

Abp. Service, 70338 Stuttgart, Postvertriebsstelle, Enggeln bez. ZVK 0914

# MOTOR SPORT aktuell

NR.44 / 18. OKTOBER 2017

Dovizioso schlägt Márquez

# Die verrückte letzte Runde



WTCC in China

## Zwei Argentinier jubeln im Regen

Formel-3-EM in Hockenheim

## Lando Norris macht Titel klar

Deutschland €2,20

A € 2,40 CH sfr 3,50 - I € 2,90

B, NL, LUX € 2,60 - E € 2,90



Formel 1: Ferrari in der Krise

## Wie reagiert Ferrari auf die Pleitenserie?

DTM-Finale in Hockenheim

## René Rast schafft die Meister-Sensation

Sportwagen-WM in Fuji

## Toyota-Doppelsieg im Nebel-Chaos

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Wie Ferrari den Weg aus der Krise finden kann **S. 4**
- Formel 1** Was die Formel-1-Saison 2018 noch zu bieten hat **S. 6**
- Formelsport** Formel-3-EM-Finale und weitere Nachrichten **S. 8**
- Historie** Was macht eigentlich Emanuele Pirro? **S. 10**
- Sportwagen-WM** Toyota mit Doppelsieg beim Heimspiel **S. 12**
- Sportwagen-WM** Ferrari nach Fuji-Sieg an der Spitze **S. 14**
- Sportwagen** Doppelsieg für Audi bei den 8h Laguna Seca **S. 16**
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenwelt **S. 18**
- Rallyesport** Selbstversuch: Gaststart in der Junior-WM **S. 20**
- Rallyesport** WM-Fahrerkarussell, Rallycross-WM und mehr **S. 22**
- Tourenwagen-WM** Argentinier siegen im nassen China **S. 24**
- Tourenwagen** René Rast holt als Rookie den DTM-Titel **S. 26**
- Tourenwagen** TCR, NASCAR und weitere Hintergründe **S. 29**

## Motorrad:

- MotoGP** Dovizioso siegt in Japan spektakulär vor Márquez **S. 30**
- MotoGP** Weitere Hintergründe und umfassende Statistik **S. 32**
- Motorrad-WM** Spanischer Doppelerfolg in der Moto2 **S. 34**
- Motorrad-WM** Fenati siegt in der Moto3, Mir geht leer aus **S. 36**
- Superbike-WM** Interview mit Weltmeister Jonathan Rea **S. 38**
- MotorradSPORT** BSB, WM-Vorschau Australien, News **S. 39**
- Offroad** Supercross, Rallye-WM und weitere Neuigkeiten **S. 40**
- Offroad** Interview mit Speedway-Fahrer Kevin Wölbert **S. 42**

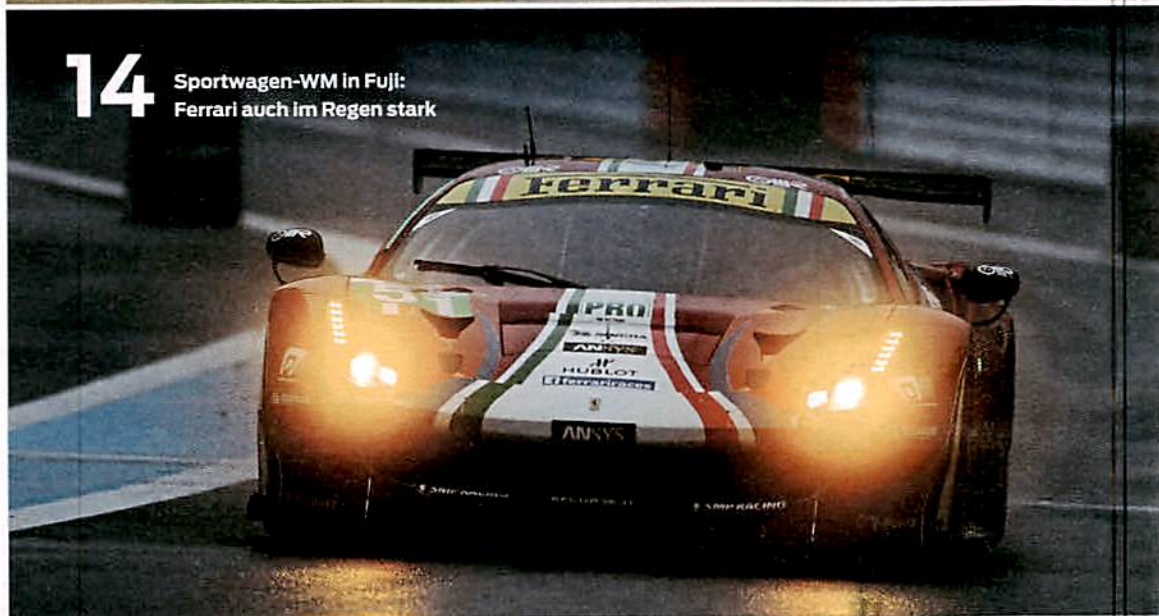
## Leserservice:

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

## 8 Formel-3-EM am Hockenheimring: Meister endlich gefunden



## 14 Sportwagen-WM in Fuji: Ferrari auch im Regen stark



## 40 Supercross Monster Cup Las Vegas: Musquin räumt Millionen-Bonus ab





**34** Moto2-WM in Motegi: Immerhin ein Márquez-Sieg in Japan



**16** Intercontinental GT Challenge in Laguna Seca: Drei Audi streiten um den Gesamtsieg

#### **LMP1-ZUKUNFT**

Fährt die LMP1-Klasse auch in Zukunft mit Hybrid-Antrieb? Und wie geht es mit Toyota weiter? In unseren Sportwagen-News haben wir die letzten Infos aus dem Fahrerlager von Fuji gesammelt.  
**Seite 18**

#### **RALLYE IM SELBSTVERSUCH**

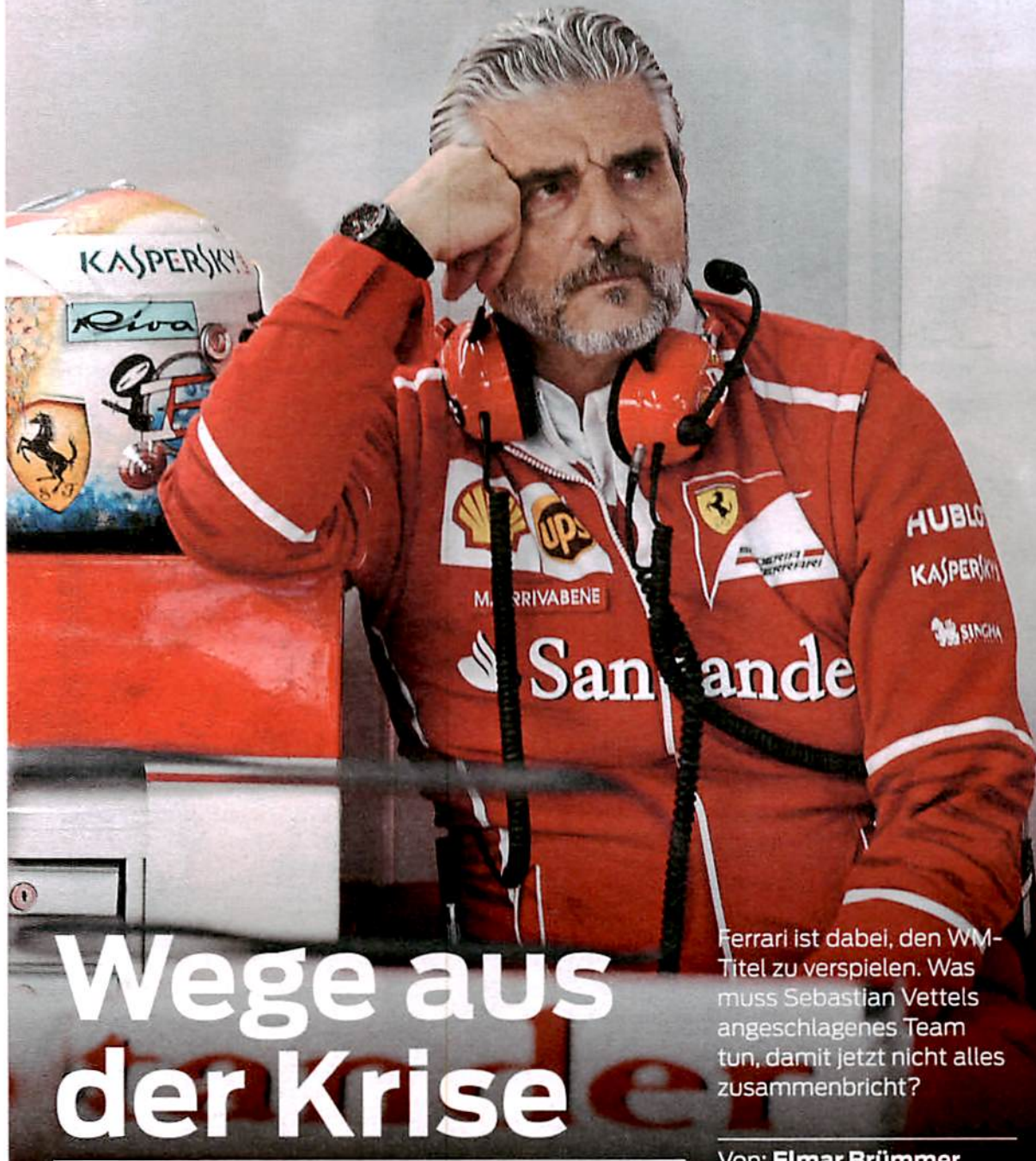
Was kommt dabei heraus, wenn sich ein MSA-Reporter selbst hinters Lenkrad setzt und bei der Rallye Spanien mitmischt? Reiner Kuhn verrät es Ihnen!  
**Seite 20**

#### **SUZUKI BEKOMMT FLÜGEL**

Der Flügel-Wahnsinn in der MotoGP kennt kein Ende. Zum Heimspiel in Motegi wurde nun auch die Suzuki aerodynamisch optimiert. Wir haben die aktuellen News von der Technik-Front.  
**Seite 32**

MARC VDS

AUDI



# Wege aus der Krise

Ferrari ist dabei, den WM-Titel zu verspielen. Was muss Sebastian Vettels angeschlagenes Team tun, damit jetzt nicht alles zusammenbricht?

Von: **Elmar Brümmer**

**P**lötzlich konnten sie wieder sprechen. Je besser es lief in diesem Rennjahr, desto seltener haben sich die Ferrari-Oberen in der Öffentlichkeit gezeigt. Aber jetzt, am Ende einer desaströsen Asien-Tournee, die die Scuderia wohl beide Weltmeistertitel kosten wird, standen Maurizio Arrivabene und ein paar leitende Ingenieure mitten im Fahrerlager von Suzuka und versuchten sich als Widerstandskämpfer.

Die Gesten des Teamchefs waren so kraftvoll, als wäre es sein Fahrer, der mit 59 Punkten Vorsprung nach Austin reist. „Bis

zur letzten Kurve“, wiederholte er immer wieder, werde seine Truppe kämpfen. Dann schritt Arrivabene zurück zur Box, um sein Mobiltelefon zu suchen. Als er in dem beleuchteten Garagen-gang verschwand, war plötzlich nur noch ein einsamer Schatten zu sehen. Die Beobachter brauchten wenig Fantasie, um sich auszumalen, dass der Job des angeschlagenen Managers nun zur Disposition stehen würde.

Schließlich besitzt der mächtige Fiat-Herrscher Sergio Marchionne eine bekannt kurze Zündschnur. Doch nach der öffentlichen Prügel der letzten Wo-

chen spielte der Italiener öffentlich den Good Cop und meldete sich von den 70-Jahre-Feierlichkeiten der Marke aus New York zu Wort: „Die Saison ist noch nicht verloren, wir sind auf demselben Niveau oder gar besser als Mercedes, weil unser Auto enorme Fortschritte gemacht hat. Mich nervt nur, dass eine kleine Komponente alles beeinträchtigt. Wir haben einen hohen Preis dafür bezahlt, die Qualität zu ignorieren. Aber das werden wir ändern.“ Er hatte wohl gespürt, dass die Mannschaft und ihr Mannschaftskapitän Vettel nach der Zündkerzen-Affäre schon ge-

nügend demoralisiert waren. Außerdem: Als möglicher neuer Capo gilt ja Mattia Binotto, der als Technikdirektor der eigentlich Verantwortliche für die Malaise ist. Vorerst standen also nur die Jobs in der Qualitätskontrolle zur Disposition, und schon am Ende der Woche war Maria Mendoza, eine studierte Physikerin aus dem Fiat-Chrysler-Konzern, nach Maranello befohlen: Sie soll den Laden auf Vordermann bringen, verhindern, dass die Schlamperie auch den nächsten Anlauf auf den befohlenen Titel bremst. Vorbild ist dabei Mercedes – Lewis Hamilton hatte die Arbeit in

der Rennfabrik auf dem Podium als „akribisch“ gelobt.

Ist das Scheitern von Ferrari auf hohem Niveau tatsächlich nur Pech, eine unglückliche Verquickung der Umstände zur unpassenden Zeit? Die Scuderia muss zu einer Stärke finden wie zu Beginn der Schumacher-Ära, als der spätere Rekordweltmeister viermal vergeblich Anlauf genommen hatte und die Truppe mit jeder Schlappe stärker wurde. „Was für ein Albtraum“, befindet das damalige Ferrari-Supperhirn und der heutige Formel-1-Geschäftsführer Ross Brawn, „ich habe Mitgefühl mit Ferrari in diesen schwierigen Zeiten. Das Team kommt unter unvorstellbarem Druck. Aber der Schlüssel ist es, ruhig zu bleiben. Egal, wie diese Weltmeisterschaft ausgeht, Ferrari kann damit zufrieden sein, was 2017 erreicht wurde. Zum ersten Mal in der Hybrid-Ära hat Mercedes einen gleichwertigen Gegner bekommen. Daran ändern die letzten Wochen nichts.“

### Schumi als Vorbild

Sebastian Vettel sieht sich wie einst Michael Schumacher in der Rolle des Zwangsoptimisten. Das sanfte öffentliche Verständnis („Wir haben versucht zu retten, was nicht mehr zu retten war“) ist gut, aber intern muss er den Druck erhöhen auf sein Team, und er muss es im Zusammenspiel mit Arrivabene, besser noch mit Marchionne tun. Das wird ein richtiger Kraftakt, denn die Gefahr in der Gestione Sportiva ist immer groß, dass daraus Machtspielchen werden. Die konnten in der Vettel-Ära bisher weitestgehend vermieden werden, und das macht einen großen Teil des Ferrari-Comebacks aus. Jetzt geht es darum, den positiven Trend für die nächsten drei Jahre fortzuschreiben.

Formel 1, das ist immer auch eine Psycho-Weltmeisterschaft. Nico Rosberg weiß wie kaum ein anderer, wie es sich anfühlt, gegen einen Hamilton in Hochform zu unterliegen. In Japan analysierte er als Fernsehreporter: „Sebastian hat so viel Energie rein-gesteckt, das Team hat alles gegeben. Und dann auf einmal kommst du zu diesen drei Momenten und alles stürzt den Bach runter. Das ist emotional sehr schwierig zu verdauen.“

Drei Momente, aus denen Vettel am Ende nur zwölf WM-Punkte blieben, Hamilton hingegen 68 Zähler. Die Reaktion der italieni-



Wie betäubt: Technikchef Binotto in der Motorenkrise



Besorgt: Vettel ahnt, dass Suzuka eine Nullrunde wird



Der Anfang vom Ende: Ferraris Leidenszeit begann mit der Startkollision in Singapur

**FERRARI MUSS AUS DER SCHWÄCHE HERAUS ZU EINER STÄRKE FINDEN, WIE ES NACH DEN VERGEBLICHEN ANLÄUFEN IN DER SCHUMACHER-ÄRA DER FALL WAR.**

schen Medien war nach der ersten Schockstarre vorhersehbar. „La Stampa“ titelte: „Ferrari ver-rät Vettel erneut.“ Und „La Repubblica“ wählte gleich den Untergang der ganzen Nation: „Ferrari ist Italien. Ferrari ist (oder war) das Beste von Italien, ein Konzentrat aus Wissen, Expertise, Tradition und Innovation, technischer Handwerkskunst und Futurismus. Was für den freien Fall der italienischen Fußball-Nationalmannschaft gilt, gilt für Ferrari von Marchionne: ein verlorenes Team. Wo ist nur diese einst gelobte Kraft der Gruppe?“ Am Ende findet sich aber

auch hier ein kämpferisches Zitat: „Wir dürfen nicht ausgehen wie die Zündkerzen ...“

Mit den Ohrfeigen muss Ferrari leben, kann Vettel leben. Gerade erst hat der Heppenheimer in einem Interview seine Haltung beschworen: „Man sollte jederzeit im Leben auch die Verantwortung für sein Tun übernehmen. Nur dann weiß man, ob man einen richtig guten Job gemacht hat. Und nur dann kann man den Druck, den man sich macht, selbst bestimmen. Wenn Außenstehende das Maß des Drucks bestimmen, stimmt etwas nicht.“ ■

# Hingucker gibt es noch jede Menge



Schalten Sie den Fernseher nicht ab, wenn in Austin der Formel-1-Endspurt eingeleitet wird. Es gibt noch jede Menge Brennpunkte. Vorne wie hinten.

Von: **Elmar Brümmer**

**A**us. Ende. Zündkerze. Die spannendste Formel-1-Saison seit Langem scheint gelaufen, als der Ferrari in Suzuka seine Aussetzer hat und der schlimmste Funkspruch von allen zu hören ist: „Sebastian, Box. Bring das Auto zurück, wir müssen aufgeben.“ Alles gelaufen. Tatsächlich?

Das ist doch Unfug. Und es geht gar nicht einmal darum, dass es durchaus noch eine theoretische Chance für eine Aufholjagd der Scuderia Vettel gibt, auch wenn die immer geringer wird. Aber ein Rennjahr, in dem sich die meisten Prognosen von Rennen zu Rennen selbst überholt haben, in der sich Fahrer und Fahrzeuge – nicht nur im Fall des Silberpfeils – wie launische Diven benommen haben, kann jetzt nicht so einfach auslaufen. Darf nicht, wird nicht.

Selbst wenn Lewis Hamilton in Austin schon den Sack zumachen sollte, gibt es keinen Grund dafür, abzuschalten. Das, was die Briten „Hammer time“ nennen, ist in jedem Fall sehenswert. Hamilton ist in der Form seines Lebens, und es macht Spaß zu beobachten, wie er bei seinem Tun Freude hat. Vor allem in den Qualifying-Sessions ist er sehenswert. Bei allem Interesse der Autobahn-Republik an einem deutschen Weltmeister: Patriotismus hat auch seine Grenzen.

Austin ist das erste von drei Prime-Time-Rennen in Folge, der erste Matchball für Hamilton oder auch das gesamte Mercedes-Team, um Champion zu werden. Was soll man in den dunkler werdenden Herbstmonaten auch Besseres tun, als Rennen zu gucken? Wer das für gewöhnlich auf RTL tut, der hat sich vermutlich schon gefragt, ob die Fernseh-

Rechte im Free-TV und bei den Kölnern bleiben werden. Das fragt sich die Crew, die die Formel 1 seit Beginn des Schumi-Booms in die deutschen Wohnzimmer ausstrahlt, auch. Also auch hier: Sicherheitshalber noch mal genau hingucken.

## VON VORN BIS HINTEN IST NOCH ORDENTLICH DRUCK AUF DEM KESSEL.

Böse Zeitgenossen werden auch Freude darin finden, sich bei den Übertragungen zu fragen: Mal sehen, was bei Ferrari wieder schiefliegt ... Aber das wäre sehr unfair dieser ganzen Saison gegenüber. Die Italiener haben es schließlich geschafft, Mercedes von Anfang an Paroli zu bieten. Anlässe, positiv zu denken, so wie die Formel 1 es im ersten Jahr der Zeitrechnung nach Bernie Ecclestone generell tut, gibt es ja genug.

Es ist ein atemloses Rennjahr, da muss man sich doch nur die lange Pechsträhne von Max Verstappen ansehen – und dann das große Comeback von ihm in den letzten Wochen. Getrieben auch von seinem Teamkollegen Daniel Ricciardo, der immer für eine Überraschung gut ist. Red Bull sieht wieder Chancen auf allen Strecken, es den beiden Top-Teams schwer zu machen. Christian Horner und Helmut Marko empfinden dabei ein tierisches Vergnügen. Manchmal ist es tatsächlich spannender, die Gesichtsausdrücke des Führungspersonals zu beobachten.

Schade nur, dass man nicht hinters Visier der Force-India-Piloten blicken kann – was ist das für ein verrückter Zweikampf zwischen Esteban Ocon und Sergio Pérez ... dagegen ist die Inteamfeindschaft Rosberg/Hamilton ein Kindergeburtstag gewesen. Hartes Racing, aber auch erfolgreiches, mit einer sich ständig wandelnden Stallregie. Mal sehen, wie die neue Renault-Paarung mit Nico Hülkenberg und Carlos Sainz jr. dagegen abschneidet. Bei McLaren ist Stoffel

Vandoorne auch nicht gewillt, Fernando Alonso so ohne Weiteres als Nummer eins anzuerkennen. Plötzlich, kurz vor der Scheidung der Zweckehe, trumft auch Honda wieder auf. Zu überprüfen wäre, ob sich die Japaner tatsächlich schon auf Renault-Niveau bewegen.

Ob sich Williams noch mal fängt? Es gibt ein paar Sorgen bei den Dinosauriern, und das liegt nicht nur an der schwankenden Form des Autos. Lance Stroll ist inzwischen für manche positive Überraschung gut, und Felipe Massa muss jedes Rennen zu einem Bewerbungsschreiben machen, er will unbedingt noch ein weiteres Rennjahr dranhängen.

Wir könnten jetzt noch munter so weitermachen ... Aber bevor sich das liest wie ein Werbetext (ist es nicht, sondern echte Meinung): Sehen Sie doch selbst, was Sie zu sehen bekommen. ■

## RETURN TO SENDER

Thema: Der Endspurt in der Formel 1

Gibt es mehr als nur Hamilton gegen Vettel?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

msa-lesertribune@motorpresse.de



Duell der Zukunft: Hamilton gegen Verstappen. In Sepang und Suzuka ging es unentschieden aus

# BEST CARS 2018

GEWINNEN SIE BEI DEUTSCHLANDS GROSSER  
LESERWAHL IHREN TRAUMWAGEN

# VOTE TO WIN



Mazda CX-5

Volvo XC40

Audi RS3 Limousine

Opel Insignia Sports Tourer

**TEILNAHMEKARTEN IM HEFT  
JETZT IM HANDEL**

Gewinne im Gesamtwert von 220.000 Euro

**auto  
motor  
und  
sport**

Die abgebildeten Fahrzeuge können in Ausstattung und Farbe von den Gewinnen abweichen.

# Norris darf endlich feiern

Wie erwartet hat Lando Norris den Titel beim F3-Finale in Hockenheim klar gemacht. Spannung gab es im Kampf um Rang 2.

Von: **Tobias Grüner**

## F3-EM HOCKENHEIM 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Joel Eriksson	35.45,712 min
2. Lando Norris	0,725 s
3. Ferdinand Habsburg	3,988 s
4. Callum Iltot	9,036 s
5. Jehan Daruvala	12,520 s
6. Nikita Masepin	15,639 s
7. Pedro Piquet	17,218 s
8. Ralf Aron	17,815 s
9. Tadasuke Makino	19,436 s
10. Maximilian Günther	25,250 s

## F3-EM HOCKENHEIM 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Callum Iltot	32.41,110 min
2. Maximilian Günther	11,339 s
3. Guanyu Zhou	14,174 s
4. Joel Eriksson	14,707 s
5. Jake Hughes	23,183 s
6. Nikita Masepin	23,977 s
7. Pedro Piquet	25,279 s
8. Jehan Daruvala	26,941 s
9. Tadasuke Makino	27,527 s
10. Ralf Aron	27,716 s

## F3-EM HOCKENHEIM 3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Maximilian Günther	35.31,488 min
2. Joel Eriksson	3,585 s
3. Guanyu Zhou	14,264 s
4. Lando Norris	14,780 s
5. Callum Iltot	16,085 s
6. Jake Hughes	19,918 s
7. Pedro Piquet	23,872 s
8. Nikita Masepin	24,718 s
9. Joey Mawson	25,559 s
10. David Beckmann	27,603 s

## FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Lando Norris	411
2. Joel Eriksson	388
3. Maximilian Günther	383
4. Callum Iltot	344
5. Jake Hughes	211
6. Jehan Daruvala	191
7. Ferdinand Habsburg	186
8. Guanyu Zhou	149
9. Ralf Aron	123
10. Nikita Masepin	106

Nachdem Lando Norris die Meisterfeier bei Carlin mit seinem Crash in Spielberg um drei Wochen verschieben musste, war die Sache in Hockenheim schnell geklärt. Maximilian Günther hätte den ersten Lauf am Samstag schon gewinnen müssen, um seine theoretischen Chance auf den Titel zu wahren. Doch im Qualifying am Freitag stellte der Mercedes-Junior sein Auto nur auf den zwölften Startplatz. Bei Norris konnten somit schon vor dem ersten Lauf die Korken knallen. Doch der Brite wollte sich den Titel natürlich am liebsten mit einem Sieg sichern. Das gelang allerdings nicht. Vom zweiten Startplatz verlor der neue Meister früh eine Position gegen Joel Eriksson. Der Schwede schnappte sich auf dem Weg zur Spitzkehre direkt auch noch Callum Iltot, der von der Pole-Position losgefahren war. Im Zweikampf zwischen Norris und Iltot nur zwei Kurven später schlüpfte dann kurz Ferdinand Habsburg durch, den Norris aber in Runde 7 wie-

der einfangen konnte. Eriksson bot an der Spitze allerdings keine Angriffsfläche, was die Laune des frischgebackenen Champions aber nicht schmälerte: „Vor der Saison hätten mein Team und ich nicht mit diesem Titel gerechnet, aber wir haben hart gearbeitet und das ist nun der verdiente Lohn. Dieser Titel ist der wohl wichtigste in meiner bisherigen Karriere“, strahlte der 17-Jährige.

## Günther gewinnt das Finale

Durch den Sieg von Eriksson rutschte Günther in der Gesamtwertung auf Rang 3 ab. Der Abstand betrug 18 Punkte. Doch dank guter Startplätze für die Rennen 2 und 3 wurde der Kampf um die Vizemeisterschaft noch einmal spannend. Mit Rang 2 im zweiten Lauf hinter Iltot verkürzte Günther den Rückstand um sechs Punkte. Am Sonntag fuhr der Prema-Pilot dann von der Pole-Position souverän zum fünften Saisonsieg. Weil sich aber Eriksson von Startplatz 5 noch auf Rang 2 nach vorne kämpfte, hielt der Schwede seinen deut-

schon Konkurrenten am Ende um fünf Punkte hinter sich. Für Günther stellte der dritte Gesamtrang aber kein großes Drama dar: „Wir hatten dieses Jahr nicht das stärkste Paket. Das war uns vom ersten Rennen an klar. Wir haben das Beste daraus gemacht und die Meisterschaft auch lange Zeit angeführt. Wir haben bis zum Schluss gekämpft, aber der Titel war einfach nicht drin. Ich möchte natürlich immer so weit wie möglich vorne stehen, aber dieses Jahr zählte nur Platz 1.“ Auch für die anderen deutschen Piloten ging die Saison enttäuschend zu Ende. David Beckmann sammelte in den drei Hockenheim-Rennen nur einen einzigen Zähler, was in der Gesamtwertung Rang 16 bedeutete. Mick Schumacher ging komplett leer aus. Der Rookie fand sich am Ende auf Position 12 in der Fahrerwertung wieder. Besser machte es der Österreicher Ferdinand Habsburg. Der Carlin-Youngster konnte sich dank einer starken zweiten Saisonhälfte noch auf Rang 7 nach vorne schieben. ■



Doppelsieger: Lando Norris sicherte sich neben dem Gesamtsieg auch den Titel in der Formel-3-Rookie-Wertung

Formel 1

# Hartley für Gasly bei Toro Rosso

Toro Rosso muss beim GP USA gleich zwei Fahrer ersetzen. Daniil Kvyat kehrt für Carlos Sainz zurück, Brendon Hartley feiert sein GP-Debüt als Vertretung für Pierre Gasly.



RED BULL

Hartley feiert in Austin sein FI-Debüt

**F**ormel-1-Fahrer sind eine seltene Spezies. Toro Rosso brauchte fünf Tage, um einen Ersatz für den Ersatz zu finden. Kvyat-Ablöse Pierre Gasly soll auf Wunsch von Honda kommendes Wochenende das Super-Formula-Finale in Suzuka fahren. Doch da der vorübergehend strafversetzte Kvyat schon Carlos Sainz im anderen Auto ersetzt, war guter Rat teuer. Wer fährt den zweiten Toro Rosso? Die Antwort kam selbst für den Glückspilz überraschend. Brendon Hartley erfuhr beim WEC-

Rennen in Fuji, dass er in Austin sein GP-Debüt feiern wird.

Der 27-jährige Neuseeländer erfüllt mit 52 Punkten die Bedingungen der Superlizenz, er ist als Porsche-Werksfahrer mit der Hybrid-Technik vertraut, und er kennt die Strecke von Austin. Seine Formel-1-Cockpit-Erfahrung liegt weit zurück: 527 Testkilometer 2009 bei Toro Rosso, 386 Kilometer 2012 bei Mercedes. 2010 flog der Le-Mans-Sieger wegen schlechter Leistungen aus dem Red-Bull-Kader. ■ MS

Formel 1

# Motoren-Präsentation am 31. Oktober

Liberty Media macht Ernst. Am 31. Oktober wird der Motor für 2021 präsentiert, am 7. November die Budget-Deckelung.

**L**iberty Media hat einen Stab von 80 Mitarbeitern aufgebaut, um die Formel 1 zu renovieren. Jetzt wird es ernst. Am 31. Oktober präsentieren die neuen Besitzer und die FIA den Formel-1-Motor der Zukunft. Widerspruch ist zwecklos, es sei

denn, es gibt gute Gründe dafür. Es soll sich um einen V6-Biturbo mit einer MGU-K und einer Einheits-MGU-H handeln. Ziel sind über 1000 PS. Das gleiche Motorenkonzept soll ab 2021 auch für die WEC gelten. Um so mehr Hersteller anzulocken. Am 7. November geht es weiter. Dann erfahren die Teams im Rahmen der nächsten Strategiegruppensitzung, wie sich Liberty Media die Kostendeckelung vorstellt. Ziel ist ein ausgeglichenes Feld mit mehr Siegekandidaten. ■ MS



SUTTON IMAGES

Ross Brawn und Chase Carey sagen den Teams, wo es in Zukunft hingeht

# TIRENDO TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,  
MITMACHEN UND  
GEWINNEN**



**NANKANG**

**Ihr 5%-Code**  
bis zum 25. Oktober 2017

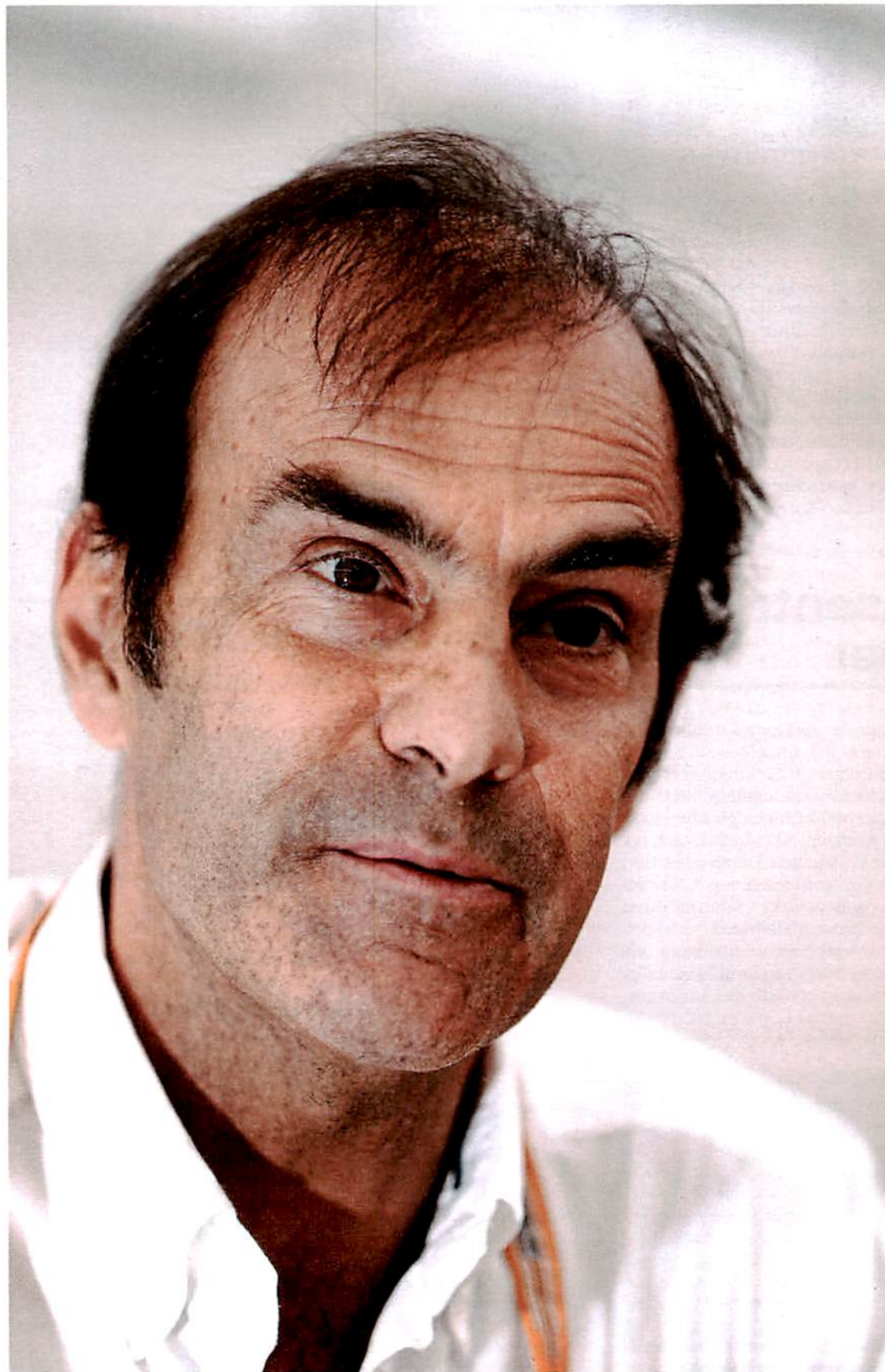
**MSAFK8**

**#tirendotyrechallenge**



**www.tirendo.de**

# „Ich bin eben ein Romantiker“



Emanuele Pirros Formel-1-Karriere dauerte nur drei Jahre. Aber für den 55-jährigen Italiener gab es noch zwei Karrieren danach: In der DTM und in Le Mans sowie als Funktionär.

Von: **Michael Schmidt**

**E**manuele Pirro wollte eigentlich früh zurücktreten: „Ich hatte den Traum, früh Formel-1-Fahrer zu werden, ein paar Jahre dort zu verbringen und dann etwas anderes zu tun als Motorsport, denn das Leben dreht sich nicht nur um Autorennen. Aber ganz ehrlich: Motorsport ist viel größer, als ich dachte.“ Und deshalb stieg er 1984 mit der Formel 2 in den großen Motorsport ein und hörte erst 2010 als einer der erfolgreichsten Sportwagen-Fahrer auf. Heute ist er dankbar, dass die Karriere so lange gedauert hat. „Motorsport ist eine Schule des Lebens“, sagt der Römer. „Du lernst Disziplin, erfolgsorientiertes Arbeiten, keine Ausreden suchen, Regeln und Gegner respektieren, Leute motivieren. Als Testfahrer bei McLaren neben Ayrton Senna und Alain Prost habe ich am meisten gelernt. Sie waren nicht nur bessere Fahrer als ich, sie haben auch besser und genauer gearbeitet, nichts dem Zufall überlassen, härter trainiert, sich besser motiviert. Sie waren so ehrgeizig, nie zufrieden. Es musste immer noch besser gehen. Das hat die anderen im Team mitgerissen.“

Pirro selbst datiert seinen Rücktritt auf 2008: „Danach war ich kein professioneller Fahrer mehr.“ Professionell bedeutet für den 55-jährigen Italiener: voller Einsatz. „Ich hasse es, Dinge nur mit halber Kraft zu machen.“ Deshalb kann er viele der jungen Rennfahrer nicht verstehen: „Ich bin unter anderem Sportkommissar bei Formel-3-Rennen. Manchmal sehe ich da junge Piloten, die machen mir den Eindruck, dass sie nicht lieben, was sie tun. Sie benehmen sich wie verzogene Kinder. Das macht mich traurig. Es ist so ein Privileg, Rennfahrer zu sein. Deshalb sollten ihn auch nur solche betreiben, die diesen Sport lieben.“

Sich selbst gegenüber war der 37-fache GP-Teilnehmer immer kritisch, manchmal zu kritisch: „Ich habe nie geglaubt, dass ich

WILHELM



Fünf Mal gewann Pirro in Le Mans: 2002 mit Kristensen und Biela auf Audi

es besser kann oder weiß als andere. Und ich kann mir ganz gut eingestehen, wenn andere Leute etwas besser können als ich. Heute noch stelle ich mir die Frage, wie gut ich wirklich war. Die Antwort ist schwierig, weil sie von vielen Umständen abhängt. Einen guten Fahrer zeichnet nicht nur der Speed über eine Runde aus. Es ist Intelligenz, mechanisches Verständnis, Arbeits-einsatz. Ich bin vielen Fahrern in kleineren Formeln begegnet, die schneller als ich waren, es aber zu nichts gebracht haben. Immerhin habe ich es geschafft, über einen langen Zeitraum konkurrenzfähigen Top-Motorsport zu betreiben.“

### Falscher Einstieg

In der Formel 1 war er zur falschen Zeit am falschen Ort. 1989 wurde er von Benetton mitten in der Saison als Ersatzpilot für Johnny Herbert engagiert. „Wahrscheinlich war das ein Fehler. Ich war zu der Zeit Testfahrer bei McLaren, bin Formel 3000 in Japan gefahren und Tourenwagen für BMW in Europa. Die Tourenwagen waren immer Plan B für mich, falls es mit der Formel-1-Karriere nicht klappen sollte. Es hat sich dann auch nach meinen drei Jahren Formel 1 ausgezahlt. Ich bin weich gefallen. Auf der anderen Seite hätte ich vielleicht alles aufgeben und mich auf meine Rolle bei Benetton fokussieren sollen. Ich war ehrlich gesagt nicht fit, zum Teil auch, weil ich unbequem in dem Benetton gesessen bin. In Jerez musste

ich 10 Runden vor Schluss das Auto parken, weil ich meine Füße nicht mehr spürte. Sie waren komplett taub. Ich lag zu dem Zeitpunkt an vierter Stelle.“

Pirro feierte seine Erfolge im Sportwagen. Er kam neun Mal in Folge in Le Mans ins Ziel, fünf Mal davon als Sieger. Er gewann zwei Mal in Sebring. Als er dann den Helm an den Nagel hing, blutete ihm das Herz. Dabei wollte er gar nicht so lange bleiben: „Ich liebte den Sport, den Wettbewerb, den Druck. Klar, war mir bewusst, dass nichts ewig anhält, aber ich bin eben ein Romantiker. Auch mein letzter Schultag hat wehgetan, obwohl ich nicht gerade mit Begeisterung zur Schule gegangen bin. Alles, was ich fallen lassen muss, verursacht mir Schmerzen. Wenn du ein schlechtes Rennen hast, dann bist du sauer und traurig, aber du sagst dir: Das nächste wird besser. Nach dem letzten Rennen gibt es kein nächstes.“

### Hotelier und Funktionär

Pirro hat früh sein Leben nach dem Sport organisiert. Er stieg ins Tourismusgeschäft ein und betreibt in Cortina d'Ampezzo mit einem Partner ein Hotel. Er ist Markenbotschafter von Audi, Präsident der Kart-Organisation und Rennstreckenvereinigung und Vize-Präsident der Le-Mans-Veteranen. Seit sieben Jahren arbeitet er als Sportkommissar für die FIA. „Ich habe mich nirgendwo aufgedrängt, wurde immer gefragt. Da ich nicht nein sagen kann, habe ich heute viele Hüte

## DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geb.: 12. Januar 1962 in Rom (I)

### FORMEL 1

<b>Debüt:</b>	GP Frankreich 1989 (Paul Ricard)
<b>Teams:</b>	Benetton, Scuderia Italia
<b>GP-Starts:</b>	37 (von 1989 bis 1991)
<b>WM-Punkte:</b>	3
<b>GP-Siege:</b>	–
<b>Podiumsplätze:</b>	–
<b>Punkteränge:</b>	2
<b>Pole-Positions:</b>	–
<b>Schnellste Runden:</b>	–
<b>Führungskilometer:</b>	–

### FORMEL 2/3000

<b>Debüt:</b>	International Trophy 1984 (Silverstone)
<b>Teams:</b>	Onyx
<b>Starts:</b>	33 (von 1984 bis 1986)
<b>EM-Punkte:</b>	85
<b>Siege:</b>	3
<b>Pole-Positions:</b>	4
<b>Schnellste Runden:</b>	3
<b>Führungskilometer:</b>	1014

### SPORTWAGEN-WM

<b>Teams:</b>	Lancia, McLaren, Audi, Dryson-Lola
<b>Titel:</b>	2 (2001, 2005 auf Audi)
<b>Siege:</b>	18 (2000, 2001, 2002, 2006, 2007 in Le Mans; 2000, 2007 in Sebring)



Zwei Jahre lang fuhr Pirro für Dallara. In Monaco 1991 holte er einen Punkt

auf. Das bedeutet ganz schön viel Arbeit, aber kein Geld. Die Tätigkeiten geben mir die Gelegenheit, immer noch dem Motorsport verbunden zu sein. Ich bin nun mal mit dieser unheilbaren Leidenschaft geboren worden und werde sie nicht mehr los.“

Emanuele Pirro hat den Motorsport unbeschadet überstanden. Für seinen schlimmsten Unfall beim Testen eines Formel-3-Autos in Misano gibt es keine Augenzeugen. Der Helmverschluss hätte ihn fast erwürgt: „In dem Moment hatte ich Angst zu sterben.“ Trotzdem möchte der Mann mit dem langen Atem diese Epoche im

Motorsport nicht missen: „Ich bin happy, dass ich noch zu einer Zeit gefahren bin, in der Motorsport nicht ganz ungefährlich war. Ich bin auf Strecken gefahren, die es heute nicht mehr gibt, zum Beispiel die alte Le-Mans-Strecke 1981, und in Autos, die einen das Fürchten gelehrt haben. Wenn ich mir die jungen Fahrer von heute anschau, dann bedauere ich sie manchmal. Sie sind nie in einer Zeit gefahren, in der die Dinge noch nicht perfekt waren, wo es noch viele Fragezeichen gab. Ich hatte das Glück, in genau der richtigen Zeit zu fahren. Nicht zu früh, nicht zu spät.“ ■

Ende einer Durststrecke:  
Sechs Monate blieb Toyota  
sieglos, jetzt holten sie den  
Doppelsieg beim Heimspiel



# Toyota: Doppelsieg in Japan

Beim WM-Lauf auf dem Fuji Speedway in Japan konnte das Toyota-Team einen Doppelsieg einfahren. Das Rennen fand bei miesen Wetterbedingungen statt: Zwei Mal wurde der WM-Lauf wegen schlechter Sicht abgebrochen, nur mit Mühe schaffte man die Mindestdistanz für die volle Punktzahl.

Von: **Marcus Schurig**

**D**en Veteranen schwante Böses, Erinnerungen an die Saison 2013 kamen auf: Damals kreuzte am Renntag der Taifun Wipha die legendäre Strecke am Mount Fuji – ganze 16 Runden fuhr das Feld der Sportwagen-WM damals, alle unter Gelb, es „siegte“ ein Toyota.

In diesem Jahr gab es zwar keinen ausgewachsenen Taifun, aber der Wetterbericht war eindeutig: Dauerregen und Nebel waren angesagt, wie schon an den Trainingstagen zuvor. Und so kam es, wie es kommen musste: Sechs Safety-Car-Phasen, eine Full Course Yellow, zahllose Slow

Zones sowie zwei Rennunterbrechungen prägten die 2016er-Ausgabe des japanischen WM-Laufs.

Der Rennleitung war ob des Stop-and-Go-Geknödels keine Schuld zu geben, da waren sich Fahrer und Teams einig: „Alle Entscheidungen des Renndirektors waren aus unserer Sicht korrekt, auch die Rennabbrüche“, sagte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon nach dem Rennen – aber Sieger meckern ja nie!

## Das Ende der Durststrecke

Toyota musste nach einem gelungenen Saisonstart in Silverstone und Spa fast sechs Monate auf einen weiteren Erfolg warten: Erst beim Heimspiel in Japan holten sich Sébastien Buemi und Kazuki Nakajima ihren dritten Saisonsieg – und ja, Anthony Davidson stand auch auf dem Podium, nachdem er Austin ausgelassen hatte, aber gefahren war er in Fuji keinen Meter: „Ich hatte zwei Mal den Helm auf dem Kopf, aber dann kam immer eine Safety-Car-Phase dazwischen.“

Bei Toyota wertete man den Erfolg in Fuji als verdienten Sieg: „Eigentlich haben wir das Rennen über weite Strecken dominiert, bei den Restarts waren wir besser als Porsche, und in der Mittelphase ebenso, als der Re-

gen stärker wurde“, hielt Pascal Vasselon fest. „Es wäre also sehr unglücklich für uns gewesen, wenn wir beim letzten Rennabbruch nicht geführt hätten.“

Trotzdem hätte es am Ende mit etwas Pech auch gegen Toyota laufen können: Im Gegensatz zu allen anderen LMP1-Autos hatten Buemi und Nakajima vor dem letzten Rennabbruch nur zwei Stopps absolviert, sprich bei einem Neustart hätten sie zügig nachtanken müssen – und wären dann zurückgefallen. „Wir hatten noch Sprit für sechs Runden im Tank“, so Vasselon. Das hätte noch wichtig werden können, denn 20 Minuten vor Ablauf der Zielrennzeit von sechs Stunden

liefen die Planungen für einen Neustart auf vollen Touren: Die Rennleitung wollte einen Shoot-out über die letzten zehn Rennminuten, doch dann wurde der Plan wegen anhaltend schlechter Sicht wieder verworfen.

Denkt man das Szenario zu Ende, dann hätte wohl der zweite Toyota von José María López, Mike Conway und Kamui Kobayashi gewonnen – oder nicht? Fakt ist, dass vor dem Ausrufen der sechsten und letzten Safety-Car-Phase, die dem Rennabbruch vorausging, Neel Jani drauf und dran war, den Toyota mit der Startnummer 7 zu überholen.

Dazu kommt, dass dieser Toyota angeblich einen schleichen-



Die Porsche-Doppelführung beim Start in Fuji sollte nicht lange vorhalten

den Plattfuß gehabt haben soll. Toyota-Mann Vasselon leugnet das: „Wir hätten das Rennen bei einem Restart so zu Ende fahren können, das war kein Problem.“ Andere Toyota-Teammitglieder sagen, dass im Ziel nur noch ein Restluftdruck von 1 bar vorlag.

Vorsichtig formuliert: Hätte die Rennleitung am Ende einen Restart gewagt und wären mehr als zehn Minuten zu fahren gewesen, dann hätte in der Tat vielleicht auch Porsche gewonnen. Doch die Diskussion ist genauso müßig wie der Vorwurf, dass die letzte rote Flagge ganz kurz nach Erreichen der 75-Prozent-Marke kam – was Toyota volle Punkte für den Sieg bescherte und das WM-Duell bis zum vorletzten Lauf in Shanghai offenhält.

Fakt ist: Es war ein enges Rennen, in dem beide Hersteller auf Augenhöhe kämpften, wie schon zuletzt in Austin. Fakt ist auch: Porsche hatte im Rennen mehr Probleme bei der Stabilität der Rundenzeit als Gegner Toyota. Die Reifen gaben den Ausschlag: Porsche fuhr die normalen Regenreifen, Toyota die von Michelin nachgeschliffenen Full-Wets.

Die Mischung ist zwar im Prinzip identisch, aber die Full-Wets weisen dank der modifizierten Profilierung eine bessere Wasser-Verdrängung auf und heizen sich nach den Restarts schneller auf.

Und genau bei den Restarts verlor Porsche letztlich das Rennen, weil die Piloten für mehrere Runden zu wenig Grip hatten. „Wir haben halt bei der Reifenwahl ins Klo gegriffen“, erklärte ein Pilot. „Wäre es andererseits weniger nass gewesen, dann hätten wir einen klaren Vorteil gehabt.“

### Angewandter Taktikkniff?

Toyota war in der Mittelphase des Rennens überlegen, als der Regen stärker wurde. Im ersten und letzten Renndrittel war Porsche ebenbürtig – sobald die Reifen auf Temperatur waren.

Allerdings gab es wie immer unter solchen Bedingungen auch erhebliche Unterschiede zwischen den Piloten. Der in der WM führende Porsche mit der Startnummer 2 von Earl Bamber, Timo Bernhard und Brendon Hartley ist ein gutes Beispiel: Bamber fuhr zu Beginn ein bockstarkes Rennen und führte bis zur ersten Unterbrechung nach gut einer Rennstunde.

Porsche holte den WM-Leader in der vorangegangenen zweiten SC-Phase nicht zum Nachtanken herein, um sicherzustellen, dass man vorne läge, sollte das Rennen nicht wieder aufgenommen werden. Dieser angebliche Taktikkniff sorgte dafür, dass Bamber, Bernhard und Hartley nach dem Restart unter Grün tanken

mussten – so verloren sie eine Minute auf die Konkurrenz und alle Chancen auf den Sieg.

Timo Bernhard, der das Auto in Runde 40 von Earl Bamber übernahm, kam überhaupt nicht zurecht, büßte viel Zeit ein und wurde kurz vor der folgenden Safety-Car-Phase überrundet. Zur



**»MIT DEM SIEGREICHEN AUTO HABEN WIR AUF MAXIMALE REICHWEITE GESETZT – DIE RECHNUNG IST LETZTLICH AUFGEANGEN.«**

Toyota-Technikchef Vasselon

Ehrenrettung von Bernhard: Auch Brendon Hartley konnte im #2-Porsche nicht brillieren.

Im Schwesterauto mit der Startnummer 1 haderte André Lotterer zu Rennbeginn mit zu wenig Grip, zudem hatte er sich in der Startrunde den vorderen linken Flap beim Kontakt mit einem Toyota abgefahren, was 15 Prozent Abtrieb kostete – dennoch konnte er sich wieder auf Platz 2 vorkämpfen.

Beim Restart nach dem ersten Rennabbruch hatten die beiden 919 jedoch schon 40 und 80 Sekunden Rückstand, Toyota hatte eine solide Doppelführung etabliert, die zwischendrin nur kurzfristig verloren ging, weil José María López im Mittelteil Zeit wegen eines nicht funktionierenden Scheibenwischers verlor und deshalb beim anschließenden Stopp das Lenkrad getauscht werden musste – dieser Stopp kostete Trackposition und netto fast eine Minute Zeitverlust.

„Das Wetter führte dazu, dass sich die Strategie und die Unterbrechungen miteinander verschränkten, damit war der Erfolg nur zu einem Teil planbar und kontrollierbar“, so Vasselon. „Mit dem siegreichen Auto haben wir immer auf maximale Reichweite gesetzt, und diese Rechnung ist für uns ja dann letztlich auch aufgegangen.“ ■

## SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

### SIEBTER WM-LAUF FUJI SPEEDWAY, JAPAN

**Länge der Strecke:** 4,563 Kilometer; **Renndistanz:** 113 Runden = 515,619 Kilometer; **Pole-Position LMP1:** Porsche (#2) 1.35,160 min; **Pole-Position LMP2:** Rebellion (#13) 1.44,196 min; **Pole-Position GTE-Pro:** Porsche 911 (#91) 1.47,577 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Earl Bamber, Porsche 919 (#2): 1.37,702 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Nicolas Lapierre, Signatech-Alpine (#36) 1.45,588 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Richard Lietz, Porsche 911 (#91) 1.48,313 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1-H	#8	Buemi/Davidson/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	4:24.50.950 h
LMP1-H	#7	Conway/Lopez/Kobayashi	Toyota TS050 Hybrid	+1,498 s
LMP1-H	#1	Tandy/Lotterer/Jani	Porsche 919 Hybrid	+2,272 s
LMP1-H	#2	Bernhard/Bamber/Hartley	Porsche 919 Hybrid	+1 Runde
LMP2	#31	Canal/Prost/Senna	Vaillante-Rebellion-Oreca	+3 Runden
LMP2	#36	Lapierre/Menezes/Negrão	Signatech-Alpine	+3 Runden
LMP2	#38	Tung/Jarvis/Laurent	Jackie-Chan DC Racing	+3 Runden
LMP2	#28	Perrodo/Vaxivière/Collard	TDS Racing-Oreca	+3 Runden
LMP2	#24	Rao/Henley/Vergne	Manor-Oreca	+3 Runden
LMP2	#26	Rusinov/Thiriet/Rossiter	G-Drive-Oreca	+3 Runden
GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	Ferrari 488 GTE	+4 Runden
GTE-Pro	#91	Lietz/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+4 Runden
LMP2	#25	Gonzalez/Trummer/Petrov	Manor-Oreca	+4 Runden
GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Porsche 911 RSR	+4 Runden
GTE-Pro	#66	Mücke/Pla	Ford GT	+4 Runden
GTE-Pro	#71	Rigon/Bird	Ferrari 488 GTE	+4 Runden
GTE-Pro	#97	Turner/Adam	Aston Martin Vantage	+4 Runden
GTE-Pro	#95	Thilm/Sørensen	Aston Martin Vantage	+5 Runden
GTE-Am	#54	Flohr/Castellacci/Molina	Ferrari 488 GTE	+6 Runden
GTE-Am	#61	Mok/Sawa/Griffin	Ferrari 488 GTE	+6 Runden

## WM-STÄNDE

### FAHRER LMP1

1.	Timo Bernhard	172 Pkte.
1.	Earl Bamber	172
1.	Brendon Hartley	172
2.	Sébastien Buemi	133
2.	Kazuki Nakajima	133
3.	Anthony Davidson	118

### HERSTELLER LMP1

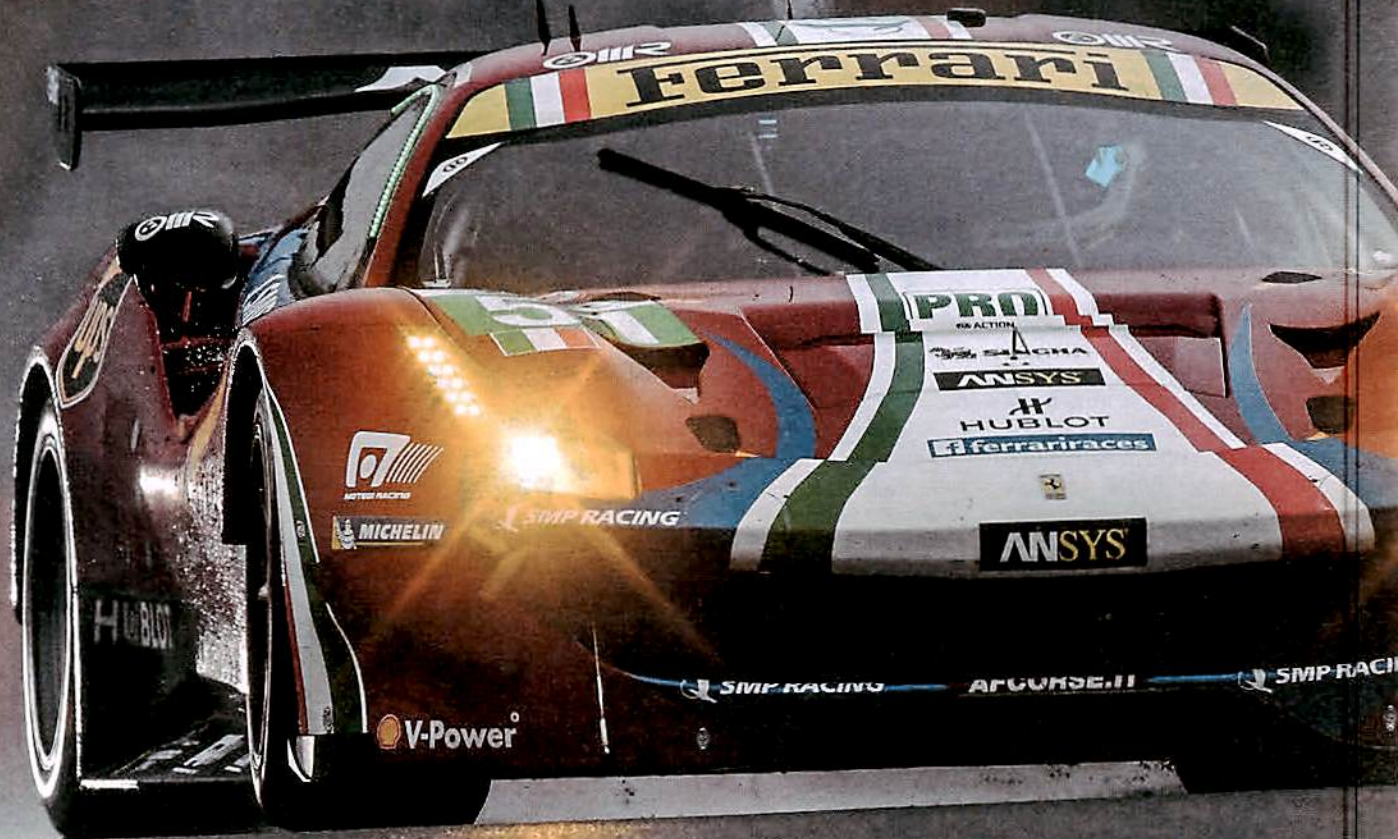
1.	Porsche	270 Pkte.
2.	Toyota	211,5

### FAHRER GTE-PRO

1.	Alessandro Pier Guidi	120 Pkte.
1.	James Calado	120
2.	Frédéric Makowiecki	115
2.	Richard Lietz	115
3.	Davide Rigon	105,5

### HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ferrari	238 Pkte.
2.	Porsche	191
3.	Aston Martin	176
4.	Ford	175,5



# Ferrari schlägt Porsche

Beim siebten WM-Lauf auf dem Fuji International Speedway in Japan bekam der Kampf um den WM-Titel in der GTE-Klasse einen neuen Drall: Ford fiel zurück, Ferrari übernahm mit dem Laufsieg die WM-Führung und Porsche ist noch voll im Geschäft.

Von: **Marcus Schurig**

**E**ine Fangfrage zum Einstieg: Warum werden in der Sportwagen-WM meist jene Hersteller oder Piloten Weltmeister, die zuvor beim 24h-Rennen in Le Mans besonders gut abgeschnitten haben? Richtig, für Le Mans gibt es doppelte Punkte – zumindest noch in diesem Jahr. Für die Zukunft wurde die Regel ja mittlerweile abgeschafft, um die Sportwagensaison spannender zu machen.

Jetzt das Paradoxon: Zwei Rennen vor Saisonende führen Fer-

rari und Porsche in der Marken- und Fahrerwertung – obwohl sie in Le Mans tendenziell wenig Punkte scheffelten: Porsche wurde nur Vierter, Ferrari kam nur auf Platz 5 ins Ziel. Und jene, die in Le Mans stark waren, also ganz besonders Aston Martin und Ford, liegen jetzt in der Tabelle plötzlich weit zurück.

Beim siebten Lauf in Fuji kippte der Trend zuungunsten von Ford: Harry Tincknell und Andy Priaulx hatten die Fahrerwertung seit dem ersten Lauf in Silverstone inne – doch Fuji war besonders für Priaulx ein echtes Waterloo.

## Ford verliert WM-Führung

Das britische Duo zog im Nebel und Dauerregen von Fuji nur Nieten und fiel von Platz 1 auf Platz 5 in der Meisterschaft zurück – nachdem sie 2016 in Fuji noch siegen konnten. „Für den Titelkampf ist das Resultat ein komplettes Desaster“, so ein zerknirschter Andy Priaulx.

Nachdem Priaulx den Ford GT von Tincknell nach dem ersten Rennabbruch übernommen hat-

**PRIAULX HATTE IN FUJI DIE SEUCHE: ERST ÜBERFUHR ER EINE ROTE BOXENAMPEL, DANN RÄUMTE ER DEN PORSCHE VON ESTRE AB.**

te, verließ er beim folgenden Boxenstopp die Pitlane, obwohl an deren Ende das Signal noch auf Rot geschaltet war. Dafür bekam der Brite eine einminütige Stoppstrafe aufgebremst.

Knapp zwei Stunden später, beim Restart nach der fünften Gelbphase, drehte Priaulx den zweitplatzierten Porsche 911 von Kévin Estre um – obwohl er eine Runde zurücklag und mit dem Kampf an der Spitze nichts zu tun hatte. Die Strafe folgte nur zwei Kilometer später, denn der Brite hatte sich bei dem Feindkontakt eine Beschädigung am hinteren

rechten Reifen eingefangen – und genau dieser Reifen ging beim Anbremsen von Turn 1 am Ende der ultralangen Start- und Zielgeraden hoch. Die Folge: ein High-speed-Dreher, ein Einschlag in die Leitplanke, dann der Stopp im Kiesbett. Zwar bekam das Team den Wagen wieder flott, doch mehr als Platz 8 war nicht möglich – Priaulx und Tincknell sackten auf Platz 5 in der WM-Zwischenwertung ab.

Am obersten Ende der Resultatsliste feierten James Calado und Alessandro Pier Guidi ihren zweiten Sieg in Folge: Nach der Hitze in Texas siegte das Duo auch in der kalten Nässe am Mount Fuji. Erstaunlich: Das Duo kam in Le Mans nur auf Platz 10, sie nahmen also nur einen mageren Punkt aus Frankreich mit – und sind jetzt die Top-Favoriten auf den WM-GT-Titel.

Doch Calado und Pier Guidi sollten ihrerseits die Rechnung nicht ohne Porsche machen: Zwar hat der neue Porsche 911 RSR in dieser Saison noch kein einziges WM-Rennen gewonnen.

Der Ferrari 488 von Alessandro Pier Guidi und James Calado konnte sich nach hartem Kampf gegen die beiden Porsche 911 RSR durchsetzen



FERRARI



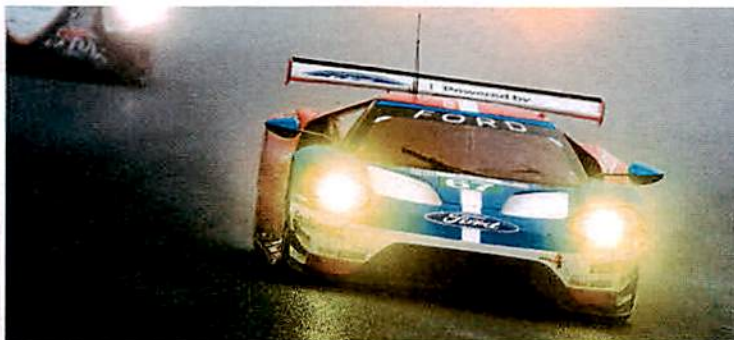
PORSCHE

Porsche hatte in Japan den Speed, um die AF-Corse-Ferrari zu schlagen



WEC

GTE-Podium in Fuji: Calado und Pier Guidi freuen sich über den zweiten Sieg



FORD

Wochenende zum Vergessen: Priaux und Tincknell gaben WM-Führung ab

doch die Formkurve zeigt stetig nach oben. Außerdem punktet das topplatzierte Porsche-Duo Frédéric Makowiecki und Richard Lietz mit schöner Regelmäßigkeit: Nach Platz 2 in Fuji liegen sie nur fünf Punkte hinter dem führenden Ferrari-Duo.

Zufrieden war man im Porsche-Camp aber trotzdem nicht: „Wir hatten den Speed, um das Rennen aus eigener Kraft zu gewinnen“, sagte Richard Lietz, der auch die schnellste Rennrunde in der GTE-Pro-Klasse markierte. Am Ende holte das Manthey-Werksteam zwar mit den Plätzen 2 und 3 satt Punkte in Japan – aber der lang ersehnte Sieg steht immer noch aus.

Dabei lagen in Japan zeitweise beide Porsche in Front, und es schien, als könnten sie auch die Ferrari in Schach halten. Doch ausgerechnet in den letzten 40 Rennminuten vor dem zweiten Abbruch traten plötzlich Balanceprobleme beim Elfer von Makowiecki mit der Startnummer 91 auf. Die Folge: Der Franzose musste sich beim Restart nach

einer Full-Course-Yellow-Phase James Calado im Ferrari beugen – das passierte erst in Runde 99, als noch knapp zwei Stunden zu fahren waren. 20 Minuten später wurde die sechste und letzte Gelbphase ausgerufen, und zehn Minuten später erfolgte dann der zweite und finale Rennabbruch.

### Porsche: Speed kein Thema

Auch der zweite Elfer kam nicht ungeschoren über die Distanz, weil Este wie geschildert von Priaux umgedreht wurde und so Track Position verlor. Durch die Beschädigungen an den Aero-Bauteilen büßte das Auto außerdem Performance ein – im Mittel fehlte nach dem Unfall gut eine Sekunde pro Runde auf die Pace an der Spitze.

„Es war bitter, dass unsere führende Nummer 92 durch einen bereits überrundeten Konkurrenten um den möglichen Sieg gebracht wurde“, so WEC-Projektmanager Alex Stehlig. „Die Nummer 91 fuhr ein solides Rennen, hatte aber direkt nach dem Restart kurzzeitig nicht die

Pace, um vor dem Ferrari bleiben zu können. Die Plätze 2 und 3 sind trotz allem ein gutes Ergebnis.“

Das Rennen zwischen Porsche und Ferrari war dabei extrem ausgeglichen, nur diese beiden Marken kämpften um den Sieg. Ferrari hatte zwischenzeitlich im Rennen auch eine Doppelführung etabliert, musste dann aber bei der vierten Gelbphase beide Autos zu einem sogenannten Not-Nachtankstopp in die Boxengasse holen, weil bei beiden Crews der Sprit zur Neige ging.

Durch die Notstopps fielen die Ferrari auf die Plätze 2 und 4 zurück. Danach splittete man bei Ferrari die Strategie und holte ein Auto unter Gelb vorzeitig zum Nachtanken rein, um auf alle Eventualitäten wie einen Rennabbruch vorbereitet zu sein.

Ferrari muss aufgrund der guten Pace des 488 GTE unter allen Bedingungen – egal ob nass, trocken, heiß oder kalt – sicher als der Top-Favorit auf den Titel gelten. Doch noch sind zwei lange Rennen zu fahren... ■

## NACHRICHTEN

### KLARER LMP2-ERFOLG

Das Vaillante-Rebellion-Team ließ in Fuji nichts anbrennen: Bruno Senna, Julien Canal und Nico Prost holten dort mit dem Oreca 07 Gibson ihren zweiten LMP2-Klassensieg im dritten Rennen. Das Trio führte gleich vom Start weg und dominierte das Rennen nach Belieben. Mit dem Sieg konnte das Rebellion-Team den Punktevorsprung der Jackie-Chan-DC-Piloten Oliver Jarvis, Ho-Pin Tung und Thomas Laurent weiter eindampfen. Amüsant: Die beiden Silber-Piloten Thomas Laurent und Julien Canal fuhren im Rennen keinen einzigen Meter – bekamen aber aufgrund der besonderen Wetter- und Rennumstände trotzdem die Punkte zugestanden.

### TOYOTA MIT BESCHWERDE

Toyota-Technikchef Pascal Vasselon hat sich nach dem letzten WM-Rennen in Austin ganz offenbar an oberster Stelle über Michelin beschwert – und zwar nicht über die Reifen, sondern über die Pressemitteilung. Dort war nämlich genau nachzulesen, mit welchem Reifen die Japaner zu welchem Zeitpunkt im Rennen unterwegs gewesen sind. Vasselon möchte diese Information aber offenbar gerne den Medien vorenthalten. Deshalb beschwerte sich der Franzose bei seinen Landsleuten von FIA und ACO – offenbar mit Erfolg. In Fuji fand sich in der Pressemitteilung kein Hinweis mehr zur gewählten Spezifikation. Jetzt mal ganz ehrlich, Pascal: Erstens stehen die Mischungen seit Jahren in den Pressemitteilungen von Michelin, und nicht erst seit Austin. Und zweitens gibt es genügend Leute im Fahrerlager, die uns sehr wohl sagen können, wer wann im Rennen welchen Reifen benutzte. Und natürlich steht die präzise Angabe, welchen Reifentyp Toyota in Fuji verwendete, auch wieder in diesem Heft – und zwar auf Seite 13. Wir wünschen Monsieur Vasselon viel Spaß beim Nachlesen!



Der Magnus-Audi profitierte auf dem Weg zum Sieg von der Kollision der beiden RB von WRT und Land

# Wenn zwei sich streiten

Die Intercontinental GT Challenge bot den Fans in Laguna Seca jede Menge Chaos und Drama in den letzten Minuten. Am Ende bescherten Pierre Kaffer, Kelvin van der Linde und Markus Winkelhock dem Audi-Team Magnus den Sieg beim 8-Stunden-Rennen in Kalifornien.

Von: **Andrew Cotton**

**Z**um ersten Mal stand dieses Jahr das 8-Stunden-Rennen auf dem Mazda Raceway in Laguna Seca auf dem Programm. Die Veranstaltung ist Teil einer Meisterschaft über vier Rennen, die auch das 12h-Rennen in Bathurst, die 24 Stunden von Spa-Francorchamps sowie das 12-Stunden-Rennen in Sepang im Dezember umfasst. Während die anderen Läufe der Intercontinental GT Challenge auch Teil anderer Meisterschaften

sind, musste das Rennen in Laguna Seca als Einzelveranstaltung funktionieren. Die Organisatoren der SRO hatten gehofft, dass Autos der Pirelli World Challenge und der IMSA teilnehmen würden. Doch dieser Plan ging nicht auf. So standen am Ende nur 19 Fahrzeuge am Start.

Nicht nur in puncto Quantität erfüllte das Rennen die Erwartungen nicht. Auch sportlich war die Luft schnell raus. Audi war einfach zu überlegen. Die Konkurrenz von Porsche verlor viel Zeit bei jedem Boxenstopp, weil es Probleme gab, den Tank komplett mit Sprit zu füllen. Auch McLaren war keine Gefahr. Es fehlte einfach an der Pace.

## Mies und Frijns kollidieren

Nach Ansicht von WRT-Chef Vincent Vosse hatte die Audi-Dominanz ihren Grund vor allem in der zahlenmäßigen Überlegenheit. Das habe bei der Abstimmung geholfen. Ohne echten Gegner machten am Ende drei R8 LMS den Sieg unter sich aus. Der Land-Audi von Connor de

**AUDI HATTE IN ALLEN PHASEN EINE ÜBERLEGENE PACE. AM ENDE EINES STINTS WURDE DER VORTEIL IMMER GRÖßER.**

Phillippi, Christopher Mies und Christopher Haase diktierte von Beginn an das Tempo an der Spitze. In der ersten Rennehälfte schien sich Mies mit Leichtigkeit von der Konkurrenz absetzen zu können. Doch als die Luft- und Asphalttemperaturen stiegen und die Teams die Reifendrucke nachjustieren mussten, konnten die Schwesterautos aufholen. Auch Safety-Car-Phasen halfen dabei, das Land-Auto einzufangen.

Die entscheidende Phase wurde schließlich in der letzten Rennstunde in Form einer cleveren Boxenstopp-Strategie bei

Land und WRT eingeläutet. Das Rennen wurde nach den Regeln der Blancpain Endurance Series durchgeführt, die Zeitlimits für die Boxenstopps vorschreiben. Die Teams hatten die Wahl: entweder das Auto in weniger als 50 Sekunden abfertigen, was einmal Volltanken und den Wechsel eines Reifens beinhaltete, oder mindestens 117 Sekunden für einen vollen Service an der Box verbringen.

Bei der letzten Boxenstopp-Runde hatten WRT und Land allerdings einen Trick parat. Die Strategen rechneten aus, dass es schneller sei, trotz Nachtanken und dem Wechsel aller vier Reifen schon vor Ablauf des Zeitlimits die Box zu verlassen und eine Durchfahrtsstrafe zu kassieren, als die vorgeschriebenen 117 Sekunden zu warten. Dank dieses Tricks verließen die Autos von Land und WRT nach dem letzten Service parallel die Box.

Im Kampf um den Sieg setzte Robin Frijns kurz darauf in Kurve 10 zum Überholmanöver gegen Mies an, als beide Autos kollidier-



Beim letzten Boxenstopp kassierten Land und WRT absichtlich Strafen



Der K-Pax-McLaren hatte aus eigener Kraft keine Chance auf das Podium

ten. Der WRT-R8 blieb im Kies stecken, verlor zwei Runden und wurde am Ende nur Sechster.

Das Auto von Land kehrte vor dem Magnus-Audi, der auf den Boxentrick verzichtet und dadurch Zeit verloren hatte, in Führung auf die Strecke zurück. Doch als die Rennleitung zur Bergung des Frijns-Autos eine Gelbphase einrichtete, schmolz der Vorsprung zusammen. Beim Restart blies Van der Linde zur Attacke und übernahm 20 Minuten vor der Zielflagge die Führung. Der Land-Audi hatte sich bei der Kollision mit Frijns die Aufhängung angeknackst und dadurch keine Chance mehr zum Konter. Am Ende fehlten 2,4 Sekunden auf den Sieger.

Nach dem Rennen wurde vor allem über das Manöver zwischen Frijns und Mies diskutiert. Die beiden Beteiligten hatten unterschiedliche Ansichten: „Er ging nach links, ich nach rechts, und dann habe ich attackiert. Ich habe dabei schon etwas früher gebremst. Als wir Seite an Seite lagen, fuhr ich schon auf den Kerbs, da hat er einfach eingelenkt. Ich hatte keine Chance und mich gedreht, er nicht“, schilderte Frijns die Szene.

Die Sicht von Mies auf den Vorfall sah etwas anders aus: „Er ist mir einfach in die Seite reingefahren. Danach hatte ich mit viel Übersteuern zu kämpfen. Unser Auto war das ganze Rennen dominant. Ich gratuliere Magnus, aber ich denke, dass wir den Sieg heute mehr verdient gehabt hätten. Dass uns die Chance von einem Audi-Teamkollegen genommen wurde, macht es noch schlimmer. Das müssen wir intern klären.“

**»ICH DENKE, WIR HÄTTEN DEN SIEG HEUTE MEHR VERDIEN T ALS DAS TEAM MAGNUS.«**

Land-Pilot Christopher Mies

### Audi fährt in eigener Liga

Für Porsche war es ein Rennen zum Vergessen. Das Wright-Motorsports-Team setzte den 911 GT3 R von Patrick Long ein, aber das bereits erwähnte Problem beim Nachtanken kostete jede Menge Zeit. In der letzten Stunde fiel das Auto dann komplett aus. Offiziell wurde das Tank-Problem als Ausfallgrund angegeben, aber Stimmen aus dem Team deuteten auch einen Motorschaden an.

In Sachen Pace hatte aber keiner eine Chance gegen Audi. Die Balance of Performance wurde speziell für das eine Rennen angepasst. Sie basierte auf der BoP der Pirelli World Challenge. Schnell wurde klar, dass der Audi



Porsche kämpfte aufgrund von Problemen beim Tanken auf verlorenem Posten

die Reifen über den Stint besser in Schuss halten kann. „Sie waren einfach viel schneller“, schimpfte Álvaro Parente, der zusammen mit seinen McLaren-Kollegen Bryan Sellers und Ben Barnicoat auf dem dritten Ge-

samtrang landete. „Vor allem in den letzten 15 Minuten eines Stints war der Unterschied massiv. Aber auch auf frischen Reifen führen sie sechs Zehntel schneller. Da können wir mit dem Podium noch echt happy sein.“ ■

## INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE, 3. LAUF IN LAGUNA SECA

Länge der Strecke: 3,601 Kilometer

Pole-Position: 1.23,961 min (#29 Audi Sport Team Land; Audi R8 LMS, Christopher Haase)

Schnellste Runde: 1.24,756 min (#29 Audi Sport Team Land; Audi R8 LMS, Christopher Mies)

1.	#44	Kaffer/Van der Linde/Winkelhock	Audi Sport Team Magnus	Audi R8 LMS	8:00.27,641 h
2.	#29	De Phillippi/Mies/Haase	Audi Sport Team Land	Audi R8 LMS	+ 2,488 s
3.	#9	Parente/Sellers/Barnicoat	K-Pax Racing	McLaren 650S GT3	+ 43,050 s
4.	#43	Eversley/Dyer/Cameron	Real Time Racing	Acura NSX GT3	+ 1 Runde
5.	#54	Bleekemolen/Calvert-Jones/Pappas	Black Swan Racing	Porsche 911 GT3 R	+ 2 Runden
6.	#11	Leonard/Dennis/Frijns	Audi Team WRT	Audi R8 LMS	+ 2 Runden
7.	#17	Udell/Henzler/Müller	GMG Racing	Porsche 911 GT3 R	+ 2 Runden
8.	#77	Calvert/Davis/Lewis	Calvert Dynamics Racing	Porsche 911 GT3 R	+ 6 Runden
9.	#193	Camilleri/Morrall/Haber	MARC Cars Australia	Marc Mazda 3 V8	+ 20 Runden
10.	#194	Kassulke/McLeod/Rodgers	MARC Cars Australia	Marc Mazda 3 V8	+ 20 Runden
11.	#26	Kearl/Westphal/McAlister	Rearden Racing	Porsche Cayman GT4-R	+ 28 Runden
12.	#8	Yeung/Miller/Lee	HKG Racing	Porsche GT4 Clubsport	+ 28 Runden

Sportwagen-WM / IMSA-Serie

# LMP2: Oreca kritisiert ACO

Der Le-Mans-Ausrichter ACO hat als WM-Promoter drei LMP2-Konstrukteuren Nachbesserungen für die Saison 2018 genehmigt. Der vierte LMP2-Hersteller Oreca bezeichnet das als „unfaire Bestrafung“.

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

**A**m Samstag vor dem WM-Lauf in Fuji haben ACO und FIA ihren Beschluss veröffentlicht, dass die LMP2-Anbieter Dallara, Ligier sowie Riley-Multimatic ihre Fahrzeuge für die kommende Saison nachbessern dürfen – angeblich, um den Rückstand auf das bisher dominierende Fahrzeug der Oreca-Gruppe zu verringern. Alle drei genannten Anbieter dürfen dabei ihre High-Downforce-Pakete wie auch ihre Le-Mans-Kits optimieren. Ob die Verbesserungen als sogenannte Joker gewertet werden, die einmalig in einem Homologations-

zeitraum von vier Jahren erlaubt sind, oder ob diese Modifikationen als Performance-Anpassung außerhalb der Reihe gelten, ließ die entsprechende Pressemitteilung offen.

Die Entscheidung wurde vom vierten LMP2-Anbieter Oreca umgehend in einer schriftlichen Mitteilung scharf kritisiert: „Als einziger LMP2-Hersteller, der 2018 keine Optimierungen zuge-

standen bekommen hat, fühlen wir uns für die geleistete gute Arbeit unfair bestraft“, so Oreca.

Indirekt wurde auch der Prozess der Abstimmung kritisiert: „Wir hätten uns eine engere Abstimmung und einen besseren Dialog im Vorfeld der Entscheidung gewünscht.“ Dazu kritisierte Oreca, dass nur eine limitierte Anzahl von Rennen zur European Le Mans Series bei der Per-

formance-Analyse herangezogen wurde, und dass die Rennen im Rahmen der IMSA-Serie offenbar komplett ignoriert wurden.

Welche Rückwirkungen die Entscheidungen auf die DPI-Wagen in der IMSA-Serie haben, die ja auf Ableitungen aus der bestehenden LMP2-Klasse beruhen, ist zudem unklar – obwohl dort der Saisonstart bereits im Januar 2018 in Daytona stattfindet. ■



Die neuen Oreca-LMP2 mit Gibson-Motor dominierten bisher das Geschehen in der Sportwagen-WM und in Le Mans

Sportwagen-WM / Le Mans / IMSA-Serie

# LMP1: Was kommt 2020?

ACO und FIA suchen händelnd nach einer langfristigen Lösung für ihre LMP1-Topklasse. Die Zeit drängt: Bei der Weltratsitzung der FIA im Dezember sollen die Grundzüge für die Topklasse ab 2020 verabschiedet werden.

Von: **Marcus Schurig**

**D**ie Regelgeber ACO und FIA sondieren aktuell mit Herstellern sowie in Arbeitsgruppen technische Lösungen für 2020. Im Prinzip wollen ACO und FIA auf jeden Fall am Hybridantrieb für die Topklasse festhalten. Doch noch weiß niemand, ob die teure Hybridtechnik 2018/19 überhaupt noch ver-



Die DPI haben aus ACO-Sicht zu wenig Technik, dazu fehlt der Hybridantrieb

treten sein wird – denn der Verbleib des einzigen LMP1-Hybridvertreter Toyota ist weiter offen. ACO-Präsident Fillon ließ in Fuji erkennen, dass eine Reduzierung auf nur noch ein Hybridsystem die wahrscheinli-

che Option bilden könnte. Fillon schwebt insgesamt eine Chassis-Formel für die LMP1-Klasse vor, die sich optisch stärker an die Serienfahrzeuge anlehnt. Er verwendet dabei auffällig oft das Wort „Hypercar“.

Als Hypercars werden im Fachjargon jene Extrem-Supersportwagen bezeichnet, die von Autoherstellern wie Porsche, Ferrari oder McLaren als Leuchtturmprojekte für die automobilen Zukunft lanciert werden. In diese Kategorie fallen auch sogenannte Konzeptstudien, wie sie häufiger auf Automessen zu sehen sind.

Die neue LMP1-Klasse könnte Styling-Elemente solcher Autos – wie zum Beispiel des auf der IAA in Frankfurt vorgestellten AMG Project One – auf Prototypenbasis integrieren. Damit soll offenbar eine Annäherung an das Ende der 90er-Jahre populäre GTP-Konzept hergestellt werden – also GT-Prototypen. Hinter der Idee steckt die Erkenntnis, dass Prototypen ohne sichtbare Überdeckung zum Straßenauto in Zukunft wohl keine neuen Hersteller anlocken werden. ■

## Bentley: Kein Sprint-Programm für 2018?

Bentley könnte sich im nächsten Jahr aus dem Blancpain GT Sprint Cup zurückziehen und nur noch die Läufe zur Intercontinental GT Challenge sowie zum Endurance Cup bestreiten.

Die Richtungsanzeigen aus dem Fahrerlager beim dritten Lauf zur Intercontinental GT Challenge (IGTC) in Laguna Seca waren eindeutig: Angeblich will sich Bentley im nächsten Jahr darauf konzentrieren, mit dem Werksteam M-Sport die vier Läufe zur IGTC zu bestreiten. Dazu wird weiterhin ein Einsatz im Blancpain GT Endurance Cup in Erwägung gezogen

– eine Fortsetzung des Engagements im Sprint Cup dagegen wird immer unwahrscheinlicher.

Bentleys Motorsportdirektor Brian Gush wollte sich zu den Gerüchten nicht äußern: „Wir werden unsere Pläne für die Saison 2018 in Kürze kommunizieren.“ Auch bei der VW-Konzernschwester Audi schält sich mittlerweile der Grobplan für 2018 heraus: Beim WRT-Team könnte sich das Aufgebot im Sprint Cup von fünf auf vier Fahrzeuge reduzieren, dafür sollen in der IGTC ein oder zwei Autos fix eingesetzt werden. „Ich halte das IGTC-Konzept für sehr durchdacht“, so WRT-Teammanager Vincent Vosse. Das WRT-Aufgebot für den Endurance Cup könnte sich dagegen 2018 auf zwei Audi R8 reduzieren. ■AC

## Ratel: Optimierung für Rennen in Laguna Seca

GT3-Promoter Stéphane Ratel war mit dem Starterfeld beim erstmalig ausgetragenen IGTC-Rennen in Laguna Seca noch nicht zufrieden. Für 2018 verspricht der Franzose ein breiteres Aufgebot.

Das Debüt der IGTC in Laguna Seca war sportlich sicher erfolgreich, aber die Nennliste war dennoch enttäuschend: Nur 19 Fahrzeuge nahmen letztlich teil. Nicht immer ist die Schuld dabei beim Promoter zu suchen: All jene Hersteller, die beim 24h-Rennen in Spa mit einem Pro-Auto am Start standen, wären vertraglich verpflichtet gewesen, auch in

Laguna Seca anzutreten – doch Nissan kam dieser Verpflichtung beispielsweise gar nicht nach.

Promoter Ratel sieht aber auch Verbesserungsbedarf auf seiner Seite: „Die Kommunikation mit den Kollegen aus der amerikanischen Pirelli World Challenge (PWC) war nicht optimal“, sagte der Franzose. Offenbar dachten die PWC-Macher, Ratel würde den Event steuern, und bei SRO ging man davon aus, dass PWC die Hauptlast schultert. „Wir hatten mit 24 Autos gerechnet, dann waren es noch 22, letztlich dann 19 – und das ist eine Enttäuschung“, gab Ratel zu.

„Für 2018 müssen wir uns besser koordinieren. Der internationale Zuspruch war gut, die Teilnahme aus den USA und der PWC muss 2018 besser werden.“ ■AC

## LMP1-Klasse: Wann entscheidet sich Toyota?

Noch ist bei Toyota keine Entscheidung gefallen, ob das Werksteam in der Super-Saison 2018/2019 in der LMP1-Klasse an den Start gehen wird. Und das kann auch noch dauern.

Die Lage ist echt vertrackt: Es geht um Grammwerte für den Kraftstoff, um Tankinhalte und komplexe Simulationen. Die Entscheidung bei

Toyota, ob man nächstes Jahr in der LMP1-Klasse der Sportwagen-WM fährt, hängt an der Frage, wie die Regelmacher eine Balance zwischen den LMP1-Hybridwerkzeugen von Toyota und den privaten LMP1-Light herstellen wollen.

Der Ausgleich soll über den Kraftstoff erfolgen: Die LMP1 ohne Hybrid bekommen mehr Benzin, Toyota weniger. Damit sollen am Ende beide Konzepte angenähert werden. Doch erstens sagen die LMP1-Light-Privatteams, dass dieser Spagat für die

Super-Saison 2018/19 nur dann gelingen kann, wenn Toyota seine Technik abspeckt. Aber zweitens will Toyota genau das verhindern, denn jede Modifikation kostet wieder Geld – und eigentlich will man Geld sparen, wenn man überhaupt weiterhin fährt.

Ohne eine klare Regelung wird es keine positive Entscheidung des Toyota-Vorstands zu einem WM-Verbleib geben – das machten Toyota-Teammitglieder am Rande des WM-Laufs in Fuji allen Beteiligten klar. ■MCS



Startet Toyota 2018 in der WEC?



**FINALE**  
**21.10.17**

[WWW.VLN.DE](http://WWW.VLN.DE)

**Der Rest ist  
nur Warten ...**

# iVamos!



Mehrwert-Steuer: Auf Asphalt waren Kuhn/Kremer näher an den WM-Junioren als auf Schotter

Einmal das volle WM-Programm bitte! Für die Rallye Spanien mieteten wir bei M-Sport einen Ford Fiesta R2 und schlossen uns den WM-Junioren an. Die intensive WM-Woche krönten eine berühmt-berüchtigte Schotter- und zwei schnelle Asphaltetappen. ¡Vamos! Auf geht's!

Von: **Reiner Kuhn**

**D**er „Shakedown“ ist absolviert. Fünf Umläufe auf knapp drei Kilometer kurzen und kaum repräsentativen Teststrecken liegen hinter uns, da ist der erste Wäschesatz schon klatschnass. Kein Wunder, tobt der Autor dieser Zeilen doch erstmals mit einem R2 über Schot-

terpisten. Ein konsequenter Gas sowie ein sensibler Bremsfuß halten den agilen Ford Fiesta in der Spur. Das sequenziell zu schaltende Getriebe macht dabei richtig Laune. Stressiger ist es, sich mit der Bremskraftverteilung sowie den Reifen anzufreunden und an den Grenzbereich des knapp 200 PS starken Fronttrieblers ranzutasten.

Eine erste Runde im „Road Mode“, nochmals den Luftdruck anpassen, dann den „Stage Mode“ des putzmunteren Turbomotors auf die dritte und aggressivste Stufe des für ordentlich Turbo boost sorgenden Anti-Lag-Systems stellen – und wir legen ein paar Kohlen nach. Startnummer 102 darf mit den Prioritätsfahrern 3 aus der Junior-WM auf die von den WRC-Assen kräftig zerpflügte Schotterpiste. Prompt fangen wir uns einen schleichen den Plattfuß und lernen: einer-

seits, wo man bei einem WM-Lauf anhält, um gefahrenlos und zügig ein Rad zu wechseln. Aber auch, wie man bei flotter Gangart in den tiefen und mit reichlich Felsbrocken garnierten Spuren derlei Malheur vermeidet.

## 25 000 Euro pro Lauf

Vor gut sechs Monaten reifte der Entschluss, an einem WM-Lauf teilzunehmen. Seitdem kämpfte ich wie andere Nachwuchsfahrer für das Budget. Die Chance, den weltbesten Nachwuchsakteuren hinterherzujagen, musste ich nutzen. Vor allem, weil die Rallye Spanien als einzige WM-Runde sowohl über unbefestigte als auch befestigte Pisten führt. Nur ein Wintereinbruch am Sonntag könnte die Herausforderung noch steigern.

4000 Euro Nenngeld, 5000 Euro für Reifen, 1300 Euro für das pro Liter fünf Euro teure FIA-

Rennbenzin sowie ein Versicherungsnachweis über 50 000 Euro zählen zu den größeren Rechnungsposten. Jeder der 320 Wettbewerbskilometer schlägt mit zehn Euro zu Buche, macht nochmals knapp 3500 Euro, egal ob hochbeinig auf Schotter (15 Zoll) oder tiefkauernd auf Asphalt (16 Zoll). WM-Junioren wie Julius Tannert bietet M-Sport ein Komplettpaket für 25 000 Euro pro Lauf an. Hinzu kommen die Reisekosten für Fahrer und Beifahrer sowie für die Streckenbesichtigung samt Fahrzeug. Und natürlich defekte Teile sowie Unfallschäden.

Schon nach der zweitägigen Streckenbesichtigung glüht mein Kopf, Traubenzucker wird mein bevorzugter Snack. Die Kunst liegt darin, Meter um Meter so detailliert zu beschreiben, dass man im Wettbewerbstempo weder zu wenig noch zu viele Infor-



Volle Konzentration: Eine akribische Streckenbesichtigung ist das A und O



Jugendlager: M-Sport bietet dem WM-Nachwuchs ein zentrales Serviceareal



Weiß, wie es geht: WM-Junior Tannert gibt Gaststarter Kuhn wertvolle Tipps

mationen verarbeiten muss. Im September sitze ich stundenlang am Laptop, um per Videostudium einen Basisaufschrieb für die 19 Wertungsprüfungen zu erstellen.

Als Vorlage dienen mir die Aufzeichnungen von Armin Kremer, der 2016 in Spanien in der WRC2 startete. Prüfungen wie die 40 Kilometer lange Königs-WP „Terra Alta“ verändern sich nur im Detail und bleiben nahezu gleich. Positiver Nebeneffekt: Vor Ort fällt es mir leichter, knifflige Kurvenkombinationen klar zu beschreiben. Noch wichtiger, meine Copilotin: Ella Kremer ist die Tochter des mehrfachen Deutschen-, Europa- und Asien-Pazifik-Meisters. Seit nunmehr eineinhalb Jahren weist die junge Mecklenburgerin anderen den Weg. Im Vorjahr startete die damals 17-Jährige mit Junior-Europameister Marijan Griebel im R2 bei der Rallye Polen – sie

wurden Klassenzweite. Einen Erfolg, den wir bei 14 direkten Konkurrenten, darunter sechs WM-Junioren, kaum toppen können. Unsere Leistungskurve zeigt dennoch nach oben.

### Einige Aha-Momente

Mit jedem Kilometer werden wir schneller. Bestes Beispiel „Terra Alta“: Im ersten Durchgang lernen wir die DMack-Reifen richtig einzuschätzen und optimal zu nutzen. Vor der zweiten Runde montieren wir vorne zwei neue Pneu, können aggressiver Gas geben und sind eineinhalb Minuten schneller als zuvor. Auf Tannert und seine Kollegen fehlen auf Schotter dennoch fünf Sekunden – pro Kilometer versteht sich. Anders auf den folgenden Asphaltetappen: Die Reifenwahl – morgens hinten soft – passt. Nach zwei Prüfungen sind wir bis auf zwei



Hardcore-Ritt: Die knapp 40 Kilometer lange Königsprüfung „Terra Alta“



Feierlaune: Ein Hoch auf Platz 9 in der Klassenwertung und Gesamttrang 40

Sekunden pro Kilometer an den schnellsten WM-Junioren dran und legen nach. Ein Fehler. Bei einem WM-Lauf wird die Luft schnell dünn. Ein Aha-Moment hier, einer dort. Es folgt ein Ausritt. Die Piste ist vom aggressiven Kurvenschneiden der Vorderleute dreckig, die Ideallinie neben dem Asphalt ausgefahren. Erst rutscht das Heck weg, dann der Einschlag. Die Hinterachse ist krumm, das Lenkrad schieft. Die nächsten beiden Prüfungen verbringen wir damit, die überstrapazierten Reifen von einer Ecke auf die andere zu montieren. Einmal hechten wir in einen Olivenhain.

Der Schweiß rinnt, die Endorphine strömen. Jetzt geht es ums Durchkommen, irgendwie den Service zu erreichen. Geschafft. Die M-Sport-Mechaniker stürzen sich aufs Auto. Routine. Mit neuer Hinterachse,

neuem Lenkhebel, blütenweißer Frontlippe, frischen Reifen und gebremstem Schaum geht es auf die sechs finalen Sonntagsprüfungen.

85 Prozent und eine saubere Linie sollen uns die Zielankunft sichern. Auf der finalen Powerstage dann der Schock: In einer engen Ecke sind wir etwas zu schnell. Ein beherzter Zug an der Handbremse lässt die Fuhre einlenken. Das Auto stellt sich auf. Vollgas, gegenlenken – alles wird gut. Fast. Beim Bodenkontakt knallt eine Antriebswelle ab. Knapp 70 Kilometer trennen uns von der Zielrampe. Zwei Stunden später sind wir dort, sitzen auf dem Auto und dürfen mit den gleichen Champagnerflaschen wie die Sieger feiern. Scheinbar hatte auch der Veranstalter nicht gedacht, dass Kuhn/Kremer diesen WM-Lauf überstehen. ■

Rallye-WM

# Ogier: M-Sport oder Citroën

Wie im Vorjahr ist Sébastien Ogier die Schlüsselfigur auf dem Fahrermarkt. Eine Option ist nun aber endgültig vom Tisch: Der alte und wohl auch neue Weltmeister sitzt im kommenden Jahr sicher nicht in einem Hyundai.

Von: **Reiner Kuhn**

**S**eit der Rallye Spanien ist einiges anders. Bei zwei noch ausstehenden WM-Läufen hat Sébastien Ogier nun 38 Punkte Vorsprung und ist auf dem besten Weg, seinen fünften WM-Titel in Folge einzufahren.

Doch obwohl die neu geschlossene Ehe mit M-Sport auf Antrieb funktionierte, ist seine Zukunft beim Team von Malcolm Wilson ungewiss. Der Franzose befürchtet, dass der Ford Fiesta WRC ohne offizielle Unterstützung des Herstellers ins Hinter-

treffen geraten könnte, und machte keinen Hehl daraus, dass er sich nach dem VW-Ausstieg wieder nach einem „echten“ Werks-Cockpit sehnt.

Während Toyota früh abwinkte, bemüht sich seit Sommer vor allem Citroën um die Dienste des Landsmanns. Aber auch Hyundai sondierte eine mögliche Verpflichtung und suchte das Gespräch mit dem 33-jährigen Champion. „Es wäre ein Fehler, nicht mit ihm zu sprechen“, bestätigte Hyundai-Teammanager Alain Penasse in Spanien den Kontakt. „Für uns ging es aber um künftige Szenarien.“ Das bekräftigt nun Teamchef Michel Nandan und stellt klar: „Sébastien Ogier wird 2018 nicht für uns fahren.“ Mit Thierry Neuville, Hayden Paddon, Dani Sordo und Neuzugang Andreas Mikkelsen sind ohnehin schon vier Fahrer unter Vertrag. Damit bleiben Ogier nur noch zwei Optionen: der kolportierte Wechsel zu Citroën oder doch eine weitere Saison mit dem M-Sport-Team. ■



Die Optionen werden weniger: Hyundai bestätigt Fahrerkerker ohne Ogier

Rallycross-WM

## Nicht nur Bakkerud steht bald ohne Cockpit da

Die Rallycross-Saison ist noch nicht vorbei, doch das Karussell der Spekulationen hat bereits erheblich Fahrt aufgenommen. In der Gerüchteküche herrscht schlechte Sicht, so sehr dampfen die brodelnden Töpfe.

Von: **Sven Kopf**

**W**enn am 10./11. November in Kapstadt das große Finale der FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft (WRX) ausgetragen wird, wissen viele Fahrer noch nicht, wie es im kommenden Jahr mit ihnen weitergeht. Auf die meisten kommt in der Winterpause viel Arbeit zu, um ein Cockpit zu ergattern.

Die Zusammenarbeit zwischen Andreas Bakkerud und Youtube-Star Ken Block findet keine Fortsetzung. Doch wie geht



Bald ohne Cockpit: Bakkerud

es mit dem jungen Norweger weiter? Marcus Grönholm plant offenbar, zwei gebrauchte Hyundai i20 WRC einzusetzen. Gerüchten zufolge kämen als Fahrer neben Grönholms Sohn Niklas auch Bakkerud und Dani Sordo in Betracht. Mattias Ekström hatte vor Kurzem sein Quattro-Quartett auf einer Internetauktionsplattform angeboten. Davon sollte auch abhängen, wie es mit dem Schweden weitergeht. Nur zu



Stellen sich neu auf: Kommen Peugeot und Loeb als echtes Werksteam?

gern würde er weiter Rallycross fahren. Verkauft wurden die Renner zwar nicht, doch die Aktion zeigte Wirkung: Hinter den Kulissen wurden offenbar bereits Kontakte geknüpft, ein Team aus der Trophée Andros soll Interesse bekundet haben.

Dagegen bleiben Sébastien Loeb und Peugeot der WRX erhalten und gaben bekannt, das Engagement in 2018 noch steigern zu wollen. Allerdings war

von den Hansens dabei keine Rede mehr. Der Familienbetrieb aus Schweden ist offenbar nicht mehr bei Peugeot eingepplant. Teamchef Kenneth Hansen soll bei Hyundai vorgefühlt haben und könnte womöglich mit Grönholm zusammenspannen. Der Rallycross-WM steht ein heißer Winter bevor, mit viel Bewegung im Fahrerkerussell und einer unermüdlich werkenden Gerüchteküche. ■

# WM-Junioren müssen nach Schweden

Die künftig nur noch fünf Läufe umfassende Junior-WM kehrt der Rallye Deutschland den Rücken.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie Junior-WM verändert ihr Gesicht. Zwar wird die weltmeisterliche Nachwuchsserie auch weiterhin nur bei europäischen WM-Läufen ausgetragen, die Anzahl der Rallyes wird jedoch von sechs auf fünf reduziert und dafür das erstmals in der Türkei ausgetragene Finale doppelt gewertet. Wie im Jahr 2006 beginnt die Junior-WM beim Winterklassiker in Schweden. Danach folgen die Asphalttats auf Korsika sowie mit Portugal, Finnland und der Rallye Türkei drei Schotterläufe. Deutschland



Kommende Saison auch mit Spike-Reifen unterwegs: WM-Junior Tannert

und Spanien stehen dagegen nicht mehr auf dem Programm.

Julius Tannert, der seine erste Junior-WM-Saison bestreitet, sieht den neuen Kalender mit einem lachenden und einem weinenden Auge. „Einerseits lernt man so wieder neue Läufe kennen. Andererseits kann ich kaum auf die Erfahrungen von diesem Jahr

bauen“, so der Sachse, der im Sommer sein Heimspiel gewinnen konnte und in Finnland sowie in Spanien als Dritter auf dem Podium stand. „Für uns war es eine gute Saison, auch, weil wir uns von Rallye zu Rallye steigern konnten. Hoffentlich kann ich 2018 darauf aufbauen“, so Tannert abschließend. ■

DRM 3-Städte

## Großes Finale rund um Passau

Mit einem prächtigen Feld von 147 Fahrzeugen sorgt die 3-Städte-Rallye für ein grandioses Saisonfinale in der Deutschen Rallye Meisterschaft. Im Titelkampf gibt es zusätzliche Spannung.

Von: **Michael Heimrich**

**D**rei Fahrer haben in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) noch Chancen auf den Titel. Die beste Ausgangslage bietet sich Fabian Kreim (Skoda). Der Werkspilot muss bei der 3-Städte-Rallye nur

Fünfter werden und wäre erneut Meister. Dominik Dinkel (Skoda) und René Mandel (Hyundai) – lediglich durch einen Zähler getrennt – müssen dagegen den Sieg einfahren, um das Ruder noch herumzureißen. „Fabian ist sehr schnell, aber auch nicht unschlagbar“, zeigt sich Mandel angriffslustig. „Wir haben eine rechnerische Chance auf den Titel und werden angreifen.“

Leicht wird dies nicht. Zum Jahresabschluss präsentiert sich die DRM in Topform. 147 Nennungen konnte der Veranstalter verkünden, darunter auch solche Hochkaräter wie U28-Europameister Marijan Griebel, der erstmals im ROMO-Peugeot 208 T16 antritt, oder Sepp Wiegand, dem

es nach langer Zeit gelungen ist, Unterstützung für einen R5-Einsatz zu bekommen. Der Sachse wird bei der 3-Städte-Rallye mit einem Skoda Fabia antreten, der Auftritt soll ein erster Fingerzeig für 2018 sein, dann ist die komplette Meisterschaft geplant.

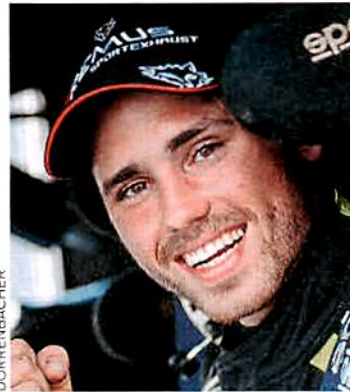
Ex-Champion Hermann Gaßner jun. zündet im niederbayerischen Bäderdreieck den familieneigenen Hyundai i20 R5 und will kräftig die Werbetrommel für das Auto rühren. Vater Hermann (Mitsubishi) hat bei der 3-Städte den Gewinn des Mitropa-Cups im Auge. Völlig ohne Druck startet dagegen Ruben Zeltner. Der Ex-Meister will im neu aufgebauten Porsche 911 GT3 „einfach nur Spaß haben.“ ■



Beste Ausgangslage: Kreim



Tabellenzweiter: Dinkel



Ebenfalls mit Titelchancen: Mandel

## NACHRICHTEN

### TÄNAK ZU TOYOTA?

Die Gerüchteküche brodelt. Der Tabellenzweite Ott Tänak soll, wie von MSA schon im Juli berichtet, vor einem Wechsel zu Toyota stehen. Dort soll der langjährige M-Sport-Fahrer und zweimalige Saisonsieger Juho Hänninen ersetzt werden. Der 36-Jährige soll trotz ansteigender Formkurve (Rang 4 in Spanien) wie angekündigt nach der Debütsaison des Yaris WRC wieder als Testfahrer ins zweite Glied rücken.

### SCHNELLE SÖHNE

Neben dem Stammpersonal starten beim kommenden WM-Lauf in Großbritannien (19.–22. 10.) prominente Gaststarter. Der gerade erst 17 Jahre alt gewordene Kalle Rovander, Filius von Ex-Werksfahrer Harri, wird kurz nach seinem gelungenen EM-Debüt in Lettland seine WM-Premiere in einem M-Sport-Fiesta-R5 feiern. Mit Max Vatanen, Sprössling von Weltmeister Ari, und Matthew Wilson, Stamhalter von M-Sport-Teamchef Malcolm, sitzen die Söhne weiterer namhafter Rallyefahrer in baugleichen Fahrzeugen.

### VW POLO R5 VOR SEINEM TESTDEBÜT

Künftig will Volkswagen Motorsport den Kundensportmarkt aufmischen. Anfang August 2018 soll der VW Polo R5 homologiert werden und wenige Tage später sein Debüt bei der Rallye Deutschland feiern. Die ersten Testfahrten sind in den kommenden Tagen auf dem konzern eigenen Testgelände in Ehra-Lessien geplant, hinter dem Steuer sitzt der langjährige Testfahrer Dieter Depping. Im Dezember stehen weitere Tests in England und womöglich auch auf schwedischem Schnee auf dem Programm. Das Interesse am Auto scheint groß. VW-Sportchef Sven Smeets bestätigt: „Wir planen 2018 den Aufbau von 15 Fahrzeugen, diese sind bereits alle verkauft.“ Ein Jahr später will Volkswagen dann bis zu 50 Autos absetzen. ■ RK

RACE OF CHINA  
FIA WTCC 2017

WTCC  
FIA World Touring Car  
Championship

TAGHEUER

Verregnete Premiere:  
Bei den Rennen im chine-  
sischen Ningbo sammelte  
das Safety Car die meisten  
Führungsrunden

# Eine nasse Premiere

Dauerregen, Unfälle und Rennabbruch. Die Premiere der WTCC auf dem chinesischen Kurs von Ningbo war gut für allerlei Action. Am Ende siegten mit Esteban Guerrieri (Chevrolet) und Néstor Girolami (Volvo) zwei Argentinier. WM-Kampf offen wie nie.

Von: Michael Bräutigam

**D**ie wichtigste und zugleich eine entscheidende News zur China-Runde kam, als sich noch kein einziges Rad gedreht hatte. Tiago Monteiro (Honda) erhielt nach seinem schweren Testcrash im September kein grünes Licht für einen Start in Ningbo. Ein Schock für den WM-Leader, der auch noch nicht weiß, ob er für das kommende Honda-Heimrennen in Motegi Ende nächster Woche eine Starterlaubnis bekommt.

Zwar hatte sich Monteiro bei seinem Stunt nichts gebrochen, doch die Gefahr, bei einem weiteren Unfall bleibende gesundheitliche Beeinträchtigungen davonzutragen, war zu groß. „Ich brauche einfach noch mehr Zeit“, so der Honda-Werkspilot, der nun also auf eine mögliche Rückkehr in Motegi hinfiert.

Als Ersatzmann für den Portugiesen wurde kurzerhand ein alter Bekannter verpflichtet. Gabriele Tarquini war ohnehin zufällig in der Nähe, weil er in der Woche zuvor im nur rund 100 km Luftlinie entfernten Shaoxing bei der TCR International Series am Start stand.

## Girolamis Knoten geplatzt

Der 55-jährige Italiener machte bei seinen WTCC-Rennstarts 267 und 268 einen perfekten Job. Nachdem er im Qualifying mit der Bestzeit im Q2 sogar ins letzte Segment eingezogen war, landete er in den beiden Rennläufen am Sonntag auch jeweils brav hinter Teamkollege Norbert Michelisz.

Die Rennen hatten es dabei durchaus in sich. Wie schon am gesamten Wochenende regnete es auch am Renntag wie aus Kübeln. So hatten sich sicher auch die Organisatoren die überhaupt erste Rennveranstaltung auf dem brandneuen Kurs nicht vorgestellt. Der Bau des neuen, rund vier Kilometer langen Kurses war vom Volvo-Mutterkonzern Geely in Auftrag gegeben worden. Dementsprechend motiviert waren die „Blauen“ aus Schweden bei ihrem eigentlichen Heimrennen.

Néstor Girolami hatte mit seiner ersten WTCC-Pole für die perfekte Ausgangsposition gesorgt. Der Argentinier hatte bis zur Sommerpause mit unerklärlichen Vibrationen zu kämpfen. Die konnten zum Start der Asien-Reise endlich aussortiert werden. „Das Team hat in der Sommerpause einen tollen Job gemacht. Ich bin so glücklich. Das ist super für mein Selbstvertrauen“, freute sich der Pole-Mann.

Vor dem Hauptrennen, auf das das Ergebnis des Qualifyings an-

gewendet wird, stand aber wie üblich das Eröffnungsrennen mit Reversed Grid. Das beinhaltete wohl nicht zuletzt aufgrund der nassen Verhältnisse mächtig Action. Nach Safety-Car-Start übernahm zunächst Yann Ehrlacher im Lada, der zuletzt in Argentinien seinen ersten WTCC-Lauf siegen einfahren konnte, die Spitze.

Dahinter konnte sich zur Rennhälfte Guerrieri bis auf P2 vorschieben, ehe das Safety Car sein Comeback gab. Eine nachher kontrover diskutierte Kollision der Citroën-Piloten Rob Huff und Tom Chilton sorgte für das Aus beider Beteiligten und damit auch für die Neutralisation. Zuvor waren bereits Thed Björk (Volvo) und Mehdi Bennani (Citroën) kollidiert, was für beide einen langen Stopp und die Nichtwertung bedeutete.

Nach dem Restart griff Guerrieri nach der Führung und gab sie nicht mehr ab. Für den Argentinier der zweite Saisonserfolg. Landsmann Girolami hatte dann im zweiten Lauf endlich seinen



Erster WTCC-Erfolg: Bei Néstor Girolami ist endlich der Knoten geplatzt



Zweiter Saisonsieg: Esteban Guerrieri gewann im Eröffnungsrennen

großen Moment. Im Eröffnungsrennen durch technische Probleme zur vorzeitigen Aufgabe gezwungen, hatte er im Hauptrennen am Ende leichtes Spiel. Weil der Regen noch mal mächtig zugelegt hatte, wurde das Rennen gar nicht erst freigegeben. Selbst die Fahrt hinter dem Safety Car wurde zu gefährlich, sodass in der dritten Runde die rote Flagge kam.

### Drei Fahrer, zwei Punkte

„Es ist sehr komisch, auf diese Weise den ersten Sieg einzufahren. Aber es ist trotzdem ein Sieg“, sagte der „Bebu“ genannte Volvo-Werksfahrer, der für seinen ersten Triumph aber nur halbe WM-Punkte bekam.

Für die Jagd auf den Titel in diesem Jahr ist der Knoten beim Argentinier, respektive seinem Auto, ohnehin zu spät geplatzt. Doch das Rennen um die WM-Krone ist so offen wie noch nie.

Durch die halben Punkte kommt Tiago Monteiro nämlich noch einmal mit einem blauen

Auge davon. Die WM-Führung muss er dennoch abgeben. Björks dritter Platz, gleichbedeutend mit 9,5 Punkten, reicht für den Schweden, um von der Spitze der Tabelle zu grüßen. Um 0,5 Punkte liegt er nun vor dem Portugiesen. Der bekommt mit Norbert Michelisz auch noch aus dem eigenen Lager Feuer. Der Ungar holte mit P2 im Qualifying sowie P4 und P2 in den Rennen insgesamt 27,5 Punkte und hat nur noch zwei Zähler Rückstand. „Ich kam mit 29 Punkten Rückstand hierher. So gesehen war es ein erfolgreiches Wochenende“, analysierte der WM-Dritte.

Wie in der Fahrerwertung zeigt sich auch beim WM-Kampf der Hersteller, dass man keine großen Starterzahlen für ein großes Meisterschaftsrennen benötigt. Nach sieben von zehn Events des Jahres trennen Leader Volvo und Verfolger Honda nur fünf Zähler. Die Japaner werden schon nächste Woche auf ihrer Hausstrecke einen neuen Angriff auf die WM-Spitze unternehmen. ■

»ES IST SEHR KOMISCH, AUF DIESE WEISE DEN ERSTEN SIEG EINZUFAHREN. ABER ES IST TROTZDEM EIN SIEG.«

Néstor Girolami



### NINGBO (RC), ERÖFFNUNGSRENNEN

13. von 20 Läufen, 15 Runden à 4,015 km (17 gestartet, 12 gewertet)

1. Esteban Guerrieri (RA), Campos	Chevrolet (T)	33.29.509 min
2. Yann Ehrlacher (F), RC Motorsport	Lada (T)	+ 2.893 s
3. Nick Catsburg (NL), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 11.671 s
4. Norbert Michelisz (H), Castrol Honda Racing	Honda	+ 17.409 s
5. Gabriele Tarquini (I), Castrol Honda Racing	Honda	+ 17.840 s
6. John Filippi (F), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 23.760 s
7. Kevin Gleason (USA), RC Motorsport	Lada (T)	+ 24.522 s
8. Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 24.946 s
9. Ryo Michigami (J), Honda Racing JAS	Honda	+ 26.334 s
10. Filipe de Souza (MAC), RC Motorsport	Lada (T)	+ 27.243 s
11. Zsolt David Szabo (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 39.340 s
12. Tom Coronel (NL), Roal Motorsport	Chevrolet (T)	+ 2 Rdn.
- Thed Björk (S), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 3 Rdn.
- Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 8 Rdn.
- Tom Chilton (GB), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 9 Rdn.
- Rob Huff (GB), Münnich Motorsport	Citroën (T)	+ 9 Rdn.
- Néstor Girolami (RA), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 10 Rdn.

Schnellste Runde: 2.03,753 min (Guerrieri)

### NINGBO (RC), HAUPTRENNEN

14. von 20 Läufen, 2 Runden à 4,015 km (17 gestartet, 17 gewertet)

1. Néstor Girolami (RA), Polestar Cyan Racing	Volvo	4.59,154 min
2. Norbert Michelisz (H), Castrol Honda Racing	Honda	+ 0,851 s
3. Thed Björk (S), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 2,537 s
4. Gabriele Tarquini (I), Castrol Honda Racing	Honda	+ 3,347 s
5. Tom Chilton (GB), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 4,562 s
6. Esteban Guerrieri (RA), Campos	Chevrolet (T)	+ 6,691 s
7. Nick Catsburg (NL), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 8,113 s
8. John Filippi (F), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 9,722 s
9. Ryo Michigami (J), Honda Racing JAS	Honda	+ 11,250 s
10. Kevin Gleason (USA), RC Motorsport	Lada (T)	+ 12,118 s
11. Yann Ehrlacher (F), RC Motorsport	Lada (T)	+ 13,656 s
12. Tom Coronel (NL), Roal Motorsport	Chevrolet (T)	+ 16,721 s
13. Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 17,666 s
14. Filipe de Souza (MAC), RC Motorsport	Lada (T)	+ 18,403 s
15. Zsolt David Szabo (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 19,793 s
16. Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 43,848 s
17. Rob Huff (GB), Münnich Motorsport	Citroën (T)	+ 1 Rd.

Schnellste Runde: 2.25,107 min (Szabo)

(T) = Trophy (Privatier)

### STAND FAHRER

1. Björk	200,5 Pkt.
2. Monteiro	200
3. Michelisz	198,5
4. Catsburg	177,5
5. Bennani	164
6. Chilton	153,5
7. Guerrieri	143
8. Huff	137
9. Girolami	88
10. Ehrlacher	63
11. Coronel	34
12. Filippi	25
13. Tarquini	19
14. Gleason	8,5

### STAND PRIVATFAHRER

1. Chilton	92 Punkte
2. Huff	88
3. Bennani	87
4. Guerrieri	85
5. Ehrlacher	57
6. Coronel	42,5
7. Filippi	40
8. Gleason	19,5

### STAND HERSTELLER

1. Volvo Polestar	640,5 Pkt.
2. Honda	635,5



# Triumph des Rookies

Ausgerechnet ein DTM-Neuling hatte im Endspurt der Saison den längsten Atem. René Rast schaffte es in letzter Sekunde, seine drei Audi-Markenkollegen Mattias Ekström, Jamie Green und Mike Rockenfeller noch abzuhängen. Für Titelverteidiger Marco Wittmann im BMW endete das Jahr versöhnlich – mit seinem ersten Saisonsieg.

Von: **Claus Mühlberger**

**D**er frischgebackene Meister erfuhr wohl als Letzter von seinem Glück. „Ich wusste bis zuletzt nicht, ob ich nun Meister bin oder nicht“, sagte René Rast, nachdem er aus seinem schwarzen Audi RS 5 gekraxelt war. Wegen des Boxenfunktverbots, das in der DTM zu Beginn dieser Saison eingeführt

wurde, konnte Rast natürlich nicht ahnen, auf welchem Platz sein Titelkontrahent Mattias Ekström gelandet war. Erst nach der Zieldurchfahrt war auch dem gebürtigen Ostwestfalen klar: Jawoll, es hat gereicht. „Danach war alles Emotion pur.“

Spätestens nach seinen fünf Meistertiteln in den Porsche-Markenpokalen wussten alle Insider im deutschen Motorsport: Der Rast ist ein ganz Schneller. Doch es dauerte bis zum August 2016, ehe er seine Chance in der DTM bekam. In Zandvoort durfte er als Ersatzmann für den verletzten Adrien Tambay in der Elite-Liga ran, im Alter von 29 Jahren, sozusagen als Spätberufener. „Damals war für mich der DTM-Meistertitel so weit weg wie der Planet Pluto“, sagte Rast jetzt nach dem wohl größten Triumph seiner Karriere.

Der Titel für Rast kam tatsächlich unerwartet. Auch deswegen, weil er vor der Saison kaum testen durfte. „Im Winter hatte ich einen halben Testtag in Portimão“, sagte Rast. „Dazu kamen

**»LETZTES JAHR WAR DER MEISTERTITEL IN DER DTM FÜR MICH SO WEIT ENTFERNT WIE DER PLUTO.«**

DTM-Meister René Rast

die beiden Tage in Hockenheim vor der Saison. Jamie Green und Mattias Ekström machen seit Jahren den Großteil der Testarbeit im Winter.“

## Wenig Tests kein Problem

Rast ließ sich davon aber nicht entmutigen – im Gegenteil. „Der Audi war in den letzten Jahren eigentlich immer das schnellste Auto in der DTM“, sagte er. Insofern sei diese Herangehensweise bestimmt richtig, nämlich das Auto maximal schnell zu machen. „Es ist doch besser, ein schnelles Auto zu haben, als möglichst viele Testkilometer im

Winter zu sammeln.“ Nicht weniger als sechs Fahrer reisten zum Saisonfinale mit mehr oder weniger großen Titelchancen an. Beim Samstag-Rennen purzelten BMW-Mann Marco Wittmann (Platz 13, null Punkte) und Mercedes-Fahrer Lucas Auer (Platz 8, vier Zähler) vom Karussell der Anwärter.

Somit war der Weg frei für ein Audi-Quartett: Mattias Ekström und René Rast blieben als Kombattanten übrig für den großen Showdown. „Super spannend für die Fans“, fand dies DTM-Boss Gerhard Berger. „Aber noch lieber wäre es mir gewesen, wenn auch Vertreter der anderen Marken dabei gewesen wären.“

Das Samstag-Rennen wurde zur Beute von Jamie Green. Der Engländer, dem das Pech seit Jahren zäh am Gasfuß pappt, musste aber auch einen Rückschlag im Titelrennen verkraften. Die Rennleitung erwartete ihn wegen Abdrängens eines anderen Teilnehmers. Weil es bereits die fünfte Rüge des Jahres war, be-



Erster Saisonsieg beim Finale: Titelverteidiger Marco Wittmann im BMW

Ekströms Pläne für 2018? Unklar



Feuer frei: Der Nissan GT-R gefiel bei den Demonstrationsrunden mit Speed und Pyro-Show

Auf Anhieb Champion: René Rast fuhr in seiner Debüt-Saison mit dem Rosberg-Audi RS 5 zum Titel

deutete dies eine Startplatzstrafe: zehn Plätze zurück am Sonntag. Ein herber Dämpfer im Titelkampf für den Briten.

Interessant in diesem Zusammenhang: Greens Kontrahent bei dem beanstandeten Fahrmanöver, BMW-Mann Timo Glock, fand das Duell „voll ok.“ DTM-Chef Gerhard Berger wollte „diesen Einzelfall“ nicht kommentieren, stellte aber klar: „Grundsätzlich sind leichte Rempler absolut tragbar.“

### Kleinliche Regel-Auslegung

Auch Mattias Ekström wurde zum Opfer der eher kleinlichen, von der DTM-Fahrervereinigung ursprünglich aber ausdrücklich begrüßten Regel-Auslegung. Der Schwede musste, ebenfalls wegen eines ungehörigen Schubers (gegen Maro Engel), fünf Plätze zurück im Sonntags-Grid.

Audi-Sportchef Dieter Gass fand diese Einzelschicksale seiner Schützlinge nicht weiter schlimm: „Ist mir egal, welcher Audi-Fahrer Meister wird“, sagte er, sichtlich erleichtert, nach

2013 endlich wieder den DTM-Fahrtitel nach Ingolstadt geholt zu haben.

Ekström stand am Sonntag auf Startplatz 14. Green fuhr als 15. los, Rast hingegen aus der ersten Reihe. Nervenstark nutzte er die Gunst der Stunde, indem er hinter BMW-Mann Marco Wittmann als sicherer Zweiter ins Ziel fuhr. Nur eine Schrecksekunde galt es zu überstehen: Rasts Duell gegen Bruno Spengler endete beinahe mit Karoserieschäden, war aber überflüssig – der BMW-Kanadier musste nämlich noch zum Boxenstopp.

Mike Rockenfeller, der nur bei einem Sieg hätte Meister werden können, wurde Dritter. Green kam nach einer unverdrossenen Aufholjagd auf Platz 5 ins Ziel und gratulierte seinem Rosberg-Teammate gut gelaunt und aufrichtig. Ekström wurde Achter und fühlte sich sichtlich mies, wissend, dass ihm Rang 6 zum dritten Titel nach 2004 und 2007 gereicht hätte. Ob er im nächsten Jahr wieder fährt? „Mal schauen“, sagte der Schwede. ■

## AUS DEM FAHRERLAGER

### SATTER SOUND

Die Ära der Saugmotoren geht zu Ende. Ende 2018 haben die Vierliter-V8 ausgedient. Manch einer mag befürchten, dass der Umstieg auf Vierzylinder-Turbomotoren auch krasse Einbußen beim Sound bedeutet. Nach den Demofahrten von Toyota (Lexus) und Nissan kann man Entwarnung geben: Subjektiv empfunden sind die Zweiliter-Motoren zwar nicht ganz so laut wie die Trommelfell-erschütternd bellenden V8-Sauger. Doch wegen der höheren Drehzahlen und auch wegen des Umluftsystems ALS (Anti Lag System) klingen die neuen Triebwerke viel aggressiver.

### FLOTTE JAPAN-RENNER

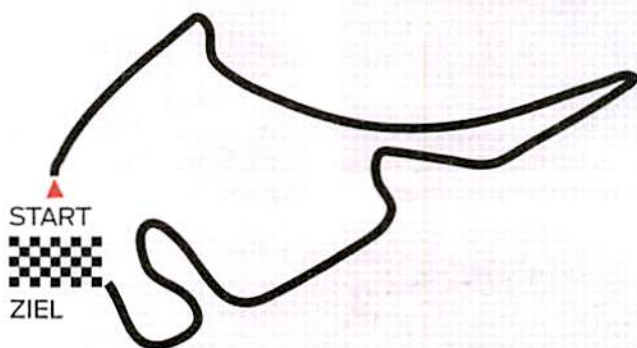
Heikki Kovalainen brauchte nicht lange, um sich in Hockenheim prächtig zurechtzufinden. Schon

nach fünf Runden Eingewöhnung fuhr der Finne mit dem Toyota unter 1.30 Minuten. Der Italiener Ronnie Quintarelli im Nissan GT-R war nur um ein paar Zehntel langsamer. Toyota-Mann Kovalainen fuhr somit auf Anhieb rund zwei Sekunden schneller als die DTM-Autos im Freien Training, das wenige Minuten nach der Japaner-Demo über die Bühne ging. Zu erklären ist der Vorsprung der Japan-Renner durch die höhere Motorleistung – rund 600 statt 500 PS – und auch durch die Reifen. Während in der DTM mit auf Haltbarkeit und Pannensicherheit getrimmten Einheitsreifen von Hankook gefahren wird, herrscht in der japanischen GT-Meisterschaft ein Reifenkrieg. Toyota fährt Bridgestone, Nissan vertraut auf Michelin. Eine solche Konkurrenz-situation führt natürlich zu beschleunigter Entwicklung und damit auch schnelleren Zeiten. ■

## DTM 2017 RESULTATE

**HOCKENHEIM (D) 4,574 KM**

**STRECKE**



### ERGEBNIS RENNEN 1

**Hockenheim (D):** 14. Oktober 2017; 17. von 18 Läufen; 164,664 km über 36 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 25 Grad, sonnig

**Pole-Position:**

#16 Timo Glock (BMW Team RMR) 1:30,648 min

**Schnellste Runde:**

#99 Mike Rockenfeller (Audi Sport Team Phoenix) 1:32,819 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	36	56:52,478 min	1:33,056	25+1
2. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	36	+ 3,939 s	1:32,819	18
3. Timo Glock (D)	BMW/RMR	36	+ 5,666 s	1:32,876	15+3
4. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	36	+ 10,448 s	1:33,260	12+2
5. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	36	+ 12,962 s	1:33,299	10
6. René Rast (D)	Audi/Rosberg	36	+ 14,752 s	1:33,492	8
7. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	36	+ 16,196 s	1:33,136	6
8. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	36	+ 23,633 s	1:33,470	4
9. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	36	+ 24,615 s	1:33,445	2
10. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	36	+ 25,027 s	1:33,622	1
11. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	36	+ 25,764 s	1:33,369	0
12. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	36	+ 26,371 s	1:33,599	0
13. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	36	+ 27,426 s	1:33,390	0
14. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	36	+ 29,288 s	1:33,389	0
15. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	36	+ 30,867 s	1:33,554	0
16. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	36	+ 35,288 s	1:33,504	0
17. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	36	+ 37,538 s	1:33,081	0
18. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	36	+ 42,024	1:33,508	0

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



Zwei Titel in einem Bild: Rosberg-Teamchef Arno Zensen (l.) und René Rast

### QUALIFYING RENNEN 1

1. Timo Glock	1:30,648 min	1. Tom Blomqvist	1:30,491 min
2. Maxime Martin	1:30,685 min	2. René Rast	1:30,555 min
3. Jamie Green	1:30,770 min	3. Marco Wittmann	1:30,564 min
4. René Rast	1:30,803 min	4. Lucas Auer	1:30,579 min
5. Edoardo Mortara	1:30,806 min	5. Robert Wickens	1:30,656 min
6. Robert Wickens	1:30,836 min	6. Maxime Martin	1:30,672 min
7. Mike Rockenfeller	1:30,839 min	7. Mike Rockenfeller	1:30,721 min
8. Marco Wittmann	1:30,850 min	8. Augusto Farfus	1:30,739 min
9. Nico Müller	1:30,935 min	9. Gary Paffett	1:30,799 min
10. Mattias Ekström	1:30,956 min	10. Timo Glock	1:30,848 min
11. Gary Paffett	1:30,958 min	11. Nico Müller	1:30,859 min
12. Bruno Spengler	1:30,979 min	12. Bruno Spengler	1:30,987 min
13. Paul di Resta	1:31,026 min	13. Edoardo Mortara	1:31,015 min
14. Augusto Farfus	1:31,037 min	14. Mattias Ekström	1:30,761 min*
15. Lucas Auer	1:31,088 min	15. Jamie Green	1:30,590 min**
16. Tom Blomqvist	1:31,125 min	16. Maro Engel	1:31,162 min
17. Maro Engel	1:31,390 min	17. Loic Duval	1:31,461 min
18. Loic Duval	1:31,515 min	18. Paul di Resta	disqualif.

\*\* 5 Plätze (3. Verwarnung) \*\* 10 Plätze (5. Verw.)

### ERGEBNIS RENNEN 2

**Hockenheim (D):** 15. Oktober 2017; 18. von 18 Läufen; 164,664 km über 36 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 25 Grad, sonnig

**Pole-Position:**

#31 Tom Blomqvist (BMW Team RMR) 1:30,491 min

**Schnellste Runde:**

#53 Jamie Green (Audi Sport Team Rosberg) 1:32,456 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	36	56:47,699 min	1:32,973	25+1
2. René Rast (D)	Audi/Rosberg	36	+ 3,143 s	1:33,083	18+2
3. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	36	+ 6,280 s	1:32,457	15
4. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	36	+ 15,844 s	1:32,998	12
5. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	36	+ 17,835 s	1:32,456	10
6. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	36	+ 19,372 s	1:33,150	8
7. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	36	+ 20,386 s	1:33,240	6
8. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	36	+ 21,229 s	1:33,006	4
9. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	36	+ 22,902 s	1:32,920	2
10. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	36	+ 29,260 s	1:33,313	1
11. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	36	+ 30,428 s	1:33,002	0
12. Timo Glock (D)	BMW/RMR	36	+ 33,274 s	1:33,378	0
13. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	36	+ 41,344 s	1:33,465	0
14. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	36	+ 41,591 s	1:32,844	0
15. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	36	+ 42,972 s	1:33,263	0
16. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	36	+ 1:35,770 min	1:33,571	0
17. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	29	+ 7 Rdn.	1:32,954	0
- Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	26	+ 10 Rdn.	1:33,352	0+3

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

### ENDSTAND FAHRER

1. Rast	179 Punkte
2. Ekström	176
3. Green	173
4. Rockenfeller	167
5. Wittmann	160
6. Auer	136
7. Glock	133
8. Martin	132
9. Wickens	119
10. Paffett	102
11. Di Resta	99
12. Müller	81
13. Spengler	75
14. Mortara	61
15. Engel	51

### ENDSTAND HERSTELLER

1. Audi	798 Punkte
2. Mercedes-Benz	568
3. BMW	560

### ENDSTAND TEAMS

1. Audi Sport Team Rosberg	352 Punkte
2. Audi Sport Team Abt Sp.	257
3. Merc.-AMG Mercedes me	221
4. BMW Team RBM	207
5. Mercedes-AMG BWT	197
6. BMW Team RMG	195
7. Audi Sport Team Phoenix	189
8. BMW Team RMR	158
9. Mercedes-AMG Silberpfeil	150

TCR

# BoP-Revolution?

Für 2018 denken die TCR-Macher rund um Marcello Lotti über eine Anpassung der BoP nach. Sie soll Abwandlungen der bisher global angewendeten Einstufungen ermöglichen.

Von: Michael Bräutigam

Die Balance of Performance (BoP) ist ein Endlosthema, auch in der TCR-Kategorie. Für 2018 möchte man jedoch eine fairere Lösung anstreben. Aktuell wird die BoP global auf alle Serien angewendet und dabei die Resultate aus den Championaten als Grundlage herangezogen.

Das sorgt für Unmut, denn so werden z. B. Autos in der ADAC TCR Germany benachteiligt, die

etwa auf den tendenziell viel engeren Strecken in Skandinavien erfolgreich waren. Grundlage für die neue BoP sollen zwar auch in der Saison 2018 zunächst eine globale Einstufung sowie die erzielten Rennergebnisse sein. Jedoch soll es zusätzlich für jede

einzelne Serie und jede Strecke einen Schlüssel geben, um Strecken- bzw. länderspezifische Anpassungen vornehmen zu können. Das soll gewährleisten, dass jedes Auto in jeder Meisterschaft und auf jeder Strecke ähnlich gute Chancen erhält. ■



Das TCR-Feld soll 2018 dank neuer BoP noch ausgeglichener werden

Audi Sport TT Cup

## Stippler letzter Sieger im Markenpokal

Mit einem „Race of Legends“ wurde der Audi Sport TT Cup nach drei Jahren verabschiedet.

Audi bereitete dem Markenpokal zum Abschied einen großen Bahnhof: 16 Rennlegenden aus der Audi-Motorsportgeschichte durften zum Kräftemessen mit den Cup-Autos beim „Race of Legends“ in Hockenheim ran. So kamen z. B. nicht weniger als 31 Le-Mans-Gesamtsiege – davon neun dank Tom Kristensen – zusammen.

Am Ende eines turbulenten Rennens, bei dem die Hälfte des Feldes vorzeitig die Segel streichen musste, gewann Ex-DTM-Pilot Frank Stippler vor dem aktuellen Formel-E-Champion Lucas di Grassi und dem dreifachen Le-Mans-Sieger Marcel Fässler.

Tags zuvor hatte sich der Deutsch-Brite Philip Ellis den letzten Meistertitel im Markenpokal gesichert. Sein Auto trat jedoch beim Legendenrennen nicht an, weil es ins Museum kommt. Ein Glück: Filipe Albuquerque trat so mit einem Ersatzauto an – und crashte in Kurve eins. ■ MBR



Gewann das Legendenrennen im Audi Sport TT Cup: Frank Stippler

NASCAR

## Crashfest in Talladega sorgt für Bewegung

Nur zwölf Autos kamen beim Playoff-Rennen in Talladega in der Führungsrunde ins Ziel – davon nur zwei der zwölf Fahrer, die um den Titel fahren.

Einer von ihnen war Sieger Brad Keselowski, der bei seinem 300. Cup-Start seinen 24. Laufsieg feierte. Sein Penske-Ford, der von Teamkollege Joey Logano und das Penske-Kundenauto von Ryan Blaney (Wood Brothers) waren dabei die Autos, die es zu schlagen galt. Keselowski sicherte sich knapp den Sieg in der ersten Stage. Blaney holte sich im zweiten Abschnitt den vielleicht entscheidenden Playoff-Punkt.

Im finalen Rennsegment ging dann die Action richtig los. Ein von Tabellenführer Martin Truex Jr. ausgelöster „Big One“ riss insgesamt 16 Autos mit ins Verderben. Am Ende musste das Rennen gar drei Mal nach Massenkarambolagen mit der roten Flagge unterbrochen werden. Neben Keselowski blieb so letztlich

### DTM-RAHMENPROGRAMM: FORTSETZUNG IM TT CUP?

Nach drei Jahren verabschiedete Audi Sport den eigenen Markenpokal (siehe unten links). Doch wie zu hören ist, muss das nicht zwangsläufig das Ende der Serie sein. Wie interne Quellen verlauten, soll das Einsatzteam von Abt Interesse daran haben, den Cup weiterhin anzubieten – dann privat aufgegleist, also ohne Werks-Unterstützung. Wie das genau funktionieren soll, ist unklar, denn streng genommen sind die Cup-Autos Prototypen. Ein ähnliches Szenario gab es schon 2011: Damals stand die MINI Challenge Deutschland nach Hersteller-Rückzug vor dem Aus. Doch die Serie lebte 2012 und 2013 privat geführt als „MINI Trophy“ noch weiter.

von den Playoff-Piloten nur noch Denny Hamlin verschont, der auf P6 einlief.

Nach aktuellem Stand der Tabelle wären mit den Gibbs-Toyota-Piloten Kyle Busch und Matt Kenseth zwei Ex-Champions nicht mehr in der Round of 8 dabei. Jamie McMurray und Ricky Stenhouse Jr. fehlen als Schlusslichter der aktuellen Top 12 momentan 29 bzw. 22 Punkte zum Weiterkommen. Effektiv brauchen sie also kommendes Wochenende in Kansas einen Sieg, um weiter im Titelrennen zu bleiben. Sicher weiter sind nur Truex und Keselowski. ■ MBR

### NASCAR CUP SERIES

#### Talladega/Alabama (USA)

31. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Brad Keselowski (USA)	Ford
2.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
3.	Trevor Bayne (USA)	Ford
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Aric Almirola (USA)	Ford
6.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
7.	Dale Earnhardt Jr. (USA)	Chevrolet
8.	Kasey Kahne (USA)	Chevrolet
9.	Gray Gaulding (USA)	Toyota
10.	David Ragan (USA)	Ford



# Furioses Déjà-vu

Zum zweiten Mal in diesem Jahr gewann Andrea Dovizioso ein Duell gegen Marc Márquez in der letzten Kurve. Diesmal aber im strömenden Regen.

Von: Imre Paulovits

**D**ie Ducati schlingerte wild durch die Pfützen, das verdrängte Wasser umhüllte sie wie der Dampf einen brodelnden Kessel. Andrea Dovizioso hielt das Gas bis zur letztmöglichen Hundertstelsekunde am Anschlag und bremste sich dann aus 280 km/h an Marc Márquez vorbei in die Spitzkehre. Dieser versuchte, mit völlig quer stehendem Motorrad gegenzuhalten, doch der Italiener war innen durch. In der letzten schnellen Schikane schoss Márquez wieder in seiner unwiderstehlichen Art innen durch. Doch er wurde rausgetragen, Dovizioso konnte wieder früher ans Gas und besser bis zur Ziellinie sprinten.

Es war wie die Kopie des Ziel-Einlaufs vom Österreich-GP. Nur, dass statt herrlichem Sonnenschein, Alpenlandschaft und bestem Grip knöcheltiefes Wasser und ein tiefes Grau über der Hügellandschaft der Präfektur Tochigi die Kulisse bildete. Aber Andrea Dovizioso, dem jahrelang die nötige Aggressivität abgesprochen wurde, hatte den vielleicht unbarmherzigsten Kämpfer der Motorradgeschichte zum zweiten Mal im direkten Duell in der letzten Kurve ausgetrickst und sich mit aller Deutlichkeit wieder in den WM-Kampf zurückgemeldet. Ducati-Corse-Boss Gigi Dall'Igna, der seine Nervosität in dieser letzten Runde nicht mehr hinter seinem legendären Pokerface, sondern einer versteinerten Miene versteckt hatte, rastete nach dem Zieleinlauf völlig aus. Der spitzbärtige Italiener führte einen Freudentanz in der Box auf. Und als Dovizioso aus der Auslaufrunde zurückkam, wurde er vom Ducati-Werksteam fast erdrückt.

„Desmo-Dovi“ hat sieben Jahre nach Casey Stoner wieder eine

**»ICH WEISS NICHT, WER DIE WM GEWINNT, ABER DIESER KAMPF WAR UNGLAUBLICH.«**

Marc Márquez

Ducati beim Heimrennen der Japaner zum Sieg geführt – noch wichtiger aber klargemacht, dass Italien wieder Anspruch auf den Titel erhebt.

## Größter Respekt

Marc Márquez, der seinen 100. GP-Podestplatz gerne mit einem Sieg eingefahren und eine WM-Vorentscheidung herbeigeführt hätte, umarmte seinen Gegner gleich, nachdem dieser im Parc fermé von seiner Crew wieder losgelassen wurde. Und als die beiden nebeneinander in der Pressekonferenz saßen, nickten sie sich bei jeder Aussage respektvoll zu. Selbst Regenteufel Danilo Petrucci, der vor dem Rennen noch gesagt hatte,

dass er nichts zu verlieren habe und entsprechend voll auf Sieg fahren würde, musste zugeben: „Ich konnte das Tempo der beiden nicht mitgehen. Es war Wahnsinn, zu welchem Risiko sie trotz ihrer Titelchancen bereit waren. Ich habe versucht, mit den extra weichen Reifen eine Lücke aufzumachen, aber sie haben mich schnell wieder eingeholt.“

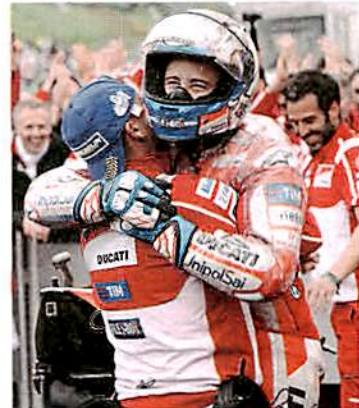
Marc Márquez konnte trotz der Niederlage sein spitzbübisches Grinsen nicht verbergen. „Ich weiß nun wirklich nicht, wer diese WM gewinnen wird, aber dieser Kampf war unglaublich“, sprudelte es aus ihm heraus. „Es war unheimlich viel Wasser auf der Strecke, und mein Bike hat geschüttelt, als Dovi aus dem Windschatten vorbeiging. Sein Motorrad war auf der Bremse besser als meines, dort hatte ich keine Chance. Ich habe es in der letzten Schikane noch einmal versucht, aber auch als Zweiter kann ich zufrieden sein.“

## Konkurrenz mit Problemen

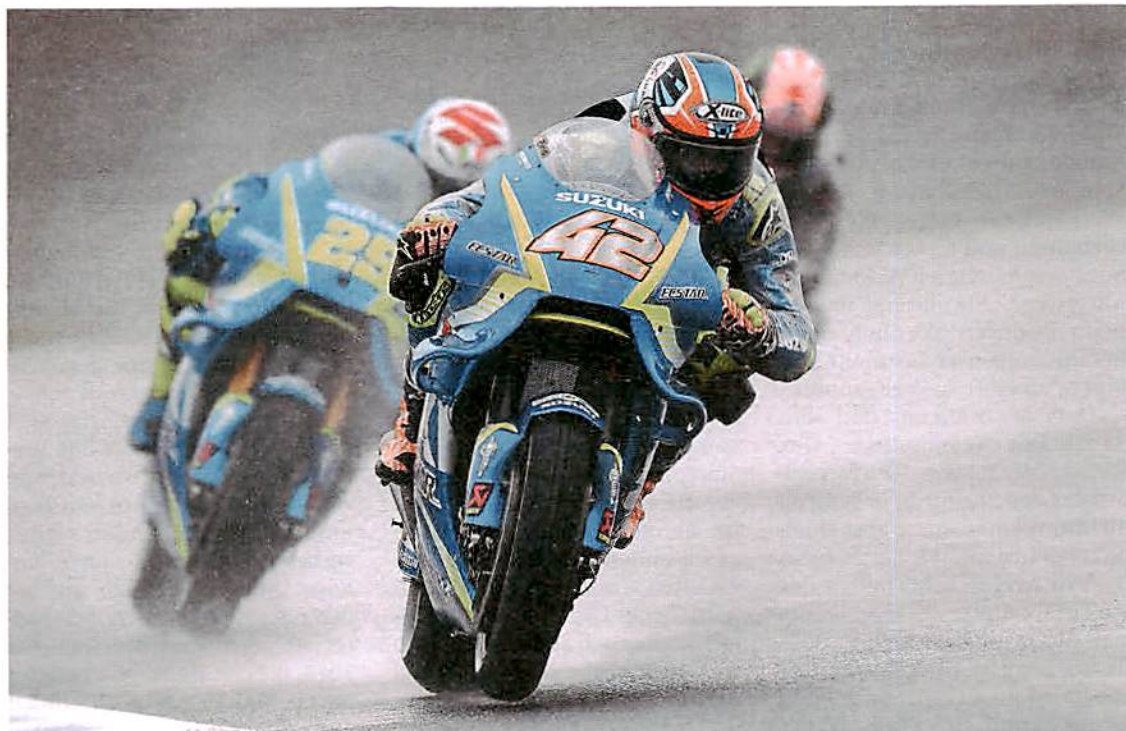
Die Yamaha-Piloten hatten im Nassen wieder keine Chance. Valentino



In den Fluten verloren: Rossi (#46) stürzte, Viñales wurde nur Neunter



Dovizioso: Vor Freude fast erdrückt



Das hat der Vorstand gern gesehen: Álex Rins (#42) und Andrea Iannone (#29) fuhren spektakulär in die Top 5

Rossi versuchte, das Traktionsproblem zu überfahren und musste es mit einem Sturz in Turn 8 bezahlen. Maverick Viñales wurde abgeschlagener Neunter und musste sich eingestehen: „Ich war voll am Limit, bin fünf oder sechsmal fast runtergefallen, mehr war mit unserem Bike einfach nicht drin. Ich muss es nun in Australien wieder versuchen. Aber 41 Punkte Rückstand in der WM, das war's jetzt wohl.“ Warum Yamaha es nicht versucht hat, mit dem 2016er Motorrad noch die Kastanien aus dem Feuer zu holen, sah man bei Pole-Setter Johann Zarco: Selbst dem super sanften Franzosen gingen über die Renndistanz die Reifen ein.

Dafür feierten die Suzukis Wiederauferstehung. Zum Schluss des Rennens hatten sie klar mehr Traktion, ließen Zarco stehen, und am Ende schnappte sich Andrea Iannone noch seinen beeindruckend fahrenden Teamkollegen Álex Rins.

Die KTM-Piloten konnten vor allem bei abtrocknender Strecke während des Qualifyings beeindruckt werden. Sie kamen als die beiden Erstplatzierten des Q1 ins Shootout der

ersten zwölf Startplätze, wo Smith Siebter und Espargaró Achter wurde. Doch im Rennen mussten sie erkennen: „Wir waren bei abtrocknender Strecke deshalb so stark, weil wir die Reifen nicht überhitzt haben“, verriet Bradley Smith. „Dafür haben wir sie in dem kalten Regen am Sonntag nicht auf Temperatur bekommen.“ Teamkollege Pol Espargaró ergänzte: „Es war erst unser zweites Regenrennen, uns fehlen einfach noch die Daten. Aber für Phillip Island haben wir welche aus der Vorsaison, deshalb freue ich mich schon aufs nächste Rennen.“

Die vielleicht spannendste WM aller Zeiten wird nun wohl als reiner Zweikampf zwischen Marc Márquez und Andrea Dovizioso zu Ende gehen. Wenn es aber hoffentlich wie in Motegi weitergeht, dann ohne viel Taktieren, nur noch mit harter, konzentrierter Teamarbeit und dem offenem Schlagabtausch von zwei Top-Piloten auf ihrem absoluten Höhepunkt. Schon am Wochenende geht es auf einer der schönsten Rennstrecken der Welt weiter. ■

## DREI FRAGEN AN ANDREA DOVIZIOSO



### WIE HAST DU ES WIEDER GESCHAFFT, MARC MÁRQUEZ ZU BESIEGEN?

Ich musste mir dieses Rennen gründlich aufbauen. Mein Hinterreifen war in den ersten zwei Runden noch nicht auf Temperatur. Zum Glück war der Vorderreifen bereits voll da, ich konnte zumindest beim Bremsen voll reinhalten. Ich konnte dann von Runde zu Runde schneller fahren, und ich sah, dass ich mit Marc Márquez mithalten konnte. Wir hatten wieder einen richtig tollen Kampf, aber in den letzten sechs Runden waren unsere Reifen völlig am Ende. Marc hat dann in der letzten Runde einen Fehler gemacht, ich konnte ihn wieder einholen und ausbremsen. Es waren aber noch zwei Kurven bis zum Ziel, ich wusste,

dass er wieder angreifen würde. Deshalb bin ich die Links weit angefahren und habe ihm die Tür zugemacht. Er kam zwar vorbei, konnte danach aber die Richtung nicht schnell genug wechseln.

### DU BIST WIEDER AUF ELF PUNKTE AN IHM DRAN.

Heute hat keiner von uns an die Meisterschaft gedacht. Aber das macht unseren Sport so schön. Wir werden bis zum Schluss kämpfen.

### WIE SOLL ES IN PHILLIP ISLAND WEITERGEHEN?

Es ist eine sehr schöne Strecke, und Marc ist derzeit unter allen Bedingungen schnell. Der Schlüssel ist nun, auf den letzten drei Strecken überall schnell zu sein. Ich gehe die Sache ganz ruhig an und mache wie bisher weiter.

# Neue Verkleidung beflügelt Suzuki

In Motegi rückten die beiden Suzuki-Werksfahrer mit neuen Aero-Verkleidungen aus. Dies war aber nicht der einzige Grund, warum sie so schnell waren.

Von: Imre Paulovits

**A**m Freitag rückten Andrea Iannone und Álex Rins erstmals mit neuen Aero-Verkleidungen aus, die seitliche Kanäle unter einer Art von Schnauzbärten hatten. Beiden Werkspiloten gefiel das Fahrverhalten, und fortan waren sie nur noch mit dieser Verkleidung unterwegs. „Sie gibt uns sowohl beim Bremsen als auch beim Beschleunigen etwas mehr Stabilität“, meinte Andrea Iannone.

Dass der Italiener und sein 21-jähriger Teamkollege Álex Rins auf der regennassen Motegi-Strecke von Beginn an in den Top 10 mitmischten, hatte aber einen anderen Grund: „Wir hatten beim Test in Aragón sehr viel an der Abstimmung speziell von Iannones Motorrad gearbeitet“, ließ Teamchef Davide Brivio hinter die Kulissen blicken. „Dabei ging es uns darum, eine Basis-Abstimmung zu finden, bei der er das Vorderrad-Gefühl findet, nach dem er schon die ganze Saison



Neue Suzuki-Aero-Verkleidung: Schnauzbärte wie bei einem Wels

sucht. Wir haben mit dieser Abstimmung begonnen und dann an Dämpfung und Elektronik weiteres Feintuning betrieben.“

Dass sie dann gerade im Qualifying mit Wheelspin zu kämpfen hatten und nur auf die Startplätze 10 und 11 kamen, ärgerte vor allem Iannone. Doch im Rennen machte sich beim anwesenden Suzuki-Motor-Präsidenten Toshihiro Suzuki ein zufriedenes Lächeln breit. Je länger das Rennen andauerte, desto weiter vorn fuhren Álex Rins und Andrea Iannone.

Als das Suzuki-Duo Pole-Setter Johann Zarco eingeholt hatte, dauerte es nicht lange, bis beide an der Yamaha des Franzosen

vorbeifuhren. Dabei fiel auf, wie viel mehr Traktion die Suzuki hinten aufbaute. „Ich hatte nicht die geringste Chance gegenzuhalten“, stellte Zarco fest.

Iannone und Rins zeigten sich nach den Plätzen 4 und 5 in bester Laune. „Das Positive war hier vor allem, dass wir uns von Training zu Training immer weiter verbessern konnten“, sagte Iannone. „Jetzt sollten wir uns bei den nächsten Rennen noch weiter steigern. Und die Teile für 2018, die wir in Aragón getestet haben, sollten uns noch einmal weiterbringen.“

Jetzt muss sich der Fortschritt aber erst einmal im Trockenem bestätigen. ■

## GASTKOMMENTAR

**DER REGEN HAT DEN FANS**, die trotz der trüben Vorhersagen zahlreich gekommen sind, etwas das Wochenende verwässert. Sie haben trotzdem viele unvergessliche Momente mit nach Hause nehmen können. Mich hat besonders gefreut, dass Takaaki Nakagami in der Moto2 rundenlang geführt hat. Nur ist Álex Márquez das intelligentere Rennen gefahren, so müssen wir weiter auf den Heimsieg eines japanischen Piloten, wie es die Zuschauer zu meiner Zeit gewohnt waren, warten. Seither ist der Motorsport in Japan aber auch durch eine Talsohle gegangen, die zum Glück vorbei ist. Im Asia Talent Cup sehen wir wieder viele hoffnungsvolle Talente, und einer von ihnen wird es irgendwann in der Zukunft ganz an die Spitze der Weltmeisterschaft schaffen. Ob es ein Japaner sein wird oder einer aus einem anderen asiatischen Land, ist mir dabei noch nicht einmal so wichtig.



**Noboru Ueda,**  
125er Vizeweltmeister 1997

## AUS DEM FAHRERLAGER

### SIEG DURCH SCHIEBUNG

Am Donnerstag vor dem Rennwochenende schien noch die Sonne, als Johann Zarco, Álvaro Bautista, Scott Redding, Aleix Espargaró, Tito Rabat, Álex Rins und Takaaki Nakagami im Mobi Park Motegi, einer Art Erlebniswelt der Mobilität für Kinder, mit einer Schar japanischer Sprösslinge Mannschaften bildeten und mit E-Minibikes ein Rennen mit Boxenstopp und Fahrerwechsel fuhren. Dabei



ging es nicht minder ehrgeizig zu als beim GP am Wochenende. Scott Redding glich sein Gewichtshandicap auf dem winzigen Zweirad durch kräftiges Schieben aus, Johann Zarco schob seinen kleinen Teamkollegen kräftig aus der Boxengasse, um ihn möglichst schnell auf Tempo zu bekommen. Schließlich siegte die Redding-Mannschaft knapp vor dem Zarco-Team.

### SPEZIELLE MOTEGI-HELME

Beim Heim-GP ihrer Hersteller tragen einige Fahrer mittlerweile traditionsgemäß Helme mit spezieller Lackierung. Marc Márquez fuhr in diesem Jahr die gleiche Lackierung mit japanischen Aquarell-Motiven wie bereits 2016, sein Teamkollege Dani Pedrosa hatte eine

„Baby-Samurai“-Lackierung, die hauptsächlich in tiefen Brauntönen aus der Comic-Welt gehalten war. Andrea Iannone hatte sich eine Helm-Hommage in den Farben von Wes Cooley anfertigen lassen, auf der oben ein riesiges, rotes Suzuki-S prangte und an den Seiten die Aufschrift „Mach es“ auf Japanisch, was dort auch für Stärke steht.

### KOLLEKTIVES PUTZEN

Es hatte an allen drei Tagen geregnet, nur am Sonntagmorgen erwartete die Strecke die Fahrer in trockenem Zustand. Doch genau rechtzeitig, als das Warm-up der Moto3 gestartet wurde, begann es wieder zu regnen. Damit nicht genug, riss am KTM-Motor von VR46-Pilot

Andrea Migno gleich an der Boxenausfahrt eine Dichtung. Bis er gestoppt wurde, hatte der Italiener eine Ölspur auf die Hälfte der Strecke gelegt. Alle Streckenposten wurden zusammengerufen, um mit Bindemitteln, Besen und Gebläsen die über zwei Kilometer lange Spur zu beseitigen, auch ein Teil des Dorna-Personals wurde zum Helfen rausgeschickt. Franco Uncini und Loris Capirossi begutachteten mit Argusaugen und testeten mit ihren Schuhsohlen, ob der Grip auch überall wieder hergestellt war. Insgesamt dauerte die Säuberungsaktion fast anderthalb Stunden, und die Rennen mussten verkürzt werden. „Eigentlich hätten auch Migno und sein Mechaniker mithelfen müssen“, stellte Stefan Prein fest. ■ IP

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Motegi (J) – 15. Oktober 2017** 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 115,224 km über 24 Runden à 4,801 km. 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 14 Grad, Asphalt 15 Grad. Schnitt des Siegers: 146,3 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	24	47:14,236 min	295,6 km/h	1:56,568 min	Rain M/S	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	+0,249 sec	293,7 km/h	1:56,713 min	Rain M/S	20
3. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	24	+10,557 sec	297,6 km/h	1:57,158 min	Rain M/ES	16
4. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	24	+18,845 sec	292,7 km/h	1:57,597 min	Rain M/S	13
5. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	24	+22,982 sec	293,6 km/h	1:57,441 min	Rain M/S	11
6. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	24	+24,464 sec	295,8 km/h	1:57,305 min	Rain M/S	10
7. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	24	+28,010 sec	294,3 km/h	1:57,488 min	Rain M/S	9
8. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	24	+29,475 sec	295,6 km/h	1:57,695 min	Rain M/S	8
9. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	24	+36,575 sec	294,2 km/h	1:57,531 min	Rain M/S	7
10. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	24	+48,506 sec	288,7 km/h	1:58,199 min	Rain M/S	6
11. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	24	+56,357 sec	290,5 km/h	1:58,923 min	Rain M/ES	5
12. Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha YZR-M1	24	+1:00,181 min	288,5 km/h	1:58,352 min	Rain M/S	4
13. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	24	+1:00,980 min	289,7 km/h	1:58,260 min	Rain M/S	3
14. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	24	+1:03,118 min	287,0 km/h	1:59,122 min	Rain M/S	2
15. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	24	+1:03,514 min	284,1 km/h	1:59,238 min	Rain M/S	1
16. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	24	+1:04,162 min	290,9 km/h	1:59,285 min	Rain M/S	-
17. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	24	+1:06,271 min	287,4 km/h	1:59,371 min	Rain M/ES	-
18. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 213 V	24	+1:13,250 min	288,6 km/h	1:59,311 min	Rain M/S	-
<b>Nicht gewertet:</b>							
Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	21	+3 Runden	292,3 km/h	1:59,170 min	Rain M/ES	-
Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	20	+4 Runden	285,7 km/h	1:58,348 min	Rain M/ES	-
Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	19	+5 Runden	287,8 km/h	2:00,813 min	Rain M/ES	-
Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	14	+10 Runden	293,7 km/h	1:58,005 min	Rain M/S	-
Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	5	+19 Runden	272,7 km/h	1:59,298 min	Rain M/S	-

### QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Zarco	1:53,469 min
2. Petrucci	1:53,787 min
3. Márquez	1:53,903 min
4. A. Espargaró	1:53,947 min
5. Lorenzo	1:54,235 min
6. Pedrosa	1:54,342 min
7. Smith	1:54,872 min
8. P. Espargaró	1:54,906 min
9. Dovizioso	1:55,064 min
10. Rins	1:55,483 min
11. Iannone	1:55,617 min
12. Rossi	1:57,786 min
13. Baz	1:55,862 min
14. Viñales	1:55,916 min
15. Crutchlow	1:55,952 min
16. Bautista	1:56,292 min
17. Barberá	1:56,668 min
18. Lowes	1:56,771 min
19. Rabat	1:56,903 min
20. Abraham	1:57,144 min
21. Aoyama	1:57,157 min
22. Redding	1:57,787 min
23. Nakasuga	1:57,861 min
24. Nozane	2:01,730 min

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	244
2. Dovizioso	233
3. Viñales	203
4. Pedrosa	170
5. Rossi	168
6. Zarco	125
7. Lorenzo	116
8. Petrucci	111
9. Crutchlow	92
10. Folger	84

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	294
2. Ducati	273
3. Yamaha	265
4. Suzuki	77
5. Aprilia	64
6. KTM	61

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	414
2. Movistar Yamaha MotoGP	371
3. Ducati Team	349
4. Monster Yamaha Tech3	209
5. Octo Pramac Ducati	167
6. Pull & Bear Aspar Team	98
7. LCR Honda	92
8. Team Suzuki Ecstar	89
9. Estrella Galicia Marc VDS	85
10. Avintia Racing	70

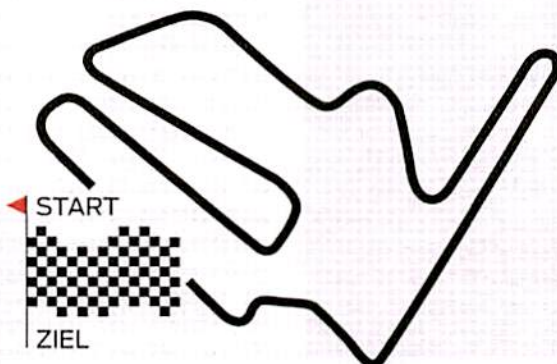
»WIR SIND JETZT ÜBERALL KONKURRENZFÄHIG UND WERDEN BIS ZUM SCHLUSS UM DEN TITEL KÄMPFEN.«

Andrea Dovizioso

Rundenrekord: **1:45,350, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2014**  
 Quali-Rekord: **1:43,790, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**  
 Topspeed-Rekord: **314,3 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**

### TWIN RING MOTEGI 4,801 KM

#### STRECKE



Andrea Dovizioso und Marc Márquez: Wer wird Weltmeister?

Moto2

# Márquez fehlerfrei, Lüthi auf S

Álex Márquez fuhr ein fehlerfreies Rennen und gewann in der Moto2 erstmals außerhalb von Spanien. Tom Lüthi hat durch ein Drama weniger Boden auf Morbidelli verloren, als er zunächst dachte.

Von: **Imre Paulovits**  
und **Dian Sulistiyowati**

**G**anz Japan drückte ihm die Daumen: Takaaki Nakagami wollte nach Silverstone auch bei seinem Heim-GP gewinnen und die Fans mit dem ersten Sieg eines Japaners in Motegi seit 2006, als Hiroshi Aoyama auf der 250er-KTM gewann, beschenken. Die Pole-Position hatte er herausgefahren, und er führte das Rennen lange an. Doch dann machten Xavi Vierge und Álex Márquez von hinten Druck, und als Hafizh Syahrin mit Siebenmeilenstiefeln von

hinten heranstürmte, machte Álex Márquez ernst. Nachdem sich der 21-jährige Spanier erst einmal an die Spitze gesetzt hatte, fuhr er unaufhaltsam davon. Vierge schaffte es, Syahrin hinter sich zu halten und fuhr die Tech3 erstmals seit Bradley Smith 2011 in Mugello aufs Podest.

Franco Morbidelli fühlte sich im Regen von Motegi nicht wohl und wurde nur Achter. Doch Tom Lüthi, der im Regen von Misano so stark war, konnte die Chance nicht beim Schopfe packen und wurde nur Elfter. Sein Visier lief ab er zweiten Runde an, der Schweizer konnte kaum noch etwas sehen. „Das Problem hat sich später zwar von selbst gelöst, aber wir waren auch sonst einfach nicht schnell genug“, sagte Lüthi enttäuscht. „Ich war voll am Limit, konnte einfach nicht schneller fahren, ich bin sehr enttäuscht.“

## Misano-Sieg aberkannt

Sein Landsmann Dominique Aegerter war nach Platz 9 auch

nicht sehr glücklich, aber der große Schock kam für ihn erst am Sonntagabend. Da gab die FIM bekannt, dass beide Ölproben, die aus dem Motor seiner Suter-Moto2 nach dem Qualifying genommen wurden, unerlaubte Substanzen enthielten. So wurde er vom gesamten Rennwochenende disqualifiziert!

Wir müssen diese Entscheidung akzeptieren, aber ich versichere, dass wir das vorgeschriebene Öl benutzt und keine Additive verwendet haben“, sagte Teamchef Stefan Kiefer enttäuscht. Eskil Suter hat eine Erklärung. „Mattia Pasini wurde wegen der gleichen Sache in Barcelona disqualifiziert“, weiß Suter. „Es muss irgendetwas geben, das dieses Öl kontaminieren und zu solchen Laborergebnissen führen kann.“ Durch diese Entscheidung ist Tom Lüthi doch nur 19 Punkte hinter Morbidelli, obwohl die FIM die Punktestände bis Redaktionsschluss nicht offiziell geändert hatte. ■



MARC VDS

MotoGP

# Jonas Folger von Virus außer Gefecht gesetzt

Für Jonas Folger waren die Überseerennen beendet, bevor sie überhaupt begonnen hatten: Ein Virus hatte dem 24-jährigen MotoGP-Piloten alle Energie genommen und muss auskuriert werden.

Von: **Imre Paulovits**

**S**chock für Jonas Folger und alle deutschen MotoGP-Fans: Der Tech3-Yamaha-Pilot musste am Donnerstag vom Japan-GP wieder nach Hause fliegen und wird frühestens beim WM-Finale in Valencia Mitte November wieder fahren können. Folger fühlte sich schon seit Misano nicht wirklich wohl. Nach dem Flug nach Japan war er plötzlich so kraftlos, dass er noch nicht einmal sein Hotelzimmer verlassen konnte. Daraufhin ließ ihn sein Teamchef Hervé Poncharal in der Clinica Mobile untersuchen, und

dort riet ihn Dr. Ángel Charte, sofort nach Deutschland zurückzuflogen und sich in einer Klinik gründlich untersuchen zu lassen.

Folger war vor einigen Jahren bereits durch das Epstein-Barr-Virus erkrankt. Die meisten Men-

schen infizieren sich im Laufe ihres Lebens mit diesem Erreger, der zur Familie der Herpes-Viren gehört. Allerdings bildet sich normalerweise vor dem Jugendalter eine Immunität, und so entwickeln sich keine Krankheitssymp-

tome. Ist dies nicht der Fall, kann das Pfeiffersche Drüsenfieber entstehen, das mit Schwäche, Fieber, geschwollenen Lymphknoten, Leber und Milz einhergeht.

Folger wurde am Freitag in München untersucht, die Laborergebnisse werden in dieser Woche folgen. Dann wird über die Therapie entschieden. Normalerweise dauert die Erkrankung aber mindestens zwei Monate, so hat Poncharal nur geringe Hoffnungen, dass sein deutscher Starpilot, der auf dem Sachsenring Zweiter wurde, in Valencia noch an den Start gehen kann.

In Motegi wurde Folger durch Yamaha-Testpilot und YART-Endurance-WM-Pilot Kohta Nozane ersetzt. Der Japaner schlug sich erstaunlich gut, flog aber in FP4 ab und brach sich die rechte Hand. Er biss zwar auf die Zähne und startete, musste nach einem weiteren Sturz aber aufgeben. In Australien wird wahrscheinlich BSB-Vizemeister Josh Brookes die Yamaha M1 des Tech3-Teams fahren. ■



Kohta Nozane: Als Folger-Ersatz stark gefahren, aber Hand gebrochen

# hlagdistanz



Allein auf weiter Flur dank guter Reifentaktik: Alex Márquez holte seinen ersten Moto2-Sieg außerhalb Spaniens

## NACHRICHTEN

**MOTO2** Fred Corminboeuf, Chef des Schweizer Technomag-Teams, hat derzeit viel Arbeit vor sich. Nachdem Tom Lüthi in die MotoGP aufsteigt, konnte er zwar mit Sam Lowes einen adäquaten Ersatz finden, um auch nächstes Jahr um den WM-Titel zu kämpfen, doch da Interwetten mit Lüthi mitgeht, muss ein großer Teil des Budgets neu aufgestellt werden. So war Corminboeuf erstmals seit acht Jahren nicht beim Grand Prix von Japan vor Ort, weil er daheim einen Termin nach dem anderen anstehen hatte. Es gibt aber noch ein weiteres Problem: Das Team hat zwar mit KTM und drei Fahrern (Sam Lowes, Iker Leucona und Jesko Raffin) einen Vertrag für das nächste Jahr, aber bislang wurden von der IRTA nur zwei Startplätze bestätigt. Keine leichte Zeit für ein Team, das mit Tom Lüthi derzeit um den Moto2-WM-Titel kämpft.

**MOTO3** Auch in Motegi wurden die Moto3-Fahrer zusammengerufen, um ihnen in aller Eindringlichkeit zu erklären, was unter gefährlichem Fahren während des Qualifyings zu verstehen ist. Rennleiter Mike Webb und die FIM-Stewards stellten klar, dass das Strafmaß bei Wiederholungstätern noch einmal erhöht wird. Mit der Frage konfrontiert, warum nicht endlich das Qualifikationsformat für diese Klasse in Einzelzeitfahren geändert wird, um gleich die Möglichkeit des Windschattens zu nehmen, stellte Webb klar: „Wir mussten alles versuchen, ob die bisherige Regelung nicht doch durchgesetzt werden kann. Die Dorna hat auch arge Bedenken, ob ein Einzelzeitfahren bei allen Bedingungen für alle unter den gleichen Bedingungen durchgezogen werden kann. Aber die Möglichkeit steht stark im Raum, sie wird diesen Winter diskutiert werden.“

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Motegi (J) – 15. Oktober 2017** 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 72,015 km über 15 Runden à 4,801 km. 33 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 14 Grad, Asphalt 15 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Alex Márquez (E)	Kalex	15	32.08,901 min	2.07,057 min	25
2. Xavir Vierge (E)	Tech3	15	+1,465 sec	2.07,123 min	20
3. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	15	+3,134 sec	2.07,172 min	16
4. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	15	+5,415 sec	2.07,290 min	13
5. Mattia Pasini (I)	Kalex	15	+5,618 sec	2.07,780 min	11
6. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	15	+6,163 sec	2.08,007 min	10
7. Miguel Oliveira (P)	KTM	15	+7,597 sec	2.07,788 min	9
8. Franco Morbidelli (I)	Kalex	15	+11,400 sec	2.07,827 min	8
9. Dominique Aegerter (CH)	Suter	15	+11,572 sec	2.08,121 min	7
10. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	15	+14,310 sec	2.07,867 min	6
11. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	15	+26,571 sec	2.08,788 min	5
12. Remy Gardner (AUS)	Tech3	15	+30,183 sec	2.08,973 min	4
13. Marcel Schrötter (D)	Suter	15	+30,597 sec	2.09,081 min	3
14. Ikuhiro Enokido (J)	Kalex	15	+32,037 sec	2.09,145 min	2
15. Tarran Mackenzie (GB)	Suter	15	+35,252 sec	2.09,018 min	1
16. Augusto Fernandez (E)	Speed Up	15	+38,385 sec	2.08,967 min	-
17. Iker Lecuona (E)	Kalex	15	+40,934 sec	2.09,109 min	-
18. Axel Pons (E)	Kalex	15	+41,470 sec	2.09,245 min	-
19. Fabio Quartararo (F)	Kalex	15	+42,757 sec	2.09,349 min	-
20. Testsuya Nagashima (J)	Kalex	15	+43,147 sec	2.08,218 min	-
21. Simone Corsi (I)	Speed Up	15	+45,410 sec	2.09,546 min	-
22. Ryo Mizuno (J)	Kalex	15	+46,813 sec	2.10,093 min	-
23. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	15	+50,531 sec	2.09,550 min	-
24. Isaac Viñales (E)	Kalex	15	+51,898 sec	2.09,726 min	-
25. Jesko Raffin (CH)	Kalex	15	+53,699 sec	2.09,855 min	-
26. Stefano Manzi (I)	Kalex	15	+1:01,051 min	2.09,430 min	-
27. Edgar Pons (E)	Kalex	15	+1:04,776 min	2.10,332 min	-
28. Jorge Navarro (E)	Kalex	15	+1:07,423 min	2.09,023 min	-
<b>nicht gewertet</b>					
Brad Binder (SA)	KTM	7	+8 Runden	2.07,675 min	-
Andrea Locatelli (I)	Kalex	6	+9 Runden	2.09,302 min	-
Sandro Cortese (D)	Suter	6	+9 Runden	2.08,789 min	-
Xavier Siméon (B)	Kalex	5	+10 Runden	2.08,662 min	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	256
2. Lüthi	232
3. Márquez	180
4. Oliveira	166
5. Bagnaia	143
6. Pasini	135
7. Nakagami	127
8. Aegerter	99
9. Corsi	95
10. Syahrin	82
16. Schrötter	47
18. Cortese	35
24. Raffin	11

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	370
2. KTM	189
3. Suter	118
4. Speed Up	95
5. Tech 3	87

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Nakagami	1.53,776 min
2. Márquez	1.53,904 min
3. Vierge	1.54,046 min
4. Pasini	1.54,139 min
5. Oliveira	1.54,289 min
6. Syahrin	1.54,362 min
7. Cortese	1.54,409 min
8. Schrötter	1.55,181 min
9. Siméon	1.55,220 min
10. Fernández	1.55,223 min
11. Aegerter	1.55,237 min
12. Bagnaia	1.55,610 min
13. Lüthi	1.55,684 min
14. Locatelli	1.55,975 min
15. Morbidelli	1.55,988 min
16. A. Pons	1.56,047 min
17. Quartararo	1.56,129 min
18. Lecuona	1.56,256 min
19. Gardner	1.56,266 min
20. Manzi	1.56,296 min
21. Marini	1.56,300 min
22. Viñales	1.56,637 min
23. Mizuno	1.56,729 min
24. Binder	1.56,859 min
25. Enokido	1.56,885 min
26. Navarro	1.56,940 min
27. Raffin	1.57,357 min
28. Corsi	1.57,774 min

Moto3

# Fenati phänomenal, Mir vergi

Im Regen von Motegi fuhr Romano Fenati wieder in einer eigenen Liga. WM-Leader Joan Mir strauchelte hingegen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

**E**s war ganz einfach: Joan Mir musste nur noch fünf Punkte einfahren, um bereits den WM-Titel aus Japan mitzunehmen. Nur ein elfter Platz, das sollte für den Mann, der dieses Jahr die Moto3-WM gnadenlos dominiert hat, ein Kinderspiel sein. War es aber nicht. Bei den sich ständig wechselnden Bedingungen verlor der 20-jährige Mallorquiner etwas von seiner sonstigen Coolness. Zu allem Überfluss war er auch im Qualifying nicht optimal positioniert, wodurch er nicht über die 14. Trainingszeit hinauskam. Dazu addierte sich die Strafe von sechs Startplätzen, was schließlich das

20. Kästchen in der langen Startaufstellung bedeutete.

Es sollte aber noch schlimmer kommen. Während der neben ihm startende Philipp Öttl nach vier Runden begann, eine immer heißere Pace zu gehen und sich nach vorne zu arbeiten, blieb Mir, wo er war, nach einem völlig farblosen Rennen kam er durch die Ausfälle vor ihm schließlich als 17. ins Ziel und kassierte keinen einzigen Punkt. „Ich war irgendwie das ganze Wochenende etwas verspannt, einzig in FP3 habe ich mich wie sonst auf dem Motorrad gefühlt“, entschuldigte sich Mir. „Mich ärgert dabei nicht nur, dass ich den Titel noch nicht sichern konnte, sondern vielmehr, dass ich nicht so fahren konnte, wie ich wollte, und so überhaupt keinen Spaß hatte. Jetzt will ich nur noch nach vorne schauen und an Australien denken und dort ein Wochenende abliefern, so wie wir es dieses Jahr sonst gewohnt waren.“

Romano Fenati hingegen, der ihm noch als Einziger mathema-

tisch den Titel nehmen könnte, fühlte sich im wahrsten Sinne des Wortes wie ein Fisch im Wasser und witterte nach dem Rennen, in dem er allen anderen auf und davon fuhr, Morgenluft. „Es war richtig viel Wasser auf der Strecke, und es war nicht leicht zu verstehen, wie weit man pushen konnte“, gab er zu verstehen. „Aber die Modifikation, die wir am Morgen noch gemacht haben, ging genau in die richtige Richtung, und ich hatte richtig viel Grip. Es war mein Ziel, hier die maximal möglichen Punkte zu holen, und das ist mir gelungen. Das motiviert mich für die restlichen Rennen noch einmal mehr.“

Hinter Fenati feierte Niccolò Antonelli mit dem zweiten Platz endlich das Ergebnis, das man von ihm bei Red-Bull-KTM erwartet hatte, und Marco Bezzecchi brachte die Mahindra noch einmal auf Podest. Das Saxoprint-Team kann sich schon darauf freuen, wenn der 18-jährige Italiener nach der Saison bei ihnen anfängt. ■



Überschäumende Freude: Romano Fenati war in Motegi für alle unantastbar

Moto3

## Philipp Öttl: Jäger des verlorenen Platzes

Ein Konzentrationsfehler kostete Philipp Öttl einen guten Startplatz. Doch im Rennen fuhr er durch die Fluten nach vorn.

**E**r fuhr wie das sprichwörtliche heiße Messer durch die Butter. Philipp Öttl pflügte sich durchs Feld, dabei war er genauso schnell wie der Spitzenreiter. Kein Wunder, er hatte bereits im Warm-up als Einziger die Pace von Romano Fenati halten können. Da war aber dieser leidige 21. Startplatz. „Es war mein Fehler“, bekannte Öttl. „In den letzten zehn Minuten des Qualifyings konnte ich mich nicht voll konzentrieren, und da bin ich brutal nach hinten durchgereicht worden. Dabei lief das Motorrad richtig gut, und ich habe mittlerweile viel Vertrauen zu den Regenreifen.“

Anfangs dauerte es etwas, bis Öttl signifikant Plätze gutmachen



Öttl: Sicher und schnell im Regen

konnte, aber einmal in Schwung gekommen, war erst bei Platz 6 Schluss. „Ich habe versucht, jede Runde so sauber wie möglich zu fahren, mein Tempo durchzuziehen“, erklärte Öttl. „Am Anfang war die Sicht gleich null, aber als sich das Feld auseinandergezogen hat, ging es gut, und in Sektor 3 und 4 war ich schnell und konnte gut überholen.“ ■ IP

Moto3

## Kornfeil im Regen wieder sensationell

Es ist immer das gleiche Szenario: Regnet es, sind die Mahindra-Piloten schnell. So fuhr Jakub Kornfeil auf Platz 7.

**L**ange Geraden, Windschattenspiele und kein Anschluss. Jakub Kornfeil kann das Thema mit der Unterlegenheit gegenüber den Honda- und KTM-Piloten nicht mehr hören. Doch sobald der Regen kommt, ist seine Peugeot konkurrenzfähig, und so stieg die Laune des 24-jährigen Tschechen.

Zunächst durfte er aufgrund der Grid-Penalty für Joan Mir auf Startposition 19 nach vorne rücken, dann fuhr er im Rennen konzentriert und mit viel Biss bis in die Top 6 nach vorne. Doch dort holte ihn die Realität wieder ein: Auf der Geraden fehlt ihm auch im Regen die Power, so wurde er noch von Philipp Öttl und



Kornfeil (#84): Nach vorn gestürzt

Fabio Giannantonio auf Platz 8 verwiesen. „Ich freue mich wirklich sehr über den achten Platz heute“, sprudelte es aus Kornfeil im Ziel nur so heraus. „Wir haben uns dieses Wochenende eigentlich ziemlich schwergetan, und ich war mit dem Bike nie wirklich voll zufrieden. Danach trotzdem unter den Top 10 zu landen, ist super.“ ■ IP

# Matchball



MotoGP Rookies Cup

## Viel Durcheinander beim Nachwuchs

Das Wetter in Motegi machte den Talent-Cup-Piloten zu schaffen. Aber Yuki Kunii trotzte den Fluten und Deniz Öncü übernahm die Cup-Führung.

Unglaublich, aber wahr: Das erste Talent-Cup-Rennen am Samstag wurde im Trockenen gestartet. Aber es begann leicht zu regnen, und nachdem sich mehrere Fahrer inklusive des führenden Deniz Öncü niederlegten, wurde das Rennen mit der roten Flagge abgebrochen und für fünf Runden neu gestartet. Ryusei Yamanaka gewann den Sprint im Regen, bei dem ganze acht der Fahrer das Ziel sahen. Der Japaner übernahm damit auch die Tabellenführung. Im zweiten Rennen war es wie zuvor bei den GP-Klassen kalt und nass, dies störte den erst 14-jährigen Japaner Yuki Kunii aber nicht im Geringsten. Er

zog dem Feld über eine Sekunde pro Runde davon und feierte einen alles überlegenen Sieg, wie man ihn in einem Markencup nur ganz selten sieht. bei den Verfolgern setzte sich Genki Nakajima durch, gefolgt von Deniz Öncü, der damit auch die Cup-Führung übernahm. Ob es dem 14-jährigen Türken nun gelingt, was seinem Zwillingbruder Can im MotoGP Rookies Cup verwehrt wurde? In zwei Wochen werden wir es wissen, denn beim Malaysia-GP feiert der Asia Talent Cup mit zwei Rennen sein Finale. ■ DSW

### CUP-ENDSTAND

1.	Kazuki Masaki (J)	194 Punkte
2.	Aleix Viu (E)	183
3.	Can Öncü (TR)	165
4.	Deniz Öncü (TR)	135
7.	Matthias Meggle (D)	108
10.	Kevin Orgis (D)	86

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Motegi (J) – 15. Oktober 2017 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 62,413 km über 13 Runden à 4,801 km. 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 15 Grad, Asphalt 16 Grad..

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Romano Fenati (I)	Honda	13	29:22,278 min	2:13,906 min	25
2.	Niccolo Antonelli (I)	KTM	13	+4,146 sec	2:14,442 min	20
3.	Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	13	+5,013 sec	2:14,291 min	16
4.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	13	+8,767 sec	2:14,355 min	13
5.	Aron Canet (E)	Honda	13	+12,827 sec	2:14,865 min	11
6.	Philipp Öttl (D)	KTM	13	+14,865 sec	2:14,896 min	10
7.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	13	+15,482 sec	2:14,905 min	9
8.	Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	13	+15,625 sec	2:15,084 min	8
9.	Bo Bendsneyder (NL)	KTM	13	+15,947 sec	2:15,177 min	7
10.	John McPhee (GB)	Honda	13	+16,216 sec	2:15,144 min	6
11.	Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	13	+16,414 sec	2:15,528 min	5
12.	Nicolò Bulega (I)	KTM	13	+18,783 sec	2:15,163 min	4
13.	Andrea Migno (I)	KTM	13	+19,057 sec	2:15,675 min	3
14.	Marcos Ramirez (E)	KTM	13	+19,536 sec	2:15,450 min	2
15.	Jorge Martin (E)	Honda	13	+21,208 sec	2:15,285 min	1
16.	Enea Bastianini (I)	Honda	13	+22,731 sec	2:15,485 min	-
17.	Joan Mir (E)	Honda	13	+23,879 sec	2:15,929 min	-
18.	Jules Danilo (F)	Honda	13	+23,935 sec	2:15,932 min	-
19.	Livio Loi (BEL)	Honda	13	+33,663 sec	2:16,332 min	-
20.	Darryn Binder (SA)	KTM	13	+34,695 sec	2:15,549 min	-
21.	Kaito Toba (J)	Honda	13	+39,533 sec	2:16,615 min	-
22.	Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	13	+48,473 sec	2:16,676 min	-
23.	Tony Arbolino (I)	Honda	13	+1:30,837 min	2:19,578 min	-
24.	Tom Toparis (AUS)	KTM	13	+2:18,580 min	2:24,451 min	-
<b>nicht gewertet</b>						
	Juanfran Guevara (E)	KTM	11	+2 Runden	2:15,246 min	-
	Gabriel Rodrigo (ARG)	KTM	9	+4 Runden	2:14,969 min	-
	Ayumu Sasaki (J)	Honda	9	+4 Runden	2:14,952 min	-
	Adam Norrodin (MAL)	Honda	6	+7 Runden	2:15,090 min	-
	Manuel Pagliani (I)	Mahindra	1	+12 Runden	-	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	0	+13 Runden	-	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte	
1.	Mir	271
2.	Fenati	216
3.	Canet	184
4.	Di Giannantonio	146
5.	Martin	135
6.	McPhee	112
7.	Ramirez	107
8.	Migno	106
9.	Bastianini	103
10.	Öttl	101

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte	
1.	Honda	370
2.	KTM	209
3.	Mahindra	36
4.	Peugeot	22

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit	
1.	Bulega	2:09,320 min
2.	Antonelli	2:09,592 min
3.	Canet	2:09,708 min
4.	Bezzecchi	2:09,797 min
5.	Bastianini	2:09,846 min
6.	Fenati	2:09,881 min
7.	Martin	2:10,152 min
8.	Rodrigo	2:10,227 min
9.	Pagliani	2:10,305 min
10.	Migno	2:10,320 min
11.	Bendsneyder	2:10,383 min
12.	Atiratphuvapat	2:10,385 min
13.	Norrodin	2:10,538 min
14.	Mir	2:10,580 min
15.	Suzuki	2:10,737 min
16.	Loi	2:10,877 min
17.	Di Giannantonio	2:10,888 min
18.	McPhee	2:10,925 min
19.	Guevara	2:10,968 min
20.	Kornfeil	2:11,012 min
21.	Öttl	2:11,097 min
22.	Ramirez	2:11,125 min
23.	Danilo	2:11,262 min
24.	Sasaki	2:11,298 min
25.	Binder	2:11,349 min
26.	Arenas	2:11,361 min
27.	Dalla Porta	2:11,400 min
28.	Toba	2:11,999 min
29.	Pulkkinen	2:12,735 min



Mir: Wo geht es hier zum WM-Titel?

# „Das Geheimnis dieses WM-Titels war unsere Konstanz“

Jonathan Rea hat als erster Pilot drei Superbike-WM-Titel in Folge gewonnen. Im MSA-Interview blickt der Nordire zurück und beschreibt seine Gefühle.

Von: Imre Paulovits

## Wie siehst du deinen dritten WM-Titel im Nachhinein?

Es war mir wichtig, die Weltmeisterschaft mit einem Rennsieg zu besiegeln, und ich bin sehr glücklich, dass mir das gelungen ist, es hat der ganzen Saison die Krone aufgesetzt. Ich bin im ersten Rennen in Magny-Cours voll konzentriert gefahren, so habe ich es geschafft, auch unter Druck keinen Fehler zu machen – egal wie schwierig die Bedingungen auch sind. Ich hatte die richtige Reifenwahl getroffen, und verstanden, wie sie arbeiten, um das Rennen nach Hause zu bringen. So konnte ich schnell genug fahren, um zu gewinnen.

## Was ist dir in der Auslaufrunde durch den Kopf gegangen, als dir klar wurde, dass es vollbracht ist?

Es war unglaublich, im ersten Moment kamen so viele Emotionen zusammen, die ich gar nicht sortieren konnte. Ich war nicht nur auf mich, sondern auch auf unser ganzes Team so stolz, wir hatten unser Ziel, die Weltmeisterschaft zu gewinnen, vorzeitig erreicht. Sie hatten mir das ganze Jahr über die perfekte Unterstützung gegeben und nun waren wir am Ziel. Ich war überglücklich und wollte in den Parc fermé zurück, um meine Mechaniker zu sehen.

## Hattet ihr vorher ausgemacht, wie ihr feiern werdet?

Ich hatte meinem Team zu Beginn der Saison gesagt, ich möchte nicht über das Feiern sprechen, so lange wir nicht am Ziel sind. Als ich in der Auslaufrunde in Turn 6 ankam, stand meine ganze Truppe dort mit einem speziell vorbereiteten Helm und einer besonders lackierten Verkleidung. Das war

wirklich cool, und die Teile sahen wirklich toll aus.

## Was ist das Erfolgsgeheimnis deiner zweiten Titelverteidigung?

Der Schlüssel zu diesem dritten WM-Titel war unsere Konstanz. Wir waren bei jedem Rennen stark. Selbst als Chaz Davies in Misano in der letzten Runde vor mir gestürzt ist und ich nicht ausweichen konnte, habe ich es trotzdem geschafft, das Motorrad ins Ziel zu bringen und Dritter zu werden. Ich denke, wir haben die WM an unseren schwierigsten Tagen gewonnen. Immer dann, wenn wir Herausforderungen gegenüberstanden, haben wir diese gemeistert und sind immer auf das Podest gekommen.

»MEIN STARKER WM-AUFTAKT HAT AUCH DIE MECHANIKER MOTIVIERT.«

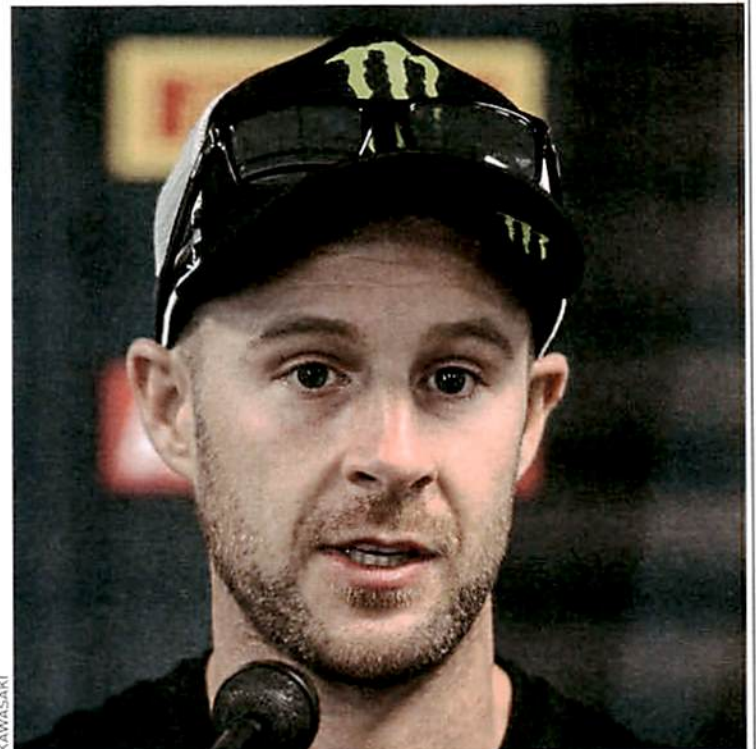
Jonathan Rea

## Haben nicht die Siege eine viel wichtigere Rolle gespielt?

Es ist wichtig, Rennen zu gewinnen, sie geben dir Selbstsicherheit und Schwung. Wir hatten es letztes Jahr auch von der anderen Seite gesehen, als Chas Davies bei den letzten Rennen so stark war. Da hatte er einen Schwung, der nicht aufzuhalten war. Das ist mir in diesem Jahr gleich zu Saisonbeginn gelungen, ich hatte sehr gute Rennen, und das hat mir dann sehr viel Selbstsicherheit gegeben. Es hat auch die Mechaniker motiviert, und so ein guter Saisonstart hat geholfen, die richtige Strategie für die Titelverteidigung aufzubauen.

## Und die Tatsache, dass du selbst auf Strecken gewinnen konntest, auf denen deine beiden Hauptgegner bislang so stark waren?

Donington und Aragón haben vielleicht keinen so großen Einfluss auf die WM gehabt, aber



Jonathan Rea: Dreifacher Weltmeister mit viel Wissen und großen Emotionen

sie haben mir selbst noch mehr Schwung gegeben. Ich hatte mir zu Beginn der Saison vorgenommen, Tom in Donington und Chaz in Aragón zu schlagen, wo sie so stark sind. Aber wenn man an die Meisterschaft denkt, darf man sich nicht auf einzelne Dinge konzentrieren, man muss ihre gesamte Komplexität sehen. Es ist uns ganz gut gelungen, alles zusammenzusetzen und zu überblicken. Der Meistertitel war dann schließlich die Summe aller individuellen Kämpfe, und das auf jeder Strecke und in jedem Land, in dem wir waren.

## Wie sehr ärgert es dich, dass du im zweiten Rennen ausgefallen bist?

Ich kann im Nachhinein nur sagen, dass ich viel Glück hatte. Ich habe ein wirklich solides Teil an dem Motorrad von Laverty erwischt, es hat mir die komplette Fußrastenanlage abgerissen, mir ist die Haut im Stiefel aufgeplatzt. Trotzdem ist im Fuß nichts gebrochen. Es hätte viel schlimmer ausgehen können. Aber ohne diesem Vorfall hätte ich sicherlich um den Sieg kämpfen können. Wir hatten in



Jonathan Rea

**Geburtstag:** 2. Februar 1987  
**Geburtsort:** Ballymena (GB)  
**Herkunftsland:** Nordirland

## WM-KARRIERE

2008: SSP, Honda (2.)  
2009: SBK, Honda (5.)  
2010: SBK, Honda (4.)  
2011: SBK, Honda (9.)  
2012: SBK, Honda (5.)  
2013: SBK, Honda (9.)  
2014: SBK, Honda (3.)  
2015: SBK, Kawasaki (1.)  
2016: SBK, Kawasaki (1.)  
2017: SBK, Kawasaki (1.)

## HOBBYS

Radfahren, Motocross, Kochen

Magny-Cours das ganze Wochenende über im Trockenen eine etwas schnellere Pace als die anderen. Sicherlich waren die Bedingungen in diesem Rennen nicht ganz einfach, aber ich war mir schon sicher, dass ich mit Chaz Davies hätte mitkämpfen können. ■

# Byrne verteidigt Titel

Shayne Byrne konnte das Schicksal noch einmal herumreißen und seinen Titel in der hart umkämpften British Superbikes verteidigen.

Von: **Imre Paulovits**

**S**pännender und ausgeglichener kann eine Meisterschaft nicht mehr sein: Nach einer Saison mit neun verschiedenen Siegern und 14 verschiedenen Fahrern auf dem Podest wurde der Titel erst im letzten von 26 Rennen durch ein Drama entschieden. Ganze drei Punkte entschieden zugunsten von Shayne Byrne, die ersten fünf Plätze belegten Fahrer von fünf verschiedenen Marken. Leon Haslam, der als Führer zum Finale gekommen war, wurde schließlich nur Dritter, während sich Byrne beim alles entscheidenden Triple-Header in Brands Hatch vom dritten Platz

an die Spitze katapultieren konnte und Josh Brookes trotz der knappen Punktniederlage über den letzten Sieg der Saison freuen konnte.

Es sah bei den sieben Show-down-Rennen zunächst gar nicht gut für Titelverteidiger Shayne Byrne aus. In Oulton Park durch technische Probleme an seiner Ducati auf die Plätze sieben und neun durchgereicht und in Assen nach einem Fehler im zweiten Rennen nur Fünfter, schienen seine Felle dahinzuschwimmen, während sich Leon Haslam mit zwei Siegen und vier Podestplätzen in die beste Ausgangsbasis gebracht hatte. Doch dann gewann Byrne die beiden ersten Rennen des Finales in Brands Hatch. Haslam lag noch immer vorn, doch im letzten Rennen versagte seine Bremse und er musste bei 280 km/h abspringen, was ihn statt dem Titel einen gebrochenen linken Knöchel, rechtes Handgelenk und rechten Daumen einbrachte. ■

## ENDSTAND

### British Superbikes

1. Shayne Byrne (GB) Ducati	637 Punkte
2. Josh Brookes (AUS) Yamaha	634
3. Leon Haslam (GB) Kawasaki	631
4. Peter Hickman (GB) BMW	578
5. Jason O'Halloran (GB) Honda	567



Durch Drama Meister: Shayne Byrne

## Motorrad-WM

# Vorschau GP Australien

## ZEITPLAN

GP Australien/Phillip Island  
(alle Zeitangaben in MEZ)

### Freitag, 20. Oktober 2017

1.00–1.40	Moto3	1. freies Training
1.55–2.40	MotoGP	1. freies Training
2.55–3.40	Moto2	1. freies Training
5.10–5.50	Moto3	2. freies Training
6.05–6.50	MotoGP	2. freies Training
7.05–7.50	Moto2	2. freies Training

### Samstag, 21. Oktober 2017

1.00–1.40	Moto3	3. freies Training
1.55–2.40	MotoGP	3. freies Training
2.55–3.40	Moto2	3. freies Training
4.35–5.15	Moto3	Qualifying
5.30–6.00	MotoGP	4. freies Training
6.10–6.25	MotoGP	Qualifying 1
6.35–6.50	MotoGP	Qualifying 2
7.05–7.50	Moto2	Qualifying

### Sonntag, 15. Oktober 2017

1.40–2.00	Moto3	Warm-up
2.10–2.30	Moto2	Warm-up
2.40–3.00	MotoGP	Warm-up
4.00	Moto3	Rennen, 23 Rd.
5.20	Moto2	Rennen, 25 Rd.
7.00	MotoGP	Rennen, 27 Rd.

## STATISTIK

GP Australien/Phillip Island

### Sieger 2016

Moto3: Brad Binder (SA), KTM  
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex  
MotoGP: Cal Crutchlow (GB), Honda

### Pole-Position 2016

Moto3: Brad Binder (SA), KTM, 1:37,696 (= 163,9 km/h)  
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1:33,992 (= 170,3 km/h)  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:30,189 (= 177,5 km/h)

### Schnellste Runden 2016

Moto3: Andrea Locatelli (I), KTM, 1:37,335 (= 164,6 km/h)  
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1:32,414 (= 171,4 km/h)  
MotoGP: Cal Crutchlow (GB), Honda, 1:29,494 (= 178,9 km/h)

### Rundenrekorde

Moto3: Jack Miller (AUS), KTM, 1:36,302 (= 166,2 km/h) (2014)  
Moto2: Alex de Angelis (RSM), Kalex, 1:32,814 (= 172,5 km/h) (2013)  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:28,108 (= 181,7 km/h) (2013)

## IDM Superbike 1000

# Schmitter bei SBK-WM

Kurz entschlossen nimmt Dominic Schmitter am kommenden Wochenende an den Jerez-Läufen teil.

Von: **Anke Wiczorek**

**D**er IDM Superbike-Zwölfte von 2017 wird mit dem bewährten Team starten, das in Jerez „Eighty one HPC-Power Suzuki Racing“ heißen wird. „Die GSX-R 1000 ist komplett selbst entwickelt und sicher nicht auf dem Stand der WM Fahrzeuge“, bremst Teamchef Denis Hertrampf alle Erwartungen ein. „Das Fahrwerk ist genauso wie in der IDM. Nur die Bremsen kommen von Brembo. Aber das Karbon-Heck, der 24-Liter-Tank und die Motorbearbeitung sind komplett von uns.“ Der Auftritt ist als Test für das Team und die Technikteile gedacht, um Abläufe zu festigen und zu schauen wie die Motorkonfiguration klappt. ■

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM: LEON CAMIER

,der in den letzten beiden Jahren mit seinen Resultaten auf der MV Agusta immer wieder überraschen konnte, und den zuletzt nur technische Ausfälle von Podestplätzen abgehalten haben, wechselt am Ende der Saison zu Ten Kate Honda. Seine Fähigkeiten als Testpilot hat der 31-jährige Brite bei der Entwicklung der F4 ausreichend unter Beweis gestellt, und so kann seine Verpflichtung auch für Stefan Bradl einen großen Sprung nach vorne bedeuten. Camier wird gleich nach Saisonabschluss mit der Testarbeit an der Fireblade beginnen, die in dieser Saison zu spät kam, und deren Entwicklungsstand der Konkurrenz bislang hinterherhinkte.

### MOTOAMERICA: BEN SPIES

könnte aus seinem Rennfahrer-Ruhestand kommen. In Amerika mehren sich die Gerüchte, dass der fünffache AMA-Champ und Superbike-Weltmeister von 2009 wieder Lust aufs Rennfahren verspürt und nächstes Jahr wieder in der US-Superbike-Serie antreten will, und zwar mit eigenem Team. Der 33-jährige heizt die Gerüchte auch selber an. Auf seinem Instagram-Account hat er letzte Woche neben Fotos vom Motocross-Training, seiner Tochter und seiner Frau ein Bild seines Helms und seiner Rennhandschuhe gepostet mit dem Kommentar: „Mal sehen ob ich es noch kann.“ Zwei Tage später folgte ein Post mit einem Bild in seiner Lederkombi aus der letzte Pramac-Ducati-Saison, die noch perfekt sitzt. Das Bild wurde offensichtlich in einer Box aufgenommen, es ist verschwommen das Vorderrad eines Rennmotorrades zu sehen und diesmal lautete der Kommentar: „Heute war ein guter Tag.“ Spies war in diesem Jahr bei Rennen der MotoAmerica bereits öfter mit dessen Promoter Wayne Rainey zu sehen.

Supercross Las Vegas

# Um eine Million reicher

Marvin Musquin ist um eine Million Dollar reicher, nachdem er am Samstag den Monster-Cup in Las Vegas dominierte. KTM- und Husqvarna-Fahrer belegten die ersten fünf Plätze.

Von: **Alex Hodgkinson**

Es war die siebte Auflage des Show-Rennens auf einer Rennstrecke im Sam-Boyd-Stadion, die eine Mischung aus Supercross und Motocross sein sollte. Das Rennformat ist mit drei Läufen zu jeweils 10 Runden und einem aufregenden Bonus von einer Million Dollar, wenn jemand alle drei Rennen gewinnt, auch anders: Musquin ist der Erste, dem dieser Coup gelingt, seitdem Ryan Villopoto es bei der Premiere 2011 schaffte.

„Ich habe nie davon geträumt“, erklärte der überglückliche Franzose auf dem Podest, nachdem er die Fans bei einer Ehrenrunde begrüßt hatte. „Ich bin seit zwei Wochen wieder auf dem Bike und hatte nur wenig Zeit, um wieder fit zu werden, aber die Rennen sind kurz. Der Schlüssel zum Erfolg waren drei gute Starts, kein Fahrfehler und

nicht zu vergessen die Joker-Lane.“ Die Joker-Lane ist ein gesonderter Streckenteil, der in jedem Lauf einmal befahren werden muss. In der Vergangenheit wurde sie einigen potenziellen Siegern zum Verhängnis. Diesmal war ein Fehlverhalten nicht zu erwarten, weil die Joker-Lane keinen Umweg, sondern eine Zeitersparnis von 6 Sekunden brachte. Das gesamte Feld absolvierte den sinnlosen Pflichtkurs schon in der zweiten Runde.

Musquin bot die perfekte Showeinlage in allen drei Rennen und krönte den Abend mit einem Heelclicker-Freestyle-Zielsprung, nachdem die Gegner aus den japanischen Werksteams sich selbst ins Abseits geschickt hatten.

Schon im Vorfeld verhinderten Verletzungen die Teilnahme von Hondas Cole Seely (Finger), Yamahas Cooper Webb (Daumen) sowie Davy Millsaps (Ellbogen).

Und für drei weitere Top-Stars war der Abend schon vor Ende des ersten Laufes vorbei: Es gab einen Restart von Rennen 1, nachdem Suzukis Justin Bogle gestürzt war. Beim zweiten Versuch verabschiedete sich US-Freiluft-Meister Eli Tomac aus dem Zweikampf an der Spitze mit Musquin. WM-Gastfahrer Tim Gajser sah ebenfalls das Ziel nicht: Der Slowene erlitt eine Gehirnerschütterung, nachdem



Mit dem Zielsprung in Vegas wurde Marvin Musquin um eine Million reicher

er vom dritten auf den fünften Platz zurückgefallen war.

Nach Musquins ersten beiden Laufsiegen blieb sein einziger Gegner Husquarnas Jason Anderson. Aber der routinierte Franzose machte bald den Sack zu, indem er den Holeshoot klar gewann und den Amerikaner auf Distanz hielt: „Vor dem Start war ich schon ein bisschen nervös, aber als ich auf der Startgerade merkte, dass niemand auf Augenhöhe war, konnte ich mich auf mein Rennen konzentrieren. Eine Million! Unglaublich!“ Aus steuerlichen Gründen wird

Musquin die Million in Raten über 50 000 Dollar pro Jahr über zwei Jahrzehnte in Anspruch nehmen. ■

## SUPERCROSS

### Monster Energy Cup Las Vegas, 14. Oktober

1.	Marvin Musquin (F), KTM	1-1-1
2.	Jason Anderson (USA), Husqv.	2-2-2
3.	Dean Wilson (GB), Husqvarna	3-5-3
4.	Broc Tickle (USA), KTM	4-3-4
5.	Jordan Smith (USA), KTM	5-4-6
6.	Justin Barcia (USA), Honda	10-6-5
7.	Josh Grant (USA), Kawasaki	6-7-8
8.	Benny Bloss (USA), KTM	7-8-7

Rallye OLibya Marokko

## Quintanilla-Titelverteidigung auf letzter Rille

Der letzte Rallye-WM-Lauf in Marokko war an Spannung nicht mehr zu überbieten. Trotz einer Zeitstrafe verteidigte der Chilene Pablo Quintanilla den Titel um Haaresbreite.

Von: **Thomas Schiffner**

Eine knappe Führung hatte MSa zu Redaktionsschluss der letzten Ausgabe nach drei von fünf Fahrtagen der OLibya gemeldet, da eine für Tag 2 dem Husqvarna-Piloten ausgesprochene Zeitstrafe von 20 Minuten wieder zurückgezo-

gen worden war. Aber nur bis zum vierten Tag, als die Strafe wieder in Kraft gesetzt wurde. Damit witterte Honda-Mann Kevin Benavides Morgenluft, denn mit einem Gesamtsieg konnte er dem Chilene noch die WM-Führung streitig machen. Doch da war auch noch Matthias Walkner von der HVA-Muttergesellschaft KTM: Der Österreicher, der jetzt die Führung übernommen hatte, erreichte das Ziel am fünften Tag 14 Minuten vor Benavides und gewann. Walkner selbst verbesserte sich auf WM-Rang 3.

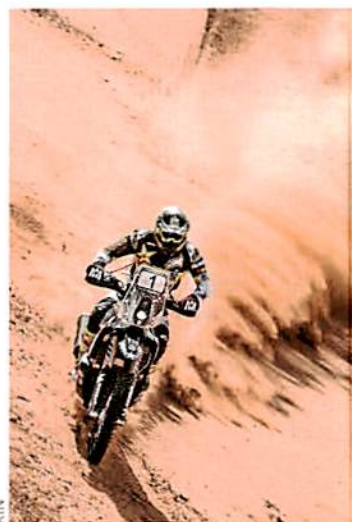
Quintanilla als Rallye-Siebter war so mit einem Drei-Punkte-Vorsprung auf den zweiten Süd-

amerikaner Benavides erneut Weltmeister: „Ich bin überglücklich. Mit all diesen Unfällen am zweiten Tag musste ich wirklich hart schuften. Ich fühlte mich hier stark mit meiner Navigation und mit dem Bike. Das ist sehr wichtig für die kommende Dakar“, sagte Quintanilla im Hinblick auf die nächste WM-Rallye. ■

## RALLYE-WM

### Endstand nach 5 Veranstaltungen

1.	Pablo Quintanilla (CHI), Husqv.	100 Punkte
2.	Kevin Benavides (ARG), Honda	97
3.	Matthias Walkner (A), KTM	94
4.	Paulo Gonçalves (P), Honda	85
5.	Sam Sunderland (GB), KTM	84



Wieder Weltmeister: Quintanilla

# Ein Europameistertitel für Lettland

Andzejs Lebedevs konnte seinen Vorsprung beim Finale in Lublin noch ausbauen und wurde erster Speedway-Europameister aus Lettland. Martin Smolinskis Leistung war ansprechend.

Von: **Thomas Schiffner**



Finale: Tagessieger Kasprzak vor Laguta, Pawlicki und Lebedevs

Vier Punkte Vorsprung auf Vaclav Milik und sechs auf Andreas Jonsson sowie Artjom Laguta hatte Lebedevs vor dem am letzten Samstag nachgeholten Rennen in Lublin. Anfangs sah es so aus, dass der Vorsprung des Letten dahinschmelzen würde. Doch ab dem dritten Durchgang gewann er dreimal nacheinander und zog punktgleich mit dem Russen Laguta an der Spitze direkt ins Finale ein.

## Smolinski mit Steigerung

Als der 22-jährige Blondschoopf in Heat 20 Kenneth Bjerre von der Spitze verdrängte und gewann, war er nicht mehr einholbar und der erste EM-Titel eines Letten perfekt. Im Last

Chance Heat rutschte Milik Przemyslaw Pawlicki ins Motorrad und wurde disqualifiziert. Als Zuschauer im Rerun verlor der Tscheche den möglichen Vizetitel. Pawlicki und Kasprzak fuhren ins Finale, Letzterer gewann die Tageswertung vor dem neuen

Europameister. Martin Smolinski begann mit einem Ausfall wegen Zündaussetzern. Der Bayer steigerte sich dann von Lauf zu Lauf und gewann sogar Heat 19 von Rot vor dem Russen Kudriashov. Platz 7 war seine beste Platzierung in 2017 und bedeutete Schlussrang 11. ■

## SPEEDWAY-EM

Lublin (PL), 14. Oktober

4. EM-Lauf

1. Krzysztof Kasprzak (PL)	13 Punkte
2. Andzejs Lebedevs (LV)	14
3. Artjom Laguta (RUS)	13
4. Przemyslaw Pawlicki (PL)	11
5. Kenneth Bjerre (DK)	11
6. Vaclav Milik (CZ)	10
7. Martin Smolinski (D)	8
8. Leon Madsen (DK)	7
9. Daniel Jeleniewski (PL)	7
10. Andreas Jonsson (S)	7

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand (nach 4 Rennen)

1. Andzejs Lebedevs	54 Punkte
2. Artjom Laguta	45
3. Vaclav Milik	44
4. Krzysztof Kasprzak	39
5. Andreas Jonsson	39
6. Przemyslaw Pawlicki	34
7. Mateusz Szczepaniak (PL)	29
8. Kenneth Bjerre	28
11. Martin Smolinski	20
16. Kai Huckenbeck (D)	12

Enduro-EM Gelnica

# „The Italian Job“ in der Slowakei

„The Italian Job“ ist nicht nur ein Filmklassiker, sondern war beim Finale der Enduro-Europameisterschaft auch das Ergebnis.

Von: **Robert Pairan**

Gleich drei Italiener standen in der Overall-Meisterschaft auf dem Podi-

um: Der erst 20-jährige Matteo Pavoni, der auch noch in der Junioren-Klasse E1 fährt, konnte seinen Punktevorsprung durch das dreitägige Finale retten. Zweiter wurde der ehemalige Champion Maurizio Micheluz, der mit 34 Jahren das andere Ende der Altersgrenze markiert.

Nur Dritter wurde Oscar Balletti: Der Husqvarna-Pilot war am ersten Tag mit technischem Defekt ausgefallen und hatte da

alle Punkte und Meisterschaftsambitionen an seinen Landsmann Micheluz abgeben müssen, bevor er am zweiten Tag wieder starten durfte.

Eigentlich sollte nach zwei Tagen im harten Gelände am letzten Tag nur noch das Abschluss-Cross gewertet werden. Doch ausgerechnet der tschechische Gaststarter Jaromir Romancic, der dieses Jahr in der Motocross-WM am Start war, stürzte

auf der Etappe zur Strecke so heftig, dass er sich im Gesicht verletzte. Dennoch gewann er die Gesamtwertung beim Abschluss-Cross.

Einen deutschen Erfolg gab es in der Veteranen-Klasse zu vermelden: Der Deutsche Meister von 2003, Arne Domeyer, holte sich den Titel, obwohl – oder vielleicht weil – er zu Saisonbeginn „nur zum Spaß“ an den Start gegangen war. ■

## ENDURO-EM

Gelnica (SK), 13.–15. Oktober

Overall, 1. Tag

1. Maurizio Micheluz (I), Husqvarna	57:29,80 m
2. Marco Neubert (D), KTM	+12,21 s
3. Jeremy Carpentier (F), Yamaha	+23,72 s
4. Jonathan Rosse (CH), Yamaha	+24,39 s
5. Jean-B. Nicolot (F), Yamaha	+30,79 s
6. Jaromir Romancic (CZ), KTM	+35,54 s
7. Matteo Pavoni (I), KTM	+40,24 s
10. Bernhard Schopf (A), KTM	+50,39 s

2. Tag

1. Oscar Balletti (I), Husqvarna	58:00,96 m
2. Matteo Pavoni (I), KTM	+12,54 s
3. Marco Neubert (D), KTM	+12,80 s
4. Maurizio Micheluz (I), Husqvarna	+15,45 s

2. Tag

1. Jaromir Romancic (CZ), KTM	12:45,84 m
2. Lorenzo Macoritto (I), Husqvarna	+21,29 s
3. Jamie Lewis (GB), Yamaha	+22,03 s

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 4 Veranstaltungen

1. Matteo Pavoni	119 Punkte
2. Maurizio Micheluz	113
3. Oscar Balletti	95
4. Jamie Lewis	78
5. Marco Neubert	55
6. Joakim Grelsson (S), KTM	47
16. Dennis Schröter (D), Husqv.	25
29. Bernhard Schopf	15



EM-Titel mit 20: Matteo Pavoni

## SUPERCROSS: CHAD REED MIT EIGENEM TEAM

Chad Reed wird 2018 die Supercross-WM in seinem eigenen CR22-Team fahren. Der zweifache SX-Weltmeister (2004 und 2008) wird am Samstag beim Red-Bull-Straight-Rhythm ein Gastspiel auf einem Zweitakter gegen Ryan Villopoto geben, bevor er am 11./12. November bei der australischen Open sein SX-Programm wieder aufnimmt. Der 35-Jährige schweigt über seine Markenwahl, aber am Wochenende veröffentlichte er ein Bild seiner TC450-Husqvarna auf Instagram.

## BAHNSPORT: VACULIK UND DILGER IN WITTSTOCK

Der MSC Wittstock wartete am Samstag mit einer Weltpremiere auf: Ein Langbahn- (12 Fahrer) und ein Speedway-Rennen (18) auf der Speedwaybahn zur gleichen Zeit. Langbahnsieger wurde Max Dilger vor Michael Härtel und James Shanes (GB). Im Speedway belegten die GP-Fahrer Martin Vaculik (SK), Emil Saifutdinov (RUS) und Patryk Dudek die Plätze 1 bis 3.

# „Speedway ist zu 60 Prozent Kopfsache“

Kevin Wölbart gehört seit zehn Jahren zu den besten deutschen Speedway-Fahrern. Doch Anerkennung hat er dafür selten erfahren. Warum nicht?

Von: **Thomas Schiffner**

**Du bist sieben Jahre in England gefahren. Dieses Jahr nur in Polen. Warum?**

Wenn ich das wüsste, wäre ich schlauer. Ich bin der beste Deutsche, der jemals in England gefahren ist. Ich war zweimal Premier-League-Meister und einmal Elite-League-Meister. Aber im Nachhinein bin ich froh, dass es so gekommen ist. Ich hatte gute Jahre in England, aber der Speedway-Sport in England hat sich ein bisschen verschlechtert. Man muss fast immer fliegen, es gibt viele Rennabsagen und man muss alles selbst organisieren. Letztes Jahr hatte ich 94 Flüge zu den Rennen und habe dann aus dem Internet erfahren, dass ich aus dem Team geflogen bin.



**Kevin Wölbart**

**Geburtstag:** 14. Juni 1989

**Geburtsort:** Crivitz (D)

**Herkunftsland:** Deutschland

## KARRIERE

2004: Deutscher Jugendmeister

2008: Deutscher Speedway-Meister, U19-Team-Vizeeuropameister

2010: Britischer Premier-League-Meister (Edinburgh)

2011: Britischer Elite-League-Meister (Poole), Deutscher Speedway-Meister

2013: Speedway-Paar-Europameister (M. Smolinski)

2015: Speedway-Bundesligameister (Stralsund)

2015: Britischer Premier-League-Meister (Edinburgh)

2017: Deutscher Speedway-Meister

**Polen gilt als wichtigstes Speedway-Land, die Anforderungen dort sind extrem. Du bist aber nur in der „2. Liga“, de facto die 3. Liga, gestartet.** Ich hatte noch eine Strafe in Polen, die ich ablösen musste. Danach konnte ich einen Vertrag bei Opole unterschreiben. Ich war dort dieses Jahr sehr zufrieden und werde auch für 2018 wieder unterschreiben. Ich habe ein Rennen verbockt, vorher war ich auf Platz 1 der Average-Liste. Wir wollen 2018 in die 1. Liga aufsteigen. Wenn nicht, dann gehe ich selbst diesen Schritt.

**Du hast den besten Punktedurchschnitt in der Speedway-Bundesliga und die Saison mit dem deutschen Meistertitel abgeschlossen. Trotzdem bist du bei den Big Events selten oder nie dabei.** Ich bin etwas traurig, dass mich niemand einlädt. Ich bekomme keine Wildcard in der EM, nicht einmal einen Reserveplatz im deutschen Grand Prix. Ich bin Ostdeutscher und der GP ist vor der Haustür, aber es werden andere Fahrer angerufen. Ich bin auch das dritte Rad in der Team-WM. Ich wurde erst gefragt, nachdem drei andere abgesagt haben. Eineinhalb Wochen vor dem Rennen in Riga konnte ich das nicht mehr organisieren. Da ich nur eine Liga fahre, bin ich gezwungen, unter der Woche arbeiten zu gehen. Ich versuche es nächstes Jahr noch einmal, bei den wichtigen Rennen reinzukommen. Wenn es nicht reicht, dann weiß ich nicht.

**Woran liegen die extremen Hoch- und Tiefpunkte in deiner sportlichen Laufbahn? Du hast es noch nie in den GP-Challenge geschafft.** Doch, einmal als Reservefahrer. Das lief mafiamäßig ab. Ich war qualifiziert, aber es wurde ein anderer Fahrer gesetzt. Ich gehe jetzt meinen Weg, ich habe meine Sponsoren hinter mir; ich fahre da, wo ich Geld verdienen kann und sehe zu, dass ich in Skandinavien und Osteuropa Fuß fassen kann. Die Ups and Downs sind ganz normal. Speedway ist zu 60 Prozent Kopfsache. Das wird immer so sein.



**»ICH WAR BESTER DEUTSCHER IN ENGLAND. VON MEINEM RAUSWURF ERFUHR ICH IM INTERNET.«**

Kevin Wölbart

**Ist Langbahn kein Thema?**

Es war eins. Ich habe seit Jahren ein Langbahnmotorrad zu Hause. Erst kam England dazwischen. Im Winter kam die Absage aus England, aber ich hatte noch keinen Motor für die Langbahn.

**Wo fährst du im nächsten Jahr?**

Auf jeden Fall wieder in Polen. Und es warten in den nächsten Tagen gute Neuigkeiten in zwei weiteren Ligen.

**Das heißt?**

Darüber will ich noch nicht sprechen. Aber mein Ziel war es immer schon, in Dänemark und in Schweden zu fahren. ■

## NACHRICHTEN

### SPEEDWAY: BÖSSNER-MEMORIAL AN TROFIMOV

Mit einem Sieg des Ukrainers Artjom Trofimov endete das 12. Josef-Bössner-Memorial im südsteirischen Mureck. Bei sommerlichen Witterungsverhältnissen hielt Trofimov den nach 20 Rennen führenden Slowenen Nick Skorja in Schach und gewann verdient. Marcel Kajzer aus Polen wurde Dritter vor Landsmann Wojcech Liesicki. Der Salzburger Daniel Gappmaier, der aussichtsreich ins Halbfinale einzog, scheiterte knapp. Er zeigte aber seine in England zugewachsene Stärke und konnte sich als Pokalsieger im österreichischen Speedway (zum vierten Mal) und als Gewinner des am selben Tag ausgetragenen Flattrack-Rennens (meisterschaftsähnlicher Bewerb) schadlos halten. Mike Jacopetti landete auf Platz 15.



# Packt alles

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell  
zum Sparpreis plus Rucksack sichern!



## PROSS Rucksack

Multifunktionaler Rucksack mit großem Reflektor, Rücken-/Beckenpolsterung, Volumenerweiterung mit integriertem Nassfach um ca. 6 Liter, herausnehmbaren Regenschutz in Signalfarbe, wasser- und schmutzabweisender Boden. Material: Polyester 420D und strapazierfähiges Ripstop, Maße: ca. 28 x 22 x 49 (64) cm, ca. 15 Liter (+ 6 Liter), Gewicht: ca. 695 g, Zuzahlung 1,- €.

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

## Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- Online-Kundenservice
- Nach dem Test jederzeit kündbar

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen.

Best.-Nr. **1625286**

Ich erhalte das Probeabo (10 Ausgaben) für zzt. nur 15,40 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 93,50 € bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Preis Österreich: zzt. 16,80 € (zzgl. 1,- € Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 102,- €). Preis Schweiz: zzt. 25,90 Sfr. (zzgl. 1,- Sfr. Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 149,- Sfr.). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodaie-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an [widerruf@dpv.de](mailto:widerruf@dpv.de) widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

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

Gutem	Unterschrift
	X

## Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888

Fax +49 (0)711 182-2550

[motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9102, Geschäftsführer: Dr. Michael Reilke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als Vertretender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 91572, Dr. Michael Reilke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als Vertretender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 91572, Dr. Michael Reilke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als Vertretender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 91572.

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## BMW



X5 Xdrive30d, EZ 6/2014, 5250 km, 190 kW (258 PS), schwarz, Klimaautomatik, TÜV 2019, ASU 2019, fast neuwertig, Head-Up, Leder, Winter- und Sommerreifen u.v.m., VB 50.000,- € 70499 Stuttgart, Tel. 0711/865095, anger-stuttgart@t-online.de

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 41175

Verkaufe BMW 635 CSI, Mod. 1981, 127000 km, mit Lederausstattung, sehr guter Zustand, AB CH-TÜV, Pr. 20.000,- €, Nat CH Tel. 0041/79/4448906

## Ferrari

Suche 599 GTB, F 430, California. Seriöse Abwicklung. Tel. 0176/76220162

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice\* und Abo-Service  
[motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)  
\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Ford

Kuga, Benziner, 182 PS, ST-Line, Allrad, 5 J. Garantie, Bj. 03/2017, 2800 km, schw./Teilleder schw., autom. einparken, Navi, Start/Stop, Soundsyst., Keyless Go, 32.900,- €. Tel. 0241/66771

## Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. [www.jaguar-teile.de](http://www.jaguar-teile.de) 04332/1419 H

## Maserati

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de). Tel. 06327/97700 H

## Mercedes

G 350 Blue Tec, EZ 4/2013, 82000 km, 155 kW (211 PS), schwarz, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, Nr-Fzg., AHK, VB 69.900,- EUR. Tel. +49176/68600000, rcs@kino-hdh.de

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 41194

500 E 124, made by Porsche, 2.1993, 132000 km, anthrazit-metallic, Leder schwarz, Schiebedach, Telefon, Scheckheft, Gutachten Classic Data Gesamtzustand 1 minus, Bewertung 47.500,- €. Von privat, keine MwSt., von Anbeginn in einer Hand. 0177-8682549

Suche Mercedes GLK350, Benziner, Automatik, Xenon, Navi, Bluetooth, kein schwarz, kein weiß. Chiffre MK22/1126255

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

CL 500 - C 140, Bj. 12.97, 89000 km, TÜV 12.18, Leder, smaragdschw., Felgen AMG, sehr guter Zust. € 27.500,-. Tel. 06235-5623

Fa. Osmann kauft Ihren Mercedes. Tel. 0171/5244461 H

## Mini

Cooper S Cabrio, Vollaussstattung, EZ 4/2016, 14700 km, 147 kW (200 PS), schwarz, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, Nr-Fzg., VB 27.900,- EUR, WR-Cooper Koks schwarz/bis 240. Tel. +49176/68600000, rcs@kino-hdh.de

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 41195

## Motorräder

[www.motorparts4u.de](http://www.motorparts4u.de),  
[www.hertrampf-gruppe.de](http://www.hertrampf-gruppe.de) H

## Porsche

993 Targa Tiptr., EZ 5.97, 125000 km, 210 kW, silber, unfallfrei, 2. Hd., Wartung PZ, Garage, TÜV/Insp./Reifen neu, Gutachten, 73.500,- €. T. 0163/8731316

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

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



Sehr gepflegter 911 Turbo S Coupe, EZ 8/2010, nur 21450 km, 390 kW (530 PS), indischrot, Vollaussstattung, Leder, alle Nähte indischrot, Rückenlehnen lackiert, Carbon (Lenkrad, Interieur, Interieur-Zusatz, Gurtblenden, Mittelkonsole), PDK, Keramikbremsen, Areokit, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, Gurte rot, TechArt Sport-Abgasanlage, kein Tuning, Nr-Fzg., 19" RS Spyder Rad lackiert, ggf. + RS Spyder Winterrad, VB 129.000,- EUR. Tel. 0160/97511425

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 41177

Porsche Turbo, Bj. 80, 92000 km, Motor rev. 1000 km, sgt. Zustand, Überrollkäfig, 6-Punktgurt, Schalensitz, Leistungssteigerung, Dampfdruck, Ölkühler, usw., 93.500,- €. Tel. 0172/7186356

Su. 911/944, Unf. u. defekt. 06523/241 H

996 Turbo S Cabriolet, 450 PS, Bj. 2004, 102000 km, Original Porsche Scheckheft, 1. Hand, unfallfrei, schwarz, Leder schwarz, 6-Gang, Keramikbremsanlage, deutsches Auto, 99.000,- € VB. Tel. 0178-1513150

928 GTS gesucht. 0171/4167106 H

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

## Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

## Renn/Rallye

**GA** Rennsport-Ausrüster  
Tel. 08678/246  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

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

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

**brembo.**  
Motorsport- und  
High Performance  
Bremsanlagen

Service - Verkauf -  
Wartung & Instandsetzung - Beratung

**bsa** CORSE  
TECHNOLOGY FOR SPORT  
e-mail: [info@bsa-corse.de](mailto:info@bsa-corse.de)

[www.Rennsportshop.com](http://www.Rennsportshop.com)



REDAKTION  
Redaktion MOTORSPORT aktuell  
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
Telefax: +49 (0)711 182 1958  
www.motorsport-aktuell.com  
msa@motorpresse.de

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

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

Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
Andrea Rometsch, Peider Bach  
Telefon: +49 (0)711 182 0  
Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Elberger

Anzeigenleitung:  
Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1641  
Telefax: +49 (0)711 182 1699  
Werbeverkauf Online:  
Zeljko Berden  
zberden@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig  
ieifrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1613  
Carmen Brix  
cbrix@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1522  
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:  
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:  
Druckerei Konstanz GmbH  
Max-Stromeyer-Straße 180  
78467 Konstanz

Vertrieb:  
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
Am Sandtorkai 74  
20457 Hamburg  
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:  
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

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

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

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

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

# Leserbriefe

## DPI an die Sarthe Zur Krise in der LMP1-Klasse MSA 43/2017

Auch ich würde Toyota von ganzem Herzen den lange überfälligen Gesamtsieg wünschen, den sie nun schon mehr als einmal knapp verpasst haben. Aber wird Toyota wirklich antreten, um sich selbst zu schlagen und um mit einem Gesamtsieg in den Statistiken zu stehen? Mit diesem Sieg würden die Japaner ihr Gesicht verlieren. Und das würden sie erst recht, wenn der Fall eintreten würde, den es in diesem Jahr beinahe gegeben hätte. Dass ein LMP2-Auto den Gesamtsieg holt. Der zweitplatzierte Jackie-Chan-Oreca lag gerade eine Runde zurück! Wenn man sich das diesjährige Gesamtergebnis vor Augen hält und Porsche außen vor lässt, dann wäre Toyota hinter sieben LMP2-Autos Achter! Ob man in Japan bzw. Köln für dieses Risiko noch einmal so viel Geld ausgibt? Der ACO sollte lieber endlich von seinem hohen Ross herunterkommen, die Hybrid-Klasse auf Eis legen und die Hand, die ihm vonseiten der IMSA hingehalten wird, nicht wegschlagen, sondern die DPI-Autos an die Sarthe holen. Sonst schaufeln sie sich ihr eigenes Grab ...

Mario Grabmann,  
D-78083 Dauchingen

## Auch Formel E ist Motorsport Zu Formel-E-Leserbriefen MSA 40/2017

Hallo an alle Intoleranten! Nicht alle Motorsport-Fans hassen die Formel E. Auch sind E-Motoren, wie der Name sagt, Motoren, und somit ist es Motorsport. Das einzige Argument dagegen ist stets der fehlende Lärm. Ist ja gut, aber

alles andere, was großartigen Sport ausmacht, ist vorhanden. Es gibt spannende Rennen, charismatische Fahrer, und allzu verdrorben ist die Szene auch noch nicht. Einfach nur Krach hat null Aussagekraft. Wem das reicht, der kann ja startenden Flugzeugen zusehen.

Guido Weber,  
D-04655 Kohren-Sahlis

## Safety First! Zur Formel-1-Zukunft MSA 40/2017

Bis auf die Airbox-Finne finde ich die aktuellen Formel-1-Fahrzeuge gar nicht mal so hässlich. Wenn aber im nächsten Jahr der Halo kommt, spielt das sowieso keine Rolle mehr. Viel schlechter kann ein Formel-1-Auto dann nicht mehr aussehen. Schwerer wiegen in meinen Augen aber nach wie vor der Sound und diese unsinnigen Strafversetzungen. Alle motorsportbegeisterten Freunde von mir sagen das Gleiche. Um es auf den Punkt zu bringen: In den 90er-Jahren, als noch die 500er-Zweitakter in der MotoGP fuhrten und wir Motorrad- und Formel-1-WM-Läufe besucht haben, erzählten wir immer unseren Bekannten, die nur die Motorrad-WM besuchten: Fahrt mal zu einem Formel-1-Rennen, alleine schon wegen dem Sound! Heute kann man es nur noch andersherum empfehlen: Fahrt mal zur MotoGP, alleine wegen dem Sound. Und weil da die Rennen auch noch um Welten spannender sind. Vom niedrigeren Eintrittspreis mal ganz abgesehen!

Reinhold Ahrends,  
D-26629 Grobfefehn

Safety first! Das kann nur die Devise sein. Aber ist hier schon alles ausgereizt? Ich bin für die Einführung von Anhängern. Erstens

weil es die Autos langsamer und somit sicherer macht und zweitens kann man hier die Werbefläche im Vergleich zu den mickrigen Finnen an der Airbox enorm vergrößern! Um die Fans nicht gleich zu überfordern, reicht für 2018 ein kleiner Einachs-Anhänger. Natürlich sind für die folgenden Jahre auch größere Anhänger mit Lenkachse etc. durchaus denkbar.

Titzi Harms,  
D-27239 Twistringen

Die Autos sind nicht nur hässlich, wobei Schönheit bekanntlich immer im Auge des Betrachters liegt, sondern hier bleibt schon seit Jahren der Sport auf der Strecke. Es kann und darf doch nicht sein, dass seit Jahren immer nur einer oder maximal zwei Piloten um den Titel fahren und der Rest nur als Staffage taugt. Für mich besteht das größte Problem in der absolut sinnlosen Technik und den genauso unsinnigen Regeln. Hier gilt das Motto: Warum einfach, wenn es auch kompliziert geht? Nein, das ist der falsche Weg, siehe LMP1-Autos. Wir wollen echten Motorsport sehen. Kampf Mann gegen Mann und Mann gegen Maschine, und keine fahrenden Hybrid-Laptops, deren sündhaft teure Technik nur ein einziges Team perfekt beherrscht. Alle reden doch immer vom Sparen, aber warum geschieht denn nichts? Dank der Formel E könnte sich die Formel 1 doch endlich wieder auf ihre Wurzeln besinnen und Motorsport „pur“ bieten.

Günter Sieger,  
D-73545 Lorch

### KONTAKT

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

### DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

21. Okt. 2017: VLN-Lauf: 42. DMV Münsterlandpokal  
10.–12. Nov. 2017: Rallye Köln–Ahrweiler

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Donnerstag, 19. Oktober

04.50 FIA WEC Fuji, das Rennen (Wh.) Sport 1+

#### Freitag, 20. Oktober

16.55 F1 Austin, FP1 **LIVE** (Wh. 19.00 Sky) Sky/N-TV

20.55 F1 Austin, FP2 **LIVE** (Wh. 22.45) Sky Sport 1

23.25 F1 Austin, Freies Training (Zus.) ORF 1

#### Samstag, 21. Oktober

07.00 Supercars S. Paradise, 1. Rennen **LIVE** motorsport.tv

17.30 Porsche Carrera Cup (Magazin) Sport 1

17.55 F1 Austin, FP3 **LIVE** (Wh. 19.30/21.30) Sky Sport 1

19.55 Truck-EM, Jarama (Zus.) motorsport.tv

ca. 22.50 F1 Austin, Quali **LIVE** ORF 1/SRF2

22.55 F1 Austin, Quali **LIVE** (Wh. So 18.30) Sky Sport 1

#### Sonntag, 22. Oktober

07.00 Supercars S. Paradise, 2. Rennen **LIVE** motorsport.tv

07.30 DRM/Rallye Masters, 3-Städte (Zus.) N-TV

13.40 ELMS Portimão, Rennen **LIVE** motorsport.tv

20.00 F1 Austin, Vorberichte & Rennen **LIVE** Sky Sport 1

20.10 F1 Austin, Vorberichte & Rennen **LIVE** RTL

ca. 20.30 F1 Austin, Vorberichte & Rennen **LIVE** ORF 1/SRF2

20.30 NASCAR Cup Series, Kansas **LIVE** Motorvision TV

#### Montag, 23. Oktober

07.15 F1 Austin, Rennen (Wh., auch 21.15) Sky Sport 1

18.30 PS – Porsche Carrera Cup (Magazin) N-TV

22.25 Blancpain GT Series, Best of motorsport.tv

### Motorrad

#### Freitag, 20. Oktober

01.00 Moto3-WM Phillip Island, FP1 **LIVE** Eurosport 1

01.45 MotoGP-WM Phillip Island, FP1 **LIVE** Eurosport 1

02.45 Moto2-WM Phillip Island, FP1 **LIVE** Eurosport 1

05.00 Moto3-WM Phillip Island, FP2 **LIVE** Eurosport 1

06.00 MotoGP-WM Phillip Island, FP2 **LIVE** Eurosport 1

07.00 Moto2-WM Phillip Island, FP2 **LIVE** Eurosport 1

#### Samstag, 21. Oktober

01.00 Moto3-WM Phillip Island, FP3 **LIVE** Eurosport 1

01.45 MotoGP-WM Phillip Island, FP3 **LIVE** Eurosport 1

02.45 Moto2-WM Phillip Island, FP3 **LIVE** Eurosport 1

04.30 Moto3-WM Motegi, Quali **LIVE** Eurosport 1

05.15 MotoGP Phillip Island, FP4 & Quali **LIVE** Eurosport 1

07.00 Moto2-WM Phillip Island, Quali **LIVE** Eurosport 1

10.30 Superbike-WM Jerez, Qualifying **LIVE** Eurosport 1

12.30 Superbike-WM Jerez, 1. Rennen **LIVE** Servus TV

13.00 Superbike-WM Jerez, 1. Rennen **LIVE** Eurosport 1

#### Sonntag, 22. Oktober

01.30 Mot.-WM Phillip Island, Warm-ups **LIVE** Eurosport 1

04.00 Moto3-WM Phillip Island, Rennen **LIVE** Eurosport 1

05.05 Moto2-WM Phillip Island, Rennen **LIVE** SRF2

05.15 Moto2-WM Phillip Island, Rennen **LIVE** Eurosport 1

06.45 MotoGP-WM Phillip Island, Rennen **LIVE** Eurosport 1

06.50 MotoGP-WM Phillip Island, Rennen **LIVE** SRF2

11.30 Supersport-WM Jerez, Rennen **LIVE** Eurosport 1

12.35 Superbike-WM Jerez, 2. Rennen **LIVE** Servus TV

13.00 Superbike-WM Jerez, 2. Rennen **LIVE** Eurosport 1

#### Montag, 23. Oktober

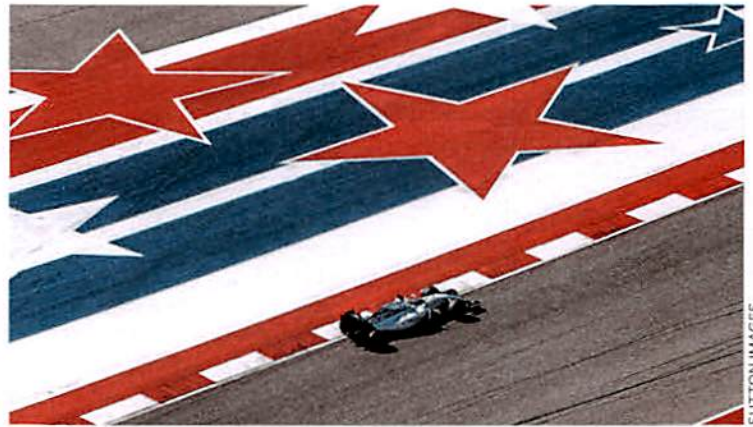
ab 20.30 Mot.-WM Phillip Island, die Rennen (Wh.) Eurosport 1

### Livestream/Internet

#### Samstag, 21. Oktober

08.15 VLN Langstrecke, 9. Lauf **LIVE** www.vln.de

# Vorschau



Formel 1 Grand Prix der USA in Austin: Feiert Hamilton schon den Titel?



VLN-Finale auf der Nordschleife: Wer gewinnt das letzte Rennen des Jahres?



MotoGP auf Phillip Island: Kann Dovizioso den Rückstand weiter verkürzen?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

20/21.10. DRM/Rallye Masters, 3-Städte D

21.10. VLN Langstrecke Nürburgring, 9. Lauf D

21./22.10. Supercars Australien, Surfers Paradise AUS

22.10. Formel 1, Austin/Texas USA

22.10. European Le Mans Series, Portimão P

22.10. NASCAR Cup Series, Kansas City/Kansas USA

### Motorrad

21.10. Speedway, Dohren (Flutlichtrennen) D

21./22.10. Superbike-/Supersport-WM, Jerez E

21./22.10. Enduro-WM/-IDM, Zschopau D

22.10. Motorrad-WM, Phillip Island AUS

29.10. Motorrad-WM, Sepang MAL

SUTTON IMAGES

STEFAN BALDAUF

DUCCATI

PS4



GRAN TURISMO



SPORT

JETZT ERHÄLTlich

PS4, PlayStation and PS4 are registered trademarks of Sony Interactive Entertainment Inc. ©2017 Sony Interactive Entertainment Inc. Developed by Polyphony Digital Inc. Manufacturers, cars, names, brands, and associated imagery featured in this game in some cases include trademarks and copyrighted materials of their respective owners. All rights reserved. Any depiction or recreation of real world locations, entities, businesses, or organizations is not intended to be or imply any sponsorship, endorsement, or affiliation with the game by such party or parties. "Gran Turismo", logos are registered trademarks or trademarks of Sony Interactive Entertainment Inc.

