

Aboservice: 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09/14

MOTOR SPORT aktuell

NR. 39 / 12. SEPTEMBER 2018

Ducati gewinnt Misano-Heimspiel

Triumph des Dovinator's



Moto2-WM in Misano
**Schrötter rast
aufs Podium**

DRM Rallye Niedersachsen
**Griebel siegt
im Schongang**

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



DTM am Nürburgring
**René Rast räumt
alle Ring-Pokale ab**



Formel 3 am Nürburgring
**Mick Schumacher
feiert Eifel-Hattrick**



IMSA in Laguna Seca
**ESM-Nissan rollt das
Feld von hinten auf**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Verspielt Ferrari den Weltmeistertitel? S. 4
- Formel 1** Kommentar zur Hockenheim-Zukunft in der F1 S. 6
- Formelsport** F3-EM im Schumi-Fieber und Formel-News S. 8
- Historie** Aufgestöbert: Der legendäre Lotus 88 S. 10
- Sportwagen** Tumulte beim IMSA-Lauf in Laguna Seca S. 12
- Sportwagen** GT Masters Sachsenring und weitere News S. 15
- Rallye-WM** Vorschau Türkei und weitere Nachrichten S. 16
- Rallye DRM:** Patt im Titelkampf nach Sieg von Griebel S. 18
- Bergrennen** Abschied und Neuanfang beim DM-Finale S. 20
- Tourenwagen** Rast dominiert bei der DTM am Nürburgring S. 22
- DTM** Zwei Mercedes-Siege und Mega-Crash in der Lausitz S. 24
- Tourenwagen** Hintergründe und News aus den Serien S. 25
- Tourenwagen** Engstler-Doppelsieg bei der TCR Germany S. 26
- Historie** Der Ferrari-Bezwinger Aston Martin DBR1/300 S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Dovizioso dominiert beim Heimspiel in Misano S. 30
- Motorrad-WM** Schrötter feiert sein erstes Moto2-Podest S. 34
- Motorrad-WM** Moto3: Leader patzt, Dalla Porta gewinnt S. 36
- Straßensport** Alles zu den IDM-Rennen in Assen/NL S. 38
- Motocross** Jacobi auf Titelkurs im ADAC MX Masters S. 40
- Offroad** Speedway-WM Krško und Supermoto-EM S. 41
- Offroad** WESS 111 Megawatt und weitere News S. 42

Leserservice:

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



26

TCR Germany am Sachsenring:
Luca Engstler siegt im Doppelpack



18

Rallye Niedersachsen (DRM):
Entscheidung auf Wertungsprüfung 6



20

Deutsche Bergmeisterschaft Eichenbühl:
Finale furioso in Unterfranken



42 World Enduro Super Series in Belchatow:
Deutscher Pilot spielt Hauptrolle in Polen

FAIRAN

FORMEL-1-HISTORIE

Der Lotus 88 sollte Colin Chapmans größter Coup werden. Doch am Ende wurde es ein großer Reinfall. Wir erinnern noch einmal an den Rennwagen mit dem genialen Doppelchassis.

Seite 10

LMP1 WEITER PLANLOS

Die Zukunft der WEC-Topklasse steht weiter in den Sternen. Der ACO und die FIA haben auch mit ihren modifizierten LMP1-Plänen für 2020 keine Begeisterungstürme bei den Herstellern ausgelöst.

Seite 15

MOTOGP-KALENDER STEHT

Die Motorrad-WM hat den Terminplan für die kommende Saison 2019 vorgestellt. Der Sachsenring ist mit dabei. Dennoch sind noch nicht alle Fragen zum Deutschland-Grand-Prix beantwortet.

Seite 34



34 Moto2-WM in Misano:
Fenati-Foul & Schrötter-Podium

KTM



Verspielt Ferrari den T

Die Formel 1 geht in das entscheidende Drittel der Saison. Singapur mag traditionell das Angstrengene von Mercedes sein, doch im Vorjahr markierte das Nachtspektakel den Anfang vom Ende der Titelhoffnungen für Sebastian Vettel und Ferrari. Nach Monza muss man sich fragen: Wiederholt sich das?

Von: **Elmar Brümmer**

Rückwärts blieb der Heppenheim an der Begrenzungsmauer stehen, nachdem er in einer wilden Startphase auf dem Marina Bay Circuit gleich in der ersten Kurve mit seinem Teamkollegen Kimi Räikkönen aneinandergedrückt war. In einem Mix aus technischen, taktischen und persönlichen Fehlern ging das so weiter, bis Lewis Hamilton schon in Mexiko zum Champion gekrönt wurde. Die Ausgangslage in dieser Revanche-Saison ist nicht unähnlich: Der Titelverteidiger ist in großer Form, konterte über den Sommer hinweg jeden Ferrari-Triumph mit einem eigenen. Das Problem der Herausforderer

ist aber nicht allein Hamilton. Sebastian Vettel und Ferrari haben inzwischen den besten Rennwagen der Königsklasse in der Garage, aber sie verstehen es bislang nicht, daraus konsequent Kapital zu schlagen. „Autogol“ titelte die *Gazetta dello Sport* als Zusammenfassung des Europaabschiedes der Königsklasse, Eigentümer! Was bedeutet schon ein zweiter Platz für Kimi Räikkönen, wenn Vettel mit Glück Vierter wird und Titelverteidiger Hamilton vor dem Saisonendspurt jetzt 30 Punkte Vorsprung hat?

In Sachen Trotzreaktion ist Sebastian Vettel mindestens so gut wie Gegenspieler Hamilton. Und die entscheidende Szene

beim verspielten Heimsieg in der zweiten Schikane hätte nach den Worten des deutschen Verursachers „genauso gut andersherum“ ausgehen können. Stimmt. Nur: Ging sie aber nicht. Damit hat die Fehlerstatistik des vierfachen Weltmeisters eine ungewöhnlich hohe Dichte erreicht. Seit dem vergangenen Frühsommer sind schon fünf Erstrunden-Crashes zu notieren. In dieser Saison gab es auch schon reichlich kritische Situationen, vom Restart in Aserbaidschan über den Rammstoß in Frankreich und den Regenausrutscher von Hockenheim bis jetzt zum Knall von Monza. Viele Positionen, viele Punkte verloren – eine ein-



Fehler vom Team, Fehler von den Piloten: Ferrari stellt sich dieses Jahr immer wieder selbst ein Bein. Kostet das am Ende den Titel?

el?

WILHELM

weiß auch Hamilton: „Man muss die richtige Balance zwischen Aggressivität und Fehlervermeidung finden.“ Mercedes-Teamchef Toto Wolff will nicht ganz so hart mit dem Gegner ins Gericht gehen, er führt in einem Zeitungsinterview Zufall, Pech und Glück als schwer kalkulierbare emotionale Faktoren an, die den Ausgang des Titelrennens mitentscheiden würden: „Sebastian hat den Ehrgeiz, wenn möglich immer zu gewinnen, und bringt die dafür notwendige Aggressivität mit. Dass das manchmal zu Kollisionen führt, ist Teil seiner Art und Weise, ein Formel-1-Auto zu fahren.“

Vettel nicht Numero uno

Auch das Teamplay scheint zu leiden. Wie sehr Räikkönen noch den Wingman spielen wird, wie es Valtteri Bottas auf der anderen Seite ohne große Gegenwehr zu tun scheint, sei dahingestellt. Der Iceman wird bei aller Freundschaft zum Deutschen nur noch sein eigen Ding machen, wenn er gehen muss. Kluges Personalmanagement geht vermutlich anders. Vettel hatte in Monza schon samstags über die mangelnde Unterstützung gegerollt, und nach der Enttäuschung im Rennen war sein Zorn noch gewachsen. Aber nach außen hin machte er nur Andeutungen: „Ich bin es ja gewohnt, gegen drei andere Fahrer zu kämpfen. Das war nie anders in meiner Karriere.“ Umgehend wurde die Medienrunde danach vom Ferrari-Sprecher abgebrochen. Aber dem ARD-Reporter sagt er auf die Frage, warum sich sein Rennstall nicht auf den aussichtsreicheren Mann konzentriere: „Die Frage richtet sich mehr ans Team. Ich erwartete mir nichts, ich hab noch nie etwas geschenkt bekommen, deswegen gehe ich auch jetzt nicht an den Start und erwarte etwas.“ Aber er habe den Leuten, die es betreffe, noch in Monza seine Meinung gesagt.

Besonders glücklich sind der Fahrer und seine Fahrgemeinschaft also nicht. Es ist paradox: Ausgerechnet Ferrari, der gnadenlose Perfektionist in Sachen Stallorder – man erinnere sich nur an die Skandale um Michael Schumacher und Rubens Barrichello – macht in dem Jahr, in dem der Titel endlich wieder greifbar ist, auf Gemeinwohl. Oder ist es Konfusion, wie im launischen Qualifying von Spa, als Räikkönen der Leidtragende war, weil man sein rotes Auto nicht



WILHELM

Im Monza-Qualifying hatte der falsche Ferrari die Nase knapp vorne



WILHELM

Lewis Hamilton wusste, bei wem er sich nach dem Sieg bedanken musste



SUTTON-IMAGES.COM

Wie kooperativ wird sich Räikkönen nach seinem Rauswurf noch zeigen?

vollgetankt hatte. „Wir sind als Team hier, um beide Titel zu gewinnen“, sagt Mannschaftsspieler Bottas über das, was jetzt jeder Rennstall machen würde. Doch Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene, in den anderthalb Stunden wieder um einige Schattierungen grauer geworden, wollte von Stallorder nichts wissen: „Wir beschäftigen Piloten, keine Butler.“ Dabei geht es gerade auch um seinen (Arbeits-)Platz, falls diese Saison nicht mit dem Titelgewinn enden sollte.

Sebastian Vettel wiederum muss sich fragen, warum ihm die klare Numero uno offenbar verwehrt bleibt, und das ist auf Dauer keine gute Stimmungslage. Er

muss der neuen Ferrari-Führung um John Elkann und Louis Camilleri, die in Monza ihren Antrittsbesuch absolvierten, seine Position klarmachen. Familienerbe Pietro Ferrari schlug, für alle Fernsehzuschauer deutlich zu sehen, in der rennentscheidenden Szene die Hände vor den Kopf. Eine Geste mit Langzeit-Bedeutung. Sie könnte auch so gedeutet werden: Wollt ihr am Ende alles verspielen, für das ihr drei Jahre lang gearbeitet habt? Die neu geformte Scuderia ist insgesamt tatsächlich analytischer, harmonischer, erfolgreicher geworden. Wenn da nur nicht immer wieder diese Ausreißer wären. ■

Hockenheim ist wieder im Rennen



Totgesagte leben länger. Hockenheim hat es 2019 doch noch einmal in den F1-Kalender geschafft. Ist das nun wirklich das Ende oder ein neuer Anfang?

Von: **Elmar Brümmer**

Hockenheim. Hockenheimspiel. Hockenheimkehr. Die nächste. Ende Juli 2019. Ein Rennen, das es eigentlich gar nicht geben dürfte. An das keiner geglaubt hat. Kein Oberbürgermeister. Kein Geschäftsführer. Kein F1-Boss. Kein Fan. Und plötzlich heißt es tatsächlich: drinnen statt draußen.

Der Kalender für die nächste Saison erinnert ein wenig an die Abschiedstourneen alternder Rockstars: Es gibt jedes Jahr aufs Neue einen letzten Auftritt. Echten Fans ist das völlig egal. Wer fragt schon im nächsten Sommer danach, wenn das Motodrom voll ist. Enthusiasmus kann eine treibende Kraft sein, weit effektiver als so ein Hybrid-Antrieb.

Frisch aus der Sommerpause gekommen, wollten die neuen F1-Bosse unbedingt den Rennkalender fürs nächste Jahr präsentieren, bis dahin hatte es nur ein Gerüst mit vielen Lücken gegeben. Aber 21 Rennen mussten es unbedingt wieder sein. In eine Lücke sind die Veranstalter aus dem Badischen gestoßen. Die Parteien seien sich entgegengekommen, heißt es vom Verhandlungstisch, an dem auch die großen deutschen Autofahrerverbände gesessen haben. Sogar der Verkehrsminister soll beteiligt gewesen sein. Und am Ende hat Daimler die fehlenden paar Millionen zugesagt. Was in Spa noch ein handfestes Gerücht war, wurde in Monza bestätigt.

Damit sind zwei Klassiker weiterhin dabei. In Japan stand das Rennen auch auf der Kippe, auch dort hat ein Hersteller geholfen – aber bei Honda ist der Sachverhalt etwas anders, der Suzuka Circuit gehört zum Portfolio der Marke. Weshalb deren Chef das Investment auch als gute Sache

für die Allgemeinheit verbuchen kann. Man habe nicht zwingend die Absicht, mit dem Grand Prix Geld zu verdienen. So weit will es Mercedes nicht kommen lassen, Toto Wolff hat immer betont, dass man ein Rennteam betreibe und keine Veranstaltungsagentur. Sonst könnte man ja genauso gut als Promoter in England auftreten, wo das Team

„DIE ZUSAGE VON MERCEDES, ALS TITEL-SPONSOR AUFZUTRETEN, HAT DIESEN VERTRAG ERST MÖGLICH GEMACHT.“

Georg Seiler

seinen Sitz hat. Dennoch sah das Stuttgarter Unternehmen eine gewisse Verpflichtung gegenüber dem nationalen und regionalen Interesse, und auch die Chance auf einen PR-Akt: Als Titelsponsor wirkt man doch schon wie ein halber Sieger ...

Es ist eine einmalige Chance. Denn der Vertrag ist auf 2019 begrenzt. Weitere Rabattaktionen sind nicht geplant. Sonst würde Liberty Media in Argumentationsnot gegenüber den anderen Veranstaltern geraten, die noch unter den Konditionen der Ecclestone-Herrschaft leiden. Hockenheim ist ein Notnagel, weil in Miami noch die behördlichen Genehmigungen fehlten. Aus Hanoi hat man auch nichts Handfestes gehört, Argentinien hat gerade ganz andere Sorgen. Wie gut, dass die Deutschen so zuverlässig sind.

Und in gewisser Weise auch euphorisiert. Man soll ja niemals nie sagen. Natürlich haben das proppenvolle Motodrom und das spannende Rennen die Lust auf eine Weiterführung der großen Tradition wieder geweckt. In Deutschland geht es aber vor allem darum, schwarze Zahlen zu schreiben. Georg Seiler, der wackere Geschäftsführer der Hockenheimring GmbH, darf sich auf seine hartnäckige Vernunft etwas einbilden. So hat er den US-Unterhaltungskonzern in die Knie gezwungen. Er kann nach dem Rennen kommenden Sommer zufrieden in Rente gehen.

In Florida übrigens will zwar die Kommune die Umbaukosten für den Straßenkurs tragen, aber auch Liberty Media muss mit ins finanzielle Risiko gehen. Das ist eine Kehrtwende im bislang üblichen Geschäftsmodell, den sich vielerorts ändernden Umständen und Möglichkeiten angepasst. Nur bei Despoten will die Formel 1 nämlich nicht fahren.

Bei den Hockenheimern weckt es sogar die Hoffnung, noch länger im Rennen zu bleiben. Vorausgesetzt natürlich, es kommt zu einem ähnlichen Publikumsinteresse wie in diesem Jahr, als der Grand Prix als Abschiedsvorstellung vermarktet wurde. Doch jedem Neuanfang soll ja bekanntlich auch ein Zauber innewohnen. Selbst wenn er danach wieder verfliegt. Aber, wie man gerade sieht, muss auch das ja kein Abschied für immer sein. ■

RETURN TO SENDER

Rettung des Grand Prix von Deutschland

Hat die Formel 1 am Hockenheimring Zukunft? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



Volles Haus: Werden die Fans 2019 noch einmal in solchen Massen ins Motodrom strömen wie in dieser Saison?

ADAC SIM 2018 RACING EXPO

14. - 16. SEPTEMBER

NÜRBURGRING

MOTORSPORT & ESPORTS FESTIVAL DES JAHRES

EINTRITT FREI

▶ eSports-
Wettbewerbe

▶ Gaming-
und Racing-
Ausstellungen

▶ RC-Car-
Rennen

▶ Slotcar-
Bahnen

▶ Blancpain
GT Series

WWW.SIMRACINGEXPO.DE



ADAC SimRacing Expo

PORSCHE



ADAC DIGITAL
GT500

MOTORSPORT
TOTAL.COM

Auto
Bild motor sport



ADAC Mitstreiter e.V.

Schumi-Hattrick in der Eifel

Mick Schumacher gelang am Nürburgring das seltene Kunststück, alle drei Läufe zu gewinnen. Jetzt ist er mitten im Titelkampf.

Von: Tobias Grüner

F3-EM NÜRBURGRING, R1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Mick Schumacher	35.05,830 min
2. Robert Schwartzman	+ 0,837 s
3. Daniel Ticktum	+ 1,129 s
4. Enaam Ahmed	+ 4,225 s
5. Ralf Aron	+ 7,411 s
6. Marcus Armstrong	+ 10,022 s
7. Guanyu Zhou	+ 13,214 s
8. Ben Hingeley	+ 22,388 s
9. Jonathan Aberdein	+ 22,412 s
10. Keyvan Andres	+ 22,856 s

F3-EM NÜRBURGRING, R2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Mick Schumacher	35.05,477 min
2. Robert Schwartzman	+ 3,229 s
3. Daniel Ticktum	+ 3,745 s
4. Marcus Armstrong	+ 5,334 s
5. Ralf Aron	+ 6,316 s
6. Alex Palou	+ 9,631 s
7. Jonathan Aberdein	+ 10,151 s
8. Guanyu Zhou	+ 10,698 s
9. Sacha Fenestraz	+ 11,569 s
10. Ferdinand Habsburg	+ 12,806 s

F3-EM NÜRBURGRING, R3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Mick Schumacher	34.25,147 min
2. Robert Schwartzman	+ 4,985 s
3. Alex Palou	+ 5,732 s
4. Daniel Ticktum	+ 8,012 s
5. Marcus Armstrong	+ 8,950 s
6. Jüri Vips	+ 10,656 s
7. Sacha Fenestraz	+ 14,374 s
8. Ralf Aron	+ 18,416 s
9. Enaam Ahmed	+ 20,764 s
10. Guanyu Zhou	+ 21,326 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Daniel Ticktum	264
2. Mick Schumacher	261
3. Marcus Armstrong	220
4. Jüri Vips	218
5. Ralf Aron	207,5
6. Robert Schwartzman	183
7. Enaam Ahmed	168
8. Guanyu Zhou	165
9. Alex Palou	157
10. Jehan Daruvala	117,5



Mick Schumacher verdoppelte die Anzahl seiner Formel-3-Siege mit einem dominanten Hattrick am Nürburgring

Frage man in den letzten Jahren Experten für junge Nachwuchsfahrer nach dem Potenzial von Mick Schumacher, bekam der Youngster meist die Bewertung „überdurchschnittlich begabt“ verpasst. Soll heißen: nicht schlecht, aber für größere Ziele wie die Formel 1 müsste es schon das Prädikat „Ausnahmetalent“ sein. Als Überflieger war der Youngster trotz einiger Achtungserfolge bisher nicht bekannt. Doch nach anderthalb Jahren in der Formel 3 scheint nun endgültig der Knoten geplatzt. Zuletzt gewann Schumi Jr. in Spa, Silverstone und Misano an jedem Rennwochenende je ein Rennen. Doch die Show, die der 19-jährige Prema-Pilot nun am Nürburgring ablieferte, hatten ihm wohl nur wenige Experten zugetraut.

Im ersten Rennen am Samstag ging der Sohn des F1-Rekordchampions von Platz 2 hinter Robert Schwartzman ins Rennen. Doch mit einem guten Start und einem kompromisslosen Manöver drückte sich Schumacher auf

der Innenbahn direkt an seinem russischen Teamkollegen vorbei in Führung. Die gab er anschließend nicht mehr her. Weil Jüri Vips nach einem unverschuldeten Crash in der Startrunde ohne Punkte blieb, rückte Schumacher in der Gesamtwertung vor auf Rang 2 hinter Daniel Ticktum, der den dritten Podiumsplatz hinter Schwartzman belegte.

Schumacher im Titelkampf

Im zweiten Qualifying des Wochenendes sicherte sich Schumacher dann überlegen die Pole-Positions für die Läufe 2 und 3, in denen er wieder nichts anbrennen ließ. Der Youngster diktierte von der Spitze souverän das Tempo und ließ sich auch durch einige Safety-Car-Phasen nicht aus der Ruhe bringen. Platz 2 sicherte sich erneut Schwartzman. Ticktum komplettierte im zweiten Lauf das Podium. Im dritten Rennen wurde der Red-Bull-Junior hinter Alex Palou nur Vierter, wodurch sein Vorsprung in der Gesamtwertung auf Schumacher bis auf drei Zähler zusammen-

schmolz. „Wir hatten ein sehr gutes Qualifying. Damit war ich sehr happy. Und im Rennen wächst mit jeder Führungsrunde und mit jedem Sieg das Selbstvertrauen“, erklärte der Eifel-Dominant den Erfolg. Einen Hattrick hatte zuletzt Lance Stroll in der Saison 2016 geschafft. In Sachen Meisterschaft versucht Schumacher die Erwartungen aber noch zu dämpfen. „Es kann immer alles passieren. Ich denke aber nur von Rennen zu Rennen.“

Die Leistungen der anderen deutschsprachigen Piloten verblassten im Schatten der Schumacher-Show. Sophia Flörsch lag in Lauf 1 nach einem Startcrash zahlreicher Konkurrenten in aussichtsreicher Position, musste dann aber mit Defekt aufgeben. Vom Pech der Münchnerin profitierte der gebürtige Kölner Keyvan Andres, der für Platz 10 immerhin ein Pünktchen sammelte. Auch der Österreicher Ferdinand Habsburg reiste mit einem Zähler aus der Eifel ab. Der Schweizer Fabio Scherer blieb dagegen komplett glück- und punktlos. ■

IndyCar

Alonso testet IndyCar

Fernando Alonso nutzte die kleine Formel-1-Pause für IndyCar-Testfahrten im Barber Motorsports Park.

Von: **Tobias Grüner**

Am Ende der Saison kehrt Fernando Alonso der Formel 1 den Rücken. Das nächste Ziel für den 37-jährigen heißt Triple Crown. Nach seinen Monaco- und Le-Mans-Erfolgen fehlt nur noch der Indy500-Sieg. Der soll am besten schon 2019 eingetütet werden. Im Gegensatz zu seinem Gaststart 2017 will Alonso dann nicht nur den Saisonhöhepunkt, sondern die ganze IndyCar-Saison über 17 Rennen absolvieren. Zwischen den F1-Läufen in Monza und Singapur machte Alonso im Barber Motorsports Park (Alabama) nun einen ersten Schritt zum Indy-Dauerpiloten. Der Asturier testete zum ersten Mal einen von Andretti Autosport eingesetzten



Alonso testete zum ersten Mal die aktuelle IndyCar-Generation in Alabama

IndyCar-Dallara auf einer normalen Rennstrecke. „Ein IndyCar auf einer permanenten Rennstrecke auszuprobieren, war eine ganz besondere Erfahrung. Ich hatte zudem das Glück, bei trockenen, halbtrockenen und nassen Verhältnissen Erfahrung zu sammeln“, freute sich Alonso. Jetzt muss nur noch geklärt werden, bei welchem Team er 2019 unterkommt. Weil Alonso paral-

lel für Toyota in der WEC antritt und Andretti mit Motoren von Toyota-Rivale Honda fährt, muss eine Alternativ-Lösung her. Die könnte nach letzten Gerüchten so aussehen, dass sich Andretti in der Fabrik des Harding-Teams einmietet und dort Autos mit Chevrolet-Motoren vorbereitet. Teamkollege in dem neu formierten Satelliten-Team könnte dann Marco Andretti werden. ■

Formel 1

Kein Platz für Fahrer

Mercedes-Teamchef Toto Wolff stellt sein Förderungsprogramm für junge Fahrer infrage. Es gibt nicht genügend Cockpits für zu viele talentierte Piloten. Esteban Ocon und George Russell könnten die Opfer sein.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist eine groteske Situation: Mercedes hat talentierte Fahrer in seinem Stall, aber keine Cockpits. Toro Rosso hätte zwei freie Plätze, aber keine Fahrer. Die Beschränkung auf zehn Teams wird für die Formel 1 zum Problem. Es gibt zu wenig freie Plätze für zu viele Piloten. Im Augenblick stehen die Mercedes-Fahrer Esteban Ocon und George Russell für 2019 auf der Straße. Es könnte dazu kommen, dass sie

sich um ein Williams-Cockpit streiten müssen.

Toto Wolff stellt deshalb bereits das eigene Ausbildungsprogramm infrage. „Wir haben mit Ocon, Russell und Wehrlein drei talentierte Kids mit einem Mangel an Möglichkeiten. Ein Junior-Team ist keine Option. Ich will nicht 80, 90 oder 100 Millionen investieren, nur um die jungen Fahrer zu behalten. Auf der an-

deren Seite sind sie als Mercedes-Fahrer stigmatisiert, was offenbar nicht die beste Position ist. Wenn wir keine Lösungen finden, stelle ich das Junior-Programm infrage. Ich werde das am Ende des Jahres mit dem Vorstand besprechen.“ Wolff plädiert für den Einsatz eines dritten Autos, verpflichtend mit einem jungen Fahrer für maximal zwei Jahre. ■



Findet Toto Wolff noch ein F1-Cockpit für Mercedes-Talent Esteban Ocon?

NACHRICHTEN

INDYCAR-KALENDER 2019

IndyCar hat seinen Kalender für die Saison 2019 bekannt gegeben. Die 17 Rennen finden innerhalb von 196 Tagen statt. Saisonauftakt ist wie gehabt St. Petersburg am 10. März, Saisonende erstmals wieder seit 1996 Laguna Seca am 22. September. Das Indy 500 findet am 26. Mai zeitgleich mit dem GP Monaco statt.

10.03.2019	St. Petersburg
24.03.2019	Austin
07.04.2019	Barber Motorsports Park
14.04.2019	Long Beach
11.05.2019	Indy Road Course
26.05.2019	500 Meilen Indianapolis
01.06.2019	Detroit 1
02.06.2019	Detroit 2
08.06.2019	Texas 600
23.06.2019	Road America
14.07.2019	Toronto
20.07.2019	Iowa 300
28.07.2019	Mid-Ohio
18.08.2019	Pocono 500
24.08.2019	Gateway 300
01.09.2019	Portland
22.09.2019	Laguna Seca

HAASFI IN BERUFUNG

HaasFI hat sein Recht auf Berufung gegen die Disqualifikation von Romain Grosjean beim GP Italien innerhalb der vorgeschriebenen 96 Stunden nach dem Urteilsspruch wahrgenommen. Grosjean war wegen einer nicht regelkonformen Bodenplatte aus der Wertung genommen worden. HaasFI verlor dabei acht Punkte. Den Protest hatte Renault eingereicht. Teamchef Guenther Steiner spricht von schlechten Verlierern: „Wenn sie uns nicht auf der Strecke schlagen können, versuchen sie es vor Gericht.“

WICKENS OPERIERT

Der beim IndyCar-Rennen in Pocono schwer verunglückte Robert Wickens wurde erneut operiert. Diesmal an Beinen und Händen. Team und Familie gaben eine Liste der erlittenen Verletzungen bekannt, darunter ein Genickbruch, Rückenmarkverletzungen, Brüche an beiden Beinen, Händen, dem rechten Arm und Ellbogen, vier Rippen und eine Lungenquetschung.

Chapmans letzte Revolution

Es sollte Colin Chapmans größter Coup werden, doch es wurde ein Reinfluss. Das Lotus 88-Doppelchassis trat 1981 dreimal an – und erhielt dreimal Startverbot. Was steckte hinter Chapmans letzter genialer Idee?

Von: **Michael Schmidt**

Die Zeichen standen auf Krieg. Der große Weltverband gegen die kleinen englischen Teams. Erst in letzter Minute einigten sich die Parteien. FIA-Präsident Jean-Marie Balestre hatte sich mit seinem Verbot beweglicher Schürzen an den Seitenkästen durchgesetzt. Mit einer Mindestbodenfreiheit von sechs Zentimetern im Stand wollte er den Ground Effect beerdigen. Doch das Verbot regte nur die Fantasie der Konstrukteure an. Die meisten senkten das Auto mit hydropneumatischen Federn im Fahrbetrieb einfach ab. Im Stand waren die Autos legal. Colin Chapman ging noch einen Schritt weiter: Er baute seinen Lotus 88 mit einem Doppelchassis.

Seine Konstrukteure Peter Wright und Martin Ogilvie hatten die Regeln genau gelesen. Das Regelwerk besagte im französischen Originaltext, dass jedes aerodynamische Teil des Autos komplett mit dem Chassis verbunden sein muss. Dabei war

nicht erkennbar, ob es sich bei dem Wort „Chassis“ um die Einzahl oder die Mehrzahl handelt. Deshalb sprachen die Erfinder des Lotus 88 bewusst von einem „Doppel-Chassis“.

Kern und Hülle

Tatsächlich bestand das Auto aus einem inneren Kern aus Karbon und Aluminium, an dem die Aufhängungen, der Motor und die Nase befestigt waren. Die Verkleidung aus Kevlar und Nomex wurde einfach darübergestülpt und war per Definition das zweite Chassis. Sie war auf Minifedern auf dem unteren Chassis gelagert. Im Stand entsprach der Lotus 88 den Regeln. Bei voller Fahrt senkte der Anpressdruck die Verkleidung ab, bis die Seitenteile über den Asphalt kratzten. Keramikleisten zur Straße hin

verhinderten eine zu starke Abnutzung. So stellte Chapman wieder einen versiegelten Raum unter den Seitenkästen sicher.

Cosworth verlegte extra für den Lotus 88 einige Pumpen seitlich an den Motorblock, damit sie dem schwingenden Ober-

teil nicht im Weg standen. Der Saugeffekt der umgekehrten Flügelfläche von den Vorderrädern bis zum Heck sollte so groß sein, dass Lotus die Flügel nur noch zum Trimmen einsetzen wollte. Auch beim Begriff „Aufhängung“ verließ sich Lotus auf eine



Das ist die B-Version des Lotus 88. Sie fährt heute mit Frontflügel, damals ohne

DIE ERFOLGE



Debüt: GP USA-West 1981
(nicht zugelassen)

GP-Einsätze: 0

Einsatzzeit: 1981

Siege: 0

Pole-Positions: 0

WM-Punkte: 0

Spitzfindigkeit, wie Peter Wright erklärte: „Das Reglement verbietet Autos ohne Aufhängung. Es erwähnte aber nichts über Autos mit zwei Aufhängungen.“

Protest der Gegner

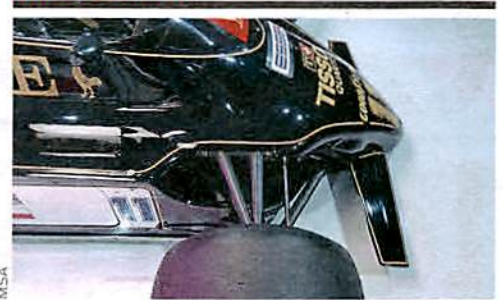
Lotus brachte den sagenumwobenen Typ 88, der bei den Wintertestfahrten gut versteckt worden war, zum Saisonstart nach Long Beach. Nur Alfa Romeo hatte ihn bei einem Test in Paul Ricard gesehen. Das Phantom war eine Sekunde schneller als das eigene Auto. Deshalb führte Alfa Ro-

DAS DETAIL



Der zentrale Kiel des Lotus 88 war an seinen vier Enden mit den unteren Dreieckslenkern verbunden. Das stellte eine konstante Bodenfreiheit sicher. Die Gasfedern zwischen den beiden Chassis wurden über eine Vorspannung so getrimmt, dass sich die Verkleidung ab einem bestimmten Anpressdruck leicht absenken ließ. Sie sollte sich in langsamen Kurven aber nicht gleich wieder anheben. Deshalb war die Zugstufe der Federn so eingestellt, dass die Verkleidung nur langsam wieder in ihre Ausgangsstellung zurückkehrte.

DIE TECHNIK



Bezeichnung: Lotus 88
(später 88B)

Kevlar-Karbon-

Nomex-Monocoque

Motor: Cosworth V8,

500 PS bei 10 800/min

Getriebe: Lotus 5-Gang

Vorderachse:

2/2 Querlenker, Pullrod

Hinterachse:

2/2 Querlenker, Kipphebel

Reifen: Michelin, Goodyear

Länge: 4260 mm

Breite: 2172 mm

Höhe: 1016 mm

Radstand: 2692 mm

Spur vorne: 1778 mm

Spur hinten: 1600 mm

Tank: 182 l

Gewicht: 585 kg

meo die Protestfront auch an. Kaum ging der Doppeldecker auf die Strecke, hagelte es schon die ersten Beschwerden der Konkurrenz.

Zehn von 15 Teams rotteten sich zusammen.

Probleme mit der Benzinversorgung

ließen den Lotus 88

am ersten Trainingstag

noch nicht als ernsthafte Bedrohung erscheinen. Am zweiten Tag bekam Elio de Angelis nach acht Runden die schwarze Flagge gezeigt. Der Veranstalter hatte dem Drängen der anderen Teams nachgegeben und das Auto mit dem Doppelchassis für illegal erklärt. Colin Chapman schäumte.

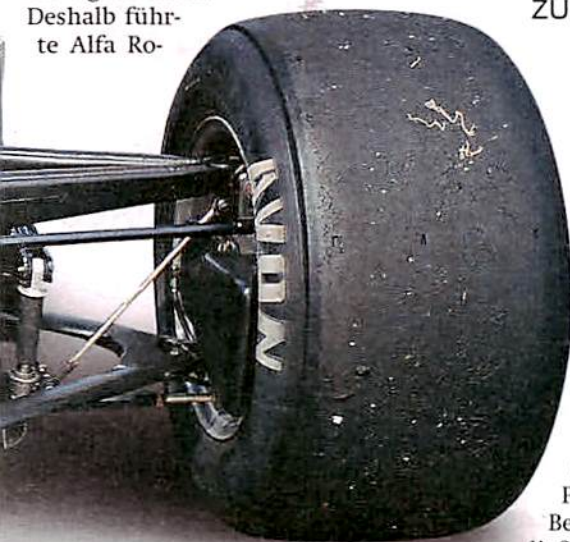
Die Fahrer wurden notgedrungen in die alten Lotus 81B umquartiert, die zur Sicherheit an die Westküste der USA mitgereist waren. Nigel Mansell qualifizierte sich damit trotz des Trainingsdefizits als Siebter.

Auch B-Version scheitert

Beim nächsten Lauf in Rio kam De Angelis mit dem Doppeldecker nur zwei Trainingsrunden weit. Dann wurde das Auto erneut aus dem Verkehr gezogen. Colin Chapman, der mit einer Horde Anwälte nach Brasilien gekommen war, drohte: „Ich kämpfe bis zum jüngsten Tag.“ Gleichzeitig ließ er durchblicken, dass sich Lotus aus der Formel 1 zurückziehen könnte, wenn der 88 weiter am Start gehindert würde. Balestre kündigte eine 100 000-Dollar-Buße an, weil Chapman den Funktionären eine politisch motivierte Manipula-

tion vorwarf. Die Strafe wurde nie aktenkundig. Man wollte Lotus nicht verlieren.

In Silverstone unternahm der Lotus-Gründer einen dritten Anlauf mit dem Doppelchassis. Diesmal mit dem Typ 88B, der nun vollständig auf Frontflügel verzichtete und dessen Verkleidung eine steifere Verbindung mit der Karbonröhre darunter aufwies. Der Lotus 88B durfte am Donnerstag mit Erlaubnis des RAC trainieren. Als die FIA nach einem Protest von Ferrari, Ligier und Alfa Romeo drohte, dem Lauf den WM-Status zu entziehen, packte Chapman sein ungeliebtes Wunderauto wieder ein. Als Ersatz setzte Lotus den Typ 87 ein, der einige Konstruktionsmerkmale des 88er-Lotus aufwies. Aller Hindernisse zum Trotz profilierten sich De Angelis und Mansell 1981 als zuverlässige Punktesammler. ■



MSA

Pipo Derani und Johannes van Overbeek siegten im ESM-Nissan nach dem Drama beim Joest-Mazda

Tumulte im Titelkampf

Der elfte Lauf zur IMSA-Serie in Laguna Seca bot Drama bis zum Abwinken: Fast alle Meisterschaftsaspiranten in der Prototypen- und GTLM-Klasse liefen in Probleme oder fielen aus. Am Ende holte das Nissan-ESM-Team den Gesamtsieg, BMW schaffte mit einem Spritsparpoker den zweiten Klassensieg in Folge.

Von: **Marcus Schurig**

Pauken- und Nackenschläge gab es beim elften IMSA-Lauf reichlich – und zwar ohne Wartezeiten: Gleich beim Start spielten einige Prototypenfahrer an der Front Jo-Jo, indem sie auf der Startgeraden erst beschleunigten, um dann wieder vom Gas zu gehen. Die Folgen waren dramatisch, auch und gerade mit Blick auf die Meisterschaftssituation: Action-Express-

Pilot João Barbosa musste mit einem Schlenker dem vor ihm fahrenden Prototypen ausweichen, von hinten knallte ihm der JDC-Müller-LMP2 von Misha Goikhberg ins Heck. Barbosa drehte sich mitten im Feld und trudelte dabei genau in die Fahrtrichtung von Ford-Pilot Dirk Müller. Auch für Porsche-Pilot Nick Tandy war das Rennen bereits hier beendet.

Das Brisante an der Situation: Barbosas Teamkollege Filipe Albuquerque lag in der Fahrerwertung der Prototypenklasse auf Platz 2, der Nuller in Laguna könnte ihn die Meisterschaft kosten. Das Gleiche gilt für Dirk Müller und Joey Hand, die vor dem elften Lauf immerhin noch auf Platz 3 in der Fahrerwertung der GTLM-Klasse lagen.

Müller fand denn auch deutliche Worte: „Heute früh in der Fahrerbesprechung hat der Rennleiter noch mal ausdrücklich darum gebeten, diese Jo-Jo-Spielchen beim Start zu unterlassen – jetzt passierte genau das! Es wäre in Zukunft vielleicht

besser, wenn man die GT-Wagen mit einem gewissen zeitlichen Versatz – beispielsweise von fünf Sekunden – hinter den Prototypen startet, um so blöde und unnütze Crashes zu unterbinden.“

Es war insgesamt nicht das Wochenende der Meisterschaftsanwärter, zwei Team traf es besonders hart: Das Ford-GT-Team von Chip Ganassi und das Action-Express-Team. Die massiven Schäden am Ford GT von Müller und Hand sorgten für eine lange Reparatur, man spulte im Rennen zwar noch eine Runde ab, aber mehr als Punkte für Platz 7 waren nicht mehr drin.

Ford-Debakel in Laguna

Für das Ford-Schwesterauto von Richard Westbrook und Ryan Briscoe, die in der Meisterschaft vier Punkte hinter den Corvette-Piloten Jan Magnussen und Antonio García lagen, war ebenfalls vorzeitig Feierabend: Beim Restart nach der dritten Gelbphase sorgte ein leichter Kontakt zwischen Westbrook und Oliver Gavin in der Corvette für einen

„ES WÄRE WOHL BESSER, WENN DIE GT-AUTOS MIT EINEM VERSATZ VON FÜNF SEKUNDEN HINTER DEN PROTOTYPEN STARTEN.“

Ford-GT-Pilot Dirk Müller

Lenkungsbruch. „Erst hat er mich in den Sand gedrückt, dann ist er mir grundlos in die Karre gefahren“, resümierte Gavin das innerbritische IMSA-Duell.

Das andere Loser-Team am Laguna-Wochenende war Action Express: Das in der Meisterschaft zweitplatzierte Auto fiel wie erwähnt wegen des Unfalls noch vor der Startlinie aus und erhielt deshalb gar keine Meisterschaftspunkte. Das Whelen-Schwesterauto von Eric Curran und Felipe Nasr fiel durch den Tumult des

HONDA-SIEG IN DER GTD

Das Shank-Motorsport-Duo Katherine Legge und Álvaro Parente gewann in Laguna Seca im Honda NSX GT3 die hart umkämpfte GTD-Klasse für GT3-Autos. Im Finale war Parente deutlich schneller als die gesamte GT3-Konkurrenz, was die Gegner stutzig machte, weshalb sie eine BoP-Überprüfung vor dem Finale in Atlanta anmahnten. Porsche-Pilot Jörg Bergmeister führte das Rennen im Park-Place-911 GT3 R bis wenige Minuten vor Schluss an, weil er sowohl die Reichweite als auch die Reifennutzung maximal dehnte. „Aber das war ein Problem zu viel, um die Spitze zu verteidigen“, so Bergmeister, der zusammen mit Patrick Lindsey Platz 2 belegte.

NEUES LEXUS-TEAM?

Radio Fahrerlager vermeldet, dass sich Lexus nach einem neuen Einsatzpartner für die IMSA-Serie umsieht. Angeblich haben sich drei Teams sowie das bisherige Lexus-Team 3GT Racing von Paul Gentilozzi für 2019 beworben. Bei den neuen Bewerbern handelt es sich angeblich um zwei bekannte IMSA-Teams, die sich nach neuen Aufgaben umsehen. Das dritte Team soll aus dem IndyCar-Sport kommen und will seine Aktivitäten in die IMSA-Serie ausdehnen.

KOMMT ASTON MARTIN?

Die Anzeichen verdichten sich, dass Aston Martin nach einem US-Einsatzteam für die IMSA-Serie fahndet. Der neue Partner soll zudem Einsätze in der GT3-Serie Pirelli World Challenge sowie in der GT4-Klasse im Rahmen der zukünftigen Michelin Sportsscar Challenge durchführen und gleichzeitig mögliche Kundenteams in den Klassen GT3 und GT4 unterstützen. Der Hauptjob soll aber im Einsatz von zwei Aston Martin Vantage in der GTLM-Klasse der IMSA-Serie liegen. Bisher sollen sich drei Teams um den Auftrag beworben haben, eine Entscheidung soll in Kürze fallen.



LMP2-Pilot Colin Braun gab im Finale alles – und schaffte noch Platz 2



Die Penske-Acura führten phasenweise, am Ende kam ein Auto aufs Podium



Drama bei Mazda: Tincknell führte klar, bis ihn ein Backmarker übersah



Caddy-Debakel: Die Action-Express-DPI fielen ebenso aus wie der WRT-DPI

IMSA

IMSA

IMSA

IMSA

Startcrashes und der ersten Gelbphase sowie eines verpatzten Boxenstopps auf den letzten Platz in der Klasse zurück. Von diesem Rückschlag sollte sich das in der Meisterschaft führende Duo bis zum Rennende nicht mehr völlig erholen – immerhin betrieb man mit Platz 5 noch halbwegs Schadensbegrenzung.

Der dritte Großverlierer in Laguna war Cadillac: Neben dem Desaster für Action Express fiel der von der Pole-Position gestartete WRT-Cadillac-DPI von Renner van der Zande und Jordan Taylor bereits nach 18 Runden mit Getriebeschaden aus. „Ein absolutes Debakel für die Caddy-Flotte“, fluchte Jordan Taylor.

Die Schlappe für Cadillac eröffnete Chancen für die anderen drei DPI-Hersteller, also Mazda, Acura und Nissan. Das deutsche Joest-Team hatte sich mit Verstand und kluger Strategie durch die vier Gelbphasen des Rennens gekämpft und die beste Ausgangslage für den ersten und lange überfalligen Mazda-Sieg der Saison gelegt. Jonathan Bomarito und Harry Tincknell lagen beim letzten Restart 69 Minuten vor Rennende in Führung.

Dann zog Tincknell dem Feld unwiderstehlich davon. Bis zum letzten Stopp erhöhte der Brite den Vorsprung auf 15 Sekunden. Zwar büßte man bei der Serie der letzten Stopps fünf Sekunden vom Vorsprung auf den zweitplatzierten Nissan-ESM-DPI von Pipo Derani ein, weil ESM wegen eines anderen Boxenstopprhythmus weniger Benzin nachtanken musste – aber der Fisch war eigentlich geputzt. „Wir hatten das Rennen unter Kontrolle“, hielt Joest-Teamchef Ralf Jüttner fest.

Drama bei Joest-Mazda

Doch in Runde 76 – es waren nur noch 34 Minuten zu fahren – stand der PR1-Mathiasen-LMP2 von Gustavo Yacamán dem Mazda-Erfolg im Weg: Obwohl ihn sein Team warnte, dass der Gesamtführende von hinten naht und die fällige Überrundung ansteht, versperrte Yacamán dem Briten über zwei Kurven hinweg den Weg. Als er mit einer weiten Linie endlich Platz zu machen schien, stach Tincknell in die Lücke – doch Yacamán zog unvermittelt zurück in die Spur. Harry Tincknell drehte sich, verlor dabei 30 Sekunden – und den Sieg.

Dem Joest-Team und Ralf Jüttner fehlten nach dem Rennen fast die Worte: „Wir hatten das Rennen im Sack – und dann ver-



BMW-Pilot De Phillippi fuhr im Schluss-Stint 77 Minuten mit einer Tankfüllung



Dirk Müller fiel im Ford #66 aus, die Corvette Nummer 3 kam auf Platz 3

liert man diesen wichtigen ersten Sieg seit Beginn der Kooperation mit Mazda, weil ein Fahrer offenbar mit dem Verkehrsgeschehen völlig überfordert ist.“ Nachsatz: Yacamán wurde genau aus diesem Grunde bereits mehrfach auffällig. Die Rennleitung sah jedoch keinen Grund, eine Strafe zu verhängen – was die Stimmung im Joest-Camp auch nicht eben verbesserte.

In der zweiten Rennstunde schien auch das Penske-Acura-Team ein Anwärter auf den Sieg zu sein, zeitweise lagen beide Acura-DPI auf den ersten beiden Plätzen. Doch Fehler bei den Boxenstopps, kleine Ausrutscher der Fahrer und ein zu großer Reifenverschleiß im zweiten Teil der Stints ließen die Acura immer wieder zurückfallen. Am Ende verteidigten Juan Pablo Montoya und Dane Cameron mit etwas Glück noch Platz 3, im Schwesterauto warf Helio Castroneves einen fast sicheren zweiten Platz in Runde 99 nach Kontakt mit einem GTD-Ferrari weg.

Dank des hervorragenden Speeds von Pipo Derani und des Ausfalls von Mazda staubten der Brasilianer und sein Teamkollege Johannes van Overbeek den Sieg ab. Bemerkenswert: Das Duo startete von hinten, weil man den Startfahrer wechselte, dazu hatte Derani bei einem Restart nach 45 Minuten einen Dreher eingestreckt, der ihn abermals auf den letzten Platz in der Prototypenklasse zurückwarf. „Das war ein unglaubliches Rennen, es ging auf und ab. Aber das Team hat nie aufgegeben und mich gut durch das Rennen gelotst. Auf unserem Auto haben die Reifen gut gehalten – beim Schwesterauto war das aber überhaupt nicht der Fall“, sagte Derani.

Der Spritpoker in der GTLM

In der GTLM-Klasse holten Connor De Phillippi und Alexander Sims den zweiten Klassensieg in Folge. Das war nach dem Qualifying nicht unbedingt zu erwarten, wo die BMW M8 nur die Plätze 5 und 8 belegten. Doch wie erwähnt dezimierte sich das Feld schneller als man gucken konnte, binnen kürzester Zeit waren zwei Ford und ein Porsche weg. Ford galt in Laguna wegen seiner guten Reifennutzung eigentlich als klarer Favorit, und von der Papierform her stand Corvette auf Platz 2 der Favoritenliste.

Kurz vor dem Restart der vierten und letzten Gelbphase kamen alle verbliebenen Topautos – zwei

BMW, ein Porsche und die beiden Corvette – zusammen in Runde 46 in die Box zum Stopp. Zu diesem Zeitpunkt ging niemand davon aus, dass die fünf GTLM-Autos das Rennen ohne einen weiteren Stopp würden beenden können – zumal nach dem Restart in Runde 50 keine weitere Gelbphase das Rennen mehr unterbrach.

Doch BMW und Porsche setzten trotzdem genau auf diese Strategie, am Anfang vermutlich auch getrieben von der Hoffnung, dass sicher noch eine weitere Gelbphase zu erwarten war. Es kam aber völlig anders: Connor De Phillippi und Laurens Vanthoor fuhren und fuhren und fuhren – während zwischenzeitlich beide Corvettes einen kurzen Nachtankstopp eingelegt hatten. „Wir rechneten fest damit, dass auch die anderen drei GTLM-Autos das Gleiche machen würden“, sagte Corvette-Pilot Oliver Gavin.

77 Minuten im Schluss-Stint

Als acht Minuten vor Rennende der führende BMW von Jesse Krohn und John Edwards die Box anließ, schien ein Corvette-Doppelsieg fast schon festzustehen. Doch sowohl De Phillippi als auch Vanthoor zogen ihr Ding bis zum bitteren Ende durch. Beide fuhren staunenswerte 77 Minuten mit einer Tankfüllung, darunter nur vier Runden unter Gelb, den Rest unter Grün. „Ich habe keine Ahnung, wie die das gemacht haben“, staunte Gavin.

„Das mit dem Spritsparen war unglaublich schwierig“, so Porsche-Pilot Laurens Vanthoor nach dem Rennen. „Wir waren früh an der Box und mussten daher die ganze Zeit enorm viel Kraftstoff sparen. In solchen Situationen ist es kompliziert, die Reifen auf Temperatur zu halten.“ Connor De Phillippi sagte: „Beim letzten Rennen in VIR haben wir gewonnen, weil wir den besten Speed hatten – in Laguna hatten wir die bessere Strategie als die Gegner.“

Eng war es allemal: Der Porsche sprang bei der Nachuntersuchung nicht mehr an, der Tank war leer. Bei Corvette haderte man mit der Taktik: Denn beide C7.R hatten beim Splash & Dash keine Reifen gewechselt. Mit frischen Pneu und maximaler Motorleistung hätte man die 20-Sekunden-Lücke zum führenden BMW womöglich zufahren können. „Vielleicht hätten wir die Strategie splitten und wenigstens bei einem Auto frische Reifen aufziehen sollen“, so Gavin. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ELFTER SAISONLAUF IN LAGUNA SECA (KALIFORNIEN)

Streckenlänge: 3,602 km; **Renndistanz:** 103 Runden gleich 371,006 Kilometer; **Pole-Position Prototypenklasse:** Jordan Taylor, WRT-Cadillac-DPI, 1.16.181 min; **Pole-Position GTE-Klasse:** Oliver Gavin, Corvette C7.R, 1.22.700 min; **Pole-Position GTD-Klasse:** Katherine Legge, Shank-Honda NSX, 1.24.456 min; **Schnellste Rennrunden Prototypenklasse:** Colin Braun (Core-LMP2), 1.16.914 min; **GTLM-Klasse:** Richard Westbrook (Ford GT), 1.23.307 min; **GTD-Klasse:** Alvaro Parente (Shank-Honda NSX), 1.25.065 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Zeit/Rückst.
1.	PC Class	#22	Derani/van Overbeek	ESM-Nissan-DPI	2:41.23,487 h
2.	PC Class	#54	Bennett/Braun	Core-Oreca LMP2	+10,900 sec
3.	PC Class	#6	Montoya/Cameron	Penske-Acura-DPI	+13,396 sec
4.	PC Class	#55	Bomarito/Tincknell	Joest-Mazda-DPI	+16,872 sec
5.	PC Class	#31	Nasr/Curran	Whelen-Cadillac-DPI	+30,034 sec
6.	PC Class	#99	Goikhberg/Simpson	JDC-Miller-Oreca-LMP2	+40,775 sec
7.	PC Class	#85	Trummer/Alon	JDC-Miller-Oreca-LMP2	+51,236 sec
8.	PC Class	#52	Saavedra/Yacamán	PRI-Oreca-LMP2	+1 Runde
9.	PC Class	#77	Jarvis/Nunez	Joest-Mazda-DPI	+2 Runden
10.	GTLM	#25	De Phillippi/Sims	Rahal-BMW M8GTE	+3 Runden
11.	GTLM	#912	Bamber/Vanthoor	Porsche 911 RSR	+3 Runden
12.	GTLM	#3	Magnussen/García	Corvette C7.R	+3 Runden
13.	GTLM	#24	Krohn/Edwards	Rahal-BMW M8GTE	+3 Runden
14.	GTLM	#4	Gavin/Milner	Corvette C7.R	+3 Runden
15.	PC Class	#7	Castroneves/Taylor	Penske-Acura-DPI	+4 Runden
16.	GTD	#86	Parente/Legge	Shank-Honda NSX GT3	+6 Runden
17.	GTD	#73	Lindsey/Bergmeister	Park-Place-Porsche GT3 R	+6 Runden
18.	GTD	#33	Keating/Bleekemolen	Riley-Mercedes AMG GT3	+6 Runden
19.	GTD	#48	Sellers/Snow	Lamborghini Huracán GT3	+6 Runden
20.	GTD	#44	Potter/Lally	Magnus-Racing-Audi R8	+7 Runden

ADAC GT Masters Sachsenring, Lauf 11 und 12

Herberth erobert Führung

Es war ein denkwürdig chaotisches Rennwochenende im ADAC GT Masters am Sachsenring. Regel-diskussionen, Unfälle und kuriose Situationen bestimmten das Geschehen. Als neue Tabellenführer reisten Renauer/Jaminet im Porsche 911 GT3 R ab.

Von: **Bianca Leppert**

Die Läufe 11 und 12 auf dem Sachsenring hielten jede Menge Kuriositäten bereit. Die erste Diskussion kam bereits auf, weil alle Porsche 911 GT3 R – mit Ausnahme des Iron Force Ring Police Elfers – nach dem ersten Zeittraining ans Ende des Feldes versetzt wurden. Der Grund: Angeblich entspreche das Tape, mit dem der Gurney-Flap am Heckflügel zusätzlich befestigt ist, nicht den Regeln. Das Team75 Bernhard kündigte für das Auto von Bernhard/Estré auf



Robert Renauer und Mathieu Jaminet werden beim Finale die Gejagten sein

Pole Berufung an. Unter Vorbehalt von vorne gestartet, legte man ein sauberes Rennen hin und fuhr den Sieg ein, der bis zur Berufungsverhandlung vorläufig bleibt. Das Podium komplettierten die beiden Van der Linde-Brüder von Land Motorsport im Audi und Schramm/Sylvest im Mercedes von Zakspeed. Ohne Punkte blieben nach einer Kollision

die bisherigen Tabellenführer Götz/Pommer im HTP-Mercedes. Sie wurden Opfer eines Gerangels zwischen der Callaway-Corvette, die später ebenfalls ausschied, und dem Audi R8 von Yaco Racing. Auch nach Berührung im Aus: der Herberth-Porsche von Renauer/Jaminet.

Noch kurioser als der Samstag, der viel Schrott bot, verlief

das Rennen am Sonntag. Den Anfang machte ein missglückter Start, weiter ging es kurz darauf mit roter Flagge wegen mehrerer Kollisionen im Mittelfeld und Reifenschaden nach Berührung für Götz/Pommer. Nach der Unterbrechung sorgte eine Safety-Car-Phase während des Boxenstopp-Fensters inklusive dem Umstand, dass nicht das führende Fahrzeug eingefangen wurde, für zusätzliche Konfusion.

Profiteure waren Kaffer/Erhart, die im Gegensatz zur Mehrheit exakt während dieser Safety-Car-Phase mit dem Audi R8 in die Box kamen. Erhart zeigte eine Glanzleistung, indem er sich gegen Sheldon van der Linde über mehrere Runden wehrte und mit nur 0,317 Sekunden Vorsprung den Premierensieg für sich und Kaffer einfuhr. Rang 3 ging an Schmidt/Mücke im BWT-Audi. Renauer/Jaminet schafften es mit Rang 4 an die Tabellenspitze und führen vor dem Finale in Hockenheim mit vier Punkten Vorsprung vor Götz/Pommer und der Callaway Corvette. ■

WEC / IMSA: Keine Einigung bei LMP1-Hybrid in Sicht

DPI-Hersteller lehnen LMP1-Vorschläge ab

Für die Hersteller in der DPI-Klasse sind auch die jüngsten Annäherungsversuche, die ACO und FIA in den Verhandlungen über ein neues LMP1-Regelwerk für die Saison 2020 vorgelegt haben, offenbar nicht interessant: Das geplante Front-KERS-System mit Allradantrieb ist ihnen zu aufwendig und zu teuer.

Eine Umfrage unter Herstellervertretern im IMSA-Fahrerlager in Laguna Seca ergab eine einhellige Ablehnung der jüngsten ACO-Vorschläge. Auch wenn sich kein Herstellervertreter zitieren lassen wollte – alle Beteiligten mussten eine detaillierte Geheimhaltungsvereinbarung unterzeichnen –, so

war klar zu erkennen, dass für die in der DPI-Klasse vertretenen Hersteller ein Front-KERS-System mit Allradantrieb keine Option ist. Die Leasing-Kosten für so ein Hybridsystem sollen sich laut jüngsten ACO-Präsentationen auf angeblich 2 bis 3 Millionen Euro belaufen, dazu müssten die Hersteller ihre Motoren für eine weitere Leasinggebühr von 1 Million Euro pro Saison anbieten.

Ein Herstellervertreter sagte: „Bevor man überhaupt anfängt, sind die ersten vier Millionen Euro schon weg – dafür kann man aktuell eine volle IMSA-Saison mit einem Auto finanzieren.“ Die Hersteller bezweifeln zudem die Aussagen von Toyota, dass der Allradantrieb nur einen geringen technischen Mehraufwand bedeute. „Da steckt richtig Rundenzeit drin, ergo sind die Kosten auch hoch“, sagte ein anderer Herstellervertreter. ■ MCS

IMSA-Meisterschaft

Cadillac-DPI-Aufgebot sorgt für Kritik

In der kommenden Saison könnten bis zu sechs DPI-Autos von Cadillac am Start stehen, weil nur dieser US-Hersteller in der Lage ist, Kundenautos anzubieten. IMSA freut sich über den Zuwachs für 2019, die DPI-Teams sehen die Gefahr eines Cadillac-Markenpokals.

Für 2019 könnte sich das Cadillac-Aufgebot in der DPI-Klasse der IMSA-Serie nahezu verdoppeln: Mehrere Teams haben einen DPI-Einsatz angekündigt, dazu wollen jene Teams, die bisher ein LMP2-Auto einsetzen, für 2019 umsatteln, weil dann nur noch die DPI-Autos eine Chance haben, um Gesamtsiege mitzukämpfen.

IMSA trennt 2019 die DPI-Werks-teams von den LMP2-Akteuren, die verpflichtend eine Pro-Am-Fahrerpaarung einsetzen müssen. Das Problem: Weder Acura noch Mazda sind in der Lage, Kundenautos anzubieten. Eventuell ist ein Nissan-DPI mit den Überresten des ESM-Imperiums verfügbar.

Damit müssen Wechselwillige und Neueinsteiger zwangsläufig einen Cadillac erwerben. „Ich plädiere für eine Begrenzung der Autos pro Hersteller“, so Felipe Albuquerque, der selber einen Caddy-DPI im Action-Express-Team fährt. „Bisher war es etwas Besonderes, einen Caddy zu fahren, im nächsten Jahr ist das fast schon Massenware. Man könnte vorschreiben, dass pro Hersteller nur maximal vier Autos erlaubt sind – dann müssten die anderen DPI-Hersteller Kundenautos anbieten, und es würde keine Übermacht entstehen.“ ■ MCS

Heißes Neuland



Viel Staub aufwirbeln reicht nicht: Ogier muss kräftig punkten

ROESELER

Auf zu neuen Ufern. Erstmals gastiert die Rallye-WM bei Marmaris an der türkischen Ägäis. Sébastien Ogier hat sich akribisch vorbereitet. Der Weltmeister muss dringend Boden auf WM-Leader Thierry Neuville gutmachen.

Von: **Reiner Kuhn**

Sechs Mal machte die Rallye-WM zwischen 2003 und 2010 schon in der Türkei Station. Erst in Kemer, nahe der Touristenhochburg Antalya, und später im Norden der Weltmetropole Istanbul. Nun ist die Veranstaltung in die Hafen- und Ferienresidenz Marmaris an der türkischen Ägäis umgezogen.

Bei heißen, spätsommerlichen Temperaturen um die 30 Grad erwarten die weltbesten Rallyepiloten dort völlig neue Schotterpisten, alle Teams müssen neue Streckennotizen erstellen. Weitere Hürden: Es gilt, ohne genaue Vorkenntnisse das richtige Setup zu finden, den Reifenverschleiß zu beachten und schnell auf Touren zu kommen. M-Sport reiste deshalb nach Griechenland, um

dort vier Tage unter ähnlichen Bedingungen zu testen. Resümee der akribischen Vorbereitung: Sébastien Ogier setzt für den eher langsamen Hardcore-Ritt wieder auf den Ford Fiesta WRC in der vorherigen Aerodynamik-Konfiguration. Damit will der Franzose den 23-Punkte-Rückstand auf Thierry Neuville verkürzen. Die Chancen stehen gut, muss der Tabellenführer mit seinem Hyundai doch den Straßenkehrer geben.

Aufpassen müssen die beiden vor allem auf Toyota-Speerspitze Ott Tänak. Der Este liegt nach den Siegen in Finnland und Deutschland nur noch 13 WM-Zähler hinter Ogier auf WM-Rang 3. Tänaks Nachteil: Toyota muss in der Türkei mit dem Chassis der Rallye Italien antreten und deshalb auf die neuste, leistungsstärkere Mo-



Zwei Siege in Folge: Ott Tänak

toren-Version verzichten. Auch Mads Östberg und Craig Breen rechnen sich etwas aus. Die beiden Citroën-Werksfahrer könnten wie Jari-Matti Latvala (Toyota), Elfyn Evans und Teemu Suninen (Ford) oder Andreas Mikkelsen (Hyundai) von ihrer späten Startposition profitieren.

Ultrakompakte Route

Erneut bilden zwölf World Rally Cars der neuesten Generation die Spitze des insgesamt 61 Teams zählenden WM-Feldes. Dahinter folgen 15 Teilnehmer der WRC2 und die 13 WM-Junioren mit ihren identischen Ford Fiesta R2.

Auf dem Programm der ultrakompakten WM-Runde stehen gerade einmal 875,34 Gesamtkilometer mit 17 Wertungsprüfungen über insgesamt 312,44 WP-Kilometer. Die Rallye Türkei beginnt am Donnerstagabend mit einer 2,45 Kilometer kurzen Zuschauerprüfung in den Straßen von Marmaris. Am Freitag hält die längste Tagesetappe sechs Prüfungen über 145,10 Kilometer bereit, am Samstag folgen weitere sechs Wertungsprüfungen über 134,20 Kilometer. Den Abschluss bilden am Sonntag vier weitere Schotterprüfungen, bevor gegen 13.00 Uhr auf den Sieger das Podium in Marmaris wartet. ■

WM-NACHRICHTEN

AUF DEN SIEGER WARTET EINE LUXUSJACHT

Zusätzlicher Anreiz für den Gewinner der Türkei: Serkan Yazıcı, Chef des türkischen Automobilsport-Verbands TOSFED, spendiert eine einwöchige Reise auf der 47 Meter langen Luxusjacht „Bebe“. „Ich bin mir sicher, dass der Sieger, seine Familie und Freunde diesen Urlaub an Bord genießen werden.“

WRC2: SHOWDOWN DER TITELANWÄRTER

Die weiteren 13 Konkurrenten der zweiten WM-Liga mögen uns für einmal verzeihen, aber die Rallye Türkei steht ganz im Zeichen des Titelduells zwischen den beiden Skoda-Werkskollegen Jan Kopecký und Pontus Tidemand, die erstmals in dieser Saison direkt gegeneinander antreten. Hochspannung pur, denn für Tabellenführer Kopecký, der mit sieben Punkten Vorsprung anreist, ist es ebenso wie für Titelverteidiger Pontus Tidemand der sechste und damit vorletzte WRC2-Lauf der Saison.

WM-JUNIOR TANNERT PEILT DAS PODIUM AN

Die Saison der WM-Junioren endet bei der Rallye Türkei selten früh. Zum engen Favoritenkreis auf den selektiven und sandigen Schotterpisten zählt neben den schwedischen Experten Dennis Rådström und Emil Bergkvist, die den Titel in der weltmeisterlichen Nachwuchserie unter sich ausmachen, einmal mehr der Este Ken Torn. Hoch motiviert reist auch Julius Tannert zu seinem vorerst letzten WM-Auftritt mit dem von M-Sport zentral eingesetzten Ford Fiesta R2. Nachdem der Sachse in Finnland nach starker Fahrt noch dem vom französischen Verband unterstützten Jean-Baptiste Franceschi den Vortritt lassen musste und knapp geschlagen Vierter wurde, peilt Tannert nun erneut eine Podiumsplatzierung an. ■ RK



Einer von vielen WRC2-Statisten: Hyundai-Junior Huttunen

ROESELER

einer Team- oder Hersteller-Wertung in der WRC2 positiv gegenüberstehen, stößt die Idee von neuen „R5-plus“-Autos mehrheitlich auf Ablehnung. „Technisch muss die R5 bleiben, wie sie ist“, fordert M-Sport-Boss Malcolm Wilson. Budar pflichtet ihm bei: „Das kostet nur Geld. Es wäre sinnvoller, die Meisterschaft durch straffere Regeln günstiger und damit auch wieder attraktiver zu machen“, erinnert der Franzose daran, dass die WRC2 2013 geschaffen wurde, um Privatteams und -Fahrern die Möglichkeit zu geben, um einen WM-Titel zu fahren.

Nicht nur ihm stößt sauer auf, dass ein Werksteam wie Skoda in der zweiten Liga mehr Freiheiten genießt als die Hersteller in der Topliga. Die Anzahl der Motoren und anderer Komponenten deutlich einzuschränken, wäre für Budar deshalb nur ein Anfang. „Skoda kann vor den WM-Läufen mehr testen als die WRC-Teams. Wer will da mithalten?“, warnt der Franzose. Penasse bläst ins gleiche Horn: „Jungs wie Loubet, Andolfi, Solans oder Greensmith gehen aktuell voll unter. Die können mal einen oder zwei WM-Tage mithalten, dann ist es aber vorbei.“ Nun ist die FIA gefordert. ■

WRC2: Werke gegen FIA

Die zweite Liga leidet unter der Dominanz des Skoda-Werksteams. Um Talente und Privatiers bei der Stange zu halten, plant die FIA eine Umgestaltung, doch von den Herstellern kommt Gegenwind.

Von: Reiner Kuhn

Anders als in der Topliga sind die WRC2-Ergebnisse vorhersehbar. Meist stellt sich nur die Frage, welcher der vier eingeschriebenen Skoda-Werkspiloten in der zweiten Liga die Nase vorne haben wird. „Alle anderen kämpfen eher um Platz 3 statt 2“, sagt Hyundai-Teammanager Alain Penasse und vergleicht das Kräftemessen mit David gegen Goliath. „Es muss

sich dringend etwas ändern und zwar grundlegend“, stellt Citroën-Teamchef Pierre Budar klar und wundert sich über die auf dem Tisch liegenden Vorschläge der FIA.

Um keinen Hersteller zu verprellen, denkt der Weltverband über eine gesonderte Teamwertung und eine eigene Hersteller-Spielwiese mit verbesserten und leistungsstärkeren R5-Autos nach. Während die aktiven Hersteller

Östbergs wichtige Wochen

Um auch 2019 in einem Werks-Citroën zu sitzen, muss Mads Östberg bei den Schotterallies in der Türkei und Wales abliefern.

Beim automobilen Mächtigkeitsspringen in Finnland geigte Mads Östberg vom Start weg groß auf. Mit seinem C3 WRC lag der Norweger zwischenzeitlich gar in Führung,

wehrte alle Angriffe der Konkurrenz ab und landete am Ende auf viel umjubelt auf Platz 2. In nur vier Saisonläufen holte Östberg 48 WM-Zähler und ist damit bestplatziertes Citroën-Pilot.

„Das Auto fühlte sich in Finnland prima an“, schwärmt er von der neuen Fahrwerksgeometrie des C3 WRC und hofft, auch in der Türkei und Wales ganz vorne mitzufahren. Verständlich, denn für den 30-Jährigen geht es um nicht weniger als seine Zukunft. Die Krux: Neben Östberg kämpft auch der zwei Jahre jüngere Craig Breen um seinen Verbleib in der französischen Werksequipe.

Noch schlimmer: Hartnäckig halten sich Gerüchte, dass Esapekka Lappi von Toyota zu Citroën wechselt, um dort als künftige Nummer eins anzuheuern. Sollte Teampatron Khalid Al-Qasimi an Bord bleiben, wäre nur noch Platz für einen aktuellen Fahrer. Nur logisch, dass Östberg deshalb mit weiteren Erfolgen Citroën-Teamchef Pierre Budar von sich überzeugen will. ■ RK



Im roten Bereich: Mads Östberg

Neueinsteiger aus Indien

2019 will der indische Reifenhersteller MRF Tyres in der WRC2 antreten und mittelfristig auch in der Topliga vorne mitmischen.

Nach Sardinien und Finnland brauchte Gaurav Gill mit MRF Tyres einen neuen Reifenhersteller auf die WM-Bühne. Wer wie der 36-jährige Inder nicht in der WRC, WRC2 oder Junior-WM startet, darf Reifen fahren, die in anderen FIA-Serien zugelassen sind. Das

nutzte der dreimalige FIA-Champion der Asien-Pazifik-Meisterschaft, um die Werbetrommel für den milliardenschweren Reifenproduzenten zu rühren.

Bei der Wales Rally GB wird Gill neben Manager Vivek Ponnusamy auch von Mitgliedern der MRF-Konzernspitze begleitet. Ab 2019 will man in der WRC2 Schotterreifen, ab 2020 auch Asphaltneus anbieten. Im zweiten Schritt will man auch in die Topliga WRC einsteigen und den direkten Vergleich gegen Platzhirsch Michelin suchen. ■ RK



ROESELER

MRFs klarer Plan: Vier Gastauftritten soll 2019 der WRC2-Einstieg folgen

Marijan Griebel wurde für seinen Einsatz belohnt und konnte am Ende entspannen



Alles auf Anfang

Mit seinem zweiten Saisonsieg übernimmt Marijan Griebel die Führung in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM). Titelkonkurrent Dominik Dinkel bremste im Harz die Technik aus.

Von: **Michael Heimrich**

Das Riedemann-Aus war ärgerlich, aber nur ein kurzes Thema im beschaulichen Osterode am Harz, denn die beiden Meisterschaftsführenden Dominik Dinkel (Skoda) und Marijan Griebel (Peugeot) lieferten sich an der Spitze ein sehenswertes Duell auf Augenhöhe. Dinkel erwischte den besseren Start, doch Griebel wusste umgehend zu kontern. Mehr als zwei Sekunden trennten die beiden Kontrahenten anschließend nicht mehr.

Entscheidung auf WP 6

Das Schauspiel endete jedoch auf der sechsten Prüfung. Im vorderen Differenzial des Fabia R5 von Dinkel brach ein Kegelrad und verwandelte den Allradler in einen Fronttriebler. Dinkel musste chancenlos mit ansehen, wie Griebel auf und davon zog. Während Dinkel nach erfolgreicher

Reparatur und mit viel Wut im Bauch alle Bestzeiten einsammelte, konnte es sich Griebel erlauben, gleich zwei Gänge zurückzuschalten.

Der Sieg im Harz-Vorland kam überraschend und war umso willkommener, denn plötzlich liegen Griebel und Dinkel punktgleich an der Spitze der DRM. Weil Griebel aber einen Sieg mehr in der Tasche hat, reist er als Führender zum vorletzten Lauf im Erzgebirge (28. bis 29. September). „Jetzt ist alles möglich“, frohlockte der Pfälzer.

Zeltner eingebremst

In der 2WD-Wertung konnte sich Konstantin Keil (Citroën) gegen Hermann Gassner jr. (Toyota) durchsetzen, den zudem ein technisches Problem einbremste.

Beste Mann mit Zweiradantrieb war Ruben Zeltner im Porsche. Zeltner wollte zumindest Best of the Rest sein und den dritten Platz auf dem Podium holen. Doch eine Strafminute wegen eines Stempelfehlers hatte den Routinier frühzeitig zurückgeworfen. Zeltner kämpfte, konnte aber Roman Schwedt nicht mehr

fangen, der sich im Peugeot über Rang 3 freute. Unter Wert geschlagen wurde auch Carsten Mohe, er rutschte bereits auf der ersten Prüfung von der Strecke. Nach dem Restart am Samstag setzte er Top-5-Zeiten, und den Klang seines Renault Maxi KitCar dürfte man bis auf den Brocken gehört haben. ■



Dinkel hatte Wut im Bauch



Mohe war früh draußen

RALLYE NIEDERSACHSEN (07.–08.09.2018)

Sechster von acht DRM-Läufen, 13 Wertungsprüfungen über 128 km

1.	Griebel/Rath	Peugeot 208 T16	1:11:22.7 h
2.	Dinkel/Fürst	Skoda Fabia R5	+1:09.0 min
3.	Schwedt/Gerlich	Peugeot 207 S2000	+3:09.4 min
4.	Zeltner/Zeltner	Porsche 996 GT3	+4:01.8 min
5.	Wild/Otterbach	BMW M3 E36	+4:55.2 min
6.	Bieg/Moch	Mitsubishi Lancer Evo IX	+5:52.4 min
7.	Keil/Fritzensmeier	Citroën DS3 R3T Max	+6:03.7 min
8.	Rostek/Braun	Mitsubishi Lancer Evo X	+6:39.1 min
9.	Gropengliesser/Annemüller	Mitsubishi Lancer Evo IX	+7:03.2 min
10.	Wolf/Luther	Mitsubishi Lancer Evo X	+7:21.4 min

Bestzeiten: Dinkel 7, Griebel 6

DRM-STAND

Nach Lauf 6

1.	Marijan Griebel (D)	114
2.	Dominik Dinkel (D)	114
3.	Christian Riedemann (D)	83
4.	Roman Schwedt (D)	73
5.	Hermann Gassner jr. (D)	41
6.	Konstantin Keil (D)	36
7.	Simone Tempestini (ROM)	30
8.	Kalle Rovander (FIN)	30
9.	Tom Kristensson (SWE)	17
10.	Sepp Wiegand (D)	17



Zeitvorteil

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



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

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

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



Ende und Anfang

Mit dem Abschied von Norbert Handa endet eine Ära im deutschen Bergsport, dafür gab es zum Meisterschaftsfinale in Eichenbühl einen hoffnungsvollen Neuanfang und einen frischgebackenen Champion.

Von: **Markus Stier**

Das Grinsen sitzt ein bisschen schief beim Rennleiter: „Am Ende wurde es noch mal hektisch“, sagt Steffen Hofer. Erst heulten die Sirenen: Die Feuerwehr im Erftal eilte die Rennstrecke hinauf, allerdings nicht wegen eines Zwischenfalls auf dieser, sondern zum Abkürzen zu einem anderen Einsatzort. Als kurz vor Schluss der alles entscheidende Lauf bei der Titelvergabe anstand, musste die Streckensicherung wieder ausrücken. Alexander Pleier war in der Zielkurve mit seinem Opel Kadett

in die Planken gerutscht, sodass Tabellenführer Dirk Preißer sein Rennen abbrechen musste.

Dass der Titel des Deutschen Bergmeisters in diesem Jahr schon Anfang September vergeben wurde, lag am Veranstalter in Mickhausen, der sich amts müde zeigte, weshalb der traditionelle Saisonabschluss im Oktober in diesem Jahr ausfällt. Das traditionelle Bergrennen in Unterfranken hätte gut dasselbe Schicksal erleiden können. Schon vor zwei Jahren war klar, dass die alte Veranstalter-Garde vom GAMSC Würzburg nach dem 50. Rennen 2017 ihren Hut nehmen würde. Flugs gründete der erst 25-jährige Hofer mit 143 Getreuen mit dem MSC Erftal einen neuen Verein und wählte als Zeichen des Neubeginns einen neuen Namen.

Lob für Veranstalter

Es gab reichlich Lob für die Neuen. „Die haben sich auch andere Bergrennen angesehen, um sich Inspiration zu holen“, hebt KW-

Berg-Cup-Chef Uli Kohl hervor. „Die drehen jeden Stein um und machen sich Gedanken“, sagte Wolfgang Glas, der mit seinem Golf in der 1600er-Klasse Zweiter wurde und wohl im kommenden Jahr in Mickhausen das Ruder in die Hand nehmen wird. Im Ka-

„ICH HABE ALLES GLÜCK GEHABT UND DU ALLES PECH, ABER ENT-SCHULDIGE, WENN ICH MICH FÜR MICH FREUE.“

Armin Ebenhöf

lender für 2019 ist das Rennen südlich von Augsburg nach einer Sitzung des DMSB-Berg-Fachausschusses wieder vorgesehen. Christian Leutheuser, einer der Organisatoren des Hauenstein-Rennens, ist sonst eher im Langstreckenpokal unterwegs, brach-

te aber seinen 400 PS starken Einser-BMW aus der VLN mit. „Ein Pflichttermin“, betonte er zum Leidwesen von Günter Göser, und damit sind wir mitten im Titelrennen.

Göser reiste mit seinem 2,5-Liter-Kadett-C-Coupé als Tabellenzweiter mit nur 2,4 Punkten Rückstand nach Eichenbühl. Die Stellen hinter dem Komma sind dem Punktesystem geschuldet, das erstens nur nach Klassenplatzierungen ausgerichtet ist und zweitens bis Rang elf 0,2 Extrapunkte für jeden besiegten Gegner in der eigenen Klasse bietet. Als Gaststarter Leutheuser sich zur Feier des Tages zwei frische Berg-Pneus von Ausrüster Avon leistete und gleich vier Sekunden schneller fuhr als zuvor, machte sich Göser Sorgen: „Hoffentlich macht er damit nicht die Meisterschaft kaputt.“ Die Sorge war unbegründet: Der Mann aus Wangen behielt im Opel die Oberhand und fuhr zum Klassensieg, aber es waren zu wenige Gegner übrig, um genug Punkte zu holen.

Es mangelte trotzdem nicht an Spannung. Insgesamt vier Fahrer aus vier verschiedenen Klassen hatten vor dem Rennen realistische Chancen auf den Titel des Deutschen Bergmeisters. Der Nächste, der aus dem Kreis der Favoriten fiel, war Markus Fink, der mit seinem Citroën C2 mit nur sechs Startern in der Gruppe A bis 1,6-Liter kein ausreichend hohes Zusatzpunkte-Potenzial hatte, als Tabellenvierter aber zum letztlich errungenen Klassensieg auch reichlich Pech bei der Konkurrenz gebraucht hätte.

Es war weniger Pech, sondern „mein Fehler“, gestand der Führende Dirk Preißer am Samstagabend. Beim dritten Trainingslauf, bei dem es weitere zwei Zusatzpunkte für den Klassenschnellsten gibt, brach dem schwäbischen Metallbauer das Heck seines Zweiliter-Kadett-C aus und das Coupé rutschte vorn rechts in die Leitplanke. Preißer hatte vor dem Rennen betont, der Meistertitel sei ihm viel weniger wert als ein schönes Duell mit Klassenkonkurrent Thomas Strasser, aber man fuhr nach der Havarie am Abend dennoch zurück ins 120 Kilometer entfernte Schwaikheim, um den Schaden zu beheben.

Zu vorsichtig

Das Auto war am Rennsonntag technisch auf der Höhe, Preißer aber noch nicht ganz. Einen Tick zu vorsichtig agierte er im ersten von drei Läufen und fing sich nicht nur acht Zehntel Rückstand auf Lieblingsgegner Strasser ein, sondern landete auch hinter Hans-Peter Eller im VW Corrado. Strasser war im Titelkampf keine Gefahr, der Österreicher ist in der nur national ausgeschrieben Berg-Meisterschaft nicht punktberechtigt. Strasser tröstete sich mit seinem VW Scirocco nicht nur mit einem abermaligen Sieg in der stark besetzten Zweiliter-Klasse, er hatte mit dem vorzeitigen Gewinn des KW-Berg-Cups schon einen Pokal in der Tasche.

Den Griff am Pott hatte Ellers früherer Berg-Cup-Partner Armin Ebenhöf, Tabellendritter. Der Inntaler fährt mit seinem Scirocco in der 1,4-Liter-Klasse in seiner eigenen Welt und musste auf dem Weg zum Klassensieg eigentlich nur drei Mal ohne Patzer ins Ziel fahren, was ihm auch gelang.

Preißer musste also beim letzten Lauf Eller schlagen, der mit



Norbert Handa: Nach 43 Jahren darf es auch mal genug sein

STIER



Armin Ebenhöf: In der Klasse unschlagbar, in der Summe Bergmeister

STIER



Steffen Hofer: Beim Debüt als Rennleiter wie ein alter Hase

STIER



Alexander Hin: Streckenrekord knapp verpasst, aber Rennen gewonnen

THOMAS BUBEL

dem 2018 frisch aufgebauten Corrado bisher nie über einen vierten Rang hinausgekommen war. Doch der Unfall von Pleier zwang Preißer zum Abbruch. Beim zweiten Anlauf überhitzten die Reifen am Kadett, im Ziel blieb Eller vorn und sein Spezi Ebenhöf war Deutscher Bergmeister. Der 47-Jährige suchte sofort seinen Kontrahenten und betonte: „Ich habe heute alles Glück gehabt und du alles Pech, aber entschuldige, dass ich mich für mich selbst freue.“

Klassensieg zum Abschied

Champagner gab es auch für ein Monument des deutschen Bergsports. Norbert Handa hängt den Helm an den Nagel. „Ich mag nicht mehr am absoluten Grenzbereich fahren“, gesteht der Mann aus Markt Einersheim. Mit seinem 650 PS starken Lancia Delta Integrale war der 68-Jährige eine Dauerattraktion des Bergsports. Wäre die Gruppe E1 über drei Liter Hubraum nicht regelmäßig so dünn besetzt, der zweimalige deutsche Bergmeister hätte auch 2019 noch Titelchancen gehabt. Im Finale bezwang er den Österreicher Herbert Stolz im Porsche 935 klar, obwohl der 69-jährige Konkurrent versprochen hatte: „Ich mach es dem Norbert so schwer wie möglich.“

Handa gewann unter großem Beifall der Fans bei seinem Abschiedsrennen die Tourenwagenklasse, wer allerdings den Gesamtsieg holen würde, war eigentlich nach dem ersten Lauf schon klar. Alexander Hin ist im nur für Tourenwagen ausgeschrieben Berg-Championat außen vor, aber mit seinem Reynard 97D mit Judd-Motor war der Elzacher eine Klasse für sich. Mit einer Fabelzeit von 1:11,928 Minuten verpasste er in seinem Monoposto auf dem drei Kilometer langen Kurs in Eichenbühl den Streckenrekord nur um vier Zehntelsekunden. Das Rennen gewann er am Ende mit 9,1 Sekunden Vorsprung vor Sebastian Schmitt im früheren DTM-Opel-Vectra von Norbert Brenner. Thomas Conrad im CRS landete eine weitere halbe Sekunde zurück auf Rang 3.

Bevor Norbert Handa auf 43 Jahre Bergsport zurückblickt, möchte er vielleicht doch noch einmal fahren. Gelingt es ihm, für den Lancia bis zum Berg-Cup-Finale am 22. September noch einen neuen Krümmer zu finden, tritt er im österreichischen St. Agatha noch einmal an. ■



Rast ist „King of the Ring“

Zweimal Pole und zwei Siege an einem Wochenende: René Rast ist der erste DTM-Fahrer, dem dieses Kunststück gelang. Der Audi-Fahrer schob sich so auf Tabellenplatz 3 hinter die Mercedes-Piloten Gary Paffett und Paul di Resta. Edoardo Mortara schied nach farblosen Vorstellungen aus dem Titelkampf aus. Grund zur Freude hingegen hatte BMW-Mann Bruno Spengler: Nach einem Jahr meldete sich der Kanadier auf dem Podium zurück.

Von: **Claus Mühlberger**

Dass es in der DTM um kleinste Nuancen geht, ist eine Binsenweisheit. Die Ingenieure kennen ihre Autos in- und auswendig. Klar, denn seit 2012 gilt das Reglement fast un-

verändert. Und die V8-Saugmotoren werkeln in den Tourenwagen sogar schon seit dem Jahr 2000. Auch bei den Fahrern sind die Unterschiede minimal. Alle 18 sind ausgekochte Vollprofis. Mindertalentierte Paydriver, wie es sie sogar in der Formel 1 gibt, sucht man in der DTM vergebens.

Doch jetzt sorgte eine kleine Regeländerung für mächtige Aufregung. Hankook hatte den DMSB inständig um eine Regeländerung gebeten. Der Mindestluftdruck, bislang nur eine eher unverbindliche Empfehlung der koreanischen Pneu-Spezialisten, sollte verbindlich (und strafenbewehrt) festgelegt werden.

Hintergrund: Einige Teams hatten zuletzt das Limit wohl allzusehr ausgereizt. Hankook befürchtete ihr Image schädigende Plattfüße und zog die Notbremse. Seit den Misano-Rennen Ende August gelten nun die neuen Minimalwerte.

Und wie der Zufall so spielt, kam ein Audi-Fahrer plötzlich machtvoll in Schwung, der bei Saisonhalbezeit noch völlig abge-

„IN DER DTM MUSS MAN MIT DEM AUTO SPIELEN. ICH KANN DAS. UND ICH BRAUCHE KEIN PERFEKTES AUTO, UM SCHNELL ZU SEIN.“ René Rast

schlagen auf Tabellenrang 11 gelegen hatte: Titelverteidiger René Rast holte bei den letzten sieben Rennen drei Siege (übrigens die bisher einzigen für Audi in diesem Jahr) und verbesserte sich auf Tabellenrang 3. Da drängt sich doch eine Frage auf ... richtig: Hängt Rasts Formsteigerung mit der Regeländerung zusammen?

Ein perfektes Auto?

René Rast kann darüber nur lachen. „Wo liegen denn die anderen Audi-Fahrer?“, fragte er nach seinem Doppelsieg auf dem Nürburgring mit dem Selbstbewusst-

sein eines erfahrenen Champions. „In der DTM muss man mit dem Auto spielen“, führte der ehemalige Porsche-Cup-Spezialist weiter aus. „Ich kann das.“ Und: „Ich brauche kein perfektes Auto, um schnell zu sein.“

Rekapituliert man die erste Saisonhälfte, ist klar zu sehen, dass Rast oft unter Wert geschlagen wurde. „Immer kam etwas dazwischen, mal eine Safety-Car-Phase oder eine Slowzone zur falschen Zeit, mal ein Überschlag.“ Und so weiter und so fort. Doch Rast und sein Rosberg-Team arbeiteten unbeirrt weiter. „Durch den Wegfall des dritten Aero-Elements an der Front haben viel Abtrieb verloren. Deswegen waren wir Anfang der Saison in der Qualifikation auch nicht dazu in der Lage, die Mercedes zu schlagen.“ Dann bringt es Rast auf den Punkt: „Am Anfang der Saison waren wir mit dem Setup im Wald.“

Im Hinblick auf den Titel kommt Rasts beeindruckende Aufholjagd wahrscheinlich etwas zu spät. Maximal sind noch 112

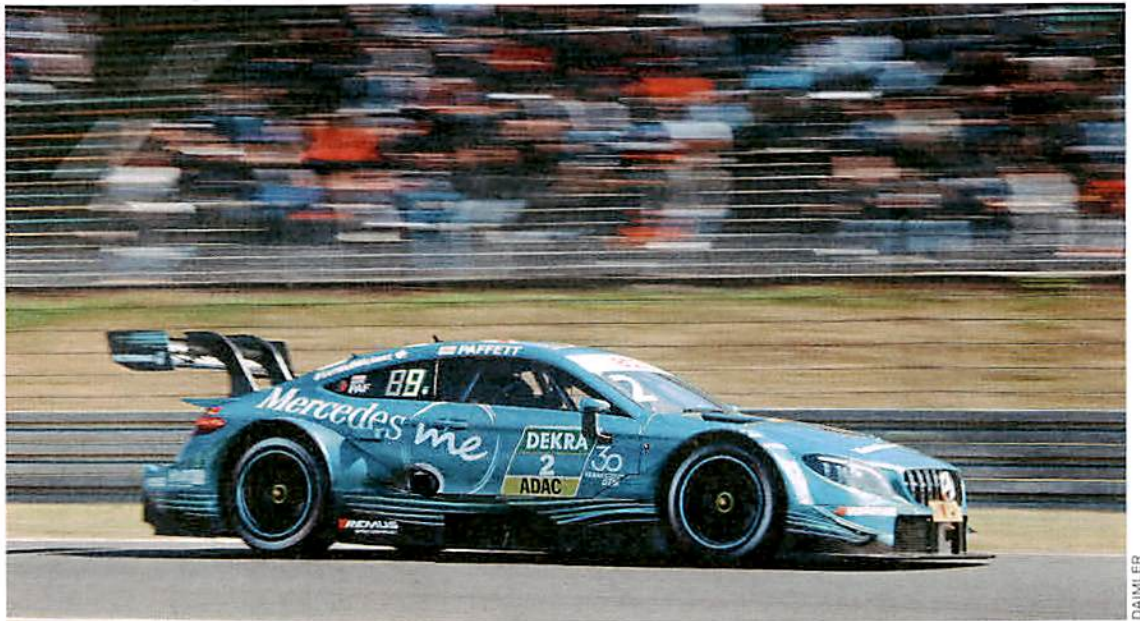
Glock rumpelt mit seinem BMW in den C 63 von Auer. Rast macht sich mit seinem Audi aus dem Staub



Rast (l.) gewann zweimal in der DTM, Schumacher holte drei Formel-3-Siege



Lucas Auer: „So crazy“



Gary Paffett (Mercedes) hat seinem Markenkollegen Paul di Resta die Tabellenführung wieder abgeknöpft

Punkte zu gewinnen. Da wirkt der Rückstand von 57 Zählern auf Tabellenführer Gary Paffett und 55 Punkten auf den Zweiten, Paul di Resta, doch arg groß. HWA-Chef Uli Fritz warnte dennoch: „Der Titel ist für uns noch nicht in trockenen Tüchern.“

Läuft's normal, machen Paffett und Di Resta den Titel unter sich aus. Nach zwei Nullrunden hat Edoardo Mortara höchstens noch theoretische Titelchancen. Auch Paffett und Di Resta kamen nicht ungeschoren über die Runden. Di Resta schrieb am Samstag nach einer Kollision mit dem BMW von Philipp Eng eine Nullrunde auf.

Der Schotte war darüber so ergrimmt, dass er die Entschuldigung des höflichen Österreichers nicht akzeptieren wollte. Tags darauf fuhr Di Resta von Startplatz 11 aus auf Rang 2. Die Schilderung von Rast („Der Paul hat pro Runde gefühlt zwei Sekunden auf mich aufgeholt“), konnte Di Resta nicht nachvollziehen: „Rast hat seinen Vorsprung locker verwaltet.“ Gary Paffett,

der endlich seinen zweiten Titel nach 2005 holen will, ließ sich insgesamt 29 Punkte gutschreiben. Es hätten noch ein paar mehr sein können, aber ein Slow-motion-Boxenstopp kostete ihn wohl sechs oder acht Zähler.

Im BMW-Lager gab's viel Licht, aber auch dunklen Schatten. Zuerst die positiven Erkenntnisse: Bruno Spengler gelang der Aufstieg aus dem Sumpf der Erfolglosigkeit: Platz 2 am Samstag war das erste Podium für den Kanadier seit einem Jahr: „Man darf nie aufgeben.“ Auch Marco Wittmann, seit Jahren der konstanteste M4-Fahrer, durfte als Dritter am Sonntag feiern.

Weniger gelungen war Timo Glocks Arbeitstag. Am Samstag noch Vierter, übertrieb er es am Sonntag, als er den Mercedes von Lucas Auer beim Duell um Platz 2 schwungvoll aus der Bahn kegelte. Als hätte der geahnt, was kommt. Wie sagte Auer noch vor dem Nürburgring: „Die DTM ist so crazy, dass man Kopfschmerzen bekommt, wenn man zu viel drüber nachdenkt.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

MICK IM MERCEDES

Die Motorsport-Experten der „Bild“ mörkelten Mick Schumachers Premiere im DTM-Auto gleich mal zu einer „Testfahrt“ auf. Doch davon konnte keine Rede sein. Der 19-jährige Sohn des siebenfachen Formel-1-Champions drehte lediglich ein paar Demo-Runden in einem Mercedes. „Spannend war es“, berichtete der Formel-3-Fahrer. „In den Kurven gehts wegen des hohen Gewichts nicht ganz so schnell voran, aber die Leistung auf den Geraden ist schon beeindruckend.“ Schumachers Managerin Sabine Kehm sieht die Zukunft ihres Schützlings nicht in der DTM. Zur Debatte fürs nächste Jahr stehen vielmehr die neu aufgestellte Formel 3 EM im Rahmen der Formel 1 oder die Formel 2.

MAUE MISANO-QUOTE

Die Nachtrennen in Misano Mitte August lockten relativ wenige

Zuschauer vor die Fernseher. Am späten Samstagabend schalteten 590 000 Menschen ein, am Sonntag waren es ab 22.30 Uhr nur noch 410 000 DTM-Fans, so wenige wie nie in der jüngeren Geschichte der DTM. Schuld an der mageren Resonanz war möglicherweise auch, dass die Rennen nicht wie gewohnt von SAT.1 übertragen wurden, sondern von Kabel 1.

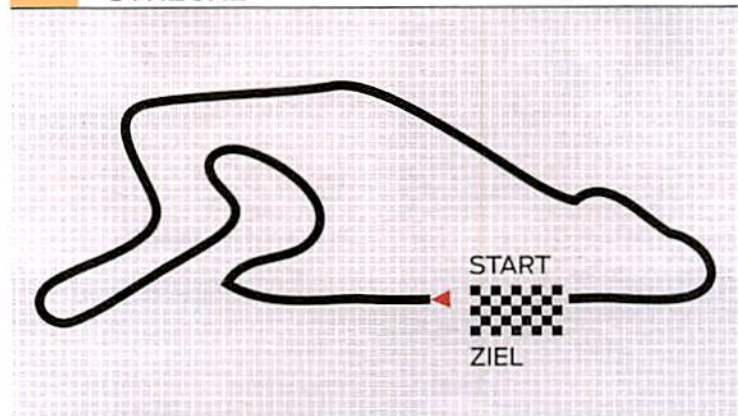
LAMM MAG NICHT MEHR

Ein DTM-Urgestein geht in Rente. Charly Lamm, 63, Teammanager des traditionsreichen BMW-Teams Schnitzer, übergibt die Geschäftsführung an Herbert Schnitzer junior. Lamm und seine Crew errangen 2012 die Titel für Teams und Fahrer (mit Bruno Spengler). Zuletzt spielte Schnitzer in den Planungen von BMW-Motorsport nur noch eine untergeordnete Rolle: Die Bayern fahren im GT Masters und bei Langstreckenrennen.

DTM 2018 RESULTATE

NÜRBURGRING (D) 3,629 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Nürburgring (D): 8. September 2018; 15. von 20 Läufen; 145,16 km über 40 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 15 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position
 #22 René Rast (Audi Sport Team Rosberg) 1.22,203 min
Schnellste Runde
 #22 René Rast (Audi Sport Team Rosberg) 1.23,768 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. René Rast (D)	Audi/Rosberg	40	57,14,769 min	1.23,768	25+3
2. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	40	+0,862 s	1.24,050	18+1
3. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	40	+6,862 s	1.23,858	15+2
4. Timo Glock (D)	BMW/RMR (RMG)	40	+7,277 s	1.24,048	12
5. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	40	+10,048 s	1.24,280	10
6. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	40	+23,208 s	1.24,067	8
7. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	40	+26,827 s	1.24,596	6
8. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	40	+27,401 s	1.24,342	4
9. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	40	+35,685 s	1.24,583	2
10. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	40	+36,243 s	1.24,689	1
11. Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	40	+40,143 s	1.24,428	0
12. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	40	+43,488 s	1.24,595	0
13. Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	40	+43,664 s	1.25,166	0
14. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	40	+45,384 s	1.24,478	0
15. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	40	+47,909 s	1.24,482	0
16. Philipp Eng (A)	BMW/RMR (RBM)	40	+54,210 s	1.24,314	0
17. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	40	+56,215 s	1.24,616	0
18. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	40	+1.04,040 min	1.24,487	0

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

QUALIFYING RENNEN 1

1. René Rast	1.22,203 min
2. Gary Paffett	1.22,231 min
3. Bruno Spengler	1.22,281 min
4. Lucas Auer	1.22,337 min
5. Marco Wittmann	1.22,350 min
6. Philipp Eng	1.22,390 min
7. Daniel Juncadella	1.22,448 min
8. Paul di Resta	1.22,530 min
9. Pascal Wehrlein	1.22,557 min
10. Augusto Farfus	1.22,570 min
11. Mike Rockenfeller	1.22,585 min
12. Timo Glock	1.22,604 min
13. Joel Eriksson	1.22,639 min
14. Jamie Green	1.22,677 min
15. Edoardo Mortara	1.22,913 min
16. Nico Müller	1.22,918 min
17. Loic Duval	1.23,180 min
18. Robin Frijns	1.23,025 min*

*+5 Startplätze (3. Verwarnung)

QUALIFYING RENNEN 2

1. René Rast	1.22,140 min
2. Gary Paffett	1.22,146 min
3. Philipp Eng	1.22,159 min
4. Timo Glock	1.22,203 min
5. Lucas Auer	1.22,331 min
6. Pascal Wehrlein	1.22,331 min
7. Mike Rockenfeller	1.22,468 min
8. Bruno Spengler	1.22,502 min
9. Marco Wittmann	1.22,505 min
10. Joel Eriksson	1.22,540 min
11. Paul di Resta	1.22,566 min
12. Nico Müller	1.22,568 min
13. Augusto Farfus	1.22,586 min
14. Daniel Juncadella	1.22,624 min
15. Jamie Green	1.22,711 min
16. Loic Duval	1.22,887 min
17. Robin Frijns	1.22,921 min
18. Edoardo Mortara	1.22,925 min

ERGEBNIS RENNEN 2

Nürburgring (D): 9. September 2018; 16. von 20 Läufen; 145,16 km über 40 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 18 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position
 #22 René Rast (Audi Sport Team Rosberg) 1.22,203 min
Schnellste Runde
 #3 Gary Paffett (Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS) 1.23,875 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. René Rast (D)	Audi/Rosberg	40	57,17,440 min	1.24,246	25+3
2. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	40	+2,739 s	1.24,241	18
3. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	40	+3,439 s	1.24,278	15
4. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	40	+5,643 s	1.24,259	12
5. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	40	+7,177 s	1.23,875	10+2
6. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	40	+7,862 s	1.24,244	8
7. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	40	+14,802 s	1.24,480	6
8. Philipp Eng (A)	BMW/RMR (RBM)	40	+16,174 s	1.24,188	4+1
9. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	40	+30,606 s	1.24,321	2
10. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	40	+30,903 s	1.24,257	1
11. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	40	+34,347 s	1.24,546	0
12. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	40	+36,185 s	1.24,139	0
13. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	40	+36,445 s	1.24,377	0
14. Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	40	+1.02,439 min*	1.24,636	0
15. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	40	+1.03,843 min	1.24,187	0
16. Timo Glock (D)	BMW/RMG	40	+1.16,234 min	1.24,426	0
17. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	38	+2 Rdn.	1.23,947	0
18. Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	33	+7 Rdn.	1.24,739	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1) *inkl. 30-sec-Strafe



BMW-Speerspitze: Marco Wittmann liegt aktuell auf Tabellenrang 5

STAND FAHRER

1. Paffett	206 Punkte
2. Di Resta	204
3. Rast	149
4. Mortara	138
5. Wittmann	137
6. Glock	119
7. Auer	110
8. Wehrlein	100
9. Eng	92
10. Spengler	75
11. Eriksson	60
12. Juncadella	58
13. Frijns	56
14. Rockenfeller	56
15. Farfus	48

STAND HERSTELLER

1. Mercedes	801 Punkte
2. BMW	531
3. Audi	365

STAND TEAMS

1. Mercedes-AMG Petronas	306 Punkte
2. Mercedes-AMG Remus	262
3. Mercedes-AMG Silberpfeil	248
4. BMW Team RMR	211
5. BMW Team RMG	185
6. Audi Sport Team Rosberg	166
7. BMW Team RBM	135
8. Audi Sport Team Phoenix	100
9. Audi Sport Team Abt Sp.	99

STCC (TCR Skandinavien)

Johan hat 'nen Lauf

Nach dem (geerbten) ersten Saisonsieg in Knuts-torp holte Johan Kristoffersson (VW) im Regen von Rudskogen zwei Siege aus eigener Kraft. Damit könnte er heuer gleich zwei hochrangige Titel holen.

Von: **Michael Bräutigam**

Kristoffersson in der Rallycross-WM abzufangen, wird bei seiner aktuellen Siegesserie ein beinahe aussichtsloses Unterfangen für die Konkurrenz. Aber der sehr vielseitige Schwede, der schon im DTM-Cockpit testete, kämpft außerdem um seinen zweiten Titel in der STCC. Beim einzigen Auftritt der Serie in Norwegen stellte er seine Fahrzeugbeherrschung auch bei schwierigsten Bedingungen unter Beweis und holte sich im strömenden Regen zwei



Doppelsieg und Tabellenführung ausgebaut: Johan Kristoffersson

Siege. „Das Auto hat im Regen fantastisch funktioniert“, berichtete er wenig überraschend.

Damit läuft es auf ein Titelduell mit dem früheren WTCC-Piloten Robert Dahlgren (Cupra) hinaus, der in Norwegen einen zweiten und einen dritten Platz einheimste. „Sie haben heute mit einem schnelleren Auto einen besseren Job gemacht“, musste der Fahrer des Teams PWR zerknirscht zugeben.

Mathematisch haben vor dem Finale in Mantorp (21./22. September) noch vier Fahrer Chancen: Kristoffersson, Dahlgren, Andreas Wernersson (VW) und Ex-Mini-Challenge-Fahrer Daniel Haglöf (Cupra). „Rechnet mit einem aggressiven Dahlgren“, kündigt der erste Verfolger (14 Punkte Rückstand) an. Der Leader kontert: „Wir werden hart arbeiten und hoffen, dass der Regen auch zum Finale kommt.“ ■

NACHRICHTEN

WTCC: CECCON BLEIBT

Am Slovakiaring ersetzte der Italiener Kevin Cecon seinen Landsmann Gianni Morbidelli im zweiten Mulsanne-Racing-Alfa. Seit letzter Woche ist klar: Der frühere Formelpilot (u. a. zwei Jahre in der GP2) bestreitet auch den Rest der WTCC-Saison als Teamkollege von Fabrizio Giovanardi. „Eine große Chance für mich, ich bin sehr happy“, sagte der bald 25-jährige Cecon.

TCR UK: WEITER OFFEN

Andreas Bäckman und Ollie Taylor (beide Honda) hießen die Laufsieger beim vorletzten Saisonereignis der TCR UK in Croft. Für Ex-BTCC-Pilot Taylor bedeutet das, dass er das Titelrennen bis zum Finale in Donington offenhält. Tabellenführer Dan Lloyd (VW), 2017 in der TCR International Series, holte P3 im ersten Lauf und fiel im zweiten Durchgang aus. Vorsprung: noch 31 Punkte.

NASCAR

Regenpause und Meistersorgen

Aufgrund Regens musste das letzte Rennen der Regular Season in Indianapolis auf Montag (nach Redaktionsschluss) verlegt werden. Unter der Woche platzte jedoch bereits eine Bombe: Das amtierende Meisterteam muss Ende des Jahres zusperren.

Von: **Michael Bräutigam**

Dass das Mitspielen im NASCAR-Oberhaus keine billige Angelegenheit ist, dürfte allgemein bekannt sein. Auch bekannt ist, dass die Cup-Serie sich mit den ständigen Regeländerungen und -verkomplizierungen nicht nur Freunde gemacht hat. Viele ehemalige Fans bleiben da lieber zu Hause, die Attraktivität der Serie auch für Sponsoren schwindet.

Während die Big Player die geringer werdenden Sponsorenbudgets noch kaschieren kön-

nen, trifft es besonders die „Kleinen“, zu denen pikanterweise auch das amtierende Meisterteam Furniture Row Racing zählt. Wie letzte Woche bekannt wurde, reißt der Verlust des Hauptsponsors 5-hour Energy zum Ende des Jahres ein unüberwindbar großes Loch in die Teamkasse. Kredite aufnehmen, um dabeizubleiben, das kommt für die Teamleitung nicht infrage. So verliert die erste Liga des US-Tourenwagensports eines der sympathischsten Teams, das mit

Martin Truex Jr. im vergangenen Jahr noch die „Cinderella Story“ schaffte und den Titel holte.

„Ich bin traurig, verstehe die Entscheidung aber“, kommentierte Truex die Bekanntgabe, die für ihn die Suche nach einem neuen Arbeitgeber bedeutet. „Wir werden trotzdem alles geben, um unseren Titel erfolgreich zu verteidigen.“

Das Rennen um den Titel beginnt dieses Wochenende mit den Playoffs in Las Vegas – wenn es nicht wieder regnet. ■



Letzte Saison: Der Furniture-Row-Rennstall sperrt Ende des Jahres zu



Vergebliche Liebesmüh: Am Sonntag fahren in Indy nur die Air Titans

Engstlers Doppelschlag



Dominant: Luca Engstler holte am Sachsenring Pole, zwei Siege und die Tabellenführung

Mit einem spektakulären Doppelsieg am Sachsenring hat sich Luca Engstler (Hyundai) die Tabellen Spitze gesichert. Vor dem Finale spitzt sich der ohnehin enge Titel-Dreikampf zu – sportlich und verbal.

Von: **Michael Bräutigam**

Selten war das, was zwischen einem Rennen und der entsprechenden Siegerehrung über die Streckenlautsprecher gespielt wurde, so passend wie nach dem Sonntagslauf der ADAC TCR Germany am Sachsenring. Da schmettert Robbie Williams „Let me entertain you“ aus der Konserve, um die kurze Wartezeit zu überbrücken. Und die war bitter nötig, denn das 30-minütige Rennen zuvor war Entertainment pur.

Mann des Rennens und damit des Wochenendes wurde Luca Engstler. Am Samstag sicherte sich der 18-Jährige erst – wie im Vorjahr – die Pole und wenige

Stunden später souverän den zweiten Sieg in Folge. Tags darauf pflügt er vom zehnten Startplatz mit einer solchen Präzision und Entschlossenheit durchs Feld, dass die verwunderten Gegner nur mit den Ohren schlackern können. Im heißen Finish ringt er dann auch noch Titelkonkurrent Niels Langeveld (Audi) nieder und fährt das perfekte Wochenendergebnis ein: Pole-Position und zwei Siege.

Langeveld kämpfte

Damit liegt der letztjährige Rookiechampion jetzt sogar an der Tabellenspitze, fünf Zähler vor Harald Proczyk (Opel) und deren elf vor Langeveld, welcher am Sachsenring wie erwartet und im wahrsten Sinne des Wortes schwer zu kämpfen hatte. Mit dem schwersten Auto im Feld erreichte er immerhin das Q2, und die dortige Punktlandung auf Platz 10 brachte ihm die Pole im Reversed Grid des zweiten Laufs ein – eine halbe Zehntelsekunde langsamer und er wäre zweimal von P11 gestartet.

Während der Samstagslauf eine recht eindeutige Sache war

und die Top 3 des Qualifyings (Engstler, Mike Halder/Honda, Proczyk) auch so ins Ziel fuhren, sahen die rund 20 000 Zuschauer am Sachsenring am Sonntag das vielleicht beste Rennen in der jungen TCR-Germany-Geschichte. Langeveld kämpfte mit allem, was er hatte, um die Pole und die Führung zu verteidigen. Das gelang bis zur vorletzten Runde, als ein Quersteher die Tür für den vehement nachdrückenden Engstler öffnete. Die Einladung nahmen dann auch noch die wieder stark aufgelegte Michelle Halder, Gaststarter Pascal Eberle (beide Cupra) und Proczyk an.

„Ich bin im Rechtsknick zuvor zu weit innen über den Kerb gefahren, deshalb war der rechte Hinterreifen verschmutzt. Beim Einlenken hatte dieser dann einfach keinen Grip“, erklärte der Niederländer den Rutscher eingangs der vorletzten Kurve der vorletzten Runde.

Langeveld war generell nach dem Rennen nicht sehr gut gelaunt. „Die BoP ist ein Witz. Wenn man schnell ist, wird man bestraft. Michelle ist sicher eine gute Fahrerin, aber ich war 80

„ICH WEISS, DASS ICH VIEL SCHNELLER BIN ALS LUCA ENGSTLER UND DASS WIR IN HOCKENHEIM DIE MEISTERSCHAFT GEWINNEN KÖNNEN.“

Niels Langeveld

kg schwerer – das ist so, als würdest du bei mir als Beifahrer mitfahren“, so der Racing-One-Pilot, der gleich eine Kampfansage für Hockenheim hinterherschickte: „Ich weiß, dass ich viel schneller bin als Luca Engstler, und ich weiß, dass wir in Hockenheim die Meisterschaft gewinnen können – und werden.“

Dass Engstler in Sachsen so eine Show abzog, wunderte Proczyk nicht. „Wir waren nicht schlecht. Bei Hyundai habe ich ja schon Anfang der Saison gesagt, dass ich froh bin, dass sie nicht dabei sind. Jetzt haben wir halt das Problem“, ätzt der Österreicher angesichts der anscheinend schärferen Waffe, die Engstler derzeit hat.

„Oder willst du mir erzählen, dass einer innerhalb von drei Wochen das Rad neu erfindet? Aber es kamen viele Faktoren zusammen. Wenn sie es jetzt nicht zusammengebracht hätten, hätten sie sich einen Deppenpreis abholen können“, relativiert Proczyk und spielt auf die gute BoP-Einstufung sowie das aktuelle Minimalgewicht des Hyundai an.

Halder mit Reifenschaden

Dass es nicht der Spaziergang war, den die Gegner gesehen haben, erklärt Doppelsieger Engstler selbst: „Es hat mit Platz 14 im freien Training eher bescheiden angefangen, aber wir haben uns über Nacht noch mal hingehockt und viel am Auto verändert.“ Das Arbeitsfenster des Hyundai ist viel kleiner als das des VW Golf, die Performance dafür besser.

Das unweigerlich steigende Gewicht und die Topspeed-Schwäche des Hyundai werden für Engstler zwei Handicaps

beim Dreikampf um den Titel in Hockenheim. Ein Vierkampf ist es jedenfalls nicht mehr: Mike Halder hat nach Kollision und Reifenschaden am Sonntag nur noch theoretische Chancen.

Ein Skandalchen gab es in der Rookie Challenge. Hinter Doppelsiegerin Michelle Halder, die damit P3 in dieser Wertung sicher hat, tobte der Kampf um den Titel zwischen Max Hesse (Audi) und Luke Wankmüller (Opel) weiter. Am Samstag baute Letzterer seine Führung mit P2 in der Wertung aus, am Sonntag dezimierte sich diese aber auf 0,5 Punkte: Im Motorraum von Wankmüllers Astra lösten sich am Sonntag auf mysteriöse Weise einige Verbindungen. Das Wort „Sabotage“ wollte keiner aussprechen, doch die Folgen waren verheerend: Erst fiel die Nockenwellenverstellung aus, dann der Turbo und zum Ende die Servolenkung. Wankmüller rettete noch einen Punkt und so die hauchdünne Führung. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

TITEL-HATTRICK MÖGLICH

Luca Engstler wird aktuell alles andere als langweilig. Während die ADAC TCR Germany auf der Zielgeraden ist und Engstler hier um den Titel kämpft, ist er auch in Asien schwer im Rennen um die Meisterschaft. In der TCR Asia führt der 18-Jährige vor dem Finale in Shanghai (3./4. Oktober) die Tabelle an. Dort fährt der Allgäuer übrigens nach wie vor VW. Lläuft es gut, könnte Engstler in diesem Jahr gleich drei Titel einfahren, nachdem er im Frühjahr bereits die TCR Middle East gewinnen konnte.

FUGELS IM HEIMVORTEIL

Das aus Chemnitz stammende Brüderpaar Dominik und Marcel Fugel feierte am Sachsenring ein absolutes Heimspiel. Wie der

17-jährige Marcel verriet, fuhr er seine erste Runde am Sachsenring im zarten Alter von zwölf Jahren. Beide fahren im Team von Vater Markus Fugel, das seit 2018 mit dem Team Halder gemeinsame Sache macht. Für die Brüder reichte es in den Rennen zu P9 und einem Ausfall (Dominik) sowie P15/P17 (Marcel).

MEHR SICHT DANK JACKE

Alex Morgan fuhr am Sachsenring (P16/Ausfall) einen neu aufgebauten Renault Mégane. Weil aus Zeitgründen aber keine Sitzprobe möglich war, fiel erst im Training auf, dass der Brit nach vorne nicht viel sehen konnte. Abhilfe schaffte eine Regenjacke, die im Sitz platziert wurde. Zwar fragten die Techniker nach, eine Strafe gab es aber nicht.



Schnelle Geschwister: Michelle und Mike Halder holten je einmal Platz 2



Schwer beladen von der Spitze auf Gesamtrang 3 zurück: Niels Langeveld

SACHSENRING, 1. RENNEN

11. von 14 Läufen, 19 Runden à 3,645 km (29 gestartet, 24 gewertet)

1.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	32.22.800 min
2.	Mike Halder (D), Team Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 0,985 s
3.	Harald Proczyk (A), HP Racing International	Opel	+ 2,996 s
4.	Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+ 3,502 s
5.	Michelle Halder (D), Profi-Car Team Halder	Cupra	+ 5,232 s
6.	Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	+ 6,562 s
7.	Luke Wankmüller (D), HP Racing International	Opel	+ 7,342 s
8.	Max Hesse (D), PROsport Performance	Audi	+ 7,741 s
9.	Dominik Fugel (D), Team Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 8,414 s
10.	Benjamin Leuchter (D), Max Kruse Racing	Volkswagen	+ 9,177 s

Schnellste Runde: 1.26,749 min (Engstler)

SACHSENRING, 2. RENNEN

12. von 14 Läufen, 21 Runden à 3,645 km (28 gestartet, 24 gewertet)

1.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	32.55.126 min
2.	Michelle Halder (D), Profi-Car Team Halder	Cupra	+ 1,231 s
3.	Pascal Eberle (CH)*, Steibel Motorsport II	Cupra	+ 2,002 s
4.	Harald Proczyk (A), HP Racing International	Opel	+ 3,133 s
5.	Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	+ 4,367 s
6.	Théo Coicaud (F), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 4,715 s
7.	Justin Häußermann (D), Team Engstler Germany	Volkswagen	+ 6,502 s
8.	Max Hesse (D), PROsport Performance	Audi	+ 10,167 s
9.	Niko Kankkunen (FIN), Team Engstler Europe	Volkswagen	+ 10,369 s
10.	Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+ 13,473 s

Schnellste Runde: 1.27,914 min (Engstler)

* Gaststarter

STAND FAHRER

1.	Engstler	349 Punkte
2.	Proczyk	344
3.	Langeveld	338
4.	Mike Halder	287
5.	Buri	254
6.	Hesse	209
7.	Wankmüller	198
8.	Leuchter	197,5
9.	Michelle Halder	185,5
10.	Reicher	175

STAND TEAMS

1.	HP Racing International	530 Punkte
2.	T. Honda ADAC Sachsen	423
3.	Racing One	306

STAND ROOKIES

1.	Wankmüller	81 Punkte
2.	Hesse	80,5
3.	Michelle Halder	68,5
4.	Häußermann	34

Stirling Moss auf dem Weg zum dritten Gesamtsieg von Aston Martin auf dem Nürburgring 1959



Aston Martin DBR1/300

Der Testa-Rossa-Killer

Der Traum vom Le-Mans-Sieg ist der größte Antrieb für das Werksteam von Aston Martin unter Firmenbesitzer David Brown. Doch trotz des Einsatzes von drei DBR1 geht die englische Marke 1958 erneut leer aus. Mit einem Erfolg beim Heimrennen in Goodwood sollen entscheidende Weichen für 1959 gestellt werden.

Von: **Dirk Johae**

Doch das Saisonfinale vor heimischer Kulisse beginnt mit einer Enttäuschung: Der Rivale Ferrari kneift. Nach dem Sieg in Le Mans spart sich die Scuderia die Reise nach Goodwood zum Finale der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Mit insgesamt vier Saisonsiegen stehen die Italiener mit ihrem 250 Testa Rossa vorzeitig als Weltmeister fest. Zudem wird beim

ersten britischen Lauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft nach drei Jahren Pause nur die halbe Punktzahl vergeben, weil die angesetzte Renndistanz von vier Stunden zu kurz ist.

Aston Martin nutzt die Gunst der Stunde und verwandelt die RAC Tourist Trophy am 13. September auf der schnellen Rennstrecke in Südengland zu einer großen Leistungsshow in eigener Sache. Wie schon in Le Mans stehen drei DB1/300 am Start, zwei sind bereits mit dem neuen, etwas größeren Sechszylinder (2992 statt 2922 cm³) ausgerüstet. Das verbesserte Triebwerk verfügt über größere Weber-Vergaser und eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle. Dieser bei einem nationalen Rennen in Silverstone getestete Motor wird zum Standard für die Saison 1959 – somit ist der Einsatz vor heimischer Kulisse eine Weichenstellung für das kommende Jahr. Schon beim Zeittraining zeigt sich in Goodwood die Überlegenheit der Aston-Martin-Rennsportwagen: Stirling Moss führt das Werkstrio an und ist über eine Sekunde

schneller als der Viertplatzierte, ein Lister-Jaguar des Werks teams.

Im Rennen könnten allerdings die Reifen von Avon zum Problem werden, welche Aston Martin als Einziger im Feld nutzt. Die Techniker rechnen damit, dass ein Satz nur etwas mehr als 150 Kilometer hält. Demnach stünde alle 40 Runden ein Boxenstopp mit Reifenwechsel an. Doch ohne den Druck eines ernsthaften Gegners müssen die späteren Sieger Moss und Tony Brooks dank schonender Fahrweise nur zweimal die Räder wechseln.

Überlegenes Heimrennen

Die grünen Renner sind in Goodwood so überlegen, dass Rennleiter Reg Parnell ein Fotofinish arrangieren kann. Hinter Moss/ Brooks reihen sich Roy Salvadori/ Jack Brabham und Carroll Shelby/Stuart Lewis-Evans ein. Der auf dem vierten Rang folgende Porsche 718 RSK von Jean Behra und Edgar Barth hat bereits vier Runden Rückstand. Mit den Punkten für den zweiten Saisonsieg fängt Aston Martin den ein-

zigen deutschen Hersteller in der WM noch ab und wird Zweiter in der Gesamtwertung.

Stirling Moss ist das neue Aushängeschild der Werksmannschaft aus Feltham im Speckgürtel von London. Erst 1958 ist er von WM-Aussteiger Maserati zur englischen Sportwagen-Marke gewechselt. Der 28-jährige Londoner hat gemeinsam im Team mit Jack Brabham für den ersten Saisonsieg auf dem Nürburgring gesorgt. Zudem erzielt Moss in der Eifel beim 1000-Kilometer-Rennen die schnellste Rennrunde. Das gelingt ihm im Verlauf dieser Saison bei insgesamt vier WM-Läufen – ein Beleg für die Qualitäten des Fahrers wie auch die Schnelligkeit des DBR1.

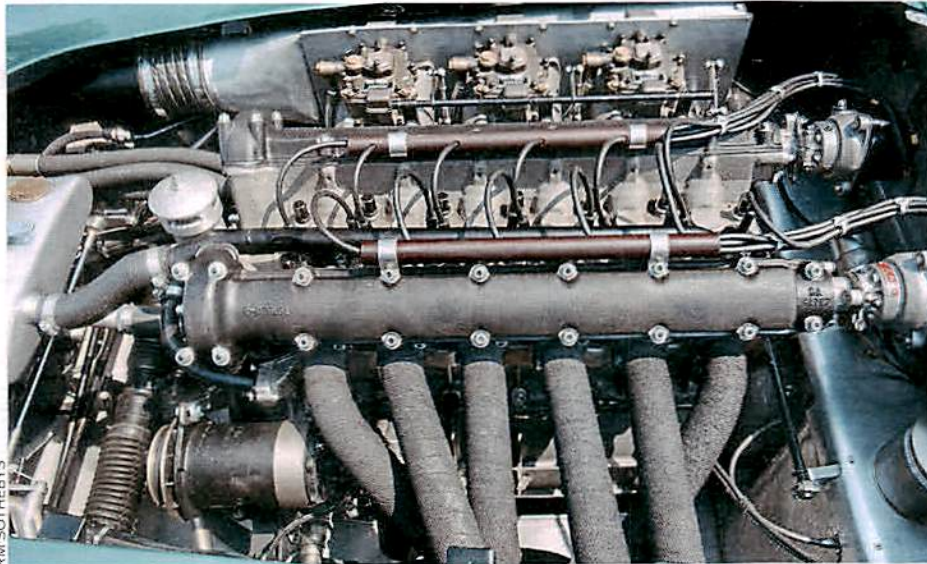
Große Tradition

Doch für David Brown, der Aston Martin 1946 übernommen hat, zählt einzig der Gesamtsieg beim Grand Prix d'Endurance, dem Langstrecken-Grand-Prix in Le Mans. Dort will der Unternehmer an die große Tradition der heimischen Konkurrenz von Jaguar anknüpfen – das Team aus Co-

DIE DETAILS



Funktionelles Cockpit des DBR1/300 mit zentralem Drehzahlmesser



Der Sechszylinder-Reihenmotor des DBR1 Chassis 1 leistet heute rund 300 PS

ventry hatte sich zuvor in der Zeit von 1951 bis 1957 fünf Mal in die Siegerliste des 24-Stunden-Rennens eingetragen.

Im Gegensatz zu Jaguar mit dem avantgardistischen D-Type setzt Aston-Martin-Konstrukteur Ted Cutting beim DBR1 allerdings auf traditionelle Eleganz. Über den steifen Gitterrohrrahmen aus Stahl spannt sich in sanften, runden Linien die Haut aus einer Magnesium-Legierung. Diese Form hätte auch vom Ferrari-Hausstylisten Pininfarina oder von Carrozzeria Scaglietti stammen können.

1959 schickt Aston Martin erneut ein Drei-Wagen-Team zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Diesmal gelingt der lang ersehnte Gesamtsieg. Da die gesamte Testa-Rossa-Flotte die Segel streichen muss, kann die britische Marke mit Roy Salvadori/Carroll Shelby und Maurice Trintignant/Paul Frère sogar einen Doppelsieg verbuchen. Am Ende der Saison gewinnt das Team von David Brown und Geschäftsführer John Wyer gegen Ferrari zudem das Duell um die Weltmeis-

terschaft. Mit diesem einzigen WM-Titel zieht sich Aston Martin Ende 1959 aus der Sportwagen-Weltmeisterschaft zurück.

Der DBR1/300 wird dank seiner großen Erfolge zur Legende. Heute zahlen Sammler für ein Exemplar Preise auf Ferrari-Niveau: Der DBR1 mit der Chassisnummer 1 wurde im vergangenen Jahr von RM Sotheby's für den Rekordpreis von rund 22,6 Millionen US-Dollar verkauft. Er ist nun der teuerste britische Wagen, der je auf einer Auktion verkauft wurde. ■



John Wyer (r.) in Le Mans mit Ireland (l.) und McLaren

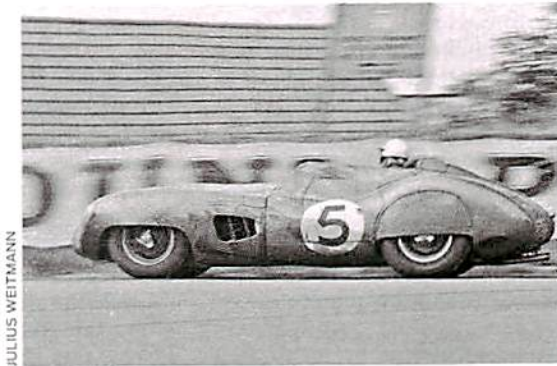
DIE ERFOLGE



Debüt: Nürburgring 1957
WM-Einsätze: 10
Einsatzzeit: 1957–1959
Siege: 6
Bestzeiten: 3
WM-Punkte: 48

DIE TECHNIK

Bezeichnung: Aston Martin DBR1/300 (1958/59)
Motor: Typ RB6, 6 Zyl., Reihe, dohc, 2992 cm³, Bohrung x Hub 84 x 90 mm, Weber-Vergaser, 255 PS bei 6800/min, Drehm. 339 Nm
Getriebe: 5-Gang (unsyn.)
Vorderachse: Dreieckslenker, längsliegende Drehstabfedern, Hydraulikdämpfer
Hinterachse: De-Dion-Achse, längsliegende Drehstabfedern, Hydraulikdämpfer
Reifen: 16 Zoll (Avon)
Länge: 4026 mm
Breite: 1630 mm
Radstand: 2286 mm
Gewicht: 800 kg



Aerodynamisch verbesserte Karosserie für Le Mans 1959



Der totale Dovizioso

Ducati-Werkspilot Andrea Dovizioso deklassierte in Misano seinen Teamkollegen Jorge Lorenzo und Weltmeister Marc Márquez und sorgte so für den ersten Ducati-Sieg an der Adria seit elf Jahren.

Von: Imre Paulovits

Er stand ganz oben auf dem Podest und gestikuliert zur italienischen Nationalhymne wie ein Dirigent. Zuvor hatte er diese Rolle im Rennen noch überzeugender gespielt. Andrea Dovizioso dominierte in Misano, wie man es zuvor nicht für möglich gehalten hätte.

Die roten Werks-Ducatis wirken mittlerweile respektetreibend. Dass sie in Brunn, auf dem Red Bull Ring und in Silverstone stark sein würden, hatte man erwartet, doch in Misano hatten sie in den letzten Jahren nur Probleme. Den letzten Sieg auf der Strecke, die

nur etwas mehr als 100 Kilometer südlich des Werks liegt, hatte Casey Stoner vor nicht weniger als elf Jahren errungen. Noch im Vorjahr waren die Ducati hier nicht klargekommen. Doch schon am Samstag pulverisierte Jorge Lorenzo den Quali-Rekord, den er selbst 2016 mit der Yamaha aufgestellt hatte. Einzig Marc Márquez war zuzutrauen, dass er eine Ducati-Party würde vermiesen können. Wenngleich nun alle Augen auf Jorge Lorenzo fokussiert waren, bemerkte Andrea Dovizioso schon am Samstag in seiner typisch stillen Art, dass er sich selbst die besten Chancen ausrechnete.

Die Sache mit dem Grip

Dann kam der Sonntag, und Lorenzo musste den ersten Dämpfer einstecken. „Ich hatte das ganze Wochenende mit den weichen Reifen vorn und hinten gearbeitet. Aber jetzt war der Grip auf der Strecke plötzlich weg, und mein Hinterreifen begann, sich schon nach sechs Runden aufzulösen“, wunderte sich Lorenzo. „So musste ich auf den mittleren

„WIR HATTEN WENIGER GRIP. SO KONNTE ICH IN DEN KURVEN NICHT SO VIEL GUTMACHEN.“

Marc Márquez

umsteigen. Weil wir den weichen Vorderreifen nicht mit dem mittleren Hinterreifen probiert hatten, habe ich vorn und hinten auf den mittleren umgestellt. Das war vielleicht ein Fehler.“

Nachdem sich Lorenzo zu Beginn in seiner typischen Art an die Spitze gesetzt hatte, drängte sich bald Andrea Dovizioso vorbei und machte gleich eine Lücke auf, Lorenzo bekam es mit Marc Márquez zu tun.

Die beiden nächstjährigen Teamkollegen unterhielten die Zuschauer mit einem sehenswerten Duell, dessen Höhepunkt Lorenzo damit setzte, dass er sich innen in der schnellsten Kurve auf mittlerer Höhe der langen

Gegengeraden vorbeidrückte. Doch als schon alles nach einem Doppelsieg für die Bologneser bei ihrem zweiten Heimrennen aussah, stockte allen in der Ducati-Box, inklusive Ducati-CEO und VW-Motorsportdirektor Bernhard Gobmeier, der vor Ort zu Gast war, der Atem. Lorenzo rutschte in der vorletzten Runde in Turn 8 übers Vorderrad weg. „Ich wollte die Reifen zu Beginn nicht zu sehr beanspruchen, daher habe ich mich zurückgehalten“, so Lorenzo. „Zum Schluss hatte ich den Speed, aber ich hatte zuvor zwei Fehler gemacht, da konnte Márquez vorbei. Und als er vorne war, waren wir zu langsam. So hatte ich plötzlich 2,5 Sekunden Rückstand auf Dovi. Zwei Runden vor Schluss noch immer 1,3 Sekunden, und da habe ich wirklich gepusht. Ich hatte an dieser Stelle vielleicht ein Grad zu viel Schräglage, und das war zu viel.“

Márquez auf WM-Kurs

Dass Marc Márquez den Ducatis auch in Misano unterlag, konnte ihm seine gute Laune nicht neh-



Stefan Bradl (#6): Zu Beginn vor den KTM-Piloten und Ducati-Testfahrer Pirro



Dovizioso: Emotionen bei Helmsieg



Der Zweikampf zwischen Marc Márquez und Jorge Lorenzo begeisterte auch die vielen Rossi-Fans

men, denn er hat seinen Vorsprung an der WM-Spitze sechs Rennen vor Schluss auf 67 Punkte ausgebaut. „Die Ducatis haben sich zum stärksten Paket gemauert“, gibt Márquez zu. „Aber wir hatten zu Saisonbeginn das beste Motorrad, und das hat mir einen ordentlichen Vorsprung in der WM beschert. Ich hatte am Samstag eine Pace, mit der ich mir einiges ausgerechnet hatte, aber im Rennen hatte ich sehr wenig Grip. Sonst kann ich das, was die Ducati uns beim Beschleunigen abnimmt, durch mehr Kurvenspeed kompensieren. Aber wenn wir weniger Grip haben, kommt ihr Vorteil noch mehr zum Tragen. Ich kann es mir nun zwar leisten, nicht immer gewinnen zu müssen, mein Ziel ist es aber, bei jedem Rennen aufs Podest zu fahren. Und es wird irgendwann wieder eine Situation kommen, wo wir gewinnen können.“

Dass man sehr wohl mit dem weichen Hinterreifen fahren konnte, führte Alex Rins eindrucksvoll vor, der hinter dem stark fahrenden Cal Crutchlow

Vierter wurde. Umso mehr kriselt es weiter bei Yamaha, denn Maverick Viñales wurde nur Fünfter, Valentino Rossi gar nur Siebter.

Bradl Sturz, Lüthi Probleme

Auch Stefan Bradls zweiter Wildcard-Einsatz in diesem Jahr brachte ihm nicht das erhoffte Glück. Der deutsche HRC-Testfahrer musste das Wochenende auch für weitere Tests aufwenden. Da die Bedingungen diesmal anders waren als bei seinen Tests vor zwei Wochen, fiel es ihm nicht leicht, ein gutes Renn-Setup zu finden. Im Rennen lieferte sich Bradl einen Kampf mit Ducati-Testpilot Michele Pirro, aber in der 18. Runde rutschte er in Turn 1 übers Vorderrad weg. „Schade, diesmal wären Punkte möglich gewesen“, so Bradl.

Für Tom Lüthi war Misano zum Verzweifeln. „Es war ein Desaster, wir brauchen es gar nicht schönzureden“, gab der Schweizer zu. „Wir haben das Motorrad zum Rennen völlig anders abgestimmt. Aber auch das hat nichts gebracht.“ ■

DREI FRAGEN AN ANDREA DOVIZIOSO



WAS BEDEUTET IHR ERSTER MOTOGP-SIEG IN MISANO FÜR SIE?

Es ist schon ein unglaubliches Gefühl, mein Heimrennen wollte ich schon immer gewinnen. Ich hatte mich aber schon im Warm-up sehr wohlgeföhlt. Ich wusste, dass ich mindestens den Speed der Konkurrenz habe. Das reicht heute in der MotoGP aber nicht, man muss sich die Situation im Rennen erst schaffen. Nachdem ich gesehen hatte, dass Jorge Lorenzo zu Beginn nicht voll pusht, habe ich ihn überholt und mir einen Vorsprung gesichert. Ich habe dann gesehen, wann ich pushen muss, und wann ich Tempo rausnehmen kann. Zum Schluss kam Jorge unheimlich stark auf, da musste ich selbst wieder pushen. Aber wir waren

mit unseren Reifen alle am Ende. Ich bin 1.32,8 gefahren, und da ist er gestürzt.

WIE SEHEN SIE DIE NÄCHSTEN RENNEN?

Ducati ist nun auf jeder Strecke stark, da haben wir uns gegenüber dem Vorjahr klar verbessert. So sollten wir einen starken Saisonabschluss zustande bringen können.

WIE SIEHT IHR WM-FAHRPLAN NUN AUS?

Wir konzentrieren uns jetzt nur noch darauf, dass wir auch für den Rest der Saison auf Strecken, auf denen wir letztes Jahr Probleme hatten, diesmal besser sind. Márquez ist in der Tabelle zu weit weg, da können wir keine Strategie aufbauen. Wir müssen an den Details arbeiten und versuchen, schneller zu sein.

KTM in Misano fast wieder komplett

Pol Espargaró stieg in Misano wieder auf die KTM. Auch wenn er das Rennen nicht zu Ende fahren konnte, so gab er der Mannschaft doch wieder Auftrieb.

Von: Imre Paulovits

Irgendwie war KTM-Rennleiter Pit Beirer die Erleichterung anzusehen. „Jetzt ist unser Team wieder komplett, und die Systeme beginnen wieder zu funktionieren“, konstatierte er. „Pol ist aber noch nicht fit, es ist noch nicht das normale Arbeiten. Aber nach den schwierigen letzten Wochen sind wir glücklich, dass wir so viele Runden aus unseren Motorrädern herausbekommen.“

Bradley Smith wurde am Misano-Wochenende als zukünftiger Aprilia-Testfahrer bestätigt, was seine Rolle bei der Weiterentwicklung der KTM RC16 etwas einschränken wird. „Er hat uns in den letzten Wochen extrem weitergeholfen, und dafür verdient er höchsten Respekt“, so Beirer. „Aber mit seiner neuen Rolle wird es in Zukunft sicher Situationen geben, wo man ihn zwar neue Teile testen lässt, aber ihm nicht mehr alle Informa-



Bradley Smith (#38): Zum Schluss immerhin vor Jorge Lorenzo

tionen darüber mündlich und schriftlich dazu liefert.“

Der Rückstand, in den KTM durch den Ausfall von Pol Espargaró und Mika Kallio zusätzlich geraten war, ließ sich in Misano aber nicht verheimlichen. Keiner der Piloten kam auch nur in einem Training unter die Top 15, schlussendlich standen Bradley Smith auf dem 17. und Pol Espargaró auf dem 20. Startplatz.

Im Rennen hielt sich Pol Espargaró zwar tapfer, die Schmer-

zen in seinem Schlüsselbein aber wurden so stark, dass er sich entschloss, nach 16 Runden an die Box zu fahren: „Ich konnte ohnehin nicht gut fahren, und so hielt ich es für sinnvoller, noch etwas Kraft für die zwei Testtage, die wir haben, aufzuheben.“

Smith verpasste als 16. knapp den letzten Punkt. „Wir sind hier mit einem neuen Paket angetreten. Das hat die Sache nicht erleichtert“, gestand der 27-jährige Brite. ■

GASTKOMMENTAR

MISANO WAR FÜR UNS EIN FREUDENFEST. Das Publikum in Mugello und Misano ist besonders enthusiastisch, und da Misano meine Heimstrecke ist, berührt es mich besonders, wenn wir mit einem Sieg nach Hause gehen. Ein Heimsieg ist immer etwas Besonderes, er macht einen noch glücklicher als ein Sieg woanders. So war es schon zu meiner aktiven Zeit. Wenn ich in Misano gewonnen hatte, war es mit besonderen Emotionen verbunden. Dass ich heute als Teamchef mit Ducati auf allerhöchster Ebene gewinnen konnte, ist für mich aber noch etwas viel größeres. Gerade hier hatten wir in der Vergangenheit Probleme, und an diesem Wochenende hat sich der Sieg schon an den Trainingstagen abgezeichnet. Wir sind nun in der Lage, auf Strecken zu gewinnen, auf denen wir es zuvor nicht waren. Zwei Siege in Italien in diesem Jahr, das hat bei uns für unheimlich Stimmung gesorgt.



Davide Tardozzi,
Superbike-WM-Dritter

AUS DEM FAHRERLAGER

HÖCHSTE SEGNUMG

Am Mittwoch vor dem San-Marino-Grand-Prix hatten Marc Márquez, Dani Pedrosa, Andrea Iannone, Danilo Petrucci und Jack Miller eine Audienz bei Papst Franziskus im Vatikan. Sie überreichten dem Oberhaupt der katholischen Kirche ihre Helme, und der Argentinier zeigte sich sehr interessiert an ihrem Sport. Er sagte, dass Sport diszipliniert und Menschen weltweit miteinander verbindet. Dass Jack Miller bei den Trainingstagen einen richtigen Höhenflug hatte, wurde von seinem italienischen Team als Folge der Segnung durch den Heiligen Vater interpretiert.

MILLER AUF VIER RÄDERN

Am Donnerstagabend gab es auf der berühmten Gokart-

Bahn in Misano Adriatico wieder ein Rennen der GP-Piloten. In den kleinen Rennfahrzeugen mit Rundum-Gummipuffer



und Viertakt-Motor fielen alle Hemmungen, und es wurde gerempelt, was das Zeug hielt. Schließlich gewann Jack Miller vor Fabio di Giannantonio und Marcel Schrötter. Der Australier ließ es sich nicht nehmen, wie bei seinem MotoGP-Sieg in Assen aus seinem Schuh zu trinken.

EWIG NICKY HAYDEN

In der Nähe der Unfallstelle, an der MotoGP-Weltmeister Nicky Hayden vor anderthalb Jahren beim Training mit dem Fahrrad tödlich verunglückte, wurde ein Erinnerungsgarten mit Fotos und Gegenständen des beliebten Amerikaners geschaffen. Am Donnerstag wurde er von Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta und dem Bürgermeister von Misano eröffnet. Auch Nicky Haydens Verlobte Jackie Marin und Ex-Weltmeister Kevin Schwantz nahmen an der Zeremonie teil.

ERFOLG FÜR ROSSI

Wenn der Erfolg auf der Strecke für Valentino Rossi an diesem Wochenende auch ausblieb, so konnte der neunfache Weltmeister in aller Stille doch zufrieden

sein. Denn was seine Firma über das Wochenende in seinem Heimatort Tavullia nur wenige Kilometer von Misano entfernt einspielte, würde so manches mittelständische Unternehmen als Jahreseinnahme stolz machen. Der gesamte Ort war von der Polizei abgeriegelt, bei Live-Konzerten und Bühnenshows feierten Tausende von Fans, die Gastronomiebetriebe und die Souvenir-Shops von Rossi hatten Hochbetrieb.

WERNER SCHWÄRZEL 70

Der Gespann-Weltmeister von 1982 feierte letzten Donnerstag seinen 70. Geburtstag. Der Meißener, der außerdem sechs Vizeweltmeisterschaften und zehn deutsche Meisterschaften gewann, fuhr zur Feier beim Hockenheim Classic.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Misano (I) – 9. September 2018 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 114.102 km über 27 Runden à 4,226 km. 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 41 Grad. Schnitt des Siegers: 162,6 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP18	27	42.05,426 min	295,3 km/h	1.32.678 min	M/M	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+2,822 sec	291,9 km/h	1.32.891 min	H/M	20
3. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	27	+7,269 sec	294,5 km/h	1.33.185 min	H/M	16
4. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	+14,687 sec	291,1 km/h	1.33.410 min	M/S	13
5. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	27	+16,016 sec	293,9 km/h	1.33.488 min	M/S	11
6. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	27	+17,408 sec	294,5 km/h	1.33.608 min	H/M	10
7. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+19,086 sec	293,3 km/h	1.33.631 min	M/M	9
8. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	27	+21,804 sec	290,6 km/h	1.33.589 min	M/S	8
9. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP17	27	+23,919 sec	293,0 km/h	1.33.716 min	S/S	7
10. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	27	+27,559 sec	292,7 km/h	1.33.953 min	S/S	6
11. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP18	27	+30,698 sec	292,9 km/h	1.33.666 min	M/M	5
12. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	27	+32,941 sec	287,8 km/h	1.33.620 min	H/M	4
13. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+33,461 sec	285,6 km/h	1.34.292 min	H/M	3
14. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+35,686 sec	290,3 km/h	1.33.968 min	M/S	2
15. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP18	27	+35,812 sec	293,9 km/h	1.34.030 min	S/M	1
16. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	27	+46,500 sec	289,3 km/h	1.34.304 min	M/S	-
17. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP18	27	+46,614 sec	292,1 km/h	1.32.849 min	M/M	-
18. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP18	27	+50,593 sec	287,3 km/h	1.33.808 min	M/M	-
19. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	27	+55,168 sec	289,9 km/h	1.34.393 min	M/S	-
20. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP16	27	+1.02,255 sec	288,6 km/h	1.34.860 min	M/S	-
21. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	27	+1.09,475 sec	286,3 km/h	1.34.459 min	M/S	-
22. Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	27	+1.12,608 sec	285,7 km/h	1.35.413 min	M/S	-
Nicht gewertet:							
Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	17	+10 Runden	294,5 km/h	1.34.098 min	H/H	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Lorenzo	1.31,629 min
2. Miller	1.31,916 min
3. Viñales	1.31,950 min
4. Dovizioso	1.32,003 min
5. Márquez	1.32,016 min
6. Crutchlow	1.32,025 min
7. Rossi	1.32,028 min
8. Petrucci	1.32,136 min
9. Zarco	1.32,250 min
10. Rins	1.32,338 min
11. Pedrosa	1.32,369 min
12. Morbidelli	1.32,454 min
13. Iannone	1.32,566 min
14. Pirro	1.32,624 min
15. Bautista	1.32,792 min
16. A. Espargaró	1.33,084 min
17. Smith	1.33,085 min
18. Bradl	1.33,361 min
19. Nakagami	1.33,437 min
20. P. Espargaró	1.33,502 min
21. Redding	1.33,572 min
22. Siméon	1.33,705 min
23. Lüthi	1.33,755 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	221
2. Dovizioso	154
3. Rossi	151
4. Lorenzo	130
5. Viñales	124
6. Crutchlow	119
7. Zarco	110
8. Petrucci	110
9. Iannone	92
10. Rins	79

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	256
2. Ducati	233
3. Yamaha	194
4. Suzuki	131
5. KTM	41
6. Aprilia	29

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	297
2. Ducati Team	284
3. Movistar Yamaha MotoGP	275
4. Team Suzuki Ecstar	171
5. Alma Pramac Racing	171
6. Monster Yamaha Tech3	134
7. LCR Honda	133
8. Angel Nieto Team	68
9. Red Bull KTM Factory Racing	47
10. Reale Avintia Racing	35

„DER ABSTAND NACH VORN IN DER WM IST ZU GROSS, DESHALB PLANE ICH NUR VON RENNEN ZU RENNEN.“

Andrea Dovizioso

Rundenrekord: **1.32,979, Andrea Dovizioso (Ducati), 2018**
 Quali-Rekord: **1.31,629, Jorge Lorenzo (Ducati), 2018**
 Topspeed-Rekord: **297,1 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2016**

MISANO 4,226 KM

STRECKE



Márquez und Dovizioso (v.l.): Nun auch in der WM-Tabelle die ersten zwei

Knoten geplatzt, Schrötter au

In Misano konnte Marcel Schrötter seinen Speed auch im Rennen umsetzen und fuhr aufs Podest. Jesko Raffin sorgte ebenfalls für Furore.

Von: **Imre Paulovits**

Da hielt die Intact-Box den Atem an: Marcel Schrötter war sichtbar schneller als vor ihm Miguel Oliveira auf dem zweiten Platz. Der KTM-Werksfahrer hatte jedoch die bessere Traktion, Schrötter war nie nah genug dran, um am Kurveneingang anzugreifen. In der letzten Runde von Turn 14 stach er zwar innen rein, doch Oliveira hatte die bessere Linie zum Beschleunigen. Von da an gab es keine Chance mehr bis zum Zielstrich.

Doch auch so war die Freude riesig: Nach drei vierten Plätzen in Le Mans, Barcelona und Assen konnte der 25-jährige Deutsche,

der dieses Jahr seine neunte komplette WM-Saison bestreitet, erstmals aufs Podest steigen. „Dass er den Angriff versucht hat, hat uns zwar etwas Schrecken eingejagt, aber ich rechne es ihm hoch an, dass er es versucht hat“, freute sich Teamchef Jürgen Lingg. „Dieser Podestplatz hat ihn nun sicher etwas gelockert. Ich denke, jetzt wird noch mehr kommen.“

Schrötter war die Erleichterung auf dem Podest anzusehen. „Es musste endlich passieren“, strahlte er. „Wir hatten das ganze Wochenende so eine gute Pace. Ich hatte mir insgeheim sogar noch etwas mehr erhofft, und ich habe auch die Attacke noch versucht. Aber es hat nicht gereicht. Bagnaia war in den ersten drei Runden sehr schnell, und ich wollte nicht zu viel riskieren. Ab Runde fünf habe ich gesehen, dass sie vor mir nicht mehr schneller sind, und da bin ich wieder herangekommen. Jetzt muss ich noch am Rennbeginn arbeiten.“

Genauso glücklich war auch Jesko Raffin. Der Schweizer bekam kurzfristig eine Möglichkeit für Misano bei SAG. Er hatte zwar viel Arbeit vor sich, weil sein Motorrad nicht rechtzeitig zum Start fertig wurde und er vom letzten Startplatz aus ins Rennen gehen musste, aber so kämpfte er sich von P34 bis zum letzten Punkterang vor. „Ich glaube, das war das geilste Rennen, das ich je bestritten habe, noch besser als letztes Jahr Australien“, freute er sich. Die Belohnung folgte sogleich: Raffin darf auch in Aragón, Japan und Australien fahren!

Dominique Aegerter holte als 13. drei Punkte, ist mit dem Gefühl für die KTM aber immer noch nicht zufrieden.

Neben Francesco Bagnaia, der überlegen gewann, sorgte ein anderer Italiener für Gesprächsstoff: Romano Fenati griff Stefano Manzi auf der Geraden in die Bremse, weil dieser ihn zuvor abgedrängt hatte. Fenati wurde disqualifiziert, für zwei Rennen gesperrt und von seinem Team entlassen. ■



Motorrad-WM

Kalender steht, Sachsenring auch, aber mit Fragen

In Misano wurde die erste Version des nächstjährigen Motorrad-WM-Kalenders vorgestellt. Der Sachsenring ist fix, aber einige Fragen bleiben.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich sieht der erste Kalender-Entwurf, den die FIM veröffentlicht hat, nicht viel anders aus als der diesjährige Kalender. Die Anzahl der Grands Prix und ihre Austragungsorte sowie ihre Reihenfolge ist gleich geblieben. Die ersten drei Übersee-Rennen sind jeweils um eine Woche vorverschoben worden, der Sachsenring ist wieder eine Woche vorgerückt, auf das erste Juli-Wochenende, gleich eine Woche nach der Dutch-TT in Assen, wodurch die Sommerpause für die Fahrer und die Teams um eine Woche verlängert wird. Misano rückt auf eine Woche später und wird gleich von Aragón

gefolgt. Ansonsten liegen die Rennen an den gleichen Wochenenden wie 2018. Man kann davon ausgehen, dass sich auch nicht mehr viel ändern wird. Silverstone wurde wieder bestätigt, aber die Streckenbetreiber müssen zusehen, wie sie wieder zu einer Neuasphaltierung kommen.

Gleichzeitig mit der Bekanntgabe des Kalenders hat der ADAC eine Pressemitteilung herausgegeben, in der bestätigt wurde, dass der Deutsche Grand Prix weiter auf dem Sachsenring stattfinden wird, und dass er nun vom ADAC Sachsen veranstaltet wird.

Dies wirft aber einige Fragen auf. Laut Ansicht der Sachsenring Rennstrecken Management GmbH, die seit 2013 die Austragung des Deutschen Grand Prix vom ADAC Sachsen übernommen hat, gibt es einen Vertrag, der nur sie dazu berechtigt. Ob der ADAC Sachsen das Event nun gemeinsam mit der SRM GmbH stemmen wird – dazu konnte bislang noch niemand eine verbindliche Auskunft geben.

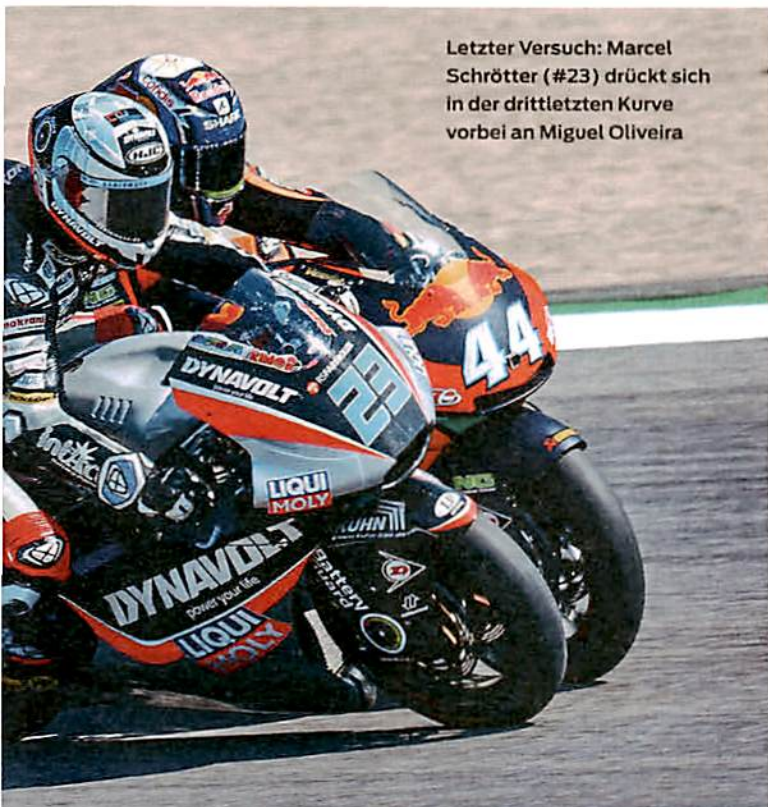
Die Zuständigen des SRM inklusive Investor Matthias Moser hatten noch bis vor zwei Wochen mit dem ADAC verhandelt, und es sah nach einer gemeinsamen Lösung aus, damals noch ohne der Einbeziehung des ADAC Sachsen. SRM-Geschäftsführerin

Nadin Pohlens wurde von der Pressemitteilung in ihrem Urlaub überrascht, Pressesprecherin Judith Pieper-Köhler beim Grand Prix in Misano. In dieser Woche soll geklärt werden, ob es eine Zusammenarbeit mit dem ADAC geben wird. ■

PROVISORISCHER MOTORRAD-WM-KALENDER 2019

10. März	Katar	Losail International Circuit
31. März	Argentinien	Termas de Río Hondo
14. April	Americas	Circuit of the Americas
5. Mai	Spanien	Circuito de Jerez
19. Mai	Frankreich	Le Mans
2. Juni	Italien	Autodromo di Mugello
16. Juni	Katalonien	Circuit de Barcelona-Catalunya
30. Juni	Niederlande	TT Circuit Assen
7. Juli	Deutschland	Sachsenring
4. August	Tschechien	Automotodrom Brno
11. August	Österreich	Red Bull Ring / Spielberg
25. August	Großbritannien	(Circuit to be announced)
15. September	San Marino	Misano World Circuit Marco Simoncelli
22. September	Aragón	MotorLand Aragón
6. Oktober	Thailand	Chang International Circuit
20. Oktober	Japan	Twin Ring Motegi
27. Oktober	Australien	Phillip Island Circuit
3. November	Malaysia	Sepang International Circuit
17. November	Valencia	Circuit Ricardo Tormo

dem Podest



Letzter Versuch: Marcel Schrötter (#23) drückt sich in der drittletzten Kurve vorbei an Miguel Oliveira

NACHRICHTEN

MOTOGP Beim Test in Aragón war Jonas Folger bereits in der Box des Yamaha-Werksteams, in Misano wurde nun offiziell bestätigt, dass der 25-jährige Deutsche, der letztes Jahr auf dem Sachsenring mit Marc Márquez um den Sieg stritt, der Testpilot des neu aufgestellten, in Europa stationierten Testteams von Yamaha wird. Valentino Rossi hatte sich persönlich dafür eingesetzt, dass Folger für diese Aufgabe ausgewählt wird. „Folger kann die M1 ähnlich bewegen wie Maverick und ich und ist so von großem Wert für uns. Deshalb habe ich mich bei Massimo Meregalli für ihn starkgemacht“, so Rossi.

MOTOGP Der letzte freie Fahrerplatz des nächstjährigen MotoGP-Feldes ist nun auch vergeben. Karel Abraham hat sich mit Avintia-Ducati geeinigt und wird dort neben Tito Rabat fahren.

MOTO E Auch der Kalender des ab 2019 neuen MotoE-Cups wurde in Misano vorgestellt. So werden die Elektro-Renner bei den Grands Prix von Jerez (5. Mai) und Le Mans (19. Mai), am Sachsenring (7. Juli), am Red Bull Ring (11. August) und in Misano (15. September) vor dem Moto3-Rennen an den Start gehen. Die Rennen werden je nach Strecke zwischen 7 und 10 Runden dauern, so kann mit dem 20-kW-Batteriepack von der ersten bis zur letzten Runde Vollgas gefahren werden.

MOTORRAD-WM Nach der Absage der Rennen in Silverstone am 26. August hat mittlerweile auch Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta reagiert. Es wird nun im Regelwerk festgeschrieben, dass bei Nichtstattfinden eines GP am Sonntag dieser am darauf folgenden Montag oder Dienstag nachgeholt wird.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 9. September 2018 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,650 km über 25 Runden à 4,226 km. 33 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	25	41:02,106 min	1:37,931 min	25
2.	Miguel Oliveira (P)	KTM	25	+3,108 sec	1:38,026 min	20
3.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+4,094 sec	1:38,075 min	16
4.	Mattia Pasini (I)	Kalex	25	+6,320 sec	1:37,860 min	13
5.	Joan Mir (E)	Kalex	25	+6,728 sec	1:38,168 min	11
6.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	25	+9,470 sec	1:38,201 min	10
7.	Fabio Quartararo (F)	Speed Up	25	+12,068 sec	1:38,385 min	9
8.	Brad Binder (ZA)	KTM	25	+12,134 sec	1:38,401 min	8
9.	Jorge Navarro (E)	Kalex	25	+17,425 sec	1:38,047 min	7
10.	Xavi Vierge (E)	Kalex	25	+21,986 sec	1:38,236 min	6
11.	Simone Corsi (I)	Kalex	25	+24,701 sec	1:38,699 min	5
12.	Remy Gardner (AUS)	Tech3	25	+25,582 sec	1:38,540 min	4
13.	Dominique Aegerter (CH)	KTM	25	+25,760 sec	1:38,741 min	3
14.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	25	+26,718 sec	1:38,644 min	2
15.	Jesko Raffin (CH)	Kalex	25	+31,168 sec	1:38,700 min	1
16.	Joe Roberts (USA)	NTS	25	+38,707 sec	1:39,128 min	-
17.	Steven Odendaal (ZA)	NTS	25	+39,432 sec	1:39,220 min	-
18.	Álex Márquez (E)	Kalex	25	+39,551 sec	1:38,216 min	-
19.	Iker Lecuona (E)	KTM	25	+40,436 sec	1:38,596 min	-
20.	Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	25	+41,814 sec	1:39,322 min	-
21.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	25	+48,043 sec	1:39,563 min	-
22.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	25	+53,390 sec	1:39,615 min	-
23.	Jules Danilo (F)	Kalex	25	+1:05,605 sec	1:39,804 min	-
24.	Federico Fuligni (I)	Kalex	25	+1:16,602 sec	1:39,898 min	-
25.	Xavi Cardelus (AND)	Kalex	25	+1:31,250 sec	1:40,758 min	-

Nicht gewertet:

Augusto Fernandez (E)	Kalex	21	+4 Runden	1:38,203 min	-
Stefano Manzi (I)	Suter	18	+7 Runden	1:38,451 min	-
Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	15	+10 Runden	1:38,472 min	-
Sheridan Morais (P)	Kalex	13	+12 Runden	1:41,145 min	-
Sam Lowes (GB)	KTM	11	+14 Runden	1:38,579 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bagnaia	214
2. Oliveira	206
3. Binder	119
4. Baldassarri	116
5. Mir	114
6. Márquez	113
7. Schrötter	107
8. Vierge	96
17. Aegerter	27
29. Raffin	1

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	276
2. KTM	218
3. Speed Up	97
4. Tech 3	24
5. Suter	8

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Red Bull KTM Ajo	325
2. Sky Racing Team VR46	293
3. Estrella Galicia Marc VDS	227
4. Dynavolt Intact GP	203
5. Pons HP 40	137

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Bagnaia	1:37,121 min
2. Schrötter	1:37,331 min
3. Pasini	1:37,416 min
4. Quartararo	1:37,540 min
5. Binder	1:37,621 min
6. Navarro	1:37,632 min
7. Marini	1:37,645 min
8. Márquez	1:37,661 min
9. Oliveira	1:37,678 min
10. Mir	1:37,714 min
11. Vierge	1:37,774 min
12. Fernandez	1:37,826 min
13. Baldassarri	1:37,834 min
14. Aegerter	1:37,954 min
15. Lowes	1:37,970 min
16. Nagashima	1:37,974 min
17. Raffin	1:37,982 min
18. Lecuona	1:38,010 min
19. Gardner	1:38,050 min
20. Locatelli	1:38,053 min
21. Corsi	1:38,156 min
22. Fenati	1:38,160 min
23. Bendsneyder	1:38,317 min
24. Manzi	1:38,505 min
25. Odendaal	1:38,671 min
26. Roberts	1:38,732 min
27. Pawi	1:38,766 min
28. Tuuli	1:39,128 min

Moto3

Bezzecchi patzt, Premieresieg

Vor Heimpublikum wuchs Lorenzo Dalla Porta über sich hinaus und feierte seinen ersten GP-Sieg. Weil Bezzecchi stürzte, ist Jorge Martín wieder WM-Leader.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Seine braunen Augen funkelten, er strahlte über das ganze Gesicht: Lorenzo Dalla Porta galt schon lange als großes Talent, es fehlte nur der letzte Schritt. Er hatte die Saison bei Leopard Racing mit einem dritten Platz gewonnen, doch dann kam ein langer Durchhänger. Auf dem Red Bull Ring wurde er erstmals wieder Fünfter. Technikchef Christian Lundberg gab ihm trotzdem das Vertrauen und verlängerte in Misano seinen Vertrag für das nächste Jahr. Und der 21-jährige Italiener wuchs plötzlich über sich hinaus.

Nachdem Marco Bezzecchi in der vorletzten Runde gestürzt war, blieben nur noch er, Jorge Martín und Fabio di Giannantonio in der Spitzengruppe übrig. Und Dalla Porta hatte auch die beiden Gresini-Piloten im Griff. Er legte eine fehlerfreie letzte Runde hin. Und auch, als Di Giannantonio sich in der Zielkurve innen rein drückte, reagierte er gelassen, ging früher ans Gas und war wieder vorbei, als sein Landsmann am Kurvenausgang hinausgetragen wurde. Martín lauerte zwar und versuchte, auch noch vorbeizuhuschen, doch Dalla Porta gewann mit einer halben Motorradlänge.

„Ich kann mein Glück kaum fassen“, strahlte er. „Gestern erst bekam ich die Nachricht, dass ich auch nächstes Jahr bei Leopard fahren kann. Ich habe das Rennen wirklich genossen, das Team hat ein richtig gutes Motorrad für mich gemacht, es war sehr schnell, und das hat hier den Ausschlag gegeben. Ich bin völlig aufgekratzt und will genau die-

sen Schwung auch zum nächsten Rennen mitnehmen.“

Jorge Martín konnte seine Pole-Position zwar nicht in einen Sieg ummünzen, aber der zweite Platz beim Heimrennen seines Erzrivalen Marco Bezzecchi war wie ein Sieg für ihn. Nach dem Nuller des Italieners ist er wieder WM-Spitzenreiter. „Canet und Bastianini sind auch ausgefallen, das hat mir jetzt einen großen Vorteil beschert“, konstatierte Martín.

Beim Prüstel-Team sitzt der Schock tief. Gerade hat man sich damit abgefunden, dass man nächstes Jahr ohne Bezzecchi weitermachen muss und hat den 16-jährigen tschechischen Rookies-Cup-Fahrer Filip Salac verpflichtet, wird der Traum vom WM-Titel nun ein ganzes Stück schwieriger. „Der Sieg war zum Greifen nah. Ich bin enttäuscht, dass ich erneut in den finalen Zügen des Rennens gestürzt bin“, verzog sich Bezzecchi in die hinterste Ecke der Box. ■



Die drei von der Zankstelle: Dalla Porta (#48) hängt Martín und Di Giannantonio ab

LEOPARD RACING

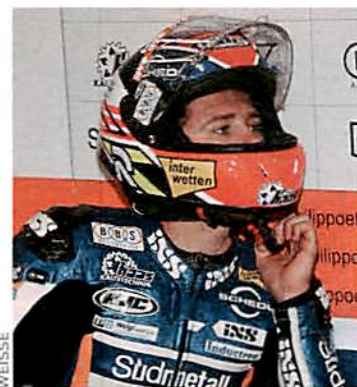
Moto3

Öttl: Gehirnerschütterung und Rennverbot

Das Wochenende begann für Philipp Öttl zwar sehr vielversprechend, aber ein Highsider im Qualifying beendete es im Medical Center.

Es hatte alles so gut angefangen: Philipp Öttl war nach dem enttäuschenden Wochenende in Silverstone, wo er wie alle anderen Piloten vergeblich auf das Rennen wartete, voller Tatendrang nach Misano gereist. Sein zweiter Platz im ersten freien Training unterstrich seine Ambitionen, dass er zum Saisonabschluss alles dransetzen will, die Moto3-WM würdig abzuschließen, bevor es nächstes Jahr ins Moto2-Abenteuer mit Tech3-KTM geht.

Nachdem er in FP3 erneut Zweitschnellster war, legte er sich seine Qualifikations-Strategie zu recht. Doch als zum Schluss die Rundenzeiten purzelten, flog er



Helm absetzen: Öttl schlug hart auf

zwischen Turn 2 und 3 mit einem üblen Highsider ab, schlug mit dem Kopf auf dem Asphalt auf und blieb zunächst benommen liegen. Er rappelte sich zwar wieder auf, doch nachdem er ins Medical Center gebracht und dort eine heftige Gehirnerschütterung diagnostiziert worden war, erteilte ihm der Rennarzt Rennverbot, und Öttl konnte nach Hause fahren. ■ IP

MotoGP Rookies Cup

Can Öncü siegt und ist vorzeitig Cup-Sieger

Er war der dominierende Fahrer dieser Saison. Can Öncü hat fünf von zehn Rennen gewonnen, damit steht sein Titel fest.

Die in ihrer Erscheinung so unterschiedlichen Öncü-Zwillinge haben dem MotoGP-Rookies-Cup in dieser Saison den Stempel aufgedrückt.

Der kleine Deniz, der letztes Jahr bereits den Asia Talent Cup gewonnen hat, und sein gleichaltriger, von der Gestalt her aber deutlich größerer Bruder Can machten insgesamt sechs der

zehn Siege in diesem Jahr unter sich aus. Dabei hat sich diesmal Can im familieninternen Kampf durchgesetzt. Und weil er nun auch in Misano das Rennen für sich entschied, steht er vorzeitig als Meister fest, während Deniz diesmal nur Achter wurde und nun bei den letzten beiden Rennen in Aragón seinen zweiten Platz gegen Filip Salac und Xavier Artigas verteidigen muss.

Mit seinem zweiten Platz in Misano konnte Salac punktgleich mit Deniz Öncü ziehen, nachdem er den Sprint zum Zielstrich gegen Adrian Carrasco für sich entschieden hatte. ■ IP

CUP-STAND

1.	Can Öncü (TR)	221 Punkte
2.	Deniz Öncü (TR)	142
3.	Filip Salac (CZ)	142
4.	Xavier Artigas (E)	135
5.	Ryusei Yamanaka (J)	117



Siegerfreude: Cup-Gewinner Can Öncü

für Dalla Porta



Seitenwagen-WM

Schwerer Schlag für WM-Leader Reeves

Zwei Siege von Ben und Tom Birchall sowie die gleichzeitigen Ausfälle ihrer WM-Rivalen Tim Reeves/Mark Wilkes in Rijeka führen Anfang Oktober in ein dramatisches Finale.

Nur ein einziger Punkt trennt die Briten jetzt noch im Titelkampf. Reeves hatte am Samstag im ersten Rennen einen Motorschaden zu beklagen, bei dem das Gespann in Flammen aufging. Auch das zweite Rennen wurde zur Null-

nummer. Birchall habe ihn in der zweiten Runde ins Kiesbett gedrängt, dabei hätte die Airbox Steine angesaugt und er konnte nicht weiterfahren, ließ WM-Leader Reeves angesäuert wissen.

Die Birchall-Brüder hingegen feierten mit 28 Sekunden Vorsprung den zweiten Sieg des Wochenendes. Zu seinem besten Saisonergebnis fuhr Michael Grabmüller. „Die Motoren hat diesmal Fritz Schwarz vorbereitet“, berichtete er nach seinem fünften Platz. Theoretisch kann Grabmüller im Finale jetzt noch zwei Plätze in der Gesamtwertung gutmachen und Siebter werden. ■ AWI

WM-STAND

Rang	Fahrer	Punkte
1.	Reeves	171 Pkt.
2.	Birchall	170
3.	Päivärinta	155
4.	Streuer	126
5.	Christie	102



Birchall: Zwei Siege in Rijeka

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 9. September 2018 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft: 97,198 km über 23 Runden à 4,226 km. 29 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 37 Grad.

Rang	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	23	39.38,684 min	142,424 min	25
2.	Jorge Martin (E)	Honda	23	+0,058 sec	142,418 min	20
3.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	23	+0,122 sec	142,557 min	16
4.	Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	23	+0,822 sec	142,381 min	13
5.	Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	23	+6,553 sec	142,748 min	11
6.	Albert Arenas (E)	KTM	23	+6,859 sec	142,902 min	10
7.	Dennis Foggia (I)	KTM	23	+7,315 sec	142,814 min	9
8.	Darryn Binder (ZA)	KTM	23	+7,380 sec	142,976 min	8
9.	Andrea Migno (I)	KTM	23	+8,608 sec	142,907 min	7
10.	Nicolò Antonelli (I)	Honda	23	+8,853 sec	142,921 min	6
11.	Toni Arbolino (I)	Honda	23	+10,408 sec	142,822 min	5
12.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	23	+10,783 sec	142,960 min	4
13.	Kaito Toba (J)	Honda	23	+27,817 sec	143,755 min	3
14.	Vicente Perez (E)	KTM	23	+27,897 sec	143,699 min	2
15.	Kazuki Masaki (J)	KTM	23	+28,062 sec	143,075 min	1
16.	Marcos Ramirez (E)	KTM	23	+47,155 sec	142,607 min	-
17.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+34,385 sec	143,492 min	-
18.	Nakaran Atiratphuvapat (T)	Honda	23	+47,510 sec	143,777 min	-
19.	Yari Montella (I)	Honda	23	+47,577 sec	143,954 min	-
20.	Kevin Zannoni (I)	TM Racing	23	+1 Runden	144,100 min	-
Nicht gewertet:						
	Marco Bezecchi (I)	KTM	21	+ 2 Runden	1:42,503 min	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	19	+ 4 Runden	1:42,968 min	-
	John McPhee (GB)	KTM	11	+12 Runden	1:42,688 min	-
	Jaume Masia (E)	KTM	1	+ 22 Runden	1:49,053 min	-
	Arón Canet (E)	Honda	1	+ 22 Runden	1:49,185 min	-
	Ayumu Sasaki (J)	Honda	1	+ 22 Runden	1:49,262 min	-
	Enea Bastianini (I)	Honda	1	+ 22 Runden	1:49,511 min	-
	Nicolò Bulega (I)	KTM	1	+ 22 Runden	1:50,148 min	-
	Alonso Lopez (E)	Honda	1	+ 22 Runden	1:51,832 min	-

WM-STAND FAHRER

Rang	Fahrer	Punkte
1.	Martin	166
2.	Bezecchi	158
3.	Di Giannantonio	137
4.	Canet	118
5.	Bastianini	117
6.	Rodrigo	97
7.	Kornfeil	91
8.	Dalla Porta	88
9.	Migno	67
13.	Öttl	54

STARTAUFGSTELLUNG

Rang	Fahrer	Zeit
1.	Martin	141,823 min
2.	Rodrigo	142,134 min
3.	Canet	142,270 min
4.	Di Giannantonio	142,271 min
5.	Bastianini	142,294 min
6.	Bezecchi	142,318 min
7.	Bulega	142,355 min
8.	Dalla Porta	142,442 min
9.	Kornfeil	142,474 min
10.	Sasaki	142,578 min
11.	Masia	142,662 min
12.	Arbolino	142,681 min
13.	Arenas	142,694 min
14.	Norrodin	142,790 min
15.	Antonelli	142,860 min
16.	Suzuki	143,071 min
17.	Toba	143,227 min
18.	Zannoni	143,282 min
19.	Migno	143,328 min
20.	Foggia	143,370 min
21.	Ramirez	143,409 min
22.	Masaki	143,410 min
23.	Binder	143,632 min
24.	Öttl	143,640 min
25.	McPhee	143,830 min
26.	Atiratphuvapat	143,962 min
27.	Perez	144,163 min
28.	Montella	144,233 min
29.	Nepa	1:44,239 min

WM-STAND MARKEN

Rang	Marke	Punkte
1.	Honda	266
2.	KTM	229

WM-STAND TEAMS

Rang	Team	Punkte
1.	Del Conca Gresini Moto3	303
2.	Redox Prüstel GP	249
3.	Leopard Racing	205
4.	Estrella Galicia 0,0	149
5.	Angel Nieto Team Moto3	127



Überraschungsmann
Lorenzo Lanzi (#22): Der
Yamaha-Italiener schlug im
zweiten Rennen Mikhalchik

IDM Superbike 1000

Nerven, Proteste, Überraschung

Ilya Mikhalchik hat sich etwas Luft im Titelkampf verschafft. Bastien Mackels machte es sich mit einem Frühstart schwer, Lorenzo Lanzi überraschte als Sieger auf Yamaha.

Von: **Toni Börner**

Wer Ilya Mikhalchik aufhalten will, bei dem muss alles passen. Oder besser gesagt: Der Ukrainer bleibt einfach das Maß der Dinge der diesjährigen IDM Superbike. In Assen holte er sich die Pole-Position, den Sieg in Lauf 1 und den zweiten Platz im zweiten Rennen. Auch der Rest lief gut für den BMW-Piloten: Bastien Mackels, ärgster Meisterschaftskonkurrent, holte im ersten Rennen zwar noch Platz 2, musste aber im Nachmittagslauf aufgrund eines Frühstarts eine Durchfahrtsstrafe absitzen und konnte am Ende nur noch den neunten Platz nach Hause bringen. Mikhalchik hatte in punkto Meisterschaft durch den Sieg von Lorenzo Lanzi auf Yamaha nichts zu befürchten und baute seinen Vorsprung auf 31 Zähler aus. Mackels wirkte dennoch nicht niedergeschlagen: „Ob es ein Frühstart war – ich weiß es nicht.

Losgefahren bin ich erst, als die rote Ampel aus war“, verriet der Belgier. „Sonst bin ich zufrieden mit den Zeiten und der Pace, die ich dann gefahren bin. Für den Titel sieht es jetzt etwas schwieriger aus, aber wir kämpfen bis zum Schluss.“

Beim Van Zon alpha Racing BMW Team stand aber nicht unbedingt Meisterschafts-Leader Mikhalchik mit seinen beiden weiteren Podesten im Mittelpunkt, sondern Julian Puffe. „Meine Jungs haben im ersten Qualifying die Reifen-Sticker vergessen“, schilderte der Sachse. „Das haben sie aber sofort bemerkt und sind zu den Offiziellen gegangen. Die gaben uns die gelbe Karte, ich wurde reingeholt und der Aufkleber nachträglich vor deren Augen aufgebracht.“ Das war einem anderen Mitstreiter im Feld aber zu viel – Stefan Kerschbaumer verlangte gleiches Recht für alle. So wurde Puffe in der Startaufstellung von vier auf acht zurückgestellt und musste sich nach vorn zurückkämpfen. „Mir ging es einfach um eine Gleichberechtigung aller, weil ich das Gefühl habe, dass manche Teams etwas gleicher sind“, so Kerschbaumer. „Es tut mir wahnsinnig leid, dass es jetzt ausgerechnet Julian erwischt hat.“ Am Sonntagabend hatten sich die beiden ausgesprochen.

Puffe fuhr mit ordentlich Wut im Bauch und wurde im ersten Rennen als Dritter abgewunken. Vom Podest aber wurde seine Maschine schließlich entfernt: Für Verlassen der Strecke bekam er noch eine Zeitstrafe von zwei Sekunden, was ihn auf den sechsten Platz zurückwarf. „Ja, ich musste in der Schikane aufs Grün, aber ich hatte dadurch keinen Vorteil und habe am Ende der Start-Ziel-Geraden sogar noch einen wieder vorbeigelassen“, wurde Puffes angesammelte Wut nicht gerade besänftigt. Mit Rang 3 in Lauf 2 gab es dann noch einen versöhnlichen Ausgang.

Der dritte Platz vom ersten Rennen ging schließlich an Pepijn Bijsterbosch, wenngleich die

Zeitnahme zunächst Dominic Schmitter vor ihm angezeigt hatte. Das Fotofinish aber zeigte den Niederländer auf BMW vor dem Schweizer auf Suzuki.

Der Italiener Lanzi, der seinen zweiten Einsatz in diesem Jahr im Team von Michael Galinski fuhr, mischte schon im ersten Rennen ganz vorn mit. „Aber dann hat die Elektronik gesponnen und der Regenmodus ging rein – er musste an die Box kommen“, so Galinski, der nach dem Sieg in Rennen 2 im Kreis grinste. „Endlich!“, jubelte er. Lanzi: „Das war der erste Yamaha-Sieg in diesem Jahr, damit haben wir alles wettgemacht, was im ersten Rennen schiefgelaufen ist. Ein perfektes Wochenende für uns!“ ■



Bastien Mackels: Durchfahrtsstrafe wegen Frühstart



Daniel Rubin: Volle Punktzahl und nah an die Tabellenspitze rangekommen

IDM Supersport 600

Vorlage nicht verwandelt

Hiobsbotschaft für Meisterschaftsleader Max Enderlein: Der Sachse brach sich im Freitagstraining das rechte Schlüsselbein.

Enderlein fuhr sofort nach Hause und versuchte, einen OP-Termin zu bekommen, um beim Finale in Hockenheim fahren zu können. Dass er die Tabellenführung behalten würde, war bei 57 Punkten Vorsprung klar.

Im ersten Rennen wurde Rob Hartog als Sieger abgewunken, allerdings war er ein Kilogramm zu leicht und wurde disquali-

fiziert. Im zweiten Rennen stürzte er, damit gingen beide Siege an den zweiten Gaststarter Glenn van Straalen. Die vollen Punkte bekam in beiden Läufen Daniel Rubin, der damit zwölf Punkte hinter Enderlein aufschloss.

Kevin Wahr holte zunächst Rang 2, im zweiten Lauf wurde er disqualifiziert. An seinem Motorrad war die Schwungscheibe kontrolliert worden. Die heiße verschwand aber mit einem Mechaniker aus der technischen Abnahme. Die tatsächlich eingesetzte Scheibe war schließlich mysteriöserweise nicht mehr auffindbar – es erfolgte der Wertungsausschluss. ■ TBO

NACHRICHTEN

IDM SUPERSPORT 300 Toni Erhard feierte die Siege in der Klasse Supersport 300. In beiden Rennen setzte er sich gegen seine härtesten Titelkonkurrenten durch – in Lauf 1 gewann er vor Dion Otten und Victor Steeman. Otten patzte im zweiten Rennen und holte nur zwei Punkte, während Steeman Zweiter wurde. Damit sind Ottens Titelchancen mit 47 Zählern Rückstand nur noch theoretischer Natur. Steeman liegt zehn Zähler hinter Erhard, da gilt's in Hockenheim.

IDM SIDECAR Kretzer/Bosch hatten das Qualifying klar im Griff

und gingen von der Pole aus ins Rennen. Im ersten Lauf wurde das Duo aber in der letzten Runde von Sattler/Neubert abgefangen. Im zweiten Rennen schlug Sattler früher zu und holte den Doppelsieg. Da Steuer/Daalhuizen aufgrund der WM-Teilnahme fehlten, übernahm Sattler die Führung um 20 Punkte. Kretzer liegt weitere 21 Zähler dahinter. Smits/Verbrugge feierten im ersten Lauf ihr erstes Saisonpodest. Im ersten Lauf mit Kupplungsschaden ausgefallen, sammelten Roscher/Burkhard in Lauf 2 die Punkte für den dritten Platz, wengleich die Gaststarter Moreau/Arifon aus Frankreich auf Podest steigen durften.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Assen (NL): 09.09.2018; 11. IDM-Lauf; 68,325 km über 15 Rdn.; 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	25:13,309
2. Bastien Mackels (B)	BMW	+9,371
3. Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+17,337
4. Dominic Schmitter (CH)	Suzuki	+17,341
5. Toni Finsterbusch (D)	Suzuki	+17,645

Assen (NL): 09.09.2018; 12. IDM-Lauf; 68,325 km über 15 Rdn.; 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Lorenzo Lanzi (I)	Yamaha	25:11,201
2. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	+0,256
3. Julian Puffe (D)	BMW	+4,675
4. Dominic Schmitter (CH)	Suzuki	+6,769
5. Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+13,120

IDM-STAND

1. Mikhailchik	269 Pkt.
2. Mackels	238
3. Puffe	176
4. Schmitter	116
5. Kerschbaumer	111
6. Bijsterbosch	100
7. Halbich	100
8. Finsterbusch	96
9. Kartheininger	85
10. Bos	60
11. Brink	56
12. Lanzi	55
13. Mohr	54
14. Neumann	29
15. Glöckner	28

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Assen (NL): 08.09.2018; 9. IDM-Lauf; 59,215 km über 13 Rdn.; 29 Fahrer gestartet, 28 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Glenn van Straalen (NL)	Suzuki	22:27,865
2. Daniel Rubin (D)	Yamaha	+5,630
3. Kevin Wahr (D)	Yamaha	+9,389
4. Vasco van der Valk (NL)	Yamaha	+9,788
5. Marc Buchner (D)	Yamaha	+10,036

Assen (NL): 09.09.2018; 9. IDM-Lauf; 59,215 km über 13 Rdn.; 28 Fahrer gestartet, 23 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Glenn van Straalen (NL)	Suzuki	22:21,057
2. Daniel Rubin (D)	Yamaha	+3,515
3. Sander Kroeze (NL)	Yamaha	+7,538
4. Vasco van der Valk (NL)	Yamaha	+8,915
5. Scott Deroue (NL)	Yamaha	+19,180

IDM-STAND

1. Enderlein	167 Pkt.
2. Daniel Rubin	155
3. Marc Buchner	136
4. Wahr	123
5. Lippert	111
6. Van der Valk	100
7. Dominik Rubin	100
8. Kroeze	91
9. Beinlich	79
10. Stange	60
11. de Winterer	57
12. Noderer	52
13. Freyer	26
14. Vugrinec	25
15. Merckelbagh	23

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Assen (NL): 09.09.2018; 9. IDM-Lauf; 50,105 km über 11 Rdn.; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Toni Erhard (D)	KTM	21:15,190
2. Dion Otten (NL)	Honda	+0,157
3. Victor Steeman (NL)	KTM	+2,232
4. Dennis Koopman (NL)	Yamaha	+14,761
5. Micky Winkler (NL)	Yamaha	+22,284

Assen (NL): 09.09.2018; 10. IDM-Lauf; 22,775 km über 5 Rdn.; 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Toni Erhard (D)	KTM	9:39,283
2. Victor Steeman (NL)	KTM	+4,077
3. Dennis Koopman (NL)	Yamaha	+5,678
4. Jeffrey Buis (NL)	Yamaha	+13,238
5. Max Schmidt (D)	KTM	+13,311

IDM-STAND

1. Erhard	192 Pkt.
2. Steeman	182
3. Otten	145
4. Jahnig	104
5. Buis	89
6. Kappler	74
7. Beinlich	67
8. Winkler	60
9. de Bruin	58
10. Merckelbagh	55
11. Mijwaart	50
12. Schmidt	49
13. Voermans	42
14. Bronckhorst	41
15. Molenaar	30

ERGEBNIS IDM SIDECAR

Assen (NL): 08.09.2018; 9. IDM-Lauf; 54,660 km über 12 Rdn.; 22 Teams gestartet, 19 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Sattler/Neubert (D/D)	RSI-BMW	21:31,158
2. Kretzer/Bosch (D/D)	LCR-Suzuki	+0,126
3. Smits/Verbrugge (NL/NL)	RON-Yamaha	+14,157

Assen (NL): 09.09.2018; 10. IDM-Lauf; 54,660 km über 12 Rdn.; 22 Teams gestartet, 18 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Sattler/Neubert (D/D)	RSI-BMW	21:28,354
2. Kretzer/Bosch (D/D)	LCR-Suzuki	+5,750
3. Moreau/Arifon (F/F)	HP-Suzuki	+16,689
4. Roscher/Burkard (D/CH)	LCR-BMW	+33,765

IDM-STAND

1. Sattler/Neubert	201 Pkt.
2. Streuer/Daalhuizen	181
3. Kretzer/Bosch	160
4. Roscher/Burkard	114
5. Nussbaum/Hirschi	102
6. Zimmermann/Prudlik	95
7. Schröder/Kartheininger	89
8. Smits/Verbrugge	84
9. Treasure/Gornie	63
10. Talens/Claeys	56



Vorsprung vergrößert:
Masters-Leader Henry Jacobi

ADAC MX MASTERS

ADAC MX Masters Gaildorf

Selbstläufer für Jacobi

Hunter Lawrence gewann den vorletzten Masters-Lauf in Gaildorf. Das Titelrennen ist für Henry Jacobi indes fast ein Selbstläufer.

Von: **Thomas Schiffner**

Schönstes Spätsommerwetter und spannende Rennen lockten über 18.000 begeisterte Zuschauer zur vorletzten Runde des ADAC MX Masters in Gaildorf. Der Tagessieg „auf der Wacht“ ging an MX2-GP-Pilot Hunter Lawrence, der die stärker motorisierte Konkurrenz auf seiner leistungsmäßig unterlegenen 250er Viertakt-Honda bezwang.



Tagessieger: Hunter Lawrence

„Ich bin das 250er Motorrad aus der MX2-WM gewohnt und muss mich für die Masters-Rennen nicht umstellen“, erklärte der Australier. „An den Bergauffahrten bin ich hier schon ein wenig im Nachteil gewesen, aber ich konnte trotzdem ein gutes Tempo fahren. Im ersten Rennen bin ich in der Anfangsphase gestürzt und habe mir dadurch das Leben besonders schwergemacht. Platz 2 war deshalb nicht schlecht. Im zweiten Rennen war mein Start ganz gut und ich konnte das Geschehen ab der Halbzeit an der Spitze kontrollieren.“

Tixier nach Sturz Sechster

Tagesrang 2 ging an Gaststarter Jordi Tixier, der 2014 MX2-Weltmeister war. Der französische KTM-Fahrer gewann das erste Rennen souverän, in Durchgang 2 jedoch musste er hart zu Boden und konnte im Anschluss nur mühsam wieder Boden gutmachen. „Durchgang 1 konnte ich unbedrängt gewinnen, obwohl

ich nicht ganz glücklich mit meiner Leistung war“, berichtete der Franzose. „Das zweite Rennen war hingegen überhaupt kein Spaß. Ich hatte nach meinem Sturz Schmerzen und fand keinen guten Rhythmus mehr, deshalb musste ich mich mit Platz 6 zufriedengeben.“

Als Dritter durfte Tixiers Landsmann Greg Aranda aufs Tagespodium klettern. Der Franzose, dreifacher SX-Meister und damit eher auf Hallencross spezialisiert, wuchs nach Rang 6 im ersten Durchgang im zweiten Rennen über sich hinaus. „Mein Start war super, und ich konnte in der fünften Runde sogar in Führung gehen“, freute er sich. „Nach 15 Minuten fühlte ich mich bereits total erledigt, aber in dieser Position musste ich einfach alles geben. Lawrence konnte ich nicht halten, aber den zweiten Platz brachte ich nach Hause. Das war deutlich mehr, als wir uns im Vorfeld ausgerechnet hatten.“

ADAC MX MASTERS

Gaildorf (D), 9. September

1. Lauf

1. Jordi Tixier (F), KTM	33.50,842 m
2. Hunter Lawrence (AUS), Honda	+ 8,303 s
3. Henry Jacobi (D), Husqvarna	+ 27,839 s
4. Nathan Renkens (B), Honda	+ 32,557 s
5. Jens Getteman (B), Kawasaki	+ 32,644 s
6. Gregory Aranda (F), Kawasaki	+ 37,895 s
7. Lukas Neuraüter (A), KTM	+ 41,099 s
8. Jeremy Delince (B), Honda	+ 46,020 s
9. Jaulin Sullivan (F), KTM	+ 49,150 s
10. Jose Butron (E), KTM	+ 51,033 s

2. Lauf

1. Hunter Lawrence (AUS), Honda	34.08,008 m
2. Gregory Aranda (F), Kawasaki	+ 16,039 s
3. Dennis Ullrich (D), KTM	+ 17,670 s
4. Jose Butron (E), KTM	+ 18,698 s
5. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+ 22,706 s
6. Jordi Tixier (F), KTM	+ 23,401 s
7. Tom Koch (D), KTM	+ 29,262 s
8. Jeremy Delince (B), Honda	+ 32,152 s
9. Jeffrey Dewulf (B), KTM	+ 41,210 s
10. Tim Koch (D), KTM	+ 46,174 s

Einen fabelhaften Auftritt lieferte auch Noch-Titelverteidiger Dennis Ullrich auf seiner Zweitakt-KTM. Ihm gelang in Gaildorf mit Platz 3 im zweiten Rennen zum ersten Mal in dieser Saison der Sprung aufs Podium. „Obwohl ich eigentlich einer der besten Starter im Feld bin, habe ich mit dem Zweitakter immer noch große Probleme, schnell ins Rennen zu kommen“, räumte Ullrich ein. „Aber hier habe ich mich in der ersten Kurve gut durchgemogelt und war endlich mal vorne dabei.“

Tabellenführer Henry Jacobi erwischte mit seiner STC-Husqvarna im ersten Rennen keinen guten Start und konnte sich das auch nicht richtig erklären. „In der WM starten wir auf einem Metallgitter, deshalb sind die Starts dort schon ganz anders“, so der Thüringer. „Deshalb habe ich extra noch mal ganz speziell Starts für das Rennen hier in Gaildorf trainiert, aber es hat offensichtlich nicht geholfen.“

Mit einer sehr konstanten Fahrweise konnte sich der Meisterschaftsführende jedoch Platz um Platz nach vorne schieben und das Rennen auf Rang 3 beenden. In Durchgang 2 kam Jacobi jedoch schon in der zweiten Kurve zu Fall und musste das Feld vom letzten Platz aus aufrollen. „Unter diesen Umständen war Platz 13 gar nicht so schlecht“, so Jacobi.

Jacobi's ärgster Verfolger, der belgische Sarholz-Pilot Jeffrey Dewulf erwischte einen schlechten Tag und musste sich mit den Rängen 16 und 9 zufriedengeben. Damit konnte Jacobi seinen Vorsprung sogar ausbauen, und der Belgier liegt vor dem letzten Rennen in Holzgerlingen schon um 33 Punkte zurück.

In Gaildorf wurde das nominerte deutsche MXoN-Team offiziell vorgestellt. Neben Max Nagl und Jacobi ist in Red Bud (7. Oktober) auch der Honda-Werksfahrer und US-Supercross-Star Ken Roczen dabei. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 7 Rennen

1. Henry Jacobi (D)	214 Punkte
2. Jeffrey Dewulf (B)	181
3. Jens Getteman (B)	158
4. Max Nagl (D), TM	144
5. Hunter Lawrence (AUS)	114
6. Tim Koch (D)	111
7. Lukas Neuraüter (A)	109
8. Jeremy Delince (B)	107
9. Tom Koch (D)	101
10. Nathan Renkens (B)	88

Speedway-GP Krško

9 Punkte mit Referee-Hilfe

Der polnische Referee griff in Slowenien in den Titelkampf ein. Tai Wofffindens Vorsprung auf Bartosz Zmarzlik ist auf neun Punkte zusammengeschmolzen.

Von: **Thomas Schiffner**

Mit Patryk Dudek gewann im Finale von Krško ein weiteres Mal ein Pole. Nach einem Bombenstart konnte der jetzt WM-Fünfte Jason Doyle, Greg Hancock und Freddie Lindgren mühelos in Schach halten. Hancock attackierte vier Runden lang den wieder erstarkten Titelverteidiger, jedoch ohne Erfolg. Auch Lindgren fand nach seiner Verletzung zu seiner Form zurück und ist jetzt mit Maciej Janowski auf Platz 3 punktgleich.

Doch alle Augen blickten auch in Slowenien auf das Titelduell Wofffinden/Zmarzlik. Für den Polen aus Stettin wurde Krško die ganz große Chance, zu Woffy aufzuschließen, denn der brach-

te an diesem Abend kein Bein auf den Boden. Nach Platz 3 in seinem letzten Lauf war der Brite mit nur fünf Punkten ausgeschieden. Doch der Dramalauf des Abends war Heat16: In diesem Lauf hätte Woffy direkt gegen Zmarzlik Punkte gutmachen können, doch Referee Artur Kusmierz, Zmarzliks Landsmann, disqualifizierte in dem Moment, als alle vier am Band standen, Wofffinden wegen Zeitüberschreitung!

In mehreren anderen Läufen fällt der Schiedsrichter keine Entscheidung, obwohl alle vier Fahrer innerhalb des Limits nicht am Start standen. Doch Zmarzlik konnte diesen Matchball nicht verwandeln: Als Dritter im zweiten Semi hinter Dudek und Doyle verpasste er das Finale und konnte mit 12 Punkten „nur“ sieben auf Wofffinden gutmachen. Der Brite zur Referee-Einflussnahme: „Extrem frustrierend, wir fahren hier um eine Weltmeisterschaft.“ Vor dem Teterow-GP (22.9.) fehlen Zmarzlik nur noch neun Punkte auf Wofffinden. ■



Weltmeister Jason Doyle vor GP-Sieger Patryk Dudek und Finalist Lindgren

SPEEDWAY-WM

Krško (SLO), 8. September

1. Patryk Dudek (PL)	16 Punkte
2. Jason Doyle (AUS)	17
3. Greg Hancock (USA)	15
4. Fredrik Lindgren (S)	13
5. Bartosz Zmarzlik (PL)	12
6. Maciej Janowski (PL)	10
7. Chris Holder (AUS)	10
8. Martin Vaculik (SK)	9
9. Artem Laguta (RUS)	7
10. Nicki Pedersen (DK)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 8 von 10 Läufen

1. Tai Wofffinden	108 Punkte
2. Bartosz Zmarzlik	99
3. Maciej Janowski	89
4. Fredrik Lindgren	89
5. Patryk Dudek	84
6. Greg Hancock	81
7. Artem Laguta	73
8. Jason Doyle	70
9. Emil Saifutdinov (RUS)	70
10. Matej Zagar (SLO)	61

Supermoto-EM Sestriere

Monsieur Supermoto

Thomas Chareyre schaffte das Unmögliche: Er gewann für TM auch den Europameistertitel. Markus Class verpasste die Vizemeisterschaft um einen Punkt.

Von: **Thomas Schiffner**

Mitten in der Innenstadt von Sestriere trat der vermutlich letzte Supermoto-Weltmeister der Geschichte, Thomas Chareyre, mit einem Rückstand von 15 Punkten auf den Tabellenführer Pavel Kejmar an, denn der Franzose hatte verletzungsbedingt beide Läufe in Poznan verpasst. Unter normalen Umständen war das nicht mehr aufholbar. Chareyre machte, was er machen musste, und fuhr seine TM auf die Plätze 1 und 4, doch Markenkollege Kejmar

strauchelte. Der Tscheche ging von Startplatz 9 ins erste Rennen und kam von dieser Position auch nicht mehr weg, während Markus Class mit Chareyre um die Führung stritt und am Ende knapp unterlag.

Damit hatte Chareyre vor dem letzten Lauf des Tages nur noch zwei Punkte Rückstand und Chareyre führte erneut vor Class. Der Wormser Husqvarna-



Europameister Chareyre vor Class

Pilot konnte in Runde 6 die Führung übernehmen, als Chareyre durch einen Fehler im Offroad auf Platz 5 zurückfiel. Class gewann damit den letzten GP-Lauf und beendete die EM als Dritter, nur einen Punkt hinter dem Zweitplatzierten.

Kejmar war nach einer Runde nur Elfter. Zur Rennmitte konnte er sich auf der schwierigen, 1100 Meter langen Strecke lediglich

auf Platz 10 verbessern, und so reichte Chareyre Platz 4, um als neuer Europameister seine beispiellose Siegesserie im Supermoto fortzusetzen.

Hinter Tagessieger Class kamen im Piemont nur Franzosen auf die ersten fünf Plätze. Der ehemalige Deutsche Meister Mauno Hermunen konnte auf SWM als Siebter ein gutes Comeback geben. ■

SUPERMOTO-EM

Sestriere (I), 9. September

1. Markus Class (D), Husqvarna	2-1
2. Thomas Chareyre (F), TM	1-4
3. Laurent Fath (F), KTM	4-2
4. Emerick Bunod (F), Honda	5-3
5. Nicolas Cousin (F), Honda	3-5
6. Romain Kaivers (B), KTM	6-7
7. Mauno Hermunen (FIN), SWM	7-8
8. Elia Sammartin (I), Honda	11-6
9. Pavel Kejmar (CZ), TM	9-10
10. Milan Sitniansky (CZ), Honda	10-11

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 5 Läufen

1. Thomas Chareyre	193 Punkte
2. Pavel Kejmar	188
3. Markus Class	187
4. Milan Sitniansky	149
5. Diego Monticelli (I)	137
6. Elia Sammartin	134
7. Nicolas Cousin	115
8. Laurent Fath	110
11. Raoul Tschupp (CH)	93
15. Luc Hunziker (CH)	55



In Polen konnte KTM-Pilot Manuel Lettenbichler die Führung in der WESS-Serie übernehmen

Red Bull 111 Megawatt

Sandkastenspiele

Drei Überraschungen hatte das „111 Megawatt“ in Polen zu bieten: Den Ausfall von Jonny Walker, den Sieg von Wade Young und die WESS-Führung von Manuel Lettenbichler.

Von: Robert Pairan

Der große Braunkohletagebau beim polnischen Belchatow ist der bestmögliche Sandkasten, um mit fast 1000 Teilnehmern um die Wette zu fahren: Schnell und zügig gesteckt, war der 30 Kilometer lange Rundkurs dreimal zu bewältigen, was die Spitze in knapp über zwei Stunden schaffte.

Doch für das Gros der Fahrer war es eine besondere Herausforderung, denn die teilweise künstlichen Hindernisse und die steilen Auffahrten fuhren sich im Ver-

lauf des Wettbewerbes immer tiefer aus und machten es nicht einfacher.

In der Qualifikation hatte noch Ex-Crosser Nathan Watson an der Spitze gelegen, doch je schwieriger die Strecke wurde, umso weiter fiel der Brite zurück. Schon in der ersten Runde konnte der bisherige Serien-Führende Jonny Walker die Führung im Rennen übernehmen, als die Piste in den Steinbruch führte, wo der weltgrößte Endurocross-Parcours mit vielen Steinfeldern und Baumstämmen aufgebaut war. Doch schon nach einer weiteren Runde stürzte Walker im Staub der überrundeten Fahrer so schwer, dass er aufgeben musste. Der Südafrikaner Wade Young übernahm die Spitze des Feldes, die er bis zum Ziel nicht mehr hergab.

Dabei profitierte Taddy Blazusiak von seinem Heimvorteil, denn die Begeisterung der Fans

war ihm an jeder Stelle sicher. Obwohl er mit einem gebrochenen Finger vom letzten Wettbewerb noch behindert war, wurde der Pole beim Heimspiel Zweiter. Im finalen Felsengewirr, in Steinwurfweite von der Ziellinie, hätte ihn aber um ein Haar Husqvarna-Mann Billy Bolt überholt, der sich im Verlauf der zwei Stunden immer weiter nach vorne gearbeitet hatte. Dabei hatte der Brite zu Beginn des Rennens noch ein schlechtes Gefühl und konnte sich erst in der letzten halben Stunde um die entscheidenden drei Plätze verbessern.

Mit Wade Young auf Sherco gewann erneut ein markenfremdes Fabrikat in der von KTM und Husqvarna initiierten World Enduro Super Series (WESS). Von Walkers Ausfall profitierte der Deutsche Manuel Lettenbichler und konnte mit Tagesrang 4 vom Briten die Gesamtführung übernehmen. ■

HARDENDURO

Kleszczow (PL), 08.-09. September

1. Wade Young (ZA), Sherco 2:10.52,04 h
2. Taddy Blazusiak (PL), KTM 2:13.01,82 h
3. Billy Bolt (GB), Husqvarna 2:13.08,63 h
4. Manuel Lettenbichler (D), KTM 2:14.15,07 h
5. Nathan Watson (GB), KTM 2:15.34,21 h
6. Josep Garcia (E), KTM 2:17.54,59 h
7. Blake Gutzeit (ZA), Yamaha 2:19.07,06 h
8. Graham Jarvis (GB), Husqvarna 2:19.37,07 h
9. Alfredo Gomez (E), Husqvarna 2:20.45,11 h
10. Paul Bolton (GB), KTM 2:22.24,86 h

MEISTERSCHAFTSSTAND

WESS, nach 5 von 8 Läufen

1. Manuel Lettenbichler 3405 Punkte
2. Billy Bolt 3290
3. Wade Young 3220
4. Jonny Walker (GB), KTM 2900
5. Josep Garcia 2320
6. Graham Jarvis 2308
7. Taddy Blazusiak 2295
8. Paul Bolton 2262
9. Nathan Watson 1928
10. Travis Teasdale (ZA), Beta 1790



Sieg auf Sherco: Wade Young

BOGERS VOR COMEBACK

HRC-Fahrer Brian Bogers steht vor seinem Comeback in der MXGP-WM. Der 21-jährige Niederländer musste im Hochsommer seine Rückkehr verschieben, weil sein gebrochener Fuß die Belastung beim Fahren noch nicht aushielt, und sein Debüt in Rot schien in diesem Jahr unmöglich. Die Bruchstelle ist nach einer zweiten OP jetzt so weit geheilt, dass er seit zwei Wochen wieder auf dem Motorrad sitzt und Bogers wird am kommenden Wochenende bei seinem Heim-GP in Assen antreten.

NAGL PLANT MIT MXON

Letzten Freitag wurde Max Nagl erneut am vor sechs Wochen gebrochenen Finger operiert. Dennoch will der ehemalige Vizeweltmeister beim Nationencross am 7. Oktober in Red Bud (USA) starten: „Ich bin guter Dinge, dass sich die Situation schnell bessert und ich in 14 Tagen beim ADAC MX Masters in Holzgerlingen starten kann. Danach könnte ich noch beim WM-Lauf in Italien fahren und somit genug Rennpraxis sammeln.“ Sollte Nagl für das MXoN nicht fit sein, stehen Stefan Ekerold und Tom Koch als Reservefahrer bereit.

WIEDER SMOLINSKI

Martin Smolinski gewann in der Soloklasse das Sandbahnenrennen auch in Pfarrkirchen vor dem Briten James Shanes und Max Dilger. Andrew Appleton fiel im Finallauf ebenso wie Smolinski aus, doch der Bayer konnte sich noch zwei Punkte erschieben. Bei den Seitenwagen gewannen die Lokalmatadoren Venus/Heiß vor den Engländern Godden/Smith und Keil/Kersten.

WILDCARD FÜR FIENHAGE

Die Veranstalter-Wildcard beim Langbahn-WM-Showdown in Mühldorf (30.09.) erhielt der Nationalmannschaftsfahrer Lukas Fienhage. Mit ihm, Smolinski, Diener, Katt und Härtel sind bei der Titelfestsetzung fünf Deutsche am Start.

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

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

Dodge

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

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

Jaguar

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



XFR, EZ 2/2010, 510 PS, schwarz, Leder grau, sehr gepflegt, opt. und techn. einwandfrei, VB 29.000,-. Tel. 03361/5460, bert.stephan@web.de

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45582

KTM



X-BOW R *Facelift*, EZ 08/2018, 350 km, 220 kW (299 PS), Pure White, Sportpaket, Carbon Monocoque, Carbon Crashbox, WP Rennfahrwerk, Recaro Sitzschalen, abnehmbares Multifunktionslenkrad, Trackday Abgasanlage, Schaltwegverkürzung, NR-Fzg., 86.900,- € (MwSt. awb.) Teichmann Racing, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45570

Lamborghini

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

Lotus

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

Maserati

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

Mercedes

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

CLS AMGS4M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 57000 km, NP: 160.000,-, VB 58.000,-. T. 0171/3491847

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-2550

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

VANSPTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Abenteurer „V 250 Edition“ lang - VANSPTS VP GRAVITY Camper im SUV Look, EZ 11/2016, ca. 19975 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und matschschwarze Seitenschweller und 18 Zoll MB Räder (Bereifung 245/45 R18), SCA Hubdach mit Bett (gefedert), Liegepaket im Basisfzg., Interieur- u. Exterieur- Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, DISTRONIC, NAVI, 2x Schiebetür, 2x Klima, Burmester Sound u.v.m. zum Preis von 49.325,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de
VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45573



CLS 320 CDI, EZ 2007, 78000 km, 165 kW (224 PS), 1. Hand, GW, Leder, Klima, SHZ, TÜV/AU 2020, Bestzust., 19.900,- €. Tel. 0176/81798520

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45535



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN ANI! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45551



Mercedes 190 E 2.5 EVO II, Orig.-zustand, EZ 06/1990, 78743 km, 184 kW (250 PS), blauschwarz, Sportpaket, elektr. Sitzverstellung, elektr. Fensterheber, Leichtmetallfelgen, Sitzheizung, Servolenkung, deutsches Fahrzeug, lizenziertes Fahrzeug, NR-Fzg., 149.000,- €. Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45571

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

VANSPTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



CITAN CP LINE, „CP LINE“ - HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 06/2016, ca. 14650 km, Aerodynamikpaket CP LINE (Front-, Seiten-, Heckspoiler), 17 Zoll Alu-Sportradatz YPS4 mit Bereifung 225/40/R17, Klima, Panoramadach, Navi, Rückfahrkamera, Dachreling und vieles mehr... 19.790,- € (MwSt. awb.)
VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45574



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



Porsche Zentrum Chemnitz
www.porsche-chemnitz.de

Cooper ROADSTER, CHILLI, 01/2012,
93.500 km, 90 kW (122 PS), ECLIPSE
GREY, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ,
11.990,- €. Kamps Sportwagenzentrum
Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchscher-
erstr. 9-11, 09116 Chemnitz, 0371
36911-0, www.porsche-chemnitz.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45621

Porsche

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

Wir rüsten nach:
PORSCHE Rückfahrkamera
nur original - mit
dynamischen
Leitlinien!

www.digitaletechnik.de

991 auch GT3/RS/R, Cayman auch GT4,
Cayenne, Boxster, Macan, Panamera.
Vor-Ort-Service. Tel. 0700/2202011 H

Boxster Spyder, EZ 10/15, 8000 km, 1.
Hd., schwarz-schwarz, Navi, Klima, Bose,
Carbon, SHZ, TÜV neu, Wartung neu, ma-
kellos, wertstabil, wunderbar, VB 94.500,-
Tel. 0171/8010048

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



Porsche 991 GT3 CLUBSPORT, EZ
04/2014, 16.000 km, 125.000,- EUR, 1.
Hand, deutsches Fahrzeug, scheckheft-
gepflegt. Döppeler Metallverarbeitung
GmbH, Waldweg 1, 57462 Olpe, Tel.
0171/8930620, md@doeppler.com

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



Cayman GT4 CS mit Straßenzulassung,
EZ 07/2018, 38000 km, 283 kW (385
PS), Weiß, Ausstattung nach Reglement
der "Cayman Trophy by Manthey Race-
ing", NR-Fzg., 99.900,- € (MwSt. abw.)
Teichmann Racing GmbH, Im Broel,
53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25,
www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45572



964 C2 Handschalter, 05/1992, 143.000
km, u.a. Turbositze, SD, vollst. Scheck-
heft, Kupplung und Bremsen neu, VB
59.000,- EUR. Tel. 0178/7984235

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 45525

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

Renault Alpine

A 610, von priv. zu verk., 1. Hd., 86450 km,
FP 30.000,- €. Tel. 04131/63245

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL

www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° NOCKENWELLEN
& ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

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

brembo.
Motorsport- und
High Performance
Bremsanlagen

Service · Verkauf ·
Wartung & Instandsetzung · Beratung

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

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

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

Beratung - Verkauf - Service

BELL
HELMETS

Direkt
vom
Importeur

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

Renntansporter



Renntansporter/WoMo MAN TGX-440,
Topzustand, 8 Schlafplätze, Platz für 1 Auto
oder 10 Motorräder, inkl. Zelt usw., VP
80.000,- €. teamhps@gmx.ch

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



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

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T.
09229/9799-97, F-98, www.ft-albert.de H

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

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



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

Geschäftsverbindungen

BestWater

Gutes Geschäft + eleganter Firmen-
wagen für unsere Vertriebspartner! Tel.
01523/3752139, 168@bestwater.de 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

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

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20

MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Tim Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden, zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Carmen Brix, cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 15 22
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Innerstall

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-
 ten zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
 Versand Deutschland: 125,00 €
 (Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).

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

Abonnentenservice Deutschland:
 Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
 Telefax +49 (0)711 182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de
 © 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

Dümmer geht's nimmer

Zum Vettel-Fehler in Monza
 MSa 38/2018

„Vettels Vorstellung in Spa vermittelte den Eindruck, dass Ferrari den Rest der Saison zu einer Einmann-Show werden lassen könnte.“ Diese Aussage ist an Überheblichkeit nicht zu überbieten, passt aber zu der Art und Weise, wie Sie Vettel dauernd in Schutz nehmen. Mit neutraler Berichterstattung hat das nichts mehr zu tun. Hoffentlich enttäuscht Sie Ihr Liebling Vettel in Zukunft nicht noch mehr. Dümmer als in Monza kann man einen Sieg wohl nicht verschenken. Aber Rennfahren ist auch Kopfarbeit. Nur immer gleich nach blauen Flaggen schreien bringt nichts. Aber jeder Rennfahrer macht das, was er am besten kann.

Georges Schmid,
 CH-5303 Würenlingen

Lieber Sebastian Vettel, ich weiß, in der Rückbetrachtung ist man immer schlauer. Ihr WM-Konkurrent heißt Räikkönen und nicht Hamilton. Wäre es nicht sinnvoller gewesen, alles zu versuchen, in der ersten Kurve vor ihm zu bleiben? Die rechte Spur dicht zu machen anstatt die linke Spur zu wählen? Ich hoffe nicht, dass durch die zwei Patzer (Hockenheim und Monza) Ihre WM-Chancen dahin sind. Noch etwas zur Formel 1: Viele Fans wünschen sich die gute alte Zeit der Garagisten zurück. Wir vergessen aber auch, dass diese Rennen oft langweilig waren, weil der Führende oft mit großem Abstand vorne lag. Spannung kam nur auf, weil die Autos trotz einfacher Technik, aber geringeren Qualitätsstan-

BILD DER WOCHE



Neongelbe Wand: Die „Rossi-Mania“ kannte in Misano mal wieder keine Grenzen

dards oder Mechanikerfehler viel unzuverlässiger waren als heute und oft nur die Hälfte der Starter das Ziel erreichten.

Dr. Joachim Neumeister,
 D-45721 Haltern am See

Provinz ein Glück

zur Rallye Deutschland
 MSa 36/2018

Mit dem Kommentar zur Rallye Deutschland sind Sie etwas übers Ziel hinausgeschossen. Die Mehrheit der Teams ist sehr angetan, im Südwesten der Republik fahren zu dürfen. Dass Ihnen Trier besser gefällt als das Provinzstädtchen St. Wendel, ist Ihre persönliche Auffassung, teilt aber mitnichten die Meinung der Mehrheit der Zuschauer. Viele Teams begrüßten 2017 den Wegfall von Trier zugunsten des Saarlandes, alleine schon wegen dem Wegfall vieler langer Verbindungsetappen. Der in Trier erstellte Servicepark war von der Erreichbarkeit her zudem eine Zumutung.

Zur Super Special St. Wendel haben Sie mit Ihrer Kritik natürlich recht. Man will damit ein Publikum ohne große Motorsport-Ambitionen erreichen. Dafür muss eine Micky-Mouse-Vorstellung in der Stadt herhalten. Den von Ihnen ausgemachte Mangel an Unterkünften kann ich nicht nachvollziehen. Hotels gibt es im Saarland reichlich. Man muss nicht zum Übernachten nach Trier. Motorsportfans sollten sich über solch eine reibungslos abgelaufene Großveranstaltung freuen. In keinem anderen Bundesland gäbe es dafür die Genehmigung. So gesehen ist die Provinz für die Rallye ein Glück.

Elmar Eydt
 D-92421 Schwandorf

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 12. September		
22.30	Turkmen Desert Race, Highlights 2. Tag	Eurosport 1
Donnerstag, 13. September		
21.30	Turkmen Desert Race, Highlights 3. Tag	Eurosport 1
23.05	Peter Mücke (Reportage)	MDR
Freitag, 14. September		
14.25	Formel 1 Singapur, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1
21.00	Rallye-WM Türkei, 1. Tag (Zus.)	Red Bull TV
23.15	Turkmen Desert Race, Highlights 4. Tag	Eurosport 1
Samstag, 15. September		
11.30	Porsche Carrera Cup, Sachsenring (Zus.)	Sport 1
13.15	BGTS Nürburgring, 1. Rennen LIVE	motorsport.tv
13.45	Rallye-WM Türkei, Super Stage LIVE	Red Bull TV
14.00	Formel 1 Singapur, FP3 & Quali LIVE	RTL
ca. 14.50	Formel 1 Singapur, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF 2
21.00	Rallye-WM Türkei, 2. Tag (Zus.)	Red Bull TV
22.00	Turkmen Desert Race, Highlights 5. Tag	Eurosport 1
Sonntag, 16. September		
07.00	Supercars, 500 km Sandown LIVE	motorsport.tv
13.00	Rallycross-WM, Bikernieki LIVE	Sport 1+
13.15	Formel 1 Singapur, Vorber. & Rennen LIVE	RTL
ca. 13.30	Formel 1 Singapur, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1/SRF info
20.30	NASCAR Cup Series, Las Vegas LIVE	Motorvision TV
20.45	Porsche GT Magazin	Sport 1
21.00	Rallye-WM Türkei, 3. Tag (Zus.)	Red Bull TV
21.15	Rallycross-WM, Bikernieki (Zus.)	Sport 1
23.45	BGTS Nürburgring, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
Montag, 17. September		
00.30	IndyCar Series, Sonoma LIVE (Wh. 11.50)	Sport 1 US

Motorrad >>

Donnerstag, 13. September		
21.30	Trial-WM, Silsden (Zus.)	motorsport.tv
Samstag, 15. September		
11.15	Superbike-WM Portimão, Quali LIVE	Eurosport 2
12.55	ADAC MX Masters, Gaildorf (Zus.)	Sport 1+
13.40	Superbike-WM Portimão, 1. Lauf LIVE	Servus TV
14.00	Superbike-WM Portimão, 1. Lauf LIVE	Eurosport 2
15.00/21.00	Langstrecken-WM/Bol d'Or LIVE	Eurosport 2
22.15	Superbike-WM Portimão, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 1
Sonntag, 16. September		
07.00	Langstrecken-WM/Bol d'Or LIVE (Forts.)	Eurosport 2
12.45	Supersport-WM Portimão, Rennen LIVE	Eurosport 1
13.00	MX2-WM Assen, 1. Lauf LIVE	motorsport
14.00	MXGP-WM Assen, 1. Lauf LIVE	motorsport
16.00	MX2-WM Assen, 2. Lauf LIVE	motorsport
17.00	MXGP-WM Assen, 2. Lauf LIVE	motorsport
17.10	Superbike-WM Portimão, 2. Lauf (Aufz.)	Servus TV
ab 18.30	Motocross-WM Assen, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2
21.30	British Superbikes, Oulton Park (Zus.)	Eurosport 2
Montag, 17. September		
00.45	Superbike-WM Portimão, 2. Lauf (Aufz.)	Eurosport 1

Internet/Livestream

Samstag, 15. September		
14.00	BGTS Nürburgring, 1. Rennen LIVE www.blancpaingtseries.com	
Sonntag, 16. September		
15.50	BGTS Nürburgring, 2. Rennen LIVE www.blancpaingtseries.com	



Formel 1 Grand Prix von Singapur: Die Königsklasse rast wieder durch die Nacht



Superbike-WM Portimão: Wer kann die Siegesserie von Jonathan Rea stoppen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

13.-16.09.	Rallye-WM, Türkei	TR
15.09.	ADAC-Südwestpokale, Rallye Kohle & Stahl	D
15./16.09.	Blancpain GT Sprint, Nürburgring	D
16.09.	Formel 1, Singapur	SGP
16.09.	Rallycross-WM, Bikernieki	LV
16.09.	IndyCar Series, Sonoma/Kalifornien	USA
16.09.	NASCAR Cup Series, Las Vegas/Nevada	USA
16.09.	Supercars Australien, Sandown	AUS
16.09.	Tourenwagen/BTCC, Silverstone	GB

Motorrad

14.-16.09.	Enduro-EM, Kielce	PL
15.09.	Speedway-EM, Chorzow	PL
15.09.	Speedway-U21-EM Finale, Stralsund	D
15./16.09.	Superbike-/Supersport-WM, Portimão	P
15./16.09.	Langstrecken-WM, Le Castellet (Bol d'Or)	F
15./16.09.	Trial-WM, Pietramurata	I
16.09.	Motocross-WM, Assen	NL

12
 1735
BLANCPAIN
 GT SERIES



BLANCPAIN GT SERIES SPRINT CUP
NÜRBURGRING
 AND FORMULA RENAULT EURO CUP - LAMBORGHINI SUPER TROFEO - GT4 EUROPEAN SERIES
14-16 SEPTEMBER 2018



ADAC SIM 2018 RACING EXPO
 14. - 16. SEPTEMBER NÜRBURGRING

MOTORSPORT & ESPORTS FESTIVAL DES JAHRES
www.simracingexpo.de ADAC SimRacing Expo

ADAC SIM RACING Trophy ADAC DIGITAL GT500

INFO & TICKETING
WWW.NUERBURGRING.DE



ALSO STARRING



WWW.BLANCPAIN-GT-SERIES.COM

FOLLOW US ON

