

GP Brasilien: Vettel siegt wieder Das Ende der Durststrecke



FI-Interview mit Lance Stroll
**Stroll über seine
Debütsaison**

Moto2-Finale in Valencia
**Und noch ein
KTM-Sieg**

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



Rallycross-WM-Finale in Kapstadt
**Kristoffersson siegt,
Ekström Vizemeister!**



LMPI-Test mit Toyota in Bahrain
**Fährt Alonso beim
Klassiker in Le Mans?**



MotoGP-Finale in Valencia
**Marc Márquez feiert
vierten MotoGP-Titel**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Hamiltons Aufholjagd bei Vettel-Sieg in São Paulo **S. 4**
- Formel 1** Umfassende Statistik zum Grand Prix in Brasilien **S. 6**
- Formel 1** Muskelspiele in der großen Motorenfrage **S. 8**
- Formel 1** GP Brasilien: Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 10**
- Formel 1** Interview mit Williams-Rookie Lance Stroll **S. 12**
- Formel 1** Weitere Hintergründe aus der Königsklasse **S. 14**
- Sportwagen** Interview mit GT-Champion Jules Gounon **S. 16**
- Sportwagen** Neues aus dem GT- und Prototypen-Sport **S. 18**
- Rallyesport** WM-Vorschau Australien und weitere News **S. 20**
- Rallycross-WM** Ekström sichert sich den Vize-WM-Titel **S. 22**
- Tourenwagen** Interview mit TCR-Zampano Marcello Lotti **S. 24**
- Tourenwagen** News aus DTM, TCR, WTCC und NASCAR **S. 27**

Motorrad:

- MotoGP** Márquez holt sich seinen bereits 6. WM-Titel **S. 28**
- MotoGP** Weitere Hintergründe vom Finale in Valencia **S. 30**
- MotoGP** Statistik aus Valencia und die WM-Endstände **S. 31**
- Motorrad-WM** Moto2: Oliveira holt dritten Sieg in Folge **S. 32**
- Motorrad-WM** Jorge Martín endlich ein Moto3-Laufsieger **S. 34**
- Superbike-WM** Doppel-Interview mit den Dorna-Direktoren **S. 36**
- Straßensport** Hintergründe und News aus IDM und Co. **S. 37**
- Offroad** Supercross in Stuttgart und weitere Neuigkeiten **S. 38**
- Offroad** Interview mit den Brüdern Erik und Mark Riss **S. 39**

Leserservice:

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





24 TCR-Boss Marcello Lotti im Interview:
Wie geht es mit der TCR weiter?

FORMEL-1-DROHKULISSE

Ferrari und Mercedes machen gegen die neuen Motorenpläne der F1-Bosse mobil. Im Fahrerlager von São Paulo hörte man sogar die Worte „Ausstieg“ und „Piratenserie“. Wir verraten, wie ernst die Drohungen wirklich sind.

Seite 8

GOUNON-INTERVIEW

Der frischgebackene ADAC-GT-Masters-Champion Jules Gounon erklärt in emotionalen Worten, wie ihm sein schwerer Unfall im Vorjahr die Motivation gegeben hat, dieses Jahr den Titel zu gewinnen.

Seite 16

SUPERBIKE-ZUKUNFT

Die Superbike-WM-Fans müssen sich kommende Saison auf massive Änderungen einstellen. Im Interview erklären die Dorna-Direktoren Daniel Carrera und Gregorio Lavilla die Gründe für das neue Reglement.

Seite 36



21 ÖRM-Finale Waldviertel:
Sieg und Titel für Baumschlagler

TCR

VW/HARALD ILLMER

Hamilton mit Siek

Das Rennen in São Paulo brachte mehrere Sieger und Verlierer hervor. Zu den großen Gewinnern zählten Sebastian Vettel mit dem fünften Saisonsieg und Lewis Hamilton mit seiner fulminanten Aufholjagd. Zu den Verlierern Valtteri Bottas, der seine Siegchance am Start verspielte, und die schwächelnden Red Bull.

Von: **Bianca Leppert**

Was passierte bei der Startkollision?

Gleich zu Beginn des Rennens krachte es ordentlich. Zunächst zwischen Kevin Magnussen, Daniel Ricciardo und Stoffel Vandoorne. Die drei Streithähne bogen zu dritt in die zweite Kurve ein. Innen Haas-Pilot Magnussen, in der Mitte McLaren-Pilot Vandoorne und außen Ricciardo. Nach der Berührung war es nur noch einer: Daniel Ricciardo konnte als einziger weiterfahren. „Es war ziemlich eng, und ich habe Platz auf der Außenseite gesehen. Also habe ich versucht, so viel Raum wie möglich zu bekommen, aber ich wusste, dass zwei Autos auf der Innenseite waren. So bestand immer das Risiko, dass sie sich berühren und in mich krachen. Das ist wohl passiert, aber ich bereue nichts.“

Auch Vandoorne wusste nicht, wie ihm geschah. „Ich war im Sandwich in der Mitte, ich hätte nicht gewusst, wo ich hin sollte.“ Magnussen, dem die vordere Aufhängung brach, gab sich da schon etwas schuld bewusster. „Ich muss mir das noch mal anschauen. Wenn ich früher realisiert hätte, das Ricciardo neben Vandoorne ist, hätte ich vielleicht mehr Platz gelassen. Als ich ihn gesehen habe, war es zu spät.“ Die Sportkommissare untersuchten den Vorfall, beschlossen jedoch, es dabei zu belassen.

In die zweite Kollision waren Romain Grosjean und Esteban Ocon verwickelt. Für den Force-India-Piloten war damit zum ers-

ten Mal in seiner Formel-1-Karriere vorzeitig Feierabend – zuvor war er in allen 27 Rennen angekommen. In seiner gesamten Formelkarriere liegt sein letzter Ausfall sogar drei Jahre zurück. Grosjean verlor das Auto in Kurve 6 und donnerte in Ocon. Dabei wurde die vordere Felge beschädigt. Grosjeans Erklärung: „Ich wurde in Kurve 1 getroffen. Ich glaube, ich hatte hinten links einen Plattfuß, und habe das Auto in Kurve 6 verloren.“

Die Sportkommissare sahen den Fall etwas anders und brummt dem Franzosen eine Zehn-Sekunden-Strafe auf. Ocon sah die Situation im Übrigen auch anders. Er hatte beobachtet, wie Grosjean in Kurve 4 neben die Ideallinie kam und ihn daraufhin überholt. Seiner Meinung nach war Grosjean im Zweikampf danach offenbar nicht bewusst, dass er noch schmutzige Reifen hatte.

Warum klappte der Undercut von Mercedes nicht?

Valtteri Bottas hatte mit der Pole-Position die beste Voraussetzung, den Grand Prix von Brasilien zu gewinnen. Überholen gilt auf der 4,309 Kilometer langen Strecke als schwierig. Doch bereits am Start schwammen ihm alle Felle davon. Weil er durchdrehende Räder hatte, kam er schlechter weg als Sebastian Vettel, der seinerseits allerdings auch etwas mit Wheelspin kämpfte. Nachdem der Ferrari-Pilot in Führung gegangen war, pendelte sich der Abstand bei knapp zwei Sekunden ein. Die Pace der beiden Kontrahenten war ähnlich. Die einzige Chance für Mercedes, Bottas vorbeizulotsen, war ein Undercut. In Runde 27 kam Bottas an die Box. Doch der Trick ging in der Praxis nicht auf. Obwohl der Finne mit frischen Reifen ordentlich Attacke machte.

Was ging schief? Ferrari reagierte sofort und holte Vettel eine Runde später rein. Der Abstand vor dem Stopp zwischen den beiden betrug 1,643 Sekunden. Allerdings waren die Inlap und die Outlap von Bottas und

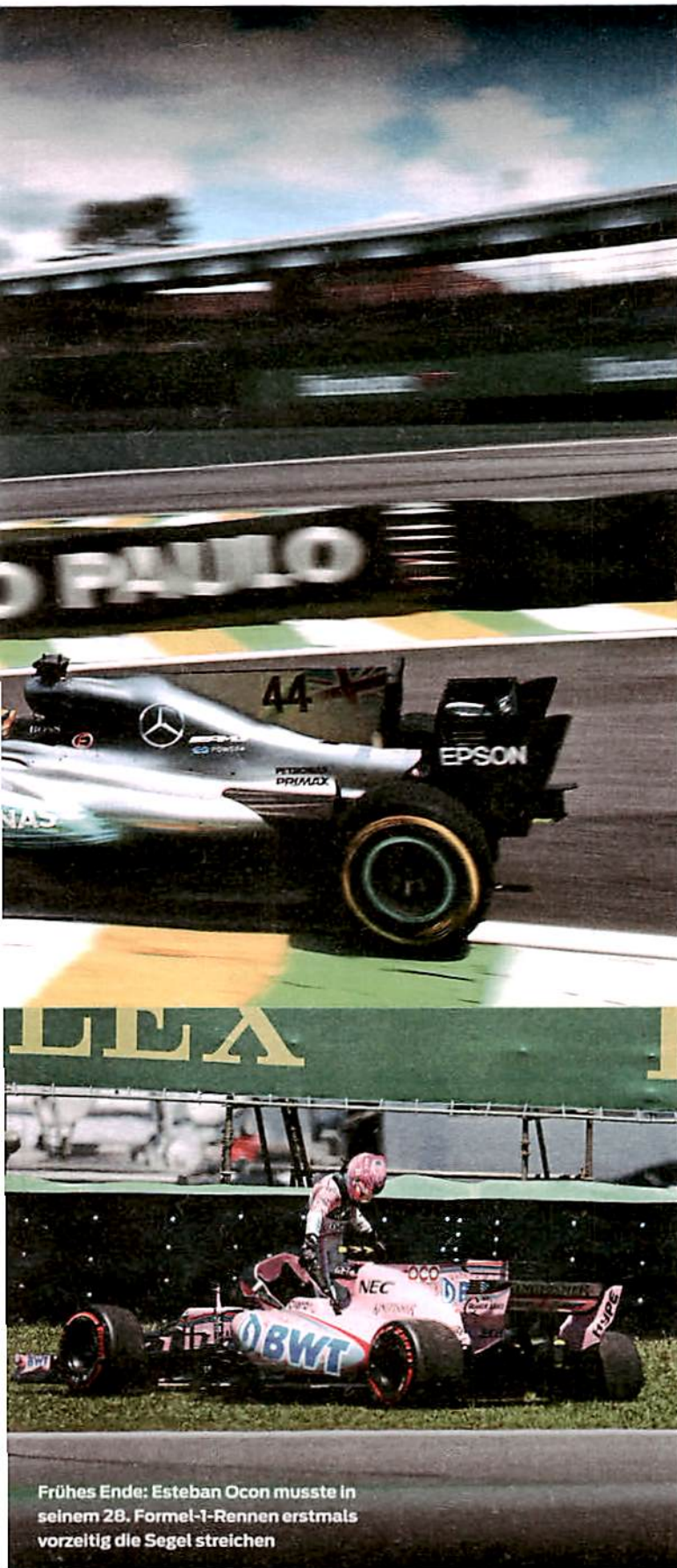
Alternativstrategie: Mit Soft-Reifen hechelte Lewis Hamilton dem Feld aus der Boxengasse hinterher. Das frühe Safety Car half dem Briten



Fiesta Italiana: Ferrari kann doch noch siegen. In Brasilien feierte Vettel seinen ersten Erfolg nach der Sommerpause



enmeilenstiefeln



Frühes Ende: Esteban Ocon musste in seinem 28. Formel-1-Rennen erstmals vorzeitig die Segel streichen

Vettel im Vergleich jeweils quasi identisch. Der Stopp selbst war bei Mercedes langsamer als bei Ferrari. Bei Mercedes dauerte der Reifenwechsel inklusive Fahrt durch die Boxengasse 23,064 Sekunden, bei Ferrari nur 22,763 Sekunden. So reichte es nicht ganz, die Lücke zu schließen. „Ich bin enttäuscht“, sagte Bottas nach dem Rennen. „Unser einziges Ziel heute war der Sieg.“

Wie kam Hamilton so nah ans Podium?

Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff brachte es nach dem Rennen auf den Punkt. Was Lewis Hamilton in dieser Saison gezeigt habe, sei „Rock 'n' Roll“ gewesen. Das trifft auch auf seinen Durchmarsch in Brasilien zu. Der frisch gekürte Weltmeister zeigte einmal mehr seine fahrerischen Qualitäten, indem er sich vom Start aus der Boxengasse bis auf den vierten Platz nach vorne hangelte. Vor dem Rennen rechneten die Strategen aus, Hamilton könne auf Platz fünf landen. Während des Rennens sah es dann zeitweise so aus, als könne er sogar gewinnen. Am Ende rollte er nur 5,468 Sekunden hinter Vettel über die Linie.

Was Hamilton gleich nach dem Start in die Karten spielte, war die frühe Safety-Car-Phase von Runde eins bis vier nach den zahlreichen Kollisionen. So konnte er ohne Probleme zum Feld aufschließen. Sie war in gewisser Weise aber auch ein Nachteil, weil er in diesen drei Runden nicht überholen konnte.

Mit den Soft-Reifen gestartet, schnupfte Hamilton ein Auto nach dem anderen auf – insgesamt zehn Überholmanöver zeigte er im 71 Runden langen Rennen. In Runde 30 ging er wegen der Boxenstopps der Konkurrenz sogar in Führung und hatte bis zu seinem Stopp in Runde 43, bei dem er auf Supersoft-Reifen wechselte, freie Fahrt. Die umgedrehte Reifen-Reihenfolge zahlte sich aus. „Das war bei der Hitze ein Vorteil, weil du die robusteren Reifen am Auto hast, wenn noch viel Sprit an Bord ist. So kannst du den Supersoft-Reifen

am Ende besser nutzen“, erklärten die Mercedes-Strategen.

Zudem war der Motor ein entscheidender Faktor. Der Motortyp 3.1 debütierte bereits in Spa, dieses Mal war aber ein komplett neues Exemplar unter der Haube, das zum ersten Mal im Rennen mit voller Leistung gefahren wurde. Es soll rund 15 PS mehr haben als die Vorgängermodelle. Wie leicht Hamilton das Überholen damit fiel, hat man unter anderem daran gesehen, wie spielerisch er an Max Verstappen vorbeizog. Auf der Zielgeraden flog der Mercedes den Ferrari um 7,4 km/h davon. Und Hamilton war um 4 km/h schneller als Teamkollege Valtteri Bottas. „Lewis lieferte den besten vierten Platz ab, den ich jemals gesehen habe“, lobte Wolff.

Warum war Red Bull nicht stärker?

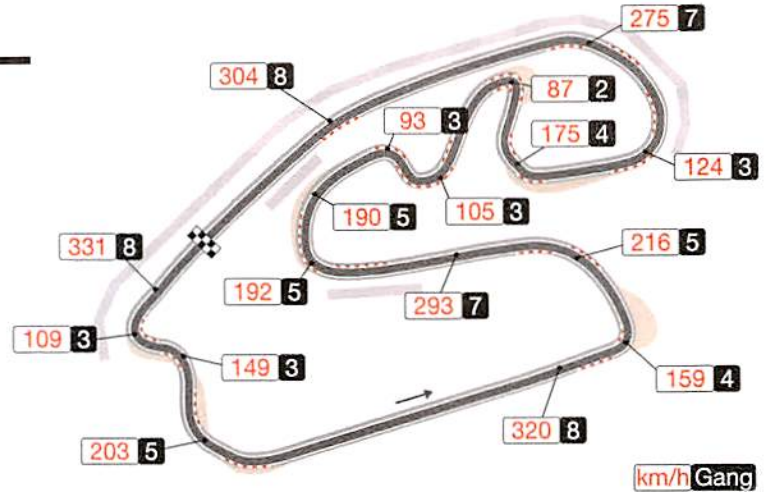
Nach Max Verstappens Siegesfahrt in Mexiko und zwei Siegen in den letzten vier Rennen musste man Red Bull in Brasilien auf dem Zettel haben. Viele erwarteten einen spannenden Dreikampf um den Sieg. Doch die Bullen schwächelten. Max Verstappen wurde Fünfter, Daniel Ricciardo rettete sich nach der Kollision zu Beginn auf Platz 6. „Es lag zum einen am Streckenlayout, und zum anderen sind wir sehr konservative Motoreinstellungen gefahren“, erklärte Teamchef Christian Horner. „Der Motor reagiert bei diesem Layout sensibler als in Mexiko, es gibt mehr Vollgasanteile.“

„Du versuchst dann, in den Kurven Zeit gutzumachen“, sagte Max Verstappen. „Aber das beansprucht die Reifen zu sehr und sie bauen stärker ab.“ Dadurch wurden auch die Stint-Längen beeinflusst. Verstappen stoppte in Runde 62 zum zweiten Mal, weil er ohnehin 30 Sekunden vor Ricciardo lag und somit nichts zu verlieren hatte. Das brachte immerhin noch die schnellste Rennrunde. Ricciardo hatte zwar keine Beschädigung durch den Unfall, doch von Startplatz 14 stand er von Beginn an auf verlorenem Posten. ■

GP BRASILIEN: 19. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **4,409 km**
 Runden: **71**
 Distanz: **305,909 km**
 Zuschauer: **66 000**
 Wetter: **28 Grad**
 Topspeed Qualifikation: **334,6 km/h** (Pérez)
 Topspeed Rennen: **350,3 km/h** (Pérez)
 Gangwechsel/Runde: **40**
 Volllastanteil: **72 %** (1180 m = 16,0 s)
 Benzinverbrauch/Runde: **1,99 Liter**
 Führungswechsel: **3**



STARTAUFSTELLUNG

1. Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.08,322 min	
2. Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.08,360 min	
3. Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1.08,538 min	
4. Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Renault, 1.08,925 min	
5. Sergio Pérez, MEX	11
Force India-Mercedes, 1.09,598 min	
6. Fernando Alonso, E	14
McLaren-Honda, 1.09,617 min	
7. Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.09,703 min	
8. Carlos Sainz, E	55
Renault, 1.09,805 min	
9. Felipe Massa, BR	19
Williams-Mercedes, 1.09,841 min	
10. Esteban Ocon, F	31
Force India-Mercedes, 1.09,830 min	
11. Romain Grosjean, F	8
HaasFI-Ferrari, 1.09,879 min	
12. Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Honda, 1.10,116 min	
13. Kevin Magnussen, DK	20
HaasFI-Ferrari, 1.10,154 min	
14. Daniel Ricciardo, AUS ²⁾	3
Red Bull-Renault, 1.09,330 min	
15. Pascal Wehrlein, D	94
Sauber-Ferrari, 1.10,678 min	
16. Marcus Ericsson, S	9
Sauber-Ferrari, 1.10,875 min	
17. Lance Stroll, CDN ³⁾	18
Williams-Mercedes, 1.10,776 min	
18. Brendon Hartley, NZ ²⁾	28
Toro Rosso-Renault, 1.10,625 min	
19. Pierre Gasly, F ¹⁾	2
Toro Rosso-Renault, 1.10,686 min	
20. Lewis Hamilton, GB ⁴⁾	44
Mercedes, keine Zeit	

Fahrer	Runden
1. Vettel	71/57 ²⁾
2. Bottas	71
3. Räikkönen	71/1
4. Hamilton	71/13
5. Verstappen	71
6. Ricciardo	71
7. Massa	71
8. Alonso	71
9. Pérez	71
10. Hülkenberg	70
11. Sainz	70
12. Gasly	70
13. Ericsson	70
14. Wehrlein	70
15. Grosjean	70
16. Stroll	69
17. Hartley	40
18. Ocon	0
19. Magnussen	0
20. Vandoorne	0

FAHRER-WM

1. Hamilton	9*	345 Punkte
2. Vettel	5	302 Punkte
3. Bottas	2	280 Punkte
4. Ricciardo	1	200 Punkte
5. Räikkönen		193 Punkte
6. Verstappen	2	158 Punkte
7. Pérez		94 Punkte
8. Ocon		83 Punkte
9. Sainz		54 Punkte
10. Massa		42 Punkte
11. Stroll		40 Punkte
12. Hülkenberg		35 Punkte
13. Grosjean		28 Punkte
14. Magnussen		19 Punkte
15. Alonso		15 Punkte
16. Vandoorne		13 Punkte
17. Palmer		8 Punkte
18. Wehrlein		5 Punkte
19. Kvyat		5 Punkte

*Anzahl Siege

Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1:31.26,262 min = 200,732 km/h	ss/s	1 (22,736 s)	1:12,538 min
+ 2,762 s	s/ss	1 (23,064 s)	1:12,466 min
+ 4,600 s	ss/s	1 (23,170 s)	1:12,492 min
+ 5,468 s	s/ss	1 (23,121 s)	1:11,845 min
+ 32,940 s	ss/s/ss	2 (45,824 s)	1:11,044 min
+ 48,691 s	s/ss	1 (23,484 s)	1:12,029 min
+ 1,08,882 min	ss/s	1 (23,275 s)	1:13,452 min
+ 1,09,363 min	ss/s	1 (23,342 s)	1:13,451 min
+ 1,09,500 min	ss/s	1 (23,275 s)	1:13,052 min
-	ss/s	1 (24,054 s)	1:13,758 min
-	ss/s	1 (23,550 s)	1:13,625 min
-	s/ss	1 (23,748 s)	1:13,323 min
-	s/ss	1 (24,164 s)	1:13,666 min
-	ss/s	1 (26,439 s)	1:14,812 min
-	ss/s/ss+10	2 (100,283 min)	1:13,532 min
Reifenschaden (P 15)	ss/s/ss	2 (47,242 s)	1:11,862 min
Ölverlust (P 17)	ss/s	-	1:14,658 min
Unfall (P 13)	ss	-	-
Unfall (P 14)	ss	-	-
Unfall (P 14)	ss	-	-

Bestwerte in Rot; 1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	13:6
Vettel – Räikkönen	14:5
Ricciardo – Verstappen	6:13
Alonso – Vandoorne	14:4
Vandoorne – Button	1:0
Massa – Stroll	15:3
Stroll – di Resta	1:0
Pérez – Ocon	12:7
Sainz – Kvyat	8:6
Sainz – Gasly	1:1
Kvyat – Hartley	1:0
Gasly – Hartley	0:2
Grosjean – Magnussen	12:7
Hülkenberg – Palmer	15:1
Hülkenberg – Sainz	2:1
Ericsson – Wehrlein	7:10
Ericsson – Giovinazzi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	11*	625 Punkte
2. Ferrari	5	495 Punkte
3. Red Bull-Renault	3	358 Punkte
4. Force India-Mercedes		177 Punkte
5. Williams-Mercedes		82 Punkte
6. Toro Rosso-Renault		53 Punkte
7. Renault		49 Punkte
8. HaasFI-Ferrari		47 Punkte
9. McLaren-Honda		28 Punkte
10. Sauber-Ferrari		5 Punkte

*Anzahl Siege



Video: Die Diskussion nach dem Rennen

¹⁾ 25 Plätze zurück: Einsatz B. und 9. MGU-H, und 7. Turbolader
²⁾ 10 Plätze zurück: Einsatz B. MGU-H
³⁾ 5 Plätze zurück wegen Getriebewechsels
⁴⁾ Start aus Boxengasse wegen Änderung Setup Startnummer

GP BRASILIEN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:09,202 min	36
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,127 s	43
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,542 s	32
4. Max Verstappen	Red Bull	+0,548	31
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0,626 s	38
6. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,782 s	32
7. Felipe Massa	Williams	+0,900 s	28
8. Stoffel Vandoorne	McLaren	+1,200 s	26
9. Esteban Ocon	Force India	+1,252 s	36
10. Fernando Alonso	McLaren	+1,274 s	24
11. Lance Stroll	Williams	+1,430 s	42
12. George Russell	Force India	+1,845	29
13. Romain Grosjean	Haas FI	+1,986 s	29
14. Kevin Magnussen	Haas FI	+2,261 s	30
15. Carlos Sainz	Toro Rosso	+2,265 s	32
16. Nico Hülkenberg	Renault	+2,406 s	35
17. Charles Leclerc	Sauber	+2,600 s	32
18. Marcus Ericsson	Sauber	+2,696 s	28
19. Pierre Gasly	Toro Rosso	+4,832 s	5
20. Brendon Hartley	Toro Rosso	keine Zeit	2

GP BRASILIEN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.09.281 min	24
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,003 s	26
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,045 s	20
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,058 s	20
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0,963 s	14
6. Fernando Alonso	McLaren	+1,007 s	15
7. Sergio Perez	Force India	+1,041 s	20
8. Esteban Ocon	Force India	+1,076 s	23
9. Max Verstappen	Red Bull	+1,214 s	9
10. Carlos Sainz	Toro Rosso	+1,318 s	23
11. Stoffel Vandoorne	McLaren	+1,356 s	21
12. Felipe Massa	Williams	+1,390 s	14
13. Kevin Magnussen	Haas FI	+1,440 s	19
14. Nico Hülkenberg	Renault	+1,462 s	18
15. Romain Grosjean	Haas FI	+1,481 s	20
16. Pierre Gasly	Toro Rosso	+1,700 s	32
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	+1,804 s	30
18. Pascal Wehrlein	Sauber	+1,845 s	25
19. Marcus Ericsson	Sauber	+2,199 s	27
20. Lance Stroll	Williams	keine Zeit	1

ZITAT DES RENNENS

»GROSJEAN FUHR IN KURVE 4 DURCH DEN DRECK. ICH HABE IHN ÜBERHOLT. DANN KAM ER MIT SCHMUTZIGEN REIFEN VOM KURS AB UND HAT MICH AUFGEGABELT.«

Esteban Ocon

GP BRASILIEN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.09,515 min	42
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,048 s	45
3. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0,228 s	37
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,360 s	48
5. Max Verstappen	Red Bull	+0,371 s	38
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,602 s	45
7. Esteban Ocon	Force India	+0,791 s	49
8. Felipe Massa	Williams	+0,858 s	42
9. Nico Hülkenberg	Renault	+0,881 s	39
10. Fernando Alonso	McLaren	+1,140 s	31
11. Carlos Sainz	Toro Rosso	+1,170 s	42
12. Sergio Pérez	Force India	+1,180 s	43
13. Stoffel Vandoorne	McLaren	+1,387 s	38
14. Lance Stroll	Williams	+1,549 s	44
15. Romain Grosjean	Haas FI	+1,785 s	39
16. Pierre Gasly	Toro Rosso	+1,907 s	44
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	+2,306 s	54
18. Pascal Wehrlein	Sauber	+2,342 s	43
19. Marcus Ericsson	Sauber	+2,474 s	17
20. Antonio Giovinazzi	Haas FI	+2,902 s	37

STATISTIK DES WOCHENENDES

47

Jahre lang stand immer ein brasilianischer Fahrer am Start eines Grand Prix. Nach dem Rücktritt von Felipe Massa wird das Land der Weltmeister Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet und Ayrton Senna 2018 erstmals nur Zuschauer sein. Das letzte Rennen ohne brasilianischen Fahrer datiert vom 20. Juni 1971. Emerson Fittipaldi, der im Jahr zuvor beim GP England debütierte, musste den GP Holland auslassen, weil er sich bei einem Verkehrsunfall einige Rippen gebrochen hatte. Der Lotus-Pilot kehrte mit einem dritten Platz in Frankreich zurück. Im Augenblick hat Brasilien keinen Ersatz für Massa. Sergio Sette Camara gewann zwar ein Formel-2-Rennen, liegt in der Serie aber nur auf Platz 12. Die große Hoffnung ist der 15-jährige Kart-Junior Caio Collet. Er ist frühestens in vier Jahren bereit.



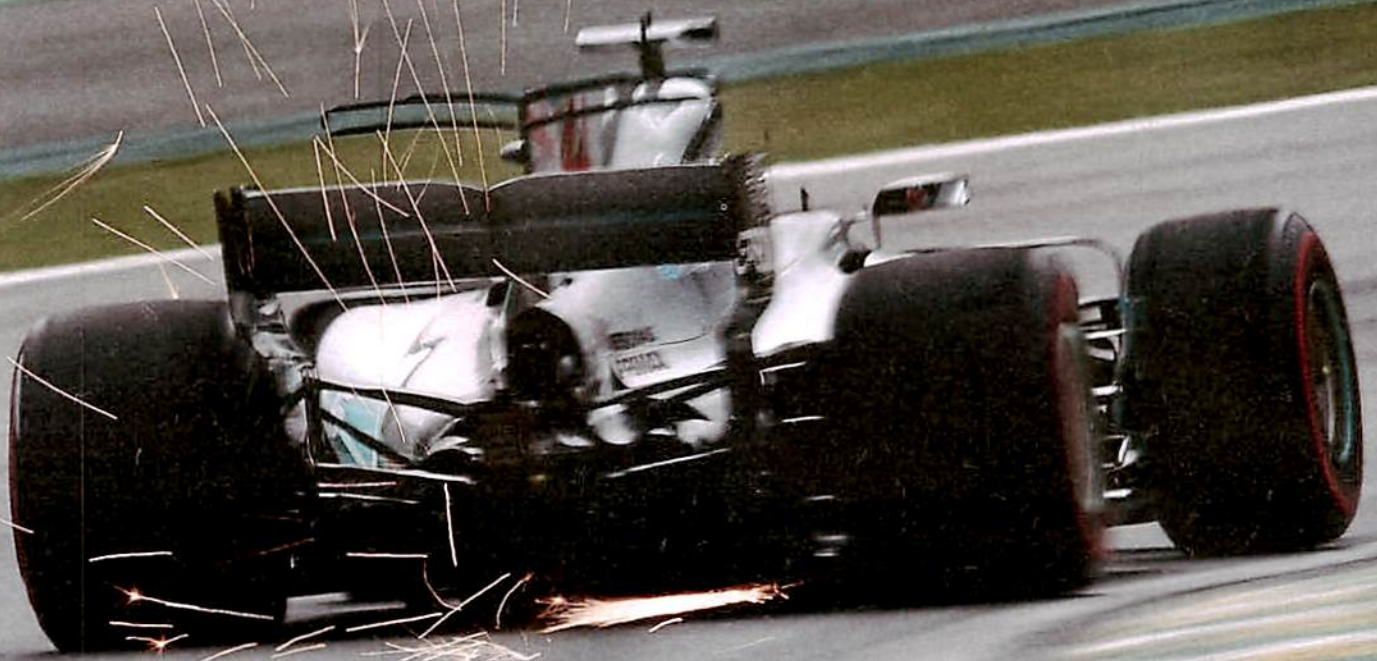
FAHRERNOTEN

- 09/10** @ 9,05
Lewis Hamilton
Mercedes AMG FI
- 08/10** @ 7,37
Valtteri Bottas
Mercedes AMG FI
- 09/10** @ 8,37
Max Verstappen
Red Bull Racing
- 08/10** @ 7,95
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
- 10/10** @ 8,47
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
- 08/10** @ 7,16
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
- 07/10** @ 7,47
Sergio Pérez
Force India
- 06/10** @ 7,05
Esteban Ocon
Force India
- 09/10** @ 7,00
Felipe Massa
Williams FI
- 04/10** @ 5,89
Lance Stroll
Williams FI
- 09/10** @ 8,22
Fernando Alonso
McLaren FI
- 06/10** @ 6,21
Stoffel Vandoorne
McLaren FI
- 06/10** @ 5,75
Pierre Gasly
Scuderia Toro Rosso
- 06/10** @ 6,33
Brendon Hartley
Scuderia Toro Rosso
- 04/10** @ 6,11
Romain Grosjean
Haas FI Team
- 03/10** @ 5,63
Kevin Magnussen
Haas FI Team
- 08/10** @ 7,21
Nico Hülkenberg
Renault FI
- 07/10** @ 6,68
Carlos Sainz
Renault FI
- 06/10** @ 5,37
Marcus Ericsson
Sauber FI Team
- 06/10** @ 6,24
Pascal Wehrlein
Sauber FI Team

Power-Play um Motoren

Lewis Hamilton begeisterte mit seiner Aufholjagd. Mercedes zeigte seine Muskeln. Politisch war die Power-Demo ein Eigentor.

Von: Michael Schmidt



Noch ist es ein kalter Krieg. Doch es könnte eine ernste Sache daraus werden. Das neue Formel-1-Management will den Sport reformieren. Er soll billiger, fairer, nachhaltiger werden. Mit einer Technik, die bessere Rennen garantiert und größere Chancengleichheit für alle bietet. Man hat Angst vor der Abhängigkeit der Automobilhersteller und davor, auch nur ein Team zu verlieren. Weil es unmöglich ist, Ersatz zu finden.

Die Präsentation eines Motor-konzepts für 2021 war ein erster Schritt in diese Richtung. Kurz

skizziert: Hybrid light, mit nur noch einem Elektromotor, höheren Drehzahlen, mehr Benzin, ohne die MGU-H, die den Turbolader bei niedrigen Drehzahlen antreibt und bei hohen bremsst, um so Strom zu produzieren.

Die Reaktion auf die Präsentation war heftig. Mercedes, Ferrari, Renault und Honda wollen am liebsten alles so lassen, wie es ist, und behaupten, eine Neukonstruktion würde sie wieder 100 Millionen Euro Entwicklung kosten zu einem Zeitpunkt, an dem sich die Investitionen in den aktuellen Motor noch gar nicht amortisiert hätten. Die Motoren

sind möglicherweise nur ein Vorwand für eine noch heiklere Diskussion, die den Teams und den Herstellern droht. Die neuen Chefs der Königsklasse wollen die Budgets deckeln. Wie genau, weiß noch keiner. Das schafft Unruhe.

Kommt eine Piratenserie?

Plötzlich geisterte wieder das Gespenst einer Piratenserie durch das Fahrerlager. „Ich habe gehört, Ferrari und Mercedes planen sich abzuspalten, wenn sie nicht bekommen, was sie wollen“, stichelt Bernie Ecclestone. Formel-1-Sportchef Ross Brawn

zeigte sich überrascht über den Aufschrei der Hersteller. „Ich würde es verstehen, wenn wir ihnen etwas vor die Nase gesetzt hätten, das nicht besprochen wurde. Zum Motor der Zukunft gab es mehrere Sitzungen, die letzte im Juli. In 75 Prozent aller Punkte waren wir uns alle einig. Die MGU-H war einer der wenigen Streitpunkte.“

Brawn zählt die Gründe auf, warum die Formel 1 einen neuen Motor braucht: „Die aktuelle Antriebseinheit ist ein unglaubliches Technikwunder, aber leider kein guter Rennmotor. Er ist zu teuer, zu komplex und provoziert

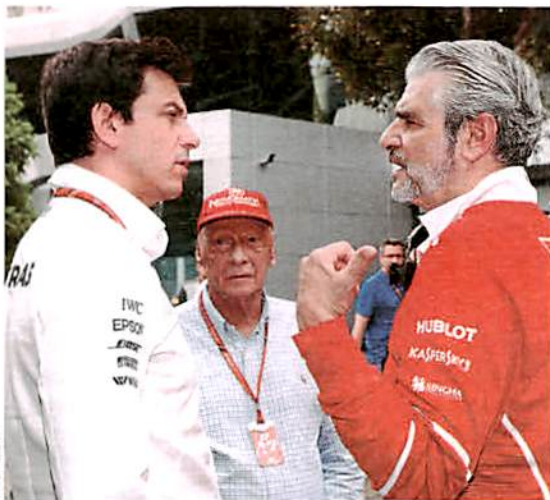
damit Motorstrafen, die wir loswerden wollen, und er ist nicht relevant für die Serie. An der MGU-H arbeiten die Hersteller jetzt sechs Jahre. Sie findet nur in Industriefahrzeugen und einem Supersportwagen Verwendung. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Motoren sind zu groß. Wenn du den falschen hast, kannst du die Weltmeisterschaft nicht gewinnen. Das ist aus Sicht der Vermarkter unbefriedigend.“

Hat Mercedes geblufft?

Genau das bestreitet Mercedes. Ferrari, Renault, ja selbst Honda liegen nicht so weit zurück wie allgemein angenommen. Immerhin haben in diesem Jahr schon drei der vier Motoren Rennen gewonnen, Ferrari um ein Haar den Titel. „Weil Ferrari und wir ein besseres Chassis als Mercedes haben“, feuert Red-Bull-Teamchef Christian Horner zurück. Red Bull behauptet, dass Mercedes meistens gar nicht mit voller Power fährt und seine wahre Stärke tarnt. „Nur in der Qualifikation drehen sie auf.“

In Brasilien war es bei Mercedes mit der Zurückhaltung vorbei. Die Umstände führten dazu. Lewis Hamilton feuerte sein Auto zu Beginn der Zeitenjagd in Kurve 7 in die Mauer. Er rangierte damit am Ende der Tabelle. Mercedes spendierte ihm straffrei einen neuen Motor, neuen Turbolader und eine neue MGU-H. Von der Spezifikation 3.1, die in Spa debütierte. Von diesem Motor weiß man, dass er nur 900 Kilometer halten muss. Die Triebwerke sind in der Regel auf 5000 Kilometer ausgelegt. Entsprechend wird der Modus für volle Leistung portioniert.

Hamilton trug die frische Antriebsquelle vom Start aus der Boxengasse bis auf Rang 4. An zehn seiner Gegner flog er auf der Geraden vorbei, als würden die parken. Er war auf der Geraden 7,4 km/h schneller als Ferrari und um 4,2 km/h als sein Teamkollege. „Zum ersten Mal konnte ich von Anfang bis Ende voll fahren.“ Es war eine Demonstration der Power und gibt denen Munition, die zu große Unterschiede im Feld nivellieren wollen. Es gibt noch weitere Indizien dafür, dass Mercedes überlegen ist, als man zugeben mag. In Mexiko kam Mercedes mit 120 Litern Benzin über die 71 Runden. Ferrari brauchte 136 Liter für die gleiche Distanz. In einer Effizienzformel ist das auch ein Hinweis für den Power-Unterschied.



Allianz: Mercedes und Ferrari kämpfen Seite an Seite



Reformer: Red Bull hofft auf die Hilfe von Ross Brawn



Alte Hackordnung: São Paulo hat wieder gezeigt, dass Red Bull mit dem Renault-Power-Defizit chancenlos ist

! Die aktuelle Antriebseinheit ist ein unglaubliches Technik-Wunder, aber leider kein guter Rennmotor. Weil zu teuer, zu komplex, und damit ein zu großer Siegfaktor.

Die neuen Hausherren der Königsklasse bekamen noch weitere Argumente in die Hand gespielt. Daniel Ricciardo, Pierre Gasly und Brendon Hartley brauchten neue Einheiten der MGU-H. Sie sind nur noch gebraucht, weil Renault die Teile ausgeben. Wenn im Training in Abu Dhabi etwas kaputtgeht, haben Red Bull und Toro Rosso ein Problem. Trotzdem sagt Sportchef Cyril Abiteboul tapfer: „Bis nächstes Jahr haben wir das im Griff. Dann werden sich auch die Motoren angleichen.“ Noch spricht die Statistik gegen die Verfechter der Raumfahrttechnik. In diesem Jahr haben sich bereits

675 Strafversetzungen aufaddiert. Eine billigere Technik würde es den Regelhütern erlauben, die Beschränkung auf vier und 2018 auf drei Motorkomponenten aufzuheben. „Wenn ein Turbolader von der Stange nur noch 3000 Dollar kostet, ist es uns egal, wie viele Teile pro Jahr eingesetzt werden“, sagt Brawn. Die vermeintliche Sparmaßnahme ist einer der größten Kostentreiber. Jede Modifikation muss über 5000 Kilometer am Prüfstand getestet werden. „Und es zwingt uns, die meiste Zeit mit gedrosselter Leistung zu fahren“, klagt Hamilton. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

NUR NICHT VERFAHREN

São Paulo ist eine komplizierte Stadt. Wer sich verfährt, hat ganz schlechte Karten. So wie Vettel in seiner Zeit als BMW-Ersatzfahrer: „Ich bin einmal falsch abgelenkt und habe eine halbe Stunde gebraucht, um wieder zurückzufinden.“ Vettel hatte damals von BMW einen knallroten X6 bekommen. Ohne Chauffeur. Das ist das letzte Auto, mit dem man in einem der gefährlicheren Stadtviertel São Paulos landen will. Vettel erinnert sich mit einem Lachen: „Wenn einer mit einer Knarre gekommen wäre, ich hätte ihm den X6 geschenkt.“

STROLL WILL HAMILTON

Williams hat nach dem Rücktritt von Felipe Massa noch einen offenen Platz. Favorit ist Robert Kubica. Und wen hätte Lance Stroll am liebsten als Teamkollegen? „Lewis Hamilton. Leider steht der nicht zur Verfügung.“

NEUE STARTAUFSTELLUNG

Liberty Media will die Formel 1 renovieren. Und geht dabei auch auf Tabus los. Seit 1974 wird in

einer 2-2 Formation gestartet. Die neuen Besitzer haben die Teams gefragt, was sie davon halten, wenn auf Strecken mit breiter Zielgerade wieder in einer 3-2-3-Ordnung gestartet wird.

SIMPLERE STRAFEN

Die FIA will das System der Motorenstrafen vereinfachen. Ab nächstem Jahr muss sich jeder, der in der Theorie mehr als 15 Startplätze zurück müsste, automatisch ganz hinten anstellen. Wenn es mehr als einen Fahrer



SUTTON IMAGES

Künftig noch mehr Start-Action?

trifft, dann hat der Vorrang, der mit einem neuen Motor früher

die Boxengasse verlässt. Freitag kommt vor Samstag.

EIN FÜNFTER KOMMISSAR?

Nachdem sich einige Teams zuletzt über die Entscheidungen der Sportkommissare aufgeregt haben, soll das Schiedsrichtergremium 2018 von vier auf fünf Kommissare aufgestockt werden. Die Teams dürfen einen Pool von fünf Kandidaten nominieren, die sich bei den 21 Rennen als fünfter Mann im Team abwechseln. Da sich die Teams über die fünf Leute einigen müssen, ist es eher unwahrscheinlich, dass es dazu kommt.

GESTRESSTER HARTLEY

Brendon Hartley hatte durch sein Doppelleben in Formel 1 und WEC fünf Rennwochenenden in Folge. Der Marathon hatte am 15. Oktober in Japan mit der WEC begonnen und endete in Brasilien. Am Freitag feierte der Neuseeländer in São Paulo seinen 28. Geburtstag.

MERCEDES AUSGERAUBT

In der Nacht von Freitag auf Samstag wurde ein Van von

Mercedes mit acht Leuten an Bord überfallen. Die Kriminellen zwangen die Teammitglieder mit vorgehaltenen Waffen, sich auf den Boden zu legen. Sie klawten Pässe, Handys und Uhren. Verletzt wurde niemand. Auch ein Auto der FIA wurde bedroht.

TANZEINLAGE

Max Verstappen und Daniel Ricciardo üben die brasilianische Kampfkunst Capoeira, ein Mix aus Kampf und Tanz. Fazit von Red Bull: „Sie waren so graziös wie ein Elefant auf Rollschuhen.“



RED BULL

Red Bull übt sich in Kampfkunst

KOMMENTAR

Den neuen Formel-1-Besitzern bläst zum ersten Mal Gegenwind ins Gesicht. Mercedes, Ferrari, Renault und Honda beziehen Opposition. Ihnen gefällt die Vision des Motors für 2021 nicht. Sie würden am liebsten alles so lassen, wie es ist. Mit der Gefahr, dass man dabei unter sich bleibt. Für Firmen wie Ilmor und Cosworth ist die aktuelle Technik zu komplex. Selbst BMW, Toyota oder Peugeot scheuen sich davor. Sie würden mindestens drei Jahre Geld verbrennen ohne Aussicht auf Erfolg. Die Probleme von Renault und Honda sind ein abschreckendes Beispiel. Nur Porsche käme als Einsteiger infrage. Man hat aus Le Mans Erfahrung mit der aktuell in der Formel 1 verwendeten Hybridtechnologie. Doch den Erfahrungsvorsprung einzuholen, den Mercedes und Ferrari haben, wäre auch für Porsche eine



SUTTON IMAGES

Ferraris Mantra: Der Formel-1-Sandkasten gehört uns

Titanenaufgabe. Ferrari-Präsident Sergio Marchionne drohte reflexartig mit Rückzug. Aus purer Besitzstandswahrung, das hat Tradition. Auch Enzo Ferrari zog sich manchmal beleidigt in seinen Schmollwinkel zurück, wenn in seinem Sandkasten nicht so gespielt wurde, wie er es gerne gehabt hätte. Er kehrte immer

reumütig zurück. Weil er genau wusste, dass Ferrari die Formel 1 genauso dringend braucht wie die Formel 1 Ferrari. Denn das ist die einzige Werbepattform des italienischen Sportwagenherstellers. Und der Nährboden für Mythos und Legende. Marchionne scheint dies nicht zu wissen. Er behauptet, ein Ausstieg würde

das Geschäftsergebnis befeuern. Das Gegenteil wäre der Fall. Die Aktie würde ins Bodenlose fallen. Besäße ich Ferrari-Aktien, würde ich Herrn Marchionne verklagen. Er betrügt mich um einen höheren Gewinn. Warum unterstützt er eine Motorenformel, die ihn doppelt so viel kostet wie das Konzept für 2021? Warum sperrt er sich gegen eine Budgetdeckelung? Ferraris Formel-1-Geschäft könnte das beste Profitcenter sein, das man sich vorstellen kann. Fehlt Herrn Marchionne etwa das Selbstvertrauen, auch mit 150 Millionen Euro Budget zu gewinnen?



Michael Schmidt
Redakteur

Braucht Ferrari die Formel 1 oder umgekehrt? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de



RENNFAHRER GESUCHT! (M/W)

Zeig im Simulator, was du kannst und
werde Fahrer für eine Rennsaison!



TR TEICHMANNRACING

So geht's: Stell Dein fahrerisches Können auf dem **upracer Rennsimulator** unter Beweis. Die Schnellsten zeigen dann im **Kartion-Bootcamp**, was in ihnen steckt. Im **Finale** kämpfen die 3 Besten im realen Rennfahrzeug um den Titel **SUPER RACER** und um den begehrten **Fahrerplatz** im Tourenwagen des Teichmann Racing Teams – in der VLN/RCN-Rennserie und über die komplette Saison 2018!

Und hier kannst Du Dein Können unter Beweis stellen:

Essen Motor Show // 02.12. – 10.12.2017

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort
oder unter: www.ams.to/superracer

Eine Aktion von

**auto
motor
-sport**

**sport
auto**

**MOTOR
SPORT
aktion**

& **upgraded**⁺
automotive group

Premium-Sponsor

MICHELIN

Classic-Sponsor

BBS



Lance Stroll fährt eine bessere Saison, als es ihm viele zugetraut hätten. Im Interview spricht der Kanadier über sein Jahr 2017, Überraschungen, Neider und Freunde.

Von: **Andreas Haupt**

19 von 20 Rennen: Wie fällt das Saisonfazit aus?

Ich habe sehr viel gelernt. Ich kam aus der Formel 3, musste mich umstellen und an viel Neues gewöhnen. Wenn ich mir die Saison so anschau, muss ich sagen, dass wir sehr herausfordernde Zeiten hatten. Vor allem zu Beginn. Da haben wir als Gruppe super zurückgeschlagen. Es gab auch einige tolle Abschnitte. Ich war auf dem Podest. Ich stand in der ersten Startreihe. Ich habe in vielen Rennen gepunktet. Jetzt wollen wir das Jahr mit guten Rennen beenden.

Was für eine Note würden Sie sich geben. Von 1, miserabel, bis 10, perfekt?

Es gibt immer Raum für Verbesserungen. Deshalb keine 10. Ich würde sagen, eine starke 8,5. Wir hatten eine wirklich gute Saison, haben viele Punkte geholt und ein paar sehr starke Ergebnisse erzielt. Eine 9 wäre zu gut. Ich muss mir noch Luft nach oben lassen.

Was hat Sie überrascht?

Das Leben im Fahrerlager. Im



Lance Stroll

Geburtstag: 29. Oktober 1998

Geburtsort: Montreal (CAN)

Herkunftsland: Kanada

Wohnort: Genf

KARRIERE

2008–2013: Kartsport

2014: Italienische Formel 4 (1.)

2015: Toyota Racing Series (1.)

2015: Europäische Formel 3 (5.)

2016: Europäische Formel 3 (1.)

seit 2017: Williams F1 (zuvor Testfahrer)

HOBBYS

Hockey, Golf, Surfen

XPB

„2018 bin ich sicher stärker“

Paddock ist es sehr langweilig. Da gibt es nicht wirklich etwas Aufregendes. Es geht nur ums Rennfahren. Es ist zwar viel in Bewegung, aber man hat als Fahrer nie wirklich Zeit, um Spaß zu haben. Zumindest viel weniger als ich gedacht hatte. Im Prinzip fährst du jedes Wochenende Rennen oder bist unterwegs. Besonders, wenn du weit wegfliegst und ein Event auf das nächste folgt. Aber man muss schon sagen: Es ist eine unglaubliche Lebenserfahrung, Teil dieser Formel-1-Welt zu sein.

Mit wem kommen Sie am besten klar?

Ich würde Esteban Ocon als einen Freund bezeichnen. Wir kennen uns schon sehr lange. Wir sind für dasselbe Formel-3-Team gefahren, wenn auch nicht im selben Jahr. Wir sind auch schon im Kart gegeneinander gefahren. Esteban kenne ich von allen am besten im Fahrerlager. Die anderen eher nur ein bisschen.

Haben Sie als Neuling gemerkt, dass die anderen die Ellbogen ausfahren?

Vielleicht ein bisschen. Aber eigentlich richte ich meine Aufmerksamkeit nicht auf solche Themen. Ich konzentriere mich auf mich selbst.

Wo müssen Sie sich verbessern? Sehen Sie das Qualifying als große Schwachstelle?

Ich kann mich überall verbessern. Es sind viele Kleinigkeiten. Im Qualifying hatte ich oftmals Pech. In Japan zum Beispiel mit der roten Flagge und dem Verkehr. In Austin hatte ich ein Problem mit dem Motor, das mich rund neun Zehntelsekunden auf der Geraden gekostet hat. Solche Sachen versauen dir komplett das Qualifying. Deshalb zähle ich sie nicht mit. Der Rest? Da kann ich mich natürlich steigern. Aber das betrifft nicht nur das Qualifying. Ich kann sicher ein kompletterer und besserer Fahrer werden. Das braucht aber Zeit und Erfahrung. Ich bin noch sehr jung. Es ist meine erste Saison. Deshalb muss ich an vielen kleinen Details arbeiten, die sich stark auf meine Leistung auswirken werden.

Sie hatten einen schweren Start. Wie sind Sie damit umgegangen?

Hinter meinen Ausfällen stecken ja Gründe. Die Unfälle in China und Bahrain waren nicht meine Schuld. Dazu gab es das Bremsproblem in Australien. Solche Sachen liegen nicht in meiner Hand und können passieren. Ich richte meine Aufmerksamkeit einfach nicht darauf, was die Öffentlichkeit über mich sagt oder schreibt. Ich habe keine Zeitungen gelesen und habe nicht auf die Neider und Hasser gehört. Es galt, einen kühlen Kopf zu bewahren. Ich habe auf die Leute aus meinem Umfeld gehört, die mich unterstützen und mit mir arbeiten. Den Rest

»ICH HABE KEINE ZEITUNGEN GELESEN UND NICHT AUF DIE NEIDER GEHÖRT. NUR AUF MEIN UMFELD.«

Lance Stroll

muss man einfach ausblenden. Du darfst dich nicht ablenken lassen. Ich wusste immer, zu was wir gemeinsam in der Lage sind.

Gab es nie Selbstzweifel?

Nein. Ich bin jung. Es ist meine erste Saison. Bis zur Formel 1 habe ich alles gewonnen. Ich habe mir selbst und der Welt bewiesen, dass ich Rennen und Meisterschaften gewinnen kann. Es ist einfach eine neue Aufgabe und eine neue Serie. Man muss sich einfach anpassen und reinvachsen.

Wann war der Moment, als es klick gemacht hat?

Ich würde sagen das Podium in Baku. Nach meinem ersten Punkteresultat in Kanada haben sich die Leute gefragt, ob ich es noch mal schaffe. Dann bin ich sofort aufs Podest gefahren. Das war ein großer Tag für mich.

Was haben Sie von Felipe Massa gelernt?

Vor allem die Art, wie er das Auto fährt, wie er die Reifen behan-



Erstes Podest: In Aserbaidschan nutzte Stroll das Chaos für ein Topergebnis

delt. Wenn du in die Formel 1 kommst, musst du viel lernen. Die Bremstechnik und das Reifenmanagement sind ganz andere Geschichten. Außerdem, wie er sich außerhalb verhält. Davon konnte ich etwas in meine eigene Arbeitsweise integrieren.

Im Nachgang: Wie sehr haben die Tests im alten Williams FW36 geholfen?

Ich konnte das Auto etwas kennenlernen und verstehen, wie die Power Unit arbeitet. Aber 2017 hat sich so vieles verändert. Die Autos und die Reifen sind ganz anders. Darauf musste ich mich in Barcelona erst einmal einstellen. Ich musste einiges an meinem Fahrstil umstellen. Bei einigen Punkten musste ich ganz von vorne anfangen.

Hätten Sie es ohne die Tests geschafft?

Jeder hat doch seine individuelle Vorbereitung. Manche Piloten fahren ein Jahr das Freitagstraining. Am Ende ist es aber doch so: Die beste Vorbereitung auf die Formel 1 ist die Formel 1 selbst. Du stellst dich dem Wettbewerb, fährst auf verschiedenen Strecken, bekommst Anhaltspunkte. Wenn du nur für dich selbst Runden abspulst, gibt es keine Referenz.

Was sind Ihre Ziele für 2018?

Hoffentlich bekommen wir das

Auto konkurrenzfähiger. Ich für mich selbst will einfach ein besserer Fahrer sein und meine gesammelten Erfahrungen und das Wissen nutzen. Ich bin überzeugt, dass ich stärker sein werde. Allein schon deshalb, weil ich die Strecken kenne. Beim zweiten Mal bist du immer besser. Du hast das Wissen in deinem Kopf abgespeichert.

Was lange dauert es denn, bis Sie eine neue Strecke lernen?

Schwer zu sagen. Monaco zum Beispiel ging sehr schnell. Andere Strecken brauchen mehr Zeit. Singapur dauerte am längsten. Weil es so viele Kurven gibt, der Asphalt buckelig ist und die Mauern so nah stehen. Allgemein reicht ein Training aus.

Fernando Alonso fährt 2018 in Daytona. Sie sind dort auch schon angetreten. Können Sie sich für Gastauftritte außerhalb der Formel 1 begeistern?

Vielleicht fahre ich im nächsten Jahr ja auch dort... Das Indy 500 kann ich mir auch irgendwann vorstellen. Aber eins nach dem anderen. Solange es die Möglichkeit gibt, Rennen zu fahren und Spaß zu haben, bin ich anderen Rennserien gegenüber aufgeschlossen. ■

Formel 1

Kostendeckel auf Raten

Das Formel-1-Management hat beim letzten Treffen der Strategieguppe exakte Zahlen zur Budgetdeckelung ausgespart. Die wird Ende November in Einzelgesprächen mit den Teams ausdiskutiert.

Von: **Michael Schmidt**

Die neuen Formel-1-Besitzer ändern ihre Taktik. Beim Motor für 2021 hat Liberty Media den Herstellern ein Konzept vor die Nase gesetzt, das sie vorher mit ihnen in mehreren Sitzungen besprochen hatten. Formel-1-Chef Ross Brawn: „Mit Ausnahme der MGU-H waren wir uns in den meisten Punkten einig.“ Davon wollten Mercedes, Ferrari, Renault und Honda plötzlich nichts mehr wissen. Es

ging ein Aufschrei der Ablehnung durch die Reihen. Ferrari drohte gar mit Rückzug. Liberty hat daraus gelernt. Die Details für das noch viel heiklere Thema Budgetdeckelung wurden bei der jüngsten Sitzung der Strategieguppe ausgespart. Um nicht einen Krieg zu entfachen.

Die Budgetdeckelung kommt auf leisen Sohlen. Bekannt ist bis jetzt nur das Konzept. 2019 soll es mit einem Probejahr losgehen. Da will das F1-Management testen, ob man die Ausgaben und Einnahmen der Teams lückenlos überwachen kann. Dazu soll in jedes Team ein von der FIA bezahlter Buchhalter eingeschleust werden. Die Topteams poltern: „Wir lassen keine externen Leute in unserem Team spionieren. Wie können wir sicher sein, dass nichts nach draußen dringt?“

Die Kostenbremse soll das Budget deckeln und nicht die Zahl der Angestellten. Fahrer,

Topmanagement und Marketing sind von der noch zu vereinbarenden Summe auszuschließen. Um Fahrt aus dem aufgeheizten Klima zu nehmen, drückten sich Chase Carey und Ross Brawn davor, einen Grenzwert zu nennen. Der wird mit den Teams nun in Einzelgesprächen ermittelt. Da-

mit sie nicht sagen können, sie wären nicht gefragt worden. In der letzten Novemberwoche müssen alle Teams innerhalb von zwei Tagen zu Sondierungsgesprächen in der F1-Zentrale in London antreten und eigene Vorschläge einbringen. Das Ergebnis wird im Januar präsentiert. ■



Die kleinen Teams sind im Boot. Kann Brawn auch die Großen überzeugen?

Formel 1

Toro Rosso vs. Renault

Toro Rosso gehen die Motorenkomponenten aus. Immer wieder brechen Turbolader und die MGU-H. Renault gibt Toro Rosso die Schuld. Red Bulls Juniorteam feuert zurück.

Von: **Michael Schmidt**

Das erste Training zum GP Brasilien dauerte für Toro Rosso sieben Runden. Bei Brendon Hartley trat nach zwei Runden ein Leck in der Wasserpumpe auf. Pierre Gasly stand nach fünf Runden. Im Antrieb des Franzosen ging eine gerade frisch eingebaute MGU-H kaputt. Darauf wurde die neunte MGU-H eingebaut. Bereits in Mexiko war Toro Rosso von vier Schäden im Bereich des Turboladers und der MGU-H heimgesucht worden. Bei Red Bull gab es einen Schaden, im Werksteam keinen. Das veranlasste Renault-Sportchef Cyril

Abiteboul dazu, die Installation und den Betrieb des Renault-V6-Turbos im Toro Rosso infrage zu stellen. Angeblich würden bei Red Bulls Juniorteam nicht immer die vom Hersteller vorgegebenen Parameter eingehalten.

Toro Rosso feuerte umgehend zurück. „Wir wollen klarstellen, dass die jüngsten Schäden an der MGU-H und der Turboladerwelle

nichts mit der Arbeit des Teams oder dem Einbau in das STR12-Chassis zu tun haben. Außer der Verbesserung der Kühlung wurde an der Installation des Motors im Verlauf der Saison nichts geändert. Seit der Sommerpause hat das Team wegen andauernder Defekte viele Motorenstrafen kassiert und Punkte verloren. Ein Grund dafür ist, dass es nicht ge-

nügend neue Motorkomponenten gibt. Wir wechseln ständig zwischen gebrauchten Teilen hin und her, die zum Teil auch ältere Spezifikationen sind.“

Als Toro Rosso zwischen den Zeilen noch darauf hinwies, dass es vielleicht kein Zufall sei, weil man mit Renault um Platz 7 in der WM kämpfte, kam es zu einem lautstarken Wortgefecht zwischen Abiteboul und Red-Bull-Vertretern. Sportchef Helmut Marko beruhigt: „Da gingen die Emotionen hoch. Wir wurden von Renault immer fair behandelt.“ Toro Rosso muss fürchten, aus Mangel an Teilen am letzten Rennen in Abu Dhabi vielleicht gar nicht mehr teilnehmen zu können. Abiteboul: „Es ist viel zu spät, neue Lader und MGU-H zu bauen. Diese Komponenten haben eine lange Vorlaufzeit.“ So müssen Red Bull und Toro Rosso bis zum Saisonende bereits gebrauchte Einheiten einsetzen und darauf hoffen, dass nicht noch mehr kaputtgeht. ■



Sind die Turbo- und MGU-H-Probleme bei Toro Rosso wirklich nur Zufall?

Formel 1

Testet Kubica zwei Tage in Abu Dhabi?

Robert Kubica steht im Kampf um das zweite Williams-Cockpit auf der Pole-Position. Der Pole soll in Abu Dhabi testen, vielleicht sogar zwei Tage. So lange will Kubica aber nicht mehr warten.



Das Kubica-Comeback ist fast fix

Von: Michael Schmidt

Felipe Massa hat seinen Rücktritt erklärt. Williams braucht ihn nicht mehr. Favorit für seinen Platz ist Robert Kubica. Williams will den Polen noch einmal mit dem aktuellen Auto in Abu Dhabi testen, wahlweise zwei Tage, oder gegen Lance Stroll oder einen seiner Mitbewerber. Das sind Daniil Kvyat oder Pascal Wehrlein. „Wir müssen Robert nicht mit ande-

ren Fahrern in unserem Auto vergleichen. Von den Daten relativ zu anderen Teams sehen wir, wie gut er ist“, heißt es aus dem Team. Zwei Tage wären aussagekräftiger als einer. Kubica würde den Vertrag jedoch gerne vorher unterschreiben und ihn nicht mehr von dem Testergebnis abhängig machen. Mit ihm kommt die polnische Benzinfirma Lotos als Sponsor. Angeblich sieben Millionen Euro schwer. Wenn Kubica nicht die erwartete Pace zeigt, ist Kvyat erste Wahl. ■ MS

Formel 1

Pirelli sucht Namen für neue Mischung

Pirelli hat offiziell bestätigt, dass in der kommenden Saison eine sechste Reifenmischung eingeführt wird. Nur der Name steht noch nicht fest.

Taktikfreunde kamen in Brasilien nicht auf ihre Kosten. Wie so oft in diesem Jahr gingen die meisten Piloten nur ein einziges Mal an die Box. Doch für 2018 verspricht Pirelli mehr Abwechslung. Um

den Reifenverschleiß zu erhöhen, sollen die Gummi-Mischungen weicher werden. Für Stadtkurse gibt es sogar eine ganz neue Mischung, die noch unter dem Ultrasoft rangiert. Die Farbmarkierung steht schon fest. Der Streifen an der Flanke ist im gleichen Zartrosa gehalten, das schon als Spezialversion in Austin zum Einsatz kam. Nur der Name der Superkleber steht noch nicht fest. Pirelli will die Fans entscheiden lassen: Megasoft, Extremesoft oder Hypersoft? ■ TG



Die neue Pirelli-Mischung passt mit ihrer rosa Markierung perfekt zu Force India

TIRENDO TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,
MITMACHEN UND
GEWINNEN**



FALKEN

Ihr 5%-Code
bis zum 22. November 2017

MSAFK12

#tirendotyrechallenge



www.tirendo.de



Jules Gounon (22) erlebte die Saison seines Lebens: Neben dem Sieg beim 24h-Rennen Spa feierte er den Titel im ADAC GT Masters mit Callaway-Corvette – genau ein Jahr nach seinem schweren Unfall in Hockenheim. Das Nachwuchstalent spricht über seinen Vater, welchen Einfluss der Unfall auf seine Karriere hatte und wie er zur Ruhe kommt.

Von: **Bianca Leppert**

Wenn wir Ihre Saison zusammenfassen, könnte man sagen, Sie hatten ein wahnsinnig erfolgreiches Jahr?

Ich bin sprachlos. Es war aufregend. Erst hat mir Land die Chance gegeben, in Daytona zu fahren, wo wir Zweite wurden. In Sebring haben wir das Podium knapp verpasst. Dann diese fantastische Saison mit Callaway nach dem herzerreißenden Finale letztes Jahr. Als damals alle gefeiert haben, lag ich nach dem Unfall im Krankenhaus im Bett und dachte mir: „Ich bin nicht tot, nächstes Jahr werde ich alles geben, um den Titel zu holen!“

Hat Ihnen der Unfall noch mehr Motivation gegeben?

Mein Vater hat mir erst mit 15 Jahren das Kartfahren ermöglicht. Deshalb bin ich immer motiviert, vielleicht manchmal



Jules Gounon

Geburtstag: 31.12.1994
Geburtsort: Aubenas
Herkunftsland: Frankreich
Wohnort: Lyon

KARRIERE

2010–2012: Gokartsport
2013: Französische Formel 4
2014–2015: Porsche-Junior und Start im Französischen Porsche Carrera Cup
2016: ADAC GT Masters (Platz 3 im Gesamtklassement)
2017: Start im ADAC GT Masters (Meister mit Callaway Corvette); Sieg beim 24h-Rennen in Spa Francorchamps

HOBBYS

Skifahren, Radfahren, Kino

„Seit ich in Spa siegte, habe ich mehr Selbstvertrauen“

zu sehr. Ich lebe meinen Traum. Der Unfall hatte schon einen speziellen Effekt, er hat die Beziehung zu meinem Team gestärkt: Sie waren da, als es mir schlecht ging. Ich hatte nach dem Unfall Schüttelkrämpfe im Medical Center, und Giovanni, Ernst, Florian und Mike waren da. Jetzt ist das Team wie eine Familie für mich. Um mich zu bedanken, haben wir nach der Saison eine große Feier bei uns zu Hause gemacht.

Sie haben 2017 sowohl das 24h-Rennen Spa als auch die Meisterschaft im GT Masters gewonnen. Wie ordnen Sie diese Erfolge ein?

Sie sind beide sehr wichtig für mich. Beim 24h-Rennen Spa hatte ich mit Audi viel Druck, weil es das erste Mal in meinem Leben war, dass ich einen Vertrag mit einem Werk hatte. Ich wollte keine Fehler machen und war nach dem Rennen sehr erleichtert. Wir sind von Platz 19 gestartet und dachten uns, ein Top-5-Ergebnis wäre toll. Mit Callaway hatten wir aber von Anfang an die Meisterschaft im Visier.

Wie schwierig war es, sich vom Audi R8 wieder an die Corvette zu gewöhnen?

Ich bin in dieser Saison sogar sieben verschiedene GT3-Autos gefahren. Mercedes in der Blancpain Endurance Series, Corvette im ADAC GT Masters, Lamborghini bei den 24h in Dubai, Ferrari in Frankreich und Porsche in der Blancpain GT Asia, den Audi in Spa und den Acura bei den 8h in Laguna Seca. All diese Erfahrungen, die ich mit den unterschiedlichen Modellen gemacht habe, haben uns auch geholfen, die Corvette weiterzuentwickeln. Mich schnell an neue Bedingungen zu gewöhnen, das hat mir mein Vater beigebracht. Er hat mich immer wieder auf andere Karts mit anderen Motoren und anderen Reifen gesetzt.

Man hört, Ihr Vater Jean-Marc Gounon, ein ehemaliger Formel-1-Pilot und heute Testpilot für die BoP, soll Sie streng erzogen haben?

Er hat mich auf den Motorsport vorbereitet und darauf, alles zu geben und fokussiert zu sein. Er wusste ja, wie schwierig es werden würde. Er sagte zum Beispiel, als es um die Meisterschaft im Gokart ging: Wenn du es nicht schaffst, dann hören wir auf. Ich hatte ziemlich viel Druck. Aber er hat mir auch gezeigt, wie ich damit umgehen kann. Zum Beispiel dreimal im Sprint auf und ab zu rennen.

»MIT CALLAWAY HATTEN WIR IN DIESEM JAHR VON ANFANG AN DIE MEISTERSCHAFT IM VISIER.«

Jules Gounon

Ist es ein Vorteil oder doch eher ein Nachteil, einen bekannten Rennfahrer-Vater zu haben?

Es hat von beidem etwas. Mein Vater ist Formel 1 gefahren, jeder schaut auf meinen Namen. Du hast immer Druck. Aber wenn ich unsicher bin, kann ich ihn fragen: Wie hast du das damals gemacht? Das Gute ist: Mein Vater kam dieses Jahr nur zweimal zu einem ADAC-GT-Masters-Rennen. Er hat sich sehr zurückgehalten, aber er war immer da, wenn ich ihn gebraucht habe.

Ihre Teamchefs haben uns erzählt, Sie hätten seinen Humor geerbt?

Ich lebe nach dem Prinzip: Du hast nur ein Leben. Das hat mir auch der Unfall im letzten Jahr gezeigt. Was ich mag an den Deutschen: Wenn du ernst sein musst, sind sie es, aber wenn du Feierabend hast, dann ist alles offen. Herumzualbern ist auch meine Art, mit Druck umzugehen. Seit ich in Spa gewonnen habe, habe ich etwas mehr Selbstvertrauen. Ich habe gemerkt, ich kann es schaffen – an der Seite von so erfolgreichen Namen wie Markus Winkelhock und Christopher Haase.



Gounon fuhr 2017 sieben verschiedene GT3-Autos, auch Corvette und Audi



Jules Gounon holte 2017 mit dem Callaway-Corvette-Team den Meistertitel

Und wie kommen Sie zur Ruhe?

Wenn ich bei mir zu Hause in Ardèche in Südfrankreich zwei Stunden auf dem Rennrad durch die Natur fahre. Du fährst gegen dich selbst. Kleine Dinge im Leben machen mich glücklich. Zum Beispiel wenn du nach einer Zwei-Stunden-Tour unter der Dusche stehst. Oder ein Bier trinkst. Das hat sich auch nach dem Unfall verändert. Mein Vater sagte mir: „Im Motorsport hast du ein paar Joker, und du hast deinen ersten schon verbraucht.“

Sie mussten auch einige Rückschläge hinnehmen. Den Unfall im französischen Porsche Carrera Cup, bei dem zwei Autos aufeinander parkten, und kurz darauf eine Bein-Operation. Wie ging es damals wieder bergauf?

Ich konnte eineinhalb Monate lang nicht laufen. Mein Vater hat mich dann zu einem BoP-Test mitgenommen. Dort habe ich diese schwarze Corvette gesehen und fand sie wunderschön. Mein

Vater kannte Teamchef Ernst Wöhr und stellte mich mit den Worten „Das ist mein Fehler von vor 20 Jahren“ vor. Wir haben gelacht, und sie haben mir gesagt, sie hätten einen Platz frei. Nach einem Test etwas später haben Ernst und Giovanni mir eine Chance gegeben. Ich kam aus dem Nichts, und am zweiten Rennwochenende haben wir am Lausitzring gewonnen. Ich stand neben Laurens Vanthoor und Rachel Frey auf dem Podium und dachte mir: „Wow, was ist hier passiert?“ Bis zum Schluss haben wir in meiner Debütsaison um die Meisterschaft gekämpft.

Was sind Ihre Pläne für 2018?

Ich träume davon, Werksfahrer zu werden, und bete jeden Abend dafür. Ich bin 22 und habe das wichtigste Ziel erreicht, nämlich die Meisterschaft zu gewinnen. Ich hoffe, mir schenkt jemand das Vertrauen, eine Marke zu repräsentieren. Momentan gebe ich 100 Prozent für den Motorsport und konzentriere mich auf nichts anderes. ■

Sportwagen-WM / LMPI-Klasse

Alonso-Deal: Bleibt Toyota?

Seit dem GP in Brasilien steht fest: McLaren-Star Fernando Alonso testet am kommenden Sonntag in Bahrain das LMPI-Auto von Toyota, um 2018 beim 24h-Rennen in Le Mans zu starten. Damit wäre dann auch klar: Toyota fährt die Supersaison 2018/19.

Von: **Marcus Schurig**

Niemand will sich vor der offiziellen Ankündigung die Zunge verbrennen, aber spätestens seit dem GP-Wochenende in Brasilien wissen die Insider Bescheid: McLaren-Pilot Fernando Alonso wird am kommenden Sonntag nach dem WEC-Finale in Bahrain den Toyota TS050 Hybrid testen. Der Spanier hat sich sogar schon den Fahrersitz anpassen lassen, und er hat in jüngster Vergangenheit kein Geheimnis daraus gemacht, dass er in Le Mans antreten will. Ende Januar wird Alonso bereits das

24h-Rennen in Daytona bestreiten – um erste Erfahrungen im Langstreckensport zu sammeln.

Toyota-Insider sagen: Damit sei klar, dass eine grundsätzliche positive Entscheidung zum Verbleib von Toyota in der Sportwagen-WM bereits gefallen ist – sonst würde man sich ja die Mühe nicht machen. Offenbar war für den Toyota-Vorstand die

Aussicht zu verlockend, in der Supersaison 2018/19 gegen eine kaum nennenswerte Konkurrenz zwei Siege in Le Mans abgreifen zu können – eine verständliche Position.

Angeblich bedeutet das, dass Toyota die volle Saison – also alle WM-Rennen 2018/19 – mit zwei Autos bestreiten wird, und dass die aktuelle Planung darauf hin-

auslaufen könnte, beim Saisonhighlight in Le Mans drei LMPI-Autos einzusetzen.

Fernando Alonso könnte dann auf dem dritten Fahrzeug zum Einsatz kommen. Ob der Spanier vorher schon WM-Luft schnuppern kann – zum Beispiel beim Saisonauftakt der Sportwagen-Weltmeisterschaft in Spa – ist zurzeit noch nicht geklärt. ■



Fernando Alonso testet am kommenden Sonntag den Toyota-LMPI. Viele glauben: Der Deal für Le Mans steht bereits

24h-Rennen auf dem Nürburgring

Aston: 24h-Werkseinsatz?

Aston Martin erprobt seit letzter Woche das neue GTE-Modell des Vantage für die Sportwagen-WM. Angeblich erwägen die Briten einen Werkseinsatz des GTE-Modells beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring.

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

Aston Martin hat ein Problem, über das sich die deutschen Nürburgring-Fans außerordentlich freuen dürften: Das neue Rennmodell Vantage GTE für die Sportwagen-WM benötigt so viele Testkilometer wie irgend möglich. Doch vor dem WM-Highlight in Le Mans



Letzte Woche spulte Aston Martin mit dem Vantage GTE Tests in Sebring ab

findet 2018 gerade mal ein Sechsstunden-Rennen in Spa statt. Um mehr Kilometer im realen Rennbetrieb abzuspuhlen, erwägen die Briten jetzt sogar einen Werkseinsatz beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring.

Dort liegt der Termin im nächsten Jahr mit Anfang Mai sehr früh, sodass mögliche Er-

kenntnisse aus einer Dauererprobung am Nürburgring noch vor dem 24h-Rennen in Le Mans umgesetzt werden könnten. Auch das Reglement wäre hier kein Stolperstein: Theoretisch kann ein Hersteller auch mit einem GTE-Auto beim 24h-Klassiker in der Eifel an den Start gehen, wie es zum Beispiel Porsche mit dem

Manthey-Team in der Vergangenheit schon vorexerziert hat.

Offiziell wird das neue Vantage-Rennmodell zusammen mit dem Straßenauto in der nächsten Woche in London enthüllt, der erste Rollout des Rennwagens hat im August stattgefunden, und letzte Woche wurde das Auto erstmals bei Tests in Sebring abgelichtet (siehe Bild links).

Mit dem Vantage betritt Aston Martin Racing Neuland, denn das Auto verfügt als Antrieb über den 4-Liter-V8-Biturbomotor von AMG – und bei Turbomotoren ist die Applikation für den Rennbetrieb deutlich aufwendiger als bei Saugmotoren. Der neue Vantage sollte auf Wunsch von Aston Martin 2018 auch in der GTE-Am-Klasse zum Einsatz kommen – doch ein entsprechender Antrag der Briten wurde abgelehnt. ■

IMSA: Für Daytona und Sebring überbucht

Während die Starterzahlen in der Sportwagen-WM fallen, eilt ihr amerikanisches Pendant, die IMSA-Serie, von Erfolg zu Erfolg: Angeblich sind die Rennen in Daytona und Sebring jetzt schon überbucht.

„Ganz ehrlich: Das bisherige Einschreibe-Ergebnis hat alle unsere Erwartungen übertroffen“, gab IMSA-Präsident Scott Atherton zu. Schon lange vor dem offiziellen Nennschluss, der auf den 30. November fällt, sind die Rennen in Daytona und Sebring überbucht. Dafür ist einerseits die positive Gesamtentwicklung der Serie in Nordamerika verantwortlich, dazu hat die IMSA mit der DPi-Klasse

eine tragfähige und kosteneffiziente Topklasse etabliert. Zum Zweiten wurden die ersten beiden Saisonrennen, das 24h-Rennen in Daytona Ende Januar und das 12h-Rennen Mitte Februar in Sebring, erstmalig speziell für europäische Teams promotet – und zwar als die 36 Stunden von Florida.

Die speziellen Angebote bei Fracht, Nenngebühren oder Hotelzimmern haben ihre Wirkung offenbar nicht verfehlt: Die Standard-Einschreibungen für den Nordamerikanischen Endurance Cup, zu dem auch die Rennen in Daytona und Sebring zählen, haben sich deutlich verbessert. Die IMSA-Serie wird von vielen Teams aus Europa als die stabilere und bessere Plattform als die Sportwagen-Weltmeisterschaft angesehen. ■ AC/MCS

BMW verlängert mit Rahal

Eine Verlängerung mit langer Verspätung: Erst letzte Woche gab BMW bekannt, dass das Rennteam von Bobby Rahal weiterhin für die GTE-Werkseinsätze in der IMSA-Serie verantwortlich sein wird. Ursprünglich hätte die Ankündigung bereits Anfang Oktober erfolgen sollen.

Von: **Marcus Schurig**

Die Pressemitteilung wird in den nächsten zwei Wochen kommen, aber auf jeden Fall vor dem Saisonfinale der IMSA in Atlanta“, kündigte BMW-Sportchef Jens Marquardt beim Rennen der Sportwagen-WM in Austin Mitte September noch an.

Doch erst jetzt, also Mitte November, wurde der Deal perfekt gemacht. Angeblich gab es mächtige Mitbieter um die Vertragsverlängerung, unter anderem das IndyCar-Team von Michael An-

dretti, der für BMW auch die Werkseinsätze in der Formel E leitet. Dazu gab es BMW-intern recht viele Stimmen, die für einen Wechsel plädierten: Die Truppe von Bobby Rahal habe nicht den nötigen Biss, und alle personellen Veränderungen in der jüngeren Vergangenheit hätten nicht zu den gewünschten Ergebnissen geführt.

Nick Cassidy und Ryo Hirakawa holen Titel

Beim Saisonfinale der japanischen Super-GT-Meisterschaft in Motegi holten die Lexus-Piloten Nick Cassidy und Ryo Hirakawa den zweiten Platz – das reichte zum Titelgewinn.

Der Druck vor dem Finale war allerdings hoch, denn rein rechnerisch musste das japanisch-neuseeländische Duo in den Top-Zwei abschließen, unabhängig davon, wo ihre direkten Titelkonkurrenten ins Ziel kommen würden. Cassidy und Hirakawa hielten dem Druck stand, schafften im Qualifying Rang drei und konnten sich im Rennen bereits in der vierten Runde an den vor ihnen platzierten Markenkolle-

gen aus dem Lexus-Team LeMans auf Platz zwei nach vorne arbeiten.

Auf den letzten Rennsieg der Saison hatten die beiden Meisterschaftsanwärter aber keine Chance: Ronnie Quintarelli und Tsugio Matsuda dominierten den letzten Lauf zur Japanischen Super-GT-Meisterschaft und holten den ersten Saisonsieg für Nissan, vor den neuen Meistern. Quintarelli und Matsuda belegten in der Endabrechnung der Saison 2017 übrigens den zweiten Platz – zwei Punkte hinter den neuen Meistern Cassidy und Hirakawa.

Platz drei beim Motegi-Finale holten die letztjährigen Meister Heikki Kovalainen und Kohei Hirate, die für das Sard-Lexus-Team starten. Honda schaffte beim Heimspiel in Motegi nur Platz vier. ■ MCS

Die andere Fraktion verwies darauf, dass 2017 eines der erfolgreichsten Jahre der Zusammenarbeit mit Rahal war: Der BMW M6 GTE, der schon als totaler Flop gescholten wurde, bekam im letzten Einsatzjahr Schützenhilfe von der BoP – und kämpfte nach vier Siegen bis zum Saisonfinale sogar noch um einige Meisterschaftstitel mit.

Offenbar wurde aber auch der Druck auf das Team erhöht, die Struktur weiter zu professionalisieren: Kurz nach der Vertragsverlängerung bestätigte das Rahal-Team die Verpflichtung des Topingenieurs Brandon Fry, der zuvor unter anderem als Renningenieur für das IndyCar-Team von Chip Ganassi gearbeitet hatte. ■



Zukunft gesichert: Das GT-Team von Bobby Rahal leitet auch in Zukunft die BMW-Werkseinsätze in der IMSA-Serie

Schlussspurt



Rauchzeichen: Beim letzten M-Sport-Einsatz will Ott Tänak den Vize-Titel kassieren

Heißes WM-Finale in Australien. Die WM-Titel hat M-Sport mit Sébastien Ogier und Co Julien Ingrassia schon abgeräumt. Als Sahnehäubchen könnte Ott Tänak beim Saisonfinale auch noch Vizeweltmeister Thierry Neuville abfangen. Nur 14 WM-Zähler liegt der Hyundai-Pilot vor dem Esten.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Ende naht. Bevor Ott Tänak zu Toyota wechselt, tritt der zweimalige Saisonsieger ein letztes Mal für die neue Weltmeistertruppe von M-Sport an. Zu gerne würde er sich von seinen langjährigen Weggefährten mit einem weiteren Sieg verabschieden. Nur 14 Zähler trennen den Esten vom Tabellenzweiten Thierry Neuville. Doch die Liste der Sieg-anwärter ist lang. Andreas Mikkelsen, der hier im Vorjahr VWs letzten WM-Sieg im Polo WRC

einfuhr und nun für Hyundai startet, zählt ebenso zum Favoritenkreis wie Citroën-Speerspitze Kris Meeke. Doch auch die beiden Toyota-Piloten Jari-Matti Latvala und Esapekka Lappi profitieren von einer günstigen Startposition und wollen zum Abschluss der Premiersaison der Konkurrenz zu gerne noch einmal das Heck ihres Yaris WRC zeigen. Schon deshalb lautet das Motto: Vollgas! Keine leichte Aufgabe, denn die murmelähnlichen Kieselsteine erschweren die Suche nach Traktion wie bei keinem anderen WM-Lauf. So dürfte sich Weltmeister Sébastien Ogier als Straßenfeger der ersten Etappe beim Kampf um die Spitze schwertun.

Nur vorne Spannung

Mit den 48,89 Kilometern von „Nambucca“ wartet am Samstag eine der längsten Wertungsprüfungen der Saison. Den Schlusspunkt der Rallye Australien und damit auch der WM-Saison 2017 bildet die direkt an der Goldküste entlangführende, 9,93 Kilometer lange Power Stage „Pilbara Reverse“. Mit 947,55 Gesamtkilometern und 21 WPs über



Vorfroide: Vorjahressieger Mikkelsen

insgesamt 318,33 Kilometer an drei Tagen rund um Coff's Harbour präsentiert sich der Saisonabschluss im Bundesstaat New South Wales erneut als eine der kompaktesten Herausforderungen im WM-Kalender. Elf World Rally Cars der neuesten Generation bilden die Spitze des insgesamt nur 34 Teams zählenden Feldes.

Dahinter sieht es mau aus: Zwar gönnt sich der permanente WRC-Trophy-Starter Jourdan Serderidis die teure Reise nach Down Under, aber nur 19 Fahrzeuge entsprechen den internationalen FIA-Regularien. Einmal mehr komplettieren einheimische Starter wie Brendan Reeves im allradgetriebenen Mazda 2 AP4 den bunten Reigen. ■

NACHRICHTEN

WRC2: ROVANPERÄ OHNE GEGNER

Das Saisonfinale der zweiten Liga wird zur Farce. Anders als in Großbritannien, wo das WRC2-Feld mit über 20 Teilnehmern - darunter Weltmeister Pontus Tidemand, Skoda-Markengefährte Ole Christian Veiby sowie die M-Sport-Asse Teemu Suninen und Eric Camilli - ein wahres Feuerwerk abbrannten, tritt auf der anderen Seite der Erde nur Kalle Rovannerä an. So oder so wird es eine Premiere geben: Sollte der junge Solist das Ziel sehen, ist er mit 17 Jahren der jüngste WRC2-Sieger der Geschichte. Fällt er aus, ist die Rallye Australien der erste WM-Lauf, in der weder ein WRC2- noch ein WRC3-Pilot gewertet wurden.

MIKKELSEN UND NEUVILLE TEILEN SICH COCKPIT

Die Monza Rally Show (1. bis 3.12.) ist um eine Attraktion reicher. Neben Valentino Rossi und anderen prominenten Rennfahrern werden auch die Hyundai-Werkspiloten Andreas Mikkelsen und Thierry Neuville teilnehmen. Der Clou: die beiden Freunde teilen sich ein WRC-Cockpit und wechseln sich auf jeder Prüfung in der Rolle als Fahrer und Beifahrer ab.

SORDO IN TEILZEIT

Seit Anfang Oktober hat Hyundai-Teamchef Michael Nandan die Qual der Wahl. Stehen mit Andreas Mikkelsen, Thierry Neuville, Hayden Paddon und Dani Sordo doch vier Fahrer unter Vertrag und meist nur drei Werkswagen zur Verfügung. Nachdem der Neuseeländer Hayden Paddon in Spanien pausieren musste, fehlt beim finalen WM-Lauf in Australien nun Teamkollege Dani Sordo. Der Routinier aus Spanien weiß um seine glücklose Saison und macht sich wenig Hoffnungen. Für kommende Saison rechnet er nur noch mit sieben bis acht Rallyes im Hyundai i20 Coupé WRC. ■ RK

Rallye Dakar

Borgward goes Dakar

Wüste Werbetour: WRC2-Pilot Nicolas Fuchs aus Peru startet bei der Rallye Dakar mit einem Borgward BX7.

Von: **Reiner Kuhn**

Wenn sich ab dem 6. Januar die Werksteams von Peugeot, Toyota und X-raid-Mini um den Gesamtsieg bei der 40. Rallye Dakar balgen, wird auch Nicolas Fuchs im Rampenlicht stehen. Weniger weil der 38-jährige WRC2-Pilot bei der diesjährigen Dakar auf Anhieb auf Gesamtrang 12 nach vorne stürmte, sondern weil der Peruaner als Topfahrer das neu formierte Borgward Team anführen wird.

Das bestätigt Mou Lai Kui, Teamchef und Fahrer eines der beiden von einem Vierzylinder-Benziner mit 224 PS angetriebenen Borgward BX7, mit denen das Team im Oktober bei der Rallye China erstmals ausrückte, und das in Südamerika in der seriennahen Kategorie fahren soll. „Der Plan ist langfristig angelegt. Wir wollen in China mit Offroad-



Die Dakar ist um eine Marke reicher

Rallyes beginnen und künftig auch international antreten. Borgward unterstützt das Projekt, denn Motorsport liegt der Firma in den Genen“, so der 42-jährige. Mou Lai Kui ist in der chinesischen Motorsport-Szene als Titelträger verschiedener Rundstreckenserien eine bekannte Größe und das Sprachrohr des Projekts, da hinter der Reanimation von Borgward 2008 neben dem Enkel des Gründers Carl Borgward chinesische Investoren stecken. Die haben durchaus größere Ambitionen: Parallel zum seriennahen SUV BX7 entsteht ein Dakar-Prototyp. ■

Rallycross-WM

Ab 2020 mit Elektroautos

Der Elektroantrieb kommt auch in der Rallycross-WM und bekommt eine eigene Rennserie.

Zur Freude zahlreicher Hersteller boomt die Formel E. Ob nun geniale Marketingplattform oder nicht, der Erfolg gibt den Machern Recht. Nun will sich auch Rallycross-WM-Promoter IMG ein Stück vom Elektro-Kuchen der Hersteller sichern und wird ab 2020 eine eigene Meisterschaft für Allrad-Stromer ins Leben rufen. Bis zum Frühjahr 2018 sollen die Eckdaten von „E-Rallycross“ samt einem technischen Reglement stehen.

Zudem soll dann auch klar sein, wie die Serie ablaufen wird. Diskutiert werden gemeinsame Auftritte mit der jetzigen Rallycross-WM, aber auch Rennen, die getrennt stattfinden.

Die neuen E-Renner werden deutlich mehr Leistung als die jetzigen Supercars haben und über 800 PS besitzen. Als Muster könnte der schon jetzt 544 PS starke STARD HIPER MK1 aus der Technologieschmiede von Manfred Stohl dienen. Acht Hersteller sind am Festzurren des Reglements beteiligt: Neben den aktuellen RX-Marken Audi, Ford, Peugeot und Volkswagen sind auch BMW, Jaguar, Nissan und Volvo dabei. ■ RK



So viel ihr Volt: Stohls STARD HIPER strömt seit Monaten über die Piste

ÖRM Waldviertel

Baumschlager fährt im WRC-Polo zum 14. Meistertitel

Welch irres Finale: Acht Mal wechselte die Führung, bevor Raimund Baumschlager auf den letzten Metern den Sieg und auch den Titel klarmachte.

Von: **Reiner Kuhn**

Eine turbulente Saison, in der die Titelanwärter allesamt mal patzten, destillierte sich zu einem finalen Rallye-Krimi im Waldviertel. Vom Start weg lagen mit Raimund Baumschlager (VW Polo WRC), Hermann Neubauer (Ford Fiesta WRC) und Niki Mayr-Melnhof (erstmalig im DS3 WRC) jene Piloten vorne, die das ganze Jahr hindurch den Ton vorgegeben hatten. 14 Prüfungen lang prägeln sie ihre Boliden über den Schotter rund um Horn. Die erste Bestzeit markierte am Freitag Mayr-Melnhof. Fortan hau-

ten sich Baumschlager und Neubauer die Sekunden um die Ohren, acht Mal wechselte die Führung, maximal 4,7 Sekunden trennten die beiden im Kampf um die Krone.

Vor dem vier Kilometer langen Schlusspurt lag Neubauer 0,8 Sekunden vor Baumschlager. Doch ausgerechnet im entscheidenden Abschnitt spielte dem

29-jährigen Lungauer die Technik einen Streich: Die Antriebswelle des Ford Fiesta brach, Neubauer verlor 6,2 Sekunden.

„Hermann und Niki haben sich gewehrt bis zum Schluss. Der Druck war mächtig groß. Aber 14 Meistertitel hat wohl keiner auf der Welt. Darauf bin ich schon ein bissl stolz“, strahlt der 58-jährige Baumschlager. Anders

Hermann Neubauer. Neben der sechs Mal gefahrenen Piste in einem Fahrtechnikzentrum harderte er mit der gebrochenen Antriebswelle. „Es ist wie es ist. Jetzt bin ich halt deprimiert, aber es wird wieder aufwärtsgehen.“

Der Titel in der 2WD-Wertung ging an Julian Wagner, der damit seinen Bruder Simon Wagner überlebte. Der 22-jährige Oberösterreicher markierte im Opel Adam R2 nicht nur acht Bestzeiten, er war auf sämtlichen restlichen Prüfungen mindestens Zweit-schnellster. Daniel Wollinger erlebte dagegen ein rabenschwarzes Wochenende: Dem Renault-Clio-R3-Piloten hätte ein dritter Platz zur ersten Meisterkrone genügt, doch schon am ersten Tag spielten dem Steirer zuerst die Technik (Bremsen, Dämpfer), dann wohl auch die Nerven (Zeitüberschreitung und Dreher) einen Streich. Letztendlich reichte es nur zu Klassenrang 6. ■



Auf den letzten Metern vorbei zum Titel: Baumschlager im VW Polo WRC

Turbulentes Finale in Kapstadt

Nach einem Dutzend Rennen fand das Duell um die Vizemeisterschaft beim Finale in Südafrika endlich einen Sieger. Auf dem Weg dorthin gab es jede Menge Action.

Von **Sven Kopf**

Die Premiere der Rallycross-WM bei Kapstadt bot Chancengleichheit für alle, schließlich wurde auf diesem Teil der Erde noch nie ein derartiges Rallycross-Rennen ausgetragen. Petter Solberg (VW) und Mattias Ekström (Audi) lagen einen Punkt auseinander im Kampf um die Vizemeisterschaft. „Mattias ist ein harter und cleverer Fahrer“, war sich Solberg darüber im Klaren, wie schwer es werden würde, diesen Vorsprung zu halten.

Plattfüße in der Qualifikation

Die Fahrer loteten die brandneue Strecke mehr und mehr aus, trieben die Fahrzeuge an die Grenzen und sorgten so für einiges Durcheinander in der Qualifikation. Einige Favoriten übertrieben es und handelten sich Plattfüße ein. Sébastien Loeb (Peugeot) traf wie im ersten Qualifikationslauf erneut auf Timo Scheider (Ford), dort gab es bereits ein beinhartes Duell mit Lackaustausch. Nun kam Ekström dazu und der erkämpfte sich unbeirrt die Führung, während Loeb mit Plattfuß langsamer wurde. Doch der Schwede wurde danach durch eine Fünf-Sekunden-Strafe zurückgeworfen. Nach der Härte musste nun also Cleverness zur Geltung kommen, wollte Ekström wenigstens Vize-Champion werden.

Tiefflieger Ekström

So viel Action wurde den Fans bisher selten geboten: Bis kurz vor der Zielflagge schien das Feld im ersten Halbfinale sortiert, als Kristoffersson und Ekström in die Jokerlap gingen. Plötzlich wurde Kristoffersson langsamer. Er schien Ekström einbremsen zu wollen, damit VW-Teamkollege Solberg auf der regulären Strecke vorbeiziehen konnte. Doch Ekström ließ sich nicht irritieren und startete flugs ein Überholmanöver. Er schoss aus der Jokerlap, knallte gegen Solberg,



Timo Scheider und Ken Block rummsten und schubsten. Am Ende war der eine Fünfter und der andere draußen

stieg sogar auf und flog geradezu an den beiden Polo vorbei, verpasste allerdings dadurch die anschließende Schikane. Es blieb nur der Weg durch den Acker, außen an den Reifenstapeln vorbei, um sich dann wieder hinter Kristoffersson und vor Solberg einzureihen.

Für seine kompromisslose Fahrweise wurde der Schwede allerdings nach dem Rennen offiziell gerügt und vom zweiten auf den dritten Platz strafversetzt. Die Regel besagt: Wer sich in seiner regulären Runde befindet, hat Vorrang vor dem, der aus der Jokerlap kommt.

Das zweite Semifinale enthielt weniger Brisanz, dennoch flogen auch hier die Fetzen. Timo Scheider suchte einen Weg auf die Ideallinie, aber das Feld lag zu dicht beieinander, und Ken Block (Ford) hatte sich bereits eine gute Position gesichert. Alle rasten unsortiert in die nächste Kurve, Karosserieteile flogen durch die Luft, und am Ende konnte es tatsächlich ohne nennenswerte Zwischenfälle weitergehen. Für Block, der nach dem Ausstieg von Ford sein vorerst letztes Rallycross-Rennen absolvierte, war der Saisonabschluss mit dem Einzug

ins Finale eigentlich perfekt – doch da traten die Regelwächter auf den Plan. Sie wogen den zerfledderten Focus des Amerikaners und stellten fest: Er hatte zu viele Federn gelassen. Block wurde wegen Untergewicht vom Finale ausgeschlossen.

Der Sieg im Finale ging schließlich an Kristoffersson. Solberg hatte den Speed von Ekström noch mitgehen können, aber er kam hinter dem Schweden ins Ziel und gab so die Vizemeisterschaft in letzter Sekunde an ihn ab. ■

HALBFINALE 1

1.	Kristoffersson	VW Polo
2.	Solberg	VW Polo
3.	Ekström	Audi S1
4.	Bakkerud	Ford Focus
5.	Baumanis	Ford Fiesta
6.	Heikkinen	Audi S1

HALBFINALE 2

1.	T. Hansen	Peugeot 208
2.	Scheider	Ford Fiesta
3.	K. Hansen	Peugeot 208
4.	Loeb	Peugeot 208
5.	Eriksson	Ford Fiesta
6.	Block	Ford Focus

FINALE

1.	Kristoffersson	VW Polo
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	Ekström	Audi S1
4.	Solberg	VW Polo
5.	Scheider	Ford Fiesta
6.	K. Hansen	Peugeot 208

WM-STAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	316 Punkte
2.	Mattias Ekström	255
3.	Petter Solberg	252
4.	Sébastien Loeb	214
5.	Timmy Hansen	201
6.	Andreas Bakkerud	194

WM-STAND TEAMS

1.	PSRX Volkswagen SWE	544 Punkte
2.	Team Peugeot-Hansen	415
3.	Audi EKS	380
4.	Ford Hoonigan Rac.D.	306
5.	Ford MJP Racing	221
6.	Ford STARD	176



Ken Block: Für zu leicht befunden

Champions

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

LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3

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



**Für Sie
zur Wahl**



LEGO Speed Champions Ford Mustang GT

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

Ihre Abo-Vorteile:

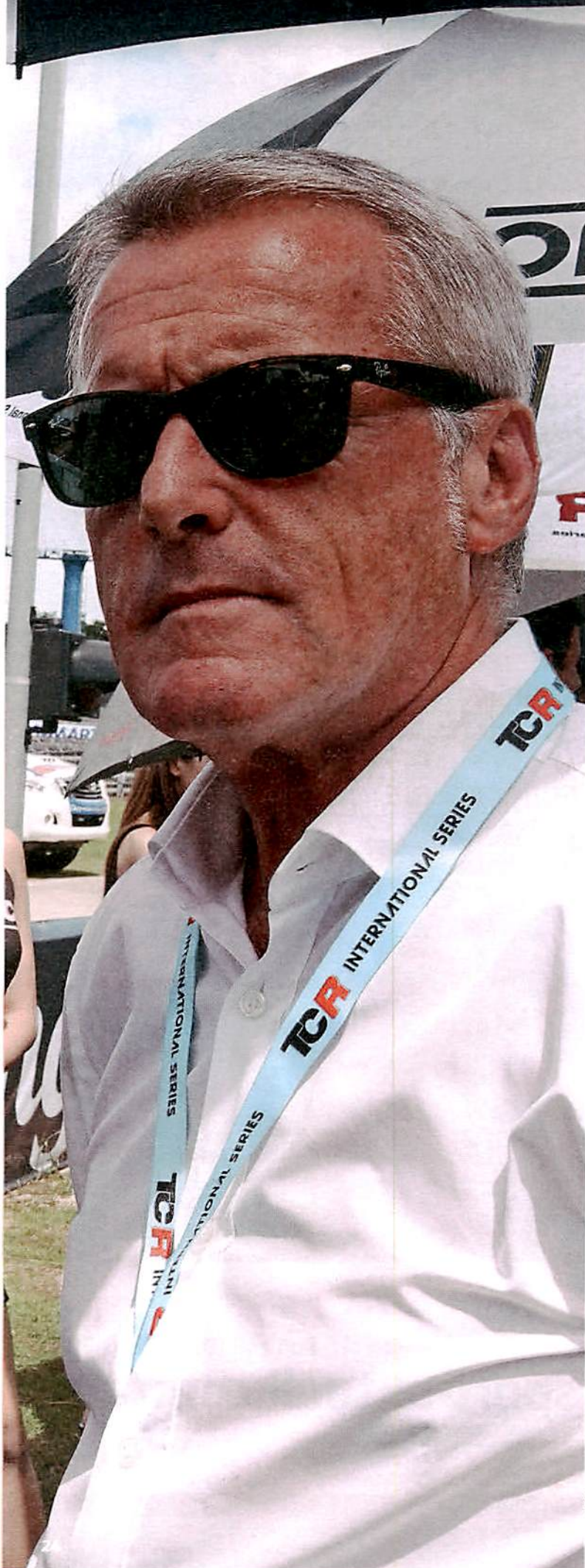
- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- Nach einem halben Jahr jederzeit kündbar

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

Fon +49 (0)711 3206-8888



Marcello Lotti (59) ist der Mann hinter der TCR. Nach drei Saisons der von ihm ins Leben gerufenen Tourenwagen-Kategorie zieht er Bilanz und schaut auch in die Zukunft.

Von: **Michael Bräutigam**

Die TCR wächst und wächst. Wie zufrieden sind Sie am Ende der dritten Saison?

Wenn man ein Projekt hat, ist man eigentlich nie glücklich, man will immer mehr. Aber wir können feststellen, dass die TCR sehr gut funktioniert, also können wir zufrieden sein. Speziell für diese kurze Zeit.

Gibt es noch einen Boom oder wird es ruhiger?

Wenn ich mir meine Agenda so anschaue, würde ich sagen, wir sind noch mittendrin (lacht).

Prognosen sagen, der TCR-Markt soll irgendwann 2000 Autos groß sein. Haben Sie einen Überblick, wie viele schon unterwegs sind?

Im Juni waren wir bei knapp 600 Autos, jetzt dürften wir also schon fast bei 700 angekommen sein. Was fehlt, sind noch mehr Plattformen. Aber wir haben viele Anfragen aus verschiedenen Ländern, die sich der TCR öffnen wollen. Wir sind nah dran, eine TCR Korea für nächstes Jahr aufzugleisen. Wir schauen einfach Schritt für Schritt. Wir machen eine Party beim 1000. TCR-Auto (lacht). Und dann schauen wir mal, wann wir die zweite Flasche für 2000 Autos öffnen können.

Es gibt schon mehr als zehn Marken in der TCR...

Einige Hersteller tun sich etwas schwer, die Homologation abzuschließen – also von einer vorläufigen auf die finale Homologation. Aber Subaru hat das Auto für die nächste Saison jetzt im Prin-

zip fertig. Auch Ford ist wieder ein Thema. Ich hoffe, beide Marken haben 2018 gut entwickelte Autos am Start. Renault (mit Vukovic Motorsport, d. Red.) entwickelt ebenfalls ein TCR-Auto. Peugeot hat gerade erst seinen 308 gezeigt, bislang war das ja ein Cup-Auto mit Kit. Wie Peugeot wird auch Lada eine richtige TCR-Homologation für nächstes Jahr machen. Es gibt weitere Marken, die daran arbeiten, unter anderem zwei chinesische, aber da kann ich noch nicht zu viel verraten. Auch aus dieser Sicht sind wir sehr zufrieden. Es wird natürlich schwer, die gleichen Absatzzahlen zu erreichen wie Seat, die eben als Erste ihr Auto fertig hatten. Wir haben viele Marken, aber der Markt ist groß und es ist Platz für jeden.

Im Juli haben Sie in Oschersleben Vertreter von Toyota und Mazda getroffen. Gibt es da irgendwelche News?

Ich kann Ihnen nicht sagen, was sie machen. Nicht, weil ich es nicht möchte, sondern weil ich es nicht weiß. Die Gespräche zwischen den Herstellern und unserer Technikabteilung laufen, ich bin aber meist erst dann involviert, wenn es in den Homologationsprozess geht.

Vielleicht würde die geplante TCR Japan da helfen...

Ja, wir sind in Gesprächen und arbeiten an einer TCR-Sprintserie für Japan. Momentan haben wir nur einen Deal mit der Super-Taikyu-Langstreckenserie.

Welche ist in Ihren Augen die stärkste TCR-Serie?

In meiner Situation ist es natürlich schwer zu sagen: Die eine ist besser als die andere. Da muss ich diplomatisch bleiben. Ich freue mich über jede TCR-Serie, denn es ist immer schwierig, eine neue Meisterschaft ins Leben zu rufen. Jeder Promoter gibt alles, um ein möglichst gutes Ergebnis zu erzielen. In einigen Ländern ist das einfacher, in anderen schwieriger. Die TCR Germany hat mit rund 40 Autos ein tolles Ergebnis erreicht, und ich würde mich sehr schwertun zu sagen, dass sie aktuell nicht die stärkste Serie weltweit ist.

Was macht diese Serie abgesehen vom großen Starterfeld besonders?

Sie hat von Anfang an gut funktioniert. Wie gesagt, auch andere Serien machen einen guten Job,

»WIR HABEN VIELE MARKEN, ABER DER MARKT IST GROSS UND ES IST PLATZ FÜR JEDEN.«

Marcello Lotti

„Wir machen eine Party beim 1000. TCR-Auto“

aber nicht jede kann 40 Autos erreichen. Tourenwagen gehören in Deutschland zur Motorsport-DNA. Nicht nur dank der DTM, sondern auch wegen speziell der BMW-Historie bei den Tourenwagen. Das ist wohl einer der Gründe für den Erfolg der TCR Germany. Dazu kommt die fantastische und professionelle Zusammenarbeit mit dem ADAC.

Nicht nur TCR-Serien, sogar die ETCC hat dieses Jahr die TCR-Regeln adaptiert...

In diesem Jahr war das so. Ich habe ihnen die Lizenz gegeben und denke, das war sinnvoll.

Geht diese Zusammenarbeit auch 2018 weiter?

Die Gespräche mit der FIA laufen, aber es ist noch nichts final entschieden. (Stand: 12.11.)

Vom European Touring Car Cup zur TCR European Trophy: In Adria hatten Sie 20 Starter, waren Sie zufrieden mit dieser Zahl?

Nein. Ich war zwar auf der einen Seite glücklich, weil Vertreter aus Russland, Skandinavien, Deutschland und Portugal – also den Hauptserien in Europa – vor Ort waren. Auf der anderen Seite hätte ich aber noch mehr Starter aus Deutschland und auch aus der TCR Italy erwartet. Aber gut, es ist das Ende der Saison, es war ein Einzelevent, es gab kein Preisgeld. Von daher müssen wir schon glücklich sein.

Folgt dem Europafinale irgendwann ein Weltfinale?

Wir haben ehrlich gesagt viel Interesse seitens der Länder, Teams und Fahrer. Das liegt also durchaus auf dem Tisch. Wir müssen schauen, ob das für nächstes Jahr schon realistisch ist, aber wir denken stark darüber nach.

Gibt es statt eines Europafinales 2018 dann die geplante TCR-Europaserie?

Ja, es wird eine richtige Meisterschaft mit sechs Events geben. Promoter wird Paulo Ferreira sein, also der gleiche wie bei der TCR Portugal. Es war an der Zeit, eine Europaserie zu starten. In

den ersten drei Saisons fand ich es jedoch zu aggressiv, so eine Serie zusätzlich zu den gerade startenden nationalen Serien zu haben. Speziell aus Deutschland und Italien kamen einige Bitten, dass es nicht zu Überschneidungen kommt. Manchmal ist es für Teams besser, ein Doppelprogramm zu fahren, weil sie so leichter Sponsoren finden. Deshalb haben wir uns für eine komplette Serie 2018 entschieden.

Die „Weltserie“, also die TCR International Series, hat am Wochenende ihr Finale in Dubai. Wer wird Meister?

Ich würde mich persönlich sehr für Attila Tassi freuen. Er ist ein junger Fahrer und das wollen wir in der TCR sehen. Er ist natürlich auch sehr schnell. Tassi hat zudem gezeigt, dass das TCR-Konzept funktioniert. Die Autos sind schnell, aber jeder hat die gleichen Voraussetzungen – und wenn du eine gute Performance zeigst, kannst du gewinnen. Auch für Honda wäre es schön, sie haben ein gutes Auto gebaut und unterstützen das TCR-Konzept von Anfang an. Sie haben ja gerade ihr neues Auto für nächste Saison vorgestellt, das fast wie ein Manga-Auto aussieht. Auf der anderen Seite ist Jean-Karl Vernay. Ein fantastischer Fahrer, der sehr professionell ist, aber auch nichts herschenkt. Ich mag ihn als Fahrer sehr, deshalb würde es mich für ihn auch freuen.

Und wie sieht es mit Stefano Comini aus?

Rein mathematisch kann er gewinnen, und genau das sollte alle Fahrer beunruhigen. Wenn er eine Chance zu gewinnen hat, weiß niemand, was dieser Kerl machen wird. Das Problem ist nur: Selbst wenn er ein perfektes Wochenende erwischt und 55 Punkte holt, kommt es darauf an, was hinter ihm passiert.

Das Finalrennen sollte ursprünglich im Rahmen der Formel 1 in Abu Dhabi stattfinden. Warum mussten Sie Ort und Datum ändern?

Das hatte vor allem strategische Gründe, im Hinblick auf das, was



Dialog: Lotti hier im Gespräch mit Chris Reinke und Detlef Schmidt (Audi)

»IN DEN ERSTEN DREI SAISONS FAND ICH ES ZU AGGRESSIV, EINE EUROPASERIE ZU HABEN.«

Marcello Lotti

nächste Saison passiert. Mit der TCR Middle East starten wir im Januar in Dubai und viele Teams wollten ihre Autos gleich dort behalten. Es ist schließlich das Ende einer langen Saison, also war es auch ein kommerzieller Aspekt. Natürlich verliert man die Atmosphäre des Formel-1-Umfelds, aber dafür haben wir auch viel mehr Freiheiten.

Es hat also nichts mit der Übernahme der Formel 1 durch Liberty Media zu tun?

Nein. Und gleich noch ein Nein, falls Sie nach dem finanziellen Aspekt fragen wollen. Ein Event kostet immer gleich viel. Wir hatten einen guten Deal mit der Formel 1, der auch von Liberty Media bestätigt wurde. Es hat also nichts damit zu tun, dass wir das neue Management nicht mögen oder ähnliches.

Wird es denn in Zukunft weitere TCR-Rennen im Rahmen der Formel 1 geben?

Das ist eben ein Teil der Planungen. Es gibt drei verschiedene Optionen, zwischen denen wir uns zeitnah entscheiden werden.

Mit Hyundai ist zuletzt ein echter Global Player neu zu den TCR-Herstellern gestoßen. Was denken Sie über den i30 N TCR?

Das Auto ist sehr gut gemacht. Wenn man es sich anschaut, ist es auch ein sehr schönes Auto. Ich habe mit Gabriele (Tarquini) gesprochen und er sagt, es ist einfach zu fahren. Sie haben ja gesehen, dass wir nach dem ersten Rennen in China eine BoP angewendet haben. Da hat unsere Technikabteilung trotz der geringen Datenmenge einen guten Job gemacht. Das scheint jetzt sehr gut zu funktionieren.

Der Hyundai ist, wie der Honda, ein sehr hoch entwickeltes Auto. Es wird gemunkelt, dass man das Auto unter Wert verkauft, um sich an die Kostendeckelung zu halten. Was halten Sie davon?

Ich hoffe nicht, denn das würde genau dem widersprechen, was wir wollen. Ich habe mit Hyundai gesprochen, sie haben den Preis bestätigt und sie haben auch bestätigt, dass sie tatsächlich wenig Marge haben. Aber ich denke, sie verkaufen das Auto für die Summe, die es eben kostet. Es wäre natürlich auch eine mögliche Strategie, das Auto ohne Gewinn

zu verkaufen und nur durch Kundenservice und Ersatzteile die Kosten zu decken. Aber das glaube ich ganz ehrlich nicht.

Dieses Jahr wurde die Motorleistung von 330 auf 350 PS angehoben...

Das war keine wirkliche Anhebung. Wir haben die Leistung auf maximal 330 PS angesetzt, mussten aber feststellen, dass das nur schwer zu erreichen ist. Alle Autos lagen darüber. In einem Meeting mit allen Herstellern haben

wir dann klargemacht, dass dieses Spielchen aufhören muss und die Regularien eingefroren sind. Gemeinsam haben wir uns dann auf die neue Grenze von 350 PS geeinigt, und das wird auch so bleiben. Klar, die Motoren könnten auch 380, 390 oder noch mehr PS leisten, aber dann muss man den Motor irgendwann nach jedem Wochenende tauschen. Das ist nicht im Sinne des Kunden. Dieser braucht einen Motor, der das Jahr durchhält und den man nach der Saison vielleicht mal aufmacht, um zu schauen, ob alles gut ist. Das ist die Philosophie der TCR. Um den genannten Spielchen vorzubeugen, haben wir entschieden, dass ein Motor eine Saison halten muss.

Mir ist außerdem zu Ohren gekommen, dass es 2018 einen neuen Preisdeckel für TCR-Autos geben soll.

Nein, der ist, wie er ist, und wird auch so bleiben. Es gibt neue Autos, zum Beispiel von Volkswagen und Honda. Aber ich habe ihnen ganz klar gesagt, dass sie sowohl die technischen Regularien als auch die Kostendeckelung einhalten müssen. Ich habe einen Anruf bekommen, wo gesagt wurde: „Der neue Honda kostet 149000 Euro!“ Ich habe mir das dann angeschaut und gesehen: Der Preis des Autos liegt bei 128000, wie es sein soll. Dazu

»DER KUNDE BRAUCHT EINEN MOTOR, DER DAS GANZE JAHR HÄLT. DAS IST DIE TCR-PHILOSOPHIE.«

Marcello Lotti

kommen ein paar Euro für die Homologationspapiere und für einige Kunden ein erstes Ersatzteilpaket. So ergeben sich 149000 Euro, aber dafür sind auch gleich Ersatzteile fürs ganze Jahr dabei.

Die Balance of Performance ist ein anderes großes Thema. Wie sehen die geplanten Änderungen für 2018 aus?

Ich habe alle Hersteller eingeladen, mir ihre Meinung zur BoP zu sagen. Nehmen wir das Beispiel Audi: Vor der Adria-Woche wurde anhand der letzten fünf TCR-Events weltweit – also nicht nur der TCR International – festgelegt, dass der Audi 20 kg leichter wird. Ich persönlich denke: Könnte korrekt sein. Ich denke, unsere Technikabteilung hat noch keine großen Fehler gemacht. In Adria hatten wir zwölf Autos innerhalb einer Sekunde. Man kann also nicht sagen, dass die BoP nicht funktioniert.

Das habe ich ja auch nicht.

Nein, aber es gibt Leute, die das tun. Für 2018 arbeiten wir an einer automatischen Formel. Wir mussten feststellen, dass es zum Beispiel in Skandinavien ganz andere Strecken-Layouts gibt als im Rest Europas. Die BoP passte also in einigen Serien vielleicht nicht so gut wie in anderen. Deshalb möchten wir die automatische Formel einführen. Es wird weiterhin so sein, dass wir bei einem BoP-Test eine erste Balance ausfahren, die auch von jeder Meisterschaft übernommen werden muss. Danach wird aber in jedem Land eine eigene BoP nach festgelegtem Schlüssel angewendet. Wir sollten Ende November wissen, wie das genau aussieht.

Was haben Sie für die TCR 2018 noch in petto?

Es ist schwierig für mich, noch Neuigkeiten zu verkünden. Die Leute kennen das Konzept mittlerweile sehr gut. Was wie erwähnt passieren wird, sind neue Hersteller, die ihre Homologation fertigstellen. Dazu kommen neue Meisterschaften in anderen Ländern. Wir müssen schauen, was zum Beispiel in Nordamerika (in der CTSCC) abgeht. 2018 wird praktisch ein Lehrjahr, mit einer TCR-Kategorie innerhalb der ST-Klasse. Für 2019 kann man so lernen, um eine vollwertige US-TCR aufzubauen. ■

Marcello Lotti

Geburtsdatum: 2. Januar 1958
Geburtsort: Massa Marittima
Herkunftsland: Italien

KARRIERE

1977–1987: Rallye-Beifahrer
1988/1989: Team-Manager Lancia Team Montecarlo
1990–94/96–99: Team-Manager BMW Team Italia
1995: Team-Manager BMW Team Bigazzi
1996: Team-Manager BMW Motorsport (24h Le Mans)
2000–2004: Promoter ETCC/LG Super Race Weekend
2005–2013: Promoter WTCC
Seit 2014: Promoter und „Vater“ der TCR-Kategorie



Starke Fahrer, viele Marken, große Felder: Die von Marcello Lotti initiierte TCR-Klasse ist nach nur drei Jahren schon eine ganz große Nummer

DTM/Super GT

Volvo in der DTM?

Beim Finale der Super GT in Motegi fand vergangenes Wochenende der Gegenbesuch der DTM zu deren Finale statt. Dabei gab es neben der Show auch einige Gerüchte.

Von: **Michael Bräutigam**

Wir haben auf dem Weg zu gemeinsamen Rennen zwischen Super GT und DTM eine weitere neue Phase beschritten“, sagte Masaaki Bandoh, Vorsitzender des japanischen Motorsportverbands GTA, anlässlich der deutschen Besucher. „Es war ein langer Weg bis hierher, und ich habe jetzt den Eindruck, dass wir endlich die Voraussetzungen für gemeinsame Rennen geschaffen haben.“

Neben den DTM-Autos machten aber auch einige Gerüchte die Runde. Das hartnäckigste: Mercedes steigt 2019 in die Super GT

ein – aber nicht als offizielles Werksteam. Dennoch wäre bei dann (annähernd) gleichen technischen Gegebenheiten gleichzeitig der Weg für Privatteams frei, die Mercedes-Farben auch in der DTM weiter zu vertreten.

An einem direkten DTM-Einstieg soll dagegen Volvo arbeiten. Die aktuellen WM-Leader aus der WTCC müssen sich mit dem unvermeidlichen Tod der in der WM eingesetzten TC1-Fahrzeugklasse

auseinandersetzen. Da auch die FIA-Nachfolgeserie der WTCC auf dem Class-One-Reglement basieren soll, wäre ein DTM-Einstieg also nur sinnvoll.

„Unabhängig von den partnerschaftlichen Gesprächen mit den japanischen Herstellern sprechen wir mit weiteren Herstellern, um ihnen unsere Idee näherzubringen“, bestätigte auch ITR-Chef Gerhard Berger auf einer Pressekonferenz in Japan. ■



DTM Gegenbesuch: Gemeinsame Demofahrten von DTM und Super GT in Motegi

NASCAR

Kenseth gewinnt, Keselowski fährt ins Finale

Matt Kenseth (Toyota) sicherte sich nur eine gute Woche nach seinem Aus bei JGR den ersten Saisonsieg. Brad Keselowski (Ford) letzter Finalist.

Von: **Michael Bräutigam**

Matt Kenseth kann es noch: Neun Tage nach seinem Aus bei Joe Gibbs Racing bescherte er seinem Noch-Arbeitgeber ein perfektes Abschiedsgeschenk. Im (zumindest vorerst) letzten Cup-Rennen konnte sich der Altmeister mit einem starken Longrun kurz vor Schluss in Führung setzen und den ersten Saisonsieg holen.

Damit sorgte der Toyota-Pilot auch dafür, dass beim Finale kommendes Wochenende in Homestead kein Chevrolet-Fahrer mehr im Kampf um den Titel dabei ist. Denn bis zur Übernahme der Spitze führte Hendrick-Fahrer Chase Elliott, dem auch

nur der Sieg für den Finaleinzug gereicht hätte. Aber der Youngster hatte nur auf dem Shortrun ein Top-Auto, und das Rennen ging mit einem relativ langen Green-Flag-Run zu Ende.

Schon zum Ende der zweiten Stage waren die Final-Hoffnungen von Jimmie Johnson zerstört. Auch ihm hätte nur ein Sieg geholfen, doch in der letzten Runde des zweiten Segments platzte der rechte Vorderreifen und es ging in die Mauer.

Lange Zeit sah Denny Hamlin (Toyota) wie der letzte Finalist aus. Er holte P2 im ersten und den Sieg im zweiten Segment, womit er nach Punkten schon ex aequo mit Keselowski lag. Der Penske-Fahrer kam in Phoenix selten in Top-10-Nähe und war so eigentlich leichte Beute. Aber Hamlin ließ sich auf ein hartes Duell mit Elliott ein, woraufhin die Karosserie einen Reifen aufschlitzte. Auch Hamlin knallte in die Wand. So reichte Keselowski Platz 16, um bei der „Championship 4“ dabei zu sein. ■



Erst Abschied, dann erster Saisonsieg: Matt Kenseth gewann in Phoenix

NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA)

35. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Matt Kenseth (USA)	Toyota
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Erik Jones (USA)	Toyota
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Ford
9.	Aric Almirola (USA)	Ford
10.	Dale Earnhardt Jr. (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung

nach 35 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	5000 Pkt.
	Kyle Busch (Toyota)	5000
	Truex Jr. (Toyota)	5000
	Keselowski (Ford)	5000
5.	Elliott (Chevrolet)	2338
6.	Hamlin (Toyota)	2321
7.	Kenseth (Toyota)	2311
8.	Blaney (Ford)	2297
9.	Larson (Chevrolet)	2266
10.	Johnson (Chevrolet)	2250

Marc im Glück



In einem Hitchcock-Finale wurde Marc Márquez Weltmeister. Seine Risikobereitschaft wurde ihm aber fast zum Verhängnis.

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

In der Honda-Box war alles in bester Ordnung. Marc Márquez fuhr ruhig und sicher, wie man es von ihm selten sieht, auf dem zweiten Platz hinter dem erneut erstaunlichen Johann Zarco. Andrea Dovizioso lag nur auf P5, alles lief auf WM-Kurs. Doch dann drückte sich Márquez in der Zielkurve innen an Zarco vorbei an die Spitze, und was folgte, ließ den eigens angereisten HRC-Präsidenten Yoshishige Nomura und seiner ganzen Gefolgschaft das Blut in den Adern gefrieren: Márquez bremste am Ende der Zielgeraden viel zu spät und sein Vorderrad klappte ein. Rauch stieg von Vorderrifen, Knieschleifer und Ellbogenprotector auf, doch Márquez

schaffte es, den Rutscher in seiner unnachahmlichen Art abzufangen. Aber nur, indem er durchs Kiesbett ritt und auch von dort mit Bravour zurückkam.

Der WM-Leader reihte sich auf dem fünften Platz ein. Und während sich die Anspannung in der Honda-Box wieder legte, stieg sie in der Ducati-Box umso mehr. Seit Runden schon versuchten sie, Jorge Lorenzo hinter Andrea Dovizioso zu dirigieren, zuerst über das Display, dann über ein eindeutiges Signal auf seiner Boxentafel. Doch der Mallorquiner scherte sich nicht drum, rückte aber mit Dovizioso im Schlepptau unaufhaltsam auf das nun auf Zarco und Dani Pedrosa geschrumpfte Führungsduo auf. Dann ging alles blitzschnell. Lorenzo warf seine Desmosedici in Turn 1 ins Kies, eine halbe Runde später Andrea Dovizioso seine in Turn 8. Márquez war Weltmeister.

Dani Pedrosa überholte Zarco noch in der letzten Runde und sicherte sich damit seinen zweiten Saisonsieg, Honda den Her-

»ICH FUHR DIE GANZE ZEIT ÜBER DEM LIMIT, ES IST PASSIERT, WAS PASSIEREN MUSSTE.«

Andrea Dovizioso

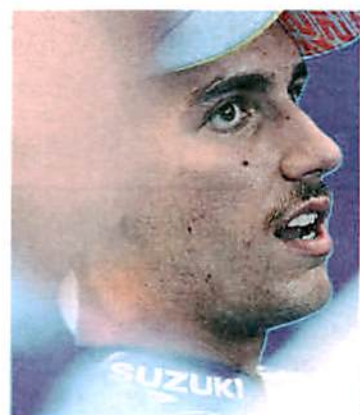
steller- und den Team-Titel. Und mit dem Sieg schob sich Pedrosa noch um zwei Punkte an Valentino Rossi vorbei auf den vierten WM-Rang.

Dann explodierte das bis auf den letzten Platz ausverkaufte Stadion, und Márquez feierte mit seinem Bruder und seinen Fans den sechsten WM-Titel. In der Boxengasse umarmten sich die Ingenieure und Manager von Honda und Ducati. Ein großer Kampf war geschlagen, bei dem es nur einen Sieger geben konnte. Doch der Respekt aller gegenüber der Leistung der anderen zeigt, dass hier der Sport über alle Geschäftsinteressen hinweg gewonnen hat.

Kontroverse Entscheidungen

Die Honda-Leute konnten ihrem Weltmeister nicht mehr böse sein, dass mal wieder die sieghungrige Gehirnhälfte über die vernünftige dominiert hatte. Doch Jorge Lorenzo wurde gleich von Gigi Dall'Igna und Claudio Domenicali beiseitegenommen. „Ja, ich habe die Botschaft auf dem Display und auf der Boxentafel gesehen“, gab Lorenzo zu. „Aber ich wusste, dass Andrea und ich voll am Limit waren. Das können die Leute in der Box nicht spüren. Mein Plan war, Andrea an Pedrosa und Johann heranzuziehen. Wenn er es geschafft hätte, sie zu überholen, hätte ich mich irgendwo nach außen tragen lassen, damit er innen vorbeikann.“

Andrea Dovizioso konnte der Ausführung von Lorenzo nur beipflichten. „Jorge war am ganzen Wochenende drei Zehntel schneller als ich“, gestand der Italiener. „Im Rennen konnte ich das einigermaßen egalisieren. Er war im ersten und im letzten Sektor schneller, ich im mittleren. Dort



Kopfschmerzen in der Ducati-Box Jorge Lorenzo (#99) vor Andrea Dovizioso

Álex Rins: hervorragender Vierter



Die Helden des Rennens gingen etwas unter: Dani Pedrosa (#26) besiegte Johann Zarco knapp

bin ich einige Male auf ihn aufgelaufen, aber er stand mir nicht im Weg. Ich war die ganze Zeit über dem Limit. Als er gestürzt war, habe ich versucht, im mittleren Sektor weiter Druck zu machen, aber mir ist das Vorderrad eingeklappt. Ich bin mit viel Speed in den Kies und konnte das Bike dort nicht halten. Ich hatte nur eine kleine Chance und dafür musste ich sehr viel Risiko eingehen. Es hat geendet, wie es enden musste." Aber gleich danach warf Dovizioso ein: „Ich bereue nichts. Es war die beste Saison meiner Karriere. Und wir haben viel mehr erreicht, als wir zu träumen gewagt hatten.“

Gewinner und Verlierer

Johann Zarco, der um den so innig herbeigesehnten ersten MotoGP-Sieg gebracht wurde, wirkte bei der Siegerehrung sichtlich enttäuscht, räumte aber ein: „Ich hatte die Chance gesehen, und ich habe alles dafür getan. Aber zum Schluss war Dani einfach schneller. Ich habe an allen möglichen Stellen versucht, noch

heranzukommen, es ging aber nicht.“ Sein Teamchef Hervé Poncharal grinste über das ganze Gesicht. „Jetzt hat das Gerede, dass es nur am Motorrad liegt, endlich ein Ende. Rossi und Viñales sind diesmal das gleiche Motorrad gefahren, und Johann war wieder vor ihnen.“

Tatsächlich hatte die gebeutelte Yamaha-Werkstruppe am Rennsonntag den Schritt getan, den sie nach der Meinung von vielen schon zur Saisonmitte hätte gehen müssen: Sie rückten mit dem Vorjahres-Chassis aus (Technik-Experte Neil Spalding vermutet sogar, dass es sich um das 2015er Modell handelt, mit dem Jonas Folger diese Saison unterwegs war) und bestätigten unisono, dass sich das Motorrad gleich viel besser angefühlt hat. Sie hatten im Warm-up aber nur 15 Minuten Zeit, eine Abstimmung zu finden.

Dafür wuchs Suzuki-Rookie Álex Rins über sich hinaus und holte sich als Vierter sein bestes Saisonresultat.

Jetzt kann die Saison 2018 beginnen! ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



WAS HAST DU DA AM ENDE DER ZIELGERADEN ANGESTELLT?

Naja, es gibt nur wenigstens ein

gutes Video zu den Highlights dieser Saison. Meine Strategie war nur, das Rennen zu beenden. Aber es war nicht leicht, dieses Rennen zu kontrollieren und auch mich selbst. Als Zarco am Anfang Druck gemacht hat, habe ich ihn vorbeigelassen, um jedes Risiko zu meiden. Hinter ihm habe ich aber gemerkt, dass ich viel schneller bin. Ich habe langsam angefangen, die Konzentration zu verlieren und habe begonnen, dumme Fehler zu machen, da ich nicht in meiner gewohnten Art gefahren bin. Ich habe ihn dann einmal überholt und dann gemerkt, dass er sehr aggressiv darauf reagiert. Als ich ihn das zweite Mal überholt

habe, hatte ich Angst, dass er am Ende der Geraden wieder sehr nah dran ist. Deshalb habe ich sehr spät gebremst, um einen kritischen Moment zu vermeiden, habe dann aber selbst einen erzeugt.

WIE HAST DU DIESEN VORDERRADRUTSCHER ABFANGEN KÖNNEN?

Ich hatte mir gesagt, was auch passiert, ich bleibe bei meinem Motorrad und sehe dann, wo wir enden. Als ich schon fast lag, ist es mir gelungen, das Bike wieder hochzureißen.

WAS BEDEUTET DIR DEIN SECHSTER WM-TITEL?

Jetzt bin ich bis Ende dieses Jahres Weltmeister. Im Februar geht die Arbeit wieder los, dann bin ich wieder nur einer von denen, die um den nächsten MotoGP-Titel kämpfen.

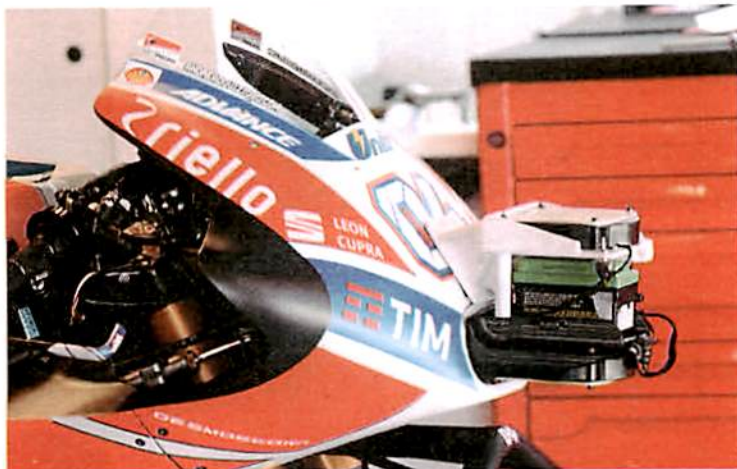
Das große Aufrüsten fürs Finale

Honda und Ducati haben noch einmal all ihre Kraft gebündelt für das Finale, bei dem es auf alles ankam.

Von **Neil Spalding** und **Imre Paulovits**

Seit den Wintertests hatten sich alle Hersteller darum bemüht, ihre Fahrwerke so gut es ging für die Michelin-Reifen zu optimieren. Dass Honda auch noch einen neuen Big-Bang-Motor gebracht hat, der bereits in Katar verplombt werden musste und dessen eventuelle Schwächen von da an nur noch mit der Peripherie korrigiert werden konnten, machte die Sache für den größten Hersteller der Welt nicht leichter. Deshalb lagen sie zu Saisonauftakt auch noch weit hinter Yamaha und Ducati, die sich wiederum mit der Umgewöhnung von Jorge Lorenzo auseinandersetzen mussten.

Honda hatte zunächst das Problem, dass die Leistungsentfaltung unten nicht linear genug kam, sondern beim Öffnen des Gasgriffs zu viel Leistung einsetzte. Weil Marc Márquez einen Fahrstil hat, bei dem er das Motorrad sehr lange in Schräglage



Ducati: Alle Datenfütterung half nicht, der Titel ging an Honda

hält, war dies nicht förderlich. Der amtierende Weltmeister wollte sich auch nicht von dem Chassis trennen, das man 2014 für diesen Fahrstil entwickelt hatte. Bei den Tests in Barcelona hatte man ihn gezwungen, das zu probieren, was sich bei den anderen Honda-Piloten bewährt hat, und damit bekam Márquez wieder das Gefühl, dank dem er wieder seine unglaublichen Vorderradruhscher retten konnte. Mit der Feinabstimmung bei den Tests von Brunn wurde das Paket dann komplett.

Ducati hatte mit Andrea Dovizioso seit Jahren eine Symbiose entwickelt, dazu kann der 31-jährige mit einem weniger

stabilen Vorderrad fahren als die anderen. Er kann so sehr viel Hinterradgrip nutzen und dabei noch den Hinterreifen schonen. Dies brachte ihn aber in Valencia in Bedrängnis. Über die ganzen Tage hinweg versuchte er, seinen Fahrstil weicher zu gestalten, bekam die Unwilligkeit der Ducati in langen Schräglagen trotzdem nicht in den Griff.

Dabei zog Ducati alle Register. Testpilot Michele Pirro, der mit einer Wildcard antrat, kümmerte sich nicht um seine eigene Abstimmung, sondern arbeitete Abstimmungen für Dovizioso und Lorenzo aus und fuhr abwechselnd mit deren Verkleidungen. ■

GASTKOMMENTAR

ICH HABE MEINEN BESUCH IN VALENCIA wirklich nicht bereut. Ich habe bei tollem Wetter ein MotoGP-Rennen gesehen, das wirklich ein sehr, sehr schöner Abschluss für eine der spannendsten Saisons der Geschichte war. Das Rennen hat für mich genau das widerspiegelt, wie ich die Fahrer selbst eingestuft habe. Marc Márquez ist halt einfach ein Vollblut-Rennfahrer, der, ohne an den Punktestand zu denken, einfach das Rennen gewinnen wollte. Ich weiß nicht, ob seine Box damit einverstanden war, dass er so viel riskiert hat. Ich hätte ihm als Teamchef was erzählt. Es ist aber gutgegangen, wenn er auch eine sehenswerte Aktion vollführen musste und auch so noch von der Strecke abkam. Aber jeder so, wie er genäht ist. Und Marc Márquez ist eben ein Gewinnertyp, der sich selbst in solchen Situationen alles ausblendet. Und solange er vorne sein kann, gibt er bedingungslos Gas.



Dieter Braun,
zweifacher
Weltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

LEGENDE IN DEN RUHESTAND

In Valencia wurde von einer Legende Abschied gefeiert, ohne die sich das Fahrerlager in Zukunft nur schwer vorstellen lässt. Nick Harris (70) war Leiter der Pressekonferenzen und die Stimme des MotoGP. Im englischen Originalton der Dorna-Fernsehübertragungen hat der Mann aus Oxford über 25 Jahre mit Fachwissen, Leidenschaft und seiner unerreichten Gabe, mit einer blumenreichen Sprache



und gekonnter Rhetorik für die richtige Spannung gesorgt. Nun hat der Familienvater, der in seiner Karriere vom Cricket bis zur Formel 1 alles kommentiert hat, sich selbst ein Limit verordnet. Er wird zwar noch zu einigen GP kommen, aber dort nicht mehr arbeiten. Ganz wird Harris der MotoGP-Gemeinde nicht abhandeln: Er wird in Zukunft Archivmaterial aufarbeiten und alten Grands Prix einen neuen Ton geben. Zum Abschied ließ er in seiner gewohnt zurückhaltenden Art eine Bombe platzen: Mit dem Fernsichteam der Dorna und erfahrenen Journalistenkollegen hat Harris einen Dokumentarfilm und ein Buch über die Motorradweltmeisterschaft zusammengestellt. Die Doku „Racing Together 1949-2016“ wurde am

Donnerstag im Teatro Liceu in Cheste uraufgeführt, derzeit wird verhandelt, ob sie in die Kinos kommt oder an Fernsehsender verkauft wird. Das Buch „Racing Together“ beleuchtet neben den Rennen und den Fahrern aus 68 Jahren Motorrad-WM auch ganz besonders die Entstehung der IRTA und der Dorna, und wie diese die Motorrad-WM verändert haben. Bei beiden Projekten hat Harris noch einmal alles gegeben. Selten klang seine Stimme dramatischer als in dieser Dokumentation, das Buch zeigt noch einmal seine ganze Erfahrung auf. „Mein erster GP, den ich besucht habe, war die Dutch TT 1973, das erste Mal habe ich in 1983 in Kyalami kommentiert, als Barry Sheene sein Comeback gab“, ließ Harris noch einmal in

die Vergangenheit blicken. Am Donnerstag wurde er bei der Pressekonferenz mit einem Zusammenschnitt seiner Kommentatoren-Laufbahn überrascht, am Sonntag verabschiedete er sich heimlich und still nach der englischsprachigen WM-Konferenz von Marc Márquez, indem er das Mikrofon seinem spanischen Kollegen übergab.

WAHNSINNS-KULISSE

Das WM-Finale war am Sonntag restlos ausverkauft. Aber schon an den Trainingstagen waren mehr Zuschauer auf den Tribünen des Circuit Ricard Tormo als je zuvor. Am Sonntag reichte der Stau auf der Autobahn gegen Mittag bis in die Stadt hinein, von dort zur Strecke brauchte man anderthalb Stunden. ■ DSW

MOTOGP-ERGEBNISSE

Valencia (E) – 12. November 2017 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,150 km über 30 Runden à 4,005 km. 25 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 28 Grad. Schnitt des Siegers 156,2 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	30	46:08,125 min	320,9 km/h	1:31,823 min	H/M	25
2. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	30	+0,337 sec	313,0 km/h	1:31,576 min	S/S	20
3. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	30	+10,861 sec	316,0 km/h	1:31,627 min	H/S	16
4. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	30	+13,567 sec	324,6 km/h	1:31,856 min	M/M	13
5. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	30	+13,817 sec	318,1 km/h	1:31,890 min	M/S	11
6. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	30	+14,516 sec	319,3 km/h	1:31,975 min	H/M	10
7. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	30	+17,087 sec	316,8 km/h	1:31,997 min	M/S	9
8. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	30	+17,230 sec	317,8 km/h	1:32,253 min	H/S	8
9. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP 17	30	+25,942 sec	321,2 km/h	1:32,268 min	S/S	7
10. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	30	+27,020 sec	315,6 km/h	1:32,486 min	M/S	6
11. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	30	+30,835 sec	317,1 km/h	1:32,407 min	H/S	5
12. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	30	+35,012 sec	315,3 km/h	1:32,269 min	M/S	4
13. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	30	+38,076 sec	321,1 km/h	1:32,598 min	H/S	3
14. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	30	+41,988 sec	318,5 km/h	1:32,988 min	H/S	2
15. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	30	+47,703 sec	322,3 km/h	1:33,188 min	M/S	1
16. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	30	+47,709 sec	314,4 km/h	1:33,167 min	H/S	-
17. Michael Van Der Mark (NL)	Yamaha YZR-M1	30	+52,134 sec	312,1 km/h	1:33,197 min	M/S	-
Nicht gewertet:							
Pol Espargaró (E)	KTM RC16	25	+5 Runden	319,0 km/h	1:32,580 min	H/S	-
Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	25	+5 Runden	326,0 km/h	1:31,777 min	H/S	-
Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	24	+6 Runden	318,2 km/h	1:31,810 min	H/S	-
Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	22	+8 Runden	315,0 km/h	1:33,107 min	H/S	-
Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	14	+16 Runden	315,4 km/h	1:32,861 min	H/M	-
Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	4	+26 Runden	318,7 km/h	1:32,697 min	H/S	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1:29,897 min
2. Zarco	1:30,246 min
3. Iannone	1:30,399 min
4. Lorenzo	1:30,460 min
5. Pedrosa	1:30,589 min
6. Pirro	1:30,764 min
7. Rossi	1:30,848 min
8. A. Espargaró	1:30,857 min
9. Dovizioso	1:30,961 min
10. Rins	1:30,972 min
11. P. Espargaró	1:31,044 min
12. Miller	1:31,190 min
13. Viñales	1:31,030 min
14. Rabat	1:31,197 min
15. Petrucci	1:31,216 min
16. Crutchlow	1:31,297 min
17. Smith	1:31,300 min
18. Abraham	1:31,325 min
19. Kallio	1:31,361 min
20. Barberá	1:31,487 min
21. Bautista	1:31,578 min
22. Redding	1:31,625 min
23. Baz	1:31,775 min
24. Lowes	1:31,816 min

WM-ENDSTAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	298
2. Dovizioso	261
3. Viñales	230
4. Pedrosa	210
5. Rossi	208
6. Zarco	174
7. Lorenzo	137
8. Petrucci	124
9. Crutchlow	112
10. Folger	84

WM-ENDSTAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	357
2. Yamaha	321
3. Ducati	310
4. Suzuki	100
5. KTM	69
6. Aprilia	64

WM-ENDSTAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	508
2. Movistar Yamaha MotoGP	438
3. Ducati Team	398
4. Monster Yamaha Tech3	258
5. Octo Pramac Ducati	188
6. Team Suzuki Ecstar	130
7. Estrella Galicia Marc VDS	117
8. LCR Honda	112
9. Pull & Bear Aspar Team	107
10. Red Bull KTM Factory Racing	84

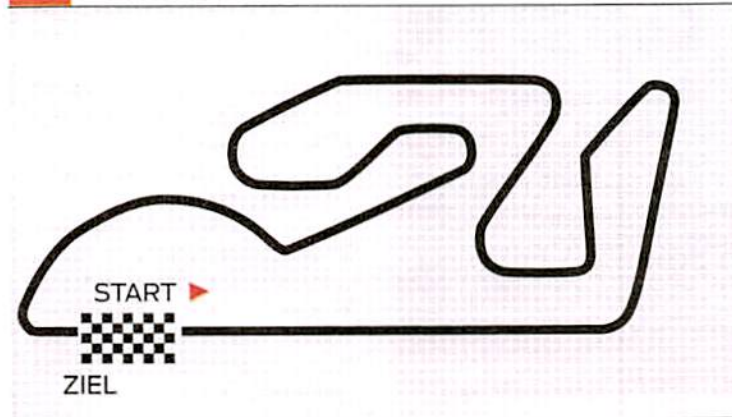
»ICH BIN JETZT BIS DEZEMBER WELT- MEISTER, DANN BEGINNT DER KAMPF WIEDER VON VORN.«

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.31,171, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**
 Quali-Rekord: **1.29,401, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**
 Topspeed-Rekord: **335,9 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2015**

CIRCUIT RICARDO TORMO 4,005 KM

STRECKE



Marc Márquez: Sechster WM-Titel, der vierte in der MotoGP

Moto2

Selbst der Weltmeister chance

Franco Morbidelli wollte unbedingt mit einem Sieg aus der Moto2 in die MotoGP aufsteigen. Doch Miguel Oliveira ließ ihm mit der erstarkten KTM keine Chance.

Von: Imre Paulovits

Der Wille funkelte in seinen Augen. Weltmeister Franco Morbidelli hatte in Valencia nichts mehr zu verlieren, er wollte aber mit einem neunten Saisonsieg mit Marc Márquez gleichziehen, der 2012 diese Moto2-Rekordmarke aufgestellt hat. Der 22-jährige Italiener legte auch unbeirrt los, seinen Teamkollegen Álex Márquez hatte er bald abgeschüttelt und sich ein Zwei-Sekunden-Polster herausgefahren. Doch ab Mitte des Rennens wurden die KTM-Fahrer immer stärker. Miguel Oliveira holte Morbidelli ein, und so sehr sich dieser auch wehrte, er hatte

gegen den KTM-Piloten keine Chance. „Es ist unglaublich, wie stark die KTM-Piloten geworden sind. „Zum Rennende haben sie eine Traktion, gegen die wir machtlos sind.“

KTM-Rennleiter Pit Beirer und KTM-CEO Stefan Pierer nahmen in der Ajo-Box mit zufriedenen Gesicht ihren dritten Moto2-Sieg in Folge zur Kenntnis. „Das hätten wir uns nicht träumen lassen, dass wir in der ersten Saison auf ein solches Niveau kommen“, freute sich Beirer. Doch bei der Konkurrenz machen sich Sorgen breit. „Die haben mit ihren Testfahrern zuletzt vier verschiedene Chassis getestet und waren vier Tage im Windkanal“, weiß KTM-Konstrukteur Alex Baumgärtel. „Bislang war die Moto2 ein Spielfeld der Ingenieurskunst, ab jetzt wird sie eine Wissenschaft. Wir müssen für die Forschung aufrüsten, das wird alles viel teurer machen.“ Getreu den Vorjahren wird man sich viel Zeit lassen, bis die endgültige 2018er-Spezifikation bestimmt wird. „Wir

werden uns intensiv mit Rahmen, Schwinge und dynamischem Gewichtstransfer und der Progressionsrate der Hinterradfederung auseinandersetzen“, verrät Baumgärtel. „KTM hat uns nach Aragón gezeigt, dass da noch viel Potenzial im Reifen steckt.“

Die Suter-Piloten haben es da noch viel schwerer. Sandro Cortese fand auch bei seinem Abschiedsrennen von seinem Team kein Gefühl für das Vorderrad und stürzte. Seinem Teamkollegen Marcel Schrötter waren die Schmerzen anzusehen, als er nach dem Rennen den Helm absetzte. „Valencia ist selbst dann anstrengend, wenn man völlig fit ist, weil du hier nie eine Pause hast“, gab er zu verstehen. „Da tat ich es mir mit meiner Hand noch einmal schwerer.“ Dominique Aegerter kämpfte zu Beginn zwar ganz vorne mit, musste sich aber mit Platz 10 zufriedengeben. „Es ist sehr enttäuschend“, seufzte er. „Wir haben hinten ganz schnell den Grip verloren.“ ■



GOLDI GOOSE

Moto2

Rennen mit Trauerflor, Zukunft hoffnungsvoll

Kiefer Racing fuhr nach dem Tod von Stefan Kiefer die Saison zu Ende. Aber die Weichen für die Zukunft sind gestellt, und Sandro Cortese könnte so einen Platz in der Moto2 erhalten.

Von: Imre Paulovits

Technikchef Jochen Kiefer leitete zwei Wochen nach dem Tod seines Bruders das Team allein. Die Stimmung war tief gedrückt, wenn sich auch alle bemühten, das Rennen und die Saison ganz im Sinne ihres verstorbenen Teamchefs zu beenden.

Aber die Zukunft des Teams ist so gut wie sicher. „Man könnte kein wilderes Buch darüber schreiben, wie es passiert ist“, sinnierte Jochen Kiefer.

„Wir hatten für die Saison 2018 zwei Optionen: Entweder mit Dominique Aegerter als Einmann-Team weiterzumachen, oder das Team an einen interessierten Investor zu verkaufen und dann ein Zweimann-Team mit Sandro Cortese zu haben. IRTA und Dorna

haben der zweiten Variante zugestimmt. Wir hatten mit meinem Bruder während der Übersee-Tour über die Sache nachgedacht und uns in Australien für die zweite Variante entschieden. Stefan hat dann den Vorvertrag ausgearbeitet, das Ganze ist zweimal per E-Mail

hin- und zurückgeschickt worden. Er hat den Vorvertrag unterschrieben, vier Stunden später ist er gestorben.“

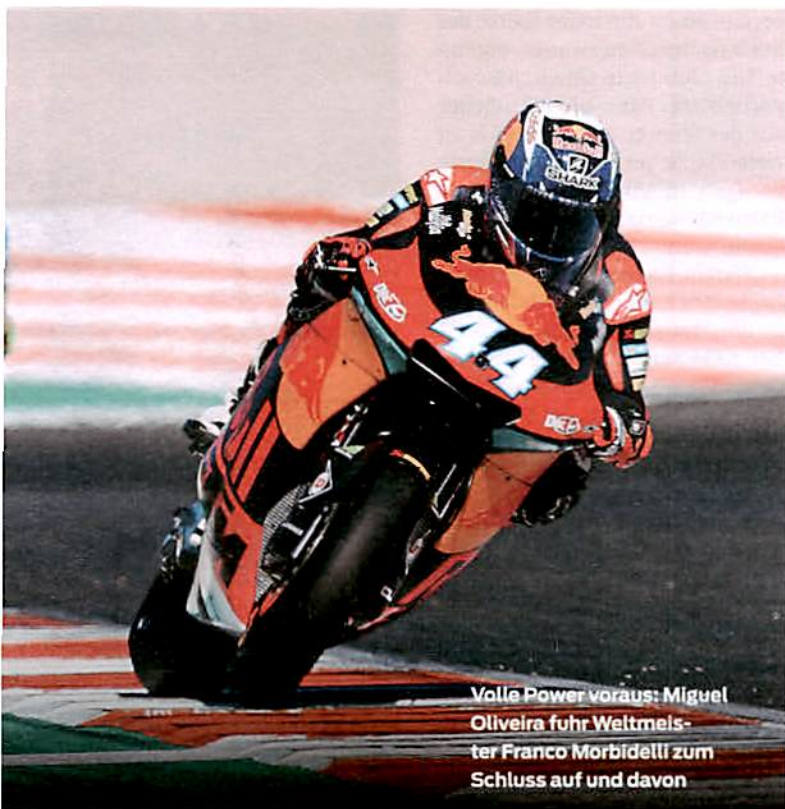
Der Investor ist der ehemalige britische Rennfahrer David Pickworth, der die Aktion für Cortese eingefädelt hat. Er kauft das Team inklusive des Namens und der Geschichte mit zwei WM-Titeln. Jochen Kiefer wird als Crewchief von Dominique Aegerter angestellt und behält seine gesamte Technikmannschaft. Stefan Kiefer wäre nach den ursprünglichen Plänen als Teamchef angestellt worden. Dazu hatte man mit KTM verhandelt und erhält Motorräder des österreichischen Herstellers.

„Die Verträge sind komplett fertig ausgearbeitet und sollen am Donnerstag unterschrieben werden“, verrät Jochen Kiefer. „Damit wäre die Zukunft des Teams und von Stefans Familie gesichert.“ ■



KIEFER RACING

los gegen KTM



Volle Power voraus: Miguel Oliveira fuhr Weltmeister Franco Morbidelli zum Schluss auf und davon

NACHRICHTEN

MOTOGP: JONAS FOLGER

konnte auch in Valencia nicht fahren. Nach eingehenden Untersuchungen in der Abteilung für Sportmedizin an der TU München durch Dr. Hierl and Dr. Burghardt wurde eine Verdachtsdiagnose auf das Gilbert-Syndrom gestellt. Dies ist eine genetische Störung, bei der die Leber Toxine nicht richtig abbauen kann. Dies erklärt die seit Jahren ungeklärten Schwächephasen des 24-jährigen Bayern. Folger durchläuft derzeit eine vollständige Entgiftung und Reinigung seines Körpers und muss sich auf eine spezielle Diät einstellen. Dazu wurde bei den Untersuchungen festgestellt, dass bei dem Aufschlag von Folger auf die Verkleidungsscheibe in Aragón ein Nerv der rechten Stimmbänder beschädigt wurde. Folger will nun so schnell es geht wieder auf die Tech3-Yamaha steigen. Seinen Kampfgeist hat Folger dabei nicht eingebüßt.

„Ich werde zurückkommen und stärker als je zuvor sein, um an der Spitze der MotoGP zu kämpfen“, verspricht er.

MOTO2: FÜR JESKO RAFFIN

war Valencia vorerst der letzte GP seiner Karriere. Das Selektionskomitee der IRTA hat dem 21-jährigen Schweizer zu wenig Konstanz bescheinigt und lässt ihn nicht weiter in der Moto2-WM starten. „Das können wir nicht nachvollziehen, müssen es akzeptieren“, sagt Raffins Manager Marco Rodrigo. „19 Fahrer, die die WM hinter Jesko beendet haben, bekommen eine Starterlaubnis, einer sogar in der MotoGP.“ Rodrigo wird seine Tätigkeit nach 12 Jahren im Motorsport beenden. „Ich möchte keinen neuen Fahrer mehr, der Tod von Luis Salom ist mir zu nah gegangen.“ Raffin will jetzt etwas Abstand gewinnen und dann überlegen, in welcher Serie er seine Karriere fortsetzt.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 12. November 2017 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 108,135 km über 27 Runden à 4,005 km. 32 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 25 Grad.

1.	Miguel Oliveira (P)	KTM	27	43:15,843 min	1:35,632 min	25
2.	Franco Morbidelli (I)	Kalex	27	+2,154 sec	1:35,628 min	20
3.	Brad Binder (SA)	KTM	27	+4,181 sec	1:35,801 min	16
4.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	27	+11,181 sec	1:35,895 min	13
5.	Alex Marquez (E)	Kalex	27	+12,146 sec	1:35,741 min	11
6.	Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	27	+14,595 sec	1:35,854 min	10
7.	Takaaki Nakagami (J)	Kalex	27	+18,446 sec	1:36,255 min	9
8.	Fabio Quartararo (F)	Kalex	27	+22,188 sec	1:36,238 min	8
9.	Simone Corsi (I)	Speed Up	27	+23,592 sec	1:36,395 min	7
10.	Dominique Aegerter (CH)	Suter	27	+23,751 sec	1:36,234 min	6
11.	Axel Pons (E)	Kalex	27	+27,388 sec	1:36,385 min	5
12.	Isaac Viñales (E)	Kalex	27	+29,688 sec	1:36,317 min	4
13.	Marcel Schrötter (D)	Suter	27	+31,442 sec	1:36,375 min	3
14.	Augusto Fernandez (E)	Speed Up	27	+32,933 sec	1:36,930 min	2
15.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	27	+33,150 sec	1:36,732 min	1
16.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	27	+34,335 sec	1:36,477 min	-
17.	Eric Granado (BR)	Kalex	27	+34,731 sec	1:36,706 min	-
18.	Iker Lecuona (E)	Kalex	27	+39,828 sec	1:36,861 min	-
19.	Mattia Pasini (I)	Kalex	27	+39,940 sec	1:35,893 min	-
20.	Edgar Pons (E)	Kalex	27	+42,678 sec	1:36,874 min	-
21.	Jesko Raffin (CH)	Kalex	27	+43,275 sec	1:36,930 min	-
22.	Remy Gardner (AUS)	Tech3	27	+51,990 sec	1:37,076 min	-
23.	Luca Marini (I)	Kalex	27	+54,931 sec	1:37,462 min	-
24.	Tarran Mackenzie (GB)	Suter	27	+1:09,494 min	1:37,593 min	-
25.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	27	+1:10,070 min	1:37,493 min	-
26.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	27	+1:33,876 min	1:36,234 min	-
nicht gewertet						
	Xavi Vierge (E)	Tech3	16	+11 Runden	1:36,196 min	-
	Jorge Navarro (E)	Kalex	11	+16 Runden	1:36,593 min	-
	Sandro Cortese (D)	Suter	8	+19 Runden	1:36,689 min	-

WM-ENDSTAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	308
2. Lüthi	243
3. Oliveira	241
4. Márquez	201
5. Bagnaia	174
6. Pasini	148
7. Nakagami	137
8. Binder	125
9. Corsi	117
12. Aegerter	88
17. Schrötter	50
18. Cortese	43
20. Raffin	26

WM-ENDSTAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	427
2. KTM	266
3. Suter	118
4. Speed Up	117
5. Tech 3	107

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1:35,050 min
2. Morbidelli	1:35,115 min
3. Pasini	1:35,155 min
4. Oliveira	1:35,182 min
5. Binder	1:35,323 min
6. Aegerter	1:35,448 min
7. Nakagami	1:35,462 min
8. Bagnaia	1:35,467 min
9. Vierge	1:35,653 min
10. Schrötter	1:35,683 min
11. Syahrin	1:35,762 min
12. A. Pons	1:35,770 min
13. Cortese	1:35,787 min
14. Cardus	1:35,848 min
15. Viñales	1:35,866 min
16. Quartararo	1:35,923 min
17. Nagashima	1:35,970 min
18. Granado	1:36,022 min
19. Corsi	1:36,033 min
20. Raffin	1:36,035 min
21. Fernández	1:36,043 min
22. Locatelli	1:36,101 min
23. Lecuona	1:36,142 min
24. Navarro	1:36,165 min
25. Gardner	1:36,189 min
26. Marini	1:36,208 min
27. Manzi	1:36,269 min
28. E. Pons	1:36,333 min
29. Pawi	1:36,397 min
30. Simeon	1:36,403 min
31. Baldassarri	1:36,403 min
32. Mackenzie	1:36,996 min

Moto3

Jorge Martín gelingt endlich o

Neun Pole-Positions hat Jorge Martín in diesem Jahr herausgefahren, doch er konnte keine in einen Sieg umwandeln. In Valencia startete er zwar nicht von ganz vorn, dafür war er bei der Zielflagge dort.

Von **Dian Sulistiyowati**

Was hat Jorge Martín in diesem Jahr gelitten und durchgemacht. Nicht nur der Frust, im Rennen immer von Joan Mir ausgetrickst zu werden, setzte ihm zu. Auch ein Knöchelbruch und dessen Folgen machten für den 19-jährigen Spanier den großen Teil der Saison zu einem Martyrium. Das Strahlen, das er in Valencia in seinen grünblauen Augen hatte, zeigte aber, wie sehr er diesen ersten Sieg bei seinem 50. Grand Prix wertschätzen konnte.

Selbst wenn er diesmal auch unfreiwillige Schützenhilfe bekam. Weltmeister Joan Mir wollte die Saison so beenden, wie sie verlaufen war. Mit einem Sieg in Valencia hätte er mit dem Rekord gleichgezogen, den Valentino Rossi für die kleinste Klasse seit 1997 hält. Der Mallorquiner stellte seine Honda auch erstmals in diesem Jahr auf die Pole-Position und ging das Rennen dann ganz ruhig an. Nur um diesmal zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort zu sein.

Der heißblütige Argentinier Gabriel Rodrigo mischte zu Beginn auf seiner KTM mit Martín und Mir mit, nur um bereits in der dritten Runde mit einem Highsider abzufliegen. Mir musste nach außen ausweichen, musste durchs Kiesbett und fand sich auf dem 19. Platz wieder. Von dort kämpfte er sich zwar bis auf den zweiten Platz vor, da war Martín aber bereits fünf Sekunden voraus. „Ich konnte Rodrigo nicht nach innen ausweichen, weil er

bereits einen Rutscher hatte, der mich nach außen zwang“, erzählte Mir. „Ich hatte Glück, dass ich vorbeikam. Aber bis ich wieder auf der Strecke war, hatte ich zu viele Plätze verloren. Jorge hatte vorn ein unheimliches Tempo, da hatte ich keine Chance, ihn noch einzuholen.“

Martín ist nun auch der ganz heiße Titelt kandidat, nachdem Mir in die Moto2 aufsteigt. Doch da hat KTM-Rennleiter einen anderen Plan. Nachdem man dieses Jahr den 17 Honda-Siegen einen einzigen von KTM entgegenstellen konnte, hat man das Testprogramm für 2018 umgestellt. „Bislang wollten wir so früh wie möglich die Motorräder fertig haben“, sagt Beirer. „Aber nach der Klatsche von diesem Jahr werden wir, wenn nötig, bis zum WM-Auftakt weiterentwickeln. Und wenn es sein muss, alle Motoren, die verplombt werden müssen, erst in Katar ausliefern. Die Niederlage gegen Honda in diesem Jahr nehmen wir sehr ernst.“ ■



KOVACS

Moto2

Intact-GP beginnt lange Testreihe mit Suter

Suter muss gegenüber Kalex und nun auch KTM viel aufholen. Deshalb zieht das Intact-Team ein intensives Testprogramm durch.

Die Tests der Moto2-Teams beginnen diese Woche Donnerstag. Teamchef Jürgen Lingg hat für Marcel Schrötter und Neuzugang Xavi Vierge neue Schwingen, eine neue Öhlins-Gabel und ein neues Dämpferpaket für das hintere Federbein im Gepäck. Dies ist aber erst der erste Schritt, den die deutsche Truppe in ihrem Testprogramm über den Winter durchziehen will. „Die Moto2 ist durch KTM noch einmal härter geworden“, ist sich Lingg im Klaren. „Wir müssen schauen, dass unser Motorrad leichter zu fahren und leichter einzustellen wird. Das Motorrad muss etwas gutmütiger werden, und wenn man die Bremse



INTACT GP

Marcel Schrötter: viel Testprogramm

herauslässt besser einlenken. Aber auch bei der Aerodynamik müssen wir arbeiten.“

Dass sie als einziges Suter-Team übrig bleiben, wenn der Verkauf von Kiefer Racing über die Bühne geht, sieht Lingg nicht als Nachteil: „Dominique Aegerter war zwar immer eine ganz gute Referenz, aber vielleicht hilft uns auch die Exklusivität etwas.“ ■ IP

Moto3

Öttl: Zum Saisonende ganz ausgelaugt

Ein einziger Punkt war die Ausbeute von Philipp Öttl in Valencia. Und auch dafür musste er hart arbeiten.

Philipp Öttl redete in Valencia geradeheraus: „Das war wirklich nicht das Wochenende, das ich mir erhofft habe“, keuchte der KTM-Pilot. „Sepang war schon schwierig, aber das Ende der Saison hat mich einfach geschlaucht. Es war eine lange Saison, und nach dem Schlüsselbeinbruch hat es sehr viel Energie gekostet, wieder aufzuschließen. Bei den Überseerenrennen, die Schlag auf Schlag kamen, konnte ich einfach nicht abschalten. Ich muss jetzt im Winter daran arbeiten, meine mentale Stärke zu verbessern. Ich habe in den vergangenen Jahren festgestellt, dass das bei mir am besten funktioniert. Seit 2014 ar-



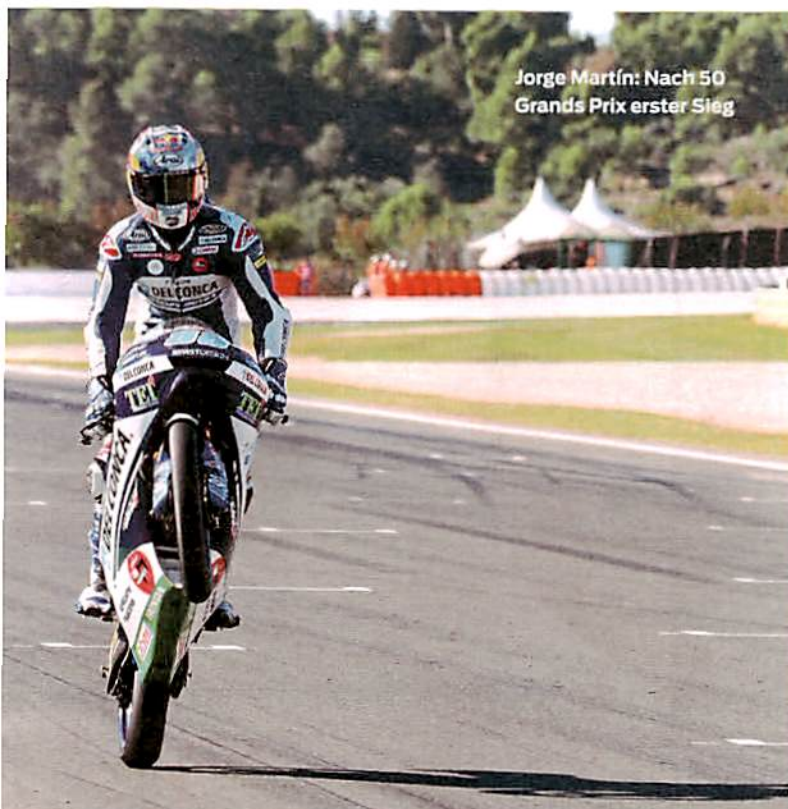
HANTOS

Philipp Öttl: für 2018 ausruhen

beite ich ausschließlich mit dem Kopf. Aber jetzt bin ich wieder an einen Punkt angekommen, wo ich weiter dran arbeiten muss.“

Öttl will sich auf das nächste Jahr deutlich besser vorbereiten, soll es doch seine letzte Moto3-Saison werden, bevor er 2019 in die Moto2 aufsteigt. „Um da gut abzuschneiden, werde ich hart arbeiten“, verspricht Öttl. ■ IP

er Durchbruch



Jorge Martín: Nach 50 Grands Prix erster Sieg

NACHRICHTEN

MOTOGP Das in der letzten Zeit erfolgsverwöhnte KTM-Werksteam hatte in Valencia ein schweres Wochenende. Pol Espargaró musste aus der Boxengasse starten, weil er seine Motoren aufgebraucht hatte. „Das war bitter, aber mit Ansage“, verriet Renndirektor Pit Beirer. „Wir haben die Motoren unserem Entwicklungsprogramm geopfert. Zuerst kamen die neuen Motorenvarianten, die mussten wir neu verplomben lassen. Und dann haben wir einen neuen Rahmen gebracht, für den brauchte es für die Aufnahmepunkte einen geänderten Zylinderkopf. Und wir mussten wieder recht frische Motoren beiseitestellen und neue verplomben. Dann waren wir zum Schluss mit den Kilometern so am Limit, dass wir lieber den Start aus der Boxengasse riskiert haben, als womöglich das Rennen in einer Ölwolke zu beenden.“ Espargaró hetzte

dem Feld hinterher, übertrieb es dabei aber und stürzte. Auch Testpilot Mika Kallio flog diesmal aus dem Sattel. Aber mit dem zehnten Platz von Bradley Smith überholten die Österreicher noch Aprilia in der Konstrukteurs-WM.

MOTO2 KTM ist in Valencia bei der Weiterentwicklung der Moto2 so weit gegangen, dass Miguel Oliveira und Brad Binder sogar das Verkleidungs-Oberteil der MotoGP-Maschine mit der aerodynamischen Abtriebshilfe ausprobierten. „Das war eine Idee von Pit Beirer, der wollte unbedingt wissen, ob das etwas bringt“, verriet Brad Binder. „Es hat beim Fahren zwar keinen Unterschied gemacht, die Moto2 braucht beim Beschleunigen offenbar keinen zusätzlichen Abtrieb. Aber dafür sah es rattenscharf aus! Eigentlich würde ich diese Variante gerne weiter fahren.“

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 12. November 2017 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,120 km über 24 Runden à 4,005 km, 31 Fahrer gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 20 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jorge Martín (E)	Honda	24	40:02,193 min	1:39,236 min	25
2. Joan Mir (E)	Honda	24	+3,760 sec	1:39,265 min	20
3. Marcos Ramírez (E)	KTM	24	+3,877 sec	1:39,109 min	16
4. Romano Fenati (I)	Honda	24	+3,953 sec	1:39,507 min	13
5. Enea Bastianini (I)	Honda	24	+3,999 sec	1:39,481 min	11
6. Juanfran Guevara (E)	KTM	24	+4,940 sec	1:39,153 min	10
7. Dennis Foggia (I)	KTM	24	+4,735 sec	1:39,583 min	9
8. John McPhee (GB)	Honda	24	+5,071 sec	1:39,474 min	8
9. Aron Canet (E)	Honda	24	+5,218 sec	1:39,612 min	7
10. Kazuki Masaki (J)	Honda	24	+6,462 sec	1:39,655 min	6
11. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	24	+6,544 sec	1:39,754 min	5
12. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	24	+6,633 sec	1:39,583 min	4
13. Ayumu Sasaki (J)	Honda	24	+8,687 sec	1:39,730 min	3
14. Niccolò Antonelli (I)	KTM	24	+16,100 sec	1:39,870 min	2
15. Philipp Öttl (D)	KTM	24	+16,156 sec	1:39,982 min	1
16. Andrea Migno (I)	KTM	24	+16,263 sec	1:39,603 min	-
17. Adam Norrodin (MAL)	Honda	24	+16,398 sec	1:39,759 min	-
18. Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	24	+33,128 sec	1:40,149 min	-
19. Jules Danilo (F)	Honda	24	+33,807 sec	1:40,462 min	-
20. Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	24	+34,360 sec	1:40,654 min	-
21. Nakarin Atirathphuvapat (T)	Honda	24	+34,629 sec	1:40,576 min	-
22. Manuel Pagliani (I)	Mahindra	24	+34,403 sec	1:40,334 min	-
23. Albert Arenas (E)	Mahindra	24	+34,958 sec	1:40,866 min	-
24. Kaito Toba (J)	Honda	24	+35,730 sec	1:40,852 min	-
25. Tony Arbolino (I)	Honda	24	+39,331 sec	1:40,869 min	-
26. María Herrera (E)	KTM	24	+46,209 sec	1:40,763 min	-
27. Livio Loi (B)	Honda	24	+51,534 sec	1:41,072 min	-
28. Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	24	+1:17,109 min	1:40,696 min	-
29. Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	24	+1 Runden	1:41,376 min	-
Nicht gewertet:					
Fabio di Giannantonio (I)	Honda	5	+17 Runden	1:39,258 min	-
Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	2	+22 Runden	1:39,236 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Mir	341
2. Fenati	248
3. Canet	199
4. Martín	196
5. Di Giannantonio	153
6. Bastianini	141
7. McPhee	131
8. Ramírez	123
9. Migno	118
10. Öttl	105

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	445
2. KTM	248
3. Mahindra	43
4. Peugeot	26

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Martín	1:38,428 min
2. Mir	1:38,873 min
3. Rodrigo	1:38,976 min
4. Suzuki	1:39,308 min
5. Bastianini	1:39,319 min
6. Canet	1:39,399 min
7. Sasaki	1:39,492 min
8. Ramírez	1:39,492 min
9. Di Giannantonio	1:39,521 min
10. Bendsneyder	1:39,536 min
11. Guevara	1:39,551 min
12. Norrodin	1:39,615 min
13. Fenati	1:39,699 min
14. Antonelli	1:39,826 min
15. Foggia	1:39,827 min
16. Öttl	1:39,946 min
17. Arenas	1:39,966 min
18. Masaki	1:39,985 min
19. Dalla Porta	1:39,988 min
20. Toba	1:40,123 min
21. Danilo	1:40,142 min
22. McPhee	1:40,177 min
23. Pagliani	1:40,216 min
24. Migno	1:40,220 min
25. Kornfeil	1:40,521 min
26. Pulkkinen	1:40,662 min
27. Loi	1:40,775 min
28. Bezzecchi	1:40,777 min
29. Arbolino	1:41,278 min



Mir: Kein Sieg, aber Punkte-Rekord

„Gleichgewicht zwischen den Herstellern schaffen“

Die Superbike-WM steht vor massiven Änderungen. Im exklusiven MSA-Interview erläutern die beiden Dorna-Direktoren Daniel Carrera und Gregorio Lavilla die Absicht dahinter.

Von: Imre Paulovits

Was ist die Absicht hinter den Regeländerungen der Superbike-WM ab dem nächsten Jahr?

Gregorio Lavilla: Wir wollen allen Teams Zugang zu konkurrenzfähigem Material geben und deren Kosten kontrollieren. Wir haben Teams auf unterschiedlichem Niveau, und dies wird immer so sein, wenn sie unterschiedliche Budgets haben. Von der technischen Seite werden die Bikes immer kompakter, und da haben wir uns genötigt gesehen, die Technik erschwinglicher zu machen.

Aber wie kam das Drehzahl-limit in diese Überlegungen?

G. L.: Durch das Drehzahl-limit, das bei allen Bikes zunächst knapp über der Seriedrehzahl liegt, werden die Hersteller darin eingeschränkt, Dinge zu modifizieren, die zu einer teuren Leistungssteigerung über die Drehzahl führt. Einzelne Modelle durch ein individuelles Drehzahl-limit einzugrenzen, ist eine Option, kein Muss. Aber durch sie haben wir ein Backup, mit dem wir ein Gleichgewicht schaffen können. Wenn, dann werden wir es nicht willkürlich machen, sondern über die Analyse von Studien, die wir alle drei WM-Runden durchführen.

War die Überlegenheit von Kawasaki und Ducati über die anderen Hersteller der Grund, warum das Drehzahl-limit und die Konzessionspunkte eingeführt wurden?

G.L.: Ja und nein. Wenn man die beiden Referenzfahrer von Kawasaki und Ducati nimmt, das sind Jonathan Rea und Chaz Davies, dann kann man sagen, dass die Rennen mehr oder minder ausgewogen sind. Die Bedenken ka-

men von Herstellern und Privatteams, dass es ein Schlupfloch im Reglement gibt, das den Herstellern erlaubt, ihre Motoren ständig weiterzuentwickeln, und die, die ein großes Budget haben, hier klar im Vorteil sind. Im Gegensatz zur Formel 1 und der MotoGP ist die Motorenentwicklung während der Saison in der Superbike-WM nicht eingefroren. In der MotoGP gibt es im Interesse des Sports Konzessionen für Hersteller, die neu in die Serie kommen oder nicht konkurrenzfähig sind. Wir hatten so etwas bislang nicht. Die finanzstarken Teams können ohnehin die besten Fahrer und die besten Techniker verpflichten. Das können wir ihnen nicht nehmen. Aber zumindest bei dem, was wir kontrollieren können, wollten wir etwas tun, wie es in vielen anderen Meisterschaften bereits geschieht. Wir haben dabei nichts neu erfunden, sondern aus gut funktionierenden Meisterschaften die Ideen, die bei uns am besten funktionieren, angebracht. Drehzahl-limit gibt es in der BSB, Konzessionspunkte in der MotoGP. Die Motorenentwicklung wollten wir nicht einfrieren, da sie die Hersteller im Interesse ihrer Serienentwicklung weiter haben möchten. Wir wollen so gut es geht ein Gleichgewicht zwischen den Herstellern schaffen, wir können aber nicht jedem entgegenkommen. Neu entwickelte Technik muss immer gegen ein veraltetes Design gewinnen können, sonst verliert die Meisterschaft ihr Niveau. Unser Bestreben ist einfach: Teams, die es verdienen, eine Chance auf Podestplätze und Siege zu geben. Etwa Puccini-Kawasaki, die in Donington als Privatteam aufs Podest gefahren sind.

In Katar haben wir ein neues Konzept gesehen, das der Superbike-WM noch mehr Zuschauer Nähe gibt. Was ist für die Zukunft noch geplant?

Daniel Carrera: Wir haben in Katar ausprobiert, was sich mit der Paddock-Show machen lässt. Das große Fahrerlager, das dortige Zuschaueraufkommen sowie die logistischen Möglichkeiten haben dort zugelassen, dass wir den Parc fermé und die Siegerehrungen in die Paddock-Show ver-



»OSCHERSLEBEN PRÜFT, OB SIE FÜR 2019 EINE DEUTSCHE SUPERBIKE-WM-RUNDE MACHEN KÖNNEN.«

Daniel Carrera

legt haben. Mit dem Ergebnis waren wir sehr zufrieden, jetzt werden wir uns mit allen Strecken im Kalender unterhalten, ob sie diese Idee gut finden. An Strecken, wo viele Zuschauer auf der Haupttribüne sitzen und diese nicht problemlos ins Fahrerlager geleitet werden können, würde man diesen Zuschauern die Siegerehrung vorenthalten. Dort, wo es möglich ist, große Zuschauerzahlen ins Fahrerlager zu lassen, müssen wir überprüfen, ob dies keine Sicherheitsprobleme mit sich bringt. Aber wir würden in Zukunft gerne ähnliche Dinge an möglichst vielen Strecken machen.

Nächstes Jahr wird es keinen deutschen Superbike-WM-Lauf geben. Können wir in Zukunft noch mit einer Rückkehr der Superbike-WM nach Deutschland rechnen?

D.C.: Wir haben mit Oschersleben gesprochen. Aber für 2018 war es bereits zu spät, dass sie es ernsthaft hätten angehen können. Jetzt prüft die Strecke, ob sich eine Superbike-WM-Runde für 2019 bei ihnen machen lässt. Auch die DEKRA hat Interesse gezeigt, dass es auf dem Lausitzring weitergeht. Sie haben aber keine Erfahrung mit Rennveranstaltungen, so wollten sie Hilfe vom ADAC bekommen. Für 2018 war auch hier nichts zu machen, aber man hat für die Zukunft eine Tür offen gelassen. Dies sind die beiden Möglichkeiten, aus denen ein zukünftiger deutscher Superbike-WM-Lauf entstehen könnte. Wir hätten selbst großes Interesse am Sachsenring und hatten in der Vergangenheit mit ihnen gesprochen, dort lassen die Lärmtage aber keine weitere Veranstaltung zu. ■

IDM Superbike 1000

Lucy bald im IDM-Doppelpack?

Deutschlands schnellste Superbikerin Lucy Glöckner engagiert sich seit Jahren für den Rennsportnachwuchs und hofft, dass es für die Youngster auch weiterhin Wege nach oben geben wird.

Von: **Anke Wiczorek**

Lucy Glöckner wurde 2017 Gesamt-13. in der IDM Superbike. Und das, obwohl sie erst später einstieg, als sie den glücklosen Franzosen Romain Maitre ersetzte. Glöckner war das Beste, was Kawasaki nach dem Desaster zum Saisonbeginn passieren konnte. Wie geht es nun weiter? „Ich stehe mit dem Importeur in Kontakt“, erzählt Glöckner. „Man würde gerne mit mir weitermachen – und ich umgedreht auch. Wir sind alle glücklich miteinander. Solange offen ist, ob und in welcher Form es überhaupt eine IDM gibt, kümmerge ich mich aber auch um nichts anderes.“ Die 27-jährige

Sächsin denkt: „Die Chancen stehen 50:50. Ich fand gut, wie die Serie zuletzt aufgezo-gen wurde, dort sollte man ansetzen. Dafür müssten aber wirklich alle am gleichen Strang ziehen. Wenn auch nur einer querschließt, sollten es die Organisatoren lieber lassen.“ Beim IDM-Finale in Hockenheim erhielt Glöckner Besuch von zwei jungen Damen: Lucy Michel, 13 Jahre, und Lea Schaba, 14 Jahre. Glöckner ist im Rahmen der Nachwuchsinitiative „Profi trifft Youngster“ die Patin

der beiden. Die Verpflichtung sieht laut Glöckner so aus: „Wir sprechen über Trainingspläne, die Ernährung – und ich gebe Tipps fürs Rennfahren. Ich schaue schon mal über die Schultern.“ Ihr neues Patenkind Lucy Michel fährt im ADAC Mini Bike Cup. Da die Schülerin wie sie auch in Sachsen wohnt, sind gelegentliche Treffen kein Problem. Lea Schaba aus Münzenberg ist da schon weiter weg. „Aber ich plane, dass wir zu dritt ein Supermototraining in Bayern absolvieren.“



Lucy Michel hat einen Wunsch: Erfolgreich werden wie ihre Patin

IDM

„Service an mir selbst gemacht“

IDM-Supersport-600-Champion Thomas Gradinger geht 2018 in der Supersport-WM an den Start. Als eine der ersten Vorbereitungen hat sich der Österreicher freiwillig unters Messer gelegt.

Von: **Anke Wiczorek**

Meistertitel in der IDM, Top-Ten-Platz beim Wildcard-Einsatz in der Supersport-WM auf dem Lausitzring: Damit hatte Teammanager Gerry Reynders genug gesehen. Er gibt dem 21-jährigen Österreicher eine Chance im neuen Nerds-Team, in dem Gradinger 2018 neben dem 2017er-Supersport-WM-Dritten Jules Cluzel auf Yamaha fahren wird. Es wird eines der vier Topteams der japanischen Marke sein. Gradinger

nimmt seine IDM-Mechaniker Thomas Kubiak und Frank Hörholz in die WM mit. Die beiden IDM-Motorräder stehen inzwischen zum Verkauf. Außerdem hat sich Gradinger durchchecken lassen. Seit seinem Unfall bei einem privaten Training im Juni in Oschersleben hatte er ständig Schmerzen im rechten Arm und der Schulter, ließ sich aber nichts anmerken, sondern behalf sich mit dem Gang zur Physiotherapie. „Ich hatte kaum oder nur wenig Kraft im Arm“, erzählt er jetzt. Nun hat er sich die Schlüsselbeinplatte, die er seit vier Jahren mit sich trägt, entfernen lassen. Bei einer Gelenkspiegelung stellte die Ärzte fest, dass bei Gradinger auch ein Muskelstrang abgerissen war. Er wurde wieder angenäht. „Sein Abriss hat mich aber überhaupt nicht beeinträchtigt“, resümiert der mit Tattoos übersäte Oberösterreicher. „Viel schlimmer war, dass ich nach dem Unfall in



Fit operiert: Thomas Gradinger

Oschersleben nicht mehr richtig trainieren konnte.“

Im Januar wird Gradinger erstmals testen gehen. Für ihn geht mit dem WM-Aufstieg ein Traum in Erfüllung. Ein Superstar ist er in seiner Heimat dennoch nicht. Seine Brötchen bekommt er in St. Marienkirchen nicht umsonst. Geht auch nicht. Die zerklüftete 1860-Seelen-Gemeinde hat gar keinen Bäcker. ■

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM: JONATHAN REAS Überlegenheit hat in seiner Heimat Nordirland ein stark gestiegenes Interesse für den Motorsport entfacht. So viel, dass bei Coalisland, 50 Kilometer westlich von Belfast, das Lake Torrent Rennstreckenprojekt entsteht. Die Strecke soll 2019 fertig werden und hat Interesse an einer Superbike-WM-Runde angemeldet.

SUPERBIKE-WM: IN CHINA ist an der Südseite der Bucht von Shanghai der Ningbo International Speedway fertiggestellt worden. Die Strecke hat Interesse an einer Superbike-WM-Runde angemeldet. Die Dorna prüft derzeit die Machbarkeit einer WM-Runde für 2019 im Land des größten Motorradmarktes der Welt.

SUPERBIKE-WM: XAVI FORES hat einen neuen Vertrag mit Ducati unterzeichnet. Der WM-Siebte bleibt bei Barni Racing. Der Spanier, der 2014 auf Ducati auch die IDM Superbike gewann, hat ein starkes WM-Jahr hinter sich. Er holte zehn Platzierungen unter den ersten Sechs und hatte mehrere Podiumsmöglichkeiten. Den letzten Schritt verpasste der 32-Jährige mit der Panigale nur knapp. In Assen, Imola und in Magny-Cours wurde Fores jeweils Vierter.

IDM SUPERBIKE 1000: Das Honda-Team von Jens Holzauer ist seit Neuestem im Besitz der neuen Elektronik für die Fireblade SP2. Holzauer hat sie ins Motorrad des IDM-Sechsten Jan Halbich eingebaut. Auf dem Prüfstand läuft alles. Die ersten Testfahrten sind für Februar 2018 geplant. Diese wird jedoch Martin Bauer absolvieren. Der dreifache IDM-Superbike-Meister ist ein Spezialist auf dem Gebiet. Er ist nicht nur Diplom-Ingenieur für Mechatronik, sondern mit seinen 41 Jahren auch sportlich noch voll auf der Höhe.

ADAC SX-Cup Stuttgart

„Soub“ souverän gegen stärkste Konkurrenz

Mit dem Gesamtsieg von Cedric Soubeyras endete das 35. Supercross Stuttgart. Ohne eine Niederlage setzte sich der Franzose gegen die in deutschen Hallen stärkste Konkurrenz seit Jahren durch.

Von: **Thorsten Horn**

Nach dem Wegfall von München gibt es in diesem Winter nur noch drei Läufe zum ADAC SX-Cup – nach Stuttgart in Chemnitz (1./2.12.) und Dortmund (12.–14.1.). Wie gnadenlos es zugeht, zeigte schon der erste Abend. Das gestraffte Rennschema sah zunächst zwei Halbfinals vor, an die sich das Last-Chance-Race anschloss. Da-

bei schied der letztjährige König von München, Chemnitz und Dortmund, der Amerikaner Kyle Cunningham, genauso aus wie seine Landsleute Cole Martinez und Matt Goerke.

Im nun längeren Finale führte zunächst Thomas Ramette, bis Cedric Soubeyras sein Bestreben nach Platz 1 intensivierte und schließlich mit drei Sekunden Vorsprung gewann. Mit dem Amerikaner Tyler Bowers (Platz 3) kehrte ein weiterer Ex-König nach Deutschland zurück.

Nur Thury in den Finals

Nach einer weiteren rigorosen Auslese führte im Finale am Samstag wieder Thomas Ramette, doch Soubeyras luchste ihm die Führung erneut ab. Selbst ein Beinahe-Sturz konnte seine Siegesfeier nicht verhindern, denn außer seinen Heats gewann er



Zwei Tage nicht zu schlagen: Suzuki-Pilot Cedric Soubeyras

auch die neu eingeführten Bar-2-Bar-Races (kurze Duelle im K.o.-System). „Bei meinem Fast-Crash hing ich schon neben dem Bike, da hat mir mein gutes Fahrwerk geholfen“, erklärte „Soub“ die heikle Situation. Neben ihm

kamen Fabien Izoird und Cole Martinez aufs Podest.

Dominique Thury zeigte gute Rennen, vergab jedoch mit einem ausgebremsen Motor und einem Sturz bessere Resultate als die Plätze 10 und 7. ■

ADAC SX-CUP

Stuttgart, 10. November
SX1 – 1. Lauf

1.	Cedric Soubeyras (F), Suzuki	9:42,269m
2.	Thomas Ramette (F), Suzuki	+ 2,938 s
3.	Tyler Bowers (USA), Kawasaki	+ 6,326 s
4.	Florent Richier (F), Suzuki	+ 6,505 s
5.	Fabien Izoird (F), Honda	+ 8,701 s
6.	Jace Owen (USA), Honda	+ 11,115 s
7.	Adrien Escoffier (F), Husqvarna	+ 11,942 s
8.	Boris Maillard (F), Suzuki	+ 14,035 s
9.	Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+ 14,490 s
10.	Dominique Thury (D), KTM	+ 17,211 s

Stuttgart, 11. November
SX1 – 2. Lauf

1.	Cedric Soubeyras (F), Suzuki	9:51,032 m
2.	Fabien Izoird (F), Honda	+ 0,941 s
3.	Cole Martinez (USA), Suzuki	+ 3,219 s
4.	Thomas Ramette (F), Suzuki	+ 4,734 s
5.	Kyle Cunningham (USA), Suzuki	+ 7,226 s
6.	Adrien Escoffier (F), Husqvarna	+ 11,060 s
7.	Dominique Thury (D), KTM	+ 12,951 s
8.	Tyler Bowers (USA), Kawasaki	+ 16,979 s
9.	Steven Mages (USA), Yamaha	+ 28,781 s
10.	Florent Richier (F), Suzuki	+ 2 Rdn.

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand (nach 2 Rennen)

1.	Cedric Soubeyras	54 Punkte
2.	Thomas Ramette	42
3.	Fabien Izoird	40
4.	Tyler Bowers	34
5.	Florent Richier	30
6.	Adrien Escoffier	29
7.	Dominique Thury	25
8.	Filip Neugebauer	22
9.	Cole Martinez	21
10.	Kyle Cunningham	17

NACHRICHTEN

MXGP: BOGERS MIT GAJSER BEI HRC

HRC hat auf der EICMA in Mailand bestätigt, was MSA-Leser schon im August exklusiv erfahren haben: Der 21-jährige Niederländer Brian Bogers wird 2018/19 MXGP-Teamkollege des zweifachen Weltmeisters Tim Gajser. Bogers Verpflichtung ist Bestandteil des Deals, dass der niederländische Kühltransport-Unternehmer HSF-Logistics 2018 als Titelsponsor des japanischen Werksteams auftritt. Der Südafrikaner Calvin Vlaanderen, ebenfalls 21 Jahre alt, fährt in der MX2-WM auch bei HRC.

MAX NAGL: KOMPLETTE MASTERS-SAISON

Nachdem er vorletzte Woche den Werksvertrag mit TM für die MXGP 2018 unterzeichnete, meldet Max Nagl jetzt seinen Start für alle ADAX MX Masters Läufe in 2018. Da die sieben Masters-Rennen terminlich nicht mit der WM kollidieren, kann der Bayer mit Support von TM Racing die IDM-Läufe bestreiten. Die Tests beginnen in Kürze nach Ausheilung seines Kahnbeinbruchs.

FMX-WM Shenzen

Melero schreibt Geschichte

Beim WM-Abschluss in China gewann der Spanier zum vierten Mal den Titel.

Von: **Thomas Schiffner**

Schon beim vorletzten Lauf in Shenzen am Freitag machte Melero alles klar: Der kleine Spanier ging im Fuß-

ballstadion von Shenzen als Qualifikationssieger in die Finalrunde. Zwar war David Rinaldo der Beste und damit Tagessieger, auch Meleros Konkurrent Libor Podmol punktete besser und wurde Zweiter. Aber Melero war mit Platz 3 der Titel nicht mehr zu nehmen. Das bedeutet seinen vierten Weltmeisterschaftstitel in Folge, womit der Yamaha-Pilot

bester Freestyler aller Zeiten ist. Auch Luc Ackermann stand im Finale und wurde am Freitag Sechster, am Samstag gewann der Thüringer die Qualifikation und kam im Finalrun auf Platz 4.

Im schon bedeutungslosen sechsten Run am Samstag gewann bei Nieselregen erneut Rinaldo vor Podmol. Melero (6.) riskierte nichts mehr. ■

FMX-WM

Shenzen (RC), 1. Tag

1.	David Rinaldo (F)	313 Punkte
2.	Libor Podmol (CZ)	313
3.	Maikel Melero (E)	312
2. Tag		
1.	David Rinaldo (F)	390
2.	Libor Podmol (CZ)	367
3.	Brayden Davies (AUS)	313

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 6 Wettbewerben

1.	Maikel Melero (E)	92 Punkte
2.	Libor Podmol (CZ)	84
3.	David Rinaldo (F)	75
4.	Petr Pilat (CZ)	65
5.	Pat Bowden (AUS)	54
9.	Luc Ackermann (D)	40
14.	Kai Haase (D)	12



Beste aller Zeiten: Maikel Melero

„Die Saison ist zu Ende und wir leben noch“

Die Speedway-Brüder Erik und Mark Riss haben eine lange, erfolgreiche Profisaison in England hinter sich.

Von: **Thomas Schiffner**

Erik, du hast dich dieses Jahr von der Langbahn zurückgezogen und auf Speedway in England konzentriert. War es die richtige Entscheidung?

Erik Riss: Für mich gibt es in Bezug auf dieses Thema kein richtig oder falsch. Es hat mir, wie erwartet, sehr geholfen im Speedway. Als ich noch Langbahn-GP gefahren bin, hatte dies jedes Jahr höchste Priorität. Ich habe viel Zeit und Arbeit investiert, um auf der Langbahn so erfolgreich zu sein. Diese Zeit und Energie geht nun in meine Speedway-Karriere, und das macht natürlich gleich einen Riesenunterschied. Ich bin glücklich mit meiner Entscheidung, und das ist das Wichtigste für mich.

Mark, du bist wie dein Bruder in England als Double-up-



Erik Riss

Geburtsdag: 13.09.1995
Geburtsort: Memmingen (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2012: Deutscher Langbahn-Vizemeister
2013: Langbahn-GP-Challenge-Sieger, Bundesligameister (Landshut)
2014: Langbahn-Weltmeister, Langbahn-Team-Weltmeister, Deutscher Langbahnmeister
2016: Langbahn-Weltmeister, Premier League Meister GB (Edinburgh), Bundesligameister (Landshut)
2017: Bundesligameister (Landshut)

HOBBYS

Fußball, Motocross, Dirtbike

Fahrer in beiden Ligen gefahren. Bist du mit dieser Situation zufrieden?

Mark Riss: Ich war dieses Jahr zwei Monate verletzt. Das Angebot, dieses Jahr auch für Wolverhampton zu fahren, kam überraschend. Auf der einen Seite kam das für mich zu früh, auf der anderen Seite kannst du nicht nein sagen, wenn eine Anfrage aus der 1. Liga kommt. Im Endeffekt bin ich zufrieden, wie ich mich weiterentwickelt habe.

Ihr habt diese Saison wahn-sinnig viele Rennen – Erik über 100, Mark 70 – gefahren. Wie lange kann man das durchhalten?

Erik Riss: Die Saison ist zu Ende und wir leben noch. Das beschreibt auch schon so ziemlich meine Einstellung zu diesem Thema. Zeitweise war ich am Ende mit den Kräften, und da geht es dann an die Grenzen mentaler Stärke. Aber genau das will ich. Ich will an meine Grenzen gehen und darüber hinaus, weil ich davon überzeugt bin, dass sich das in Zukunft alles auszahlt.

Mark Riss: Solange es Spaß macht. Man kann das in England nicht ewig so machen. Aber man spricht von der „englischen Schule“. Das bringt dir am Anfang recht viel.



Mark Riss

Geburtsdag: 13.09.1994
Geburtsort: Memmingen (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2014: Deutscher U21-Vizemeister
2015: Deutscher U21-Vizemeister
2016: Premier League Meister GB (Edinburgh), Bundesligameister (Landshut)
2017: Bundesligameister (Landshut)

HOBBYS

Fußball, Motocross



SIEVERS

»ICH WÜRD AM LIEBSTEN AN SECHS VON SIEBEN TAGEN IN DER WOCHE RENNEN BESTREITEN.«

Erik Riss

Erik, du sagst, der Speedway-GP ist dein Ziel, bist aber dieses Jahr in der WM-Vorrunde ausgeschieden und hast keinen Titel gewonnen. Hat dich 2017 weitergebracht?

Erik Riss: Das ist korrekt, jedoch habe ich nicht gesagt, dass 2017 mein persönliches Zeitlimit ist, um dieses Ziel zu erreichen. Jedes Rennen hat mich meinen Zielen einen Schritt näher gebracht. Ich habe viel gelernt und bin als Fahrer gereift. Es verläuft alles nach Plan.

Mark, ist für dich Langbahn ein Thema?

Mark Riss: Derzeit nicht. Das interessiert mich überhaupt nicht.

Welche Rolle spielt eure Mutter für euch?

Mark Riss: Eine ganz große Rolle. Mutter und Vater (*Gerd Riss, Anm. d. Red.*) richten uns wieder auf, wenn es mal nicht läuft. Und Mutter fährt uns mit dem Renntransporter quer durch Europa.
Erik Riss: In Bezug auf unsere Karriere ist sie eine wichtige

Stütze, so wie auch mein Dad. Beide stehen hinter uns. Meine Mum mischt sich, was unsere Karriere angeht, nicht zu sehr ein und überlässt uns die Verantwortung allein, was auch gut ist. Ich weiß jedoch, dass ich immer auf sie zählen kann.

Erik, du hast gerade einen Vertrag für Norrköping in Schweden unterschrieben. Planst du das Mega-Programm in Ligen in England, Polen, Dänemark, Deutschland und jetzt auch Schweden in 2018?

Erik Riss: Ich habe geplant, noch mehr Rennen zu fahren als in diesem Jahr. Es war mir noch zu wenig. Es gab immer wieder mal ein paar Tage, an denen ich freihatte, und da bin ich zum Trainieren gegangen. Ich würde am liebsten an sechs von sieben Tagen in der Woche Rennen bestreiten. Jedes Rennen ist für mich eine Art Sparring, um mich weiterzuentwickeln. Ich habe bereits Verträge in Dänemark für Slangerup und in der Allsvenskan für Vagarna und würde gerne noch in Polen, beiden Ligen in England und natürlich in der Bundesliga an den Start gehen.

Mark, welche Ziele hast du für die Zukunft?

Mark Riss: Auch mein Ziel ist die Qualifikation für den Speedway-GP. Wenn man sich keine Ziele setzt, macht man etwas verkehrt. Man muss sich ein Ziel setzen, damit man eine Richtung hat, wo man hinwill. ■



Showtime!

Licht aus, Spot an: Die Essen Motor Show sorgt vom 2. bis 10. Dezember (1. Dezember: Preview Day) zum 50. Mal für Hochstimmung bei Autofans und Tunern.

Was 1968 als „Internationale Sport- und Rennwagenausstellung Essen“ begann, ist heute das konkurrenzlose PS-Festival unter den Automobilmessen.

Mehr als 500 Aussteller präsentieren ihre Neuheiten und Premieren. Mit dabei sind unter anderem die Ford-Werke, Lada, Peugeot, Porsche, Renault, Shelby, Skoda und VW Motorsport.

Die japanischen Marken Lexus und Nissan sind über Handelspartner vertreten. Hinzu kommen die Mercedes FanWorld sowie die Reifenhersteller Continental, Hankook und Toyo Tires.

„Der wachsende Zuspruch der Industrie freut uns anlässlich des runden Jubiläums besonders. Die Hersteller schätzen die Essen Motor Show, weil sie ihre Marken dort besonders emotional präsen-

tieren können“, erklärt Oliver P. Kuhr, Geschäftsführer der Messe Essen, die Entwicklung von der Ausstellung zum PS-Festival.

Für die Besucher ist die Essen Motor Show vor allem ein Erlebnis. Sportliche Serienfahrzeuge, Tuning, Motorsport und Classic Cars sind die Säulen der automobilen Wunderwelt, die voraussichtlich wieder deutlich über

LEBENDE LEGENDEN.

Meet the legend!
Essen Motor Show.
Halle 3.0. Stand B125.

BILSTEIN **toyo**

bilstein.com



ANZEIGE



Mini-Golf: VW Golf Shorty mit 155 PS, ein kleines Kraftpaket



Sauber: BMW i8 mit 21 Zoll-Felgen, Luftfahrwerk und Designfolierung



Classic & Prestige-Salon: Automobile Raritäten wie der Maserati 250 F

300.000 Fans anlocken wird. Der ADAC sitzt seit 30 Jahren als ideeller Träger mit im Cockpit und präsentiert in Essen sein Motorsport- und Nachwuchsprogramm.

Kern der Essen Motor Show ist die Begeisterung für sportliche Fahrzeuge - unabhängig von der Antriebsform. Diesen Anspruch spiegelt das vielfältige Rahmenprogramm: In Halle 3 erwartet die Besucher eine Sondershow an-

lässlich 50 Jahren Mercedes-AMG mit spektakulären Exponaten wie dem Mercedes 300 SEL 6.8 AMG aus dem Jahr 1971 und dem aktuellen Mercedes-AMG GT3. Direkt daneben erleben die Besucher die Mobilität der Zukunft: Der Car-Sharing-Anbieter eShare.one/RUHRAUTOe präsentiert nachhaltig angetriebene Fahrzeuge, darunter die drei aktuellen Modelle von Tesla. Hinzu kommen unter



essen-motorshow.de
#essenmotorshow

50.
ESSEN
MOTOR
SHOW

SPORTSCARS



TUNING



MOTORSPORT



CLASSIC CARS



50 YEARS FOR DRIVERS AND DREAMS

SHOW TIME

02.-10.12.2017

PREVIEWDAY: 1.12.

ADAC

motorsport

sportscars

MESSE
ESSEN

auto

VON

H&M

SIHA





Driftkünstler: Spektakuläre Motorsportaction in der DMAX-Motorsportarena. Auch dieses Jahr wieder einer der Höhepunkte der Motor Show

anderem die 2018er E-Autos von BMWi, Hyundai, Kia, Nissan, Opel, Renault, Smart und Toyota.

Europas beste Tuningcars

Aus der Tuningbranche zeigen unter anderem viele Mitglieder aus dem Verband der Automobil Tuner veredelte Premiumfahrzeuge und hochwertiges Zubehör. Besucher können zahlreiche der auf der Messe angebotenen Produkte wie beispielsweise Fahrwerke, Karosserieteile und Räder in der tu-

ningXperience live im eingebauten Zustand sehen: Die Sondershow in den Hallen 1A und 9 umfasst rund 160 der besten Tuningcars in Europa.

Sobald deren Besitzer ihre Schätze nicht nur ausstellen, sondern auch im Straßenverkehr lenken, geht Sicherheit vor. Dafür wirbt die Initiative TUNE IT! SAFE!, die ihr neues Kampagnenfahrzeug am Stand des Verbands der Automobil Tuner in Halle 10 enthüllt.

Automobiler Lifestyle

Die Essen Motor Show und ihre Aussteller befeuern das Lebensgefühl einer neuen Generation von Autofans, die ihren Lieblingsmarken auch im Alltag folgen. Tuningschmieden wie JP Performance, Sidney Industries, Simon Motorsport und Vossen Wheels stehen auf der Messe stellvertretend für diese neue Entwicklung. Ihre Macher sind die Rockstars der Automobilwelt. Hinzu kommen Fashionlabels wie How deep, Low Madness und Sourkrauts, die den automobilen Lifestyle in die Clubs und Kleiderschränke bringen. Frei nach dem Motto „Du bist, was du fährst.“

Motorsport Saisonfinale

Nachdem die meisten Rennserien ihre Meister gekrönt haben, trifft sich die Motorsportbranche zum Abschluss des Jahres in Essen. Der Rennsport ist die Keimzelle der Essen Motor Show und eine ihrer wichtigsten Säulen. Das zeigen Aussteller wie der Hockenheimring und Nürburgring sowie Her-

steller, Händler, Rennserien und Teams.

Zum Spektakel wird der Messebesuch in der Motorsportarena in Halle 7: Aussteller zeigen neue Fahrzeuge live auf der Strecke, wagemutige Driftkünstler zeigen ihr Können, und das Besuchertaxi sorgt für Adrenalinschübe bei Mitfahrern und Fans.

Legendäre Supersportwagen

Auch die Oldtimerszene feiert auf der Essen Motor Show das Finale der Saison. Im Mittelpunkt des Classic & Prestige Salons in Halle 1 präsentiert dessen Veranstalter S.I.H.A. eine Sondershow mit Supersportwagen.

Die berühmten Modelle begeistern bis heute übergreifend ihre Fans: vom SUV-Fahrer über den Tuner bis zum Oldtimerbesitzer. Grenzen sind eben relativ. Zum Glück schlägt die Essen Motor Show ohnehin lieber Brücken.

Weitere Informationen: www.essen-motorshow.de

RONAL *speedline*

GREAT PASSION. FOR GREAT WHEELS.

R62 JBM/FC SL6 Vettore JB/FC/L

Besuchen Sie uns in Halle 11, Stand D119. ronal-wheels.com

RONALGROUP

SHOW TIME
02.-10.12.2017

50. ESSEN MOTOR SHOW

HALLE 1
Klassische Sammlerfahrzeuge
Sport- und Prestige-Automobile
Neu: „Classic & Prestige Sales“
50 Jahre „SUPER SPORTS CARS“

HALLE 2
Kette & Folien
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 3
Kette & Folien
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 4
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 5
MotorSport
Rennsport
Performance Center

HALLE 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
Kette & Folien
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 10
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 11
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 12
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 13
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 14
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 15
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 16
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 17
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 18
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 19
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 20
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 21
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 22
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 23
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 24
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 25
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 26
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 27
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 28
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 29
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 30
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 31
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 32
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 33
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 34
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 35
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 36
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 37
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 38
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 39
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 40
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 41
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 42
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 43
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 44
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 45
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 46
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 47
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 48
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 49
Tuning & Zubehör
Lifestyle

HALLE 50
Tuning & Zubehör
Lifestyle

INGANG WEST

INGANG SÜD

INGANG HALLE 1A

INGANG OST

GALERIE
Car-ME
Tuning & Zubehör

MESSE ESSEN

X-MAS Rabatte

upgraded⁺.de
automotive group



40%
Chip-Tuning 
upchip.de & upeco.de 
Power-Rabatt*

24%
Chip-Tuning 
chip-24.de
Power-Rabatt*



upchip⁺.de
chip-tuning

chip-24⁺.de
best price chip-tuning

upeco⁺.de
eco-tuning

uptrion⁺.de
unique sport cars

upracer⁺.de
as real as it gets

updrift⁺.de
power trainings

upbike⁺.de
this is e-motion

* Exklusiv bei der upgraded Automotive GmbH, Heuriedweg 30 a, 88131 Lindau (B) und den offiziellen upgraded und chip-24 Vertriebspartnern auf upgraded.de. Gültig im Zeitraum vom 01.11.2017 bis 31.01.2018. Nicht mit anderen Rabattaktionen kombinierbar.



Für upchip, chip-24 und upeco bieten wir einzigartige Garantien: Tuning-Garantie, Premium-Garantie & Premium-Plus-Garantie. Optional und für Fahrzeuge bis zu einem Alter von z.B. 8 Jahren und 150.000 km Gesamtleistung.

Hotline: +49 (0)8382 30 49 49 0
upgraded Automotive GmbH, Heuriedweg 30 a, 88131 Lindau (B)



**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Fa. Osmann kauft Ihren Audi.
Tel. 0171/5244461

H

BMW

Fa. Osmann kauft Ihren BMW.
Tel. 0171/5244461

H

www.bmw-gebrauchtwagen.com

H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

H

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

H

Excalibur



Excalibur Phaeton Serie V, EZ 9/1986,
113 kW (153 PS), Leder, Klima, NR-Fzg.,
49.500,-, teiliel. Verd., Automatik, Servol.,
G-Kat, H-Kennz., 6x Echtspeichenräder,
TÜV 10/18, Ganzkunststoffkarosserie, aus
ges. Gründen abzugeben. 99090 Erfurt,
Tel. 036208/71753,
dr.mayland@t-online.de

Ford

Ford Mustang, Bj. 1967, V8, 85000 km,
Getriebe Automatik 147 kW (200 PS),
blau, Leder, VB 24.999,- Euro, guter
Zustand, optisch sehr schön, H-Kenn-
zeichen, Motor läuft gut. 0162-2604522,
Markus P. Meyer

mehr: motor-klassik.de Nr. 41470

Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700

H

Jaguar

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

H

Lamborghini

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

H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700

H

Mercedes



GLC 220 Edition1, EZ 8/2016, 24500 km,
170 PS, weiß, Leder designo, Navi, Tel.,
Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK,
Leasingübernahme 605,- €. Tel. 0177/5881648,
mathias.schneider@epithetiker.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41522

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

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

A45-AMG, silber, Vollaustattung, AMG
Drivers Package, NP 67.800,- €, 3000 km,
für 45.000,- € wg. berufl. Auslandsverset-
zung zu verkaufen. T. 0171/6908595

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS,
schw./ Leder sw., 28000 km, NP 184.000,- €,
VB 104.900,- €. Tel. 0171/3491847

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

H

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15,
Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 39000 km,
NP: 160.000,-, VB 74.900,-. T. 0171/3491847

Mini

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

H

Motorräder

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

H

Porsche

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



996 Turbo, Tiptr., 04/2004, 122000 km,
deutsch / PZ Scheckh., Volla., 2. Hd.,
100% original, 52.500,- € inkl. MwSt.!
RG GmbH, Düsseldorf Str. 64, 40721
Hilden, Tel. 0175/7211114

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41511

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

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

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

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

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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

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



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service - Verkauf - Beratung

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

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

DUNLOP
MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen

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

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.), Olga Kunz
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 1820
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Peider Bach
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzler
 sgranzler@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
 Werbeerwerb 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 Jöttner (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

Mehr Seitenwagen Lücken der Berichterstattung MSA 47/2017

Ich finde Ihre Zeitung sehr in Ordnung – nur kann ich nicht nachvollziehen, warum der Seitenwagensport so stiefmütterlich behandelt wird. Ich kann mich noch gut erinnern, dass das Rennen der Seitenwagen auf dem Sachsenring für viele echte Motorsportfans ein Höhepunkt war. Außerdem verstehe ich nicht, warum die Zuschauerzahlen an den Trainings- und Renntagen in ihrer Zeitschrift nicht veröffentlicht werden. Diese Angabe ist doch wohl wichtiger als zum Beispiel das Wetter.

Stephan Vogel,
 D-09212 Limbach-Oberfrohna

Wieder Formel Ähh Zu Formel-E-Leserbriefen MSA 47/2017

Die wenigsten werden irgendeine Art von Hass auf die Formel E haben. Aber sie werden, wie ich auch, genervt sein. Etwas marketingmäßig derart hochzupushen, was ungefähr so erotisch ist wie mein Elektrorasierer, ist einfach nicht überzeugend. Der blinde Glaube an Elektromobilität führt auch hier zu Auswüchsen. Wo steht geschrieben, dass das der Königsweg sein wird? Ich sehe das allenfalls als Brückentechnologie und darf dabei auf den Hype um Energiesparlampen verweisen – die schlussendlich ökologischer Schwachsinn waren und mittlerweile durch LEDs vollkommen verdrängt wurden. Wie auch das so hochgelobte Xenon-Licht am Auto. Auch die Elektromobilität hat mehr als genug Probleme, die nur gerne verdrängt werden, wie die Entsorgung der Akkus oder den totalen Restwertverfall von Autos, deren Batterie absehbar ersetzt

werden muss. Niemand weiß wirklich, womit wir in 20 oder 30 Jahren fahren. Brennstoffzelle? Oder was ganz anderes? Es steht jedem frei, auch die Formel E toll zu finden, gerne, aber meines ist es nicht und wird es nicht werden. Und es wird sie auch nicht ewig geben. Nur weil irgendwelche Jungakademiker in den Marketingabteilungen das ganz toll finden, wird das sicher nicht zum Stein der Weisen.

Mike Schröter,
 D-45307 Essen

Es war die FIA zusammen mit der Industrie, die die exorbitant teure Hybridtechnik in der Formel 1 einführt, die letztendlich nur Augenwischerei für die Umwelt darstellt. Nach ein paar Wiederaufladungen ist die Lebensdauer der Batterien erschöpft und es entsteht Sondermüll. Obendrein haben nur die Spitzenteams die Möglichkeit, diese Technik optimal zu nutzen und immer wieder hinsichtlich der Leistungsausschöpfung zu verbessern. Die anderen sind und bleiben die Statisten.

So lange es diese Autos sein müssen, sehen wir Zuschauer immer die gleichen Protagonisten vorne, was auf lange Sicht langweilig wird. Die bessere Lösung ist es, die Verbrenner mit Hochtechnologie immer sauberer zu machen, als E-Autos zu subventionieren.

Meine Lösung für die Formel 1: ohne Hybrid. Maximal 2,6-Liter-Motoren mit freier Wahl der Zylinder. Mit Begrenzung der Spritmenge pro GP-Distanz. Dem unterschiedlichen Spritverbrauch auf den unterschiedlichen Strecken müssen die Teams mit ihren Strategen dahingehend begegnen, die maximalen Höchstdrehzahlen festzulegen, um über die Distanz zu kommen.

Dazu sind die Trainingsläufe da. Aus diesen Eckdaten können die Ingenieure genug Hirnschmalz einfließen lassen, den optimalen Motor zu konstruieren. Denn die beste Lösung ist: Je weniger verbrannt wird, umso besser für die Umwelt.

Grundsätzlich kann neben der Verbrenner-F1 die Formel E bestehen. Die Entwicklung der Akkus für diese Formel ist absolut gut, auch für langes Licht in unseren Taschenlampen.

Michael Günther,
 per E-Mail

Hamilton klar besser als Vettel? Zur F1-Titelentscheidung MSA 47/2017

Zur Frage „War Hamilton besser als Vettel?": Hamilton hat durch Valtteri Bottas einen Teampartner bekommen, den er im Griff hat, und genießt bei Mercedes die Nestwärme, die er braucht. Das macht ihn ausgeglichener und lässt ihn seine Fähigkeiten voll entfalten. 2018 eindeutig der bessere Fahrer!

Vettel hat einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf Ferrari, ist sicher auch mit schuld daran, dass es dort so vorangeht. Aber er verzettelt sich mit unbeherrschten Aktionen und Schimpftiraden, die ihn in Summe nicht sympathischer machen und Kraft kosten.

Mike Schröter,
 D-45307 Essen

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.

In der Winterpause sind derzeit keine Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 17. November

06.30	WTCC Macau, Qualifying & MAC3 LIVE	Eurosport 2
12.00	Rallye-WM Australien, Highlights 1. Tag	Red Bull TV
16.05	Formel V8 3.5 Bahrain, 1. Rennen LIVE	motorsport.tv
22.30	Rallye-WM Australien, Highlights 1. Tag	motorsport.tv

Samstag, 18. November

06.45	WTCC Macau, Eröffnungsrennen LIVE	Eurosport 1
11.20	TCR Int. Series, die Rennen (Aufz./ LIVE)	motorsport.tv
12.00	Rallye-WM Australien, Highlights 2. Tag	Red Bull TV
13.45	Langstrecken-WM Bahrain, Startphase LIVE	Sport 1/ms.tv
15.30	Langstrecken-WM Bahrain, Rennen LIVE	Sport 1+
17.45	Langstr.-WM Bahrain, Schlussphase LIVE	Eurosport 1
19.00	Langstr.-WM Bahrain, Schlussphase LIVE	Sport 1
23.00	Rallye-WM Australien, Live Stage LIVE	Sport 1+
23.35	Rallye-WM Australien, Highlights 2. Tag	motorsport.tv

Sonntag, 19. November

03.00	Rallye-WM Australien, Power Stage LIVE	Sport 1+
03.30	WTCC Macau, Hauptrennen LIVE	Eurosport 1
12.00	Rallye-WM Australien, Highlights 3. Tag	Red Bull TV
ab 12.15	WTCC Macau, die Rennen (Wh.)	Eurosport 1
18.35	Formel V8 3.5 Bahrain, 2. Rennen (Aufz.)	motorsport.tv
20.00	NASCAR Sprint Cup, Homestead LIVE	Motorvision TV
22.30	Rallye-WM Australien, Highlights 3. Tag	motorsport.tv
23.00	Langstrecken-WM Bahrain, Highlights	Sport 1

Motorrad

Freitag, 17. November

23.10	Superbike-WM Classics, Laguna Seca 2002	motorsport.tv
-------	---	---------------

Samstag, 18. November

09.30	Red Bull Rookies Cup 2017, Best of	motorsport.tv
20.15	Supercross Paris, 1. Tag LIVE	motorsport.tv

Sonntag, 19. November

13.15	Isle of Man 2017, Lightweight TT (Wh.)	Motorvision TV
14.10	ADAC MX Masters, Mölln (Wh.)	Motorvision TV
15.00	Supercross Paris, 2. Tag LIVE	motorsport.tv

Sonntag, 19. November

12.25	Road Racing, Scarborough Spring Cup (Wh.)	motorsport.tv
-------	---	---------------

Livestream/Internet

Samstag, 18. November

ca. 3.10	Formel 3 Macau, Quali-Rennen LIVE	fia.com
ca. 5.15	FIA GT Weltcup Macau, Quali-Rennen LIVE	fia.com
ca. 8.00	TCR Int. Series Bahrain, 1. Rennen LIVE	tcr-series.com
ca. 12.25	TCR Int. Series Bahrain, 2. Rennen LIVE	tcr-series.com

Sonntag, 19. November

ca. 5.00	Formel 3 Macau, Hauptrennen LIVE	fia.com
ca. 8.25	FIA GT Weltcup Macau, Hauptrennen LIVE	fia.com

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

16.–19.11.	Rallye-WM, Rallye Australien	AUS
18.11.	Langstrecken-WM, Bahrain	BRN
18.11.	TCR International Series, Dubai	UAE
18./19.11.	Macau Grand Prix (GT, WTCC, Formel 3)	MAC
19.11.	NASCAR Cup Series, Homestead/Florida	USA
26.11.	Formel 1, Abu Dhabi (+ F2)	UAE

Motorrad

18.11.	Macau Grand Prix	MAC
18./19.11.	Supercross de Paris	F
19.11.	Moto3-Junior-WM, Moto2-EM, Valencia	E

Vorschau



Macau Grand Prix: Leitplanken-Aktion mit Formel 3, WTCC und GT-Worldcup



Sportwagen-WM Bahrain: Porsche verabschiedet sich aus der LMP1-Klasse



Rallye-WM Australien: Das große Saisonfinale in Down Under



Macau Motorrad Grand Prix: Millimeter-Tanz an der Bande

MACAU GP

PORSCHE

XPB

MACAU GP



auto
motor
-sport

24 Heures

DU MANS

Weihnachtsaktion!

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

20% auf sämtliche Bestellungen!

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



www.art-archive.de

auto
motor
-sport

ART ARCHIVE
MOTORSPORT