titel in Shanghai entschieden hatte, kam Toyota mit einem klar formulierten Ziel zum Saisonfinale nach Bahrain: Man wollte im neunten WM-Lauf den fünften Sieg, um Porsche wenigstens in dieser Statistik zu schlagen. Das gelang.

Von: **Marcus Schurig**

Porsche wollte sich im Gegenzug am liebsten mit einem feinen Sieg aus der Sportwagen-WM verabschieden, denn der Porsche 919 Hybrid ging in Bahrain zum letzten Mal an den Start. Dazu hatte sich mit VW-Konzernchef Matthias Müller und Porsche-Chef Oliver Blume hoher Besuch angekündigt.

Doch die guten Vorsätze ließen sich nur im Qualifying umsetzen, wo sich Toyota nach den freien Trainingssitzungen in Sicherheit wählte und darauf konzentrierte, die vier vorhandenen Reifensätze maximal zu schonen. Porsche auf der anderen Seite investierte beim 919 mit der Startnummer 1 von Neel Jani,

André Lotterer und Nick Tandy gleich drei Reifensätze, um sich zur prestigeträchtigen Pole-Position für das letzte Rennen ihrer LMP1-Ära zu gummieren.

Vielleicht geschah das ja auch in der klaren Erkenntnis, dass man im Rennen vermutlich keine Chance gegen die beiden Toyota TS050 Hybrid haben würden: Die Longruns der Toyota im zweiten freien Training waren bockstark und gaben Anlass zu der Befürchtung, dass Toyota beim Finale ganz humorlos den dritten Sieg in Folge einfahren könnte.

Toyota war klar schneller

Und genau so sollte es auch kommen: Toyota war im Rennen im Mittel gut drei bis vier Zehntelsekunden pro Runde schneller als Porsche und konnte sich mühelos absetzen, nachdem man den leicht verpatzten Start verdaut und in Runde 40 eine erste Doppelführung auf der Rennstrecke etabliert hatte.

Porsche dagegen musste schon nach drei Runden den ersten Dämpfer verdauen, denn Timo Bernhard im Porsche mit der Startnummer 2 überfuhr einen auf der Strecke herumliegenden Poller, was gleich die erste Safety-Car-Phase auslöste. Das Blöde daran: Bernhard und das

Team merkten erst beim Restart, dass sich der Poller hinter dem Frontsplitter gut versteckt eingeknistet hatte. „Daher mussten wir nach sieben Rennrunden unter Grün stoppen, um das Problem zu beheben“, so Porsche-Teamchef Andreas Seidl. „Damit war das Rennen für die Nummer 2 de facto schon nach knapp 20 Minuten gelaufen.“ Bernhard fiel auf Platz 25 zurück und hatte bereits über eine Minute Rückstand – allerdings nicht auf die Toyota, sondern auf den Schwesterwagen von Neel Jani.

Der Schweizer bemühte sich nach Leibeskräften, um die beiden Toyota hinter sich zu halten, doch nach 18 Runden war die

Show an der Spitze schon wieder beendet: Binnen zwei Runden ackerten sich die beiden Toyota an Jani vorbei und konnten ihre Führung im zweiten Stint konsolidieren und ausbauen.

Jani und später Nick Tandy hielten den Rückstand aber in Grenzen, erst in Richtung 20 Sekunden, danach wuchs das Delta allmählich auf 30 Sekunden an. Mittlerweile war die Nacht in Bahrain hereingebrochen, und das bedeutete kühlere Temperaturen. Wenn man der mehr oder weniger durchgängigen Logik der abgelaufenen LMP1-Saison folgt, hätte das Toyota zum Vorteil gereichen sollen. Im Endeffekt trat aber ein erstaunlicher



Der Toyota von Buemi/Nakajima/Davidson siegte beim WM-Finale in Bahrain

Gegeneffekt ein: „Interessanterweise wurde unsere Pace besser, umso kühler es wurde“, hielt Jani nach dem Rennen fest. „Das hatten wir so nicht erwartet, weil es normalerweise immer andersherum war. Da wir schon früh fast 30 Sekunden Rückstand hatten, setzten wir alles auf eine Karte und probierten einen taktischen Kniff, der uns auch wieder knapp in Führung brachte.“

Zu dieser Zeit kurbelte Nick Tandy am Lenkrad und der Porsche-Kommandostand entschied, den am Ende des Rennens notwendigen Splash&Dash-Stopp vorzuziehen – was im Endeffekt bedeutete, dass Porsche den Reifen zweieinhalb Stints zumuten wollte. Und das wohlgemerkt auf einer Rennstrecke, die für ihren extrem hohen Abrieb bekannt ist, und an einem Ort, wo ohnehin noch recht hohe Außen- und Streckentemperaturen herrschen! Man könnte etwas flapsig sagen: Porsche rüttelte kräftig am Baum, um Toyota aus dem Fritt zu bringen.

„Das war letztlich unsere einzige Chance, wir wollten Toyota mit einer überraschenden Strategie unter Druck setzen“, sagte Teamchef Andreas Seidl. Die Rechnung ging leider nur sechs Runden lang gut, denn Tandy kam nach dem kürzeren Stopp zwar vor den Toyotas wieder auf

die Strecke, doch in Runde 130 kollidierte der Brite in der ersten Kurve mit dem zur Übertourung anstehenden Gulf-GT-Porsche. Ein Reifenschaden vorne links war die Folge, was einen zusätzlichen Boxenstopp erforderlich machte. Damit war das LMP1-Rennen in Bahrain nach fast exakt vier Rennstunden zugunsten von Toyota entschieden.

Zu diesem Zeitpunkt war auch das teaminterne Duell zwischen den beiden Toyota an der Spitze ebenfalls entschieden, denn Kamui Kobayashi hatte zur Rennmitte beim Überholen des Werks-Elfers von Michael Christensen eingefädelt. Der harte Feindkontakt bedeutet das Aus für den Werks-GT von Porsche, Kobayashi musste die Boxengasse für umfangreiche Reparaturen am Body-Kit des 919 anlaufen – was in Summe 5.56 Minuten oder zwei Runden Rückstand kostete.

Damit blieb nur noch ein Auto übrig: Der Toyota mit der Startnummer 8 von Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Anthony Davidson holte in Bahrain ziemlich ungefährdet den dritten Sieg in Folge. Damit schraubte Toyota die Siegstatistik auf fünf zu vier Siege gegen Porsche hoch. „Wir haben über weite Strecken der Saison dominiert und mehr Siege als Porsche geholt“, hielt Technikchef Pascal Vasselon fest.

Der Franzose gab aber zu, dass das Gesamtfazit trotzdem frustrierend ausfällt: „Wir haben beide WM-Titel an Porsche verloren. Die Niederlage in Le Mans war wegen der doppelten Punktevergabe wohl eine Vorentscheidung. Danach holte Porsche mit ihrem neuen High-Downforce-Paket



»WIR WÄHLTEN EINE UNGEWÖHNLICHE STRATEGIE, DENN DAS WAR UNSERE EINZIGE CHANCE, UM TOYOTA UNTER DRUCK ZU SETZEN.«

Porsche-Teamchef Seidl

drei Siege in Folge. Diese Mittelphase in der Saison hat uns den Titel gekostet, denn wir hätten dort bessere Resultate einfahren können. Immerhin konnten wir im Schlussspurt unter Beweis stellen, dass wir ein sehr gutes LMP1-Auto gebaut haben.“

„Unvergessliche Momente“

Im Porsche-Camp mischte sich nach dem letzten Rennen Stolz in den Rückblick: „Mit dem Rennen in Bahrain endet erstens eine besondere Ära, denn die LMP1-Hybrid-Generation schuf staunenswerte Rennwagen mit einer hochkomplexen Technik“, sagte Teamchef Andreas Seidl. „Dass wir in dieser Phase gegen äußerst starke Konkurrenz drei Jahre dominieren konnten, ist sicher eine herausragende Leistung.“

Neben dem Stolz auf das Erreichte schwingt aber auch spürbar Wehmut mit: „Besonders die drei Siege in Le Mans waren das absolute Highlight meiner beruflichen Karriere, denn ich durfte beim größten und wichtigsten Langstreckenrennen der Welt die Marke Porsche mit ihrer großen Historie und Tradition vertreten – das waren absolut unvergessliche Momente.“

Nachdenklich fügte Andreas Seidl an: „Ich fange jetzt schon an, den Langstreckensport und Le Mans zu vermissen.“ ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

NEUNTER WM-LAUF IN SAKHIR, BAHRAIN

Länge der Strecke: 5,412 Kilometer; **Renndistanz:** 199 Runden = 1078,779 Kilometer; **Pole-Position LMP1:** Porsche (#1) 1.39,383 min; **Pole-Position LMP2:** Signatech-Alpine (#36) 1.47,227 min; **Pole-Position GTE-Pro:** Ferrari 488 (#71) 1.56,033 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** André Lotterer, Porsche 919 (#1) 1.42,862 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Alex Brundle, DC-Oreca (#37) 1.49,425 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Alessandro Pier Guidi, Ferrari (#51) 1.58,456 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1-H	#8	Buemi/Davidson/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	6:01.26.294 h
LMP1-H	#2	Bernhard/Bamber/Hartley	Porsche 919 Hybrid	+1 Runde
LMP1-H	#1	Tandy/Lotterer/Jani	Porsche 919 Hybrid	+1 Runde
LMP1-H	#7	Conway/Lopez/Kobayashi	Toyota T050 Hybrid	+3 Runden
LMP2	#31	Canal/Prost/Senna	Vaillante-Rebellion-Oreca	+13 Runden
LMP2	#38	Tung/Jarvis/Laurent	Jackie-Chan DC Racing	+13 Runden
LMP2	#13	Beche/Heinemeier-Hansson/Piquet	Vaillante-Rebellion-Oreca	+14 Runden
LMP2	#36	Lapierre/Menezes/Negrão	Alpine-Signatech	+14 Runden
LMP2	#25	Gonzalez/Trummer/Petrov	Manor-Oreca	+14 Runden
LMP2	#24	Rao/Hanley/Vergne	Manor-Oreca	+14 Runden
LMP2	#26	Rusinov/Roussel/Duval	G-Drive-Oreca	+15 Runden
LMP2	#37	Cheng/Brundle/Gommendy	Jackie-Chan DC Racing	+16 Runden
LMP2	#28	Perrodo/Vaxiviere/Collard	TDS-Oreca	+17 Runden
GTE-Pro	#71	Bird/Rigon	Ferrari 488 GTE	+24 Runden
GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	Ferrari 488 GTE	+24 Runden
GTE-Pro	#67	Priaux/Tincknell	Ford GT	+25 Runden
GTE-Pro	#91	Lietz/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+25 Runden
GTE-Pro	#66	Mücke/Pla	Ford GT	+25 Runden
GTE-Pro	#97	Turner/Adam	Aston Martin Vantage	+25 Runden
GTE-Pro	#95	Thilm/Sørensen	Aston Martin Vantage	+26 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Timo Bernhard	208 Pkte.
1.	Earl Bamber	208
1.	Brendon Hartley	208
2.	Sébastien Buemi	183
2.	Kazuki Nakajima	183
3.	Anthony Davidson	168

HERSTELLER LMP1

1.	Porsche	337 Pkte.
2.	Toyota	286,5

FAHRER GTE-PRO

1.	Alessandro Pier Guidi	153 Pkte.
1.	James Calado	153
2.	Frédéric Makowiecki	145
2.	Richard Lietz	145
3.	Andy Priaux	142,5

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ferrari	305 Pkte.
2.	Ford	237,5
3.	Porsche	223,5
4.	Aston Martin	207



Das Ferrari-Festival

Theoretisch hätte die GTE-Pro-Klasse beim WM-Finale für die größte Spannung sorgen sollen, weil drei GT-Teams von drei Herstellern nur um 7,5 Punkte getrennt waren. Am Ende rammte Ferrari die Konkurrenz aber mit einem Doppelsieg ungespitzt in den Boden.

Von: **Marcus Schurig**

Respekt muss man sich verdienen – und die neuen Weltmeister bekamen ihn: „Sie haben ihre Performance über die Saison perfekt gemanagt, dazu spielten sie bei der Reifennutzung in einer eigenen Liga,“ hielt Ford-Teamchef George Howard-Chappell anerkennend fest. „Sie haben verdient die WM-Titel geholt, weil sie auf fast allen Strecken eine gute Konstanz hatten“, erklärte Porsche-GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser.

Die Rede war in beiden Fällen vom neuen GT-Weltmeister Ferrari: Nachdem die Italiener schon beim vorletzten WM-Lauf den Herstellertitel eingefahren hatten, sicherten sich Alessandro Pier Guidi und James Calado beim WM-Finale in Bahrain auch den Fahrertitel. Das Duo führte das letzte Saisonrennen phasenweise mit bis zu 50 Sekunden Vorsprung an, am Ende schenken sie ihren Teamkollegen Sam Bird und Davide Rigon den Sieg.

Ferrari als GTE-Benchmark

Es war der fünfte Saisonsieg von Ferrari, in den letzten sechs Jahren holten die Italiener fünf Mal den Herstellertitel – gegen nicht gerade schwache Konkurrenz. In diesem Jahr hat Ferrari noch mal nachgelegt: Der neue Technikdirektor Ferdinando Cannizzo, der aus der F1-Abteilung rekrutiert wurde, weitete die Simulatorarbeit massiv aus, mit dem Ziel, die Reifennutzung und die Konstanz über die Stints hinweg zu perfektionieren. Und genau auf diesem Sektor war Ferrari in der Saison

DER SPORT IN DER GTE-KLASSE WIRD KOMPLETT VOM REIFENTHEMA ÜBERLAGERT – HIER MÜSSEN FIA UND ACO FÜR 2018 REAGIEREN.

2017 die Benchmark – wie auch das Rennen in Bahrain belegte.

Die neuen Weltmeister gingen das Rennen vom vierten Startplatz vorsichtig an, während die Teamkollegen Rigon und Bird an der Spitze eine aggressive Reifenstrategie ausprobierten. Damit waren sie in Summe zu Beginn schneller, doch das Risiko zahlte sich nicht aus: Sam Bird verlor am Ende seines Doppelstints Speed und wurde leichte Beute für die Gegner, dazu büßte man Track Position ein, weil man kurz vor einer Full-Course-Yellow-Phase unter Grün an der Box war.

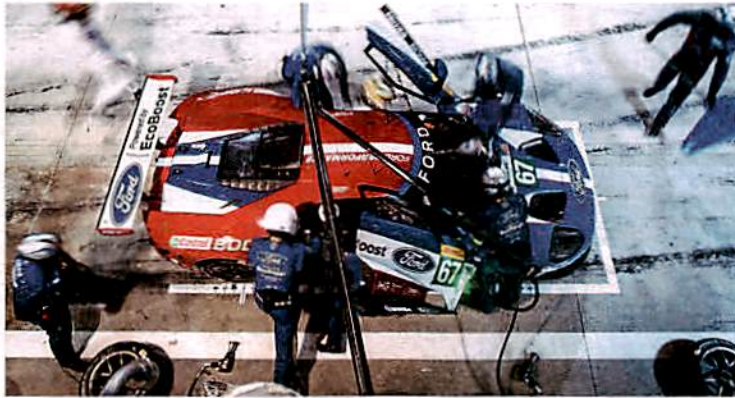
Doch die Erkenntnisse aus der aggressiven Strategie waren nützlich, um das Schwesterauto in der zweiten Rennhälfte reifen-technisch optimal zu bestücken. Deshalb drehte die Teamführung das Ergebnis in der letzten Rennrunde zugunsten von Bird und Rigon um. „Das war sicher keine Stallregie, sondern nur ein Dankeschön“, hielt Ferraris GT-Sportchef Antonello Coletta fest.

Das Rennen in Bahrain wurde also abermals primär über die Reifennutzung entschieden. Seit dem Saisonstart gelten neue Regeln, wonach den GT-Teams nur noch vier statt wie früher sechs Reifensätze für Qualifying und Rennen zur Verfügung stehen. Mittlerweile geben die meisten GT-Sportchefs offen zu, dass das eine Fehlentscheidung war: „Der Rennverlauf ist komplett vom Reifenthema überlagert, sogar die BoP rückt teilweise in den Hintergrund“, sagt Porsche-GT-Chef Walliser. „Wir sollten das genau analysieren und in Ruhe diskutieren,“ fordert auch Antonello Coletta von Ferrari.



PORSCHE

Porsche schaffte mit dem RSR 2017 keinen Sieg, aber den Vize-WM-Titel



FORD

Das Ford-Duo Tincknell und Priaulx verlor bei einem Stopp gut 30 Sekunden



ASTON MARTIN

Aston Martin hielt sich 2017 mit dem Titel in der GTE-Am-Klasse schadlos

Ferrari krönte eine bockstarke Saison mit einem überlegenen Doppelsieg beim Finale in Bahrain

Mit dem klaren Doppelsieg von Ferrari war der WM-Drops in Bahrain gelutscht. Allerdings gab es zumindest Phasen im Rennen, wo man milde Hoffnung haben konnte, dass die beiden WM-Titelgegner Ford und Porsche das Rennen noch hätten drehen können: Das Porsche-Duo Richard Lietz und Frédéric Makowiecki hatte vor dem Finale nur zwei Punkte Rückstand auf die WM-Leader, das Ford-Pärchen Andy Priaulx und Harry Tincknell hatte mit 7,5 Punkten Rückstand auch noch intakte Titelchancen.

Und beide Mannschaften hatten ihre Momente, als zum Beispiel Priaulx zu Rennbeginn im Ford um die Führung kämpfte, allerdings mit den frischeren Reifen im Vergleich zum Ferrari. Im zweiten Teil der Doppelstints verlor man allerdings jedes Mal Zeit, dazu büßte das Ford-Werks-team bei einem Boxenstopp 30 Sekunden ein, als das Auto nicht anspringen wollte. So kamen Priaulx und Tincknell nur auf Platz drei – im Rennen ebenso wie in der Fahrer-Weltmeisterschaft.

Einen Platz dahinter kamen Richard Lietz und Frédéric Makowiecki ins Ziel, was angesichts der schlechten Startposition – die beiden Werks-Elfer kamen im Qualifying nur auf die Plätze sechs und sieben – als Verbesserung zu werten war. Porsche harderte mit der Unberechenbarkeit der Reifen: Die härteren Reifen wiesen im Rennen zum Beispiel mehr Verschleiß auf als die weicheren.

Reifendrama bei Porsche

Kévin Estre ließ im Schwessterauto mit den weicheren Reifen in der zweiten Rennstunde aufhorchen, als er mit Ferrari-ähnlichem Speed durchs Feld pflügte und sogar die Führung übernahm. Doch der Porsche 911 RSR mit der Startnummer 92 schied in aussichtsreicher Position liegend in Runde 95 nach einem Unfall mit einem LMP1-Toyota vorzeitig aus.

Lietz und Makowiecki verloren früh im Rennen den Anschluss, konnten allerdings zur Rennmitte bei der ersten Full Course Yellow den Rückstand auf den füh-

renden Ferrari um 30 Sekunden eindampfen. Doch letztlich blieb immer ein Rückstand von über 30 Sekunden auf die Ferrari erhalten. Beim Schluss-Stint von Makowiecki gingen in den letzten 30 Minuten die Reifen dann gnadenlos ein, der Franzose schaffte nur noch Rundenzeiten im Bereich von 2.07 Minuten – während die restliche Konkurrenz sechs bis sieben Sekunden pro Runde schneller fahren konnte.

Das Manthey-Team war sogar auf einen Notstopp eingerichtet, da man einen Reifenschaden fürchtete. Derart dramatische Einbrüche hatten alle Teams in Bahrain zu verzeichnen. Das ist brandgefährlich und unterstreicht die Notwendigkeit, das Reifenreglement zu überdenken.

Aufgrund der Konzeptüberträge aus dem Straßenauto sind die GT-Autos für diese Reifenformel schlicht ungeeignet – zumal die reinen Mittelmotoraautos wegen ihrer Gewichtsverteilung in Summe noch überdurchschnittlich profitieren. Hier müssen FIA und ACO für 2018 nachbessern. ■

GTE-AM: ASTON-SIEG

Das Aston-Martin-Trio Paul Dalla Lana, Pedro Lamy und Mathias Lauda holte sich in Bahrain mit dem vierten Saisonsieg den Titel in der Fahrer- und Teamwertung in der GTE-Am-Klasse, und zwar mit einem ziemlich überlegenen Klassensieg. Aston Martin schaffte in dieser Saison insgesamt sieben Pole-Positions in neun Rennen, was von den Gegnern als klares Indiz dafür gewertet wird, dass die Balance of Performance nicht ganz so perfekt gewesen sein kann. Christian Ried belegt nach Platz vier in Bahrain mit seinen Teamkollegen Matteo Cairoli und Marvin Dienst Platz zwei in der Endurance-Wertung.

NEUE PUNKTEWERTUNG

In der nächsten WM-Saison, die sich als Supersaison über anderthalb Jahre erstrecken wird, gibt es nur noch anderthalb statt doppelte Punkte für das Ergebnis beim 24h-Rennen in Le Mans. Das bestätigte der ACO in Bahrain. Die bisherige Praxis der doppelten Punktevergabe hatte zu einer Art Vorentscheidung in den Meisterschaften geführt.

ASTON 2018 MIT MICHELIN

Der Nachfolger des bisherigen Vantage-GTE-Modells, der am Dienstag dieser Woche offiziell vorgestellt wird und über einen Vier-Liter-V8-Turbomotor von AMG verfügt, wird nicht mehr auf Dunlop-Reifen starten. Der Wechsel wurde vollzogen, obwohl Aston Martin mit Dunlop 2016 die WM-Titel holte und 2017 in Le Mans siegte. Ein Grund ist angeblich ein neuer Erstausrüstungsvertrag für die Aston-Martin-Straßenautos.

NEUE BOXENSTOPPREGEL

In der nächsten Saison wollen FIA und ACO die bisher beim Boxenstopp vorgeschriebene Trennung von Reifenwechsel und Nachtanken kippen, sodass dann beide Arbeitsvorgänge parallel erfolgen können – so wie in der IMSA-Serie schon lange üblich.

Rush Hour

Kurz nach dem Start des Quali-Rennens kam es zur Massenkollision. Nur noch acht Autos waren beim Restart dabei.



Mit einer fehlerfreien Leistung sicherte sich Edoardo Mortara den Sieg beim FIA GT Worldcup in Macau. Es war bereits der sechste Sieg für „Mr. Macau“ auf dem schnellen Stadtkurs. Für Schlagzeilen sorgte aber der Massencrash im Rennen am Samstag.

Von: **Andrew Cotton**

Das Starterfeld beim Macau GT Worldcup präsentierte sich im Vergleich zum Vorjahr etwas abgespeckt. Allerdings brachten dieses Jahr mit Audi, BMW, Mercedes, Ferrari, Lamborghini, Honda und Porsche gleich sieben unterschiedliche Hersteller Autos an den Start. Weil die Piloten mindestens die Silber-Lizenz vorweisen mussten, konnte sich auch das fahrerische Niveau sehen lassen.

Für Streit sorgte mal wieder die Performance-Einstufung vor

dem Wochenende. Mercedes durfte den Durchmesser des Restriktors von 34,5 mm auf 36 mm erhöhen. Doch nachdem sich die vier AMG GT3 geschlossen für die ersten beiden Startreihen qualifiziert hatten, mussten sie zum Ausgleich 30 Kilogramm Ballast einladen. Nach Audi-Berechnungen bedeutete der größere Restriktor einen Gewinn von einer halben Sekunde auf der Uhr. Es war also keine Überraschung, die Mercedes so weit vorne zu sehen. Mercedes entgegnete, dass man mit mehr Gegenwehr gerechnet hatte, vor allem durch den Porsche des amtierenden Champions Laurents Vanthoor, durch den Ferrari des mehrfachen Formel-3-Meisters Felix Rosenqvist und den Audi von Robin Frijns.

Massencrash in Rennen 1

Bei Porsche suchte man verzweifelt nach einem passenden Setup für den Stadtkurs. Gleichzeitig kämpfte man mit ungleichmäßiger Reifenabnutzung, was wiederum zu ABS-Problemen führte. Rosenqvist kam mit seinem Fer-

NACH AUDI-BERECHNUNGEN BRACHTE DER GRÖßERE RESTRIKTOR MERCEDES EINE HALBE SEKUNDE PRO RUNDE

rari im Qualifying einfach nicht auf Tempo. Teammanager Stefan Johansson schob die Schuld auf Probleme mit dem Turboloch und Fehlern bei der Wahl der Reifendrücke.

Im Qualifying-Rennen erwischte Daniel Juncadella, der neben Edoardo Mortara in Reihe eins stand, den besten Start. Doch dann touchierte der Spanier die Bande an der Außenseite, wodurch seine beiden Mercedes-Kollegen wieder aufrücken konnten. Zu dritt ging es anschließend nebeneinander durch die Manda-

rin-Kurve. Maro Engel, der auf Rang 3 losfuhr, wählte die beste Linie und übernahm die Spitze.

Mit angeknackster Aufhängung schlug Juncadella wenige Meter später erneut in die Mauer ein. Raffaele Marciello konnte sich im vierten Mercedes gerade noch an seinem Markenkollegen vorbeiquetschen, doch Vanthoor blieb dahinter auf dem Gas und traf den sich drehenden AMG GT3. Damit war die Strecke an einer Stelle blockiert. Die heranschließenden Piloten im Hinterfeld versuchten noch, in letzter Sekunde auf die Bremse zu steigen, doch kaum einer konnte den Aufprall verhindern. Unter den Crashpiloten befand sich auch Lucas di Grassi, der in der großen Massenkollision nach oben geschleudert wurde und sich in der Luft hängend gegenüber vom Wittman-BMW wiederfand.

Acht Autos beim Restart

Als das Chaos beseitigt war, konnten nur noch acht Autos zum Restart rollen. Doch bei Engel, der von der Pole-Position los-



Spannungsfaktor: Der Crash von di Grassi brachte das Safety Car ins Spiel

Große Klappe: Der Farfus-BMW fuhr im Hauptrennen ohne Heckdeckel

fahren wollte, sprang der Motor plötzlich nicht mehr an. Mit einer Runde Rückstand konnte er das Rennen schließlich doch noch aufnehmen.

So konnte sich Mortara locker den Sieg sichern – vor dem BMW von Augusto Farfus, Marciello und Frijns. Letztere waren beim Restart nur mit dabei, weil sie beim Crash im Feld mit den Banden und nicht mit anderen Autos kollidiert waren. Das limitierte den Schaden.

Mortara-Sieg nie in Gefahr

Die genannten Piloten standen schließlich auch beim Hauptrennen am Sonntag ganz vorne. Bei feuchten Bedingungen gingen die meisten Autos mit Regenreifen auf den Weg in Richtung Startaufstellung. Am Ende entschieden sich dann auf dem abtrocknenden Asphalt aber doch alle für den Start auf Slicks.

Losgefahren wurde hinter dem Safety Car, damit die Reifen langsam Temperatur aufbauen konnten. Nach drei Runden wurde das Rennen schließlich freigegeben. Schon auf den ersten Metern traf Marciello das Heck des Farfus-BMW. Der Brasilianer rutschte in der Lisboa-Kurve in die Bande, wodurch die Heckklappe seines M6 aus der Verankerung gerissen wurde. Mit halb geöffnetem Deckel setzte Farfus das Rennen fort, doch irgendwann rief die Rennleitung den BMW per orange-schwarzer Flagge zur Reparatur. Auch der Mercedes musste zum Service, weil der Kühler etwas abbekommen hatte.

Mortara lag derweil komfortabel in Führung und konnte den Abstand zum Rest auf bis zu sieben Sekunden ausbauen. Doch

dann sorgte ein Crash von di Grassi für Spannung. Bei wenig Grip und niedrigen Reifentemperaturen konnte der Brasilianer seinen Audi nicht auf der Strecke halten.

Durch die Bergung wurde das Feld wieder zusammengeführt. Farfus nutzte die Neutralisation zu dem bereits erwähnten Reparaturstopp. Der BMW-Pilot reihte sich zunächst am Ende des Feldes wieder ein. Bis zum Ziel kämpfte er sich aber immerhin noch bis auf Rang 4 nach vorne.

Ganz vorn kontrollierte Mortara das Geschehen nach dem Restart. Erst zu Rennende kam Frijns noch einmal etwas näher. Der Audi-Pilot musste sich wiederum gegen Engel verteidigen, der sich vom achten Startplatz nach vorne gefightet hatte.

»ROBIN WAR GUT UNTERWEGS. ABER ICH MUSSTE NICHT ALLES GEBEN, UM MICH ZU VERTEIDIGEN.«

Edoardo Mortara

„Wir konnten in den ersten Runden immer ordentlich pushen“, gab Sieger Mortara anschließend zu Protokoll. „Sie hatten Glück, dass das Safety Car rauskam. Robin war hinter mir gut unterwegs, aber ich musste an der Spitze nicht alles geben. Er war immer zu weit weg von mir, um eine Attacke zu versuchen.“ Frijns, der nach dem Restart mit zu niedri-

gen Reifendrücken kämpfte, war der Meinung, dass sein Auto im Finale immer schneller wurde. Der Plan von Audi sah eine Attacke in den Schlussrunden vor. „Wir wussten, dass wir ein gutes Auto haben. Wir warteten nur darauf, dass bei ihnen die Reifen nachlassen. Doch das passierte nicht. Mercedes konnte sich besser an die unterschiedlichen Bedingungen anpassen.“

Auch bei Maro Engel, der auf Rang 3 landete, waren die Reifen das vorherrschende Thema: „Ich habe richtig hart kämpfen müssen, um Temperatur zu generieren. Die einzige Chance zur Attacke gegen Robin bot sich beim Restart. Da habe ich es leider nicht geschafft. Er hat sich gut und fair verteidigt. Ich habe versucht, was möglich war.“ ■

FIA GT WORLDCUP MACAU – QUALIFYING-RENNEN

1.	#48	Edoardo Mortara	Mercedes AMG GT3	1:16.04,117 h
2.	#18	Augusto Farfus	BMW M6 GT3	+1,566 s
3.	#888	Raffaele Marciello	Mercedes AMG GT3	+2,794 s
4.	#1	Robin Frijns	Audi R8 LMS	+4,974 s
5.	#90	Chaz Mostert	BMW M6 GT3	+7,129 s
6.	#991	Darryl O'Young	Porsche 911 GT3	+34,873 s
7.	#77	Hiroki Yoshimoto	Porsche 911 GT3	+61,611 s
8.	#999	Maro Engel	Mercedes AMG GT3	+1 Runde
9.	#2	Nico Müller	Audi R8 LMS	Ausfall
10.	#5	Mirko Bortolotti	Lamborghini Huracan GT3	Ausfall

FIA GT WORLDCUP MACAU – HAUPTRENNEN

1.	#48	Edoardo Mortara	Mercedes AMG GT3	51.52,822 min
2.	#1	Robin Frijns	Audi R8 LMS	+0,618 s
3.	#999	Maro Engel	Mercedes AMG GT3	+1,357 s
4.	#18	Augusto Farfus	BMW M6 GT3	+12,312 s
5.	#90	Chaz Mostert	BMW M6 GT3	+13,041 s
6.	#91	Marco Wittmann	BMW M6 GT3	+18,031 s
7.	#7	Romain Dumas	Porsche 911 GT3	+22,616 s
8.	#50	Daniel Juncadella	Mercedes AMG GT3	+23,019 s
9.	#77	Hiroki Yoshimoto	Porsche 911 GT3	+54,804 s
10.	#2	Nico Müller	Audi R8 LMS	+11 Runden

Sportwagen-WM / LMP1-Klasse

Toyota bleibt, Alonso kommt

Erst bei der Jahresabschlussfeier nach dem Saisonfinale hat Toyota in einem Nebensatz die WM-Teilnahme für 2018 bestätigt. Die ersten Optionen auf dem Fahrermarkt wurden beim Rookie-Test in Bahrain auch schon sondiert – inklusive F1-Star Fernando Alonso.

Von: **Marcus Schurig**

Die meisten Besucher der Jahresabschlussfeier der WEC dürften die Bemerkung von TMG-Präsident Hisatake Murata vermutlich völlig überhört haben. Auf die Frage, ob Toyota nächstes Jahr an den Start gehen würde, sagte Murata in gebrochenem Englisch: „Wir sehen uns im nächsten Jahr.“ Ob das schon als ein waschechtes Commitment für die volle Supersaison 2018/19 zu werten ist, die sich ja de facto bis zum Juni 2019 erstreckt, darüber könnte man

streiten, doch Toyota-Insider sagen: Das war die offizielle Bestätigung, nur ohne den üblichen Papierkram.

Da passte es natürlich prima, dass Toyota wenige Stunden zuvor zwei hoffnungsvollen Talenten die Chance gab, den Toyota TS050 Hybrid zu probieren: Der erst 19-jährige Thomas Laurent, der in Le Mans und in der LMP2-

Endabrechnung Zweiter wurde, hinterließ angeblich einen ganz ausgezeichneten Eindruck. Der zweite Rookie ist stolze 17 Jahre älter: Fernando Alonso probierte in Bahrain den Toyota, wollte aber mit der Presse aus vertraglichen Gründen nicht über seine Eindrücke reden. Toyota ließ nach 113 Runden oder 611 Kilometern folgendes Zitat ausrich-

ten: „Diese LMP1-Autos sind wirklich tolle Rennwagen, mich hat vor allem die Konstanz über den Stint hinweg beeindruckt.“ Alonso hat nie einen Hehl daraus gemacht, eines Tages in Le Mans antreten zu wollen. Eine zentrale Rolle wird hier die Frage spielen, ob Toyota 2018 mit drei oder nur mit zwei LMP1-Autos in Le Mans antreten wird. ■



Alonso absolvierte 113 Runden oder 611 Kilometer in jenem Toyota-LMP1, der tags zuvor beim Bahrain-Rennen siegte

Sportwagen-WM / LMP2-Klasse

LMP2-Titel für Rebellion

Das Schweizer Rebellion-Team hat im Saisonendspurt in der LMP2-Klasse noch das Jackie-Chan-Team abgefangen und in Bahrain den Fahrer- sowie den Teamtitel in der Endurance Trophy gewonnen.

Von: **Marcus Schurig**

Vor dem Finale in Bahrain hatten noch drei Teams reelle Titelchancen: Die Rebellion-Crew mit der Startnummer 31 (Senna, Canal und Prost) hatte in Shanghai das Jackie-Chan-Team vom ersten Platz verdrängt und ging mit einem Vorsprung von vier Punkten auf Thomas Laurent, Oliver Jarvis



Der Rebellion-Oreca von Canal, Senna und Prost holte den LMP2-Titel

und Ho-Pin Tung ins Finale. Nur Außenseiterchancen hatte das Alpine-Signatech-Team mit der Nummer 36 (Lapierre, Menezes, Negrão), da sie schon 22 Punkte Rückstand aufwies.

Alle drei Fahrzeuge mischten in Bahrain an der Spitze mit, bis zwei Stunden vor Schluss der Rebellion-Oreca gut 40 Sekunden

hinter dem Jackie-Chan-Auto von Jarvis, Laurent und Tung lag. Der Chinese hatte den Vorsprung in seinem Doppelstint auf Julien Canal herausgefahren.

Doch danach kämpfte sich die Startnummer 31 bravourös zurück, ganz zum Schluss zauberte Bruno Senna weit über zwei Stunden am Lenkrad, davon die

letzten 40 Minuten ohne jede Servounterstützung für die Lenkung. Das Rebellion-Team schaffte die Renndistanz wieder einmal mit einem Stopp weniger als das Jackie-Chan-Team, wobei das chinesische Team diesmal auch von Problemen mit der Benzinversorgung gebeutelt wurde.

Nach dem letzten Splash für Senna hatte das Rebellion-Team noch gut 20 Sekunden Vorsprung, doch Oliver Jarvis konnte den Brasilianer nicht mehr abfangen – am Ende siegte Rebellion mit 10 Sekunden Vorsprung auf Jackie Chan und holte so beide Titel, in der Fahrer- und der Teamwertung. Das Rennen in Bahrain sah übrigens neun Führungswechsel, Rebellion gewann vier der letzten fünf LMP2-Rennen und stand in acht von neun Rennen auf dem Podium. ■

Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: MOTORSPORT aktuell Abo-service, 70138 Stuttgart

Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug
- Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Direktbestellung:
Fon +49 (0)711 3206-8888
Fax +49 (0)711 182-2550
motorsportaktuell@dvp.de

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. (Best.-Nr. 1625268) verschenken. (Best.-Nr. 1625269)
Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand.
Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht,
Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab
2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich
jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland:
zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname		Geburtsdatum	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		
Telefon	E-Mail		

Als Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

- Amazon.de Gutschein 30€ JET Tank- und Warengutschein 30€
 BestChoice Einkaufsgutschein 30€
 Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren.
 Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur
 Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft
 mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote
 informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dvp.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74,
 20457 Hamburg, Gültiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von
 meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV
 Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz
 wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungs-
 datum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut
 vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke MOTORSPORT aktuell an: (nur bei Geschenkabos auszufüllen)

Name, Vorname		Gewünschter Belieferungsstart ab:	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen.
 Die Frist beginnt am dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer
 Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist
 genügt bereits das rechtzeitige Absetzen Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu wider-
 rufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu
 richten an: MOTORSPORT aktuell Abo-service, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: + 49 (0)711 3206-8888,
 Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de

Datum	Unterschrift
	X

und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistendem Unternehmen.

www.motorsport-aktuell.com/abo

Das andere Ende

Ein spannender Kampf um die Spitze und schwere Regenfälle werden vom WM-Finale 2017 in Erinnerung bleiben

Thierry Neuville und Hyundai heißen die Sieger des Saison-Abschlusses in Australien, der ebenso unvorhersehbar war wie das ganze WM-Jahr 2017.

Von: **Markus Stier**

Ach, es klingt wie ein Katzensprung, diese Reise von der Nordküste von Wales ins neue Süd-Wales, nur liegt dummerweise der komplette Planet dazwischen. Schon vor der 18000 Kilometer langen Reise von Deeside im Vereinigten

Königreich Britannien nach Coffs Harbour in der australischen Provinz New South Wales waren, abgesehen von der bedeutungslosen FIA-Trophy für Privatfahrer, alle Titel vergeben. Dementsprechend mau präsentierte sich das Starterfeld mit mickrigen 34 Teilnehmern.

Der Weltmeister wäre nicht böse gewesen, wären es nur 33 gewesen. Sébastien Ogier spürte schon vor dem Abflug die schwerste Saison seiner Karriere in den Knochen. Mal abgesehen davon, dass die Luft für ihn ziemlich raus war, gab es beim 13. WM-Lauf nichts für ihn zu gewinnen. Bei vielen Schotter-Rallyes von Mexiko bis Sardinien

gibt es eine Handvoll, bei denen der Erste auf der Strecke nicht nur die Piste, sondern auch schon mal die Pokale für den Sieger putzen kann, aber keine Rallye ist so aussichtslos für das Straßenräumkommando wie Australien. Allein auf der mit 48,9 Kilometern drittlängsten Prüfung Nambucca am Samstagmorgen kalkulierte Andreas Mikkelsen im Vorfeld eine mögliche Zeitdifferenz von einer Minute vom ersten bis zum zehnten Starter.

Kein Spaß für Ogier

Der Champion hatte nicht vor, den Freitag als schlechtesten Teilnehmer des aktuellen WRC-Feldes zu beschließen, doch die

Kehrarbeiten am Freitagmorgen waren so massiv, dass er sich das Motto „ohne Druck genießen“ schon kurz nach dem Frühstück von der Backe putzen konnte, zumal der in diesem Jahr so tapfere Fiesta Mucken machte. Erst funktionierte die Lenkradschaltung nicht, dann nahm der Motor unter bestimmten Bedingungen nur noch mäßig Gas an. Es kam nicht mehr darauf an, dass er am Samstag einen Abzweig verpasste und zehn Sekunden verbummelte, dass er anschließend frontal über einen dicken Steinbrocken rumpelte, der mitten auf der Strecke lag. Der Brocken hatte den Frontspoiler so demoliert, dass der Champion



kurz darauf ohne den gewohnten Abtrieb untersteuernd in eine Böschung rutschte. Ogier hatte noch Glück, dass bei dem folgenden Highspeed-Dreher nicht mehr kaputt ging als die komplette Frontverkleidung. Kürzen wir den Leidensweg ab: Der beste Rallyefahrer der Gegenwart schaffte es mit knapp zweieinhalb Minuten Rückstand als Vierter nicht aufs Treppchen.

Ogier war nicht der Einzige, der widerwillig die rund 20-stündige Flugreise ans andere Ende der Welt auf sich genommen hatte. Kris Meeke, nach Ogiers Absage trotz aller Querelen wohl auch 2018 die Nummer eins bei Citroën, hätte sich wohl lieber auf

die Entwicklung und Testarbeit der rollenden Baustelle C3 konzentriert, als mit dem auf Schotter suboptimalen Renner ein weiteres Mal Prügel zu beziehen. Halbherzig erklärte er bei einem PR-Termin in Sydney, wie schön es doch sei, das Jahr auf dem sonnigen Südkontinent zu beschließen – als wenn ein Ire je schönes Wetter gebraucht hätte, damit der Tag sein Freund wird.

Immerhin, die Citroën-Piloten klagen nicht mehr über das zuvor auf losem Untergrund so zickige Sportgerät, was erstens daran liegt, dass auf den Straßen in den ostaustralischen Wäldern weniger fiese Buckel lauern, und zweitens, dass ein halbes Jahr



Es war ein schweres Jahr für den Champ. Mit zwei Saison-Siegen musste sich Sébastien Ogier, abgesehen vom VW Testjahr 2012, zuletzt 2010 in seiner ersten WRC-Saison im Citroën-Junior-Team begnügen.

Entwicklungsarbeit in Sachen Fahrwerk und Dämpfer mittlerweile Früchte trägt. Als Maßstab für die Fortschritte der Roten soll uns Craig Breen dienen, der in der abgelaufenen Saison meist still vor sich hin litt, und der bei seinem allerersten Hochgeschwindigkeitsritt in Australien zu Tränen gerührt in die erste Mittagspause rollte: „Ich liebe, was ich tue. Entschuldigt, dass ich schon wieder heule, ich weiß, ich weine ständig, aber das hier macht einfach so einen Spaß.“

Citroën im Aufwind

Tatsächlich – mal abgesehen vom weiteren Australien-Debütanten Stéphane Lefebvre, der nach schwankender Leistung auf Rang neun godelte, bevor er am Sonntagmorgen an einem Baumstumpf ein Rad abmontierte –, die Citroën-Truppe spielt auch auf Schotter wieder eine Rolle, wenn die Bedingungen stimmen. Sicherlich waren die mäßigen WM-Platzierungen sieben und zehn für Meeke und Breen in Sachen Startreihenfolge nicht von Nachteil, aber dass die irische Allianz nach den ersten vier Prüfungen auf den Rängen zwei und drei lag, ist ein klares Signal, dass die desaströsen Vorstellungen dieses Jahres der Vergangenheit angehören könnten.

Doch der Konjunktiv ist die Sprache der Verlierer, tatsächlich ging die Mannschaft von Yves Matton mit zwei Ausfällen und einem mickrigen siebten Rang vom Feld. Breen hatte sich am Sonntagmorgen auf Platz vier liegend überschlagen, es wäre sein bestes Saisonergebnis gewesen. Meeke war wieder einmal ganz er selbst: auf einigen Prüfungen sackschnell, auf anderen

neben der Piste. Am ersten Tag trotz eines Baumtreffers dank Aufschriebfehler als Dritter mit Siegchancen schlafen gegangen, klatschte er am Samstag rechts hinten gegen ein Brückenmäuerchen, was die Aufhängung krumm nahm.

Zu allem Überfluss hing anschließend auch wieder der Haussegen schief. Trotz schief stehendem Hinterrad wollte Meeke weitermachen, er hatte nur 20 Sekunden verloren und war noch Vierter, zudem wurden die 21 Kilometer von Newry wegen einer beschädigten Brücke gestrichen. Auf der Humpeltour ins Etappenziel hätten neben den 12,2 Kilometern von Argents Hill nur noch die zweimal 1,3 Kilometer der Showprüfung in Coffs Harbour im Weg gestanden. Doch das Team zog das Auto zurück und entschloss sich, nach ordentlicher Reparatur erst am Sonntag unter Rallye-2-Regularien mit 21 Strafminuten wieder anzutreten. „Wir hätten noch ein gutes Resultat einfahren können“, maulte Meeke unverhohlen und bewies, dass die Beziehung zwischen Teamchef und Fahrer nach wie vor ebenso therapiebedürftig ist wie das Auto.

Austerapiert ist der dritte Fiesta des M-Sport-Teams. Reifenhersteller D-Mack zog trotz oder gerade wegen des großen Sieges von Elfyn Evans in Wales den Stecker aus dem WRC-Programm. Der Erfolg Ende Oktober war erkaufte mit einer speziellen, sehr weichen Reifenvariante, die aber nur bei besonderen Gelegenheiten wie starkem Regen funktioniert. Die Regeln erlauben keine Spezialgummis für jede Rallye, und so zahlte Evans in New South Wales den Preis für seinen Triumph im alten Wales. Am ersten Tag Zehnter, am zweiten Neunter, nur als auf der 18. Prüfung ein lange angekündigter Wolkenbruch niederging, ließ der Mann aus Cymru mit einer Bestzeit aufhorchen. Doch der Heimsieg lag ihm immer noch auf der Zunge, und als schon an den Vortagen Wasser durchs Auto schwappte, beklagte er nicht etwa sein leckgeschlagenes Schiff, sondern flachste: „Vielleicht hat Dan ein Problem.“ Beifahrer Daniel Barritt schwor, er hätte seine Blase voll unter Kontrolle, vielmehr war beim Durch-eilen diverser Pfützen Wasser durch eine defekte Dichtung nach innen gepresst worden.

Weil es gerade am durchwachsenden Sonntag vorn noch ganz

gut drunter und drüber ging, konnte sich das britische Duo sogar über Rang fünf hinter den Teamkollegen Ogier und Tänak freuen. Der Este gab nach sieben Jahren bei M-Sport seinen Abschied. Davon wollte er zunächst gar nichts wissen, denn schließlich war die Vize-Meisterschaft noch offen. Allerdings hätte er schon siegen und selbst bei Gewinn der Powerstage hoffen müssen, dass Konkurrent Thierry Neuville nur als Vierter ins Ziel kommt. Der zeigte sich im Hyundai aber bestens aufgelegt, während Tänak sich und seinen Ford erst einmal einen Tag lang sortieren musste. Der künftige Toyota-Neuzugang verabschiedete sich als Zweiter mit der siebten Podiumsplatzierung der Saison.

Eigentlich hätte höchstens Rang vier herauspringen dürfen, denn neben einem stark agierenden Neuville war zwei Skandinaviern an diesem Wochenende in Sachen Tempo nur schwer beizukommen. Vorjahressieger Andreas Mikkelsen verschmilzt zunehmend mit seinem neuen Arbeitsgerät. Dank bester Startposition (weit hinten), bestem Auto und großer Zuneigung für die schnellen Forstprüfungen rund um Coffs Harbour tobte Mikkelsen dem Feld mit fünf Bestzeiten am ersten Tag davon und zehrte am zweiten im Duell gegen seinen Spezi Neuville anfangs von einem Vorsprung von 20 Sekunden. Doch mit Reifen geriet der Sonnyboy bei Halbzeit schwer in Rückstand. Ein Ausflug neben die Strecke kostete zwei Pneu das Leben. Bei nur einem Ersatzrad an Bord bedeutete dies vorzeitigen Feierabend, denn Fahren mit Plattfuß ist auf den Prüfungen kein Problem, auf öffentlichen Verbindungsetappen dagegen strikt verboten. Durch das Missgeschick endete die Fahrt auf Gesamtrang 13.

Paddon eher unauffällig

Um wie viel besser hatte sich rein tabellarisch Hayden Paddon im dritten i20 als Dritter geschlagen, doch der fünfte Podiumsrang in der erst vier Jahre währenden WRC-Karriere des Neuseeländers ist eine bittere Pille. Trotz guter Streckenkenntnis konnte der Kiwi nur selten mit der Spitze mithalten und fuhr nur eine Bestzeit. Mehr als die für ihn eingeplante halbe Saison 2018 kann der mit 30 auch nicht mehr als Nachwuchsfahrer geltende Insulaner auch nach diesem halben Heimspiel nicht rechtfertigen.



Andreas Mikkelsen hatte reichlich Motivation, aber ein Rad zu wenig



Jari-Matti Latvala musste die Mütze drei Kilometer zu früh abnehmen

! Nur acht mickrige Pünktchen für Citroën, das ist abgesehen von der Nullnummer in Argentinien das schlechteste Saisonergebnis für die Roten. Doch es gibt Licht am Ende des Tunnels.

Auch wenn er nach seinem Finnland-Sieg nach eigenen Fehlern und diversen technischen Problemchen nicht mehr glänzen konnte, darf sich Esapekka Lappi über ein gutes Jahr freuen.

Aus dem Stand fasste er in der Weltspitze Fuß und sicherte sich eine komplette WM-Saison 2018 im Werks-Toyota. Da ließ es sich verschmerzen, dass mit einer ausgefallenen Servopumpe am Freitagmorgen eine weitere Rallye in die Binsen ging. Rang sechs hätte Finnlands Jungstar wohl auch mit seinem Vorjahressportgerät aus der WRC2 geholt. Die verpasste Chance ist nur deswegen ein bisschen ärgerlich, weil für Finnlands Nationalteam Toyota viel mehr drin gewesen wäre.

Nach Fehlentwicklungen der letzten Monate und diversen Personalabgängen sortierte sich das Team von Tommi Mäkinen neu. Juho Hänninens Beifahrer Kaj Lindström hat den Posten des Teammanagers vom ausgeschiedenen Jarmo Lehtinen übernommen, die Mannschaft von Chefingenieur Tom Fowler hat die Innereien der Stoßdämpfer frisch überarbeitet. Toyota leistete sich



angesichts der zuletzt durchwachsenen Vorstellungen als einziges Team einen ausgedehnten Test vor dem Finale, mit dem Resultat, dass der Yaris auf rutschigem Geläuf jetzt wieder einlenkt und Jari-Matti Latvala nach dem Mikkelsen-Malheur einzig ernsthafter Neuville-Jäger war.

Je glitschiger die Strecken, desto stärker war der Finne. Als auf den rund 30 Kilometern von Bucca am Sonntag die Sintflut kam, schmolz Latvala den 20-Sekunden-Vorsprung von Neuville um die Hälfte ab. Der konterte mit einer Bestzeit, hatte aber auch Glück, dass die vorletzte Prüfung wegen Unpassierbarkeit der Anfahrtsroute abgeblasen wurde. Knapp 15 Sekunden Rückstand auf den verbleibenden sechseinhalb Kilometern waren ein bisschen viel, aber wie hatte Latvala gesagt: „Du musst hier auch erst mal alle Prüfungen hinter dich bringen.“

Citroën hatte bei allen
drei Fahrern Ausritte
zu verzeichnen



MCKLEIN

Thierry Neuville ist in Titelform, zu seinem Pech zwei Monate zu spät

Es passt aber ins Bild dieses von Überraschungen wimmelnden Jahres, dass es der 2017 eigentlich so zuverlässige Finne war, der nicht ins Ziel kam. Auf den letzten Kilometern riss er das linke Vorderrad aus der Verankerung und war wie so oft in seinem Leben für Team, Toyota, die japanische und finnische Nation und den Rest der Welt untröstlich und voll tiefer Reue.

Es ist zweifelhaft, dass er Thierry Neuville mit seinem Husarenritt noch in Bedrängnis gebracht hätte, denn dazu agierte der Belgier zu souverän. Schon vor dem Start hatte er klargemacht, dass ihm die dritte Vize-Meisterschaft seiner Karriere schnuppe wäre, aber ein letzter Sieg wäre wichtiges Balsam auf selbst geschlagene Wunden. Als Mikkelsen davonzog, hielt Neuville Anschluss, als in Sachen Startposition Waffengleichheit herrschte, holte er auf, als der

Freund verloren war, hielt er clever agierend die Spitze. Kein Wetter konnte ihn aus dem Tritt bringen, der einzige Fehler, der ihm unterlief, war das Folgen auf den Spuren von Ogier am Samstag, als er wie auch Meeke den gleichen falschen Abzweig nahm wie zuvor der Weltmeister.

Mit seinem vierten Saisonsieg hat Thierry Neuville doppelt so viele Siege wie Ogier errungen und gezeigt, dass er und Hyundai das Zeug zum Titel haben. Wie hat Teamchef Michel Nandan gesagt: „Es war alles da, wir haben die Saison nur nicht so beendet, wie wir es hätten müssen.“ Die letzte zu klärende Frage ist, ob der Champion 2018 noch da sein wird. Schon vor der Rallye erklärte Sébastien Ogier, dass er sich auch nach der Zieldurchfahrt zu seiner Zukunft nicht erklären werde. „Entschuldigt, dass ich eure Nerven weiter strapaziere.“ Immerhin: Es bleibt spannend. ■

RALLYE AUSTRALIEN (17.–19. NOVEMBER 2017)

13. von 13 Läufen, 19 Wertungsprüfungen über 287,53 km

1.	Neuville/Gilsoul (B/B) Hyundai i20 WRC	2:35.44,8 h
2.	Tänak/Jarveoja (EST/EST) Ford Fiesta WRC	+22,5 s
3.	Paddon/Marshall (AUS/GB) Hyundai i20 WRC	+59,1 s
4.	Ogier/Ingrassia (F/F) Ford Fiesta WRC	+2.27,7 min
5.	Evans/Barritt (GB/GB) Ford Fiesta WRC	+3.05,6 min
6.	Lappi/Ferm (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+3.49,5 min
7.	Meeke/Nagle (GB/IRL) Citroën C3 WRC	+22.58,4 min
8.	Dalton/Allen (IRL/AUS) Skoda Fabia R5	+24.39,6 min
9.	Quinn/Searcy (AUS/AUS) Mitsubishi Lancer Evo IX	+25.03,4 min
10.	Herridge/Hill (AUS/AUS) Subaru Impreza WRX Sti	+29.52,3 min

Bestzeiten: Neuville 7, Mikkelsen 5, Tänak 2, Latvala 1, Breen 1, Evans 1, Paddon 1, Ogier 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	232
2.	Thierry Neuville	208
3.	Ott Tänak	191
4.	Jari-Matti Latvala	136
5.	Elfyn Evans	128
6.	Dani Sordo	95
7.	Kris Meeke	77
8.	Hayden Paddon	74
9.	Juho Hänninen	71
10.	Craig Breen	64



WM-STAND MARKEN

1.	M-Sport-Ford	428
2.	Hyundai	345
3.	Toyota	251
4.	Citroën	218

Weltmeister Sébastien Ogier

„Ende November ist alles klar“

Sébastien Ogier macht es spannend. Nachdem der Weltmeister ein Citroën-Angebot ablehnte, bleiben noch zwei Optionen: Weiter mit M-Sport oder zurücktreten. Kommende Woche will er seine Entscheidung bekannt geben.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit Wochen hält Sébastien Ogier hinterm Berg. In Australien dann zumindest die Bestätigung dessen, was längst durchsickerte: Die Rückkehr zu Citroën fällt aus. Der Weltmeister hat das ihm vorgelegte Angebot über angeblich 2,5 Millionen Euro abgelehnt. Nun bleiben dem 33-jährigen nur noch zwei Möglichkeiten: Ein weiteres Jahr bei M-Sport bleiben oder zurücktreten. „Ich bin mir zu 99 Prozent sicher, was ich tun werde.“ Am kommenden Dienstag steigt die Weltmeister-Party bei M-Sport – die Gelegenheit, es endlich zu verraten.

Gepokert wird bis zur letzten Minute. Sowohl Ogier als auch

M-Sport-Boss Malcolm Wilson sind gewiefte Verhandlungsführer – gegeneinander, aber mehr noch miteinander. Es geht darum, mit Ford und Red Bull den besten Deal zu machen. Den können die Champions dann beim auf die Teamparty folgenden Privatdinner mit dem einen oder anderen Edeltropfen aus Wilsons Weinkeller feiern.

Ein Rücktritt kann dennoch nicht kategorisch ausgeschlossen werden. Zu sehr liebt Ogier die Dreisamkeit mit Frau Andrea Kaiser und Sohn Tim. Auch diesmal flog er auf den letzten Drücker nach Australien und ließ die

Rallye-WM-Gala in Sydney am Montag nach dem Saisonfinale sausen. Doch auch Andrea weiß: Mit 33 ist ihr Mann noch zu jung, um zu Hause rumzusitzen oder das Golfen zu beginnen.

Noch braucht er den Adrenalin kick im sportlichen Wettbewerb. Die Wetten sind gemacht. „Ende November ist alles klar“, sagt er. Gut so. Auch für M-Sport-Boss Wilson. In dessen favorisierten Szenario teilen sich Teemu Suninen und Eric Camilli einen dritten Fiesta WRC, und Elfyn Evans reift an der Seite von Ogier wie in dieser Saison Ott Tänak zum Mitfavoriten heran. ■



Sébastien Ogier weiß, wo er 2018 fahren wird. Aber wann verrät er es?

WRC2

Solofahrt sorgt für Kopfzerbrechen

Ein einsamer WRC2-Auftritt wie jener von Youngster Kalle Rovannerä soll sich nicht wiederholen.

Von: **Reiner Kuhn**

Machen wir es kurz: Der 17-jährige Kalle Rovannerä geht als jüngster WRC2-Sieger in die Annalen ein. Dass sich der Finne am Samstag in einer Ecke gleich zwei Reifenschäden einhandelte, aber nur ein Ersatzrad dabei hatte, wird bald ebenso vergessen sein wie die Tatsache, dass er seinen dreirädrigen Ford zwar zurück zum Rallyezentrum brachte, damit aber nicht die beiden ultrakurzen Zuschauerprüfungen absolvieren und erst wieder am Finaltag ins Geschehen eingreifen konnte. Dass Rovannerä als einziger

WRC2-Teilnehmer den Weg nach Australien fand, sorgt bei den Verantwortlichen aber für Stirnrünzeln. „Keine Frage, das ist nicht das, was wir wollen“, sind sich Noch-FIA-Rallyedirektor Jarmo Mahonen und WM-Promoter Oliver Ciesla einig. „Wir wollen die zweite Liga aufwerten“, so Ciesla. „Aber das geht nicht von heute auf morgen. Das dies-

jährige Konzept mit drei Pflichtveranstaltungen hat nur bedingt gegriffen und wird nicht wiederholt. 2018 werden wir intensiv über eine Neugestaltung nachdenken und 2019 eine neue WRC2 präsentieren. Die Ideen reichen bis hin zum eigenem Servicepark.“ Rovanneräs einsamer WRC2-Sieg ist dann längst Geschichte. ■



Mangels Konkurrenz war Kalle Rovannerä trotz zweier Reifenschäden Sieger

KOMMENTAR

AUF DER FALSCHEN SEITE

Down Under ist die Welt noch in Ordnung, besonders an der australischen Goldküste. Hier ist alles sehr relax, cool und natürlich „awesome“ – großartig: die bunte Tierwelt, die tollen Strecken und die spektakulären Bilder. Eigentlich gibt keinen besseren Ort, um eine anstrengende Saison ausklingen zu lassen. Wäre da nicht die Distanz. Die zeigt sich nicht nur bei den Reisestrapazen und -kosten, sondern auch und gerade bei der Zeitverschiebung. Wenige Minuten bevor Andreas Mikkelsen am Samstagvormittag australischer Zeit ausfiel, ging Europas größte Tagessportzeitung l'Equipe in Druck. Zehn Stunden später wurde der Norweger auf der anderen Seite der Welt noch als Spitzenreiter präsentiert. Und dass gerade einmal 20 FIA-zugelassene Fahrzeuge, darunter elf Werkswagen und nur ein WRC2-Teilnehmer zum finalen Stelldichein genannt haben, unterstreicht das Dilemma. Man mag sich gar nicht vorstellen, die Titelentscheidung wäre nicht beim vorletzten WM-Lauf in Großbritannien gefallen, sondern würde hier, fernab einer Metropole im Nirgendwo ausgetragen.

Weiter weg geht nicht. Bei aller Sympathie für die Macher in Australien und Begeisterung für deren Rallye. Bei allem Verständnis für Übersee-läufe, neue Märkte und den WM-Vermarkter. Aber das Saisonfinale sollte möglichst nahe bei seiner größten Zielgruppe stattfinden – in Europa. Selbst der scheidende FIA-Rallyedirektor Jarmo Mahonen hofft, dass sich der WM-Kalender 2019 dahingehend ändert: „Das wäre eine meiner nächsten Aufgaben gewesen. Aber nun gehe ich in den Ruhestand und schaue mir die Entwicklung von einer anderen Seite an.“



Reiner Kuhn
Redakteur

FIA Rallyedirektor

Mahonen hört auf

Genug vom langjährigen Reisetstress. Zum Jahresende zieht sich Jarmo Mahonen vom Posten des FIA-Rallyedirektors zurück.

Die Überraschung war nur nach außen hin groß. „Intern wusste man schon seit dem Frühsommer, dass ich am Jahresende aufhöre“, stellt Jarmo Mahonen nach über fünf Jahren als FIA-Rallyedirektor klar. „Ursprünglich wollte ich diesen Job nur drei Jahre lang machen. Ich sehne mich nach weniger Reisetstress. Künftig will ich in meiner finnischen Heimat Fischen, Motorradfahren oder auch nur in der Sauna sitzen.“

Wer sein Nachfolger wird, ist offen. Das Aufgabengebiet ist komplex. „Die Kunst liegt darin, alle unter einen Hut zu bringen: Veranstalter, Vermarkter, Hersteller, Teams, Aktive und Fans, und dabei immer auch das Regelwerk, mit Dingen wie Powerstage, Startreihenfolge und vor allem die Technik im Auge zu behalten“, so der 62-Jährige. „Die Frage ist eben auch: Wie soll und kann der Rallyesport in drei, fünf oder zehn Jahren aussehen? Die

Rallye-WM macht dabei nur 30 Prozent meiner Tätigkeit aus. Gerade habe ich eine E-Mail aus Ruanda beantwortet.“

Ehemalige WM-Beifahrer wie Jarmo Lehtinen oder John Kennrad scheinen für die Aufgabe hoch im Kurs. Ihnen fehlt es jedoch an Erfahrung aus der Organisation und Vermarktung von Veranstaltungen. Damit könnte Hyundai-Teammanager Alain Penasse aufwarten. Der vielseitige Belgier organisiert nebenbei den Asphaltklassiker in Ypern und wäre damit womöglich ein Topkandidat für die FIA. ■ RK



Mahonen macht winke-winke

Baja 1000

Die Schlagzeilen gehören der Jugend

Die 50. Ausgabe der Baja 1000 stand ganz im Zeichen der Jugend: Der 22-jährige Mexikaner Apdaly Lopez gewann mit seinem Trophy Truck die Gesamtwertung. Noch bemerkenswerter: Der neunjährige Max Gordon, Sohn von Rennprofi Robby, verewigte sich als jüngster Fahrer, der bei dem Wüstenrennen je ins Ziel kam.

Von: Claus Mühlberger

Rennprofi Robby Gordon genießt in der Szene den Ruf, für alle Späße gut zu sein und für die tollsten Stunts sowieso. Jetzt profiliert sich der Amerikaner auch noch als Ta-

lentförderer – und zwar bei seinem eigenen Sohn.

Max Gordon ist zwar erst neun Jahre alt, kann aber schon auf Tausende von Rennkilometern zurückblicken. Auf dem Beifahrersitz des Side-by-Side (mit automatischer Kraftübertragung) immer dabei: Papa Robby. Seit Samstag hält Gordon jr. den Rekord als jüngster Ankommer bei der Baja 1000. Max fuhr die letz-



Max Gordon, 9, fuhr 500 Kilometer

ten 500 Kilometer ins Ziel. Im offiziellen Ergebnis tauchen die Gordons allerdings als DNF (did not finish) auf – seltsam.

Der Gesamtsieg ging an Apdaly und Juan Carlos Lopez, ein weiteres Vater-Sohn-Gespann. Die beiden Mexikaner bewältigten die 1825 Rennkilometer auf der Baja California mit ihrem 800-PS-Trophy-Truck als Einzige unter 20 Stunden. Im Ziel hatten Lopez

und Lopez einen Vorsprung von fast einer Stunde auf den Zweitplatzierten Cameron Steele.

Armin Schwarz, der sich seinen Geiser Trophy Truck mit dem Amerikaner Rick Johnson und dem Mexikaner Lalo Laguna teilte, kam auf Platz 17. Zu den prominentesten Ausfällen zählten der Vorjahressieger Rob Mac Cachran und der zweimal als Ironman erfolgreiche BJ Baldwin. ■



Apdaly Lopez gewann im 800-PS-Trophy-Truck mit einer Stunde Vorsprung

AUS DEM SERVICEPARK

MILES AND MORE

Nach der WM-Gala am Montagabend flog Ott Tänak mit seiner Frau zurück nach Estland, wo die beiden Kinder bei den Omas auf ihre Eltern warteten. Tags darauf reiste der WM-Dritte mit der finnischen Toyota-Truppe zum Antrittsbesuch nach Japan und will 48 Stunden später schon wieder in Europa sein: Dann steigt bei M-Sport die Saison-Abschlussfeier.

REIFEN-RÜCKZUG

Kommende WM-Saison wird es kein DMack-Team mehr geben. Der britische Reifenhersteller, der in den beiden vergangenen Jahren einen Ford Fiesta WRC für Ott Tänak und anschließend für Elfyn Evans einsetzte, will sich trotz des Sieges von Evans in Wales auf den Kundensport konzentrieren. Damit dürften 2018 alle Werkswagen auf Michelin-Pneus stehen.

CAR-SHARING

Anders als Thierry Neuville und Andreas Mikkelsen, die jeweils 13 WM-Läufe bestreiten, müssen sich Dani Sordo und Hayden Paddon 2018

einen Werkswagen teilen. „Dani beginnt in Monte Carlo und Hayden startet in Schweden“, bestätigt Hyundai-Teamchef Michel Nandan. „Den weiteren Saisonverlauf haben wir noch nicht fixiert.“ Ein Problem: In Sachen Getriebe und Differenziale fahren beide deutlich verschiedene Einstellungen. Die Getriebe sind aber wie die Autos zu mehreren Veranstaltungen verlinkt.

SCHMALHANS MATTON

Mangels Budget könnte Citroën 2018 auf ein Zweiwagenteam setzen. Während Kris Meeke für alle 13 WM-Läufe gesetzt sei, soll im zweiten C3 WRC zwar meist Craig Breen am Steuer sitzen, in Monte Carlo aber Stéphane Lefebvre den Vorzug erhalten. Das nur noch sporadisch eingesetzte dritte Auto könnte Teampatron Khalid Al-Qassimi in Schweden ausführen und Sébastien Loeb damit erstmals auf Korsika starten. Mexiko würde sich zwar ebenfalls für Loeb's Wettbewerbsdebüt im C3 anbieten, die hohen Kosten in Übersee sprechen allerdings gegen diese Variante. ■ RK

Brandneuer Mini-Buggy



Mikko Hirvonen, Bryce Menzies und Yazeed Al-Rajhi sind die Fahrer der drei John Cooper Works Buggys

Mit dem heckgetriebenen Buggy ist Mini bei der Dakar-Rallye jetzt technologisch wieder auf Augenhöhe mit den zuletzt dominierenden Peugeot. Der Motor stammt aus dem bewährten Allrad-Mini, der Rest des Fahrzeuges ist brandneu. Auf einen Test unter Wettbewerbsbedingungen hat X-Raid verzichtet. Eine kühne Entscheidung?

Von: **Claus Mühlberger**

Kaum zu glauben, aber wahr: Ausgerechnet bei der härtesten Rallye der Welt ist Allradantrieb kein Vorteil. Im Gegenteil. Der Grund dafür liegt im Reglement.

Im (durchaus berechtigten) Bestreben, mit zweiradgetriebenen Autos antretenden Privatteams eine Marscherleichterung bei ihrem Kampf gegen die übermächtigen Werksteams mitzugeben, schossen die Regelmacher übers Ziel hinaus. Die Buggys durften mehr Leistung haben und mehr Federweg. Und auch beim Gewicht hatten sie große Vorteile: Bis zu 400 Kilo wogen die Buggys weniger als die 4x4.

Peugeot nutzte diese Geschenke konsequent, und nach vier Mini-Siegen (2012–2015) wendete sich das Blatt: In den letzten beiden Jahren dominierten die heckgetriebenen 3008 DKR deutlich. 2017 gab's sogar einen Peugeot-Dreifachsieg. Die beste Mini-Crew, Orly Terranova/Andreas Schulz, wurde nur Sechster.

Dreiwöchige Testfahrten

Höchste Zeit also für Mini nachzuziehen. Im Februar 2017 gab X-Raid-Chef Sven Quandt das Startsignal: 50 Ingenieure machten sich ans Werk. Sieben Monate später der erste Roll-out. „Alles passte auf Anhieb“, sagte Quandt. Danach standen dreiwöchige Tests in Marokko an. Auf einen Rallye-Einsatz verzichtete Quandt: „Beim Testen lernt man

mehr.“ Der Buggy ist ein autoritärer Rennwagen: 2,20 Meter breit, fast zwei Meter hoch. Die Räder messen im Durchmesser 95 Zentimeter (37 Zoll). Der Federweg beträgt 40 Zentimeter, zwölf Zentimeter mehr als bei Allradlern erlaubt. Besonders wichtig ist das Gewicht: Mit 1700 Kilo ist der Buggy rund sieben Zentner leichter als der 4x4. Der Motor ist bei beiden Mini derselbe: ein Dreiliter-Biturbo-Diesel mit 340 PS. Im 4x4 wohnt er hinter der Vorderachse, im Buggy hinten.

Bei der Dakar 2018 fährt X-Raid zweigleisig: Die drei Mini-Buggy werden flankiert von mindestens drei der bewährten All4. Einer der Fahrer ist ein alter Bekannter: Toyota-Rückkehrer Nani Roma aus Spanien gewann die Dakar 2014 – mit Mini. ■

TECHNISCHE DATEN

Motor:

Sechszylinder-Reihenmotor im Heck, Diesel, zwei Turbolader, Hubraum 2993ccm, Luftmengenbegrenzer 38 mm, Leistung 340 PS bei 3250/min, max. Drehmoment 800 Nm bei 1850/min

Antrieb:

Heckantrieb, Sechsgang-Getriebe sequenziell (Speedshift)

Fahrwerk und Reifen:

Doppelte Dreiecksquerlenker rundum, 400 mm Federweg, 37 x 12,5–17 BF Goodrich

Abmessungen L x B x H:

4332 x 2200 x 1935 mm

Gewicht: 1700 kg



Chef Sven Quandt, Mikko Hirvonen



Der Buggy ist 2,20 Meter breit und verfügt über 40 Zentimeter Federweg



20% auf sämtliche
Bestellungen!

**auto
motor
-sport**

24 Heures DU MANS

Weihnachtsaktion!

Im Aktionszeitraum vom 01.11. bis 24.12. gibt es 20% Rabatt auf jede Bestellung! Alle auto motor und sport-, Motor Klassik-, sport auto- und MOTORSPORT aktuell-Abonnenten erhalten auf den reduzierten Preis weitere 10% Rabatt zusätzlich. Gratis erhalten Sie die 70 Jahre auto motor und sport Edition als Geschenk dazu.

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!



www.art-archive.de

**auto
motor
-sport**

ART ARCHIVE
MOTORSPORT

Nummer 9 für Huff



Allein auf weiter Flur: Rob Huff holte seinen neunten Macau- und seinen ersten Saisonsieg

Rob Huff (Citroën) hat seinen insgesamt bereits neunten Laufsieg in Macau eingefahren – und bei seinem ersten Saisonsieg noch zwei andere Rekorde gebrochen. Auch im ersten Lauf gewann mit Mehdi Bannani ein Citroën-Pilot.

Von: Michael Bräutigam

Er ist und bleibt einfach „Mister Macau“. Immer wenn es in die Spielerstadt nahe Hongkong geht, dreht Rob Huff richtig auf. Unglaublich, aber wahr: 2014, beim letzten WTCC-Auftritt, gewann er mit dem quadratisch-praktisch-nicht so guten Lada Granta den zweiten Lauf und hielt mit genau diesem Auto auch bis zur Wiederankunft der Tourenwagen-WM den Rundenrekord auf dem anspruchsvollen Stadtkurs. Und auch für seinen aktuellen Arbeit-

geber, Münnich Motorsport, holte er 2013 schon einen Laufsieg. Damals im ebenfalls nicht gerade überlegenen Seat Leon.

Klar, dass Huff auch diesmal als der große Favorit galt. Wenngleich er seit seiner Rückkehr zu Münnich und damit dem Umstieg auf den Citroën noch keinen Lauf gewonnen hatte. Aber: So wie man in Macau immer auf „Huffy“ setzen kann, so kann umgekehrt auch Huffy auf Macau setzen. Erster Beweis: Pole-Position – inklusive neuem Quali-Rundenrekord, noch mal drei Zehntel schneller als José María López im Jahr 2014.

WM-Kampf spitzt sich zu

Relativierend sei dazu gesagt, dass der C-Elysée zum ersten Mal völlig ohne Kompensationsgewichte unterwegs war. Ein Umstand, der sicher auch Mehdi Bannani entgegenkam. Der Marokkaner ist vom wilden Vollgas-Tier, das ab und zu Top-Ergebnisse einfährt, zu einem sehr kompletten Fahrer geworden.

Das zeigte er auch in Macau, wo er im Eröffnungsrennen bereits seinen dritten Saisonsieg einfahren konnte. Zusammen mit P7 im zweiten Durchgang schiebt er sich sogar bis auf Platz 3 der Fahrerwertung vor und rückt in der Privatfahrerwertung ganz knapp an Tom Chilton ran. Hinter Bannani liefen Tom Coronel (Chevrolet) und Ryo Michigami (Honda) ein. Letzterem gelang als erstem Japaner ein WTCC-Podium.

Bannani hat mit 39,5 Punkten Rückstand auf den WM-Leader bei noch 60 zu holenden Punkten sogar noch eine Chance auf den ganz großen Titel. Doch realistischere Weise werden Ende nächster Woche in Katar Norbert Michelisz (Honda) und Thed Björk (Volvo) die WM-Krone untereinander ausfechten. Und was das für ein Finale zu werden spricht! Sage und schreibe 6,5 Punkte trennen die beiden Titelaspiranten vor dem wohl letzten WTCC-Rennen überhaupt. Mit der bevorstehenden Beerdigung der seit 2004 bestehenden

Serie (siehe S. 31) geht es also um nicht weniger als den zumindest vorerst letzten Fahrertitel in einer Tourenwagen-WM.

Björk, der vor dem vorletzten Rennwochenende in Motegi 32,5 Punkte vorn lag, steht also nun ein großer Showdown mit seinem ungarischen Verfolger bevor. Michelisz ging in Macau ohnehin als derjenige mit den besseren Voraussetzungen gegenüber dem Schweden nach Macau. Schließlich war Björk das erste Mal überhaupt dort, während Michelisz hier 2010 unter anderem seinen ersten WTCC-Lauf-sieg einfahren konnte.

Der Honda-Pilot stellte sich tatsächlich als der schnellere Pilot heraus und musste sich im Qualifying nur Huff geschlagen geben. Aber im Eröffnungsrennen machte er einen seiner seltenen Fehler, knallte in die Streckenbegrenzung und blockierte damit für alle anderen den Kurs. Sein Glück im Unglück: Durch den folgenden Rennabbruch wurde die Runde zuvor gewertet –



Glückliche Gesichter am Samstag (v. l.): Coronel, Bennani und Michigami



Sinnbild für das große WM-Duell: Die Boliden von Björk und Michelisz

und Michelisz so auf P5 nur einen Platz hinter dem in Reversed Grid natürlich vor ihm gestarteten WM-Widersacher.

Die Massenkarambolage blieb für Auslöser Michelisz ohne Strafe. Jedoch nicht ohne Folgen. Für sein Team und für viele andere hieß es nämlich danach erst mal, die Schäden zu beseitigen. In weiser Voraussicht hatte man für den diesjährigen Macau-Auftritt einen anderen Ablauf geplant, welcher ein Rennen am Samstag und eines am Sonntag beinhaltete. Dazu gab es keine maximal erlaubte Reparaturzeit zwischen den beiden Rennläufen, sodass bis auf ein Auto alle wieder fürs Hauptrennen repariert waren.

Schrauben bis halb drei

Für zusätzliche Brisanz im Straßenkampf sorgte Regen, der die Strecke vor dem Hauptrennen gut bewässerte. Michelisz hatte sichtlich zu kämpfen, konnte aber P2 gegen den drückenden Tom Chilton (Citroën) hinter sich halten und bekam auch Schüt-

zenhilfe von Esteban Guerrieri, der nach wie vor den nicht rennfittigen Tiago Monteiro im Honda-Werksteam ersetzte. Am Ende fuhr Michelisz drei Plätze vor Björk durchs Ziel, womit nun also eine extrem spannende Ausgangssituation herrscht.

Huff fuhr derweil kontrolliert und ungefährdet zum ersten Saisonsieg. Nachdem er im Eröffnungsrennen den eigenen Rennrundenrekord bereits unterboten hatte, schraubte er mit seinem bereits neunten Macau-Laufsieg auch diesen Bestwert nach oben. Dass er überhaupt starten konnte, war einer Nachtschicht seines Teams zu verdanken. Die Münnich-Truppe schraubte sich bis um halb drei in der Nacht die Finger wund, um den Wagen wieder herzurichten. Außer einem lockeren Kühlergrill blieben praktisch keine Spuren vom Vortags-Crash übrig. „Um Mitternacht sah es nicht so aus, als würden wir heute fahren. Die Jungs haben einen tollen Job gemacht“, bedankte sich Huffy. ■



»UM MITTERNACHT SAH ES NICHT SO AUS, ALS WÜRDEN WIR FAHREN.«

Rob Huff

MACAU (MAC), ERÖFFNUNGSRENNEN

17. von 20 Läufen, 5 Runden à 6,120 km (18 gestartet, 18 gewertet)

1.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	12.26,832 min
2.	Tom Coronel (NL), Roal Motorsport	Chevrolet (T)	+ 1,952 s
3.	Ryo Michigami (J), Honda Racing JAS	Honda	+ 3,265 s
4.	Theo Björk (S), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 3,627 s
5.	Norbert Michelisz (H), Castrol Honda Racing	Honda	+ 4,577 s
6.	Esteban Guerrieri (RA), Castrol Honda Racing	Honda	+ 5,379 s
7.	Rob Huff (GB), Münnich Motorsport	Citroën (T)	+ 6,635 s
8.	Tom Chilton (GB), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 8,068 s
9.	Nick Catsburg (NL), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 10,688 s
10.	Kevin Gleason (USA), RC Motorsport	Lada (T)	+ 12,040 s
11.	John Filippi (F), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 13,946 s
12.	Yann Ehrlacher (F), RC Motorsport	Lada (T)	+ 14,592 s
13.	Néstor Girolami (RA), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 18,512 s
14.	Qinghua Ma (RC), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 18,683 s
15.	Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 25,074 s
16.	Zsolt David Szabo (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 37,025 s
17.	Ka Lok Mak (MAC), RC Motorsport	Lada (T)	+ 46,075 s
18.	Wah Wong Po (HK), Campos Racing	Chevrolet (T)	+ 2.00,220 min

Schnellste Runde: 2.26,469 min (Huff)

MACAU (MAC), HAUPTRENNEN

18. von 20 Läufen, 13 Runden à 6,120 km (17 gestartet, 17 gewertet)

1.	Rob Huff (GB), Münnich Motorsport	Citroën (T)	38.15,740 min
2.	Norbert Michelisz (H), Castrol Honda Racing	Honda	+ 8,142 s
3.	Tom Chilton (GB), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 8,684 s
4.	Esteban Guerrieri (RA), Castrol Honda Racing	Honda	+ 9,228 s
5.	Theo Björk (S), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 21,237 s
6.	Tom Coronel (NL), Roal Motorsport	Chevrolet (T)	+ 25,818 s
7.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 28,693 s
8.	Kevin Gleason (USA), RC Motorsport	Lada (T)	+ 31,583 s
9.	Néstor Girolami (RA), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 34,326 s
10.	Zsolt David Szabo (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 41,598 s
11.	Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 57,796 s
12.	Qinghua Ma (RC), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 1.07,945 min
13.	Nick Catsburg (NL), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 1.22,466 min
14.	Yann Ehrlacher (F), RC Motorsport	Lada (T)	+ 1.23,361 min
15.	Ryo Michigami (J), Honda Racing JAS	Honda	+ 1.51,491 min
16.	John Filippi (F), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 2.03,720 min
17.	Ka Lok Mak (MAC), RC Motorsport	Lada (T)	+ 2.32,928 min
DNS	Wah Wong Po (HK), Campos Racing	Chevrolet (T)	-

Schnellste Runde: 2.47,045 min (Ma)

(T) = Trophy (Privatier)

STAND FAHRER

1.	Björk	255,5 Pkt.
2.	Michelisz	249
3.	Bennani	216
4.	Catsburg	211,5
5.	Chilton	210,5
6.	Guerrieri	205
7.	Monteiro	200
8.	Huff	183
9.	Girolami	112
10.	Ehrlacher	90
11.	Coronel	69
12.	Filippi	34
13.	Gleason	32,5
14.	Michigami	19

STAND PRIVATFAHRER

1.	Chilton	120 Punkte
2.	Bennani	119,5
3.	Huff	113
4.	Guerrieri	85
5.	Ehrlacher	76
6.	Coronel	61,5
7.	Filippi	51
8.	Gleason	38,5

STAND HERSTELLER

1.	Volvo Polestar	804,5 Pkt.
2.	Honda	792



Die Nummer 1: Jean-Karl Vernay fügte seiner erfolgreichen Karriere den Titel in der TCR Int. Series hinzu

Monsieur Meister

Pepe Oriola (Seat) und Stefano Comini (Audi) holten sich in Dubai die letzten beiden Saisonsiege. Jean-Karl Vernay (VW) machte schon im ersten Lauf den Titel perfekt.

Von: **Michael Bräutigam**

Vernay fuhr in Dubai genau so, wie er es in der gesamten Saison getan hat: Konstant vorne, kontrolliert und mit der nötigen Portion Aggressivität. Dass Final-Teamkollege Gordon Shedden sensationell auf die Pole fuhr: geschenkt. Denn auch P2 im Quali reichte dem Franzosen, um den Vorsprung auf Titelrivale Attila Tassi (Honda) um weitere vier Punkte anwachsen zu lassen. Der Youngster konzentrierte sich auf das Reverse-Grid, um eine gute Ausgangsposition im zweiten Lauf zu haben. Das funktionierte mit P10 zwar perfekt, gab aber keine Punkte.

Ebenfalls keine Hilfe war Josh Files. Der Doppelmeister der

ADAC TCR Germany war vom MIRA-Team fürs Finale verpflichtet worden, um Tassi zu unterstützen. Doch Getriebe-probleme stoppten den Briten im Qualifying, in dem er nach eigener Aussage Chancen auf die Pole-Position gehabt hätte.

Mit Konstanz zum Titel

Die Ausgangslage für Vernay im ersten Lauf war somit klar: Käme er vor Tassi ins Ziel, wäre der Drops vorzeitig gelutscht. Angesichts von acht Startplätzen Unterschied pro Vernay eine lösbare Aufgabe. Doch es wurde ein richtiger Krimi. Vernay würgte seinen Golf am Start beinahe ab, während Tassi gut vom Fleck kam. Fast die gesamte Renndistanz führen die Titelaspiranten direkt hintereinander um den Kurs. Erst kurz vor Schluss sorgte Vernay für die Entscheidung: Indem er James Nash (Seat) überholte, war für einen kleinen Puffer gesorgt. Platz 3 reichte für Vernay zum Titelgewinn.

„Ich möchte mich bei meinem Team und Volkswagen bedanken. Jeder hat in dieser schwierigen

Saison sein Bestes gegeben. Dieser Titel bedeutet mir eine Menge“, sagte der frischgebackene Meister, der nach dem Umstieg vom Sportwagen in nur zwei Jahren in die absolute Tourenwagen-Elite vorgefahren ist.

Tatsächlich lebte der 30-jährige aus der Nähe von Lyon in diesem Jahr viel von seiner Konstanz. Nur einmal, in Spa, kreuzte er die Ziellinie als Sieger, bekam aber in China ein zweites Mal volle Punkte, weil Laufsieger Gabriele Tarquini (Hyundai) nicht punktberechtigt war. Dazu kam beim Franzosen ein rabenschwarzes Wochenende am Salzburgring. Ein heftiger Crash im ersten Lauf sorgte nicht nur für eine komplette Nullrunde in Österreich, sondern wegen Rippenbrüchen auch für Rennen unter starken Schmerzen am Hungaroring und in Oschersleben.

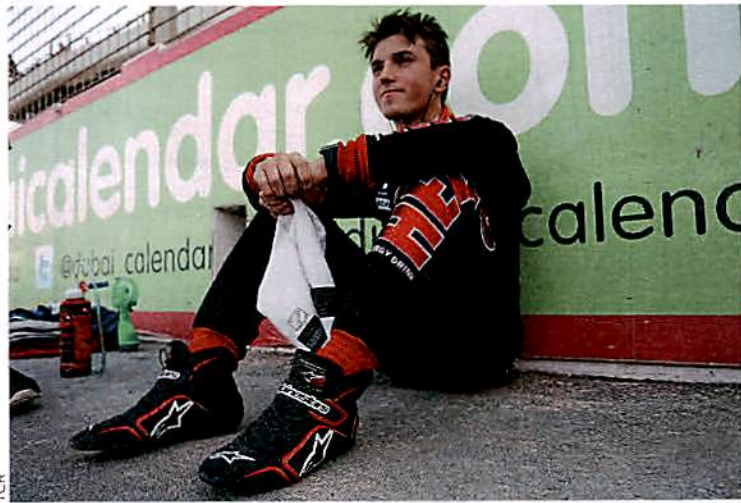
Aber: Der dritte Platz im ersten Dubai-Lauf war bereits die zehnte Top-5-Platzierung der Saison – und so kann man eben auch Meister werden. Für Vernay war es nach Titeln in Formel Campus, IndyLights und Porsche

Carrera Cup Frankreich sowie einem Le-Mans-Klassensieg ein weiterer Karriere-Meilenstein.

Gratulationen kamen unter anderem von VW-Motorsportdirektor Sven Smeets: „Gratulation an Jean-Karl Vernay und unser Kundenteam Leopard Racing – zusammen haben sie über die ganze Saison einen fantastischen Job gemacht und das Ziel, den Fahrertitel zu gewinnen, nie aus den Augen verloren“, so der Belgier. Der unter VW-Kundensportleiter Eduard Weidl entwickelte Golf GTI TCR räumte zudem den Titel als Modell des Jahres ab und Leopard Racing feierte P3 bei den Teams.

Comini dankt mit Sieg ab

Nachdem der Fahrertitel also vergeben war, musste im abschließenden 20. Saisonlauf noch Platz 2 der Tabelle vergeben werden. Mit 25 Punkten Vorsprung von Tassi auf Comini musste der Ungar schon einen Nuller einfahren und Comini gewinnen, damit sich hier das Blatt noch wendete. Aber Tassi machte es eigenverschuldet noch mal richtig spannend. Von Reverse-Pole startend



Der Geschlagene: Für Attila Tassi reichte es am Ende immerhin zum Vizetitel



Perfekt abgedankt: Doppel-Meister Comini gewann das letzte Saisonrennen

zuckte er schon vor Erlöschen der Startampeln los und fing sich eine Durchfahrtsstrafe ein. Die Führung erbte Comini, der diese mit allen Mitteln verteidigte.

Am Ende reichte es für den Schweizer, der speziell in der zweiten Saisonhälfte zu kämpfen hatte, zum dritten Saisonsieg des Jahres. „Es ist schön, die Saison mit einem Hoch zu beenden und die Krone mit einem Sieg an Jean-Karl Vernay zu übergeben“, freute sich der Meister der letzten zwei Jahre.

Doch wo war Tassi eingelaufen? Bei Punktgleichstand würde Comini mit drei zu zwei Siegen die Oberhand behalten. Tassi brauchte also einen Punkt. Vom

zwischenzeitlichen 17. Platz fuhr der 18-jährige Ungar beherzt nach vorne und lief letztlich auf P12 ein. Eigentlich keine Punkteposition, doch es gab den entscheidenden Zähler trotzdem – weil die auf P5 und P9 platzierten Hyundai von Alain Menu und Tarquini eben für die Punktvergabe unsichtbar sind. Neben P2 der Fahrerwertung konnte sich das erst in diesem Jahr von Norbert Michelisz gegründete M1RA-Team mit dem Titel in der Mannschaftswertung über den zuvor verlorenen Fahrertitel hinwegtrösten.

Wie Comini feierte am Persischen Golf mit Oriola ein weiterer Top-Pilot einen Laufsieg, der in diesem Jahr zu kämpfen hatte. Denn auch der Spanier stand zu Beginn der Saison im starken Verdacht, ein Wörtchen um die Titelvergabe mitzureden. Doch meistens, wenn es dann mal lief, machten ihm technische Probleme einen Strich durch die Rechnung. Vielleicht läuft es ja im nächsten Jahr für den Vizemeister von 2015 endlich nach Plan. Dann geht es sogar um einen FIA-Titel (siehe S. 31). ■

»JEDER HAT IN DIESE SCHWIERIGEN SAISON SEIN BESTES GEGEBEN. DIESER TITEL BEDEUTET MIR EINE MENGE.«

Jean-Karl Vernay

AUS DEM FAHRERLAGER

COMINIS PERFEKTES ENDE

Stefano Cominis Sieg im zweiten Dubai-Rennen war ein perfekter Abschluss. So gewann er Anfang 2015 nicht nur das allererste Rennen der TCR Int. Series, sondern nun auch den allerletzten Lauf der Serie, die 2018 zugunsten des FIA TCR-Weltcups (siehe S. 31) weicht.

LEUCHTER HALF BEI TITEL

Für Benjamin Leuchter, TCR-Klassenmeister der VLN, verlief das Debüt in der Serie mit Höhen und Tiefen. Highlight: Platz 3 im Qualifying. Nach schlechtem Start kämpfte der Duisburger im ersten Rennen im Mittelfeld, ehe ihn in der letzten Runde ein Reifenschaden auf P13 zurück-

warf. Wiedergutmachung gelang im zweiten Rennen, wo nach vielen harten Kämpfen Platz 6 und Punkte für P5 raussprangen. Damit bescherte er dem VW Golf die entscheidenden Punkte zum Titel „Model of the year“.

GELDSTRAFE FÜR COLCIAGO

Roberto Colciago und Daniel Lloyd gerieten im ersten Rennen aneinander und traten im zweiten Lauf nicht mehr an. Lloyds Seat war zu stark beschädigt und bei Colciago schmerzten die in Oscherleben verletzten Rippen nach dem erneuten Crash. Colciago musste zudem 500 Euro zahlen. Eine eigentlich fällige Startplatzstrafe konnte ja nicht mehr angewendet werden.

DUBAI, 1. RENNEN

19. von 20 Läufen, 19 Runden à 3,560 km (21 gestartet, 16 gewertet)

1. Pepe Oriola (E), Craft-Bamboo Racing	Seat	30:57,563 min
2. Gordon Shedden (GB), Leopard Racing WRT	Volkswagen	+ 4,445 s
3. Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing WRT	Volkswagen	+ 6,410 s
4. James Nash (GB), Craft-Bamboo Racing	Seat	+ 7,451 s
5. Attila Tassi (H), MIRA	Honda	+ 7,632 s
6. Josh Files (GB), MIRA	Honda	+ 8,024 s
7. Stefano Comini (CH), Comtoy Racing	Audi	+ 11,326 s
8. Dusan Borkovic (SRB), GE-Force	Alfa Romeo	+ 14,194 s
9. Davit Kajaia (GE), GE-Force	Alfa Romeo	+ 15,287 s
10. Duncan Ende (USA), Icarus Motorsports	Seat	+ 17,323 s

Schnellste Runde: 1:28,733 (Oriola)

DUBAI, 2. RENNEN

20. von 20 Läufen, 17 Runden à 3,560 km (19 gestartet, 17 gewertet)

1. Stefano Comini (CH), Comtoy Racing	Audi	25:37,323 min
2. Gianni Morbidelli (I), West Coast Racing	Volkswagen	+ 1,190 s
3. Josh Files (GB), MIRA	Honda	+ 5,008 s
4. Frederic Vervisch (B), Comtoy Racing	Audi	+ 6,815 s
5. Alain Menu (CH), BRC Racing Team	Hyundai	+ 9,232 s
6. Benjamin Leuchter (D), West Coast Racing	Volkswagen	+ 9,483 s
7. Gordon Shedden (GB), Leopard Racing WRT	Volkswagen	+ 11,453 s
8. Dusan Borkovic (SRB), GE-Force	Alfa Romeo	+ 15,440 s
9. Gabriele Tarquini (I), BRC Racing Team	Hyundai	+ 17,118 s
10. Davit Kajaia (GE), GE-Force	Alfa Romeo	+ 21,421 s

Schnellste Runde: 1:35,809 (Halder)

ENDSTAND FAHRER

1. Vernay	226 Punkte
2. Tassi	197
3. Comini	196
4. Oriola	164
5. Colciago	161
6. Morbidelli	132
7. Nash	129
8. Borkovic	118
9. Huff	106
10. Vervisch	84

ENDSTAND TEAMS

1. MIRA	439 Punkte
2. Craft-Bamboo Racing	377
3. Leopard Racing WRT	375

ENDSTAND MODELLE

1. VW Golf GTI	520 Punkte
2. Honda Civic Type R	515
3. Seat Leon	435
4. Audi RS 3 LMS	320



Am Ziel der Träume angelangt: Martin Truex Jr. bejubelt in Homestead seinen ersten NASCAR-Titelgewinn

Ein ganz großer Champion

Martin Truex Jr. (Toyota) hat es geschafft: Mit dem achten Saisonsieg machte er seinen ersten NASCAR-Titel perfekt. Im Finish musste er sich diesen aber hart erkämpfen.

Von: **Michael Bräutigam**

Es gab wohl niemanden im Fahrerlager von Homestead, der ihn für einen unverdienten Meister hielt. Mehr noch: Keiner hätte ihm den Titel nicht gegönnt. Martin Truex Jr. ist mit 37 Jahren am Ziel seiner Träume angekommen. Vorangegangen war ein 267 Runden dauernder Kampf. Gegen die Strecke, die untergehende Sonne, das Setup am Toyota Camry und natürlich gegen die drei direkten Konkurrenten. Die Ausgangslage vor dem Rennen war klar: Da es weder Stage- noch Bonuspunkte gibt und die vier Finalisten mit gleichgeschaltetem Punktestand nach Homestead kamen, würde auf jeden Fall der Fahrer Meister, der am weitesten vorne landet.

Nach stürmischem Toyota-Start gab es bereits in Runde 5 die erste Gelbphase. Die nutzte Brad Keselowski (Ford) aus, um sich

neue Reifen zu holen und im Anschluss seine direkten Konkurrenten im Titelkampf hinter sich zu bringen. Diese aggressive Strategie war die einzige Chance des Penske-Piloten, der sich auch lange Zeit in den Top 5 hielt. Aber am Schluss fehlte schlicht der Speed für ganz vorne.

Toyota-internes Duell

Markenkollege Kevin Harvick fuhr länger um die Spitze mit. Im letzten Rennsegment konnte er sogar zunächst mit den Toyotas mithalten, die dann jedoch mit abbauenden Reifen einfach zu stark für den Stewart-Haas-Piloten waren. So reduzierte sich das Titelduell ultimativ auf den Toyota-internen Kampf zwischen Truex und Kyle Busch.

Truex schien das ganze Rennen über nicht die entsprechende Waffe für den Sieg zu haben. Doch je tiefer die Sonne sank, je dunkler es über dem Homestead-Miami Speedway wurde, desto besser bekamen Truex und sein kanadischer Crewchief Cole Pearn das Setup in den Griff. Die anfänglichen Rutscher eingangs und ausgangs der progressiv überhöhten Steilkurven wurden weniger und weniger.

Auf den Punkt zum Finale lief der Camry dann wie auf Schie-

nen. Truex übernahm die Führung, doch Kyle Busch, der seine Abstimmung komplett auf den Longrun ausgelegt hatte, kam immer näher. Mit der richtigen Linie und viel Biss gelang es Truex trotzdem, sämtliche Angriffe im Keim zu ersticken. Dann sprudelten die Emotionen.

„Das bedeutet alles für mich“, brachte der neue Champion, überwältigt von den Gefühlen, kaum ein Wort über die Lippen. Truex gilt als einer der bodenständigsten und nahbarsten Fahrer im so showträchtigen NASCAR-Zirkus. Und er gilt vor allem als einer der menschlichsten. Persönliche Schläge pflastern seit Jahren seinen Weg. Langzeit-Freundin Sherry Pollex kämpft mit Gebärmutterkrebs.

Teambesitzer Barney Visser erlitt kürzlich einen Herzinfarkt, weshalb er gar nicht beim Finale und damit beim größten Erfolg seines Teams dabei sein konnte. 2013 schien auch die Rennkarriere schon beendet. Nach acht vollen Saisons mit nur zwei Siegen sowie einer Kontroverse bei Michael Waltrip Racing sprang sein Hauptsponsor ab. Das kleine Einwagenteam Furniture Row Racing aus Denver war eigentlich nur eine Notlösung.

Doch hier passte plötzlich alles zusammen. 2015 fuhr man, damals noch im Chevrolet, sogar schon einmal im Finale um den Titel. Jetzt ist es endlich geschafft. Und allen ist klar: Truex ist einer der größten Champions – sportlich und menschlich. ■

NASCAR CUP SERIES

Homestead/Florida (USA) 36. von 36 Meisterschaftsläufen		
1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Joey Logano (USA)	Ford
7.	Brad Keselowski (USA)	Ford
8.	Matt Kenseth (USA)	Toyota
9.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
10.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung Endstand nach 36 Rennen		
1.	Truex Jr. (Toyota)	5040 Pkt.
2.	Kyle Busch (Toyota)	5035
3.	Harvick (Ford)	5033
4.	Keselowski (Ford)	5030
5.	Elliott (Chevrolet)	2377
6.	Hamlin (Toyota)	2353
7.	Kenseth (Toyota)	2344
8.	Larson (Chevrolet)	2320
9.	Blaney (Ford)	2305
10.	Johnson (Chevrolet)	2260

NASCAR

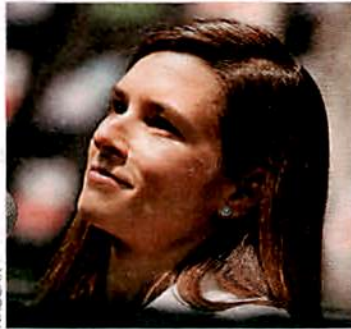
Abschied unter Tränen

Unter Tränen gab „Million Dollar Baby“ Danica Patrick ihr Aus als Vollzeit-Fahrerin im US-Tourenwagenzirkus bekannt.

Das 2017er-Saisonfinale des Monster Energy NASCAR Cups in Homestead (links) wurde nicht nur wegen des großen Meisterschaft-Showdowns von großen Emotionen begleitet. Denn gleich für drei absolute Publikumsliebhaber war es gleichzeitig das zumindest letzte Cup-Rennen als Vollzeit-Pilot.

Der Abschied von Dale Earnhardt Jr. war lange im Voraus bekannt, doch trotzdem liefen unter dem Motto „Appreciation“ – angelehnt an Earnhardts Startnummer und das englische Wort für „Anerkennung“ – viele Aktionen, die dem 43-jährigen Held der Massen einen würdigen Abschied bescheren sollten.

Auch Matt Kenseth verabschiedete sich nach 18 Jahren aus dem NASCAR-Oberhaus, dabei spricht er offiziell aber nur von



Noch ein Abschied: Danica Patrick

einer Pause und hofft auf eine Rückkehr zur Saison 2019.

Mit der Bekanntgabe von Aric Almirola im Stewart-Haas-Ford mit der Startnummer 10 für 2018 war klar, dass Danica Patrick dieses Cockpit zur nächsten Saison räumen muss. Da sich auch kein anderer Vollzeit-Drive fand, blieb nichts anderes als die Rücktrittserklärung – und das unter Tränen. Die Rennkarriere für die 35-jährige Amazone ist jedoch nicht beendet. Wahrscheinlich wird sie 2018 sowohl das Daytona 500 als auch das Indy 500 für Chip Ganassi bestreiten. ■ MBR

DTM

Erstmals mit 20 Rennen

Der DTM-Rennkalender für 2018 nimmt Form an. Mit 20 Rennen wird es die längste Saison seit Neugründung im Jahr 2000.

Das zumindest lässt das bereits jetzt vorliegende Sportliche Reglement für 2018 vermuten. Denn dort sind zehn Termine aufgeführt und es steht weiterhin im Reglement, dass es zwei Rennen pro Veranstaltung gibt. Auch die Rennstrecken stehen nach MSA-Informationen bereits fest.

Demnach wird je fünf Mal auf Rennstrecken in Deutschland und im europäischen Ausland gefahren. Zweimal Hockenheim, der Lausitzring, Norisring und Nürburgring stehen ebenso in der Liste wie Spielberg, Budapest und Zandvoort. Dazu kommen wahrscheinlich die Rückkehr nach England und erstmals Misano. Moskau würde dann rausfliegen.

Klärungsbedarf besteht beim Datum für den Saisonstart. Zur Debatte stehen das erste Mai-Wochenende in Hockenheim oder zwei Wochen zuvor, dann jedoch nicht im Badischen. ■ MBR



Mehr Action: Die DTM steht in der Saison 2018 mit 20 Rennen am Start

FIA World TCR Cup

Es wächst zusammen, was zusammengehört

Zwei Serien sterben, eine neue entsteht: 2018 fusionieren die WTCC und die TCR International Series zu einem neuen, noch nicht offiziell benannten Weltcup für TCR-Autos.

Von: A. Cotton/MBR

Es waren monatelange Verhandlungen, doch nun scheint alles aussortiert zu sein. Zwar wollten weder die FIA bzw. Eurosport Events als WTCC-Promoter noch WSC Ltd. als TCR-Rechteinhaber sich zum möglichen Zusammenschluss äußern, doch interne Quellen bestätigen: 2018 geht eine neue Serie an den Start, welche eine Art „Best of“ aus FIA WTCC und TCR International Series darstellt.

Die beiden bislang völlig unabhängig voneinander laufenden Serien sind damit faktisch tot. Es entsteht ein Mittelding, das zwar

anders als die WTCC keinen WM-Status hat, jedoch dank FIA-Prädikat eine deutliche Aufwertung gegenüber der TCR-Serie bedeutet. Einen Namen hat das Kind offiziell noch nicht, hinter vorgehaltener Hand wird aber bestätigt, dass „FIA World TCR Cup“ die Benennung sein dürfte.

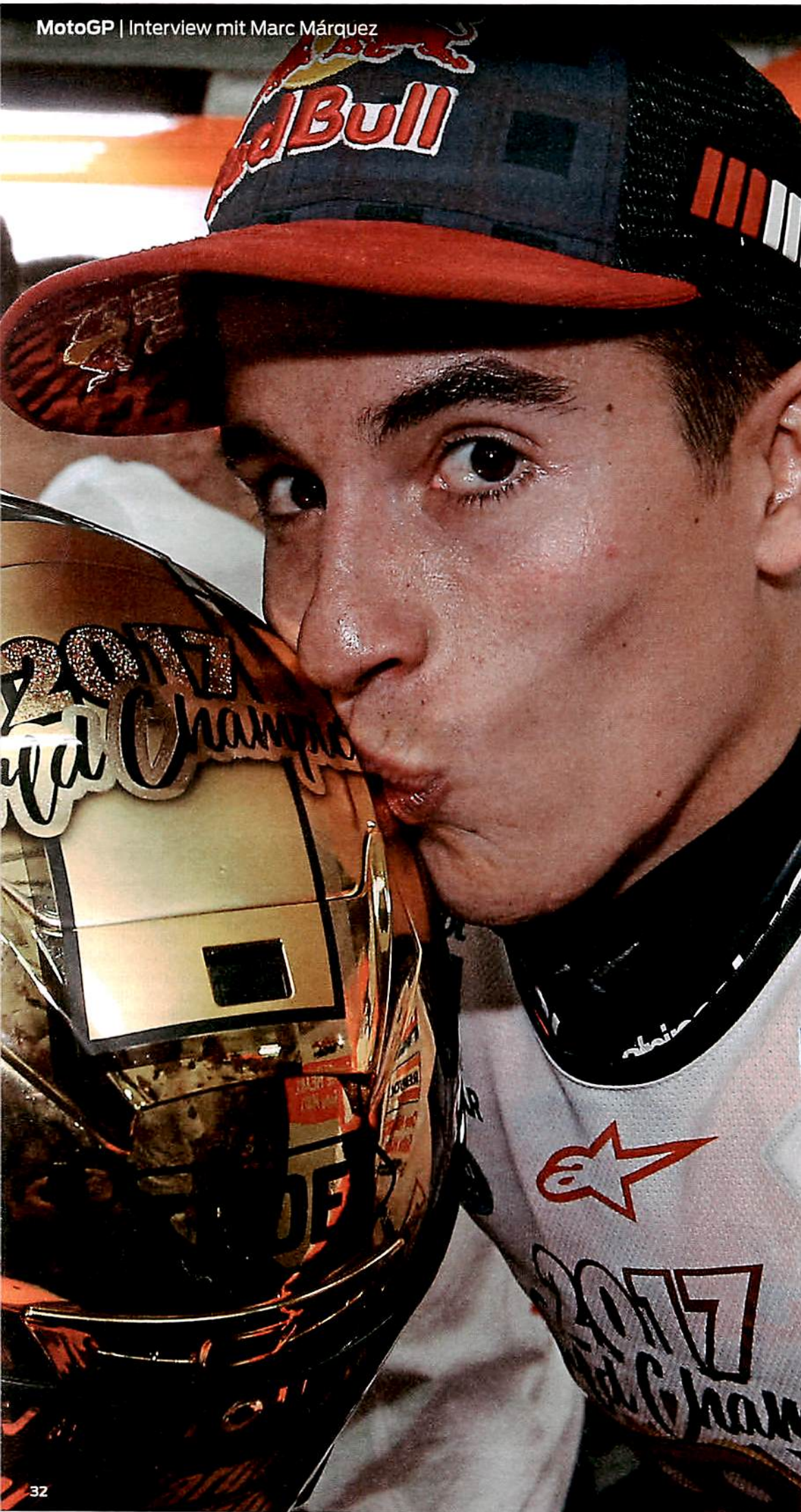
Der neue Deal, bei dem Marcello Lotti sozusagen die internationalen TCR-Rechte an Eurosport Events abtritt, läuft zunächst für zwei Jahre. Der bisherige WTCC-Promoter François Ribeiro wird auch in der neuen Serie der Primus. 2020 gibt es dann so oder so einen neuen

Fahrerzyklus. Entweder mit der neuen TCR-Autogeneration, oder mit dem nach wie vor von der FIA verfolgten Ansatz auf Basis des Class-One-Reglements. Letzterer stößt aber auf immer mehr Gegenwind. Zum einen von den Privatteams, die ohnehin den Hightech-Ansatz nie unterstützt haben. Zum anderen von den in DTM und Super GT involvierten Herstellern, die lieber einen eigenen Class-One-Weltcup wollen.

Die „WTCC“, wie wir sie mal nennen wollen, soll lediglich eine Fahrer- und Teamwertung haben, Werkteams sind nicht erlaubt. Damit schaut ein Hersteller momentan in die Röhre: Volvo hat, anders als WTCC-Rivalen Honda, (noch) kein TCR-Auto. Und traditionell gilt Volvo/Polestar nicht als Kundensportmarke. Die Schweden befinden sich also am Scheideweg: entweder doch ein TCR-Auto auflegen, oder – und das scheint aktuell wahrscheinlicher – den DTM-Einstieg 2019 vorbereiten. ■



Enge Positionskämpfe: 2018 wird die TCR Int. Series zum FIA TCR-Weltcup



Der 24-jährige Spanier Marc Márquez wurde der bislang jüngste sechsfache Weltmeister. Im MSA-Interview lässt der Honda-Werkspilot die Saison Revue passieren.

Von: **Imre Paulovits**

Was hast du nach deinem Titelgewinn letzte Woche in Valencia getestet?

Wir hatten ein neues Motorrad mit einem neuen Motor. Da war es normal, dass es zwischen- durch lange Wartezeiten und Besprechungen gab, damit jeder das neue Material versteht. Aber jetzt haben wir erst einmal Daten gesammelt, damit wir uns Strategien überlegen können, wie wir im Februar in Sepang weiter vorgehen. Wir haben viele gute Ansätze gefunden, und meine Pace war gut, darüber bin ich glücklich. Mit einem neuen Proto-Bike hat man zunächst Probleme, das ist normal, und genauso hat man Vorteile und Nachteile. Wir haben auch mit dem 2017er Motorrad gearbeitet und Lösungen gefunden, die besser als die bisherigen waren. All diese Sachen müssen wir nun in Malaysia gegenprüfen. Valencia ist ein kleiner Kurs und das Wetter war optimal. Jetzt müssen wir sehen, wie all die Sachen bei anderen Bedingungen funktionieren.

Warum werdet ihr dann nächste Woche in Jerez nicht mehr testen?

Wir müssen an die Daten glauben.



Marc Márquez

Geburtsort: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

- 2008: 125GP, KTM (13.)
- 2009: 125GP, KTM (8.)
- 2010: 125GP, Derbi (1.)
- 2011: Moto2, Suter (2.)
- 2012: Moto2, Suter (1.)
- 2013: MotoGP, Honda (1.)
- 2014: MotoGP, Honda (1.)
- 2015: MotoGP, Honda (3.)
- 2016: MotoGP, Honda (1.)
- 2017: MotoGP, Honda (1.)

HOBBYS

Dirt Track, Motocross

„Ich hatte dieses Jahr sehr viel inneren Stress“

die wir jetzt bekommen haben. Wir wollen unsere Testtage lieber für nächstes Jahr aufheben. Cal Crutchlow wird in Jerez testen, von dort werden wir noch weitere Informationen bekommen.

Deine diesjährige Saison ist etwas ungewöhnlich verlaufen.

Ja, sie war sehr hart und ich hatte einige Aufs und Abs. Dass sie schließlich so gut geendet hat, dafür muss ich mich bei allen, die mir geholfen haben, und meiner Familie, die mir beistand, bedanken. Speziell die erste Saisonhälfte war sehr hart. Nach dem Barcelona-GP war ich bei meiner Friseurin, und sie fragte mich, was mit mir los wäre. Ich fragte sie, warum. Worauf sie antwortete, ich würde Haare verlieren. Da habe ich gesagt, das kann nicht sein, ich bin 24, mein Vater und mein Großvater haben volles Haar. Daraufhin bin ich zu Dr. Charte ins Krankenhaus und der sagte mir, ich müsse meinen Zugang zu den Rennen ändern. Ich hätte zu viel inneren Stress. Da ist mir klar geworden, dass ich zwar immer zu allem lächle und positiv bin, aber ich bin auch nur ein Mensch, und verarbeite so innerlich die Nervosität nicht. Aber ich hatte meine Truppe, sie hat mir sehr geholfen. Und dann hatte ich eine perfekte zweite Saisonhälfte. Ich bin zum Schluss immer aufs Podest gefahren, außer in Malaysia. Wir waren immer da, das hat schließlich den Titel gesichert.

Du hättest den Titel durch den wilden Vorderrad-rutscher, den du hattest, als du Johann Zarco abhängen wolltest, leicht verlieren können.

Am Limit zu fahren gehört zu meinem Fahrstil, das habe ich immer gesagt. Ich hoffe, dass die Leute sich in der Zukunft an mich erinnern werden als den Fahrer, der immer hundert Prozent gegeben und eine gute Show geliefert hat. Die Leute sehen die Siege, aber Charakter und Zurschaustellung sind es, die den

Unterschied machen. Ich erinnere mich selbst mehr an Fahrer, die wegen ihres kompromisslosen Stils nicht viele Titel gewonnen haben, als an die, die viele Titel haben. Ich hoffe, dass auch ich diese Identität bis zum Ende beibehalten kann.

»ICH HABE IN DIESEM JAHR SPEZIELL IM MENTALEN BEREICH SEHR VIEL VON ANDREA DOVIZIOSO GELERNT. DA IST ER DER BESTE.«

Marc Márquez

Mit Andrea Dovizioso hattest du in diesem Jahr einen Gegner, der da ganz anders tickt.

Ich habe zu Dovi ein sehr gutes Verhältnis. Und ich habe gesehen, wie hart er und die ganze Ducati-Truppe gearbeitet haben. Die Geste nach unserem Titelgewinn, als die gesamte Mannschaft zu meiner gegangen ist und uns gratuliert hat, war sehr schön, und sie zeigte unseren gegenseitigen Respekt. Ich habe in diesem Jahr von Andrea sehr viele Fertigkeiten gelernt, speziell im mentalen Bereich. Seine Vorgehensweise an den Rennwochenenden hat mir klargemacht, dass man die wesentlichen Dinge verstehen und die anderen vergessen muss. Das ist etwas, das nicht viele können. Und er ist darin vielleicht der Beste.

Er hat dafür einen Mentaltrainer. Hast du einen?

Mein Mentaltrainer ist mein Team und es sind die Leute um mich herum. Wenn du eine positive Atmosphäre um dich herum hast, selbst in schlechten Momenten, das ist das beste Mentaltraining.

Wie hat sich dein Vorgehen

während der Saison mit den Umständen geändert?

Natürlich habe ich meine Vorgehensweise während der Saison angepasst. Aber was sich geändert hat, war vor allem das Gefühl zum Motorrad. Wir haben viele kleine Änderungen gemacht, bis ich wieder das richtige Gefühl hatte. Da habe ich begonnen, das Fahren wieder zu genießen. Ich hatte meiner Crew nach Le Mans gesagt, dass ich überhaupt keine Freude mehr am Fahren habe. Ich fahre, weil ich fahren muss, aber ich genieße es nicht. Da haben wir uns gesagt, wir müssen erst einen Weg finden, dass ich wieder Freude am Fahren habe, und dann werden die Resultate von selbst kommen. Danach haben wir jeden Test intensiv genutzt, sind an jedem Testtag mindestens hundert Runden gefahren, bis mir das Fahren wieder Spaß gemacht hat. Beim Barcelona-Test habe ich das Chassis probiert, das Cal Crutchlow und die anderen schon längere Zeit benutzt haben, und es fühlte sich besser an. Dann haben wir Schritt für Schritt viele kleine Dinge probiert, bis mein Gefühl wieder da war. Ich hatte zwar viele Stürze, und es war nicht leicht, nach jedem Sturz zu sagen, morgen wird es besser. Ich war aber in der Lage, es zu tun, weil das Team immer weiter für mich gearbeitet hat.

Du hattest 27 Stürze. Das ist ebenfalls ein Rekord für eine MotoGP-Saison.



Extremist: Keiner kann solche Vorderradruhter abfangen wie Marc Márquez

27 und einhalb, wenn ich nach dem letzten Rennen ehrlich bin. Das zeigt aber, wie schwierig dieser Titelgewinn war. Ich habe in jedem Training voll pushen müssen, um für das Rennen schnell genug zu sein. Das ist das, was wir in Zukunft ändern müssen. Wir haben zwar zum Schluss gewonnen, das muss in Zukunft aber auch anders gehen. Dafür müssen wir das nächste Jahr ein paar Punkte ändern. Aber bei den Tests haben wir bereits die Weichen in diese Richtung gestellt.

Denkst du, dass die nächste Saison leichter als diese sein wird?

Es wird wieder eine andere sein. Derzeit bin ich Weltmeister, aber ab dem ersten Januar fängt ein neues Jahr an, und wir werden wieder um den Titel kämpfen. Wer zum Schluss Weltmeister wird, können wir jetzt noch nicht absehen. Wir haben es ja dieses Jahr erlebt: Man muss mit allen Fahrern rechnen. Johann Zarco wird sicher sehr schnell sein, Dovi und Ducati werden sicher wieder stark sein. Wir müssen sehen, wie stark Yamaha sein wird. Wir werden in der Vorsaison wieder hart arbeiten. Wir müssen das Limit noch besser verstehen lernen. Ich will schon in der Vorsaison verstehen, warum ich stürze und versuchen, das Gefühl mit dem Bike zu haben, mit dem ich mich wohlfühle. Aber jetzt will ich erst einmal für zwei Monate ausspannen und die Probleme vergessen. ■

Typisch Marc Márquez: Zuerst viel Testarbeit geleistet, zum Schluss mit Super-Runde die Konkurrenz geschockt



Márquez strebt weiter

Weltmeister Marc Márquez lässt nicht locker. Zum Schluss des ersten Tests für die neue Saison hämmerte er eine Zeit hin, die die Konkurrenz erst verdauen muss.

Von: **Imre Paulovits** und **Dian Sulistyowati**

Der erste Test für die nächste Saison, auf den alle sehnsüchtig gewartet hatten, war für mehrere Piloten bereits zu Ende, bevor er richtig angefangen hatte. Jonas Folgers Entgiftungstherapie war noch nicht abgeschlossen, und Tom Lüthi's linkes Sprunggelenk, das er sich in Malaysia gebrochen hatte, durfte noch nicht so weit belastet werden, dass er an dem

Test hätte teilnehmen können. Der Schweizer verfolgte aber in seiner neuen Teambekleidung, durch deren dunklere Farben er irgendwie reifer wirkt, das Geschehen. Lüthi hatte keinen Gips mehr am Fuß, dieser war auch kaum geschwollen, er bewegte sich aber sehr vorsichtig mit Krücken fort. „Ich darf derzeit nur mit 10 Kilogramm belasten, das ist so gut wie nichts“, stellte der Moto2-Vizeweltmeister klar. „Auf dem Knochen lastet beim Auftreten das ganze Körpergewicht. Wenn ich ihn jetzt zu stark belaste, könnte die Schraube verrutschen, dann müsste noch einmal operiert werden, und die Heilung würde sich unendlich verzögern. Deshalb kann ich dieses Jahr gar nicht mehr testen. Aber besser völlig ausgeheilt im Februar beginnen, als die nächste Saison ganz zu gefährden.“

Das Suzuki-Werksteam hatte einen ganz anderen Grund, dass die Motoren am Dienstag still blieben. Bei einem gemeinsamen Essen am Montagabend hatten sich beide Piloten und vier Mechaniker eine Lebensmittelvergiftung zugezogen, und dies sorgte für den Totalausfall des Teams am ersten Testtag. Aspar-Ducati-Pilot Álvaro Bautista war zwar einer der ersten, die am

»PLÖTZLICH WAR DAS GEFÜHL FÜR DIE 2017ER YAMAHA MI, DAS ICH VERMISST HATTE, AUS DEM NICHTS WIEDER DA.«

Maverick Viñales

Dienstagmorgen herausfahren. Aber bereits in seiner ersten fliegenden Runde wurde er mit einem bösen Highsider abgeworfen. Im Krankenhaus konnten zwar keine Brüche festgestellt werden, er saß aber den restlichen Tag aus, das Team verzichtete gar ganz auf den zweiten Testtag.

Auch Valentino Rossi schockte am ersten Tag mit einem üblen Abflug, doch der neunfache Weltmeister blieb unverletzt, während seine Yamaha völlig zerstört wurde. Böse Zungen, die behaupteten, der 38-jährige Italiener wollte nur sichergehen, dass von der 2017er Yamaha nichts übrig blieb, lagen falsch: Es war eine 2016er Version, mit der sich Rossi verschätzte.

Viñales' mysteriöse Form

Was bei Yamaha passierte, darauf ließ sich ohnehin nur schwer ein Reim bilden: Maverick Viñales,



YAMAHA

Maverick Viñales: Plötzlich war sein Speed auf der 2017er Yamaha wieder da



TECH3

Johann Zarco: Überlegene Form auch auf der 2017er Yamaha weitergeführt

! Yamaha steht jetzt vor dem Problem, dass sie über die Winterpause aus einem Haufen widersprüchlicher Daten die richtige Richtung für ihr neues Motorrad finden müssen.

Keinen Zweifel ließ hingegen Johann Zarco aufkommen. Der Rookie des Jahres setzte seine Hochform auch mit der 2017er Version der Yamaha M1 fort. „Nicht alle Erfahrung mit dem 2017er Motorrad war positiv, aber wir sind bei den Rundenzeiten bereits dort, wo wir mit dem 2016er Chassis waren“, stellte der Franzose fest. „Und ich denke, mit der nötigen Feinabstimmung haben wir noch viel Potenzial, uns weiter zu verbessern. Ich denke, dann können wir um Siege mitfahren.“

Erste Marschrichtungen

Marc Márquez setzte die schnellste Runde des Tests in seinem vorletzten Umlauf und gab zu: „Mit dem 2018er Prototypen mussten wir einige Probleme beheben, aber das Motorrad hat bereits jetzt einige Bereiche, die besser sind als an unserem diesjährigen Bike.“

Ducati und Jorge Lorenzo kommen einander sichtlich näher. „Das Team arbeitet weiter an einem Motorrad, das meinen alten Fahrstil zulässt, aber ich habe hier weiter an meinem Fahrstil gearbeitet und Dinge gefunden, mit der ich die Ducati besser fahren kann“, freute sich der Ex-Weltmeister.

Von den Neulingen war erwartungsgemäß Moto2-Weltmeister Franco Morbidelli Schnellster, allerdings nur auf Platz 17. Auch Takaaki Nakagami war nur eine knappe Zehntelsekunde langsamer. „Ich muss noch viele Dinge wie die Elektronik verstehen lernen“, stellte er fest. ■

der mit der 2017er M1 am Rennwochenende auf den 18. Platz abgestürzt war und der Verzweiflung nahe, war am ersten Testtag mit eben diesem Motorrad der Schnellste. Die Probleme schienen mit einem Schlag verflogen zu sein. „Ich hatte mich gleich am Morgen wohl auf dem Motorrad gefühlt und konnte den ganzen Tag nach Belieben tiefe 1:31er Zeiten fahren, sogar mit gebrauchten Reifen, die schon 27 Runden draufhatten“, wunderte sich der 22-jährige Spanier. „Plötzlich war das Gefühl aus dem Nichts wieder da.“

Am zweiten Tag konnte Viñales die Zeiten dann wieder nicht bestätigen. „Es ist schwer, genau nachzuvollziehen, was hier geschehen ist“, gab er zu. „Wir werden in Sepang noch einmal das ganze Testprogramm, was wir hier gemacht haben, durcharbeiten. Vielleicht ist das eine bessere Strecke, um genaue Daten zu bekommen.“



DUCATI

Jorge Lorenzo: Wie am Rennwochenende schnellster Ducati-Pilot

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Valencia (E), 14.–15.11.2017, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	1. Tag	2. Tag	Bestzeit
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:30,501	1:30,033	1:30,033
2. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1:30,189	1:30,640	1:30,189
3. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	1:30,389	1:30,439	1:30,389
4. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:31,328	1:30,436	1:30,436
5. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:30,519	1:30,724	1:30,519
6. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP18	1:31,059	1:30,534	1:30,534
7. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP18	1:30,635	1:30,860	1:30,635
8. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:31,259	1:30,654	1:30,654
9. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1:30,756	1:30,889	1:30,756
10. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP18	1:30,850	1:31,758	1:30,850
11. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	-	1:30,877	1:30,877
12. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1:31,166	1:31,100	1:31,100
13. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	1:31,415	1:31,202	1:31,202
14. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP16	1:31,673	1:31,386	1:31,386
15. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	-	1:31,516	1:31,516
16. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP17	1:31,721	1:31,874	1:31,721
17. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	1:32,762	1:31,786	1:31,786
18. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1:32,723	1:31,867	1:31,867
19. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	1:32,075	1:32,358	1:32,075
20. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP16	1:32,445	-	1:32,445
21. Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP16	1:34,242	1:32,698	1:32,698
22. Takumi Takahashi (J)	Honda RC 213 V	1:33,569	1:33,870	1:33,569

Ab in die Zukunft? Oder zu

Die 2018er Saison hat mit dem Test in Valencia begonnen. Doch einige Hersteller müssen erst ihre Vergangenheit bewältigen.

Von: Neil Spalding

So eng es bei vielen Rennen in dieser Saison auch zugegangen war, so unterschiedlich waren die Probleme der einzelnen Hersteller zum Schluss der Saison. Und deshalb waren auch unterschiedliche Testprogramme durchzuführen.

Aprilia war zunächst damit beschäftigt, Scott Redding mit der RS-GP vertraut zu machen, der die letzten Jahre Honda und Ducati gefahren ist. Die Ducati braucht Kraft beim Lenken, die Aprilia ist dagegen recht nervös und muss mit der Hinterradbremse im Zaum gehalten werden. Der mit der Aprilia bestens vertraute Aleix Espargaró arbeitete zunächst weiter an der Feinabstimmung des 2017er Motorrads, am zweiten Tag rückte er mit einem neuen Rahmen aus. An diesen hatte man am oberen Ende einen kleinen Kreis angeschweißt, der ihn etwas steifer macht. Der Gesamteffekt dürfte aber sein, dass er dadurch unterherum etwas mehr nachgibt.

Ducati brachte zwei neue Motorräder, eines für Dovizioso und eines für Lorenzo. Es gab keine neue Verkleidung, dafür eine neue Tankverkleidung, einen neuen Sitz und einen neuen Rahmen. Dieser wurde durch eine anschraubbare Platte am Lenkkopf so gestaltet, dass er sowohl für Dovizioso als auch für Lorenzo verwendet werden kann. Dovizioso fuhr beide Tage ohne die Platte und so mit dem größtmöglichen Flex. Lorenzo probierte beide Möglichkeiten. Dazu probierte er auf der Suche nach dem bestmöglichen Gefühl mindestens vier verschiedene Offset-Varianten. Ducati arbeitet auch weiter an der Gewichtsverteilung. In diesem Jahr wurde das sehr tiefe 2016er Motorrad stark angehoben. Jetzt will man den gleichen Schwerpunkt, den man zuletzt hatte, in einem niedrigeren Motorrad realisieren, damit der Winddruck es weniger nach hinten drückt.

Honda hatte ein neues Fahrwerk, bei dem vor allem die Hebelumlenkung des hinteren Federbeins ins Auge stach. Auch scheint das neue Rahmenrückgrat etwas flexibler zu sein. Der neue Motor ist keine komplette Neukonstruktion, er ist aber grundsätzlich anders abgestimmt, wovon auch die komplett geänderte Auspuffführung zeugt.

KTM hatte das Jahr über ein erstaunliches Entwicklungstempo vorgelegt, so wurde der Test in Valencia dafür genutzt, noch einmal alles gegenzuprüfen, es gab nur wenig neue Teile. Das wichtigste war eine neue, steifere Hinterradschwinge. Aber bereits in dieser Woche werden sie in Jerez weitertesten.

Bestehende Probleme lösen

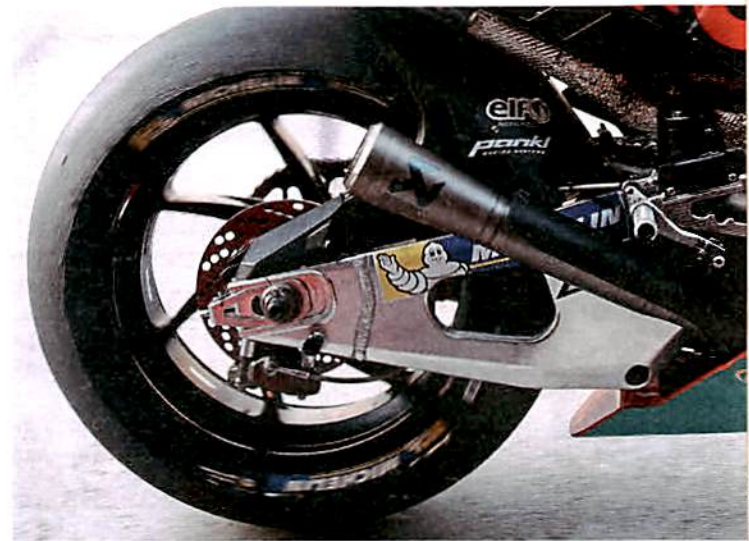
Suzuki hatte in der letzten Saisonhälfte einige Modifikationen gebracht, die die Fahrer glücklicher machten, nun wurde weiter an deren Feintuning gearbeitet. Äußerlich war nicht viel Neues in Valencia zu sehen. Aber die Motorräder waren mit Drehmomentsensoren ausgestattet, was darauf schließen lässt, dass zumindest einer der Motoren ein Update in sich trug.

Yamaha machte beim WM-Finale das, was viele schon zuvor von ihnen erwartet hatten: Sie ließen ihre Werksfahrer mit den 2016er Rahmen ausrücken. Dabei handelte es sich um die frühe 2016er Chassis-Variante, die Jonas Folger verwendet hatte, und die einen tieferen Schwerpunkt hat. Am Dienstag hatten beide Werksfahrer je zwei 2017er und zwei frühe 2016er Modelle in der Box stehen. Rossi machte einen Versuch mit einem tieferen Schwingendrehpunkt, was zu weniger Druck auf dem Vorderreifen beim Beschleunigen führt.

Am zweiten Testtag probierten Rossi und Viñales die späte 2016er Variante mit höherem Schwerpunkt, die Johann Zarco zuletzt fuhr. Dazu probierten sie eine neue Aero-Verkleidung, die etwas an die 2016er-Variante erinnerte und an der die Fahrer Gefallen zu finden schienen. Auch eine neue Motorenvariante wurde getestet. Nun muss Yamaha all die verwirrenden Daten den Winter über aussortieren. ■

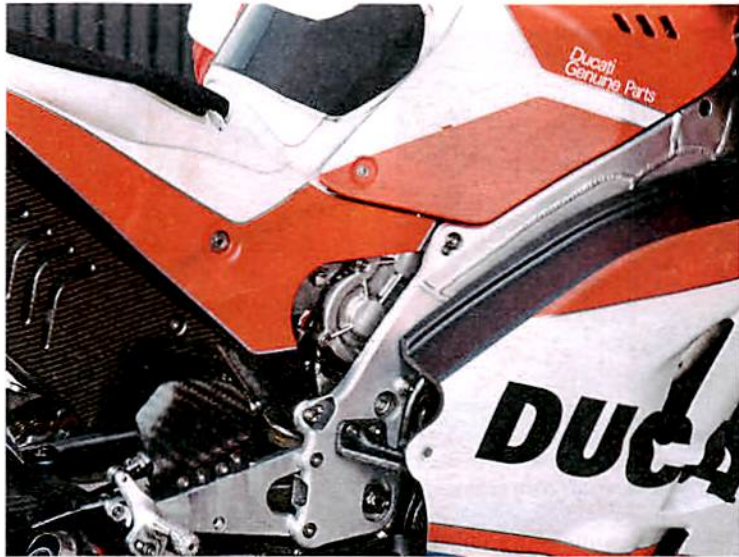


Aprilia probierte am zweiten Testtag mit Aleix Espargaró einen neuen Rahmen aus, der oben einen aufgeschweißten Ring mit einer eingelassenen Hülse hat. Das macht den Rahmen an dieser Stelle steifer und erzeugt den Gesamteffekt, dass der Rahmen an anderen Stellen verhältnismäßig weicher wird.



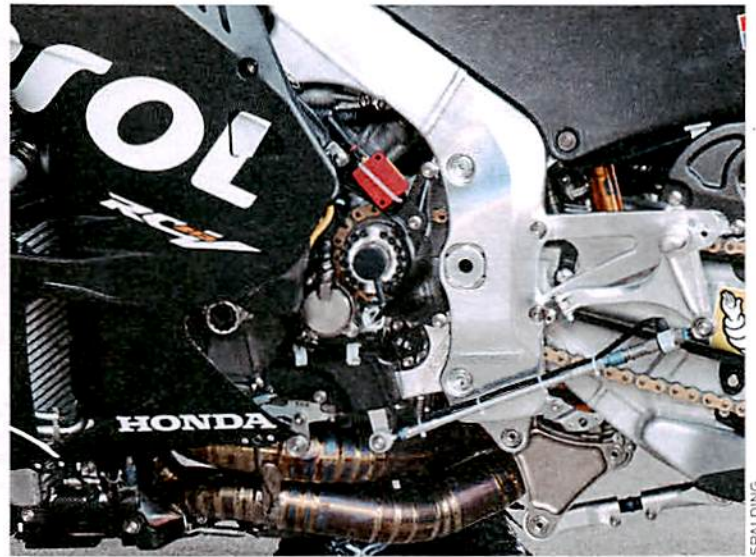
KTM arbeitete hauptsächlich an der weiteren Feinabstimmung der Teile, die sie zu den letzten Rennen gebracht hatten. Es gab eine neue, steifere Hinterradschwinge. Beim nächsten Test in Jerez dürfte Mika Kallio daran arbeiten, das Lenkverhalten weiter zu verbessern. Die Motoren-Leute dürften an einer neuen Motorenvariante arbeiten.

Wick in die Vergangenheit?



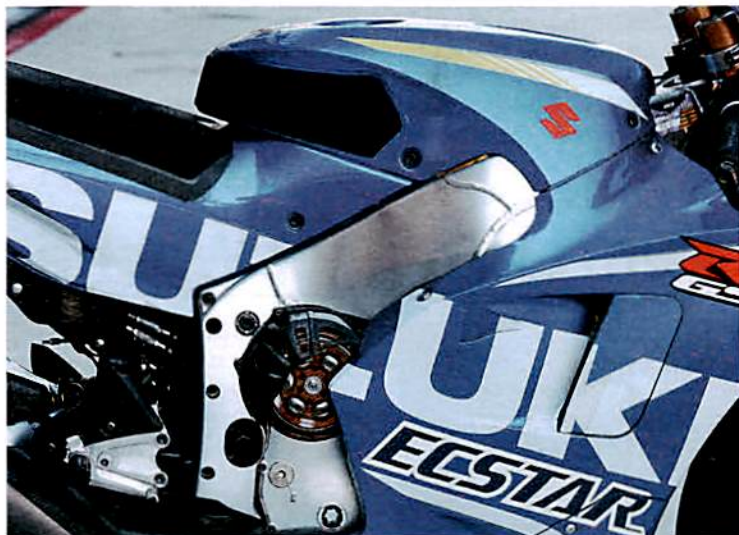
SPALDING

Ducati hat einen neuen Rahmen, der einfacher zusammengestellt ist als der bisherige. Mit aufgeschraubten Platten hinter dem Lenkkopf lässt sich die Steifigkeit verändern. Mit aufgepolstertem Sitz und höher gelegten Rasten und Lenker wurden die Fahrer höher positioniert, dies diente den Versuchen um die Schwerpunktlage.



SPALDING

Honda brachte für den 2018er Prototypen Rahmen mit einem etwas schwächeren Rahmen-Hauptprofil. Dazu gab es eine neue Umlenkung für die Hinterradfederung. Die Auspuffanlage war komplett neu zusammengestellt, ihre Auslegung deutet auf eine Konzentration auf das Drehmoment im mittleren Bereich hin.



SPALDING

Äußerlich war an den Suzukis, die in Valencia getestet wurden, nicht viel Neues zu erkennen. An der Getriebeausgangswelle waren die Drehmoment-Sensoren montiert, was auf den Vergleich von unterschiedlichen Motorenausführungen schließen lässt. Man kann davon ausgehen, dass noch weiteres Feintuning vor neuen Teilen erfolgt.



SPALDING

Bei Yamaha hatte jeder Fahrer vier Motorräder. Neben dem Vergleich der 2016er und 2017er Fahrwerke gab es eine neue Motorenvariante und neue Aero-Verkleidungen. Ob die FIM-Techniker dieser Variante zustimmen werden, die mit einem Trick das bewährte 2016er Arrangement wiederherstellt, bleibt abzuwarten.

Moto2

Oliveira setzt Superform fort

Auch bei den ersten Tests der Moto2 für die Saison 2018 war Miguel Oliveira der Schnellste. Aber auch die Klassenumsteiger setzten sich gut in Szene.

Von: Imre Paulovits

Spätestens als Miguel Oliveira in Valencia den dritten Moto2-GP in Folge gewann und mit der KTM zum Rennende Weltmeister Franco Morbidelli zum wehrlosen Opfer machte, läuteten bei der Konkurrenz die Alarmglocken. Nachdem der portugiesische KTM-Werkspilot auch beim Jerez-Test Schnellster war, macht sich Unruhe breit. Denn das Ajo-Team hatte wieder neue Rahmen, Schwingen, Feder-elemente und viele Kleinteile zum Probieren. Sie konnten sich bereits intensiv mit der Abstimmung beschäftigen, während die anderen Hersteller noch die Richtung sondieren, mit der sie dem österreichischen Senkrechstarter Paroli bieten könnten. Oliveira war auch guter Dinge. „Wir hatten zwei ziemlich positive Testtage“, freute sich der WM-Dritte. „Wir waren bequem schnell, dabei haben wir noch viel Luft nach oben für Verbesserungen.“



Miguel Oliveira: Viel ausprobiert und Bestzeit. Wer kann ihn 2018 schlagen?

Oliveiras Zeit von 1:41,518 war mehr als eine halbe Sekunde schneller als der Quali-Rekord von Álex Márquez im Mai. Allerdings wurde die Strecke seither neu asphaltiert, und die Winterzeiten sind in Jerez immer sehr schnell. Oliveiras Teamkollege Brad Binder war auch nur zwei Zehntelsekunden langsamer und belegte damit den vierten Platz. Moto2-Rückkehrer Sam Lowes war mit der KTM auf Anhieb Zehntschnellster.

Von den Kalex-Fahrern brillierte VR46-Pilot Francesco Bagnaia. Der 20-jährige Italiener markierte am ersten Tag die Bestzeit und blieb auch am zweiten nur eine Zehntelsekunde hinter Oliveira.

„Ich habe an diesen zwei Tagen an vielen neuen Lösungen gearbeitet. Im Vergleich zur 2017er Konfiguration fühle ich mich viel besser und kann leichter schnell fahren“, konstatierte Bagnaia. „Im letzten Run hätte ich vielleicht noch schneller fahren können, aber dann waren meine Reifen am Ende.“

Die groß erwartete Premiere von Moto3-Weltmeister Joan Mir auf der Kalex-Moto2 des MarcVDS-Teams sollte nicht enttäuschen. Der 20-jährige Mallorquiner steigerte sich am zweiten Testtag auf den 16. Platz und verlor bei seinem ersten Moto2-Test nur 1,2 Sekunden auf die Bestzeit. „Ich habe diese beiden



Joan Mir: Mit Moto2 sofort schnell

Tage auf der Moto2 wirklich genossen“, grinste Mir über beide Ohren. „Ich habe probiert, in welche Richtung ich mit der Abstimmung gehen muss und konnte mich stetig verbessern.“

Bei Intact-Team feierte Xavi Vierge Premiere, und Teamchef Jürgen Lingg zeigte sich beeindruckt von dem Spanier: „Ich bin sehr zufrieden mit Xavis Einstand. Er hat sich permanent gesteigert und immer mehr Gefühl fürs Motorrad aufgebaut. Letztendlich ist er eine 1:42,3 gefahren. Und was auch wichtig ist: Er ist sitzen geblieben.“

Nun testen die Teams noch zwei Tage in Valencia, bevor es in die Winterpause geht. ■

IDM

Faktenbündel zur IDM-Zukunft in dieser Woche

Findet die IDM 2018 statt oder nicht? Und wenn ja, dann wie? Noch für diese Woche wird mit offiziellen Fakten spekuliert.

Von: Anke Wiczorek

Seit die Arbeitsgruppe Motorradsport (AGM) des Industrie-Verbands Motorrad e.V. (IVM), in der sich BMW, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha verbündet haben, aus Deutschlands höchster Straßenrennsportserie als Promoter ausgestiegen ist, gibt es viele Spekulationen um die IDM. Jetzt scheint sich einiges zu lichten.



Wohin geht es? Die Antwort der Industrie ist angekündigt und längst überfällig

Angeblich führen die bereits genannten Hersteller ihr Engagement als Poolpartner weiter. Als sechster Partner wird KTM gehandelt. Von den Österreichern besteht schon lange Interesse an der Supersport-300-Klasse. Gerüchten

zufolge wird die AGM noch diese Woche Fakten veröffentlichen. Die Motor Presse Stuttgart, mit dem Motorrad action team 2017 als IDM-Organisator an Bord, hat ein Konzept abgegeben, künftig als Promoter zu fungieren. Gleich-

zeitig werde das finanzielle Risiko übernommen. „Wir sind daran interessiert, dass die IDM Bestand hat. Ein Jahr Pause würde allen Beteiligten schaden“, so Action-Team-Chef Matthias Schröter. In der Vorbereitung des Angebots wurden mehrere Rennstrecken kontaktiert. „Wir haben mehr Strecken als Termine“, so Schröter. Schleiz, Zolder und Assen scheinen gesetzt zu sein. Am Lausitzring erwartet die IDM offene Türen, da Betreiber DEKRA der IDM-Hauptsponsor ist. Auftakttraining und erstes Rennen könnten in Oschersleben stattfinden, das Finale wie gewohnt in Hockenheim. Natürlich alles unter dem Vorbehalt, dass der Deal zustande kommt. ■

Noch einmal qualmen lassen: Europameister Dennis Foggia (#71) und Alonso López



Moto3-Junior-WM

Noch einmal alles gegeben

Moto3-Junior-Weltmeister Dennis Foggia und Moto2-Europameister Eric Granado verabschiedeten sich mit Siegen von der Saison. In der Moto3 wurde die weitere Reihenfolge noch einmal auf den Kopf gestellt.

Von: Imre Paulovits

Noch einmal tolles Wetter zum Saisonschluss, die Fahrer der Nachwuchsquelle der Motorradweltmeisterschaft konnten sich nach Herzenslust austoben. Dies tat vor allem Lokalmatador Jaume Masia. Der 17-Jährige aus Valencia, der zuletzt das Rennen in Aragón gewonnen hatte, setzte sich im ersten Moto3-Rennen gleich vehement an die Spitze und gab den Angriffen von Weltmeister Dennis Foggia nicht nach. Doch hin-

ter ihnen ereignete sich ein Massensturz, dem auch Tim Georgi zum Opfer fiel, und der die rote Flagge herausbrachte. Beim auf 12 Runden verkürzten Rennen wetzte Masia in der letzten Kurve wieder an Foggia vorbei und gewann das Wimpernschlagfinale. Dafür revanchierte sich Foggia mit einem Sieg im zweiten Rennen vor Alonso López, bevor er nun in der Moto3-WM das Sky-VR46 verstärkt. Jason Dupasquier hatte ein Drama, als sein Motor beim Start ausging, dafür wurde er im zweiten Rennen Zwölfter.

In der Moto2-EM war der Titel noch nicht entschieden, aber Eric Granado ging mit einem sicheren 16-Punkte-Polster vor Ricky Cardús, der dazu noch angeschlagen war, und von der Pole-Position aus ins Rennen. Während sich Granado bei Rennhälfte an die Spitze setzte, wurden die Schmerzen bei Cardús zu stark. Daher fuhr der Brasilianer zum Sieg und zum Europameister-Titel. ■

ENDSTAND MOTO3-JR.-WM

1.	Dennis Foggia (I) KTM	221
2.	Jaume Masia (E) KTM	142
3.	Alonso López (E) Honda	135
4.	Vincente Pérez (E) KTM	121
5.	Jeremy Alcoba (E) Honda	119
6.	Kazuki Masaki (J) Honda	109
7.	Sergio Garcia (E) Honda	99
8.	Ai Ogura (J) Honda	83
9.	Aaron Polanco (E) Honda	63
30.	Jason Dupasquier (CH) KTM	8

ENDSTAND MOTO2-EM

1.	Eric Granado (BR) Kalex	226
2.	Ricky Cardús (E) Kalex	185
3.	Steven Odendaal (SA) NTS	157
4.	Héctor Garzó (E) Tech3	126
5.	Joe Roberts (USA) Kalex	111
6.	Dimas Ekky (IND) Kalex	102
7.	Federico Fuligni (I) Kalex	100
8.	Hiroki Ono (J) NTS	74
9.	Lukas Tulovic (D) Kalex	57
14.	Marcel Brenner (CH) Kalex	28

ERGEBNIS 1. RENNEN MOTO3-JUNIOR-WM

Valencia (E): 19. Oktober 2017; 11. WM-Lauf; 48,060 km über 12 Rdn. à 4,005 km; 35 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Jaume Masia (E)	KTM	12	20:08,336	1:39,742	25
2.	Dennis Foggia (I)	KTM	12	+0,140	1:39,931	20
3.	Vincente Pérez (E)	KTM	12	+0,146	1:39,706	16
4.	Alonso López (E)	Honda	12	+0,169	1:39,640	13
5.	Aaron Polanco (E)	Honda	12	+0,227	1:39,838	11
6.	Kazuki Masaki (J)	Honda	12	+0,297	1:39,702	10
7.	Sergio Garcia (E)	Honda	12	+0,527	1:39,630	9
24.	Maximilian Kofler (A)	KTM	12	+25,570	1:41,466	-

ERGEBNIS 2. RENNEN MOTO3-JUNIOR-WM

Valencia (E): 19. Oktober 2017; 12. WM-Lauf; 72,090 km über 18 Rdn. à 4,005 km; 37 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Dennis Foggia (I)	KTM	18	30:09,039	1:39,618	25
2.	Alonso López (E)	Honda	18	+0,074	1:39,720	20
3.	Jaume Masia (E)	KTM	18	+0,293	1:39,578	16
4.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	18	+6,846	1:39,910	13
5.	Ai Ogura (J)	Honda	18	+6,929	1:40,015	11
6.	Sergio Garcia (E)	Honda	18	+7,189	1:39,941	10
7.	Oscar Gutierrez (E)	Honda	18	+7,314	1:40,092	9
12.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	18	+21,784	1:40,525	4

ERGEBNIS RENNEN MOTO2-EM

Valencia (E): 19. Oktober 2017; 11. EM-Lauf; 76,095 km über 19 Rdn. à 4,005 km; 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Eric Granado (BR)	Kalex	19	30:37,824	1:35,981	25
2.	Steven Odendaal (SA)	NTS	19	+1,420	1:36,150	20
3.	Joe Roberts (USA)	Kalex	19	+1,742	1:36,194	16
4.	Héctor Garzó (E)	Tech3	19	+12,249	1:36,483	13
5.	Federico Fuligni (I)	Kalex	19	+17,591	1:36,483	11
6.	David Sanchis (E)	Suter	19	+17,792	1:36,780	10
7.	Dimas Ekky (IND)	Kalex	19	+18,303	1:36,956	9
8.	Jayson Uribe (USA)	Kalex	19	+33,352	1:36,846	8

51. Macao GP

Mit Glenn Irwin ein neuer Sieger, aber mit Trauerflor

Ducati-Pilot Glenn Irwin gewann erstmals den Macao-GP. Doch ein Todessturz überschattete seine Siegesfreude.

Von: Imre Paulovits

Der Macao-GP in den Häuserschluchten der einstigen portugiesischen Spieler-Kolonie, der auch unter chinesischer Regierung nichts von seinem Reiz verloren hat, ist ein Riesenspektakel und vor allem für die Fahrer aus den nördlicheren Ländern Europas eine willkommene Flucht vom trüben Novemberwetter. Doch seit 1967, seit auch die Motorräder auf diesem von Leitplanken umsäumten Kurs fahren, weiß jeder Teilnehmer: Man muss sehr viel Sicherheitsmarge lassen, mindestens so viel wie auf der Isle of Man, denn Auslaufzonen gibt es keine, im Fall eines Falles trifft man die Leitplanke mit vollem Tempo. Dies wurde in diesem Jahr wieder in aller Härte klar, als der 31-jährige Brite Daniel Hegarty, 2016 Elfter und bester Privatfahrer der Senior-TT, am Fishermen's Bend stürzte, ihm der Helm vom Kopf gerissen wurde und er am Unfallort verstarb.

Das Rennen wurde sofort abgebrochen und nicht wieder ge-



Vor großer Zuschauerkulisse allein voraus: Glenn Irwin auf der Ducati

startet, der zu diesem Zeitpunkt führende Glenn Irwin wurde vor Vorjahressieger Peter Hickman und Michael Rutter zum Sieger erklärt.

Irwin hatte das Wochenende vom ersten Training an dominiert. Als er aber nach dem Warm-up Geräusche im Motor seiner Ducati Panigale hörte, schaute er rein und war sich sicher, dass das Aggregat die 12 Runden des Rennens nicht halten würde. So ließ er kommen, was kommen sollte, ging vom Start weg in Führung, raufte sich in der ersten Runde noch mit Hickman, der nach zwei Macao-Siegen in Folge gerne den Hattrick geschafft hätte, zog dem BMW-Piloten dann aber auf und davon. Der vorzeitige Abbruch beendete seine Zitterpartie.

Horst Saiger begann den Macao-GP gleich mit der drittschnellsten Zeit im ersten Training. Nach den beiden Qualifikationen stand er auf Startplatz 8. Die fünftschnellste Zeit im Warm-up ließ Hoffnung auf einen Spitzenplatz aufkommen, doch nach heftigen Bremsproblemen entschied er nach vier Runden, die Box anzufahren.

Der zweifache IRR-CC-Meister Didier Grams wurde bei seinem dritten Macao-GP-Start 13. ■

RESULTATE 51. MACAO-GP

1.	Glenn Irwin (GB), Ducati	12:10,549
2.	Peter Hickman (GB), BMW	+1,312
3.	Michael Rutter (GB), BMW	+8,676
4.	Martin Jessopp (GB), BMW	+11,109
13.	Didier Grams (D), BMW	+30,279
21.	Horst Saiger (A), Kawasaki	+51,410

Moto2-WM

Abschied von Stefan Kiefer

Letzten Mittwoch wurde Stefan Kiefer in seiner Wahlheimat Wilthen in Sachsen beigesetzt.

Von: Imre Paulovits

Ein trüber Novembertag gab diesem traurigen Ereignis den passenden Rahmen. Stefan Kiefer, Teammanager aus Passion, Weltmeistermacher von Stefan Bradl und Danny Kent, der im Alter von 52 Jahren während des Grand Prix von Malaysia ver-

mutlich an einem Herzinfarkt gestorben ist, wurde letzten Mittwoch zu Grabe getragen. Der deutsche Motorradsport, der diesen Verlust lange Zeit nicht verarbeiten können wird, gab ihm dazu noch einmal die letzte Ehre. Über 200 Gäste waren gekommen, um sich von der guten Seele des GP-Fahrerlagers und dem rastlosen Förderer junger Talente zu verabschieden. Fahrer, Techniker und Freunde waren gekommen, viele waren gar von Spanien nach Dresden geflogen und gleich wieder zurück zu den anschließenden Tests in Jerez.



Viele Freunde nahmen Abschied

Stefan Kiefer war 2010 in diese ländliche Idylle zu seiner Lebensgefährtin Nadine gezogen, nun wird er für immer dort ruhen. Doch seine Erinnerung wird für immer weiterleben. ■

NACHRICHTEN

MOTO2-WM: FORWARD RACING macht nicht nur auf der Fahrerseite einen völligen Neuanfang. Nachdem Luca Marini von Sky-VR46 und Lorenzo Baldassarri von Pons abgeworben wurden, fahren 2018 Stefano Manzi und Moto2-Europameister Eric Granado unter der deutschen Teamchefin Milena Koerner. Beim Material ist man von Kalex auf Suter umgestiegen. Beim Test in Jerez hatten die beiden neuen Piloten des Teams noch sowohl die 2017er Kalex als auch die neue Suter zur Verfügung, um sich bei Back-to-back-Fahrten mit den Unterschieden schneller vertraut zu machen.

MOTO3-WM: AVINTIA RACING, vormals als BQR-Team mit Maverick Viñales in der Moto3 auf Titeltkurs, kehrt wieder in die kleinste Klasse zurück. Das Team von Raúl Romero hat sich mit Valeriano Rodríguez von Stylobike, der in diesem Jahr mit Hafiz Syahrin in der Moto2-WM unterwegs war, zusammengetan und ein Team für Livio Loi auf die Beine gestellt. Der 20-jährige Belgier wird dort auf KTM-Material antreten.

SUPERBIKE-WM: KAWASAKI haben als Erste die Testsaaison eröffnet. Am Montag begannen Weltmeister Jonathan Rea und Tom Sykes in Jerez ihre Runden zu drehen, ab Mittwoch werden für drei Tage Ducati, Honda und Yamaha gemeinsam mit einigen MotoGP-Teams folgen.

SUPERBIKE-WM: LORIS BAZ hat bei Althea-BMW unterschrieben. Der 24-jährige Franzose, der 2014 auf Kawasaki Superbike-WM-Fünfter war, kehrt nach drei MotoGP-Jahren zu den seriennahen Bikes zurück und wird bereits diese Woche die S 1000 RR in Jerez testen. Jordi Torres hat sich nach zwei Jahren vom BMW-Team von Genesis Bevilacqua getrennt und übernimmt den Platz von Leon Camier bei MV Agusta.



Der Musquitier

HODGKINSON

Erst die Monster-Million, dann Sieg beim Red Bull Straight Rhythm und jetzt Doppelsieg in Paris. KTM-Pilot Marvin Musquin ist zurzeit unschlagbar.

Von: **Alex Hodgkinson**

Die Rückkehr des wichtigsten Supercross Europas nach Paris war keine Wiederkehr zur alten Tradition. Als das Bercy-Stadion vor vier Jahren renoviert wurde, musste Veranstalter Larivière nach Lille ausweichen, und eine neue Auflage in der engen Halle am Ufer der Seine stand nicht zur Debatte.

SX im Rugby-Stadion

Die Rettung der Pariser Tradition wurde mit der U-Arena, neue Heimat des historischen Rugby-Vereins Racing-92, gefunden. Das Stadion war erst eine Woche zuvor mit einem Rockkonzert der Rolling Stones eingeweiht worden. Das Rennen war auf Anhieb an

beiden Tagen ausverkauft – mit fast so vielen Zuschauern pro Abend wie zuvor über drei Tage in Bercy. Die einzigartige Atmosphäre von Bercy fehlte natürlich, aber man sollte keinen Vergleich ziehen: Eine neue Ära hat mit dem ersten Supercross seit 30 Jahren in Europa, das mit der US-Serie vergleichbar ist und Rundenzeiten von 45 Sekunden bietet, begonnen.

Es waren natürlich die Stars aus der US-Szene, die dominierten. Stuttgart-Doppelsieger Cedric Soubeyras war der einzige der starken französischen Szene, der wenigstens einige Runden mithalten konnte. Doch die Franzosen konnten sich über einen einheimischen Sieger freuen: Marvin Musquin ist zurzeit der stärkste Supercrosser der Welt und gewann an beiden Tagen in Paris. Aber die Konkurrenz schläft nicht.

Dean Wilson, der seit acht Jahren in den USA sein Brot verdient, konnte einen Fahrfehler des Franzosen am ersten Abend kaltblütig ausnutzen, um sich den Sieg im ersten Sprintrennen mit einem Blockpass zu sichern.

Doch der Schotte verspielte im Finale seine Chancen, als er freiwillig nicht das Innengatter am Start wählte, und bezahlte für den Fehler mit Kontaktsituationen in der schnellen Startkurve: „Bis ich in der dritten Runde an Soubeyras vorbei war, waren Marvin und Zach (Osborne) schon außer Schlagdistanz.“

Die drei Mattighofen-Werksfahrer waren am ersten Abend

dominant, während sich die Honda-Konkurrenz selbst ins Abseits beförderte. Jeremy Martin schied schon während des freien Trainings mit Handgelenkverletzung aus, war aber am Sonntag überraschend wieder dabei. Geico-Teamkollege R. J. Hampshire fand nach einem heftigen Sturz im ersten Sprint nicht einmal das Tempo, um die besten Einheimischen zu schlagen. Und am



Neue Kathedrale des europäischen Supercross: U-Arena in Paris

HODGKINSON



Könige von Paris (v.l.): Dean Wilson, Marvin Musquin und Zach Osborne



Virtuos, aber nur an der Geige: Hsu



Auch in Paris entscheidend: Start in der SX1-Klasse

Samstag war Cole Seelys zweiter Platz im zweiten Sprintrennen der einzige Lichtblick für HRC.

Am Sonntag konnte sich Ken Roczens Teamkollege wenigstens über einen Trostsieg vor Musquin im Sprintrennen freuen. Im Finale aber spielte der Franzose, der sechs Wochen vor dem SX-WM-Start kein unnötiges Risiko eingehen wollte, mit seinen Gegnern.

Die Roten waren nicht die Einzigen, die abgeschlagen nach Hause fuhren: Benoit Patuere's Gastspiel für Bud-Kawasaki fand nicht statt, nachdem der noch arbeitslose Franzose in der Vor-

woche eine Gehirnerschütterung erlitten hatte. Brian Hsu musste ebenfalls sein Debüt in Grün verschieben: „Die Schulter ist immer noch nicht bei 100 Prozent, und ich will die 2018er-Saison nicht gleich gefährden. Ich werde voraussichtlich im Dezember mit dem Fahrtraining anfangen.“

Brian Hsu spielte Geige

Trotzdem war das deutsch-ungarisch-taiwanische Talent vor Ort und griff bei der Eröffnungszeremonie zur Geige. In der SX2-Klasse fehlten die großen

IN PARIS HAT EINE NEUE ÄRA DES SUPERCROSS BEGONNEN, VERGLEICHBAR MIT DEN US-RENNEN.

Stars, aber das Unterhaltungsniveau war hoch: Im Samstagsfinale beförderte Yannis Irsuti den führenden Thomas Do in der vorletzten Kurve zu Boden und erntete damit den Tagessieg. ■

NACHRICHTEN

LANGBAHN-GP: SMOLINSKI UND DIENER DABEI

Die FIM bestätigte letzte Woche: Die drei Permanent-Wildcards für den Langbahn-GP 2018 erhalten Martin Smolinski, der Brite Richard Hall und der Franzose Dimitri Bergé. Der schon 58-jährige Bernd Diener bestätigte seine beim GP-Challenge erworbene Startberechtigung. Damit sind mit Michael Härtel, Stephan Katt, Smolinski und Diener permanent vier Deutsche dabei. In Herxheim (10.05.2018) und Mühlendorf (30.09.2018) kommt jeweils ein Fünfter hinzu.

SPEEDWAY: SMOLINSKI UNTERSCHREIBT IN POLEN

Ex-GP-Fahrer Martin Smolinski, der in den letzten Jahren Profi-Ligen gemieden hat, hat einen Vertrag bei Falubaz Zielona Gora für 2018 unterschrieben: „Ich habe nach erfolgreicher Materialumstellung wieder viel Selbstvertrauen geschöpft.“ Der Club startet in der obersten polnischen „Ekstra-Liga“.

SX PARIS: OHNE E-BIKE

Die angekündigte Teilnahme von Josh Hill in der SX2-Klasse auf dem E-Bike von Alta beim SX in Paris fand nicht statt. Als der kalifornische Hersteller kurzfristig nach einer Speditionsmöglichkeit für das Bike suchte, lehnte jede Fluggesellschaft aus Angst vor Brandgefahr die Beförderung des batteriebetriebenen Motorrades ab. Niemand außerhalb der Marketing-Abteilung von Alta hat die lautlose Maschine vermisst.

SUPERCROSS PARIS

SX1-Gesamt, 18. November

1.	Marvin Musquin (F), KTM	2-1-2
2.	Dean Wilson (GB), Husq.	1-2-3
3.	Zach Osborne (USA), Husq.	4-4-2
4.	Cole Seely (USA), Honda	3-2-4
5.	Cedric Soubeyras (F), Suzuki	5-5-5
6.	Fabien Izold (F), Honda	10-6-6
7.	Jordi Tixier (F), KTM	8-7-7
8.	Thomas Ramette (F), Suzuki	6-8-8
9.	R. J. Hampshire (USA), Honda	9-9-12
10.	Nico Aubin (F), Suzuki	11-12-10

SX1-Gesamt, 19. November

1.	Marvin Musquin (F), KTM	1-2-1
2.	Cole Seely (USA), Honda	4-1-2
3.	Dean Wilson (GB), Husq.	3-3-3
4.	Zach Osborne (USA), Husq.	2-4-4
5.	Cedric Soubeyras (F), Suzuki	5-5-6
6.	Fabien Izold (F), Honda	6-6-8
7.	Jordi Tixier (F), KTM	11-7-8
8.	Jeremy Martin (USA), Honda	16-9-5
9.	R. J. Hampshire (USA), Honda	7-13-9
10.	Adrien Escoffier (F), Husq.	8-8-11

SX2-Finale, 18. November

1.	Yannis Irsuti (F), Suzuki
2.	Thomas Do (F), Honda
3.	Arnaud Aubin (F), Suzuki
4.	Tyler Bowers (USA), Kawasaki
5.	Iker Larrañaga (E), Husqvarna
6.	Dan Houzet (F), KTM
7.	Nicolas Barcelo (F), Yamaha
8.	Pierre Lozzi (F), Kawasaki
9.	Mickael Lamarque (F), Husqvarna
10.	Nicolas Dercourt (F), Yamaha

SX2-Finale, 19. November

1.	Tyler Bowers (USA), Kawasaki
2.	Thomas Do (F), Honda
3.	Yannis Irsuti (F), Suzuki
4.	Iker Larrañaga (E), Husqvarna
5.	Arnaud Aubin (F), Suzuki
6.	Gaetan Le Hir (F), Honda
7.	Nicolas Dercourt (F), Yamaha
8.	Dan Houzet (F), KTM
9.	Pierre Lozzi (F), Kawasaki
10.	Nicolas Barcelo (F), Yamaha

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



GRACE - AM DB11 Tuning-Programm. Auspuff/Sound, Rad-Reifen breitester Dimensionen, Fahrwerk + Distanz. Familienbetrieb seit 1985. info@mariani.de, Tel. 05264 / 8601 H

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H



M4, Leasingübernahme, 699,90 monatlich, EZ 8/2016, 11900 km, 317 kW (431 PS), DKG, 699,90 € mtl. (MwSt. awb.), 595,- € Übernahmegeb., 900,- € Anz. VB, Laufzeit bis 28.08.2020, Rest KM 35000, nahezu Vollausstattung. Tel. 0151/11281524, mail@csstrn.eu

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41713

Z3 Coupé 3,0, Bj. 05/02, 1. Hd., 41600 km, schw.-met., Leder schw., Autom., unfallfr., scheckh.gepfl., Orig.-Felgen extra, Radio BMW Business CD, Harman Kardon, 22.000,- € Tel. 0160/2742718



X5 | 550i | 650i | 750i Sound unter Beibehaltung der Serienoptik ab 1.099,- €. Siehe auch Rubrik Aston Martin u. MB info@mariani.de, Tel. 05264 / 8601 H

BMW Alpina

KATHAN
DAS PLUS AN LEIDENSCHAFT



ALPINA D3 Touring - NEU, blau-met./ Individualleder Merino schwarz, Vollaustattung, 82.890,- € (MwSt. awb.), Kraftstoffverbrauch (l/100 km): innerorts 6,3; außerorts 5,2; kombiniert 5,6; CO2-Emission kombiniert 147 g/km, CO2-Effizienz B, Autohaus Kathan GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, kathan.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41596

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Roadster S gesucht. 0171/4167106 H

alle Modelle mit wenig km gesucht, bis Baujahr 2008. 0171/4167106 H

KATHAN
DAS PLUS AN LEIDENSCHAFT



ALPINA D3 Touring - NEU, schwarz/ Individualleder Merino amarobraun, Vollaust., 76.890,- € (MwSt. auswb.), Kraftstoffverbrauch (l/100 km): innerorts 6,3; außerorts 5,2; kombiniert 5,6; CO2-Emission kombiniert 147 g/km, CO2-Effizienz B, Autohaus Kathan GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, kathan.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41598

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Ferrari

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

Jaguar

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

Land Rover

**AUTOHAUS
KRUMEY+GILLES**



Land Rover / Range Rover ab 18.950,- Discovery, Freelander, Evoque, Sport. Autohaus KrumeY & Gilles GmbH, Cäcilienstr. 2-8, 45479 Mülheim-Ruhr, 0208/41975-15, www.krumeY-gilles.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41649

Lotus

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell Chiffre Nr. ... 70162 Stuttgart

Mercedes



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023 H



E55 AMG, EZ 1/2003, 350 kW (476 PS), schwarz, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., Sammlerstück, Höchstgebot. domke.bbvv@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41691

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS, schw./ Leder sw., 31000 km, NP 184.000,- €, VB 99.900,- €. Tel. 0171/3491847

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Exklusiver Luxus - traumhaft flexibel „VANSPTS Camper SP6“ Sprinter 316 CDI - für Büro und Freizeit! Großes Klappbett im Heck, Küchenblock, alles Leichtbaumöbel - jederzeit herausnehmbar! EZ 05/2014, ca. 15000 km, Aerodynamikpaket SP6 (Front-, Seite-, u. Heck), Sonder-Alu-Radsatz VEST4 (grau matt) mit 265/45 R20, Leistung, Vollleder-Alcatara und PORSCHE Teppich, umfangreiche Interieur-Pakete, einmalig ausgestattet zum Preis von 77.900,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41593

Mercedes

SoundAktion
für alle Mercedes 500



Sound für alle MB 500 BiTurbo, ab 960,-€ mit und ohne Optik-Änderung, AMG-Optik bis 20% reduziert, info@mariani.de, Tel. 05264 / 8601 H

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 43000 km, NP: 160.000,-, VB 69.900,-, T. 0171/3491847

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



blackPEARL „V 250 - HARTMANN VP Spirit“, EZ 10/2015, ca. 11500 km, schwarz und absolut edel, einzigartig im Auftritt, komplette Aerodynamik, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 20 Zoll Alu-Radsatz VEST1, Leistungssteigerung u.v.m. Avantgarde Edition mit VOLLAUSSTATTUNG! Leder schwarz, div. Interieur-Pakete, Sitzlüftung/-heizung vorn, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u.v.m. zum Preis von 66.666,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41594

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

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

Mini

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

Motorräder

www.motorparts4u.de, www.hertrampf-gruppe.de H

Porsche

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



911 Targa 4S PDK, einer der letzten "Sauger", saphirblau-met., Leder blau, 02/2015, erst 12500 km, wie neu, Vollausstg., EUR 139.900,-, Leasing, Finanzierung, Eintausch. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohausued.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41726

Boxster RS60 Spyder, Unfallwagen, voll fahrbereit, EZ 2008, Wendland-Kompl.-Umbau, 3,8 l, 395 PS, Bilstein-Fahrwerk, gesperrte Hinterachse, 19 Zoll OZ-Felgen, GT3-Bremsanlage mit GT3-Radträgern, scheckheftgepfll., 92000 km, 2. Hd., Preis VB. Tel. 0172/6862584

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



Cayenne S V8 Diesel, 1/17, nur 3500 km, Schwarz/Schwarz, Topausstattung, neuwertig (letzte Gelegenheit V8 Diesel zu kaufen), 79.000,- MwSt. ausw. Inz. Classic Cars GmbH, Lise-Meitner-Str. 2, 25746 Heide, 0172/4310800 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41785

Suche Panamera und Cayenne. Seriöse Abwicklung. Tel. 0171/7515577

Renn/Rallye

brembo.
Motorsport- und High Performance Bremsanlagen

Service · Verkauf ·
Wartung & Instandsetzung · Beratung



Beratung - Verkauf - Service

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

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

Formel Ford 1800 VAN DIEMEN Zetec RF95Z. Einsatz ideal bei der FFR. www.ff-racing.de. 2010/2011 kompl. neu aufgebaut. Bilddokumentation vorhanden. Seither nur ein Rennen i. April 2011. Preis VHS. Tel. 0172/6382988, E-Mail: ff1800@gmx.de

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

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

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
OMP
Beratung · Verkauf · Service
ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651 - 9625 0 · www.isa-racing.de

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

Rennttransporter



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

Sattelaufleger für 2 Autos i. u. a. Ausbau mit 75 qm Zelt. Tel. 08458/32360 H

Moetefindt
Anhänger und Aufbauten nach Maß
Keine Lieferzeit - 5 Trailer bereit! FTP 235, Luftfederung, aerodyn. Spitze, Schiebepplane, Aluboden + Lochfräse, Staumulden, Winde, Zusatzrampen, 100 km/h, Tel. 04181/99080, www.moetefindt.de H

Seat

www.autodiscount-nrw.de H

Skoda

www.autodiscount-nrw.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



Jetzt für alle Tesla S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023 H

MOTOR SPORT aktuell
Jetzt online abonnieren!
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

www.motorsport-aktuell.com/abo

www.Rennsportshop.com

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 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 Wlaczorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB
 Grafik und Produktion: Michael Heinz
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Olga Kunz
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 1820
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Peider Bach
 Telefon: +49 (0)711 182 0

Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
 Druck:
 Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkal 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
 Telefax +49 (0)711 182 2550,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2017 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine
 Haftung.

Leserbriefe



Gute F1-Show: Sébastien Buemi rast im RB8 den alten Gotthardpass hinauf

Ein Großer tritt ab Zum Felipe-Massa-Interview MSa 47/2017

Deutliche Worte eines Champions! Massa ist moralischer Weltmeister 2008, wobei er den Titel schon vor dem letzten Rennen, dem schicksalsträchtigen Heim-GP, sicher gehabt hätte, wäre er nicht in Ungarn in der drittletzten Runde als Führender mit Motorschaden ausgefallen. So tritt für mich ein Großer ab, stets ehrlich und authentisch. Das sind nicht alle in seiner Epoche gewesen.

Dr. Franz-Rasso Böck,
 D-87439 Kempten

Mit Eurem Felipe-Massa-Interview habt Ihr mir als Fan des Brasilianers eine Freude gemacht. Ich bin jedenfalls auch davon überzeugt, dass er jetzt etwa doppelt so viele Punkte hätte, wenn er nicht so viel Pech gehabt hätte bei den Rennen in Russland, Spanien und vor allem Baku. In der Formel 1 werde ich ihn schmerzlich vermissen, die Serie aber auf jeden Fall weiterhin verfolgen. Ich wünsche Felipe Massa für seine weitere Karriere viel Erfolg,

egal für welche Rennserie er sich entscheiden wird.

Martina Papke,
 D-91052 Erlangen

Formel 1 kein Markenpokal Zum Streit um die F1-Zukunft MSa 48/2017

Die aktuelle Diskussion um mehr Leistungsdichte in der Formel 1 ist so alt wie diese selbst. Zu allen Zeiten gab es die Dominanz eines Teams oder Herstellers. Ausnahmen bescherten lediglich Witterungseinflüsse oder Unfälle. Ich darf an die Dominanz der Honda-Motoren mit den Teams Williams und McLaren in den 1980er-Jahren erinnern. Die 1990er gehörten überwiegend Renault-befeuerten Autos. 1995 saßen die ersten vier Piloten der WM-Wertung in solchen. Selbst Johnny Herbert im Benetton-Renault konnte die Klassiker Silverstone und Monza gewinnen. Die Schumacher-Ära mit Ferrari ist ein Begriff, ebenso Vettel und Red Bull. Die Formel 1 ist legitimerweise die Spielwiese von Hightech-Ingenieuren und ihren Pro-

dukten. Würde man das verändern, stellte man die Königsklasse auf das Niveau eines Markenpokals. Zumindest spannende Rennen wären dann stets garantiert.

Ingo Haltenberger,
 D-87616 Marktoberdorf

Die F1-Motoren versteht doch kein Mensch. Und sie haben null Serienrelevanz. Wenn sich die Hersteller mit Elektro-Antrieb in der Formel E austoben, können wir doch in der Formel 1 wieder laute Monster einsetzen, die politisch unkorrekt etwas mehr Sprit verbrauchen. Ob die dann ein paar PS mehr oder weniger haben, ist doch völlig egal. Die Autos müssen geil klingen und geil aussehen. Ein paar Zehntel mehr oder weniger auf der Uhr sieht doch sowieso keiner. In der Moto GP werden viel langsamere Rundenzeiten gefahren und trotzdem findet es jeder spektakulär. Da muss auch die Formel 1 wieder hinkommen. Und wenn die Technik leichter zu beherrschen ist, gibt es gleichzeitig engere Abstände zwischen den Herstellern und die Kosten gehen runter. Und wenn Mercedes und Ferrari da nicht mehr mitspielen wollen, dann wird das die Formel 1 auch überleben. Wenn die Fans begeistert sind, kommen die schon wieder angebrochen, weil es zur Formel 1 einfach keine Alternative gibt.

Michael Günther,
 per E-Mail

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Für die Winterpause sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 23. November

13.30	WTCC All Access, Macau (Magazin)	Eurosport 1
19.40	Rallye-WM Australien, Live Stage (Wh.)	Sport 1+
21.40	Rallye-WM Australien, Power Stage (Wh.)	Sport 1+

Freitag, 24. November

09.55	F1 Abu Dhabi, FP1 LIVE (Wh. 12.15/16.15)	Sky Sport 1
13.55	F1 Abu Dhabi, FP2 LIVE (Wh. 17.45/22.15)	Sky Sport 1
13.55	F1 Abu Dhabi, FP2 LIVE	N-TV/ORFI

Samstag, 25. November

05.30	Supercars Newcastle, Rennen 1 LIVE	motorsport.tv
08.30	NASCAR Cup Series, Homestead (Wh.)	Motorvision TV
10.55	F1 Abu Dhabi, FP3 LIVE (Wh. 12.30)	Sky Sport 1
11.10	Langstrecken-WM 2017, Saisonrückblick	N-TV
13.00	F1 Abu Dhabi, FP3 (Zus.)	RTL
13.30	TCR Int. Series, Highlights Dubai	Sport 1
13.35	Langstrecken-WM 2017, Highlights	RTL
13.45	F1 Abu Dhabi, Qualifying LIVE	RTL
13.50	F1 Abu Dhabi, Qualifying LIVE (Wh. 17.15)	Sky Sport 1
13.55	F1 Abu Dhabi, Qualifying LIVE	ORFI/SRF2
15.35	Formel 2 Abu Dhabi, Hauptrennen LIVE	Sky Sport 1

Sonntag, 26. November

05.30	Supercars Newcastle, Rennen 2 LIVE	motorsport.tv
11.05	Formel 2 Abu Dhabi, Sprintrennen LIVE	Sky Sport 1
13.00	F1 Abu Dhabi, Vorberichte LIVE	RTL/ORFI/Sky
13.30	F1 Abu Dhabi, Vorberichte & Rennen LIVE	SRF2
13.55	F1 Abu Dhabi, Rennen LIVE (Wh. 17 & 19.00)	Sky Sport 1
14.00	F1 Abu Dhabi, Rennen LIVE	RTL/ORFI
18.15	F1 Abu Dhabi, Rennen kompakt	N-TV

Montag, 27. November

19.00	F1 Abu Dhabi, Rennen (Wh.)	Sky Sport 1
-------	----------------------------	-------------

Dienstag, 28. November

21.00	FIA Formel E (Magazin)	Eurosport 1
-------	------------------------	-------------

Motorrad

Donnerstag, 23. November

21.10	MXGP-WM Valkenswaard, 2. Lauf (Wh.)	motorsport.tv
22.00	MX2-WM Katar, 2. Lauf (Wh.)	motorsport.tv

Freitag, 24. November

22.00	Supercross Paris (Wh.)	motorsport.tv
-------	------------------------	---------------

Samstag, 25. November

10.20	Red Bull Rookies Cup 2017, Best of	motorsport.tv
17.50	Road Racing Series, Cookstown Pt. 1	motorsport.tv

Sonntag, 26. November

05.10	Isle of Man 2017, Lightweight TT	Motorvision TV
12.55	Isle of Man 2017, Sidecar/TT Zero	Motorvision TV
13.50	ADAC MX Masters, Bielstein (Wh.)	Motorvision TV
14.30	Superbike-WM Classics, Valencia 2000	motorsport.tv

Dienstag, 28. November

17.50	Seitenwagen-Cross-WM, Saisonrückblick	motorsport.tv
21.35	Superbike-WM Classics, Donington 1992	motorsport.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

25./26.11.	Formel 2, Abu Dhabi	UAE
25./26.11.	Supercars Australien, Newcastle	AUS
26.11.	Formel 1, Abu Dhabi	UAE
1.12.	Tourenwagen-WM, Doha-Losail	Q
2./3.12.	Trophée Andros, Val Thorens	F

Motorrad

3.12.	X-Trial, Vendée	F
-------	-----------------	---

Vorschau



F1 in Abu Dhabi: Die Königsklasse verabschiedet sich in die Winterpause



WRC-Saisonrückblick: Nach dem Finale in Down Under ziehen wir Bilanz



Supercars-Finale in Newcastle: Schafft Jamie Whincup Titel Nummer 7?



Testfahrten in Jerez: Jonathan Rea im Vergleich mit der MotoGP-Konkurrenz

SUTTON IMAGES

M-SPORT

RED BULL

KAWASAKI

Champions

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus LEGO-Modell sichern!

LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Rennaufklebern, abnehmbarem Frontsplitter, sowie verstell- und abnehmbarem Heckspoiler, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,- €.



**Für Sie
zur Wahl**



LEGO Speed Champions Ford Mustang GT

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Scheinwerfer-Aufklebern, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,- €.

Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankelzug
- Nach einem halben Jahr jederzeit kündbar

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625247, verschenken 1625248.
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 46,75 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.