

Aboservice 70388 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt Lutz, ZVK 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 31 / 18. JULI 2018

Márquez gewinnt Deutschland-GP

Der König von Sachsen



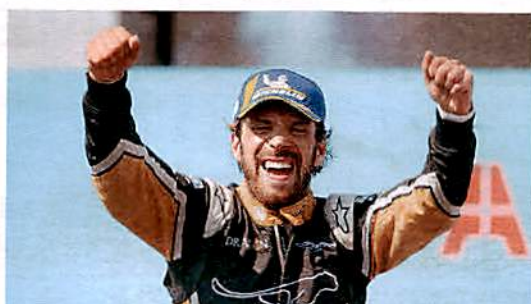
WTCR am Slovakiaring
**Erster Sieg
für Michelisz**

Formel 3 in Zandvoort
**Prema-Piloten
dominieren**

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



TM in Zandvoort
**Gary Paffett fast
perfekt in den Dünen**



Formel E in New York
**Jean-Éric Vergne zum
Elektro-König gekrönt**



Goodwood Festival of Speed
**Dumas stellt neuen
Elektro-Rekord auf**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Die Dramen im Motodrom von Hockenheim S. 4
- Formel 1** Reportage: Das Triple als Stress pur für die Teams S. 6
- Formel 1** Kommentar: Mercedes im WM-Duell mit Ferrari S. 9
- Formel E** Beim Finale gingen die Titel an Vergne und Audi S. 10
- Formelsport** Formel-3-EM Zandvoort und weitere News S. 12
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenwelt S. 14
- Rallye-WM** Die Halbzeitbilanz nach 7 von 13 Läufen S. 16
- Rallyesport** Hintergründe und News aus der Szene S. 18
- Tourenwagen** DTM Zandvoort: Audi kann wieder siegen S. 20
- Tourenwagen** WTCR: Gigantenduell am Slovakiaring S. 24
- Tourenwagen** News aus DTM, NASCAR und Co. S. 25
- Historie** Rollende Rennschätze beim Goodwood-Festival S. 26

Motorrad:

- MotoGP** Márquez holt am Sachsenring fünften Saisonsieg S. 28
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Sachsen S. 30
- Motorrad-WM** GP Deutschland: Fahrerlager, Kommentar S. 32
- Motorrad-WM** Dani Pedrosa verkündet seinen Ausstieg S. 33
- Motorrad-WM** Brad Binder holt ersten Moto2-Laufsieg S. 34
- Motorrad-WM** Martin Moto3-Sieger, Öttl in den Top Ten S. 36
- Straßensport** Nachwuchsserien, Hintergründe und News S. 38
- Offroad** ADAC MX Masters Möggers, Langbahn Roden S. 40
- Offroad** Speedway-WM, Supermoto-EM und News S. 42

Leserservice:

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



12 Formel 3 in Zandvoort: Polesitter im Pech



40 MX Masters in Möggers: Crosser-Action ohne Max Nagl



24 WTCR am Slovakiaring: Michalisz wieder im Titelkampf



04 Hockenheim-Historie: Blick zurück vor dem vielleicht letzten Auftritt der Königsklasse im Motodrom

HORROR-TRIPLE

Die Formel-1-Rennen in Frankreich, Österreich und England wurden im Eiltempo von nur drei Wochen abgespult. Wir verraten, wie stressig der Dreierpack für die Protagonisten wirklich war.

Seite 6

OGIER IM DTM-AUTO?

Sébastien Ogier könnte noch in dieser Saison einen Gaststart im DTM-Auto bekommen. Bevor es so weit ist, müssen aber noch einige Hürden aus dem Weg geräumt werden.

Seite 25

ABSCHIED VON PEDROSA

Dani Pedrosa kehrt der MotoGP den Rücken. Auf einer emotionalen Pressekonferenz am Sachsenring verkündete der sympathische Katalane seinen Rücktritt zum Saisonende. MSa war dabei.

Seite 33



34 Moto2 am Sachsenring: KTM siegt in der Mittelklasse

SUTTON-IMAGES.COM

KTM

Wir sollten auf keinen Fall so tun, als sei das wirklich der allerletzte Große Preis von Deutschland. Deshalb sind diese Erinnerungen an die guten Zeiten von Hockenheim auch kein Abschied, sondern eher eine Anregung. Und der Wunsch nach einem Wiedersehen.

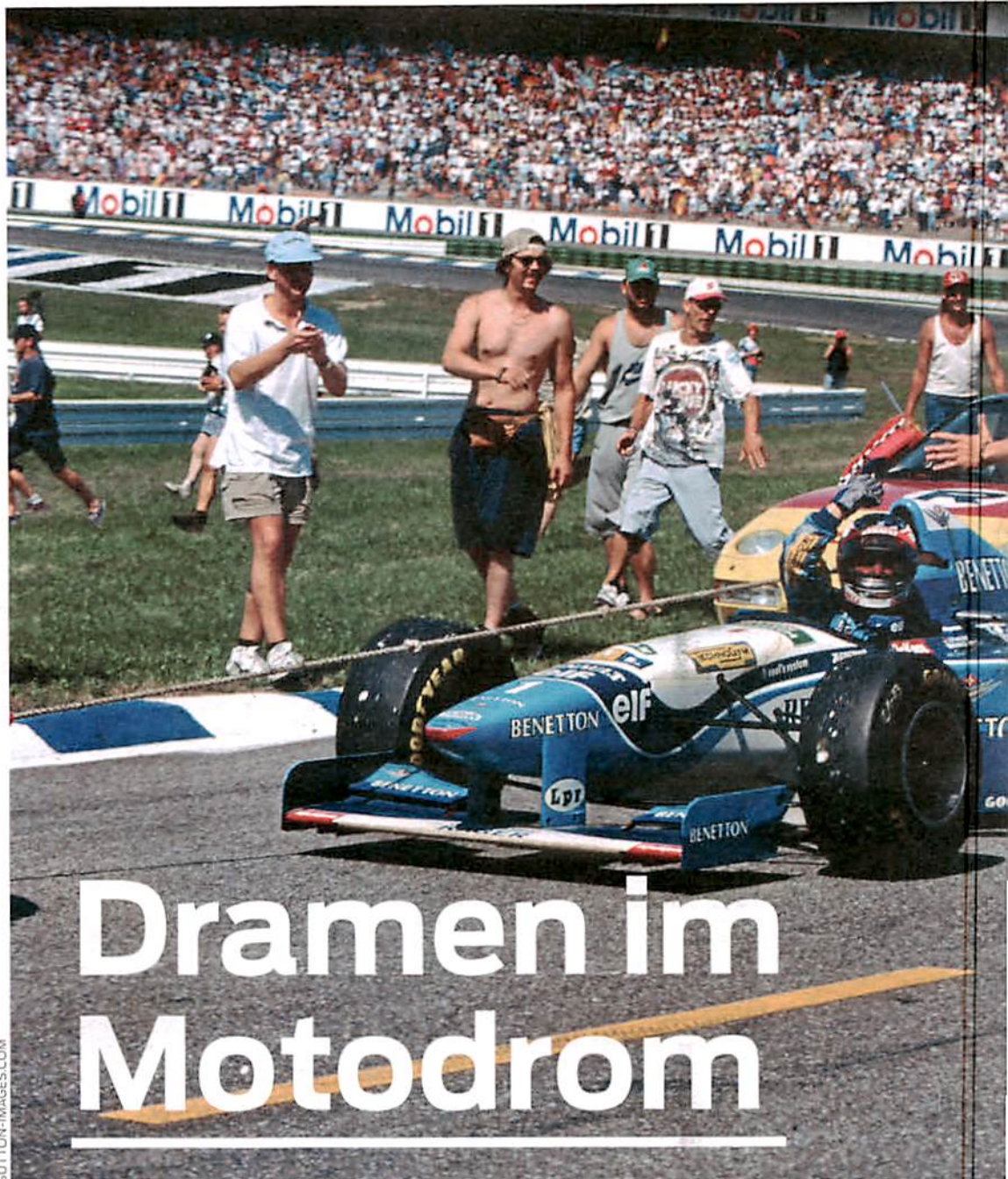
Von: **Elmar Brümmer**

Wer jeden Tag Überschriften macht, der kann sich nur ein paar wenige auf Dauer merken. Diese eine aber gehört dazu: „Prost, Alain – darauf einen Williams“. Großer Preis von Deutschland 1993, das Schumi-Fieber hatte schon um ein paar Grad zugenommen, da gibt der „Professor“ noch einmal alles, samt Duell mit Ayrton Senna jenseits der 330 km/h. Es war sein letzter Sieg in der Formel 1, Grand-Prix-Erfolg Nummer 51. Exakt so viele, wie Sebastian Vettel auch hat, wenn er jetzt am Wochenende als WM-Tabellenführer in die Heimat kommt. Da schließt sich ein Kreis. Sollte Vettel zum ersten Mal in seiner Karriere in Hockenheim gewinnen, kann er gar doppelt Geschichte schreiben und wäre auch die alleinige Nummer drei der ewigen Siehrangliste.

Skandale und Sensationen

Es gibt aber auch noch andere Bezugspersonen zwischen damals und heute: Jos Verstappen, der als Rennfahrer-Vater deutlich mehr Talente zu besitzen scheint als hinter dem Lenkrad, sorgte 1994 für ein Flammeninferno, das es sogar zum „Sportbild des Jahres“ brachte: Dem Teamkollegen von Michael Schumacher war ein entfernter Filter beim Nachtanken zum Verhängnis geworden, übrigens eine legale Aktion. Der Niederländer kam mit leichten Verbrennungen, das Publikum mit dem Schrecken davon.

An ungewollten Überraschungen herrschte auf dem Hockenheimring ohnehin selten Mangel: Beim Rennen zur Jahrtausendwende überquerte ein Fußgänger die Gerade. Kein Lebensmüder, sondern ein Franzose, der gegen seine Entlassung in einem Mercedes-Werk protestieren wollte. Seine Rache hatte ein gutes Timing, denn die Aktion kostete McLaren-Mercedes den Erfolg,



Dramen im Motodrom

und sorgte für den ersten Formel-1-Sieg von Rubens Barrichello, im 123. Anlauf...

Wo wir gerade bei den Skandalen sind: Ferrari ist dafür ja immer gut. 2010, als die Stallorder offiziell verboten war, ereilte den führenden Felipe Massa der Funkpruch: „Fernando ist schneller als du!“ Das war der unmissverständliche Befehl, Platz zu machen. Das tat der stolze Brasilianer auch widerwillig und kommentierte den Sachverhalt später hämisch. Der Platzwechsel kostete die Scuderia 100 000 Dollar Strafe, und Champion wurde Alonso am Jahresende auch nicht. Das Publikum war ähnlich erobert wie einst in Spielberg beim Tauschgeschäft Schumacher/Barrichello.

Lewis Hamilton, der in seinem ersten Weltmeisterjahr 2008 zum ersten Mal auch in Deutschland gewinnen konnte, hat auch beim letzten Gastspiel in Hockenheim vor zwei Jahren gewonnen. Für den Mercedes-Piloten war es damals kurz vor der langen Sommerpause der sechste Sieg im siebten Rennen. Und trotzdem zog er am Saisonende im team-internen Duell mit Nico Rosberg den Kürzeren. Der Lokalmatador hatte schon am Start mit durchdrehenden Reifen verloren, musste die Red-Bull-Piloten ziehen lassen und konnte auch durch einen Undercut nicht mehr aufs Treppchen kommen. In einem Verzweiflungsmanöver hatte er Max Verstappen von der Strecke gedrängt und eine Fünf-

Sekunden-Strafe kassiert. Die Mercedes-Mechaniker ließen ihn jedoch acht Sekunden stehen, weil die Stoppuhr versagt hatte. Hinter ihm kam Sebastian Vettel mit einem rutschenden Ferrari als Fünfter ins Ziel.

Hamilton benötigt auch diesmal einen Erfolg am Rande der A6, damit ihm ein deutscher Konkurrent nicht noch vor der Sommerpause enteilt. Das Motodrom gilt als Mercedes-Territorium, nicht nur, weil die genialste Tribüne der Strecke ein Stern zielt. Doch Vettel hat nach dem Silverstone-Triumph jegliche Furcht vor Favoritenrollen verloren: „Wir fahren voller Zuversicht nach Hockenheim, denn wir haben ein gutes Auto.“ Tatsächlich könnte der deutsche WM-Lauf



Michael Schumacher feiert 1995 im Benetton den ersten Heimsieg in Hockenheim. Später folgen noch drei weitere Erfolge mit Ferrari



1970 macht die Formel 1 erstmals Station in Hockenheim. Sieger: Jochen Rindt



Nach seinem ersten F1-Sieg fließen 2000 die Tränen bei Rubens Barrichello



Luciano Burti kracht Michael Schumacher 2001 am Start ins Heck und hebt ab

diesmal nicht besser terminiert sein. An der Spitze gibt es ein hartes Hin und Her, und Mercedes versucht, mit einem kleinen Aero-Update vor der Haustür einen besonders guten Eindruck zu machen.

Schumi ließ Fans feiern

Ferrari gegen Mercedes, das ist ja beinahe wieder wie früher: Schumi gegen den Rest der Rennwelt. Was mit einem Hoch in Benetton-Blau begann, schwappete noch mal richtig als rote Welle durch das Motodrom. Tatsächlich konnte der Rekordweltmeister viermal in Hockenheim gewinnen, davon dreimal mit der Scuderia, die er zur „Schumeria“ gemacht hatte. Der erste Erfolg mit Benetton 1995, als sein Erz-

rivalen Damon Hill früh ins Kiesbett gerutscht war, hatte historische Ausmaße, nicht nur, was die Publikumsbegeisterung anging: Es war der erste Sieg eines Deutschen beim Großen Preis von Deutschland. Ein Hatrick allerdings wie bei Ayrton Senna Anfang der Neunzigerjahre war Schumi nicht vergönnt. Der Brasilianer war ein besonderer Liebhaber der langen Waldgeraden, die aber nur bis 2001 ihre Grand-Prix-Dienste tun durfte. Als beinahe meditativ empfand Senna dieses Stück, wo er sich der Natur so nah fühlen konnte wie sonst nirgendwo.

Das Abschiedsjahr vom alten Streckenlayout bringt auch die Erinnerungen an einen der spektakulärsten Crashes der Hocken-

heimer Grand-Prix-Geschichte zurück: Durch einen Getriebedefekt rollt Michael Schumachers Ferrari nur langsam an, der Brasilianer Luciano Burti kann dem Hindernis nicht mehr ausweichen, knallt dem Weltmeister ins Heck, steigt auf und überschlägt sich. Beide bleiben unverletzt. Der Erfolg bleibt aber in der Familie, Ralf Schumacher kommt im BMW-Williams nach dem Neustart zu seinem dritten Formel-1-Erfolg. Außer den Schumachers kann nur noch einem anderen Deutschen ein Hockenheim-Triumph in der Statistik gutgeschrieben werden (rechnet man den Mainzer Auftaktsieger Jochen Rindt nicht dazu, der mit österreichischer Lizenz fuhr): der heutige

RTL-Experte Nico Rosberg im Jahr 2014.

Gute Erinnerungen an Hockenheim hat der heutige Mercedes-Aufsichtsrat Niki Lauda. Nachdem er 1976 seinen Feuerunfall auf dem Nürburgring hatte, wurde der deutsche Grand Prix nach Hockenheim verlegt. Prompt gewinnt der Österreicher das Rennen und wird 1977 mit Ferrari auch Weltmeister. 1994 und 1997 schafft das auch sein Landsmann Gerhard Berger. Der beste Fahrer seiner Zeit, der nicht Weltmeister wurde, feierte beim zweiten Mal zugleich den zehnten und letzten Formel-1-Sieg seiner Karriere. Er ist dennoch der mit den intensivsten Erinnerungen: Als DTM-Chef ist er inzwischen wieder häufiger Hockenheim-Gast. ■

Das erste und

Das Triple liegt hinter der Formel 1. Drei Grands Prix an drei aufeinanderfolgenden Wochenenden. Wir haben Sebastian Vettel, Red-Bull-Teamchef Christian Horner, Mercedes-Ingenieur Andrew Shovlin, die Sauber-Mechaniker und die Aufbaugruppe von Mercedes auf dem Horrortrip begleitet.

Von: **Michael Schmidt**

Es war das erste Triple der Formel-1-Geschichte. Und auch das letzte. Die FIA und Liberty haben entschieden. Drei Rennen an drei aufeinanderfolgenden Wochenenden, das wird es nie mehr geben. Es laugt die Menschen aus, die mit dem Zirkus reisen. Motorsport aktuell hat den Marathon von Anfang bis Ende mitgemacht. Und wir haben fünf Personen aus dem Zirkus auf der langen Reise quer durch Europa begleitet. Lesen Sie, wie Sebastian Vettel, Red Bull-Teamchef Christian Horner, Mercedes-Ingenieur Andrew Shovlin, die Mechaniker von Sauber und die Aufbaugruppe des Mercedes-Motorhomes die drei intensivsten Formel-1-Wochen des Jahres erlebt haben.

15 000 Euro für Stellplatz

Sebastian Vettel spricht für seine Fahrerkollegen: „Für uns Fahrer sind drei Rennen am Stück die geringste Belastung. Wir müssen nur unser Training anpassen. Am schlimmsten trifft es die Mechaniker.“ Vettel verbringt den Mittwoch vor dem GP Frankreich noch im Simulator in Maranello und fliegt dann in einem gemieteten Jet nach Le Castellet. Praktisch: Er kann direkt auf dem kleinen Flugplatz neben der Rennstrecke landen. Theoretisch hätte er einfach nur über die Straße laufen und im Hotel du Castellet einchecken müssen. Doch das Hotel hatte die Zimmer-

preise für die GP-Woche auf 2500 Euro angehoben. Das war auch einem Formel-1-Weltmeister zu viel. Aus Prinzip.

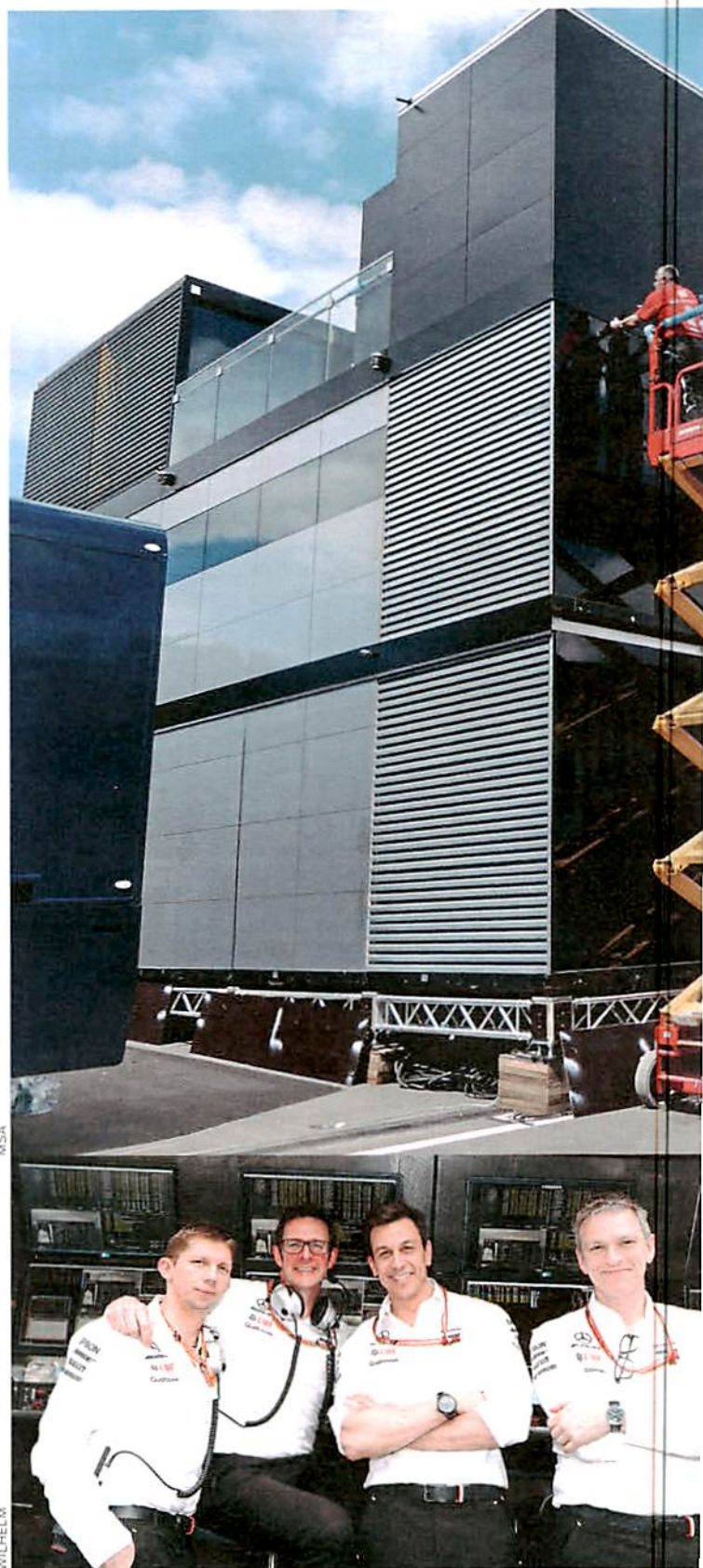
Vettel wohnt im Motorhome, das ein Freund nach Le Castellet gefahren hat. Wer auf dem Gelände der Strecke sein Quartier aufschlagen will, muss 15000 Euro bezahlen. Vettel wandert aus, wohnt acht Kilometer von der Strecke entfernt und pendelt mit einer Suzuki T500 zwischen seinem mobilen Zuhause und seinem Arbeitsplatz hin und her. Noch am Sonntagabend geht es mit dem Jet zurück nach Zürich. Gleich am Montag macht Vettel mit Kimi Räikkönen für einen PR-Termin einen Abstecher nach Maranello. Am Dienstag zurück nach Zürich, einen Tag später Flug nach Spielberg. Diesmal übernachtet der Ferrari-Star im Hotel, etwa 15 Minuten von der Strecke entfernt.

Wieder plant Vettel die frühe Flucht am Sonntagabend. Der Jet startet nur zwei Kilometer von der Strecke entfernt vom Militärflughafen Zeltweg, wo 1964 der erste GP Österreich stattfand. Nach zwei Tagen Durchschnaufen zu Hause in der Schweiz geht die Reise am Mittwoch in Richtung Oxford. Und von dort zum großen Campinglager im Innenraum der Rennstrecke. Der Weg zum Fahrerlager beträgt nur einen Kilometer. Seinen Sieg beim GP England muss Vettel auf der Insel feiern. Am Montag steht ein PR-Termin in England an. Das Triple endet am Montagabend mit der Rückreise nach Zürich.

Strecke, Büro, Charity

Auch Red-Bull-Teamchef Christian Horner zählt zu den Privilegierten im GP-Zirkus. Wenn nötig, wird im gemieteten Learjet gereist. Das Triple verlangt eine spezielle Reiseplanung.

Für Horner beginnt die Trilogie erst am Donnerstag vor dem ersten Rennen. Flug nach Nizza, Transfer nach Le Castellet. Dann vier Tage Business as usual an der Strecke. Nach dem Rennen eine hektische Abreise, um den Slot für den Abflug nach Oxford



Mercedes-Reisegruppe: Vowles, Shovlin, Wolff, Allison

letzte Triple



Express-Hausbau:
Der Aufbau des Mercedes-Motorhomes dauert eigentlich drei Tage. Es geht auch in 28 Stunden

nicht zu verpassen. Horner lässt dafür seine Medienrunde platzen.

Nach zwei Tagen im Büro wartet wieder der Privatjet. Red Bull ist Hausherr am Red Bull Ring. Da ist die Landegenehmigung auf dem nahe gelegenen Militärflughafen nur Formsache. Es ist einer der wenigen Grands Prix, bei denen Oberboss Dietrich Mateschitz an der Strecke auftaucht. Also viele Pflichttermine, wenig Kür. Red Bull belohnt sich mit seinem ersten Heimsieg. Aber: Die Feier muss kurz ausfallen.



In der Red-Bull-Terminologie ist Spielberg der „Heim-Grand-Prix“ und Silverstone der „Local Grand Prix“. Dazwischen liegen nur sieben Tage.

Schon am Sonntagabend geht es zurück nach England.

In der Red-Bull-Terminologie ist Österreich der „Heim-Grand-Prix“ und Silverstone der „Local Grand Prix“. Silverstone liegt vor der Haustür – von der Fabrik in Milton Keynes gerade mal eine halbe Stunde Fahrtzeit. Bevor der GP-Tross sein Standardprogramm in Silverstone absputzt, gibt es für Horner noch die Einweihung des neuen Firmenmuseums, in dem alle Formel-1-Autos vom RB1 bis zum RB14 ausgestellt sind, und einen hektischen Mittwoch. Am Morgen eine Charity-Veranstaltung für „Wings for Life“, mittags das vierstündige Treffen der Strategiegruppe, abends der Grand-Prix-Ball. Am Donnerstag eine Stippvisite an der Strecke. Das Rennwochenende verläuft eher

enttäuschend. Silverstone ist kein guter Boden mehr für Red Bull. Dafür fällt die Heimreise kurz aus. Die Abendnachrichten kann Horner zu Hause am Fernseher anschauen.

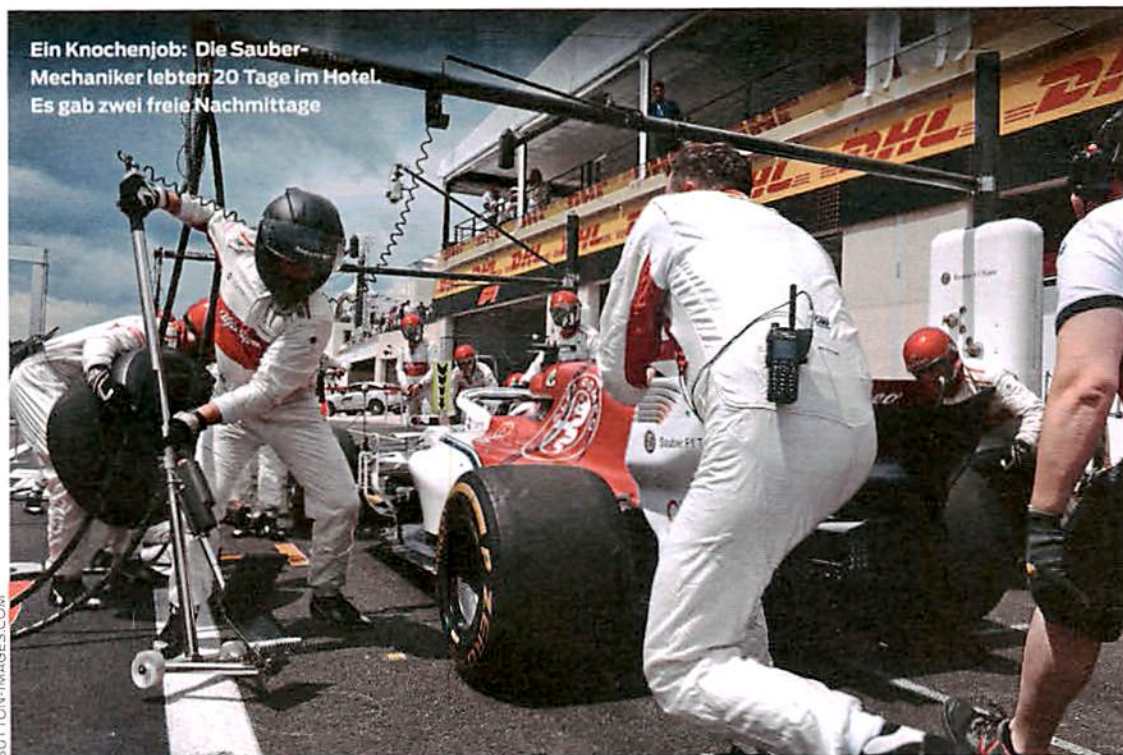
Zwei Stunden im Stau

Andrew Shovlin ist Chefindingenieur bei Mercedes. Der 44-jährige Engländer steht für seine 14 Kollegen, die jeden Grand Prix vor Ort bestreiten. Für die Techniker-Truppe des Weltmeisters fällt der Startschuss für den längsten Trip des Jahres am Mittwoch vor dem GP Frankreich mit einem Flug nach Marseille. Die Arbeit am Donnerstag beginnt mit einem Stau, gleich hinter Le Beausset steht der Verkehr. Shovlin und seine Kollegen treffen mit zwei Stunden Verspätung im Fahrerlager ein. Im zweiten Training tritt am Auto von Valtteri Bottas ein Wasserleck auf. Die für 19 Uhr geplante Rückfahrt zum Hotel muss verschoben werden. Ab Samstag ändert der Konvoi der Ingenieure die Fahrtroute. Der Veranstalter hat eine Straße nur für das Formel-1-Volk gesperrt. Das bedeutet 30 Kilometer Umweg, geht aber schneller, weil ohne Stau. So können die Arbeitszeiten von 9 bis 19 Uhr eingehalten werden.

Sonntagabend müssen sich die Ingenieure beeilen. Nach einem kurzen De-Briefing geht es um 19 Uhr mit einem Hamilton-Sieg im Gepäck nach Toulon. Dort wartet ein Charter nach Birmingham. Um Mitternacht landet die Mercedes-Truppe in England. Montagmorgen um 10 Uhr ist Arbeitsbeginn in Brackley. Am Mittwoch bringt eine Chartermaschine die Ingenieure von Luton nach Graz. Danach Hotel. Von Donnerstag bis Sonntag folgt der ganz normale GP-Wahnsinn.

An diesem Sonntagabend sind die Mercedes-Leute auf einem der vielen Charterflüge vom Zeltweger Militärflughafen nach Birmingham gebucht. Nach dem Doppelausfall folgt die Ursachenforschung in der Fabrik. Silverstone ist für Mercedes wie für sechs andere Teams ein Heim-

Kurze Feier: Nach dem Heimsieg müssen die Red-Bull-Chefs zum Flieger



Ein Knochenjob: Die Sauber-Mechaniker lebten 20 Tage im Hotel. Es gab zwei freie Nachmittage

SUTTON-IMAGES.COM



WILHELM

Auf dem Weg zur Arbeit: Vettel auf seiner Suzuki T500

spiel. Auch diesmal ließ das Rennen viele Fragen offen. Als die Ingenieure am Sonntagabend in ihren Autos nach Hause fahren, treibt sie vor allem die Frage um, wie man auf die Technikoffensive von Ferrari antworten kann. Als Ausgleich für 20 Tage Arbeit am Stück gibt es in der Woche nach dem GP England einen Tag frei.

4600 Kilometer auf Tour

Für die kleinen Teams in der Formel 1 ist Rotation ein Fremdwort. Alle Sauber-Mechaniker unter der Leitung von Reto Camenzind sind von Anfang bis Ende dabei. Die GP-Woche beginnt schon am Dienstag vor dem Rennen. Die Autos und die Boxeneinrichtung sind schon vor Ort. Der Transport und der Aufbau wird von gemieteten Spezialtruppen erledigt. Für Sauber pendeln zwölf Trucks von Rennen zu Rennen. Fünf für das Team, sieben für das Motorhome. 800 Kilometer von Hinwil nach Le Castellet, 1180 Kilometer nach Spielberg, 1520 Kilometer nach Silverstone und 1100 Kilometer wieder zurück an die Basis in der Schweiz. Vorbei auch die Tage, an denen die Nächte durchgeschraubt wurde. Das Reglement regelt die Arbeitszeiten über Sperrstunden. Am Freitag gibt es viel zu tun. Nach einem Unfall von Marcus Ericsson entzündet sich heißes Öl aus einem geplatzten Ölkühler. Der komplette Kabelstrang ist versengt. Das beschädigte Mono-

coque geht per Lieferwagen zurück in die Schweiz.

Die Schrauber von Sauber können nicht lange über den WM-Punkt von Charles Leclerc jubeln. Sie müssen zusammenpacken. Wegen eines Wolkenbruchs dauert es länger als geplant. 30 Minuten nach Mitternacht kann der Lkw-Konvoi in Richtung Spielberg aufbrechen. Am Montag fliegt die 20-köpfige Crew von Marseille nach Graz. Der Nachmittag ist frei. Zwei Mitarbeiter aus Hinwil bringen in einem Lieferwagen Ersatzteile und Neuentwicklungen nach Spielberg. Dienstagmorgen beginnt die Arbeit an der Strecke. Die Autos werden um 11 Uhr morgens ausgeladen und aufgebaut. Der weitere Ablauf ist ein Abziehbild von Paul Ricard.



Den Mechaniker, der den Truck fährt, gibt es nicht mehr. Er dürfte wegen der Arbeitsbeschränkung auf 60 Stunden pro Woche keinen Lastwagen mehr fahren.

Der Abbau am Sonntag läuft diesmal planmäßig. Mit drei WM-Punkten auf dem Konto arbeitet es sich beschwingter.

Am Montagmorgen fliegen die Monteure via Charter von Graz nach Birmingham. Linienflüge mit Umsteigen würden zu viel Zeit vergeuden. Am Dienstag wartet schon wieder die Arbeit. Da haben es die Kollegen von den englischen Teams besser, für sie ist die letzte Teilstrecke ein Heimspiel. Die Jungs von Sauber sehen 20 Tage lang nur Hotelzimmer. Nach einer Nullrunde in Silverstone geht es am Montag zurück nach Zürich. Für die Mechaniker ist das Triple noch nicht beendet. Am Dienstagmittag treffen die Autos in der Fabrik in Hinwil ein. Bis Freitag werden sie zerlegt und wieder aufgebaut. Erst dann gibt es zur Belohnung vier freie Tage.

60 Leute, 18 Trucks

Team und Motorhome gehören optisch zusammen. In den Arbeitsabläufen sind es zwei getrennte Dinge. Für Mercedes erledigt die Firma DB Schenker den Transport und den Aufbau der mobilen Wagenburg. Chef Tobias Genrich muss einen Tross von 60 Menschen und 18 Sattelschleppern quer durch Europa dirigieren. Die 30 Container, in denen das Motorhome verstaut ist, treffen neun Tage vor dem GP Frankreich im Fahrerlager von Paul Ricard ein. Drei Tage später steht der silberfarbene Bau.

Die 14 Mitarbeiter, die für den Aufbau zuständig sind, werden ein- und ausgeflogen. Abgebaut wird in zwei Zwölfstundenschichten. Am Montag um 16 Uhr setzt sich in Le Castellet der Letzte der Karawane mit Ziel Spielberg in Bewegung. Am Dienstag um 10 Uhr treffen sich alle wieder im nächsten Fahrerlager. Die Zugmaschinen sind doppelt besetzt, sodass rund um die Uhr gefahren werden kann.

Weil die Setup-Crew verspätet in Graz ankommt, beginnt der Aufbau des Puzzles erst um 16 Uhr. Jetzt wird es richtig eng. Am Donnerstagvormittag soll alles stehen. Pünktlich zum vereinbarten Zeitpunkt ist der Silber-Tempel mit seinen drei Etagen funktionstüchtig. Genrich notiert einen neuen Rekord: „Wir haben etwas in 28 Stunden geschafft, was wir mit mehr Zeit in drei Tagen machen.“ Die Hausbauer dürfen am Donnerstag nach Hause fliegen. Die Truckies bleiben vor Ort. Pünktlich am Sonntag ist die Aufbau-Crew wieder da. Dann wiederholt sich das Spiel von Paul Ricard. Die Trucks werden jetzt dreifach besetzt, weil die Strecke nach Silverstone länger ist. Bei Frankfurt steigt je ein frischer Fahrer zu.

Auch diesmal ist alles mit der heißen Nadel gestrickt. Am Mittwoch in Silverstone hebt ein Kran die oberen Etagen auf das Erdgeschoss. Erst nach dem GP England kehrt auch bei DB Schenker wieder der normale Alltag ein. ■

Verliert der Meister die Nerven?



Mercedes hat die Führung in der Gesamtwertung nach zwei Niederlagen abgegeben und sieht sich nun auch noch Vorwürfen ausgesetzt, ein schlechter Verlierer zu sein. Die Anspannung steigt.

Von: **Elmar Brümmer**

Spannung, das kommt von Anspannung. Lewis Hamilton wollte nach diesem Großen Preis von Großbritannien, den er vor dem Start vermeintlich schon in der Tasche hatte, keinen Blick freigeben auf seine Seele. Er behielt den goldenen Helm auf, ignorierte die Interviewbitten auf der Piste, gab sich im Raum hinter dem Podium autistischer als Kimi Räikkönen. Sein einziger Freund, auch später bei der Medienrunde, war ein Handtuch, hinter dem er seine Gefühle, seine Enttäuschung, seine Leere verstecken konnte. Das brutalste Gesetz des Motorsports, gerade in der Formel 1, hatte den Weltmeister ereilt: Der Zweite ist der erste Verlierer. Was Ferrari und Sebastian Vettel im letzten Herbst durchmachten, erleben nun Hamilton und Mercedes: eine ungewohnte Phase der Ungewissheit.

Technische Unzuverlässigkeiten einer bisher makellosen Hybrid-Ära, taktische Schwächen in Serie, dazu die Verwicklung in Unfälle. Das raubt Punkte, das geht an und auf die Nerven. In diesem Klima entstehen rhetorische Fragen wie die von James Allison und Toto Wolff, ob Räikkönens Rammstoß am Start in Silverstone Absicht oder Unvermögen war. Als Betroffener kann Hamilton die Tatsache, dass zum zweiten Mal in kurzer Zeit ein Silberpfeil von einem Ferrari abgeräumt wird, auch durchaus als „interessante Taktik“ empfinden. Schon ein paar Stunden später, nachdem sich der sonst in stummer Verzweiflung abweisende Maurizio Arrivabene über die vermeintliche Unsportlichkeit echauffiert hatte, begannen die Mercedes-Mannen, an Scha-

densbegrenzung zu denken. Hamilton hatte, als er vor Zehntausenden Fans an der Rennstrecke auftrat, aus seinem Comeback-Ritt von Platz 18 auf Rang 2 schon wieder die Energie gezogen, um in Hockenheim auf Angriff zu fahren. Die zweideutigen Aussagen nahm er tags darauf offiziell zurück, womit sich die Wogen in Italien glätteten.

„WIR ERLEBEN IN DIESER SAISON VERMUTLICH DEN HÄRTESTEN ZWEIKAMPF, DEN MAN HABEN KANN.“

Lewis Hamilton

Nanu, der Pistenlöwe plötzlich politisch korrekt? Dieser Versuch, die Lage zu beruhigen, ist ehrbar. Aber braucht es ihn? Zwischen Mercedes und Ferrari herrscht gerade in diesem Jahr ein echter, harter Wettbewerb. Er ist weit oberhalb des Niveaus an-

gesiedelt, das die einstigen Gegenspieler Ron Dennis und Jean Todt pflegten – was nicht heißt, dass er weniger intensiv ist. Aber die beiden Top-Teams brauchen einander auch, wenn sie gemeinsam Front machen wollen, um ihre Interessen bei Liberty Media und der FIA zu vertreten. Dort, so ist zu hören, könnte sich Ferrari wieder isolieren, was das Klima im Zusammenspiel mit den jüngsten Vorfällen auf der Rennstrecke vergiftet. Außenstehende stört diese Verschärfung nicht, den Zuschauern kann es nur Recht sein, Rivalen mögen den Zwist für sich ausnutzen. Aber das ist nun mal so in einem Fahrerlager, an dem Formel 1 und nicht Waldorf-Kindergarten dransteht.

Mercedes möchte nicht als schlechter Verlierer dastehen, das ist klar. Lewis Hamilton gefällt sich selbst nicht in der Rolle des Jammerers, sie steht ihm auch nicht. Toto Wolff muss aufpassen, dass keiner im Team die Nerven verliert. Denn es ist gerade mal Halbzeit im Duell mit den Roten, und wer weiß, was der Rest des Jahres noch bringt an gegenseitigen Herausforderun-

gen. „Wir erleben in dieser Saison vermutlich den härtesten Zweikampf, den man haben kann“, ahnt Lewis Hamilton. Manchmal spricht der Brit nicht von Ferrari, Vettel und Räikkönen, sondern nennt sie nur „die andere Seite“. Das klingt nach Kampfmodus, und der steht ihm. Als er bei seinem Heim-Grand-Prix nach einer Runde Letzter war, hat er immer noch daran geglaubt, Erster werden zu können. Das ist die Mentalität, die Branchenprimus Mercedes braucht, jetzt, wo man in beiden WM-Wertungen plötzlich nur noch Zweiter ist. Sich selbst stabilisieren, statt sich durch die Umstände destabilisieren zu lassen. In diesem Jahr wird sich zeigen, wie (nerven)stark die Champions wirklich sind, wenn der Ferrari den Druck hoch hält.

Denn dort, wo in der Formel 1 das Limit beginnt, liegt die Kampfzone. ■

RETURN TO SENDER

Mercedes vs. Ferrari

Normaler Kampf oder über dem Limit? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



Nach der Niederlage in Silverstone schossen einige Verbalattacken aus dem Mercedes-Lager über das Ziel hinaus

Reine Nervensache



Audi in New York:
Stunk am Samstag,
Teamtitel am Sonntag

Jean-Éric Vergne und Audi Sport haben es geschafft: Der Franzose im Techeetah kürte sich schon beim Samstagrennen zum Fahrer-Champion. Am Sonntag holte sich Audi in einem extrem spannenden Finale die Krone in der Teamwertung. Am Samstag hing der Hausseggen bei Audi noch ziemlich schief – trotz eines Doppelsiegs. Daniel Abt fühlte sich von seinem Teammate Lucas di Grassi unfair übertölpelt.

Von: **Claus Mühlberger**

Zwei Kilowatt zu viel Leistung. 202 statt der erlaubten 200 Kilowatt. Dies wurde Tabellenführer Jean-Éric Vergne beinahe zum Verhängnis. Die Kommissare strichen dem Titelkandidaten und auch seinem Techeetah-

Teamkollegen André Lotterer alle Zeiten in der Qualifikation. Die beiden fanden sich ganz im Süden der Zeitenliste wieder. „Die Strafe war schon o.k., auch wenn die zusätzliche Leistung höchstens fünf Hundertstel pro Runde gebracht hat“, räumte Vergne später ein. „Regeln sind nun mal Regeln.“

Knapp fünf Stunden später, nach einem extrem unterhaltsamen Rennen, war der ganze Frust vergessen. Vergne behielt die Nerven und schaffte es tatsächlich, von ganz hinten noch auf Platz 5 nach vorne zu fahren. Das ergab acht Punkte für Vergne, gerade genug, um seinem Verfolger Sam Bird (DS-Virgin) uneinholbar zu entweichen, und zwar schon vor dem letzten Saisonrennen am Sonntag.

Titelrivale Sam Bird machte als Neunter nur magere Punktebeute. Der New-York-Sieger des Vorjahres haderte mit der Strecke: „Viel staubiger als im letzten Jahr.“ Nach dem für ihn recht zähen Rennen sah der Brite aber ein, dass gegen die Audi und die

Techeetah kein Kraut gewachsen war: „Unserem Auto fehlt es an Effektivität.“

Anders ausgedrückt: Der Antriebsstrang des DS war in der zweiten Saisonhälfte nicht ganz State of the Art. Was Bird nicht erwähnte: Es ist ein offenes Geheimnis, dass sein Virgin ab der nächsten Saison mit Power von Audi-Schaeffler rennen wird. DS, der bisherige Virgin-Motorenpartner, liefert hingegen künftig den Antriebsstrang für die Renner von Techeetah.

Zurück zum Samstagrennen und zum Gemütszustand von Jean-Éric Vergne. „JEV hat nach der Quali gekocht“, erzählte Lotterer nach dem Rennen. Doch der Franzose ließ seinen Frust nicht am Team aus. „Ich wollte gar nicht wissen, wer einen Fehler gemacht hat. Das hätte keinen Sinn gemacht. Ich habe es dann ziemlich schnell geschafft, mich wieder zu beruhigen“, sagte der in London lebende Franzose. Es stellte sich heraus, dass ein Fehler bei der Programmierung schuld war. „Wir haben ein neues

Mapping entwickelt und wir haben vergessen, es zu testen.“

Aus dem Wortbalken

„Wir verlieren als Team gemeinsam, und wir gewinnen gemeinsam“, sagte Vergne. Dies klingt wie eine Plattitüde aus dem Wortbalken des professionellen Motorsports, es ist aber die Wahrheit. Die Techeetah-Jungs hielten zusammen, behielten die Nerven und schafften es tatsächlich, den mächtigen Werksteams eine lange Nase zu drehen. Ein Kunststück, das im Profi-Motorsport immer seltener wird.

Vergne hat seinen Titelgewinn aber nicht nur der eigenen Tüchtigkeit und seiner Konstanz zu verdanken, sondern auch dem Umstand, dass viele seiner Gegner schwächelten. Mahindra verlor nach einem hervorragenden Saisonstart mysteriöserweise krass an Speed. Renault kam nach drei Teamtiteln in Folge kaum in Schwung. „Wir haben das Auto rückwärts entwickelt“, klagte Nummer-Eins-Pilot Sébastien Buemi. Erst beim Finale fan-

den die Franzosen wieder zu alter Stärke zurück: Buemi holte in New York zweimal die Pole-Position. Am Samstag wurde der Schweizer hinter dem haushoch überlegenen Audi-Duo Lucas di Grassi und Daniel Abt Dritter, am Sonntag reichte es für P4. „Best of the rest“, brummte Buemi. „Nicht übel.“

Audi hatte zu Saisonbeginn geschwächt. Nach dem ersten Saisondrittel hatte Titelverteidiger Lucas di Grassi gerade einmal einen Punkt auf dem Konto. Ungehörige Vibrationen hatten den Inverter des Öfteren lahmgelegt.

Wie am Schnürchen

Doch ab dem fünften von zwölf Rennen lief es für Audi wie am Schnürchen: Daniel Abt gewann in Mexiko und Berlin. Di Grassi besuchte sogar sieben Mal in Folge das Podium, fünf Mal als Zweiter, in Zürich und in New York als Sieger. „Wir wussten, dass wir ein schnelles Auto haben“, sagte der Brasilianer jetzt. „Wir haben sehr gelitten. Aber wir haben die Moral nicht verloren.“

Das Samstagrennen schien eine sichere Beute für Daniel Abt zu sein. Doch nach dem Autotausch startete di Grassi einen Überraschungsangriff auf den führenden Deutschen. Abt war außer sich. Audi-Teamchef Allan McNish zappelte unruhig herum. Bei der Siegerehrung würdigte Daniel Abt seinen Teamkollegen keines Blickes. Sein bitterer Kommentar: „Ich freue mich für Audi.“ Ein Gegenangriff sei nicht infrage gekommen, sagte Abt. „Es ging ja noch um die Team-Meisterschaft.“ Da habe man keinen Ausfall riskieren dürfen.

Durch den Doppelsieg reduzierte Audi den Rückstand von 33 Punkten auf fünf Zähler. Das Rennen am Sonntag wurde zum Thriller. Beide Techeetah wurden verdächtigt, Frühstarts fabriziert zu haben. Nach langen Debatten belangten die Stewarts aber lediglich Lotterer mit einer Zehn-Sekunden-Stop&Go-Strafe.

Vergne kämpfte in der Startkurve Buemi nieder und er konnte seinen Platz an der Sonne gegen die heftig drängelnden Audi verteidigen. Lotterer besserte das Techeetah-Konto als Neunter noch mit zwei Punkten auf. Zu wenig für das chinesische Rennsport-Start-up. Am Ende gewann Audi die Teamwertung mit zwei Punkten Vorsprung. Ein Erfolg, mit dem im März wohl nicht mal die kühnsten Optimisten gerechnet hätten. ■



Der neue Meister Vergne wird von Techeetah-Teammate Lotterer geherzt

MICHELIN



Sam Bird (DS-Virgin) kämpfte im Schlusspurt mit stumpfen Waffen

FORMULA E

1. RENNEN FORMEL E IN NEW YORK

| Fahrer | Team | Zeit/Rückstand |
|--------------------------|---------------------------|-------------------|
| 1. Lucas di Grassi (BRA) | Audi Sport Abt Schaeffler | 43 Rd. à 2,373 km |
| 2. Daniel Abt (D) | Audi Sport Abt Schaeffler | + 0,965 s |
| 3. Sébastien Buemi (CH) | Renault e.dams | + 2,583 s |
| 4. Tom Dillmann (FRA) | Venturi | + 4,090 s |
| 5. Jean-Éric Vergne (F) | Techeetah | + 4,679 s |
| 6. Nick Heidfeld (D) | Mahindra Racing | + 5,142 s |
| 7. André Lotterer (D) | Techeetah | + 6,312 s |
| 8. Maro Engel (D) | Venturi | + 6,833 s |
| 9. Sam Bird (GB) | DS Virgin Racing | + 8,389 s |
| 10. Nicolas Prost (F) | Renault e.dams | + 9,114 s |

2. RENNEN FORMEL E IN NEW YORK

| Fahrer | Team | Zeit/Rückstand |
|--------------------------|---------------------------|-------------------|
| 1. Jean-Éric Vergne (F) | Techeetah | 43 Rd. à 2,373 km |
| 2. Lucas di Grassi (BRA) | Audi Sport Abt Schaeffler | + 0,554 s |
| 3. Daniel Abt (D) | Audi Sport Abt Schaeffler | + 1,010 s |
| 4. Sébastien Buemi (CH) | Renault e.dams | + 1,780 s |
| 5. Felix Rosenqvist (S) | Mahindra Racing | + 12,146 s |
| 6. Mitch Evans (NZ) | Jaguar Racing | + 20,050 s |
| 7. Nelson Piquet (BRA) | Jaguar Racing | + 24,257 s |
| 8. Nick Heidfeld (D) | Mahindra Racing | + 28,821 s |
| 9. André Lotterer (D) | Techeetah | + 32,810 s |
| 10. Sam Bird (GB) | DS Virgin Racing | + 34,100 s |

STAND FAHRER

| | |
|---------------|-----|
| 1. Vergne | 198 |
| 2. di Grassi | 144 |
| 3. Bird | 142 |
| 4. Buemi | 125 |
| 5. Abt | 120 |
| 6. Rosenqvist | 86 |
| 7. Lotterer | 62 |
| 8. Evans | 60 |
| 9. Turvey | 46 |
| 10. Piquet | 45 |



STAND TEAMS

| | |
|------------------------------|-----|
| 1. Audi Sport Abt Schaeffler | 264 |
| 2. Techeetah | 262 |
| 3. DS Virgin | 159 |
| 4. Renault e-dams | 133 |

ABSCHIED VON DER ERSTEN GENERATION

Vier Saisons lang hat der von Dallara gebaute, aber unter dem Namen Spark firmierende Formel-E-Renner der ersten Generation treu und zuverlässig gedient. Im Dezember 2018 debütierte in Riad/Saudi-Arabien das futuristisch designte Gen-2-Auto. In der Saison 5 gelten neue Limits für die Motorleistung: Dann darf im Training mit 250 kW (bisher 200 kW) gefahren werden. Im Rennen steigt die Power von 180 kW auf 200 kW.

WILLIAMS SATTELT UM

Künftig entfällt bekanntlich der Autotausch. Die neuen McLaren-Batterien mit einer Kapazität von 54 kWh halten fast eine Stunde durch – genug fürs Rennen. Die Akkupacks von Williams bewährten sich auf insgesamt fast 400 000 Kilometern sehr gut. Die Zuverlässigkeitsrate lag bei 99,5 Prozent. Williams bleibt der E-Mobilität übrigens treu – als Lieferant für die Rallycross-WM, die 2020 mit Elektro-Power ausgefahren wird.

PECH FÜR TURVEY

NIO-Pilot Oliver Turvey musste auf die Rennen in New York verzichten. Bei einem harmlos aussehenden Trainingscrash brach sich der 31-Jährige das Handgelenk.

JOB FÜR LEGGE

Ex-DTM-Fahrerin Katherine Legge ist die erste Fahrerin, die von Jaguar für den künftigen Markenpokal namens I-PACE eTrophy bestätigt wurde.

RENAULT SAGT ADIEU

Der französische Hersteller nimmt nach vier Formel-E-Jahren Abschied und räumt das Feld für die Konzernmarke Nissan. Auch wenn es in dieser Saison teilweise rumpelig lief, sind die Franzosen mit 13 Poles, 15 Siegen und vier Titeln (drei Mal Team- plus Fahrertitel für Sébastien Buemi 2015/2016) das erfolgreichste Team der noch jungen Formel-E-Historie.

Prema-Party in den Dünen

Ralf Aron und Nikita Troitckii haben die Formel-3-Rennen in Zandvoort gewonnen. Der tragische Held des Wochenendes hieß Daniel Ticktum.

Von: **Tobias Grüner**

Auf dem kurvigen und engen Kurs von Zandvoort ist Überholen bekanntlich schwierig. Die Pole-Position ist hier normalerweise schon die halbe Miete. Doch dieses Jahr gab es keinen Sieg für die Qualischnellsten. Im Auftaktrennen war es Guanyu Zhou, der zum ersten Mal in seiner Karriere von ganz vorne ins Rennen startete. Doch schon vor der ersten Kurve drückte sich der Este Ralf Aron an seinem Prema-Teamkollegen vorbei. In dem ansonsten relativ ereignisarmen Lauf blieb die Reihenfolge bis ins Ziel bestehen. Mick Schumacher auf Position 3 machte die Prema-Party auf dem Podium komplett.

Für die Rennen zwei und drei konnte sich Daniel Ticktum die Pole-Positions sichern. Der britische Red-Bull-Junior macht sich berechnete Hoffnung, 2019 Brendon Hartley bei Toro Rosso zu beerben. Für den Aufstieg in die Formel 1 benötigt der Motopark-Pilot dieses Jahr aber unbedingt den Meistertitel. Doch auf den ersten Metern ereilte ihn das gleiche Schicksal wie zuvor Guanyu Zhou. Ralf Aron erwischte von Position 2 den besten Start und schob sich in Kurve 1 innen vorbei. Auf der Außenseite probierte auch noch Mick Schumacher vorbeizuziehen. Doch Ticktum wurde von Aron so weit nach außen gedrückt, dass Schumacher irgendwann der Platz ausging. Er musste neben die Strecke ausweichen und rutschte ins Kiesbett. Auch für Enaam Ahmed, Ben Hingeley und Ameya Vaidyanathan war schon nach einer Runde Schluss. Um die ganzen havarierten Autos zu bergen, rückte das Safety Car aus. Durch einen kleinen Fehler beim Restart verlor Ticktum zwei weitere

Positionen gegen Marcus Armstrong und Guanyu Zhou, die das zweite Prema-Podium komplett machten. Später musste Ticktum auch noch Alex Palou und Ferdinand Habsburg ziehen lassen.

Premiersieg für Troitckii

Beim dritten Rennen am Sonntag wollte es der letztjährige Macau-Sieger dann besser machen. Ticktum verteidigte zwar zunächst die Führung, doch die Zeitlupe zeigte deutlich, dass der Red-Bull-Junior einen Tick vor dem Signal der Startampel losgefahren war. Für den Frühstart setzte es eine Durchfahrtsstrafe, was das Auto mit der Startnummer 27 auf den letzten Platz nach hinten spülte. Weil der auf Rang 2 gestartete Jüri Vips nicht richtig wegkam, nutzte Nikita Troitckii von Position 3 die Gelegenheit zu seinem ersten Formel-3-Sieg. In Gefahr geriet der Erfolg nicht. Weil Julian Hanses sein Auto unglücklich in ein steiles Kiesbett eingebuddelt hatte, musste das Rennen schon nach zehn Runden beendet werden.

Mit Interesse wurde auch das Debüt von Sophia Flörsch verfolgt. Die Münchnerin konnte in den Qualifyings das Tempo ihrer Van-Amersfoort-Teamkollegen locker mitgehen. In den Rennen musste sie dann allerdings noch etwas Lehrgeld bezahlen. So blieb der Traum von den ersten Punkten außer Reichweite. ■

ZANDVOORT, RENNEN 1

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|----------------------|----------------|
| 1. Ralf Aron | 34.56,858 min |
| 2. Guanyu Zhou | + 1,687 s |
| 3. Mick Schumacher | + 3,454 s |
| 4. Marcus Armstrong | + 4,357 s |
| 5. Daniel Ticktum | + 5,145 s |
| 6. Jüri Vips | + 9,165 s |
| 7. Jonathan Aberdein | + 10,254 s |
| 8. Robert Shvartzman | + 11,049 s |
| 9. Ben Hingeley | + 11,770 s |
| 10. Alex Palou | + 12,316 s |

ZANDVOORT, RENNEN 2

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|-----------------------|----------------|
| 1. Ralf Aron | 35.59,714 min |
| 2. Marcus Armstrong | + 1,684 s |
| 3. Guanyu Zhou | + 2,524 s |
| 4. Alex Palou | + 3,659 s |
| 5. Ferdinand Habsburg | + 5,509 s |
| 6. Daniel Ticktum | + 6,853 s |
| 7. Robert Shvartzman | + 7,879 s |
| 8. Jüri Vips | + 9,552 s |
| 9. Fabio Scherer | + 9,908 s |
| 10. Marino Sato | + 13,034 s |

ZANDVOORT, RENNEN 3

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|-----------------------|----------------|
| 1. Nikita Troitckii | 24.16,802 min |
| 2. Guanyu Zhou | + 1,236 s |
| 3. Jehan Daruvala | + 2,612 s |
| 4. Marino Sato | + 3,754 s |
| 5. Fabio Scherer | + 4,710 s |
| 6. Alex Palou | + 6,288 s |
| 7. Ferdinand Habsburg | + 7,639 s |
| 8. Jonathan Aberdein | + 9,031 s |
| 9. Artem Petrov | + 9,579 s |
| 10. Enaam Ahmed | + 13,725 s |

FAHRERWERTUNG

| Fahrer | Punkte |
|-----------------------|--------|
| 1. Marcus Armstrong | 131 |
| 2. Guanyu Zhou | 130 |
| 3. Ralf Aron | 126,5 |
| 4. Daniel Ticktum | 118 |
| 5. Enaam Ahmed | 88 |
| 6. Jüri Vips | 82 |
| 7. Alex Palou | 72 |
| 8. Jehan Daruvala | 71,5 |
| 9. Mick Schumacher | 64 |
| 10. Robert Shvartzman | 59 |



Die Prema-Piloten sicherten sich sieben von neun Pokalen. Ralf Aron (#7) fuhr zweimal von Startplatz 2 zum Sieg

Formel 1

Rotation bei Mercedes

Mercedes verjüngt sein Technikpersonal. Chefdesigner Aldo Costa übernimmt eine Beraterrolle, Performance-Direktor Mark Ellis braucht eine Auszeit. Ihre Posten gehen an jüngere Kollegen.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes baut um. Chefdesigner Aldo Costa und Performance-Direktor Mark Ellis wollen dem stressigen Job in den Führungspositionen des Technikbüros entfliehen. Der 57-jährige Costa, der 2011 von Ferrari zu Mercedes stieß, will sich mehr um seine Familie kümmern, die immer noch in Italien lebt. Deshalb wird der Italiener mit Beginn des Jahres 2019 eine Beraterrolle im Technikbüro in Brackley übernehmen. Das wird neu strukturiert. Technikchef James Allison nominierte den 45-jährigen John Owen als neuen Chefdesigner.



Nimmt sich eine Auszeit: Chefdesigner Costa übernimmt Berater-Tätigkeit

Mark Ellis bleibt Mercedes noch bis Mitte 2019 erhalten. Der 54-jährige Engländer will sich ein Jahr lang eine Auszeit nehmen. Fahrdynamikchef Loic Serra übernimmt seinen Job. Der 46-jährige Franzose arbeitete früher einmal bei Michelin. Teamchef Toto Wolff begründet die Rotation im Technikbüro des Weltmeisters

mit einem natürlichen Verjüngungsprozess: „Man kann eine erfolgreiche Organisation nicht einfrieren. Sie ist eine dynamische Struktur. Ich bin stolz, dass wir in der Lage sind, den Staffstab an jüngere Leute aus unserem eigenen Team zu übergeben. Aldo und Mark werden diesen Prozess betreuen.“ ■

NACHRICHTEN

NEUE REGEL FÜR SPIEGEL

Die FIA teilte den Teams mit, dass ab dem GP Singapur möglicherweise neue Regeln für Rückspiegel gelten. Aerodynamische Zwänge führen immer mehr dazu, dass die Fahrer schlechter nach hinten sehen. Auslöser war die Behinderung von Carlos Sainz durch Sebastian Vettel im Training zum GP Österreich. Der Ferrari-Fahrer konnte in der Steigung zur ersten Kurve den Renault nicht im Spiegel erkennen.

SAUBER AUF PLATZ 2

In der DHL-Boxenstopp-Wertung liegt Sauber mit 157 Punkten auf Platz 2. Klarer Spitzenreiter ist Red Bull mit 285 Zählern. Auf den Plätzen 3 und 4 folgen die Titelkandidaten Ferrari (146) und Mercedes (144). Williams ist mit 107 Punkten auf Rang 5 abgerutscht. Schlusslicht ist Renault mit 15 Punkten. Gewertet werden die schnellsten zehn Stopps nach dem offiziellen Punkteschema.

IndyCar

Dixon baut Führung aus

Es war das perfekte Wochenende für Scott Dixon. Der IndyCar-Spitzenreiter feierte in Toronto seinen dritten Saisonsieg. Alle Meisterschaftsgegner waren in Unfälle verwickelt.

Von: **Michael Schmidt**

Scott Dixon fährt seinem fünften IndyCar-Titel entgegen. Der Neuseeländer feierte in Toronto seinen 44. Sieg, den dritten in dieser Saison, und baute seine Meisterschaftsführung von 33 auf 62 Punkte aus.

Dixons Gegner halfen fleißig mit. Alle hatten Feindkontakt. Der Trainingsschnellste Josef Newgarden rutschte beim Restart der ersten Gelbphase in der Zielkurve untersteuernd in die Mauer und verbog sich die hintere

Spurstange. Sein Glück, dass eine Massenkollision mit fünf Autos eine weitere Gelbphase auslöste, in der Penske das Auto reparieren konnte. Newgarden wurde noch Neunter. Einen Platz hinter Alexander Rossi, der Will Power ins Heck gefahren war. Beide mussten Kampfspuren an

ihren Autos beseitigen lassen. Power kam mit zwei Runden Rückstand auf Platz 18 ins Ziel.

Ryan Hunter-Reay verspielte nach einem Blitzstart, der ihn auf Rang 3 brachte, ebenfalls früh seine Chancen. Der Meister von 2012 landete in der ersten Kurve im Reifenstapel. Drei unplanmäßige

Boxenstopps warfen ihn auf Platz 16 zurück. Für Spannung sorgten Simon Pagenaud und Robert Wickens, die mit Haken und Ösen um Platz 2 kämpften. Pagenaud gewann das Duell. ■

INDYCAR: TORONTO



Start in Toronto: Newgarden führt vor Dixon und Hunter-Reay

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|----------------------|----------------|
| 1. Scott Dixon | 1:37.00,3100 h |
| 2. Simon Pagenaud | + 5,2701 s |
| 3. Robert Wickens | + 6,7753 s |
| 4. James Hinchcliffe | + 18,3362 s |
| 5. Charlie Kimball | + 18,8439 s |
| 6. Tony Kanaan | + 30,4354 s |
| 7. Zach Veach | + 32,2732 s |
| 8. Alexander Rossi | + 34,5257 s |
| 9. Josef Newgarden | + 35,5755 s |
| 10. Marco Andretti | + 38,9089 s |

| Punktestand nach 12 Läufen | |
|----------------------------|------------|
| 1. Scott Dixon | 464 Punkte |
| 2. Josef Newgarden | 402 |
| 3. Alexander Rossi | 394 |
| 4. Ryan Hunter-Reay | 373 |
| 5. Will Power | 371 |

Blancpain Endurance Cup/Berufungsverhandlung Silverstone

R-Motorsport behält Sieg

R-Motorsport darf nach der Verhandlung vor dem nationalen RACB-Berufungsgericht den Sieg aus Silverstone behalten – die Quali-Disqualifikation wurde in eine Strafe von 5000 Euro umgewandelt.

Von: **Bianca Leppert**

Hinter dem ersten Sieg von Nicki Thiim, Matthieu Vaxiviere und Jake Dennis im Aston Martin Vantage GT3 des Schweizer Teams R-Motorsport in Silverstone stand lange ein Fragezeichen. Nach dem Qualifying wurde die Mannschaft von den Sportkommissaren disqualifiziert, weil man gegen Artikel 89 des Sportlichen Reglements verstoßen hatte. Es waren keine Daten auf der Speicherkarte im Data-Logger zu finden. Artikel 89 besagt, dass es in der Verantwortung jedes Teams liegt, den Data-Logger und die Sensoren zu besor-



R-Motorsport in Silverstone: Statt Disqualifikation eine Strafe von 5000 Euro

gen, zu installieren und die korrekte Funktion anhand der roten und grünen Signalleuchten zu überprüfen. R-Motorsport legte Berufung ein, durfte von der Pole-Position starten und holte den Sieg – unter Vorbehalt.

Die Anhörung am 19. Juni vor dem nationalen RACB-Berufungsgericht ergab: Man darf den Sieg behalten. Die Richter sahen den

Verstoß gegen Artikel 89 als gegeben, milderten jedoch die Strafe einer Disqualifikation in eine Geldstrafe von 5000 Euro ab. Auch die Gerichts- und Protestkosten trägt R-Motorsport.

Aus dem Verhandlungsprotokoll geht hervor, dass offenbar der Data-Logger selbst entgegen einer ersten Annahme die Daten an Zeitnehmer Swiss Timing

übermittelte – also funktions-tüchtig war. Auch die Speicherkarte im Logger zeichnete in allen Trainingssitzungen vor dem Qualifying regulär auf, bei einem Funktions-Test danach auch. Im Rennen funktionierte die Aufzeichnung mit einer neuen Karte ebenfalls. Es kursieren verschiedene Theorien: Die Speicherkarte könnte während des Zeittrainings nicht im Logger gewesen sein und/oder die Kontrollleuchten, die ein Problem mit der Karte hätten aufzeigen können, wurden nicht beachtet.

Die Formulierung im Reglement ist wohl schwammig, da nicht festgehalten ist, dass die Datenaufzeichnung auf der Speicherkarte sichergestellt sein muss. Man munkelt, eine Berufung in nächster Instanz vor dem FIA-Sportgericht hätte gute Chancen gehabt. „Wir werden die Regelungen als Folge dieses Urteils prüfen, um sicherzustellen, dass etwaige Lücken geschlossen werden, und gegebenenfalls Maßnahmen ergreifen,“ kommentiert die SRO. ■

VLN Langstreckenmeisterschaft, 4. Lauf

Offizielles Ergebnis steht noch immer aus

Der vierte Saisonlauf zur VLN Langstreckenmeisterschaft hat derzeit keinen offiziellen Sieger. Man munkelt aber, es bleibe bei Frikadelli – trotz Strafe.

Bei den Teilnehmern von VLN 4 ist Geduld gefragt. Rund eineinhalb Wochen nach dem Rennen ist das Ergebnis noch mit einem Fragezeichen versehen. In einer kuriosen Situation mit einer Pulkbildung auf der Döttinger Höhe überholten mehrere Teilnehmer – ob zu Recht oder unter gelber Flagge, das wird derzeit untersucht.

Vorausgegangen war eine Code-60-Phase wegen eines Unfalls im Pflanzgarten. Offenbar folgte später an vier bis fünf Posten kein Flaggensignal – theoretisch besteht die Code-60-Phase

weiterhin. Hinzu kam ein Schleppverband, der zwar überholt werden darf, aber selbst mit 60 km/h unterwegs war. Nach dem Rennen wurden mehrere Betroffene angehört – die DMSB-Sportkommissare sollen in sechs bis sieben Fällen ermitteln. Allerdings konnte nicht alles bis ins Detail vor Ort geklärt werden, weil man Onboard-Videos und GPS-Daten auswertet. Auch die Kommunikation mit den Teilnehmern, die betroffen sind, muss schriftlich erfolgen.

Es wird gemunkelt, Frikadelli habe eine 35-Sekunden-Strafe für das Überholmanöver bekommen. Der Sieg bleibt mit ursprünglich 1.29,174 Minuten Vorsprung erhalten. Auch an den Plätzen 2 und 3 für die Wochenspiegel-Ferrari soll sich nichts ändern. Das Ergebnis könnte in den nächsten Tagen offiziell werden. ■ BLE

VLN Langstreckenmeisterschaft: Code-60-Regelung

Auflösung der Code 60 wird neu diskutiert

Ist ein Schleppverband am Ende einer Code-60-Phase beteiligt, wird es knifflig. Nun will der DMSB das Problem im Rennsportausschuss neu aufrollen.

Das Thema liegt VLN-Teilnehmern und Funktionären schon länger schwer im Magen. Wie lässt sich eine Code-60-Phase mit einem Schleppverband am Ende ohne Verwirrung auflösen? Zuletzt führte diese Situation beim vierten VLN-Lauf (siehe News links) zu Chaos. Die Problematik ist seit geraumer Zeit bekannt.

Das Knifflige: Momentan kann nur eine grüne Flagge die Code-60-Zone auflösen – fehlt diese, kommt es schon ohne Schleppverband zum Durcheinander. Kommt ein Schleppver-

band hinzu, wird die gelbe Flagge gezeigt. Der Schleppverband darf aber überholt werden. Führt dieser wie die Teilnehmer mit 60 km/h, ist dies gar nicht möglich und es bildet sich ein Pulk.

Der DMSB will die Problematik nun in der nächsten Sitzung des Rennsportausschusses am 24. Juli besprechen. Bei der VLN-Organisation erhofft man sich eine praktikable Lösung noch vor dem 6h-Rennen am 18. August. Dabei ist etwa an die alte Handhabung zu denken, bei der ein Schleppverband mit einer weißen Flagge abgesichert wurde. Wichtig wird bei dem ganzen Prozedere aber sein, dass sowohl Streckenposten, Teilnehmer und Veranstalter auf einem Informationsstand sind und es nicht zu Missverständnissen kommt. Sonst kennen sich womöglich viele noch weniger aus als vorher. ■ BLE

Phoenix Asia mit zwei Bentley Continental

Phoenix Racing Asia hat für die Blancpain GT Asia eine Partnerschaft mit Bentley geknüpft. Das Team setzt in Fuji Audi ein, bevor man auf zwei Continental GT3 wechselt.

Bentley wird in Zukunft auch in Asien mit dem neuen Continental GT3 vertreten sein. Damit geht die Marke zum ersten Mal außerhalb der europäischen Blancpain GT Series mit dem neuen Modell an den Start. Verantwortlich für das werksunterstützte Engagement wird Phoenix Racing Asia sein, die bisher mit Audi am Start waren. Der R8 LMS kommt beim nächsten Rennen in Fuji zum Einsatz, die letzten beiden Läufe in Shanghai und Ningbo tritt man mit Bentley an. Das Team,

das seinen Sitz in Hongkong hat, ist ein Ableger des deutschen Teams Phoenix Racing. Während Gründer Ernst Moser eine Mehrheit besitzt und mit seinen Leuten die technische Unterstützung liefert, kümmert sich Partner Marchy Lee als Teamchef um die Akquise von Fahrern und Sponsoren. „Es ist eine strategische Chance, das Einsatzteam von Bentley im chinesischen Markt zu sein. Wir haben als Erstes die neuen Autos. In China gilt: Je exklusiver, desto besser“, so Moser.

Man weiß: Bentley sucht auch eine Einsatzmannschaft für die Nordschleife. Eine Option für das Eifler Team? „Möglichkeiten gibt es immer. Es ist nicht unmöglich. Natürlich redet man darüber“, sagt Moser. „Die Entscheidung für Bentley war aber völlig unabhängig davon. In Europa ist Audi unser Partner.“ ■ BLE

Zwei Testtage vor 1000-Meilen-Rennen

Im März 2019 kehrt die Sportwagen-Weltmeisterschaft nach Sebring zurück. Vor dem sechsten WM-Lauf der Super-Saison sind zweitägige Testfahrten angesetzt.

Die FIA WEC hat bestätigt, dass es einen zweitägigen Test in Sebring vor dem 8-Stunden-Rennen geben wird. Alle Teilnehmer der gesamten Saison sind eingeladen, am Sonntag und Montag (10. & 11. März) vor dem Training am Mittwoch, dem Qualifying am Donnerstag und dem Rennen am Freitagabend in Florida, das über die Distanz von 1000 Meilen ausgeschrieben ist, zu testen. Der Test wird durchgeführt, da die Strecke für die WEC-Teilnehmer neu ist. Die Strecke in Sebring stand



XPB
Corvette zweimal in Sebring

nur im Premierenjahr der WEC 2012 im Kalender. Auf die Corvette-Truppe wartet eine harte Woche. Sie wird voraussichtlich eines der Teams sein, die sowohl das 8-Stunden-Rennen als auch das 12-Stunden-Rennen der IMSA am Samstag bestreiten. Es ist das zweite WEC-Rennen abgesehen vom Highlight in Le Mans, an dem der US-Hersteller teilnehmen wird, nachdem er bestätigt hat, dass er im November in Shanghai starten wird. ■ AC/AHA

Viele Änderungen für 2019

Zum 30. Jubiläum wird die Pirelli World Challenge im kommenden Jahr umgestrickt. Die GT4-Klasse wird in zwei regionale Meisterschaften aufgesplittet. Außerdem werden Rennkalender und Rennformate angepasst.

Von: **A. Cotton / A. Haupt**

Im Rahmen des achten Rennwochenendes in Portland/Oregon stellte die Pirelli World Challenge um Präsident und CEO Greg Gill die Zukunftspläne vor. Die amerikanische Rennserie zählt zu dem Konglomerat von SRO-Motorsport-Chef Stéphane Ratel, der somit in den USA, Europa und Asien vertreten ist.

Die drei Säulen der Rennserie, GT World Challenge, GTS und TC World Challenge bleiben erhalten. Sie werden ergänzt um zwei neue, regionale GT4-Serien in Ost- und Westamerika. Damit



AUDI
Umstrukturierung für die Pirelli World Challenge in den USA

wollen die Ausrichter der immer beliebter werdenden Klasse unterhalb der GT3 Rechnung tragen. Und durch die Aufteilung in zwei Serien gleichzeitig mehr regionale Fahrer anlocken.

Der Rennkalender der GT World Challenge wird auf sieben Rennen eingedampft, wobei das Rennformat auf 90 Minuten verlängert wird. Außerdem sollen

die Events maximal drei Tage dauern, „um den Fahrern mehr Zeit am Lenkrad zu geben und sie kürzer von zu Hause wegzuhalten“. Es werden ausschließlich GT3-Autos zugelassen, die von jeweils zwei Fahrern pilotiert werden.

Die GTS-Kategorie bleibt dem Sprintformat treu. Die Rennen gehen auch 2019 über 50 Minu-

ten mit einem einzigen Fahrer bis zum Goldstandard im Cockpit, der in der Serie antreten darf. Silber- und Bronze-Fahrer werden auf einem gesonderten Podium ausgezeichnet. Die GTS-Kategorie soll acht Rennwochenenden umfassen. Viele davon sollen mit der Hauptklasse zusammengespannt werden. Darunter das Saionfinale.

Die Ergebnisse basieren auf einer Umfrage, die der Veranstalter im Vorfeld unter den Teams durchführte. Der finale Kalender der Pirelli World Challenge wird Ende Juli beim 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps bekannt gegeben.

„Es ist eine sehr aufregende Zeit für die Pirelli World Challenge, da sie enger mit der globalen Plattform der SRO Motorsports Group verzahnt wird“, sagt Ratel. „Ich glaube, dass das, was wir präsentiert haben, die Wünsche unserer Fahrer und Teams widerspiegelt und die Serie gleichzeitig die grundlegenden Werte beibehält, die sie bei den Fans in ganz Amerika beliebt gemacht hat.“ ■



Drama, Baby, Drama

Ende Juli startet die Rallye-WM nach sechs Wochen Sommerpause in ihre zweite Saisonhälfte – Zeit für eine Zwischenbilanz. Denn wie im Vorjahr war es nicht schwer, bei den spannenden und spektakulären Geschehnissen auf und neben der Strecke den Überblick zu verlieren.

Von: **Reiner Kuhn**

Wer wie Fernsehjuror Bruce Darnell Action, Spektakel und Drama liebt, kommt an der Rallye-WM nicht vorbei, denn auf die „Wilde Reiter GmbH“ ist Verlass. Ob Eis, Schnee, Schotter oder Asphalt, kein WM-Lauf, bei der nicht jeder der vier Hersteller mindestens eine siegfähige Crew ins Rennen schickt. Besser noch: Um die Podiumsplätze balgen sich eher zwei als nur eine Handvoll Piloten, wie ein Blick auf die Halbzeitstatistik zeigt: Die 21 möglichen Podiumsplätze der sieben bisherigen Saisonläufe teilen sich elf verschiedene Fahrer. Als letzter durfte Esapekka Lappi nach Rang 3 bei der Rallye Italien den Champagner aus sei-

nem Overall waschen. Auf dem Treppchen ist 2018 mehr Platz, denn die beiden Topplatzierten gehen sich bei der Siegerdusche meist aus dem Weg.

Die gegenseitige Abneigung zwischen Sébastien Ogier und Thierry Neuville scheint ähnlich groß wie deren Egos, eine über die Jahre gewachsene Antipathie. Dreimal war der Belgier nun schon Vize-Weltmeister: 2013, 2016 und 2017 – immer hinter Ogier. Seit Jahren gibt er den Jäger – bis jetzt.

Nur knapp 18 Meter

Zur Saisonhalbjahrt 2018 riss Neuville das Ruder rum. Knappe 18 Meter – die Länge eines Sattelzuges –, das ist die Entfernung, die Neuville beim Schotterritt auf der Mittelmeerinsel in sieben Zehntelsekunden zurücklegte. Es war exakt der Abstand, mit dem er nach dreieinhalb Stunden Gesamtfahrzeit Ogier auf Rang 2 verwies. Drei Tage und zwanzig Wertungsprüfungen mit insgesamt 314 WP-Kilometern kämpften die beiden um diesen Sieg. Mit einem Husarenritt, neun Bestzeiten, davon die letzten sechs in Folge, rang Hyundai-Speerspitze Neuville den Abo-Champion nieder. Sein neununter dürfte gleichzeitig sein schönster WM-Sieg sein. Auch, weil 27

Punkte Vorsprung ein echtes Pfund für die zweite Saisonhälfte sind. Was für ein Wandel.

Noch im Frühjahr sah es so aus, als könnte Weltmeister Ogier seinen Titel zum fünften Mal verteidigen. Beim Saisonauftakt in den winterlichen Seealpen zeigte der Franzose in M-Sport-Diensten mit einer eindrucksvollen Fahrt, wer in der Topliga das Sagen hat. Dem Triumph bei der Rallye Monte Carlo ließ der Ford-Pilot die Siege beim Schotterspektakel in Mexiko sowie dem Asphalttritt auf Korsika folgen. Wäre da nicht ein „Nuller“ beim bunten Schneetreiben in Schweden gewesen, der Ford-Pilot wäre der Konkurrenz womöglich wie so

! Nie war Neuville stärker und konstanter. In sieben Läufen holte er drei Siege, stand fünf Mal auf dem Podium und fuhr als einziger WM-Pilot immer in die Top Ten.

oft enteilt. Doch die Konkurrenz ist besser denn je. Das betrifft vor allem Neuville, der nach dem Winterklassiker in Schweden auch in Portugal und Italien gewann und trotz Problemen mit dem i20 WRC im Ziel nie schlechter als auf Platz 6 einlief. Obwohl der 30-Jährige auf Korsika erstmals nach 23 Rallyes keine Bestzeit markieren konnte, wurde er Dritter. Neuville hat gelernt, das Beste aus seiner Situation zu machen.

Vom Drei- zum Zweikampf

Anders Toyota und Ott Tänak. Beide sind im Angriffsmodus. Der vor der Saison von M-Sport zu Toyota gewechselte Este konnte früh seinen finnischen Teamkollegen Jari-Matti Latvala und Esapekka Lappi den Schneid abkaufen. Mit Bestzeiten auf jedem Geläuf, den zweiten Plätzen in Monte Carlo und auf Korsika sowie dem fulminanten Sieg in Argentinien machte Tänak aus dem Titelduell zwischenzeitlich einen Dreikampf. Doch anders als Ogier holt er nach dem Ausfall in Portugal auf Sardinien nur drei Pünktchen. In der Tabelle fehlen Tänak auf Ogier dadurch schon 45 WM-Zähler, auf WM-Leader Neuville gar 72. Das sind Welten, vor allem bei der Ausgeglichenheit der Konkurrenz.



Obenauf: Mit 27 Punkten Vorsprung startet Neuville in die zweite Saisonhälfte

Acht Podestplätze holte Hyundai, sechs M-Sport und fünf Toyota. Nur Citroën hinkt mit zwei Podestplätzen hinterher. Schlimmer noch: Wenige Tage nach der Rallye Portugal überrascht die Werksequipe mit der Entlassung von Kris Meeke. „Aus Sicherheitsgründen“, sagt Teamchef Pierre Budar und verweist „auf eine extrem hohe Anzahl von Unfällen“. Der heftige Abflug in Portugal ist nur der Schlusspunkt. In Mexiko wird der Brite nach einem Fahrfehler „nur“ Dritter. Meeke ist nicht der einzige Kostenfaktor. Auch Craig Breen und selbst Gaststarter Sébastien Loeb belasten mit Unfällen und Überschlägen das knappe Budget.

Bis Saisonende bilden Breen und Mads Östberg das Citroën-Werksduo. Letzterer hofft nun, als zwölfter Fahrer das Podium zu entern. Sollte es dem Norweger nicht gelingen, könnte Rekord-Weltmeister Loeb in die Bresche springen. Bei seinem dritten Gaststart in Spanien fährt dieser dank optimaler Startposition auf Sieg. Action, Spektakel und Drama sind garantiert. ■



Absteiger: Jari-Matti Latvala



Einsteiger: Mads Östberg



Neue Rolle: Weltmeister Sébastien Ogier ist vorerst nur noch Jäger

RALLYE-WM 2018

| Rallye | Sieger |
|----------------------------------|--|
| Monte Carlo (Asphalt/Eis/Schnee) | Ogier/Ingrassia (F/F), Ford Fiesta WRC |
| Schweden (Schnee/Eis/Schotter) | Neuville/Gilsoul (B/F), Hyundai i20 WRC |
| Mexiko (Schotter) | Ogier/Ingrassia (F/F), Ford Fiesta WRC |
| Korsika/Frankreich (Asphalt) | Ogier/Ingrassia (F/F), Ford Fiesta WRC |
| Argentinien (Schotter) | Tänak/Järveoja (EE/EE), Toyota Yaris WRC |
| Portugal (Schotter) | Neuville/Gilsoul (B/F), Hyundai i20 WRC |
| Sardinien/Italien (Schotter) | Neuville/Gilsoul (B/F), Hyundai i20 WRC |

| | |
|----------------------------|------------------------|
| Finnland (Schotter) | 26.–29. Juli 2018 |
| Deutschland (Asphalt) | 16.–19. August 2018 |
| Türkei (Schotter) | 13.–16. September 2018 |
| Großbritannien (Schotter) | 04.–07. Oktober 2018 |
| Spanien (Asphalt/Schotter) | 24.–28. Oktober 2018 |
| Australien (Schotter) | 15.–18. November 2018 |

ZWISCHENBILANZ 2018

Siege 2018 – bisher 7 Rallyes gefahren

Fahrer: Ogier 3, Neuville 3, Tänak 1
Hersteller: Ford 3, Hyundai 3, Toyota 1

WP-Bestzeiten 2018 – bisher 133 WP gefahren

1. Tänak 31; 2. Neuville 29; 3. Ogier 19; 4. Lappi 9; 5. Meeke 8; 6. Sordo, Loeb, Mikkelsen 6; 9. Latvala 5; 10. Breen, Evans 4; 12. Paddon, Suninen 3.

WM-Stand Fahrer – nach 7 von 13 Rallyes

1. Neuville (Hyundai) 149 Punkte; 2. Ogier (Ford) 122; 3. Tänak (Toyota) 77; 4. Lappi (Toyota) 70; 5. Sordo (Hyundai) 60; 6. Mikkelsen (Hyundai) 56; 7. Evans (Ford) 46; 8. Meeke (Citroën) 43; 9. Latvala (Toyota) 37; 10. Breen (Citroën) 34; 11. Östberg (Citroën) 26; 12. Suninen (Ford) 24; 13. Paddon (Hyundai) 22; 14. Loeb (Citroën).

WM-Stand Hersteller – nach 7 von 13 Rallyes

1. Hyundai 212 Punkte; 2. Ford 184; 3. Toyota 161; 4. Citroën 129.



Anfang vom Ende: Erst einen Tag später folgte Meekes ultimativer Unfall



„Nur“ dritte Kraft: Toyota bei den Herstellern, Ott Tänak bei den Fahrern

Rallye-WM

Mit neuer Technik in die Rückrunde

M-Sport bringt ein neues Aerodynamikpaket für den Ford Fiesta WRC. Aber auch die anderen Hersteller haben in der Sommerpause nachgerüstet.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen Sommerpause: Nach der Werksequipe von Citroën weilte vergangene Woche Toyota in Deutschlands Südwesten, um an der Mosel und in Baumholder für die Rallye Deutschland zu testen. Im Gepäck hatte man auch ein neues Triebwerk für den Yaris WRC, das schon in Finnland zum Einsatz kommen soll.

Die finnisch-japanische Werkstruppe ist aber nicht die einzige, die zum 1. Juli einen der streng reglementierten und jeweils zu Quartalsbeginn nutzbaren „Joker“ zur Weiterentwicklung ihres World Rally Cars zog. Tabellenführer Hyundai nutzte einen der drei Chassis-Joker und homologierte für den i20 WRC ein neues Mitteldifferenzial. In Verbindung mit anderen Einstellungen soll es den Fahrern helfen, das besonders auf Asphalt nervende Untersteuern in den Griff zu bekommen.



Tiefere Seitenkästen und höherer Diffusor: der neue Fiesta WRC

HENRI VUORINEN

Bei Citroën arbeitet man ebenfalls an der Fahrbarkeit, allerdings über den Motor. Dank Software-Joker sollen rechtzeitig zur Highspeed-Sause in Finnland das Ansprechverhalten und der nutzbare Leistungsbereich des C3 WRC-Aggregats optimiert werden.

Am offensichtlichsten sind jedoch die Weiterentwicklungen, mit denen M-Sport den Ford Fiesta WRC von Titelverteidiger Sébastien Ogier nochmals verbessern will. Vergangene Woche testeten die Briten in Finnland jene neue Aerodynamik, die bereits nach der Rallye Mexiko im Windkanal von Ford Nordamerika erprobt wurde. Während man es an der Fahrzeugfront bei Detailveränderungen beließ, wurde am Heck kräftig gearbeitet. Ein neuer Heckflügel,

größere Seitenkästen, die hinten Lamellen im Stil des Toyota Yaris WRC zieren, sowie ein höherer Diffusor sollen für eine bessere Balance, mehr Stabilität und besseren Grip sorgen. Zunächst saß Elfyn Evans zwei Tage hinter dem Steuer, anschließend übernahmen Sébastien Ogier und Junior Teemu Suninen. Nach genauer Auswertung wollen die M-Sport-Techniker diese Woche entscheiden, wann die neuen Teile zum ersten Mal eingesetzt werden. ■

Rallye-WM

Citroëns Neuer

Ein Jahr, nachdem Olivier Maroselli bei Citroën Racing andockte, wird der 47-Jährige zum WRC-Chefingenieur befördert.

Citroën-Teamchef Pierre Budar hat bei der Werksequipe eine der wichtigsten Schlüsselpositionen neu besetzt. Olivier Maroselli, der in den vergangenen Monaten als technischer Projektleiter das Kundensportmodell C3 R5 betreute, ist neuer Technikchef des Werksteams und künftig für die World Rally Cars zuständig.

Das Stühlerücken begann vor einem Jahr. Nachdem der C3 WRC hinter den Erwartungen zurückblieb, ersetzte der damalige Teamchef Yves Matton Technikchef Laurent Fregosi durch Christophe Besse. Die Krux: Trotz leitender Position war Besse nur freier Mitarbeiter. Am Saisonende zog er es vor, sich wieder ganz auf seine eigene Firma zu konzentrieren. Budar, Entwick-



Maroselli entlastet Sportchef Budar

lungsdirektor der PSA-Kundensportabteilung, unter dessen Ägide der C3 R5 und der Peugeot 308 TCR entstanden, sollte übernehmen. Doch als im Februar Teamchef Matton plötzlich zur FIA wechselte, rückte Budar nach und agierte in Doppelfunktion. Das hat nun ein Ende. Mit der Verpflichtung des 47-jährigen Maroselli kann sich der acht Jahre ältere Budar nun ganz auf die Teamleitung und den Umbau der Fahrerriege konzentrieren. ■ RK

Rallye-EM

Bis der Asphalt glüht

Nach zwei Schotterritten wechselt die Rallye-EM das Terrain. Mit dabei: Der deutsche Meister Fabian Kreim im Skoda Fabia R5.

Am kommenden Wochenende (20. – 23. Juli) trifft bei der Rallye Rom die EM-Elite um Tabellenführer Bruno Magalhães und den zweimaligen Saisonsieger Alexey Lukyanuk auf die einheimischen Topfahrer Paolo Andreucci, Umberto Scandola, Simone Campa-

delli oder Giandomenico Basso. Fast das halbe Feld der insgesamt 71 Teilnehmer bringt einen Turbo-Allradler der kontinentalen Topklasse R5 an den Start. Mittenrin statt nur dabei sind die Skoda-Piloten Albert von Thurn und Taxis sowie Fabian Kreim. Während der Blaublüter schon über ein Top-10-Resultat jubeln würde, will der Deutsche Meister mehr. Verständlich, führt Kreim nach zwei von sechs U28-Läufen die Junior-Wertung in der Allradklasse vor Nikolay Gryazin und Chris Ingram an. ■ RK



Fabian Kreim will auf italienischem Asphalt glänzen



NÄCHSTE RUNDE DOPPELTE CHANCEN

Zeig' vor Ort im Rennsimulator „upracer“
oder **NEU** auch online bei „RaceRoom“
was Du kannst und werde Super Racer!



Motorsport-Partner:  **TEICHMANN RACING**

Wir suchen dieses Jahr zwei Super Racer (m/w), die je einen Fahrerplatz für die komplette Rennsaison 2019 erhalten. Einen Fahrer, mit mind. Internationaler C-Lizenz für das Teichmann-Racing-Team in der VLN und einen Motorsport-Rookie für KTM in der X-BOW BATTLE Rookies Challenge.

Nutze Deine Chance:

auto motor und sport Car Control Boxberg // 04.08. – 05.08.2018

SimRacing Expo 2018 Nürburgring // 14.09. – 16.09.2018

oder laufend online bei RaceRoom // www.racerroom.com

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort oder unter: www.super-racer.me

*Scouting auch ohne Teilnahme am Training möglich

Eine Aktion von

upgraded.de
automotive group

RACEROOM

Medienpartner

auto motor sport

sport auto

MOTOR SPORT

Premium-Sponsor

 **MICHELIN**

Classic-Sponsor

Classic-Partner

 **KW**

 **KTM**

Audis Auferstehung



Ist jetzt der Knoten geplatzt? Titelverteidiger René Rast holte in Zandvoort den ersten Audi-Saisonsieg

Audi siegt wieder: Titelverteidiger René Rast gelang am Sonntag in Zandvoort sein und Audis erster Saisonserfolg. Damit vereitelte er auch ein perfektes Wochenende von Gary Paffett (Mercedes), der teilweise nach Belieben dominierte.

Von: **Michael Bräutigam**

Bislang war die Saison für Audi eher in die Kategorie „unterdurchschnittlich“ einzuordnen. Viel zu feiern gab es jedenfalls noch nicht. Auf dem Podium durften bislang nur Mike Rockenfeller (Hockenheim) und Nico Müller (Hungaroring) klettern, ansonsten blieben hier und da vereinzelte Punkteplatzierungen. Auch in Zandvoort begann das Wochenende schwierig. Ausgerechnet „Rocky“, im letzten Jahr noch Laufsieger in den Nordsee-Dünen, stopfte sein Auto schon im ersten freien Training

in die Reifen. „Das passiert, wenn man versucht, am Limit von allem zu fahren. Ich habe es ein bisschen übertrieben, und dann wird man in Zandvoort – zum Glück – auch dafür bestraft“, gab der Champion von 2013 zerknirscht zu. Um das offensichtliche Powerdefizit des Audi-V8 zu kaschieren, war man mit extrem wenig Abtrieb unterwegs.

Ein Audianer blieb übrig

Doch ein alter Spruch lautet bekanntlich: Manchmal muss es erst schlechter werden, bevor es besser wird. Und besser wurde es schon tags darauf. Die Top 5, möglicherweise gar ein Podiumsplatz, waren für gleich drei Piloten in Reichweite. Nico Müller lag auf P4, als der linke Vorderreifen in die Knie ging und sein RS 5 geradeaus in die Reifenstapel rutschte. Blöd: Nur René Rast, der an der Spitze mit alten Reifen eine Superzeit nach der anderen in den Asphalt brannte, hatte zu diesem Zeitpunkt seinen Pflichtstopp noch nicht absolviert. Weil das Safety Car rauskommen

„MAN WEISS IN DEM MOMENT, DASS DAS RENNEN VORÜBER IST. DA DENKT MAN NICHT MEHR VIEL.“

René Rast

musste und ein Stopp unter Safety Car nicht als Pflichtstopp anerkannt wird, blieb Rast also zunächst draußen. „Man weiß in dem Moment, dass das Rennen vorüber ist. Da denkt man nicht mehr viel“, trauerte Rast der verpassten Chance hinterher. Rechnet man seinen Vorsprung, die Stoppzeit und den Vorteil der frischeren Reifen gegeneinander auf, wäre er unter normalen Umständen ums Podium gefahren.

So waren zwei der drei heißen Eisen aus dem Feuer, aber Lokalmatador Robin Frijns nutzte seinen Heimvorteil aus und fuhr

mit P5 ein sehr passables Ergebnis für die Ingotländler ein.

Allgemein war das Rennen Balsam auf die Seele der Audianer. Bislang gab es Durchhalteparolen, weil in Zandvoort aber nicht nur Power zählt, ging plötzlich was. Rast setzte das im zweiten Qualifying am Sonntagvormittag um: Platz 3. So weit vorne standen Audis in diesem Jahr noch nicht oft. Beim Rosberg-Team heckte man sofort eine Taktik für das Rennen aus.

Die sah genau das Gegenteil von der des Samstagsrennens vor. blieb Rast da notgedrungen noch bis zur vorletzten Runde draußen, bevor er sich die neuen Pneu holte, war er diesmal der Erste beim Service. Einmal die Reifen auf Temperatur gebracht, umrundete er die 4,307 km des Circuit Zandvoort schneller als der Rest des Feldes. Als Leader Gary Paffett (Mercedes) zum Stopp kam, war der virtuelle Abstand schon zugefahren. Die kalten Reifen beim Leader taten ihr Übriges: Rast konnte gleich eine kleine Lücke herausfahren.



AUDI



MERCEDES



AUDI

Der Leader und sein erster Verfolger: Ex-Champions Paffett (l.) und di Resta

Endlich Siegerlächeln: René Rast



DTM

Philipp Eng holte mit P2 im zweiten Quali sowie Platz 4 im Sonntagsrennen die besten Ergebnisse für BMW

Doch der Teufel ist bekanntlich ein Eichhörnchen. Wieder sorgte ein Rast-Markenkollege für eine SC-Phase: Stallgefährte Jamie Green drehte Bruno Spengler (BMW) ins Kies, der sich daraus nicht mehr befreien konnte. „Ich habe geschrien“, lachte Rast nach dem Rennen. Mit den ältesten Reifen in der Spitzengruppe galt es nach dem Restart, die Meute hinter sich zu halten.

Paffett mit „Eki“ gleichauf

Doch der Champion blieb cool, auch wissend, dass Paffett mit Blick auf den Gesamtstand keine Dummheiten machen würde, und erlöste die Marke mit den vier Ringen: erster Saisonsieg!

Danach sah es nach dem Qualifying noch nicht aus. Denn bis dahin hieß es in Zandvoort an diesem Wochenende: Paffett, Paffett, Paffett, Paffett. Der Brit holte sich am Samstag den begehrten Hattrick aus Pole, schnellster Runde und dem Rennsieg. Sein 23. DTM-Laufsiege stellte ihn in der ewigen Bestenliste auf Platz 3 – gleichauf mit Mattias

Ekström, ausgerechnet an dessen Geburtstag. Im Sonntags-Quali knallte er dem Zweitplatzierten Philipp Eng (BMW) rund viereinhalb Zehntel vor den Latz. In der DTM eine Welt, bedenkt man, dass zwischen Platz 2 und 16 der gleiche Abstand herrschte wie zwischen Platz 1 und 2. Wie das Rennen lief, ist bekannt. Paffett blieb sein fünfter Zandvoort-Sieg verwehrt, doch er kann mit P2 auch mehr als gut leben. Sein Vorsprung in der Tabelle ist von sechs auf 27 Punkte vor Paul di Resta – der als einziger Fahrer in der ersten Saisonhälfte in jedem Rennen gepunktet hat – angewachsen, der vor dem besten Nicht-Sternfahrer (Timo Glock/BMW) auf 47.

Mercedes ist in der Abschiedssaison beinahe zu dominanter Form aufgestiegen. Mit Sorge beobachtet die Konkurrenz, dass die Stuttgarter bislang auf allen Streckentypen siegfähig waren und auch gewonnen haben. Aber mit den wiedererstarbten Audi verspricht die Saison noch mal richtig Fahrt aufzunehmen. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

WANN KOMMT ASTON?

Im Rahmen des Norisring-Wochenendes ploppte ein möglicher DTM-Einstieg von Aston Martin zur Saison 2020 auf. Wie mittlerweile klar ist, darf man das von Red Bull vorangetriebene Projekt durchaus ernst nehmen. Mehr noch: Eigentlich war scheinbar schon in Nürnberg die offizielle Verkündung geplant. Doch die macht man davon abhängig, ob Audi sich zum Verbleib in der DTM bekennt. In Ingolstadt ist man aber offensichtlich noch nicht so weit. Anders gesagt: Bleiben die Ringe, kommen die Aston-Bullen. Auch Lexus wird immer wieder mit einem DTM-Einstieg in Verbindung gebracht.

MAYLÄNDER IM EINSATZ

Zur DTM-Rennleitung gehört auch immer der sogenannte „Raceconsultant“ – meist ein ehemaliger DTM-Fahrer, auf jeden Fall aber ein erfahrener Ra-

cer, der die Rennleitung bei der Bewertung von Rennsituationen unterstützt. Beim Auftakt in Hockenheim war dies Dirk Adorf. In der Lausitz, am Hungaroring sowie zuletzt am Norisring Frank Biela. In Zandvoort hatte Bernd Mayländer, Fahrer des F1-Safety-Cars und 84-facher DTM-Starter, seinen Einsatz.

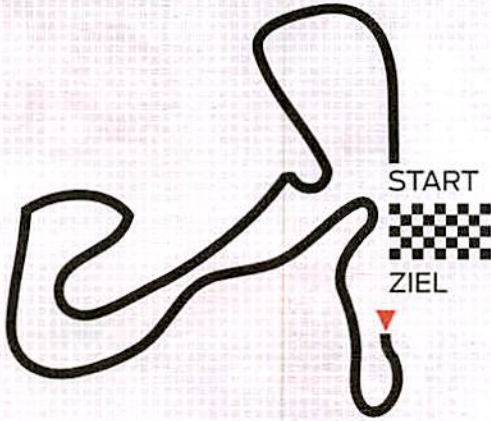
DER „PARK“ IST WEG

Seit 2018 heißt der ehemalige Circuit Park Zandvoort nur noch „Circuit Zandvoort“ – die seit 2016 neuen Streckenbesitzer, eine Holding, an der auch Prinz Bernhard von Oranje beteiligt ist, haben in diesem Jahr einen entsprechenden Relaunch lanciert und dabei auch gleich neue Logos eingeführt. Nach Jahrzehnten des „Park“ fällt die Umgewöhnung schwer. Motivation für die Streckenmitarbeiter: Wer noch „Circuit Park Zandvoort“ sagt, muss zehn Euro in die Kaffeekasse zahlen.

DTM 2018 RESULTATE

ZANDVOORT (NL) 4,307KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

| | | |
|-----|-------------------|--------------|
| 1. | Gary Paffett | 1.30,778 min |
| 2. | Pascal Wehrlein | 1.30,838 min |
| 3. | Paul di Resta | 1.30,980 min |
| 4. | Lucas Auer | 1.31,063 min |
| 5. | Timo Glock | 1.31,217 min |
| 6. | Marco Wittmann | 1.31,337 min |
| 7. | Robin Frijns | 1.31,375 min |
| 8. | Nico Müller | 1.31,424 min |
| 9. | René Rast | 1.31,461 min |
| 10. | Augusto Farfus | 1.31,469 min |
| 11. | Mike Rockenfeller | 1.31,477 min |
| 12. | Bruno Spengler | 1.31,477 min |
| 13. | Philipp Eng | 1.31,482 min |
| 14. | Daniel Juncadella | 1.31,507 min |
| 15. | Joel Eriksson | 1.31,526 min |
| 16. | Loic Duval | 1.31,623 min |
| 17. | Jamie Green | 1.31,761 min |
| 18. | Edoardo Mortara | 1.31,967 min |

QUALIFYING RENNEN 2

| | | |
|-----|-------------------|--------------|
| 1. | Gary Paffett | 1.30,225 min |
| 2. | Philipp Eng | 1.30,671 min |
| 3. | René Rast | 1.30,716 min |
| 4. | Pascal Wehrlein | 1.30,774 min |
| 5. | Paul di Resta | 1.30,810 min |
| 6. | Mike Rockenfeller | 1.30,876 min |
| 7. | Bruno Spengler | 1.30,908 min |
| 8. | Augusto Farfus | 1.30,942 min |
| 9. | Edoardo Mortara | 1.30,944 min |
| 10. | Lucas Auer | 1.30,948 min |
| 11. | Daniel Juncadella | 1.30,954 min |
| 12. | Marco Wittmann | 1.30,955 min |
| 13. | Loic Duval | 1.30,992 min |
| 14. | Joel Eriksson | 1.31,069 min |
| 15. | Jamie Green | 1.31,095 min |
| 16. | Nico Müller | 1.31,105 min |
| 17. | Timo Glock | 1.31,233 min |
| 18. | Robin Frijns | 1.31,528 min |

ERGEBNIS RENNEN 1

Zandvoort (NL): 14. Juli 2018; 9. von 20 Läufen; 146,438 km über 34 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 22 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position
 # 2 Gary Paffett (Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS) 1.30,778 min
Schnellste Runde
 # 2 Gary Paffett (Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS) 1.32,317 min

| Fahrer | Marke/Team | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. | |
|--------|-----------------------|----------------------|--------------|---------------|----------|------|
| 1. | Gary Paffett (GB) | Mercedes/Petronas | 34 | 57.29,724 min | 1.32,317 | 25+3 |
| 2. | Paul di Resta (GB) | Mercedes/Remus | 34 | +1,422 s | 1.32,486 | 18+1 |
| 3. | Lucas Auer (A) | Mercedes/Silberpfeil | 34 | +1,865 s | 1.32,534 | 15 |
| 4. | Pascal Wehrlein (D) | Mercedes/Petronas | 34 | +2,290 s | 1.32,381 | 12+2 |
| 5. | Robin Frijns (NL) | Audi/Abt Sportsline | 34 | +2,697 s | 1.32,497 | 10 |
| 6. | Timo Glock (D) | BMW/RMR (RMG) | 34 | +4,122 s | 1.32,645 | 8 |
| 7. | Marco Wittmann (D) | BMW/RMG | 34 | +6,863 s | 1.32,704 | 6 |
| 8. | Augusto Farfus (BR) | BMW/RMG | 34 | +7,201 s | 1.32,814 | 4 |
| 9. | Joel Eriksson (S) | BMW/RBM | 34 | +7,867 s | 1.32,892 | 2 |
| 10. | Jamie Green (GB) | Audi/Rosberg | 34 | +8,548 s | 1.32,560 | 1 |
| 11. | Loic Duval (F) | Audi/Phoenix | 34 | +8,885 s | 1.32,428 | 0 |
| 12. | Bruno Spengler (CDN) | BMW/RBM | 34 | +10,099 s | 1.33,098 | 0 |
| 13. | Edoardo Mortara (CH) | Mercedes/Silberpfeil | 34 | +10,458 s | 1.33,095 | 0 |
| 14. | Philipp Eng (A) | BMW/RMR (RBM) | 34 | +10,787 s | 1.32,866 | 0 |
| 15. | Mike Rockenfeller (D) | Audi/Phoenix | 34 | +11,444 s | 1.33,047 | 0 |
| 16. | Daniel Juncadella (E) | Mercedes/Remus | 34 | +11,918 s | 1.32,937 | 0 |
| 17. | René Rast (D) | Audi/Rosberg | 34 | +27,620 s | 1.32,876 | 0 |
| | Nico Müller (CH) | Audi/Abt Sportsline | 18 | +16 Rdn. | 1.32,395 | 0 |

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

ERGEBNIS RENNEN 2

Zandvoort (NL): 15. Juli 2018; 10. von 20 Läufen; 150,745 km über 35 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 26 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position
 # 2 Gary Paffett (Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS) 1.30,225 min
Schnellste Runde
 # 99 Mike Rockenfeller (Audi Sport Team Phoenix) 1.31,805 min

| Fahrer | Marke/Team | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. | |
|--------|-----------------------|----------------------|--------------|---------------|----------|------|
| 1. | René Rast (D) | Audi/Rosberg | 35 | 56.44,864 min | 1.32,288 | 25+1 |
| 2. | Gary Paffett (GB) | Mercedes/Petronas | 35 | +0,824 s | 1.32,265 | 18+3 |
| 3. | Paul di Resta (GB) | Mercedes/Remus | 35 | +1,349 s | 1.32,193 | 15 |
| 4. | Philipp Eng (A) | BMW/RMR (RBM) | 35 | +1,825 s | 1.32,384 | 12+2 |
| 5. | Augusto Farfus (BR) | BMW/RMG | 35 | +2,123 s | 1.32,581 | 10 |
| 6. | Pascal Wehrlein (D) | Mercedes/Petronas | 35 | +3,200 s | 1.33,051 | 8 |
| 7. | Nico Müller (CH) | Audi/Abt Sportsline | 35 | +4,883 s | 1.32,359 | 6 |
| 8. | Edoardo Mortara (CH) | Mercedes/Silberpfeil | 35 | +6,302 s | 1.32,827 | 4 |
| 9. | Lucas Auer (A) | Mercedes/Silberpfeil | 35 | +8,864 s | 1.32,602 | 2 |
| 10. | Timo Glock (D) | BMW/RMR (RMG) | 35 | +9,177 s | 1.32,492 | 1 |
| 11. | Joel Eriksson | BMW/RBM | 35 | +9,818 s | 1.32,956 | 0 |
| 12. | Daniel Juncadella (E) | Mercedes/Remus | 35 | +10,404 s | 1.32,161 | 0 |
| 13. | Bruno Spengler (CDN) | BMW/RBM | 35 | +13,709 s | 1.32,479 | 0 |
| 14. | Jamie Green (GB) | Audi/Rosberg | 35 | +26,500 s | 1.32,598 | 0 |
| 15. | Loic Duval (F) | Audi/Phoenix | 35 | +40,438 s | 1.32,295 | 0 |
| 16. | Mike Rockenfeller (D) | Audi/Phoenix | 35 | +43,370 s | 1.31,805 | 0 |
| 17. | Marco Wittmann (D) | BMW/RMG | 35 | +1.10,745 min | 1.32,282 | 0 |
| | Robin Frijns (NL) | Audi/Abt Sportsline | 10 | +25 Rdn. | 1.32,590 | 0 |

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



27 Punkte Vorsprung: Gary Paffett ist nach fünf von zehn Events Halbzeitmeister

STAND FAHRER

| | | |
|-----|--------------|------------|
| 1. | Paffett | 148 Punkte |
| 2. | Di Resta | 121 |
| 3. | Glock | 101 |
| 4. | Wittmann | 98 |
| 5. | Mortara | 97 |
| 6. | Auer | 89 |
| 7. | Eng | 67 |
| 8. | Wehrlein | 65 |
| 9. | Rast | 49 |
| 10. | Spengler | 43 |
| 11. | Rockenfeller | 34 |
| 12. | Müller | 29 |
| 13. | Juncadella | 27 |
| 14. | Eriksson | 27 |
| 15. | Frijns | 25 |

STAND HERSTELLER

| | | |
|----|----------|------------|
| 1. | Mercedes | 547 Punkte |
| 2. | BMW | 358 |
| 3. | Audi | 165 |

STAND TEAMS

| | | |
|----|--------------------------|------------|
| 1. | Mercedes-AMG Petronas | 213 Punkte |
| 2. | Mercedes-AMG Silberpfeil | 186 |
| 3. | BMW Team RMR | 168 |
| 4. | Mercedes-AMG Remus | 148 |
| 5. | BMW Team RMG | 120 |
| 6. | BMW Team RBM | 70 |
| 7. | Audi Sport Team Rosberg | 60 |
| 8. | Audi Sport Team Abt Sp. | 54 |
| 9. | Audi Sport Team Phoenix | 51 |

WIR FAHREN SCHON MAL VOR

NEU

**JETZT AM
KIOSK**

karl.

JETZT RAD FAHREN!

NR. 2
JULI 2018
6,50 €

A 140 € - CH 114 €
BRUNNEN 7,99 € - SS 8,70 €
18,70 € - DK 19,90 € - FR 19 €



14 City E-Bikes, die
richtig Spaß machen



Starke Lastenräder für
Familie, Freizeit & Job



Schon und praktisch
Urban Bike Wear





**JETZT MIT
KIDS-SPECIAL**

Die Stadt gehört uns

Großstadt-Abenteuer, die du
nur mit dem Rad erleben kannst

**Gleich bestellen:
shop.motorpresse.de/karl**

Du willst KARL treffen?

karl-magazin.de  fb.me/karl.magazin  instagram.com/karl.magazin

Michelisz endlich erlöst

Endlich auch im Kreis der WTCR-Sieger angekommen: Michelisz gewann das Hauptrennen am Slovakiaring



WTCR

Norbert Michelisz (Hyundai) hat am Slovakiaring endlich seinen ersten Saisonsieg gefeiert. Auch Pepe Oriola (Cupra) gelang der WTCR-Premiersieg. Gabriele Tarquini (Hyundai) ist vor der Sommerpause Gesamtleader.

Von: **Michael Bräutigam**

Fast schon so dominant wie zu Beginn der Saison gaben die Hyundai-Piloten beim Rennen am Slovakiaring das Tempo vor. Gabriele Tarquini als Polesetter fürs erste Rennen war rund eine Sekunde schneller als der beste Nicht-Hyundai. Doch sowohl für Norbert Michelisz auf P2 als auch Yvan Muller auf P3 ging es ans Ende der Startaufstellung zurück, weil an ihren i30 N TCR zu viel Ladedruck festgestellt wurde. Auch Thed Björk war betroffen, er musste aber nach einem Motorwechsel sowie von hinten starten.

Für Tarquini ergab sich damit eine denkbar komfortable Situation für das erste Rennen. Doch der Pole-Mann erwischte einen schlechten Start, würgte den Motor fast ab und fiel auf P4 zurück. Gleichzeitig schoben sich Oriola

und Jean-Karl Vernay (Audi) am Zweitplatzierten Aurélien Comte (Peugeot) vorbei. Comte war für Tarquini zu knacken, doch dann war Schluss. Oriola feierte seinen ersten WTCR-Sieg und Vernay konnte sein Glück über P2 – weit vor allen anderen Audi-Piloten – kaum fassen. Im Quali hatte er vor der Hyundai-Rückversetzung nur P8 geholt, da fühlte sich P2 im Rennen wie ein Sieg an.

Muller mit Riesenpech

Nach dem zweiten Qualifying wurden wieder an drei von vier Autos eines Herstellers unerlaubt hohe Ladedrücke festgestellt. Diesmal erwischte es alle Honda (weil James Thompson aus Zeitgründen pausierte, standen diesmal nur deren vier am Start) außer den von Yann Ehrlacher. Weil gegen die Rückversetzung Berufung angekündigt wurde, durften die Piloten ihre Startplätze im zweiten und dritten Lauf trotzdem einnehmen. Somit sind die nebenstehenden Ergebnisse der entsprechenden Läufe auch noch als vorläufig anzusehen.

Die Reverse-Pole für den untypisch am Samstagabend stattfindenden zweiten Lauf hatte sich Norbert Nagy (Cupra) gesichert. Gleich am Start zog er aber den Kürzeren gegen den diesmal besser gestarteten Tarquini, der anschließend ungefährdet sei-

nem vierten Saisonsieg entgegenfuhr. Dahinter zeigte Nagy sein Potenzial und stellte sich als unüberwindbare Hürde für Muller heraus, der mit P3 im Ziel seine Tabellenführung an Tarquini abtreten musste.

Im Hauptrennen am Sonntag brach dann, ähnlich wie in Vila Real, Chaos aus. Tarquini löste eine Kettenreaktion aus, die zu einem Massencrash führte und für neun Piloten das Rennen sehr früh beendete. Auch Tarquini zählte zu den Ausfällen, für Muller auf P2 also die Mega-Chance, vor der langen Sommerpause wieder die Tabellenführung an sich zu reißen. Doch als hätte Tarquini eine entsprechende Fernsteuerung bedient, verlor Muller kurz vor dem Restart ein Rad und fiel ebenfalls aus.

Michelisz, der sich die Pole gesichert hatte, durfte sich so gleich doppelt freuen. Zum einen über seinen ersten Saisonsieg, zum anderen über seinen Wiedereinstieg in den Titelkampf. Zwar wäre er mit dem Sieg auch so vom siebten auf den dritten Tabellenrang vorgehüpft, weil Muller jedoch ausfiel, beträgt sein Rückstand auf die Tabellenspitze nur 26 statt 46 Zähler, die es bei einer Muller-Ankunft auf P2 gewesen wären. Weiter geht es für die WTCR erst Ende September in Ningbo/China. ■

RENNEN 1

| Fahrer/Marke | Zeit/Rückstand |
|--------------------------|----------------|
| 1. Oriola/Cupra | 26.24,640 min |
| 2. Vernay/Audi | +1,734 s |
| 3. Tarquini/Hyundai | +2,364 s |
| 4. Comte/Peugeot | +5,525 s |
| 5. Giovanardi/Alfa Romeo | +5,773 s |
| 6. Ehrlacher/Honda | +7,357 s |
| 7. Coronel/Honda | +7,725 s |
| 8. Dupont/Audi | +8,190 s |
| 9. Panis/Audi | +8,993 s |
| 10. Berthon/Audi | +9,813 s |

RENNEN 2

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|----------------------|----------------|
| 1. Tarquini/Hyundai | 19.54,840 min |
| 2. Nagy/Cupra | +2,150 s |
| 3. Muller/Hyundai | +3,354 s |
| 4. Oriola/Cupra | +4,750 s |
| 5. Lessennes/Honda | +5,313 s |
| 6. Filippi/Cupra | +5,892 s |
| 7. Michelisz/Hyundai | +5,895 s |
| 8. Vervisch/Audi | +13,578 s |
| 9. Guerrieri/Honda | +14,194 s |
| 10. Ehrlacher/Honda | +14,540 s |

RENNEN 3

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|--------------------------|----------------|
| 1. Michelisz/Hyundai | 32.25,458 min |
| 2. Comte/Peugeot | +2,005 s |
| 3. Vervisch/Audi | +8,273 s |
| 4. Björk/Hyundai | +8,312 s |
| 5. Fulín/Cupra | +8,796 s |
| 6. Ceccon/Alfa Romeo | +9,150 s |
| 7. Giovanardi/Alfa Romeo | +9,382 s |
| 8. Coronel/Honda | +9,729 s |
| 9. Oriola/Cupra | +11,065 s |
| 10. Szabo/Cupra | +11,721 s |

FAHRERWERTUNG

| Fahrer | Punkte |
|----------------------|--------|
| 1. Gabriele Tarquini | 202 |
| 2. Yvan Muller | 199 |
| 3. Norbert Michelisz | 176 |
| 4. Yann Ehrlacher | 171 |
| 5. Jean-Karl Vernay | 166 |
| 6. Thed Björk | 164 |
| 7. Pepe Oriola | 154 |
| 8. Esteban Guerrieri | 134 |
| 9. Rob Huff | 130 |
| 10. Aurélien Comte | 109 |

TEAMWERTUNG

| Fahrer | Punkte |
|---------------------------------|--------|
| 1. BRC Racing Team | 385 |
| 2. MRacing - YMR | 375 |
| 3. ALL-INKL.COM Münnich M. | 311 |
| 4. Audi Sp. Team Leopard Lukoil | 250 |
| 5. Sébastien Loeb Racing | 207 |
| 6. Campos Racing | 177 |
| 7. DG Sport Competition | 147 |
| 8. Audi Sport Team Comtoyoyou | 109 |

DTM

Gaststarter Ogier?

Audi hat mit Mattias Ekström bereits einen Gaststarter gehabt, bei BMW greift in Misano Alex Zanardi ins Lenkrad. Bei Mercedes bahnt sich ein Coup mit Rallyekönig Sébastien Ogier an.

Von: **Michael Bräutigam**

Vergangenen Freitag nahm Ogier in einem DTM-Auto Platz – dem Mercedes-Renntaxi von 2016. Der Mann von Andrea Kaiser, Frontfrau der SAT.1-DTM-Berichterstattung, saß für Kamerafahrten erst auf dem Beifahrersitz neben Experte Timo Scheider und dann selbst am Steuer – dabei gab er ziemlich Gas. Nach einem Autotausch mit Mattias Ekström 2013 war es seine zweite DTM-Erfahrung.

Aktuell ist Ogier sozusagen Freiberufler und fährt beim



Sébastien Ogier: Vor DTM-Gaststart noch ein paar Hürden zu überwinden

Ford-Werksteam in der Rallye-WM. Damit gäbe es keine Interessenkonflikte, wenn Ogier bei Mercedes einen DTM-Gaststart absolvieren würde. Daran wird offensichtlich im Hintergrund schon gearbeitet, doch es gilt, einige Stolpersteine zu überwinden. Eigentlich sind Gaststarter in den letzten drei Saisonereignissen nicht erlaubt, Ogier-Sponsor Red Bull, der mit im Boot sitzt, wird ihn aber am liebsten beim vor-

letzten Event in Spielberg sehen. Der DMSB müsste das Reglement ändern – und wie bei Ekström und Zanardi die beiden jeweils anderen Hersteller zustimmen.

Rundstreckenerfahrung hat er übrigens schon. Unter anderem startete er schon zweimal beim Porsche Supercup, 2014 zudem einmalig im ADAC GT Masters. Und: Ogier deutete bereits an, sich nach seiner Rallye-Karriere die DTM vorstellen zu können. ■

NACHRICHTEN

NASCAR: NEUER TOYOTA

Ab der Saison 2019 wird Toyota den neuen Supra auch in der NASCAR einsetzen. Damit wird erstmals der seit dem Einstieg 2007 eingesetzte Camry abgelöst. Die Änderung betrifft vorerst nur die „Zweite Liga“, also die Xfinity-Serie. Zu einem möglichen Supra-Einsatz auch im Monster Energy Cup – der Ersten Liga – herrscht Schweigen.

GOODWOOD: DTM-AUTO FÄHRT IN DIE TOP 10

Neben dem allgemeinen „Shootout“ gab es beim Bergrennen in Goodwood (siehe S. 26) auch einen für BTCC-Tourenwagen. Sieger wurde Andrew Jordan mit seinem BMW 125i M Sport, das reichte für Gesamtrang 13. Bester Tourenwagen insgesamt wurde ein BMW M4 DTM, der mit BMW-Junior Ricky Collard am Steuer die zehntschnellste Zeit in den Asphalt brannte.

NASCAR

Truex dominiert in Kentucky

Wie im Vorjahr sicherte sich Martin Truex Jr. (Toyota) den Sieg in Kentucky. Dabei dominierte er das Feld scheinbar nach Belieben.

Von: **Michael Bräutigam**

Mehr geht nicht: Pole, beide Stage-Siege, die meisten Führungsrunden und letztlich auch der Sieg gingen beim Rennen in Kentucky an einen dominant fahrenden Martin Truex Jr. – auch im Vorjahr holte der spätere Meister und aktuelle Titelverteidiger in Kentucky beide Stage-Siege und letztlich den Lauferfolg.

„Was für ein höllisch guter Abend“, freute sich Truex. „Wir versuchen so etwas jede Woche, aber das zeigt nur, wie schwer es ist“, so der Furniture-Row-Pilot. Damit beginnt die zweite Saisonhälfte perfekt. Das Rennen an sich war deutlich ruhiger als eine Woche zuvor beim Crashfest in

Daytona. Die erste Stage ging komplett unter Grün zu Ende. Truex gewann sie vor Kevin Harvick (Ford) und Kyle Busch (Toyota). Truex holte sich während der Neutralisation vier neue Reifen und musste deshalb ein paar Gamblern den Vortritt lassen.

In der zweiten Stage crashte Alex Bowman (Chevrolet) mit einem Reifenschaden, er war der einzige Pilot, der die erste Saisonhälfte ohne Ausfall überstand. Truex' konservative Strategie zahlte sich aus, am Ende der zweiten Stage lag er erneut vorn.

Auch im letzten Abschnitt, als J.J. Yeley (Toyota) in die Wand knallte und so die vierte und letzte Gelbphase auslöste, blieb Truex cool. Kurt Busch (Ford) kapultierte sich mit einem Zwei-Reifen-Stopp an die Spitze, musste aber bis zum Finish noch einige Fahrer ziehen lassen. Hinter Truex und Ryan Blaney (Ford) wurde Brad Keselowski (Ford) Dritter. Er hatte sich am Anfang eine Strafe und so zwei Runden Rückstand eingefangen. ■



Feierte bereits den vierten Saisonsieg: Kentucky-Dominator Martin Truex Jr.

NASCAR CUP SERIES

Sparta/Kentucky (USA)

19. von 36 Meisterschaftsläufen

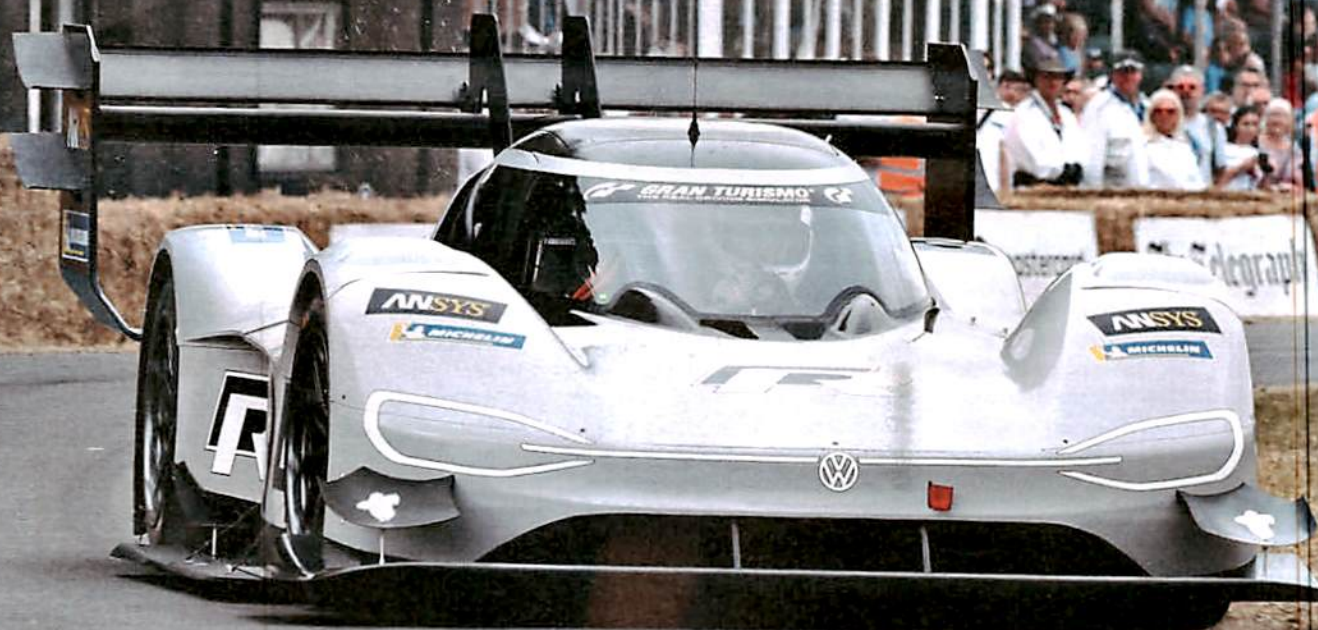
| | | |
|-----|------------------------|-----------|
| 1. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 2. | Ryan Blaney (USA) | Ford |
| 3. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 4. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 5. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 6. | Kurt Busch (USA) | Ford |
| 7. | Erik Jones (USA) | Toyota |
| 8. | Aric Almirola (USA) | Ford |
| 9. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 10. | Joey Logano (USA) | Ford |

Gesamtwertung

nach 19 von 36 Rennen

| | | |
|-----|---------------------|------------|
| 1. | Kyle Busch (Toyota) | 799 Punkte |
| 2. | Harvick (Ford) | 740 |
| 3. | Truex Jr. (Toyota) | 689 |
| 4. | Logano (Ford) | 648 |
| 5. | Keselowski (Ford) | 630 |
| 6. | Bowyer (Ford) | 629 |
| 7. | Kurt Busch (Ford) | 601 |
| 8. | Larson (Chevrolet) | 581 |
| 9. | Hamlin (Toyota) | 559 |
| 10. | Blaney (Ford) | 546 |

MONTBLANC



Neue Zeiten

Zur 25. Ausgabe des Festival of Speed in Goodwood kamen mehr als 200 000 Fans bei bestem Sommerwetter voll auf ihre Kosten. Die großen Stars bei der Jubiläumsausgabe waren aber ausnahmsweise mal nicht die alten Klassiker.

Von: **Tobias Grüner**

Als Lord March 1993 erstmals zum Festival of Speed auf sein Anwesen in Goodwood einlud, konnte man nicht ahnen, dass sich daraus einmal die größte Automobil-Party der Welt entwickeln würde. Zum 25. Jubiläum räumten nicht nur die Hersteller ihre wertvollsten Preziosen aus den Museumsregalen, auch das Wetter präsentierte sich von seiner besten Seite. Wie schon beim For-

mel-1-Grand-Prix in Silverstone in der Woche zuvor war von dem typisch englischen Landregen weit und breit nichts zu sehen. Und so kamen noch einmal ein paar mehr Fans zur viertägigen Vollgassause – insgesamt mehr als 200 000. Für die größte Attraktion sorgten dieses Jahr aber ausnahmsweise mal nicht die alten Rennwagen, sondern der Blick in die Motorsport-Zukunft. Volkswagen hatte seinen Elektro-Renner I.D. R Pikes Peak direkt von der Rekordfahrt in Colorado nach Südengland gekarrt, um auch beim Bergrennen am Goodwood House neue Bestmarken aufzustellen. Wie am Pikes Peak wurde offiziell das Ziel ausgegeben, den Elektro-Rekord zu knacken. Jonny Cocker war 2013 mit seinem Lola-Drayson B12 69/EV in 47,34 Sekunden den Hügel hochgestromert. Doch insgeheim träumte Werkspilot Romain Dumas auch davon, eine neue Gesamtbestzeit aufzustellen. Die

Marke des Franzosen (43,86 Sekunden) reichte am Ende zwar locker für den Elektro-Rekord und den Gesamtsieg, blieb aber am Ende gut zwei Sekunden hinter der schnellsten jemals erzielten Zeit von Nick Heidfeld zurück. Der Mönchengladbacher war im Jahr 1999 mit einem McLaren-Mercedes MP4/13 in 41,6 Sekunden die knapp zwei Kilometer lange „Berg“-Strecke hochgebrannt.

Dumas nicht ganz happy

Ganz ohne Probleme ging das Unternehmen für VW nicht über die Bühne. In einem der Vorläufe touchierte Dumas mit dem Heckflügel die streckenbegrenzenden Heuballen, wodurch ein paar Flügelchen abbrachen. Am Sonntagvormittag kam Dumas noch einmal von der Strecke ab, konnte den I.D. R aber gerade noch einfangen. Auch die Technik zickte etwas herum. Ein Lauf musste wegen eines Fehlalarms im Bat-

teriesystem vorzeitig abgebrochen werden. Auch der Frontmotor bereitete den Ingenieuren Kopfschmerzen. Die Techniker hatten aus Zeitmangel übrigens keine Gelegenheit, das Auto für die Besonderheiten der Goodwood-Piste umzurüsten. So konnte der Elektro-Renner am Ende wohl nicht sein komplettes Potenzial zeigen. Dumas nahm den verpassten Allzeit-Rekord locker. „Es war nicht so einfach. Ich habe versucht, so sauber wie möglich zu fahren, ohne Risiken einzugehen. Wir müssen wohl nächstes Jahr noch einmal kommen, um den Gesamtrekord zu schlagen“, so der 40-Jährige. Zweiter in der Gesamtwertung wurde Peter Dumbreck mit seinem Nio-EP9-Prototyp, dem eine halbe Sekunde auf den VW fehlte. Der von vier Motoren angetriebene Nio brachte zwar eine Leistung von mehr als einem Megawatt (1360 PS) auf den Asphalt, wog aber auch beinahe



Romain Dumas sicherte sich im VW I.D. R Pikes Peak den Elektro-Rekord und den Gesamtsieg – aber nicht die Goodwood-Allzeit-Bestmarke



Das Roborace-Car schaffte den 1,2-Meilen-Kurs ohne Fahrer am Steuer



Der von Siemens umgebaute Mustang fuhr autonom fast in die Heuballen



„DA MÜSSEN WIR NÄCHSTES JAHR WOHL NOCH EINMAL NACH GOODWOOD KOMMEN, UM DEN GESAMTREKORD ZU SCHLAGEN.“

Romain Dumas

Parcours ohne Pilot am Steuer zurück. Die enge Strecke und die Bäume, die das GPS-Signal störten, stellten für das führerlose Fahrzeug eine echte Herausforderung dar. Doch dank Kameras und Lidar-Sensoren, die für einen 360-Grad-Rundblick sorgten, meisterte das Fahrzeug die Aufgabe ohne Fehler. Allerdings blieb die Geschwindigkeit auf 120 km/h begrenzt. Dass die autonome Fahrt den Hügel hinauf kein Selbstläufer ist, stellte unfreiwillig ein von Siemens umgebaute Ford Mustang unter Beweis. Der US-Klassiker mit V8-Verbrenner kam auf dem kurzen Kurs mehrmals von der Ideallinie ab und konnte einen Einschlag in die Heuballen nur durch rigore Eingriffe der Besatzung verhindern. Die meisten Zuschauer nahmen das Schauspiel mit Genugtuung zur Kenntnis. Zeigte es doch, dass der Mensch am Steuer noch nicht komplett überflüssig geworden ist. ■

DIE GOODWOOD-STARS



Ford feierte den ersten Rallye-Einsatz des Escort bei der Akropolis vor 50 Jahren. In Goodwood saß Le-Mans-Rekordsieger Tom Kristensen am Steuer des „Knochens“



Porsche räumte für die Sonderchau zum 70. Firmengeburtstag das halbe Museumslager leer. Erstmals öffentlich zu sehen war der Le-Mans-Prototyp LMP2000



Dieses Miniatur-Auto begeisterte die Massen. Aston Martin baute einen lautstarken V8 mit 4,7 Liter Hubraum und 436 PS in den nur 3,71 Meter kurzen Cygnet



Legendärer Fahrer in legendärem Auto: Wenn Jackie Stewart in seinem Lotus 25 vorbeiraste, verbeugten sich die Massen. Der 79-Jährige ließ es ordentlich krachen



Der Porsche 919 Evo verzichtete darauf, die Allzeit-Bestmarke von Nick Heidfeld anzugreifen. Neel Jani präsentierte das Nordschleifen-Rekordauto in langsamem Tempo

König von Sachsen



Auch im neunten Jahr in Folge war Marc Márquez auf dem Sachsenring nicht zu schlagen. Aber vor allem Valentino Rossi machte es dem Weltmeister dieses Mal nicht leicht.

Von: **Imre Paulovits**

Unglaublich. Dieser Junge hat schon so oft gewonnen, auf dem Sachsenring ist er seit 2010, als er dort auf einer 125er-Derbi gewonnen hat, ungeschlagen. Nun ist er bei sei-

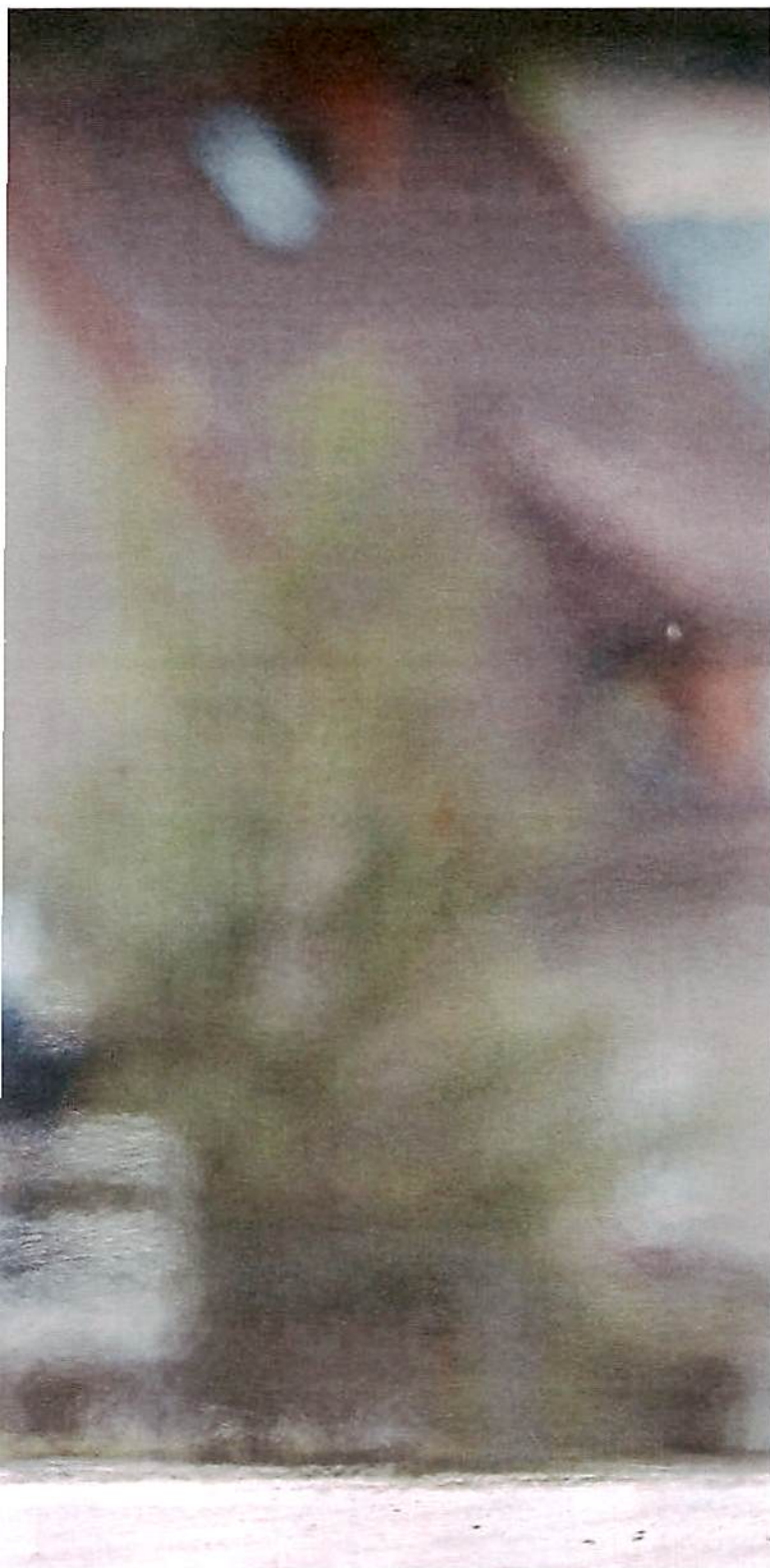
nen 66. GP-Sieg angekommen, dem 40. in der MotoGP, aber trotzdem freut er sich jedes Mal wie bei seinem allerersten. Und er reißt damit alle mit. Dass er jetzt bei seinem 99. MotoGP-Rennen den neunten Sachsenring erzielt hat und in der WM-Tabelle 46 Punkte vor Valentino Rossi liegt, so viele wie dessen Startnummer, brachte zufällig ein interessantes Zahlenspiel zusammen, aber viel aufregender ist trotzdem, wie es der 25-Jährige immer wieder schafft, sich über die Konkurrenz zu erheben.

„Ich mag Linkskurven“, hat Márquez schon immer gesagt,

und seine Vorbereitung im Dirt Track haben diese Affinität sicherlich noch verstärkt. Dass es am Sachsenring sehr lange links herum geht, sieht Márquez zwar mit als einem Grund an, warum er auf dieser Strecke seit fast einem Jahrzehnt nicht zu schlagen ist, wenn man aber mitverfolgt hat, wie er sich auf dieses Rennen vorbereitet hatte, sah man auch, dass viel mehr dahintersteckt. „Keiner von uns ist mit allen Reifen so schnell auf die Zeit gekommen wie er“, hatte Valentino Rossi beobachtet

Wobei alle Reifen diesmal den harten Hinterreifen nicht be-

inhalteten. Obwohl es über das ganze Wochenende außergewöhnlich warm und sonnig war und die Asphalttemperatur über 45 Grad kletterte, ließen die Fahrer die härteste Mischung für hinten gleich liegen. „Der ist nur ein Sicherheits-Backup von Michelin, der ist eine Sekunde zu langsam“, meinte Rossi am Samstag. Dem entgegnete Michelin-Manager Piero Taramasso entschieden: „Nein, er war kein Sicherheits-Backup, und Rossi hat ihn noch nicht einmal probiert.“ „Es stimmt, er hat die hitzebeständige Karkasse, aber wir hatten ihn so vorbereitet,



Start: Ducati-Piloten Jorge Lorenzo (#99) und Danilo Petrucci (#9) vorne

MICHELIN



Freudenfest: Valentino Rossi fuhr sein bestes Rennen in dieser Saison

YAMAHA



Das Leben kann so schön sein: Sieger und WM-Leader Marc Márquez

REPSOL

dass man mit ihm eine Renndistanz hätte fahren können. Der Asphalt ist seit dem letzten Jahr, als er neu war, ein klein bisschen weniger aggressiv, aber vor allem haben die Hersteller bei ihren Fahrwerken und ihrer Elektronik große Fortschritte gemacht, das war der Grund, warum sie durchweg weicher fahren konnten.“

Hohe Reifenkunde

Was alle überrascht hatte: Marc Márquez fuhr im Rennen gar den weichen Hinterreifen. „Das klingt vielleicht etwas unverständlich, aber der fühlte sich für mich

**„DER WEICHERE
HINTERREIFEN
FÜHLTE SICH
HIER ALS DER
HÄRTERE AN.“**

Marc Márquez

beim Fahren als der härtere an“, erklärte Márquez seine Wahl. „Wir wussten, dass wir nur über die Distanz kommen, wenn wir sehr sanft ans Gas gehen, und da der weichere etwas mehr Grip hatte, drehte er dabei weniger

durch und überhitzte deshalb nicht. So war es die richtige Wahl.“

Jorge Lorenzo, der von der Führungsposition bis auf Platz 6 zurückfiel und damit wohl ebenfalls aus dem WM-Kampf ausgeschieden ist, hatte hingegen vorne auf weich gesetzt. Dass er ab der achten Runde am Ende der Zielgeraden ständig weit hinausgetragen und deshalb dort von einem Gegner nach dem anderen aufgeschnupft wurde, ließ darauf schließen, dass er falsch gewählt hatte. Der Mallorquiner entgegnete dem aber ganz entschieden. „Ich habe in Mugello

und in Barcelona mit dem weichen Vorderreifen gewonnen, ich kann meinen Fahrstil mit diesem Reifen am besten fahren“, so der Ducati-Werkspilot. „Aber ich wusste, dass wir mit dem Hinterreifen nicht über die Distanz kommen werden. Und es war tatsächlich der Hinterreifen, der mir diese Probleme bereitete. Ich konnte nicht mehr so gut aus den Kurven hinausbeschleunigen, und ich hatte beim Bremsen keine Unterstützung von ihm. Das war der Grund, warum ich immer zu weit lief, es wurde nämlich in jeder Runde schlimmer.“

„ICH MÜSSTE EIGENTLICH MEINEN HALBEN POKAL AN JONAS FOLGER ABGEBEN. ICH HABE VON SEINEM RENNEN VIEL GELERNT“

Valentino Rossi

Erfolg durch Folger

Valentino Rossi hatte, wie er selber zugab, sein bestes Rennen der Saison. Angesichts der Probleme, die er am Freitag noch hatte, und die ihn nach dem ersten Trainingstag auf dem 17. Rang sitzen ließen, war es ganz erstaunlich, wie lange er Sachsenring-König Marc Márquez unter Druck setzen konnte. Dass er sich am Sonntag im Rennen steigern kann, sind wir von ihm gewohnt, die Vorstellung des 39-Jährigen war trotzdem bemerkenswert. „Eigentlich müsste ich meinen halben Pokal Jonas Folger geben“, gab er nach dem Rennen zu. „Letztes Jahr hatten wir hier mit unserer 2017er-M1 arge Probleme. Eigentlich ist der Sachsenring seit Jahren keine Yamaha-Strecke, aber das hat ihm vorher wohl niemand gesagt, und er hat uns gezeigt, wie schnell man hier mit einer Yamaha fahren kann. Unser diesjähriges Fahrwerk ist sehr ähnlich dem der 2016er-Yamaha, die er hier fuhr, und so habe ich mir sein Rennen mehrfach sehr genau angeschaut. Welche Linien er gewählt hat, wie lange sein Reifen hielt. Daraus habe ich sehr viel gelernt, und das hat mir sehr geholfen.“

Maverick Viñales hatte zum Schluss wieder die beste Pace von allen und hätte Rossi fast noch eingeholt. „Ich weiß, dass es immer das selbe Spiel ist und ich am Anfang besser werden muss“, sagte der 23-jährige Spanier. „Ich hatte schon vorher gesagt, es wird wichtig sein, dass ich zu Beginn so weit wie möglich vorne dabei bin. Aber mehr ging einfach nicht, ich war ständig am Limit.“ Wo sich beide Yamaha-Piloten einig sind: Obwohl sie die WM-Positionen zwei und drei belegen, sind die Probleme mit der Beschleunigung der M1 noch lange nicht „Wir hoffen, dass wir nach der Sommerpause ein Elektronik-Update

bekommen, dass uns weiterbringt“, drängen Rossi und Viñales.

Unbelohnte Helden

Richtig gut fuhr Pramac-Ducati-Pilot Danilo Petrucci, er blieb aber gänzlich unbelohnt. Im Qualifying rangierte er an der Spitze der Zeitenliste, bis ihn in der letzten Runde Marc Márquez um 25 Tausendstelsekunden verdrängte. Im Rennen verdrängte ihn dann Viñales in der letzten Runde vom Podest. „Als ich Jorge Lorenzo überholt hatte, weil er zu weit lief, kam er zurück auf die Innenlinie und berührte mich dabei. Dort haben wir beide eine Sekunde verloren“, so Petrucci enttäuscht.

Im Warm-up hatte Pol Espargaró überrascht, er fuhr die gleiche Zeit wie in der Quali und war schnellster. Doch im Rennen kam er nur bis zur dritten Kurve und kollidierte mit Alex Rins. Dafür fuhr Bradley Smith erstmals in diesem Jahr eine KTM in die Top 10. „Endlich konnten wir das Potenzial der KTM zeigen, von dem wir das ganze Jahr wussten, dass es da ist“, freute sich Smith. „Ich konnte lange Zeit mit Zarco und Pedrosa mithalten, und ich bin froh, dass unsere harte Arbeit auf dieser Art belohnt wurde.“

Überraschend saß Stefan Bradl ab FP2 auf der Marc-VDS-Honda des verletzten Franco Morbidelli, der nach dem ersten Freien Training das Handtuch warf. HRC-Techniker Klaus Nöhles versorgte das Team so gut er konnte mit Daten für das Satelliten-Bike, und der HRC-Testpilot kam bis am Sonntag ordentlich in Fahrt. „Ehrlich gesagt hatte ich es mir lange überlegt, ob ich es mir antun sollte, ich war ja völlig unvorbereitet“, gab Bradl zu. „Mir fehlten auch effektiv Runden mit dem Motorrad. Nach anderthalb Jahren Abstinenz von der MotoGP fiel es mir auch nicht leicht, im Rennen den Rhythmus zu finden, aber nach ein paar Runden ging es gut, und ich bin glücklich, dass ich problemlos ins Ziel gekommen bin. Schade, dass ich den letzten Punkt verpasst habe, aber es war die beste Vorbereitung für die beiden Wildcard-Einsätze, die ich haben konnte.“

Tom Lüthi lag zu Beginn vor Bradl und kämpfte mit Iannone, doch dann fiel er zurück. „Das Positive ist, dass ich seit dem Brunn-Test ein deutlich besseres Vorderradgefühl habe“, gewann Lüthi dem Ganzen ab. „Aber mit nachlassenden Reifen muss ich noch klar besser werden.“ ■



Stefan Bradl (#6) kam am Ende richtig in Fahrt und verfehlte knapp Punkte



Bradley Smith: Bestes Saisonergebnis vor toller Zuschauerkulisse

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



NEUN SIEGE IN FOLGE AUF DEM SACHSENRING. UNGLAUBLICH, ODER?

Ja, es wird aber von Jahr zu Jahr schwerer. Diesmal hatte ich über die Tage zwar eine gute Pace, aber die Zeiten waren sehr eng beisammen. Im Rennen war aber das Reifen-Management das Wichtigste. Ich habe deshalb am Anfang geschaut, dass ich vorn dabei bin, dabei aber auch die Reifen schon, vor allem den Hinterreifen. Als ich Jorge Lorenzo überholt hatte, merkte ich, dass Valentino Rossi immer mehr Druck machte, da habe ich mir gedacht, jetzt wird es an der Zeit, dass ich mal das volle Potenzial der Reifen nutze. Normalerweise wäre das genau der Zeitpunkt gewesen, wo wir uns ausgerechnet hatten, dass

die Reifen nachlassen werden. Unsere Rundenzeiten waren trotzdem unglaublich schnell, und ich konnte nur langsam eine Lücke aufmachen. Als ich es geschafft hatte, über zwei Sekunden vorn zu sein, habe ich das ins Ziel gebracht.

HATTEN SIE DIE YAMAHA SO STARK ERWARTET?

Überrascht hat es mich nicht, aber ich hatte auch die Ducati sehr stark eingeschätzt. Es war auch nicht leicht, Jorge Lorenzo zu überholen.

WAS HABEN SIE NACH DEM SIEG AUF DER TRIBÜNE GEMACHT?

Ich wollte eigentlich nur über die Reifenstapel klettern, aber dann riefen mir die Fans von der Tribüne zu, der Weg dorthin sei frei, und da bin ich zu ihnen hochgegangen.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Sachsenring (D) – 15. Juli 2018: 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,130 km über 30 Runden à 3,671 km. 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 48 Grad. Schnitt des Siegers: 160,8 km/h.

RENNERGEBNIS

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Topspeed | Schnellste Runde | Reifen v./h. | Punkte |
|--------------------------|------------------|------|---------------|------------|------------------|--------------|--------|
| 1. Marc Márquez (E) | Honda RC 213 V | 30 | 41:05,019 min | 290,4 km/h | 1:21,643 min | H/S | 25 |
| 2. Valentino Rossi (I) | Yamaha YZR-M1 | 30 | +2,196 s | 289,8 km/h | 1:21,776 min | M/M | 20 |
| 3. Maverick Viñales (E) | Yamaha YZR-M1 | 30 | +2,776 s | 291,3 km/h | 1:21,813 min | M/S | 16 |
| 4. Danilo Petrucci (I) | Ducati D16 GP 18 | 30 | +3,376 s | 289,8 km/h | 1:21,845 min | M/M | 13 |
| 5. Álvaro Bautista (E) | Ducati D16 GP 17 | 30 | +5,183 s | 290,9 km/h | 1:21,794 min | M/M | 11 |
| 6. Jorge Lorenzo (E) | Ducati D16 GP 18 | 30 | +5,780 s | 294,8 km/h | 1:21,806 min | S/M | 10 |
| 7. Andrea Dovizioso (I) | Ducati D16 GP 18 | 30 | +7,941 s | 293,9 km/h | 1:21,861 min | M/M | 9 |
| 8. Dani Pedrosa (E) | Honda RC 213 V | 30 | +12,711 s | 290,9 km/h | 1:22,243 min | H/M | 8 |
| 9. Johann Zarco (F) | Yamaha YZR-M1 | 30 | +14,428 s | 289,6 km/h | 1:22,185 min | M/S | 7 |
| 10. Bradley Smith (GB) | KTM RC16 | 30 | +21,474 s | 287,8 km/h | 1:22,240 min | M/M | 6 |
| 11. Hafizh Syahrin (MAL) | Yamaha YZR-M1 | 30 | +25,809 s | 287,3 km/h | 1:22,248 min | M/S | 5 |
| 12. Andrea Iannone (I) | Suzuki GSX-RR | 30 | +25,963 s | 290,0 km/h | 1:22,271 min | M/M | 4 |
| 13. Tito Rabat (E) | Ducati D16 GP 17 | 30 | +29,040 s | 290,8 km/h | 1:22,503 min | M/M | 3 |
| 14. Jack Miller (AUS) | Ducati D16 GP 18 | 30 | +29,325 s | 290,7 km/h | 1:22,052 min | M/M | 2 |
| 15. Scott Redding (GB) | Aprilia RS-GP | 30 | +34,123 s | 286,0 km/h | 1:22,498 min | H/M | 1 |
| 16. Stefan Bradl (D) | Ducati D16 GP 17 | 30 | +38,207 s | 288,4 km/h | 1:22,687 min | M/M | - |
| 17. Tom Lütthi (CH) | Honda RC 213 V | 30 | +49,369 s | 283,5 km/h | 1:22,651 min | M/M | - |
| 18. Karel Abraham (CZ) | Ducati D16 GP 16 | 30 | +1:01,022 min | 285,1 km/h | 1:23,010 min | M/M | - |
| 19. Xavier Siméon (B) | Ducati D16 GP 16 | 30 | +1:16,692 min | 287,6 km/h | 1:24,028 min | M/M | - |
| nicht gewertet | | | | | | | |
| Cal Crutchlow (GB) | Honda RC 213 V | 9 | +21 Runden | 289,4 km/h | 1:21,924 min | H/S | - |
| Takaaki Nakagami (J) | Honda RC 213 V | 4 | +26 Runden | 283,8 km/h | 1:22,343 min | H/S | - |
| Álex Rins (E) | Suzuki GSX-RR | 0 | +30 Runden | 152,1 km/h | - | M/S | - |
| Pol Espargaró (E) | KTM RC16 | 0 | +30 Runden | 156,5 km/h | - | M/M | - |

QUALIFYING (KOMBIERT)

| Fahrer | Zeit |
|------------------|--------------|
| 1. Márquez | 1:20,270 min |
| 2. Petrucci | 1:20,295 min |
| 3. Lorenzo | 1:20,327 min |
| 4. Viñales | 1:20,444 min |
| 5. Dovizioso | 1:20,444 min |
| 6. Rossi | 1:20,532 min |
| 7. Crutchlow | 1:20,675 min |
| 8. Iannone | 1:20,682 min |
| 9. Bautista | 1:20,700 min |
| 10. Pedrosa | 1:20,831 min |
| 11. Rins | 1:20,847 min |
| 12. Nakagami | 1:20,938 min |
| 13. A. Espargaró | 1:20,972 min |
| 14. Zarco | 1:21,059 min |
| 15. Miller | 1:21,183 min |
| 16. P. Espargaró | 1:21,242 min |
| 17. Smith | 1:21,287 min |
| 18. Syahrin | 1:21,460 min |
| 19. Rabat | 1:21,546 min |
| 20. Redding | 1:21,749 min |
| 21. Bradl | 1:21,802 min |
| 22. Lütthi | 1:22,012 min |
| 23. Abraham | 1:22,159 min |
| 24. Siméon | 1:22,709 min |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|--------------|--------|
| 1. Márquez | 165 |
| 2. Rossi | 119 |
| 3. Viñales | 109 |
| 4. Dovizioso | 88 |
| 5. Zarco | 88 |
| 6. Lorenzo | 85 |
| 7. Petrucci | 84 |
| 8. Crutchlow | 79 |
| 9. Iannone | 75 |
| 10. Miller | 57 |

WM-STAND MARKEN

| Marke | Punkte |
|------------|--------|
| 1. Honda | 200 |
| 2. Yamaha | 160 |
| 3. Ducati | 158 |
| 4. Suzuki | 104 |
| 5. KTM | 39 |
| 6. Aprilia | 26 |

WM-STAND TEAMS

| Team | Punkte |
|--------------------------------|--------|
| 1. Movistar Yamaha MotoGP | 228 |
| 2. Repsol Honda Team | 214 |
| 3. Ducati Team | 173 |
| 4. Alma Pramac Racing | 141 |
| 5. Team Suzuki Ecstar | 128 |
| 6. Monster Yamaha Tech3 | 110 |
| 7. LCR Honda | 89 |
| 8. Ángel Nieto Team | 48 |
| 9. Red Bull KTM Factory Racing | 45 |
| 10. Reale Avintia Racing | 30 |

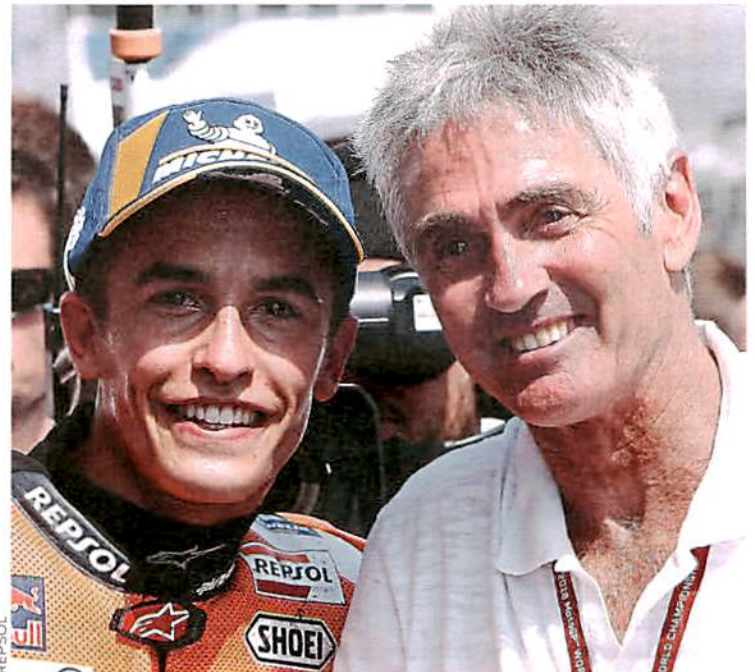
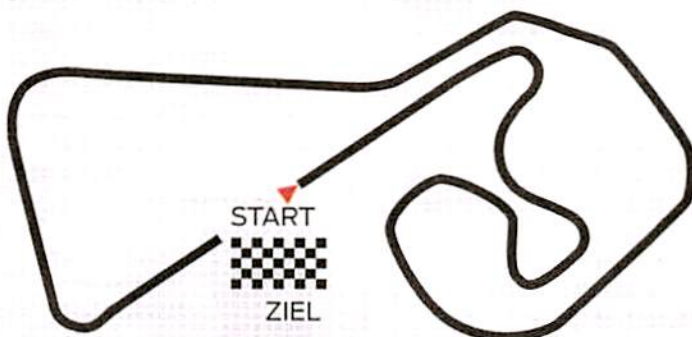
„MÁRQUEZ IST IN DER WM LÄNGST ENTEILT. SPANNEND WIRD ES NUR NOCH UM DIE PLÄTZE HINTER IHM.“

Andrea Dovizioso

Rundenrekord: **1:21,442, Jonas Folger (Yamaha), 2017**
 Quali-Rekord: **1:20,270, Marc Márquez (Honda), 2018**
 Topspeed-Rekord: **298,2 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2015**

SACHSENRING (D) 3,671 KM

STRECKE



Marc Márquez (li.): Gewonnen wie Markenkollege Mick Doohan vor 20 Jahren

AUS DEM FAHRERLAGER

VERPFLEGUNGSBOMBE BEIM HEIM-GRAND-PRIX

Wenn man es nicht erlebt hat, kann man sich kaum vorstellen, welcher Aufwand der Heim-Grand-Prix für die deutschen Teams ist. Von allen Sponsoren wollen vom Chef bis zur Putzfrau alle zur MotoGP, da muss man nicht nur ausreichend Fahrerlager-Tickets spendieren, sondern all seinen Gästen auch etwas im Fahrerlager bieten. Besonders schwer hat es da das Team von Peter Öttl, denn der im Dreiländereck lebende Teambesitzer hat mit dem Sachsenring, Brünn und dem Red Bull Ring gleich drei Heim-Grands-Prix hintereinander. So musste sich Öttl am Sachsenring um 40 Gäste kümmern, für die nächsten beiden GP werden es noch mehr. Viel mehr hatte Intact GP auf dem Sachsenring zu versorgen, denn das enthusiastische Team aus Memmingen hat die Unterstützung ziemlich aller mittelständischen Betriebe seiner Umgebung. Da ist es nicht nur für die Fahrer eine Mammut-Aufgabe, all diesen Leuten zu erklären, wie ihr Wochenende läuft. Auch deren Bewirtung stellt die Verpflegungs-Mannschaft des Teams vor eine Herausforderung. Roberto Thurner, der Südtiroler Caterer des Teams, hatte Teamteilhaber Stefan Keckeisen schon länger erzählt, wie er es dieses Jahr bewerkstelligen würde: „Ich mache euch einen Wurstsalat mit dem Betonmischer.“ Keckeisen hielt dies für einen Scherz, doch als am Sachsenring tatsächlich der Betonmischer im Versorgungszelt hinter der Hospitality auftauchte,



Rossi-Fans im Fußball-Fieber: Das Fußball-WM-Finale am Sachsenring

wurden alle neugierig. Der Wurstsalat sah dann übrigens nicht anders aus als das, was sonst auf den Teller kommt. Er schmeckte hervorragend, und die Gäste hatten zu Hause etwas zu erzählen.

RALF WALDMANN FÜR IMMER IN DEN HERZEN

An der Wendeltreppe des ADAC-Turms hing ein riesiges Plakat mit dem Bild des im März durch einen Herzinfarkt verstorbenen 20-fachen Grand-Prix-Siegers Ralf Waldmann mit der Aufschrift: „Waldi, für immer in unseren Herzen“. Im Fahrerlager wurde zur Kurve 11 hin, die seit dem Sachsenring Classic offiziell „Ralf Waldmann Kurve“ heißt, ein Schild am Zaun angebracht, auf dem Ralf Waldmann so lächelt, wie ihn die Fans zuletzt als Fernsehkommentator und bei Classic-Events erlebt haben. Selbst die ausländischen Kollegen erinnerten an diesem Wochenende mit Anekdoten aus drei Jahrzehnten ständig an den bodenständigen Publikumsliebling, der der Motorrad-WM schmerzlich fehlt.

FÜR EINE SPÄTERE KARRIERE BEREITS GERÜSTET

Wie die Karriere von Scott Redding nach Ende dieser Saison weitergeht, ist ungewiss. Doch der jüngste GP-Sieger der Geschichte zeigte sich am Samstagabend von einer Seite, die wir nur empfehlen können: Scott, versuch es doch als Showmaster! Der 25-jährige Brite moderierte das improvisierte Sprintrennen seines Freundes und persönlichen Betreuers Jasper Iwema mit der Eis-Dame des Aprilia-Werksteams mit einem aus einer Ergebnisliste gebauten Megaphon so unterhaltsam, dass das ganze Fahrerlager für einige Minuten stillstand und dem Spektakel zuschaute.

DAS SACHSENRING-VOLKSFEST DAUERTE LÄNGER

Wer es noch nicht erlebt hat, was sich rund um den Grand Prix auf dem Sachsenring abspielt, der kann es sich nicht vorstellen. Rund um die Strecke steigt eine Party neben der anderen, das ganze Industriegebiet um die Strecke herum wird ganz für die Besucher umgestaltet. In der Karthalle können die Fans an zwei Abenden Fahrer von früher und heute auf der Bühne erleben. Der legendäre Ankerberg bietet eine gigantische Kirmes mit mehreren Musikbühnen. Samstagabend gibt es dort ein Feuerwerk, das man bis Chemnitz sieht. Doch all dies war bislang am Sonntagnachmittag vorbei, und die Fans fuhren heim. So nicht in diesem Jahr. Es gab mehrere große Leinwände für Public Viewing des Fußball-WM-Endspiels. Daher dauerte das Sachsenring-Wochenende für viele noch etwas länger. ■ IP



Der Wurstsalat-Mixer bei Intact GP, bereits fast vollständig leergegessen

GASTKOMMENTAR

BEI DIESEM TOLLEN WETTER WAR DER GRAND PRIX

auf dem Sachsenring wieder mal ein voller Erfolg. Marc Márquez hat wieder Rekorde geschrieben, Valentino Rossi ein tolles Rennen geliefert, Stefan Bradl war wieder mit dabei, und wenn Marcel Schrötter und Phillip Öttl auch nicht aufs Podest kamen, haben sie mit ihrem Einsatz die Zuschauer mitgerissen.

Es war insgesamt eine großartige Veranstaltung. Deswegen ist es umso bedauerlicher, dass für den Sachsenring wieder einmal der Kampf um Sein oder Nichtsein ansteht, was eigentlich beschämend ist. Ich denke, dass wenn sich der ADAC mit der Dorna und dem Veranstalter an einen Tisch setzt, dann muss da auch eine Lösung zu finden sein. Carmelo Ezpeleta ist ein sehr erfahrener und kluger Mann, der seit er die Weltmeisterschaft von der FIM in die Hände bekommen hat, den ganzen Sport viel, viel ansehnlicher und ordentlicher gemacht hat. Ich war bei der letzten Krise am Sachsenring dabei, als es darum ging, ob es dort weitergehen kann. Und ich habe erlebt, wie er sich dafür stark gemacht hat, eine Lösung zu finden. Ich war auch bei dem Treffen von Ezpeleta und dem Bürgermeister von Hockenheim dabei, als es darum ging, ob man in Hockenheim einen zweiten deutschen Grand Prix veranstalten könnte. Das ist aus finanziellen Gründen nicht aufgegangen, weil man in Hockenheim einfach nicht genügend Zuschauer hinbekommt. Am Sachsenring ist das ganz anders, da ist es jedes Mal ein Volksfest. Deshalb glaube ich auch ganz fest daran, dass die Dorna ein ganz großes Interesse daran hat, dass im wichtigsten Motorrad-Land Europas dieser Grand Prix stattfindet. So bin ich überzeugt, dass Ezpeleta eine Lösung für den Sachsenring findet.



Dieter Braun zweifacher Weltmeister

Abschied von Dani

Statt der lange erwarteten Verkündung des neuen SIC-Yamaha-Teams gab Dani Pedrosa am Sachsenring seinen Rücktritt bekannt.

Von: **Imre Paulovits**

Er hatte Tränen in den Augen, während er versuchte, ganz ruhig zu sprechen. Dani Pedrosa, dem einst Gefühllosigkeit vorgeworfen wurde, den aber über die Jahre jeder ins Herz schloss, der je mit ihm zu tun hatte, zeigte bei der schwersten Entscheidung seines Lebens Emotionen wie nie zuvor. Kein Wunder: Der 32-Jährige hat mehr als sein halbes Leben im WM-Fahrerlager verbracht.

2001 war Pedrosa im zarten Alter von 15 in die Weltmeisterschaft eingestiegen. Da war er bereits zwei Jahre in der Spani-

schen Meisterschaft unter der Obhut seines Mentors Alberto Puig unterwegs. Seine Motorradlaufbahn reicht freilich noch viel weiter zurück. So klein er auch von Wuchs war, umso mehr Talent und Mut zeigte er, und Alberto Puig machte sich mit ihm endgültig einen Namen als Talentscout. In seinem Team wurde Dani Pedrosa in dessen drittem WM-Jahr in Malaysia vorzeitig Weltmeister. Doch schon beim nächsten Rennen in Australien zog er sich einen komplizierten Fußbruch zu. Und dieser sollte erst der Anfang der längsten Liste von schweren Verletzungen werden, die ein Rennfahrer in der Motorradweltmeisterschaft der Neuzeit je davongetragen hat. Doch sein riesiges Kämpferherz und seine Entschlossenheit brachten den kleinen Spanier jedes Mal wieder zurück. Seinen beiden 250er-Jahre durchlief er beide Male als Weltmeister. Als er in die MotoGP aufstieg und ein Jahr später das 800er-Reglement in Kraft trat, glaubte Honda, die ultimative Waffe zu haben. Sie bauten die RC212V extra klein, doch das Konzept sollte nicht aufgehen.

Jahrelang arbeitete Pedrosa daran, seinen körperlichen Nachteil auf dem schweren Motorrad durch seinen Fahrstil zu kompensieren, und dreimal schrammte er am WM-Titel vorbei. Doch wenn er gute Tage hatte, war er für alle unerreichbar.

„Ich kann mich aber nicht mehr so für den Rennsport einsetzen, und deshalb habe ich meinen Entschluss schon länger gefasst“, gab Pedrosa zu. „Ich hatte zwar ein gutes Angebot zum Weitermachen, aber in meinem Leben gibt es mittlerweile andere Prioritäten.“

Carmelo Ezpeleta verkündete gleich nach Pedrosas Abschiedsrede, dass der „Kleine Samurai“ gleich bei seinem letzten Rennen im November in Valencia in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen wird. Das hat sich der kleine Mann mit dem riesigen Herzen mehr als verdient. ■



Dani Pedrosa

Geburtstag: 29.09.1985
Geburtsort: Sabadell (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

2001: 125 GP, Honda (8.)
2002: 125 GP, Honda (3.)
2003: 125 GP, Honda (1.)
2004: 250 GP, Honda (1.)
2005: 250 GP, Honda (1.)
2006: MotoGP, Honda (5.)
2007: MotoGP, Honda (2.)
2008: MotoGP, Honda (3.)
2009: MotoGP, Honda (3.)
2010: MotoGP, Honda (2.)
2011: MotoGP, Honda (4.)
2012: MotoGP, Honda (2.)
2013: MotoGP, Honda (3.)
2014: MotoGP, Honda (4.)
2015: MotoGP, Honda (4.)
2016: MotoGP, Honda (6.)
2017: MotoGP, Honda (4.)
2018: MotoGP, Honda, (zurzeit 12.)

HOBBYS

Windsurfen, Kino



Dani Pedrosa: Trotz Yamaha-Angebot zum Rücktritt entschlossen



2003: Dani Pedrosa wird in Sepang erstmals Weltmeister bei den 125ern



2005: Pedrosa holt sich auf Phillip Island seinen dritten Weltmeistertitel

REPSOL

REPSOL

REPSOL



Durchbruch für Binder

38 Jahre nach Kork Ballington gewann mit Brad Binder wieder ein Südafrikaner einen Grand Prix in der mittleren Klasse. Doch auch andere Talente sind im Anmarsch.

Von: **Imre Paulovits**

Dass sich Brad Binder richtig freuen kann, haben wir vor zwei Jahren er-

lebt, als er überlegen Moto3-Weltmeister wurde. Trotzdem strahlte er diesmal noch viel mehr. Und dazu hatte er auch guten Grund: Am Freitag wurde sein Vertrag beim KTM-Ajo-Team verlängert, und am Sonntag konnte er das erste Mal beweisen, dass er das Zeug auch zu den größeren Klassen hat. Er war im Rennen einfach der stärkste Mann. Während sein Teamkollege Miguel Oliveira nach einem Rutscher bis in den Grasstreifen erst eine Aufholjagd machen

musste, und WM-Favorit Francesco Bagnaia nach dem Sturz von Mattia Pasini nur mit viel Glück durchs Kiesbett ausweichen konnte und ans Ende des Feldes zurückfiel, hatte der 22-jährige Südafrikaner ein makelloses Rennen, bei dem er Joan Mir und Luca Marini keine Chance ließ. So stand knapp 38 Jahre, nachdem Kork Ballington 1980 auf dem Nürburgring bei den 250ern seinen letzten GP-Sieg feiern konnte, wieder ein Mann von der Südspitze Afrikas ganz oben

auf dem Siegerpodest. „Ich hatte es in der Moto2 nicht leicht“, sinnierte Binder. „Aber jetzt lief alles gut, und ich konnte endlich wieder vorne mitfahren. Wir hatten im Training das Motorrad gut hinbekommen, und ich habe einfach versucht, wieder so zu fahren wie dort.“

Joan Mir, Nachfolger von Binder als Moto3-Weltmeister, versuchte zum Schluss zwar alles, musste aber mit dem zweiten Platz vorliebnehmen. „Brad fuhr fehlerfrei. Und er hatte zum



Marcel Schrötter: Keine Freude beim Heim-GP an den harten Reifen



Dominique Aegerter: Immer noch in der Eingewöhnungsphase mit der KTM



Zwei Moto3-Weltmeister und ein Talent vorne: Brad Binder (#41) vor Joan Mir (#36) und Luca Marini

GOLD&GOOSE

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sachsenring (D) – 15. Juli 2018 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,788 km über 28 Runden à 3,671 km. 31 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 40 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------|--------------------------|----------|------|---------------|--------------|-------|
| 1. | Brad Binder (ZA) | KTM | 28 | 39:46,306 min | 1:24,718 min | 25 |
| 2. | Joan Mir (E) | Kalex | 28 | +0,779 sec | 1:24,634 min | 20 |
| 3. | Luca Marini (I) | Kalex | 28 | +0,933 sec | 1:24,995 min | 16 |
| 4. | Miguel Oliveira (P) | KTM | 28 | +2,143 sec | 1:24,881 min | 13 |
| 5. | Sam Lowes (GB) | KTM | 28 | +6,376 sec | 1:24,933 min | 11 |
| 6. | Marcel Schrötter (D) | Kalex | 28 | +6,513 sec | 1:24,889 min | 10 |
| 7. | Xavi Vierge (E) | Kalex | 28 | +15,544 sec | 1:25,285 min | 9 |
| 8. | Simone Corsi (I) | Kalex | 28 | +15,674 sec | 1:25,374 min | 8 |
| 9. | Fabio Quartararo (F) | Speed Up | 28 | +16,004 sec | 1:25,213 min | 7 |
| 10. | Jorge Navarro (E) | Kalex | 28 | +16,005 sec | 1:25,296 min | 6 |
| 11. | Remy Gardner (AUS) | Tech3 | 28 | +16,596 sec | 1:25,421 min | 5 |
| 12. | Francesco Bagnaia (I) | Kalex | 28 | +17,304 sec | 1:25,197 min | 4 |
| 13. | Álex Márquez (E) | Kalex | 28 | +17,458 sec | 1:25,314 min | 3 |
| 14. | Dominique Aegerter (CH) | KTM | 28 | +18,138 sec | 1:25,485 min | 2 |
| 15. | Augusto Fernandez (E) | Kalex | 28 | +23,816 sec | 1:25,387 min | 1 |
| 16. | Romano Fenati (I) | Kalex | 28 | +24,611 sec | 1:25,266 min | - |
| 17. | Khairul Idham Pawi (MAL) | Kalex | 28 | +25,617 sec | 1:25,479 min | - |
| 18. | Steven Odendaal (ZA) | NTS | 28 | +28,019 sec | 1:25,682 min | - |
| 19. | Iker Lecuona (E) | KTM | 28 | +28,173 sec | 1:25,614 min | - |
| 20. | Bo Bendsneyder (NL) | Tech3 | 28 | +36,398 sec | 1:25,745 min | - |
| 21. | Eric Granado (BR) | Suter | 28 | +40,199 sec | 1:25,991 min | - |
| 22. | Joe Roberts (USA) | NTS | 28 | +41,509 sec | 1:26,240 min | - |
| 23. | Federico Fuligni (I) | Kalex | 28 | +1:04,024 min | 1:26,692 min | - |
| 24. | Xavi Cardelus (AND) | Kalex | 28 | +1 Runde | 1:27,233 min | - |
| 25. | Stefano Manzi (I) | Suter | 28 | +7 Runden | 1:26,136 min | - |
| Nicht gewertet: | | | | | | |
| | Isaac Viñales (E) | Kalex | 16 | +12 Runden | 1:26,029 min | - |
| | Danny Kent (GB) | Speed Up | 7 | +21 Runden | 1:25,310 min | - |
| | Tetsuta Nagashima (J) | Kalex | 4 | +24 Runden | 1:26,078 min | - |
| | Lorenzo Baldassarri (I) | Kalex | 2 | +26 Runden | 1:25,112 min | - |
| | Mattia Pasini (I) | Kalex | 1 | +27 Runden | - | - |

Schluss hinten die bessere Traktion“, so der kommende Suzuki-MotoGP-Pilot.

Höchste Anerkennung erkämpfte sich an diesem Wochenende auch Luca Marini. Der Halbbruder von Valentino Rossi kämpft seit Katar mit den Folgen seiner ausgerekten linken Schulter, aber gerade in den vielen Linkskurven auf dem Sachsenring kam er unglaublich in Fahrt. Er war vom ersten Trainingstag an ganz vorn dabei, führte das Rennen lange an und konnte sich über seinen ersten GP-Podestplatz freuen. „Ich kann mich nur bei meinem Physiotherapeuten Carlo bedanken, er hat viel mit mir gearbeitet“, freute sich Marini. „Es ist ein unbeschreibliches Gefühl, in der WM auf dem Podest zu stehen.“

Verb(r)annte Reifen

Hatten die MotoGP-Piloten den harten Michelin-Reifen beiseitelegen können, wurde der harte Dunlop-Reifen in der Moto2 Pflicht. Am Samstag rissen bei den unerwartet hohen Tempe-

raturen bei mehreren Piloten Stücke aus der Lauffläche des weicheren Hinterreifens, und Dunlop zog die Reißleine.

Nicht gerade zur Freude von Marcel Schrötter, der noch in der letzten Kurve den fünften Platz an Sam Lowes abgeben musste. „Ich denke, der weichere Reifen hätte besser zu meinem Fahrstil gepasst. Ich hatte auch keine Probleme mit der Haltbarkeit“, so der Intact-Pilot. „Mit dem härteren Reifen konnte ich nicht das meiste herausholen. Ich bin natürlich schwer enttäuscht, dass ich in der letzten Kurve noch einen Platz verloren habe, denn es war mein Fehler, dass ich die Linie nicht gut getroffen habe.“

Dominique Aegerter holte zwar als 14. zwei Punkte, das ist aber nicht das, wovon der Schweizer zu Beginn der Saison geträumt hatte: „Ich fühle mich auf dem Motorrad noch immer nicht daheim. Und ich habe viel zu kämpfen, um das Motorrad um die Kurve herum zu bekommen. Deswegen hat mich dieses Rennen auch völlig ausgelaut.“ ■

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|----------------|--------|
| 1. Bagnaia | 148 |
| 2. Oliveira | 141 |
| 3. Márquez | 113 |
| 4. Mir | 95 |
| 5. Baldassarri | 93 |
| 6. Binder | 91 |
| 7. Vierge | 79 |
| 8. Schrötter | 73 |
| 9. Quartararo | 72 |
| 16. Aegerter | 24 |

WM-STAND KONSTRUKTEURE

| Hersteller | Punkte |
|-------------|--------|
| 1. Kalex | 206 |
| 2. KTM | 153 |
| 3. Speed Up | 76 |
| 4. Tech 3 | 20 |
| 5. Suter | 6 |

WM-STAND TEAMS

| Team | Punkte |
|------------------------------|--------|
| 1. Red Bull KTM Ajo | 232 |
| 2. Estrella Galicia Marc VDS | 208 |
| 3. Sky Racing Team VR46 | 191 |
| 4. Dynavolt Intact GP | 152 |
| 5. Pons HP 40 | 110 |

STARTAUFSTELLUNG

| Fahrer | Zeit |
|-----------------|--------------|
| 1. Pasini | 1:23,787 min |
| 2. Marini | 1:23,968 min |
| 3. Bagnaia | 1:23,970 min |
| 4. Lowes | 1:23,971 min |
| 5. Baldassarri | 1:24,021 min |
| 6. Vierge | 1:24,036 min |
| 7. Márquez | 1:24,079 min |
| 8. Mir | 1:24,092 min |
| 9. Schrötter | 1:24,102 min |
| 10. Binder | 1:24,178 min |
| 11. Fenati | 1:24,280 min |
| 12. Kent | 1:24,312 min |
| 13. Fernandez | 1:24,333 min |
| 14. Viñales | 1:24,341 min |
| 15. Oliveira | 1:24,360 min |
| 16. Navarro | 1:24,366 min |
| 17. Locatelli | 1:24,386 min |
| 18. Quartararo | 1:24,495 min |
| 19. Corsi | 1:24,546 min |
| 20. Gardner | 1:24,598 min |
| 21. Bendsneyder | 1:24,670 min |
| 22. Odendaal | 1:24,695 min |
| 23. Aegerter | 1:24,710 min |
| 24. Pawi | 1:24,737 min |
| 25. Lecuona | 1:24,801 min |
| 26. Nagashima | 1:24,834 min |
| 27. Manzi | 1:25,198 min |
| 28. Granado | 1:25,416 min |



Martín setzt sich ab

Die beiden Piloten an der WM-Spitze waren auch auf dem Sachsenring die Besten. Doch Jorge Martín zeigte klar seine Stärken auf.

Von: **Imre Paulovits**

In der Prüstel-Box kam richtig Stimmung auf. Marco Bezzecchi kämpfte auf dem Sachsenring, auf dessen Gelände die Teamzentrale des deutschen KTM-Teams steht, um den Sieg, obwohl Teamchef Florian Prüstel noch am Vortag mit gesenktem Kopf sagte: „Es sieht ganz so aus, als würde der Sachsenring den Hondas mehr entgegenkommen. Wir müssen uns freuen, wenn wir uns einigermaßen aus der Affäre ziehen können.“

„Einigermaßen aus der Affäre ziehen“ übersetzt ein Bezzecchi aber mit „um den Sieg und den WM-Titel kämpfen“, und obwohl der 19-jährige Italiener durch den Sturz in Assen einen Dämp-

fer bekommen hat, steckte er auch auf dem Sachsenring nicht zurück, sondern nutzte die Power der KTM und setzte sich immer wieder an die Spitze. Erst als Jorge Martín in den letzten vier Runden das Tempo noch einmal erhöhte, gab er nach. „KTM und das Team hatten mich angefleht, ich sollte um alles in der Welt das Rennen beenden“, verriet Bezzecchi. „Ich hatte zum Schluss einige wilde Rutscher, und ich habe mich daran erinnert.“

Jorge Martín hatte nur zu Beginn einen Schreckmoment zu überstehen, als ihn sein Teamkollege Fabio di Giannantonio bei seinem Sturz fast mitgerissen hätte und er freute sich sichtlich über seinen fünften Saisonsieg. Wir hatten ein sehr gutes Setup gefunden und ich wusste, dass ich zum Schluss die meisten Reserven in den Reifen haben würde“, so Martín. „Ich habe mich zu Beginn nur darauf konzentriert, dass ich in der Gruppe bleibe und die Reifen schon, zum Schluss habe ich ihr Potenzial genutzt und konnte mich so absetzen.“

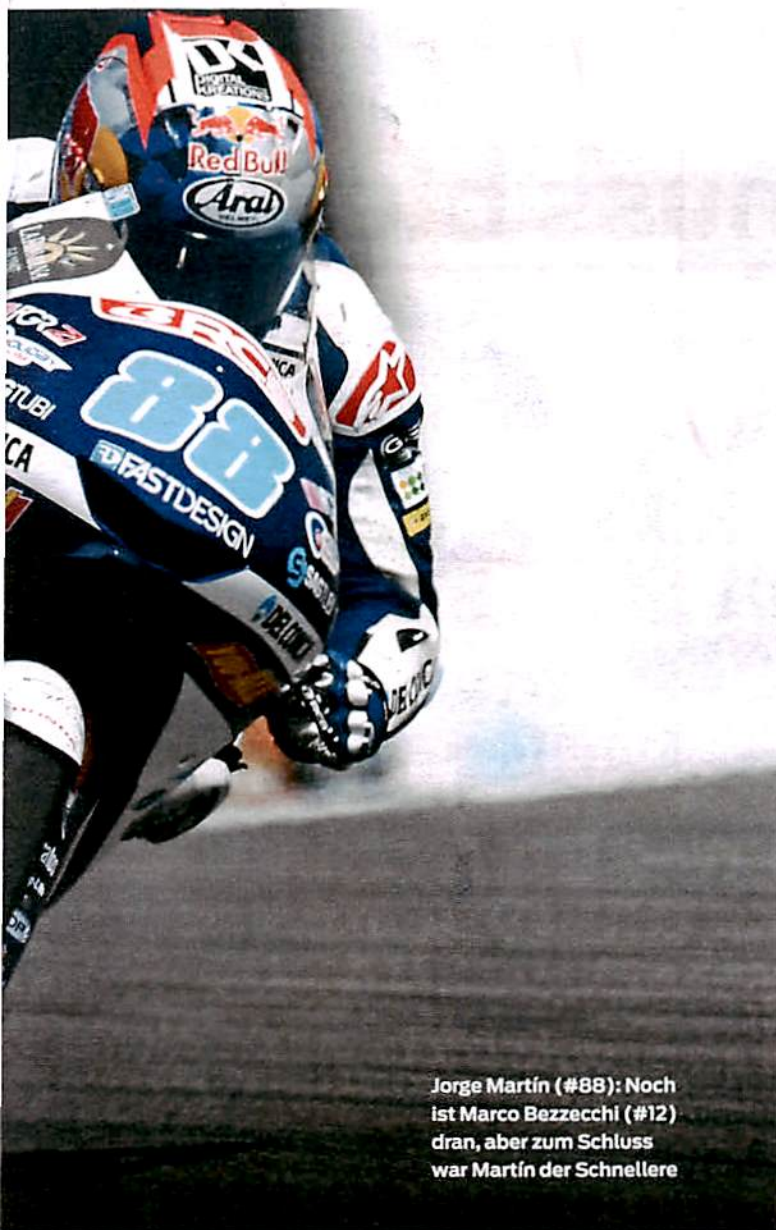
Wieder dabei

Philipp Öttl konnte bei seinem Heimrennen endlich den Bann brechen und nach dem guten ersten Trainingstag seinen Speed auch ins Rennen mitnehmen. Dabei sah es zu Beginn gar nicht besser aus als bei den letzten vier GP: Im Omega wurde der KTM-Pilot herausgedrängt, verlor einige Plätze, doch diesmal konnte er sich schnell fangen, und es war eine Freude zu sehen, wie er sich Platz für Platz nach vorne kämpfte und bereits in den Top 3 war. Doch dann fiel er wieder zurück und wurde schließlich Achter.

„Ich habe alles gegeben“, erzählte ein sichtlich erschöpfter, aber glücklicher Philipp Öttl. „Aber in den letzten zwei Runden hatte ich einfach keine Energie mehr, ich war völlig fertig.“ Dass dies an seiner Kondition liegen könnte, verneinte er aufs Schärfste. „Ich nicht fit? Nein, nein. Da gibt es keine Probleme. Aber ich habe mich bei dieser Aufholjagd einfach völlig verausgabt. Diese Strecke hier strengt unglaublich an, es sind sehr vie-

le Stellen, an denen man leicht Fehler machen kann, und dann sind die Gegner gleich wieder vorbei. Aber mein Motorrad hat super funktioniert, wir haben noch einmal für das Rennen etwas verändert, und das hat etwas für den Hinterradgrip gebracht. Es ist auf alle Fälle der richtige Weg zurück, aber ganz haben wir es noch nicht geschafft, sonst hätten wir auf dem Podium gestanden.“

Luca Grünwald holte bei seinem Wildcard-Einsatz zwar keine Punkte, aber auch als 20. hatte der derzeitige Supersport-300-WM-Zweite ein breites Grinsen drauf, das klar machte, wie viel Spaß er hatte. „Wir haben uns über das ganze Wochenende ganz stark gesteigert, und ich denke, bei dem Ergebnis müssen wir uns nicht verstecken. Das Moto3-Motorrad ist komplett anders als die Supersport 300, es muss viel aggressiver gefahren werden. Und erst wenn man es am Limit fährt, kommt man drauf, wie man es abstimmen muss. ■



Jorge Martín (#88): Noch ist Marco Bezzecchi (#12) dran, aber zum Schluss war Martín der Schnellere

GRESINI RACING

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sachsenring (D) – 15. Juli 2018 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,117 km über 27 Runden à 3,671 km. 30 Fahrer gestartet, 21 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 35 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|-----------------------|----------------------------|----------|------|---------------|--------------|-------|
| 1. | Jorge Martín (E) | Honda | 27 | 39:36,427 min | 1:27,465 min | 25 |
| 2. | Marco Bezzecchi (I) | KTM | 27 | +2,515 sec | 1:27,556 min | 20 |
| 3. | John McPhee (GB) | KTM | 27 | +2,571 sec | 1:27,481 min | 16 |
| 4. | Marcos Ramírez (E) | KTM | 27 | +2,936 sec | 1:27,231 min | 13 |
| 5. | Aron Canet (E) | Honda | 27 | +3,028 sec | 1:27,136 min | 11 |
| 6. | Jaume Masia (E) | KTM | 27 | +3,341 sec | 1:27,632 min | 10 |
| 7. | Jakub Kornfeil (CZ) | KTM | 27 | +3,532 sec | 1:27,272 min | 9 |
| 8. | Philipp Öttl (D) | KTM | 27 | +4,886 sec | 1:27,549 min | 8 |
| 9. | Raúl Fernández (E) | KTM | 27 | +5,383 sec | 1:27,434 min | 7 |
| 10. | Ayumu Sasaki (J) | Honda | 27 | +5,486 sec | 1:27,645 min | 6 |
| 11. | Adam Norrodin (MAL) | Honda | 27 | +5,610 sec | 1:27,521 min | 5 |
| 12. | Andrea Migno (I) | KTM | 27 | +9,938 sec | 1:27,594 min | 4 |
| 13. | Lorenzo Dalla Porta (I) | Honda | 27 | +10,027 sec | 1:27,536 min | 3 |
| 14. | Nicolò Bulega (I) | KTM | 27 | +10,360 sec | 1:27,583 min | 2 |
| 15. | Kazuki Masaki (J) | KTM | 27 | +10,467 sec | 1:27,852 min | 1 |
| 16. | Niccolò Antonelli (I) | Honda | 27 | +11,514 sec | 1:27,647 min | - |
| 17. | Toni Arbolino (I) | Honda | 27 | +11,712 sec | 1:27,674 min | - |
| 18. | Kaito Toba (J) | Honda | 27 | +20,039 sec | 1:27,805 min | - |
| 19. | Dennis Foggia (I) | KTM | 27 | +31,237 sec | 1:27,918 min | - |
| 20. | Luca Grünwald (D) | KTM | 27 | +32,768 sec | 1:28,436 min | - |
| 21. | Stefano Nepa (I) | KTM | 27 | +41,058 sec | 1:28,163 min | - |
| nicht gewertet | | | | | | |
| | Gabriel Rodrigo (RA) | KTM | 24 | +3 Runden | 1:27,158 min | - |
| | Al Ogura (J) | Honda | 24 | +3 Runden | 1:27,464 min | - |
| | Enea Bastianini (I) | Honda | 22 | +5 Runden | 1:27,725 min | - |
| | Alonso López (E) | Honda | 22 | +5 Runden | 1:27,652 min | - |
| | Albert Arenas (E) | KTM | 20 | +7 Runden | 1:27,240 min | - |
| | Vicente Pérez (E) | KTM | 18 | +9 Runden | 1:28,425 min | - |
| | Nakarin Atiratphuvapat (T) | Honda | 16 | +11 Runden | 1:28,512 min | - |
| | Fabio di Giannantonio (I) | Honda | 15 | +12 Runden | 1:27,271 min | - |
| | Tatsuki Suzuki (J) | Honda | 5 | +22 Runden | 1:28,078 min | - |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|--------------------|--------|
| 1. Martín | 130 |
| 2. Bezzecchi | 123 |
| 3. Canet | 92 |
| 4. Di Giannantonio | 91 |
| 5. Bastianini | 84 |
| 6. Rodrigo | 65 |
| 7. Kornfeil | 61 |
| 8. Migno | 60 |
| 9. Ramírez | 57 |
| 13. Öttl | 44 |

STARTAUFGSTELLUNG

| Fahrer | Zeit |
|---------------------|--------------|
| 1. Martín | 1:26,434 min |
| 2. Ramírez | 1:26,494 min |
| 3. Bastianini | 1:26,499 min |
| 4. Masia | 1:26,696 min |
| 5. Canet | 1:26,740 min |
| 6. Arbolino | 1:26,745 min |
| 7. Bezzecchi | 1:26,783 min |
| 8. McPhee | 1:26,792 min |
| 9. Sasaki | 1:26,827 min |
| 10. Di Giannantonio | 1:26,891 min |
| 11. Arenas | 1:26,969 min |
| 12. Rodrigo | 1:26,987 min |
| 13. Öttl | 1:27,016 min |
| 14. Fernández | 1:27,017 min |
| 15. Suzuki | 1:27,059 min |
| 16. Antonelli | 1:27,161 min |
| 17. Dalla Porta | 1:27,199 min |
| 18. Norrodin | 1:27,237 min |
| 19. Ogura | 1:27,274 min |
| 20. López | 1:27,287 min |
| 21. Kornfeil | 1:27,328 min |
| 22. Masaki | 1:27,339 min |
| 23. Bulega | 1:27,489 min |
| 24. Toba | 1:27,527 min |
| 25. Migno | 1:27,766 min |
| 26. Grünwald | 1:28,145 min |
| 27. Foggia | 1:28,305 min |
| 28. Pérez | 1:28,427 min |
| 29. Atiratphuvapat | 1:28,647 min |

WM-STAND MARKEN

| Marke | Punkte |
|----------|--------|
| 1. Honda | 196 |
| 2. KTM | 175 |



Martín: WM-Führung ausgebaut



Philipp Öttl (#65): Wieder den Speed im Rennen gefunden, aber verausgabt



Luca Grünwald (#43): Viel gekämpft und Freude am Moto3-Motorrad gehabt

SCHEDEL RACING

FREUDENBERG RACING

GRESINI RACING

Motorrad-WM

Sachsenring muss bleiben

Noch am Freitag sah es gar nicht gut aus für die Fortführung des Deutschland-Grand-Prix auf dem Sachsenring. Doch am Sonntag gab es Entwarnung.

Von: Imre Paulovits

Die Misere hatte schon letztes Jahr begonnen. Nach dem Minus in der Kasse von Veranstalter SRM durch den Zuschauerrückgang konnte SRM die mit der ADAC vereinbarte Bankbürgschaft für die Austragung 2019 nicht termingerecht aufbringen. Also kündigte der ADAC, der die Rechte von der Dorna am Deutschland-GP hat, am 25. Mai den Vertrag. Noch schlimmer wurde aus München vorletzte Woche verlautbart, dass der Große Preis von Deutschland 2019 nicht mehr auf dem Sachsenring stattfinden wird.

Damit war Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta gar nicht einverstanden. Zu gut kann er sich noch an die Zeiten der Zuschauermisere



Die Fans stehen klar hinter dem Sachsenring, zum Glück auch die Landesregierung und die Dorna

auf dem Nürburgring und dem Hockenheimring erinnern. Und von anderen Veranstaltungen in Deutschland weiß er, dass sich die Lage in den 20 Jahren, in denen der Motorrad-Grand-Prix auf dem Sachsenring stattfindet, im restlichen Deutschland nicht gebessert hat. Dass der deutsche GP nur auf dem Sachsenring eine solch treue und euphorische Fan-

gemeinde anlockt und nur so neben den Klassikern wie Assen oder Brunn bestehen kann, ist auch den Dorna-Verantwortlichen und der Motorradindustrie klar geworden. Und das wurde bei einem Meeting mit den Vertretern des ADAC deutlich zum Ausdruck gebracht.

Am Sonntag erschien gar Sachsens Ministerpräsident Michael

Kretschmer. Sein Auftritt erntete viel Beifall, doch die erhoffte Regierungsgarantie für die Austragung in den nächsten Jahren versprach er dann doch nicht. Aber Kretschmer sagte, dass seine Regierung alles tun werde, damit der Grand Prix auf dem Sachsenring bleibt. Dass er dahin gehört, darüber sind sich bis auf einige wenige alle einig. ■

MotoGP Rookies Cup

Zwillinge teilen Siege brüderlich

Niemand konnte die Öncü-Zwillinge auf dem Sachsenring behelligen. Deniz gewann das erste, Can das zweite Rennen.

Der Rookies Cup ist nicht etwa ein Pausenfüller bei den Motorrad Grands Prix. Die 14- bis 17-jährigen Junglinge brausen mit über 200 km/h über die Asphaltgeraden und stürzen eher selten. Denn ihr Chef ist Gustl Auringer hält ständig Vorträge mit dem Hauptthema: „Wie verhindere ich Stürze“.

Auch diesmal waren die Hauptdarsteller die 15-jährigen Öncü-Zwillinge, die sich allerdings gar nicht ähnlich sehen. Can Öncü ist 1,70 m groß und 60 Kilo schwer. Bruder Deniz ist 1,45 m klein und 45 Kilo leicht. Aber



Can Öncü vor seinem Bruder Deniz: Der Rookies Cup fest in türkischer Hand

eines haben sie gemeinsam: Sie sind schnell, und sie lieferten den Zuschauern im zweiten Rennen einen tollen Zweikampf. Die Verfolger hatten nicht die geringste Chance gegen sie. Die Öncüs wechselten ständig die Führung, und Can hatte im Ziel etwas mehr als eine Zehntelsekunde Vorsprung.

Im ersten Lauf hingegen siegte der kleinere und leichtere Öncü, gar mit einem tollen Vorsprung von 4,5 Sekunden auf seinen Bruder. Allerdings hatte ein Elektronikschaden zu Leistungsverlust bei Can geführt. Dass er trotzdem Zweiter wurde, zeigt umso mehr die Klasse des klaren Cup-Führenden. ■ PP

ERGEBNIS 1. RENNEN

| Fahrer | Zeit/Rkstd. |
|------------------------|-------------|
| 1. Deniz Öncü (TR) | 28:20,035 |
| 2. Can Öncü (TR) | +4,455 |
| 3. Ryusei Yamanaka (J) | +4,734 |
| 4. Filip Salač (CZ) | +4,799 |
| 5. Adrián Carrasco (E) | +4,967 |

ERGEBNIS 2. RENNEN

| Fahrer | Zeit/Rkstd. |
|------------------------|-------------|
| 1. Can Öncü (TR) | 28:19,408 |
| 2. Deniz Öncü (TR) | +0,176 |
| 3. Filip Salač (CZ) | +3,561 |
| 4. Adrián Carrasco (E) | +3,575 |
| 5. Xavier Artigas (E) | +3,639 |

CUP-STAND

| | |
|---------------|------------|
| 1. Can Öncü | 160 Punkte |
| 2. Deniz Öncü | 108 |
| 3. Salač | 95 |
| 4. Tatay | 82 |
| 5. Artigas | 79 |

ADAC Junior Cup powered by KTM

Die Messlatte liegt hoch

Im Rahmen des Grand Prix auf dem Sachsenring zu starten, war das Saisonhighlight der Nachwuchsklasse, die sich die Strecke mit Fahrern der Supersport-300-Liga teilte.

Von: **Anke Wieczorek**

So üppig wie vor zehn Jahren ist das Feld im ADAC Junior Cup schon lange nicht mehr besetzt. Weite Anfahrten und ein größerer Aufwand fordern ihren Tribut, auch wenn die Nachwuchsklasse immer noch als Sprungbrett für den internationalen Aufstieg gilt. Für den besonderen Kick wurden für das Sachsenring-Rennen auch Supersport-300-Fahrer aus der IDM und WM akquiriert, die mit den ADAClern im gleichen Feld, aber ohne Wertung mitfahren.

Ganz klar, dass Jan Ole-Jähni, Cup-Vize von 2016, jetzt zeigen wollte, was aus ihm geworden ist, und wo inzwischen der Hammer hängt. Der Thüringer wurde 2017 Deutscher Meister in der IDM Supersport 300. Mittlerweile ist er mit dem Freudenberg-Team in der gleichen Klasse in der WM am Start.

Mit satten sechs Sekunden Vorsprung auf den besten ADAC Junior Cup-Fahrer sicherte sich Jähni im Training die Pole-Position. Theoretisch war er auch im Rennen überlegen, denn der 17-Jährige führte es an. Praktisch gewann aber IDM-Pilot Toni Er-



Die jungen Wilden haben mit David Kuban (l.) einen neuen Anführer

hard den Lauf im ADAC Northern Europe Cup SSP 300, wie der ADAC sein Pilotprojekt nannte. WM-Pilot Jähni schmeckte die Niederlage überhaupt nicht, aber er war selbst schuld: „In der letzten Runde bin ich Toni aufs Heck gefahren und habe dadurch Schwung und mehrere Meter

verloren.“ Das Rennen im ADAC Junior Cup powered by KTM gewann zum ersten Mal der 14-jährige Alan Kroh. Er hatte sich bis zum Schluss einen Zweikampf mit David Kuban geliefert, für den der zweite Platz reichte, um neuer Führender in der Gesamtwertung zu sein. ■



IDM schlägt WM: Erhard vor Jähni

ERGEBNIS ADAC JUN. CUP

Sachsenring (D): 15. Juli 2018; 5. Lauf

| Fahrer | Zeit/Rkstd. |
|---------------------------|-------------|
| 1. Alan Kroh (D) | 26:49,874 |
| 2. David Kuban (CZ) | +2,650 |
| 3. Vasilis Koronakis (GR) | +10,457 |
| 4. Noah Lequeux (B) | +10,468 |
| 5. Aaron Schäfer (D) | +1 Runde |

CUP-STAND

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Kuban | 69 Punkte |
| 2. Koronakis | 64 |
| 3. Lequeux | 64 |
| 4. Schäfer | 61 |
| 5. Kroh | 56 |

Southern 100

Cowton nach Massensturz tot

Hiobsbotschaft beim Southern 100 auf der Isle of Man: James Cowton verlor bei einem Massensturz sein Leben.

Von: **Toni Börner**

Bei einem Sturz im letzten Lauf zum diesjährigen Southern 100 auf der Isle of Man kam es in der Spitzen-

gruppe zu einem Sturz von gleich vier Piloten. Dabei verlor James Cowton sein Leben. Der ebenfalls in den Sturz verwickelte Ivan Lintin erlitt unter anderem schwerste Kopfverletzungen und wurde ins Krankenhaus von Liverpool verlegt. Dort wurde bereits eine Operation am Bein durchgeführt. Jamie Coward zog sich Schulterverletzungen zu, Mickey Evans verletzte sich am Bein. An den Trainingstagen

waren schon Tom Robinson und Brian Fruidge gestürzt, beide seien stabil, lautet das aktuellste Update der Organisatoren.

Cowton hatte zuvor in diesem Jahr beim Senior-Race – gewonnen von Dean Harrison vor Lintin – den dritten Platz belegt. Das Lightweight-Rennen beendete er hinter Lintin auf Rang 2, das erste Supersport-Rennen hinter Harrison und Adam McLean auf Platz 3. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP Aleix Espargaró wird noch einige Tage in Chemnitz verbringen müssen. Der Aprilia-Werkspilot war im Warm-up zum Deutschen Grand Prix auf dem Sachsenring in Turn 4 gestürzt und wurde dabei von seinem Motorrad getroffen. Zunächst wurden Rippenbrüche vermutet, was sich beim Röntgen im Krankenhaus aber nicht bestätigte. Da Espargaró aber eine Milzprellung davongetragen hat, behielten ihn die Ärzte zur weiteren Beobachtung ein. KTM-Testpilot Mika Kallio hat sich bei seinem Wildcard-Einsatz ebenfalls verletzt. Bei einem Sturz im zweiten freien Training zog er sich einen Bänderriss im rechten Knie zu.

MOTO2 Brad Binder, der in diesem Jahr sein zweites Jahr in der Moto2 verbringt, bekam einen Einjahres-Vertrag beim KTM-Werksteam von Aki Ajo für 2019. Sein Teamkollege wird Jorge Martin, so könnte Ajo das erste Jahr mit der KTM-Triumph mit zwei Moto3-Weltmeistern bestreiten.

SUPERBIKE-WM Red-Bull-Honda-Pilot Leon Camier hat dieses Jahr wirklich kein Glück. Nachdem er seine Lungenverletzungen von dem Sturz in Aragón auskuriert hatte und wieder zur gewohnten Form aufstieg, stürzte er beim Test für die 8 Stunden von Suzuka und knackte sich den fünften Halswirbel an. Es ist fraglich, ob er bis zu den geplanten Tests am 23./24. August in Portimão und zum WM-Lauf an gleicher Stelle am 14. September wieder fit sein wird.

ENDURANCE-WM Beim Test für die 8 Stunden von Suzuka legte das Yamaha-Werksteam mit Katsuyuki Nakasuga mit 2:06,273 die Bestzeit vor, die schneller war als der Rundenrekord. Zweitschnellstes Team war Team Green Kawasaki mit 2:06.838 vor der 2:07.500 HRC-Mannschaft, die allerdings einen Ersatz für Leon Camier finden muss. Yoshimura-Suzuki folgte mit 2:07.838, YART war mit 2:08.005 Siebtschnellster.



Heißer Fight zwischen dem neuen Leader Jacobi und Seewer (#91)

ADAC MOTORSPORT

MX Masters Möggers

Nagl verletzt, Jacobi folgt

Der vierte Masters-Lauf in Möggers könnte der Wendepunkt in der Serie gewesen sein: Leader Max Nagl verletzte sich; Henry Jacobi übernahm die Tabellenführung.

Von: **Thomas Schiffner**

Für MXGP-Pilot Nagl, der am Samstag nach der Qualifikation in Möggers bereits auf der Heimreise nach Belgien war, könnten die Ereignisse im Dreiländereck am Bodensee fatale Folgen haben. Der WM-Zehnte zog sich im Qualifikationstrai-

ning einen Bruch des linken Ringfingers zu, als er an einem Sprung eine Streckenbegrenzung touchierte. Er wollte danach schnellstmöglich seinen belgischen Arzt Dr. Claes konsultieren. Denn einerseits ist Nagl damit die Führung in der Masters-Wertung los, andererseits ist sein WM-Start im tschechischen Loket kommendes Wochenende in höchster Gefahr.

Ungar Szvoboda siegte

Mit Bence Szvoboda ergriff nach Nagls Nicht-Start ein Außenseiter seine Chance. Der KTM-Pilot vom HTS-Team wurde mit den Plätzen 2 und 4 Überraschungssieger und verbuchte seinen ersten Erfolg in der hochkarätig besetzten internationalen Deutschen Meisterschaft.

Der Ungar zeigte die konstanteste Leistung aller Masters-Piloten und wurde mit dem Tagessieg belohnt. „Das ist der größte Erfolg meiner bisherigen Karriere“, zeigte sich Szvoboda begeistert. „Ich hatte mir beim

Auftaktrennen in Drehna das Handgelenk gebrochen und musste lange pausieren. Seit einem Monat trainiere ich wieder und konnte gleich bei meinem Comeback den Sieg feiern. Das ist ein unglaublicher Erfolg für mich.“

MXGP-Starter Jeremy Seewer war mit seiner Wilvo-Yamaha nach klarer Bestzeit im Qualifying als Top-Favorit ins Rennen gegangen. Doch der Schweizer erwischte im ersten Lauf einen schlechten Start und geriet prompt in Probleme. „Ein Stein hat meine Brille beschädigt und dadurch habe ich ständig Staub und Dreck in die Augen bekommen“, stöhnte Seewer. „Das war auch der Grund für einen harmlosen Sturz, der mich aber noch weiter zurückgeworfen hat.“ Trotzdem legte sich Seewer richtig ins Zeug und fuhr noch auf den siebten Rang nach vorne. Im zweiten Rennen wurde der MX2-Vizeweltmeister seiner Rolle schließlich gerecht und konnte souverän gewinnen.

Auch Jens Getteman hatte mit einem schlechten Start im ersten Lauf zu kämpfen, doch der Belgier mit der Pfeil-Kawasaki gab nicht auf und belohnte sich noch mit Rang 5. Im zweiten Durchgang fuhr er mit einer besseren Reaktion am Gatter auf Platz 2 und damit auch auf die letzte Stufe des Tagespodiums. Direkt vor MX2-WM-Pilot Henry Jacobi, der sich trotz einer Fingerverletzung tapfer hinter Getteman ins Ziel kämpfte. „Ich habe vom WM-Rennen in Indonesien ein Tropenfieber mit nach Hause gebracht, war eine Nacht im Krankenhaus und konnte vor dem Rennen hier nicht trainieren“, schilderte der angeschlagene Thüringer Husqvarna-Fahrer. „Deshalb war es gegen Ende der Rennen ohnehin nicht einfach für mich. Im zweiten Lauf bekam ich auch noch einen Stein auf den Finger und hatte Probleme, den Lenker richtig festzuhalten. Immerhin konnte ich die Führung in der Gesamtwertung übernehmen.“

Nagl liegt in der Meisterschaft noch auf Platz 2, 13 Punkte hinter Jacobi und 14 vor dem Belgier Jeffrey Dewulf, der auf KTM den Laufsieg im ersten Durchgang erringen konnte.

Im MX-Youngster-Cup bescherte Roland Edelbacher den Österreichern einen Heimsieg und sich selbst das schönste Geburtstagsgeschenk: „Im ersten Lauf hatte ich leider einen schlechten Start, aber mit der starken Leistung im zweiten Rennen hat es für den Tagessieg gereicht. Ich bin mega happy!“ Was man von Jett Lawrence nicht behaupten konnte. Der Australier hatte beide Rennen gewonnen, wurde jedoch in der Wertung des ersten Laufs für das Missachten von Flaggensignalen um zehn Plätze nach hinten versetzt. Damit blieb dem 14-Jährigen immerhin noch die Freude über den Sieg in Rennen 2 und Platz 3 auf dem Tagespodium. ■

ADAC MX MASTERS

Möggers (A), 15. Juli
1. Lauf

| | |
|--------------------------------|--------------|
| 1. Jeffrey Dewulf (B), KTM | 34:21,969 m |
| 2. Bence Szvoboda (H), KTM | + 3,059 s |
| 3. Lukas Neurauter (A), KTM | + 3,630 s |
| 4. Henry Jacobi (D), Husqvarna | + 22,499 s |
| 5. Jens Getteman (B), Kawasaki | + 23,165 s |
| 6. Andy Baumgartner (CH), KTM | + 34,465 s |
| 7. Jeremy Seewer (CH), Yamaha | + 34,768 s |
| 8. Tim Koch (D), KTM | + 38,146 s |
| 9. Johannes Klein (A), KTM | + 59,274 s |
| 10. Jeremy Delince (B), Honda | + 1:01,470 m |

2. Lauf

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| 1. Jeremy Seewer (CH), Yamaha | 34:40,363 m |
| 2. Jens Getteman (B), Kawasaki | + 6,864 s |
| 3. Henry Jacobi (D), Husqvarna | + 11,020 s |
| 4. Bence Szvoboda (H), KTM | + 13,984 s |
| 5. Andy Baumgartner (CH), KTM | + 25,579 s |
| 6. Nathan Renkens (B), Honda | + 27,028 s |
| 7. Michael Docherty (ZA), Husqvarna | + 29,590 s |
| 8. Jeremy Delince (B), Honda | + 31,003 s |
| 9. Lukas Neurauter (A), KTM | + 36,289 s |
| 10. Tom Koch (D), KTM | + 43,425 s |

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 7 Rennen

| | |
|---------------------------|------------|
| 1. Henry Jacobi (D) | 157 Punkte |
| 2. Max Nagl (D), TM | 144 |
| 3. Jeffrey Dewulf (B) | 130 |
| 4. Jens Getteman (B) | 128 |
| 5. Lukas Neurauter (A) | 91 |
| 6. Tim Koch (D) | 82 |
| 7. Tom Koch (D) | 63 |
| 8. Nathan Renkens (B) | 61 |
| 9. Jeremy Delince (B) | 61 |
| 10. Toms Macuks (LV), KTM | 58 |



Tagessieger: Der Ungar Szvoboda

Langbahn-GP Roden

Spannung durch Smolinski

Martin Smolinski konnte den dritten GP-Lauf in Roden gewinnen. Damit sind die ersten drei der WM-Tabelle lediglich durch sechs Punkte voneinander getrennt.

Von: **Thomas Schiffner**

Vor dem dritten GP-Rennen im Bahnsportzentrum Roden hatte Dimitri Bergé, seit letzter Woche auch Europameister, die WM-Tabelle mit zehn Punkten Vorsprung angeführt.

Doch im Norden der Niederlande wurden die Verhältnisse ordentlich durcheinandergewirbelt: Härtel, Mustonen und Hummel waren verletzt, es rückten Max Dilger, Hynek Stichauer und Andreas Mellgren nach. Bergé zeigte nichts mehr von seiner Souveränität der letzten Rennen, gewann lediglich seinen ersten Lauf und verpasste im Semifinale das Finale um einen Punkt.

Ganz anders Martin Smolinski: Der Olchinger fuhr diesmal

fehlerfrei, gewann alle sieben Heats, in denen er startete, und war lediglich im Finalrennen in der ersten Kurve einmal nicht an der Spitze. Hier gewann Theo Pijper den Start. Doch schon in der ersten Runde zog der Bayer vorbei und gewann den GP vor Titelverteidiger Mathieu Trésarrieu, Josef Franc, Pijper und James Shanes.

Was die anderen drei Deutschen betrifft, Fehlanzeige: Nachrücker Dilger, der am Wochenende schon die Rennen in Marmande (Freitag) und EM Güstrow (Samstag) in den Knochen hatte, war mit 12 Punkten noch der Beste und schied erst im ersten Semifinale (8.) aus.

Bernd Dieners (11.) beste Ergebnisse waren zwei dritte Plätze. Stephan Katt setzte seine Formschwäche fort und ist in der WM-Tabelle abgeschlagen 16.

Da Smolinski satte 13 Punkte auf WM-Leader Bergé gutmachen konnte, hat er bei den letzten beiden GP wie Trésarrieu und Franc noch gute Chancen auf den Titel 2018. ■



Fehlerfrei: Martin Smolinski wieder mittendrin im Titelkampf

LANGBAHN-WM

3. Lauf, Roden (NL), 15. Juli

| | |
|---------------------------|-----------|
| 1. Martin Smolinski (D) | 28 Punkte |
| 2. Mathieu Trésarrieu (F) | 21 |
| 3. Josef Franc (CZ) | 22 |
| 4. Theo Pijper (NL) | 18 |
| 5. James Shanes (GB) | 16 |
| 6. Richard Hall (GB) | 15 |
| 7. Dimitri Bergé (F) | 15 |
| 8. Max Dilger (D) | 12 |
| 11. Bernd Diener (D) | 6 |
| 14. Stephan Katt (D) | 3 |

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 3 von 5 Läufen

| | |
|------------------------|-----------|
| 1. Dimitri Bergé | 63 Punkte |
| 2. Mathieu Trésarrieu | 59 |
| 3. Martin Smolinski | 57 |
| 4. Josef Franc | 52 |
| 5. James Shanes | 45 |
| 6. Bernd Diener | 35 |
| 7. Theo Pijper | 34 |
| 11. Michael Härtel (D) | 24 |
| 12. Max Dilger | 22 |
| 16. Stephan Katt | 8 |

Seitenwagen-EM Roden

Zwei Deutsche nach Werlte

Die Niederländer Detz/Arling gewannen das einzige Semifinale in Roden. Aber beim Finale kommenden Samstag in Werlte starten vier deutsche Teams.

Von: **Thomas Schiffner**

Der Veranstalter in Roden hatte sich letzten Sonntag eine Mammutaufgabe vorordnet: Neben dem Langbahn-GP-Rennen wurde am gleichen Tag zusätzlich auch das Semifinale der Seitenwagen-Europameisterschaft gefahren. FIM und FIM Europe hatten darauf gedrängt, da sich für die Gespann-Prädikate kaum noch Veranstalter finden.

Deshalb gab es auch nur ein Semifinale, von dem sich die ersten sechs für das EM-Finale

qualifizierten, das bereits am kommenden Samstag im niedersächsischen Werlte stattfindet.

Unter den zwölf Teams waren zwei deutsche: Raphael San Millan/Benedikt Zapf und Manuel Meier/Melanie Schrempf. Beide zählten nicht zum Favoritenkreis, doch sie konnten das rettende Finale der besten sechs erreichen, das ihnen das Weiterkommen nach Werlte garantiert.

Der jüngere der San-Millan-Brüder schaffte es direkt, er holte in den Vorläufen drei zweite Plätze und qualifizierte sich mit 14 Punkten als Vierter für das A-Finale.

Dem anderen Gengenbacher im Feld, Manuel Meier, fehlten zur direkten A-Finalqualifikation nur zwei Punkte.

Meier/Schrempf mussten in das unbeliebte B-Finale, in dem die Piloten auf den Plätzen 5 bis 10 starteten, und aus dem nur die

ersten zwei noch in den Endlauf kommen. Der Brite James Hogg und der Estländer Joel Sudnikovits fielen im B-Finale aus. Meier gewann souverän vor dem Dänen Mike Fredriksen, stand damit bereits im EM-Finale und im Endlauf um den Tagessieg.

Die Groninger Wilfried Detz/Wendy Arling hatte alle Vorläufe gewonnen und setzten sich auch im Finale von Rot gegen die Bri-

ten Shaun Harvey/Danny Hogg und Daniel Berwick/Mark Hopkins durch. San Millan wurde im Endlauf Fünfter vor Meier.

Die sechs Qualifikanten treffen am Samstag im Emsland auf sechs gesetzte Teams. Darunter befinden sich Vize-Europameister Brandhofer/Scheunemann, Venus/Heiß sowie Titelverteidiger William Matthijssen/Sandra Mollema. ■

SEITENWAGEN-EM

Semifinale, Roden (NL), 15. Juli

| | |
|-------------------------------|-----------|
| 1. Detz/Arling (NL) | 20 Punkte |
| 2. Harvey/Hogg (GB) | 19 |
| 3. Berwick/Hopkins (GB) | 17 |
| 4. Fredriksen/Grandt (DK) | 6 |
| 5. San Millan/Zapf (D) | 14 |
| 6. Meier/Schrempf (D) | 12 |
| 7. Bennett/Hughes (GB) | 5 |
| 8. E. Betous/B. Betous (F) | 6 |
| 9. Hogg/Goodwin (GB) | 8 |
| 10. Sudnikovits/Bachman (EST) | 6 |



Heimsieg: Wilfried Detz im Finale

Speedway-EM Güstrow

Lambert greift an

Robert Lambert greift als Güstrow-Sieger in den Titelkampf ein. Kai Huckenbeck und Kevin Wölbart enttäuschten nicht.

Von: **Thomas Schiffner**

Der im deutschen Speedway großgewordene 20-jährige Engländer Robert Lambert setzte eine Woche vor seinem Wildcard-Einsatz beim britischen GP in Güstrow noch einmal eine Duftmarke.

Lambert gewann seine ersten beiden Läufe, gab dann gegen die späteren Finalisten Leon Madsen, Mikkel Michelsen sowie gegen Kai Huckenbeck und Krzysztof Kasprzak aber vier Punkte ab. Lambert und Madsen zogen direkt ins A-Finale ein. Sayfutdinov, Michelsen, Kildemand und Huckenbeck mussten ihr Glück über das Race-off Heat suchen.

Huckenbeck, der mit neun Punkten Platz 6 erreicht hatte, musste im Last Chance den letzten übrigen Startplatz nehmen



Finale: Robert Lambert tankte sich von Gelb gegen Madsen durch

und das war Blau. Von der in Güstrow „tödlichen“ Startbahn wurde er Letzter und verpasste das Finale. Wildcard-Fahrer Kevin

Wölbart war ebenfalls durch zwei blaue Startplätze benachteiligt. Der Mecklenburger verpasste das Race-off um einen Punkt. ■

SPEEDWAY-EM

Güstrow (D), 14. Juli

| | |
|---------------------------|-----------|
| 1. Robert Lambert (GB) | 14 Punkte |
| 2. Leon Madsen (DK) | 14 |
| 3. Mikkel Michelsen (DK) | 11+2 |
| 4. Emil Sayfutdinov (RUS) | 11+3 |
| 5. Peter Kildemand (DK) | 10+1 |
| 6. Kai Huckenbeck (D) | 9+0 |
| 7. Vaclav Milik (CZ) | 8 |
| 8. Jaroslaw Hampel (PL) | 8 |
| 9. Kevin Wölbart (D) | 8 |
| 16. Max Dilger (D) | 1 |

MEISTERSCHAFTSSTAND

EM-Stand nach 2 von 4 Läufen

| | |
|-----------------------|-----------|
| 1. Jaroslaw Hampel | 25 Punkte |
| 2. Leon Madsen | 22 |
| 3. Robert Lambert | 20 |
| 4. Mikkel Michelsen | 20 |
| 5. Kai Huckenbeck | 20 |
| 6. Peter Kildemand | 18 |
| 7. Emil Sayfutdinov | 17 |
| 8. Vaclav Milik | 16 |
| 15. Kevin Wölbart (D) | 8 |
| 17. Max Dilger | 1 |

Supermoto-EM Thessaloniki

Neue Chance für Chareyre

Thomas Chareyre ist wieder zurück. Dem Doppelsieger von Thessaloniki bleibt aber nur noch ein Lauf, um Pavel Kejmar einzuholen.

Von: **Thomas Schiffner**

Supermoto wird mittlerweile vollständig von den (kleinen) italienischen Edelschmieden beherrscht. Beim vierten EM-Lauf in Thessaloniki belegten TM und SWM die Plätze 1 bis 4. Das halbe Feld ist auf TM unterwegs.

TM-Werksfahrer Thomas Chareyre hatte wegen eines Schlüsselbeinbruchs im Training in Posen den dritten EM-Lauf verpasst. Sein Markenkollege Pavel Kejmar war 19 Punkte am Titelverteidiger vorbeigezogen. Im heißen Griechenland blieb Chareyre fehlerfrei und gewann gegen 21 Gegner, im ers-

ten Lauf vor Holeshoot-Gewinner Markus Class und Kejmar. In Heat 2 kämpfte der Wormser mit Chareyre um den Sieg, doch nach einem Sturz fiel er auf Platz 7 zurück. Kejmar und Mauno Hermunen folgten dem Weltmeister auf den Plätzen.

Chareyre muss beim letzten Rennen in Sestriere (09.09.) auf Fehler Kejmars hoffen, um ihn im Titelkampf noch zu überholen. ■



Sieger Thomas Chareyre vor Class

SUPERMOTO-EM

Thessaloniki (GR), 15. Juli

4. Lauf

| | |
|---------------------------------|-------|
| 1. Thomas Chareyre (F), TM | 1-1 |
| 2. Pavel Kejmar (CZ), TM | 3-2 |
| 3. Mauno Hermunen (FIN), SWM | 5-3 |
| 4. Diego Monticelli (I), TM | 4-4 |
| 5. Markus Class (D), Husqvarna | 2-7 |
| 6. Laurent Fath (F), KTM | 6-5 |
| 7. Nicolas Cousin (F), TM | 7-6 |
| 8. Milan Sitniansky (CZ), Honda | 9-9 |
| 10. Raoul Tschupp (CH), TM | 10-10 |
| 18. Luc Hunziker (CH), KTM | 15-18 |

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 5 Läufen

| | |
|------------------------|------------|
| 1. Pavel Kejmar | 165 Punkte |
| 2. Thomas Chareyre | 150 |
| 3. Markus Class | 140 |
| 4. Milan Sitniansky | 128 |
| 5. Diego Monticelli | 124 |
| 6. Elia Sammartin (I) | 109 |
| 7. Nicolas Cousin | 79 |
| 8. Raoul Tschupp | 78 |
| 18. Luc Hunziker | 42 |
| 19. Jan Deitenbach (D) | 39 |

NACHRICHTEN

SCHMIDT GEWINNT AUCH IN OSCHERSLEBEN

Marc-Reiner Schmidt war auf seiner Honda auch beim vierten DM-Lauf auf der Kartbahn Oschersleben siegreich. Der 22-jährige Friedrichshafener gewann beide Läufe vor Jan Deitenbach bzw. Markus Volz. Obwohl Schmidt in Großenhain nicht gestartet war, überholte er in der Meisterschaftstabelle Andre Plogmann (3-10) und führt jetzt wieder mit zwei Punkten Vorsprung.

JAGO GEERTS GEWINNT DUTCH MASTERS

Der belgische Teenager Jago Geerts trotzte der Fußgelenkverletzung, die er sieben Tage zuvor beim MX2-WM-Lauf in Indonesien erlitten hatte, und holte sich den prestigeträchtigen nationalen MX2-Titel, die Dutch Masters, vor ausverkauften Haus beim „Swaarte Cross“ in Lichtenvoorde. Der 18-Jährige freute sich über die Schützenhilfe seines Kemea-Yamaha-Teamkollegen Anthony Rodriguez, der Calvin Vlaanderen im zweiten Lauf bezwang.

TONI BOU GEWINNT AUCH IN FRANKREICH

Der elffache Weltmeister Toni Bou siegte auch beim WM-Lauf in Auron (F). Der Spanier besiegte seine Landsleute Jeroni Fajardo und Jaime Busto und führt die WM nun mit 110 Punkten vor Fajardo (97) und Busto (91) an. Franz Kadlec wurde 13.

DEUTSCHES U21-TEAM AUSGESCHIEDEN

Das deutsche U21-Speedway-Team war beim WM-Semifinale in Glasgow chancenlos. Hinter Großbritannien (50 Punkte), Australien (33) und Tschechien (26) wurden Dominik Möser, Fabian Wachs, Marius Hillebrand und Niels O. Wessel mit 13 Punkten Letzte. Beim Parallel-Semifinale in Riga gewann Polen (56) vor Schweden (38), sodass im Finale in Outrup England, Polen, Schweden und Gastgeber Dänemark stehen. ■

Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 125,- € (D) inkl. MwSt. und Versand.

Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Abt Sportsline



Audi S1 ABT Einzelstück 310PS, daytonagrau, ABT Felgen + Fahrwerk + Endschalldä. in schwarz, EZ12/16, nur 9000 km, Neuzustand, vollausgestattet, A-GAR 3J/100 8fach+WR, VB 33.000,- € 0178/7292674

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Ferrari

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

Jaguar

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

Land Rover

AUTOHAUS
KRUMEY+GILLES



Land Rover / Range Rover ab 18.950,- Discovery, Freelander, Evoque, Sport. Autohaus KrumeY + Gilles GmbH, Cäcilienstr. 2-8, 45479 Mülheim-Ruhr, 0208-41975-15, www.krumeY-gilles.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44933

Maserati

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

Mercedes

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



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

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 54000 km, NP: 160.000,-, VB 59.000,-, T. 0171/3491847

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Citan 111 CDI Kastenwagen lang, EZ 02/17, 30000 km, tenoritgrau-met., Schiebetür rechts und li., Euro 6 schadstoffarm, Rückfahrkamera, Navi usw., € 15.200,-. Tel. 07388/265

VANSPO RTS.D E I
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



blackPEARL "V 250 - HARTMANN VP Spirit", EZ 06/2017, ca. 17100 km, schwarz und absolut edel, einzigartig im Auftritt, komplette Aerodynamik, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 19 Zoll Alu-Radsatz VEYKKA1, u.v.m. Edition mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6b, div. Interieur-Pakete, Allrad (4Matic), Standhgz., Panoramadach, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, uvm. zum Preis von 63.900,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E I by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44921

Suche gebrauchtes Differential für 300 SL, Bj. 1989. Tel. 0043/664/1300360 oder E-Mail: lakits_gastro@icloud.com

VANSPO RTS.D E I
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



sportsGRAVITY - ganz in schwarz „V 250 - HARTMANN VP Gravity“. EZ 06/2017, ca. 10600 km, tief - breit - einzigartig! Front-, Radlauf u. Heckschürzenaufsätze, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 19 Zoll Alu-Radsatz VARA1, u.v.m. Edition mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6b, div. Interieur-Pakete, Allrad (4Matic), NAVI Comand, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, uvm. zum Preis von 60.900,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E I by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44923

Mini

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

Porsche

Motorüberholung mit Hubraumerweiterung
986/987-1 996/997-1
→ bis zu 50 kW Mehrleistung
Abholservice und TÜV
www.t-t-p.de 08061/36666

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

911 E, 1968, matching numbers, Komplettrestaur., 160 PS, 1a-Auto f. hist. Rallies, Top-Zustand. Alle Infos: www.lundtauto.de

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

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



Verkaufe Porsche 968 Mod. 1992, 3.0 L, 240 PS, 209000 km, 8-fach bereift, mit Tiptronic (Automat), servicegepflegt mit allen Belegen, Farbe grau-met., DB MFK, 13.500,- €. CH-Nat 0041/79/4448906

Renn/Rallye

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

Beratung - Verkauf - Service



Direkt vom Importeur

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

www.Rennsportshop.com

BELL
Rennfahrerhelme –
Ihr Lieferant und Importeur
Service & Vertrieb

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

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

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

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

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

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

**Jetzt online
abonnieren!**

**MOTORSPORT
aktuell** Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



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

Volvo

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

VW



Cabrio Golf R DSG, Bj. 13, 69000 km,
Vollausst.: Led., Kli., DCC, Nav., neuw., ufr.,
SH, 22.200,- € T. 01523/7634005

memminger
www.feine-cabrios.de

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

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

Geschäftsverbindungen

BestWater

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

Literatur

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

Veranstaltungen

Motorsport A-Lizenz Training
<http://www.in4vent.com> H

Motorsportreisen. 0221/4912598,
rcam.de

Pistenclub TRACKDAYS

| | | |
|-----|----------|--------------------|
| Do. | 26.07.18 | Mugello |
| Sa. | 28.07.18 | Salzburgring |
| Mo. | 30.07.18 | Red Bull Ring |
| Do. | 02.08.18 | Spa-Francorchamps |
| Fr. | 03.08.18 | Slovakiaring |
| Sa. | 04.08.18 | Hockenheimring GP |
| So. | 05.08.18 | Hockenheimring GP |
| Mo. | 13.08.18 | Nordschleife |
| Mi. | 15.08.18 | Nürburgring Sprint |
| Fr. | 24.08.18 | Bilster Berg |
| Fr. | 24.08.18 | Hockenheimring GP |
| So. | 09.09.18 | Salzburgring |
| So. | 09.09.18 | Monza |
| Di. | 11.09.18 | Mugello |
| Fr. | 14.09.18 | Dijon-Prenois |
| Mi. | 19.09.18 | Hockenheimring GP |
| Fr. | 28.09.18 | Bilster Berg |
| So. | 30.09.18 | Racepark Meppen |
| Mi. | 03.10.18 | Spa-Francorchamps |
| Fr. | 05.10.18 | Nordschleife |
| So. | 07.10.18 | Hockenheimring GP |
| So. | 07.10.18 | Dijon-Prenois |
| Do. | 16.10.18 | Mugello |
| Sa. | 10.11.18 | Hockenheimring GP |

+49 (0) 2153-951300

www.pistenclub.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab
40,- €. Tel. 0221/9712233,
www.autoleder-service.de H

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge
u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €;
+ 20-25% Leistung und Drehmoment.
www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

LOGO in Garn
Aufnäher, Direktbestellung, ab 1 Stck.,
Lieferrn von Team-Bekleidung, Hemden,
Caps, Overallis usw. Tel. 05021/62198,
www.logo-in-garn.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE

RENNSPORT **clickvers.de**
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen
für den Motorsport
Rennkasko **sportvers.de**
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung.
Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

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

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart

Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Rammes
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Rammes

Publisher Automobil: Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 15 22
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:

Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz

Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
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 Kioskkauf von
€ 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine
Haftung.

Leserbriefe

Hamilton verliert schlecht

Zur Formel 1 in Silverstone
MSa 30/2018

Ist Motorsport aktuell Mercedes/Hamilton-lastig? Kein Wort darüber, dass Hamilton durch seinen miserablen Start in England schon das Rennen verloren hatte, er erst dadurch in die Zweikämpfe geraten ist. Stattdessen: Rammstoß durch Ferrari/Raikkönen! Kein Wort darüber, dass die Diva Hamilton das Interview nach dem Rennen als schlechter Verlierer schwänzt. Dass kolportiert wird, Ferrari hätte ihn mit Absicht gerammt, ist für mich ganz schwache Berichterstattung!

Peter Mohrhoff,
D-32479 Hille

Leider muss ich feststellen, dass Mercedes kein guter Verlierer ist. Außerdem hat Lewis Hamilton sein wahres Gesicht gezeigt: arrogant und auch ein schlechter Verlierer. Mercedes und Hamilton wollen nicht wahrhaben, dass Ferrari dieses Jahr genauso stark ist wie sie. Ein Kompliment an Motorsport aktuell für die tollen Berichte.

Luciano Chiossi,
D-88453 Erolzheim

Zu Sebastian Vettels 51 Siegen: Ich komme auf drei Teams. 1. Sieg: Monza, Regen, Toro Rosso. Alles andere: korrekt.

Gerhard Modjesch,
D-84056 Rottenburg

Anmerkung der Redaktion:

Vettel hat seine Siege natürlich mit drei und nicht mit zwei Teams gefeiert. Wir entschuldigen uns für den Fauxpas und bedanken uns für die Hinweise unserer aufmerksamen Leser!

BILD DER WOCHE



Bei der Formel E in New York setzte ein Regenguss die Boxen unter Wasser

Wenn man bedenkt, dass Williams mit seinem aktiven Fahrwerk mal so überlegen war, dass man es verbot, und McLaren mal als belachtes Saisonziel angab, alle 16 Rennen zu gewinnen, dann 15 Rennen gewonnen hat und im 16. Rennen Senna in Führung liegend beim Überwinden von der Piste geschoben wurde, ist der derzeitige Zustand mehr als traurig. Wäre da nicht Alonso, wäre es ja noch schlimmer. Frank Williams und Ron Dennis fehlen.

Ralf Zeigermann,
per E-Mail

Mehr Platz für die VLN

Zur VLN-Berichterstattung
MSa 30/2018

Die VLN ist momentan für mich die authentischste Rennserie. Eure Leser bitten immer wieder um ausführlichere Berichterstattung außerhalb der – zugegebenermaßen – unglaublich guten GT3-Klassen. Diesmal gönnt ihr den anderen Klassen wenigstens

eine halbe Spalte Text. Natürlich wollen alle, dass die von ihnen favorisierten Rennserien mehr Platz bekommen. Aber so werdet ihr der VLN nicht gerecht. Macht doch eine MSa-Auto und eine MSa-Bike. Dann hättet ihr viel mehr Platz für beide Sparten. Denn auch so manche Motorrad-sport-Fans beklagen doch immer wieder, dass Ihr dort zu wenig Berichte und Ergebnisse von nicht ganz so bekannten Serien bringt. Ich wäre auch bereit, für eine ausführliche Berichterstattung zu zahlen. Wäre ich es nicht, hätte ich kein Abo, sondern würde nur noch über die einschlägigen Motorsportseiten im Internet fliegen.

Olli Wirtz,
D-41517 Grevenbroich

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

23. Juli: Freies Fahren auf dem Circuit Zandvoort
20. August: Freies Fahren auf dem Bilster Berg (Biker)

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 19. Juli

| | | |
|-------|--------------------------------|----------------|
| 09.30 | IndyCar Series, Toronto (Wh.) | Sport 1 US |
| 18.15 | Formel E New York (Zus.) | Eurosport 1 |
| 21.40 | Goodwood Members' Meeting 2018 | Motorvision TV |
| 22.30 | WTCR Slovakiaring (Zus.) | Eurosport 1 |

Freitag, 20. Juli

| | | |
|-------|--------------------------------------|-------------|
| 23.00 | Rallye-EM, Zypern (Zus.) | Eurosport 1 |
| 14.55 | Formel 1 Hockenheim, FP2 LIVE | N-TV/ORF 1 |

Samstag, 21. Juli

| | | |
|-------|---|-----------|
| 14.00 | Formel 1 Hockenheim, FP3 (Zus.) | RTL |
| 14.45 | Formel 1 Hockenheim, Qualifying LIVE | RTL/ORF 1 |
| 14.55 | Formel 1 Hockenheim, Qualifying LIVE | SRF 2 |

Sonntag, 22. Juli

| | | |
|-----------|--|----------------|
| 00.05 | Rallye-EM Rom, 1. & 2. Tag (Zus.) | Eurosport 1 |
| 09.25 | Formel 4 Hockenheim, 1. Rennen (Aufz.) | Sport 1+ |
| 10.00 | Formel 4 Hockenheim, 2. Rennen LIVE | Sport 1 |
| 11.45 | Europ. Le Mans Series, Spielberg LIVE | motorsport.tv |
| 12.30 | Porsche Supercup, Hockenheim LIVE | Eurosport 2 |
| 13.30 | Formel E New York (Zus.) | ORF 1 |
| 14.15 | F1 Hockenheim, Vorber. & Rennen LIVE | RTL |
| ca. 14.35 | F1 Hockenheim, Vorber. & Rennen LIVE | ORF 1/SRF 2 |
| 17.40 | NASCAR-Euroserie, Tours (Aufz.) | Motorvision TV |
| 18.00 | Silk Way Rally, 1. Etappe (Zus.) | motorsport.tv |
| 18.30 | Porsche Supercup, Hockenheim (Aufz.) | Eurosport 1 |
| 18.30 | ELMS Spielberg, restl. Rennen (Aufz.) | motorsport.tv |
| 19.30 | NASCAR Cup Series, Loudon LIVE | Motorvision TV |
| 23.05 | Rallye-EM Rom, 3. Tag (Zus.) | Eurosport 1 |

Montag, 23. Juli

| | | |
|-------|----------------------------------|---------------|
| 18.00 | Silk Way Rally, 2. Etappe (Zus.) | motorsport.tv |
|-------|----------------------------------|---------------|

Dienstag, 24. Juli

| | | |
|----------|---------------------------------------|---------------|
| ab 01.00 | Formel 4 Hockenheim, die Rennen (Wh.) | Sport 1+ |
| 18.00 | Silk Way Rally, 3. Etappe (Zus.) | motorsport.tv |

Motorrad

Mittwoch, 18. Juli

| | | |
|-------|---|----------------|
| 20.00 | Isle of Man TT, Superstock-Rennen (Wh.) | Motorvision TV |
|-------|---|----------------|

Freitag, 20. Juli

| | | |
|-------|--|----------------|
| 16.00 | Red Bull Rookies Cup Sachsenring (Wh.) | motorsport.tv |
| 20.00 | Isle of Man TT, 2. Supersport-Rennen (Wh.) | Motorvision TV |

Samstag, 21. Juli

| | | |
|-------|---|----------------|
| 21.45 | Isle of Man TT, 1. Sidecar-Rennen (Wh.) | Motorvision TV |
|-------|---|----------------|

Sonntag, 22. Juli

| | | |
|----------|--------------------------------------|---------------|
| 09.25 | ADAC MX Masters, Möggers (Zus.) | Sport 1+ |
| 13.00 | MX2-WM Loket, 1. Rennen LIVE | motorsport.tv |
| 14.00 | MXGP-WM Loket, 1. Rennen LIVE | ES2/msp.tv |
| 16.00 | MX2-WM Loket, 2. Rennen LIVE | motorsport.tv |
| 17.00 | MXGP-WM Loket, 2. Rennen LIVE | ES2/msp.tv |
| ab 18.00 | BSB Brands Hatch, die Rennen (Aufz.) | Eurosport 2 |

Montag, 23. Juli

| | | |
|-------|-----------------------------|---------------|
| 20.45 | Supermoto-EM, Poznan (Zus.) | motorsport.tv |
|-------|-----------------------------|---------------|

Dienstag, 24. Juli

| | | |
|----------|--------------------------------------|-------------|
| ab 18.00 | Motocross-WM Loket, die Rennen (Wh.) | Eurosport 2 |
|----------|--------------------------------------|-------------|

Internet/Livestream

Samstag, 21. Juli

| | | |
|-----------|--|-----------|
| ca. 15.30 | IMSA-Sportw. Lime Rock, Qualifying LIVE | imsa.com |
| ca. 16.55 | Formel 4 Hockenheim, 1. Rennen LIVE | sport1.de |
| ca. 21.30 | IMSA-Sportw. Lime Rock, Rennen LIVE | imsa.com |

Sonntag, 22. Juli

| | | |
|-----------|--|------------------------------|
| ca. 11.50 | European Le Mans Series, Spielberg LIVE | www.europeanlemansseries.com |
|-----------|--|------------------------------|

Vorschau



Deutschland-Grand-Prix: Die F1 kehrt zurück ins Motodrom – zum letzten Mal?



Rallye-EM Italien: Die Allrad-Fraktion heizt über die Straßen in und um Rom

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

| | | |
|------------|--|-----|
| 20.–22.07. | Rallye-EM, Rom | I |
| 20.–22.07. | Cross-Country-WM, Baja España | E |
| 20.–27.07. | Marathon-Rallye, Silk Way Rally | RUS |
| 21./22.07. | Rallye-ÖM (ÖRM), Weiz | A |
| 21./22.07. | Rallye-SM (SRM), Moscato | I |
| 21./22.07. | Supercars, Queensland | AUS |
| 22.07. | Formel 1, Hockenheim (+ Supercup/F4) | D |
| 22.07. | European Le Mans Series, Spielberg | A |
| 22.07. | IMSA-Serie, Lime Rock/Connecticut (nur GT) | USA |
| 22.07. | NASCAR Cup Series, Loudon/New Hampshire | USA |

Motorrad

| | | |
|------------|---------------------------------------|-----|
| 20.–22.07. | X-Games, Minneapolis/Minnesota | USA |
| 21.07. | Speedway-WM, Cardiff | GB |
| 21.07. | Seitenwagen-Cross-EM, Werlte (Finale) | D |
| 21.07. | Speedway-Paar-EM, Lonigo | I |
| 21./22.07. | Trial-WM, Comblain-au-Pont | B |
| 22.07. | Motocross-WM, Loket | CZ |
| 22.07. | British Superbikes, Brands Hatch | CZ |
| 22.07. | Speedway-U21-WM, Leszno | PL |
| 22.07. | Speedway Team Cup, Olching | D |

WILHELM

FIA ERC

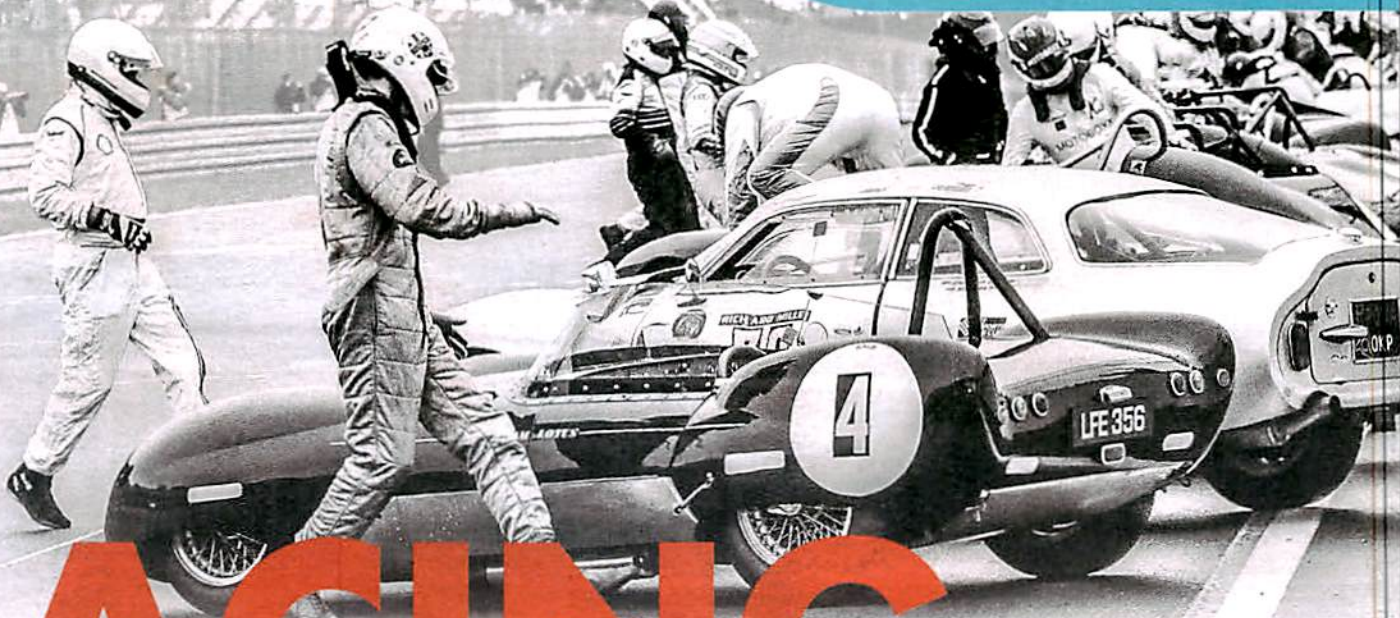
TICKETS UNTER: 0180 5311210* ODER WWW.AVD-OGP.DE

46. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

Faszinierende Motorsport-Zeitreise

Offenes Fahrerlager und über 20 Rennen

Historische Boliden aus FIA Masters F1,
Sportwagen-WM und DTM



RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 10.-12.08.2018

Partner und Sponsoren



In Zusammenarbeit mit



Medienpartner

Motor
Klassik



Automobilclub
von Deutschland

Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen. *(0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)