

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

NR. 45 / 24. OKTOBER 2018

GP USA: Spektakulärer Dreikampf

# Iceman stellt Hamilton kalt



Rallycross-WM in Schockstarre  
**Reaktionen zum  
Peugeot-Ausstieg**

DRM-Finale: 3-Städte-Rallye  
**Marijan Griebel ist  
Deutscher Meister**

Deutschland €2,50  
A € 2,80 CH sfr 4,00 I € 3,30  
B, NL, LUX € 3,00 E € 3,30  
4 190525 902500 45



VLN: Meisterschaftsentscheidung  
**Adrenalin Motorsport  
holt Titel im V4-BMW**



MX-WM: Der Dominator spricht  
**Weltmeister Jeffrey  
Herlings im Interview**



MotoGP: Japan-GP in Motegi  
**Márquez: WM-Titel  
bei Honda-Heimspiel**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Räikkönens Austin-Sieg verschiebt Titelentscheidung **S. 4**
- Formel 1** GP der USA: Zahlen, Daten, Fakten, Stände **S. 6**
- Formel 1** Ferraris Upgrade-Irrweg und der WM-Verlust **S. 8**
- Formel 1** Austin: Aus dem Fahrerlager und Kommentar **S. 10**
- Formel 1** Hintergründe und News aus der Königsklasse **S. 12**
- Sportwagen** Titelentscheidung in der VLN und Interview **S. 14**
- Sportwagen** LMP1-Fragezeichen und aktuelle Nachrichten **S. 18**
- Rallyesport** Neues aus der Szene und WM-Vorschau Spanien **S. 20**
- Rallye-WM** Kalle Rovanperäs Geburtstagssause mit Gast **S. 22**
- Rallye** Marijan Griebel holt sich Meistertitel in der DRM **S. 24**
- DTM** Interessante Zahlen zur abgelaufenen Saison **S. 26**
- Tourenwagen** Azcona krönt sich zum TCR-Europameister **S. 28**
- Tourenwagen** Neue TCR-Marke, NASCAR Kansas, News **S. 29**

## Motorrad:

- MotoGP** Márquez beim Honda-Heimspiel Weltmeister **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Japan **S. 32**
- Motorrad-WM** Moto2-Sieger Quartararo disqualifiziert **S. 34**
- Motorrad-WM** KTM-Pilot gewinnt im Moto3-Fotofinish **S. 36**
- Historie** Fred Merkel wird erster Superbike-Weltmeister **S. 38**
- Straßensport** Hintergründe und News aus den Serien **S. 40**
- Offroad** Speedway-Bundesliga und aktuelle Nachrichten **S. 41**
- Motocross-WM** Interview mit Weltmeister J. Herlings **S. 43**

## Leserservice:

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

**24** Marijan Griebel und Alexander Rath holen für Peugeot den ersten DRM-Titel seit über 30 Jahren



**28** Volles Feld zum Finale: Bei der TCR Europe in Barcelona fallen die Titelentscheidungen

**41** Beim Race of the Night in Wittstock haben die Gastgeber das Nachsehen gegen Stal Gorzow





**FORCE INDIA RÜSTET AUF**

Aktuell gehört Force India zu den Teams, die aus wenig Ressourcen viel rausholen. Der neue Teambesitzer Lawrence Stroll hat aber große Pläne für den Rennstall und will entsprechend investieren.

**Seite 12**

**WEITER LMP1-FRAGEZEICHEN**

Der Fahrplan für die neuen LMP1-Autos ab 2020 steht. Doch neben den Chancen gibt es auch einige offene Fragen zur neuen Sportwagen-Topklasse. Welche das sind, haben wir einmal aufgedrösel.

**Seite 18**

**HISTORISCHER KRIMI**

Vor 30 Jahren wurde der erste Superbike-Weltmeister gekrönt. Beim Finale in Neuseeland strauchelte der Favorit, und ein Amerikaner riss die WM-Krone an sich. Rückblick auf die Rennen in Manfield.

**Seite 38**

VR46

**34** Nah am Titel: Francesco Bagnaia erbt Moto2-Sieg in Japan und baut die WM-Führung aus

**36** Enger WM-Kampf: Marco Bezzecchi gewinnt Moto3-Rennen und liegt nur noch einen Punkt zurück



PRUSTEL-GP

# Räikkönen vertagt

Dank eines Raketenstarts, der richtigen Strategie und perfektem Reifenmanagement hat Kimi Räikkönen den US-Grand-Prix gewonnen. Mercedes kämpfte mit hohem Gummiverschleiß, der die WM-Party von Lewis Hamilton um eine Woche nach hinten schob.

Von: **Tobias Grüner**

## Warum verpokerte sich Mercedes?

Als Lewis Hamilton in der elften Runde zum Boxenstopp abbog, sah eigentlich alles danach aus, als könne Mercedes den Champagner für die Meisterparty schon mal bereit machen. Der WM-Spitzenreiter nutzte die virtuelle Safety-Car-Phase nach dem Batteriedefekt bei Daniel Ricciardo zu einem zeitsparenden Wechsel auf die frischen Soft-Reifen. „Wir hatten eigentlich nichts zu verlieren“, schilderte Teamchef Toto Wolff die Überlegungen der Strategen. „Lewis kam hinter Valtteri wieder auf die Strecke, der ihn natürlich nicht aufgehalten hat. Nach wenigen Runden hing er Räikkönen wieder im Heck und hatte die frischeren Reifen.“

Doch dann lief es plötzlich nicht mehr nach Plan. Trotz des besseren Grips fand Hamilton keinen Weg vorbei am Ferrari. Der Iceman hielt seinen Verfolger clever hinter sich, bis er seine Reifenwechsel-Zielrunde für ein Einstopp-Rennen erreichte. Kaum war Kimi zum Service abgeboten, versuchte Hamilton Attacke zu machen. „Wir haben dann leider schnell gemerkt, dass unser Verschleiß höher war als berechnet“, so Wolff. „Am Ende des Stints hat Lewis viel Zeit verloren. Aber wir konnten ihn nicht früher reinholen. Sonst hätten wir es nicht ins Ziel geschafft.“ So rutschte am Ende auch noch Verstappen durch, den Hamilton in den Schlussrunden vergeblich attackierte.

Doch warum verkalkulierte man sich bei Mercedes so mit dem Verschleiß? Die Ingenieure

gaben zu, dass man mit dem Setup danebenlag. Der verregnete Freitag sorgte dafür, dass den Technikern die entscheidenden Daten fehlten. Das dritte Training am Samstag war auch keine große Hilfe. Da lagen die Temperaturen noch deutlich niedriger als im Rennen. Und in der kurzen Zeit entschieden sich die meisten Teams dazu, ihre Longruns auf den weicheren Mischungen zu fahren. „So hat uns heute einfach die nötige Pace gefehlt, um das Rennen zu gewinnen“, gab Wolff zu. „Ferrari und Red Bull waren sehr stark. Bis Mexiko müssen wir die Fehler analysieren und unsere Lehren daraus ziehen.“

## Wie schaffte es Verstappen aufs Podium?

Neben Räikkönen war Max Verstappen der große Star des Rennens in Austin. Von Startplatz 18 tankte sich der Red-Bull-Pilot bis auf Rang 2 nach vorne. „Das kam sicherlich nicht erwartet“, strahlte der Youngster im Ziel. „Ich hatte eine gute Startrunde und lag schnell auf Platz 4. Dann haben wir den Undercut gegen Bottas geschafft. Die Pace war überraschend gut. Am Ende hätte ich gerne noch Kimi angegriffen. Aber dann sind mir leider die Reifen eingebrochen. Zum Glück konnte ich Lewis noch hinter mir halten.“

Auch Teamchef Christian Horner hätte niemals mit einem zweiten Platz gerechnet. „Eigentlich hatten wir nach dem Undercut gegen Bottas mit einer Zweistopp-Strategie geplant. Doch Max hat die Reifen so gut in Schuss gehalten, dass wir die Taktik während des Rennens umgestellt haben und ohne weiteren Stopp durchgefahren sind. Wir hätten nicht gedacht, dass die Supersoft-Reifen so lange halten würden.“ Auf den letzten Metern musste sich Verstappen gegen die Angriffe von Hamilton verteidigen. Aber der Holländer holte alles raus, und das nicht nur aus seinem Auto: „Ich habe mir sogar den Schuh durchgewetzt. Da habe ich wohl etwas zu viel Gas gegeben“, grinste der 21-Jährige.

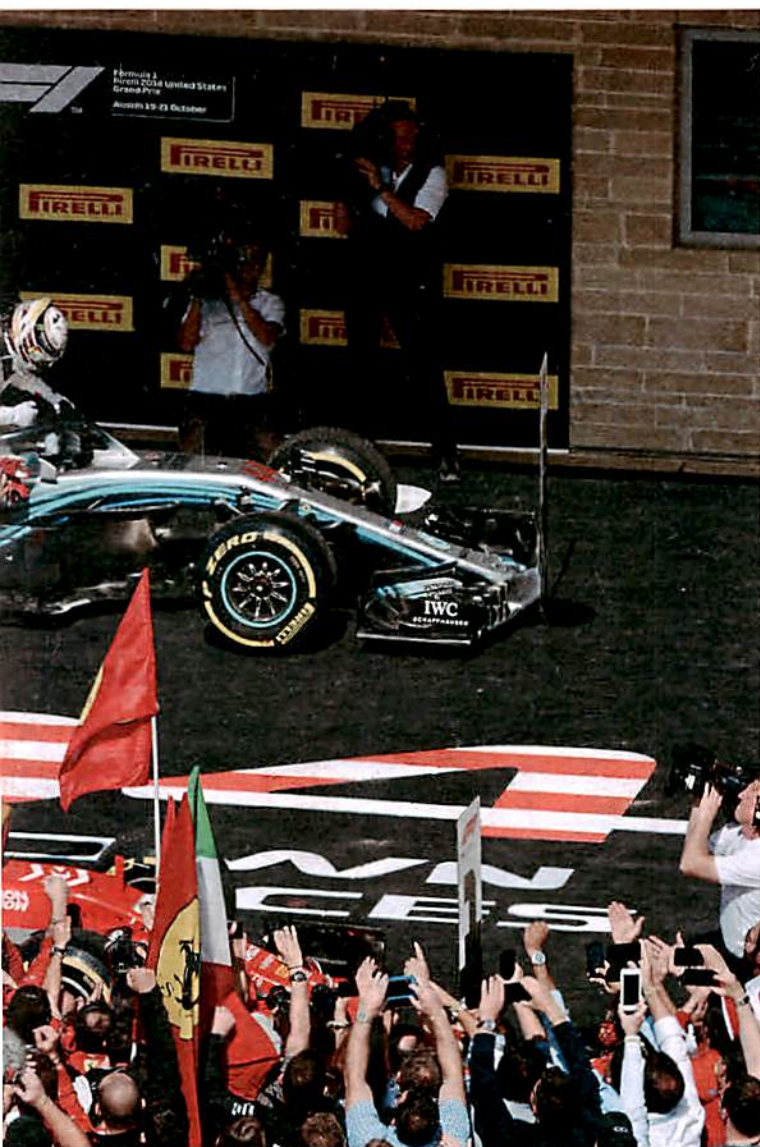


Kimi Räikkönen kann doch noch gewinnen. Hamiltons WM-Party ist aber nur um ein paar Tage verschoben



Mercedes hatte gehofft, dass man in Austin besser überholen kann. Auch mit dem Reifenverschleiß auf dem Soft verpokerte man sich

# Hamilton-Party



Die Pleitenserie von Sebastian Vettel setzte sich auch in Austin fort. Dieses Mal prallte der Heppenheimler am Red Bull von Daniel Ricciardo ab



## Warum machten die Reifen Probleme?

Viele Teams wurden von den Reifen auf dem falschen Fuß erwischt. Normalerweise ist die Mischung Soft ein gutmütiger Gummi, der bei vielen Bedingungen guten Grip und ordentliche Haltbarkeit bietet. Doch in Austin war plötzlich der Supersoft die beste Wahl. Er erlaubte nicht nur schnelle Runden, sondern hielt auch länger durch.

Pirelli-Sportchef Mario Isola erklärt das ungewöhnliche Phänomen: „Beim Soft-Reifen hatten wir kaum Abnutzung. Die dicke Gummischicht hat sich beim Walken in den Kurven und beim Beschleunigen schnell aufgeheizt. Damit stieg auch die Gefahr von Blasenbildung.“ Valtteri Bottas war überrascht, wie gut der Supersoft im ersten Stint funktionierte. „Je mehr Gummi man von der Lauffläche fuhr, desto härter konnte man den Reifen rannehmen.“ Wegen des Regens im Training konnte dieses Verhalten aber keiner vorhersehen. Von den zehn Teams hatten nur Renault und HaasF1 überhaupt ein paar Proberunden auf den Soft-Reifen gedreht.

## Warum drehte sich Vettel?

Es ist wie verhext mit Sebastian Vettel. Schon in Monza hatte er sich im Duell gegen Hamilton gedreht. In Suzuka ereilte ihn das gleiche Schicksal nach einem Zweikampf mit Verstappen. In Austin hieß der Gegner Daniel Ricciardo. Das Ergebnis war das Gleiche. „Es scheint fast so, als hätte er verlernt, wie man sich im direkten Zweikampf verhalten muss“, wunderte sich TV-Experte Martin Brundle.

Vettel zeigte sich selbstkritisch. „Ich glaube eigentlich nicht an Pech. Aber die Situation war dieses Mal wirklich ein wenig unglücklich.“ Demnach sei der eigentliche Fehler gar nicht im direkten Zweikampf passiert. „Ich war ja vorher schon an Daniel vorbei, kam dann aber schlecht aus Kurve 12 raus. Das erst hat es ihm erlaubt, zu kon-

tern. Dann hatte ich wieder Traktion und habe vor der nächsten Kurve zu ihm aufgeschlossen. Ich lag innen, er hat mich offenbar nicht gesehen. Ich wollte ihn in dieser Kurve eigentlich gar nicht überholen, sondern ihn nur für die nächste Ecke unter Druck setzen. Doch dann ging mir der Platz aus. Unsere Räder haben sich berührt, und ich habe mich gedreht.“

## Warum gab es Ärger mit dem Benzin?

Für Esteban Ocon und Kevin Magnussen hatte der US-Grand-Prix ein bitteres Nachspiel. Beide Piloten wurden zwei Stunden nach Rennende von den FIA-Kommissaren aus der Wertung genommen. In beiden Fällen sorgte der Benzinverbrauch für Ärger. Allerdings handelte es sich um unterschiedliche Vergehen.

Ocon musste seine vier WM-Punkte abgeben, weil er in der Startrunde mehr als die erlaubten 100 Kilo Sprit pro Stunde einspritzte. „Wir haben vor dem Rennen ein neues Mapping für den Startmodus eingespielt“, erklärte Force-India-Teammanager Andy Stevenson. „In der Software fehlte aber die Absicherung gegen zu hohe Einspritzmengen.“ Die Ingenieure erkannten den Fehler in den Daten. Demnach wurde in den Kurven 9 und 14 zu viel Benzin verbraucht. „Wir haben Esteban direkt angewiesen, vom Start- in den Rennmodus zu schalten. Aber da war es schon zu spät.“

Im Fall von Magnussen ging es nicht um die Einspritzmenge, sondern um den Gesamtverbrauch. Der Däne hatte mehr als die für eine Renndistanz erlaubten 105 Kilogramm Sprit genutzt. Der Pilot verlor offenbar den Verbrauch aus den Augen. FIA-Rennleiter Charlie Whiting schüttelte ungläubig den Kopf: „Die Spritmenge wird von den Sensoren direkt gemessen und dem Piloten immer auf dem Display angezeigt. Ich weiß nicht, wie das passieren konnte.“ Haas-Teamchef Günther Steiner zeigte sich selbstkritisch: „Es liegt in unserer Verantwortung, den Verbrauch zu überwachen.“ ■

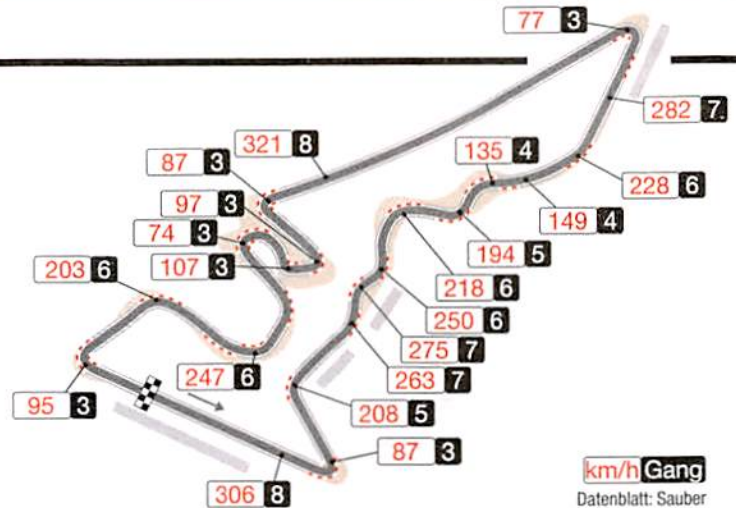
SUTTON-IMAGES.COM

JERRY ANDRE

GP USA: 18. VON 21 LÄUFEN – 21. OKTOBER 2018

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,513 km**  
 Runden: **56**  
 Distanz: **308,405 km**  
 Zuschauer: **99 000**  
 Wetter: **20 Grad, sonnig**  
 Topspeed Qualifikation: **327,8 km/h (Räikkönen)**  
 Topspeed Rennen: **340,1 km/h (Pérez)**  
 Gangwechsel/Runde: **50**  
 Volllastanteil: **72% (1000 m = 13,0 s)**  
 Benzinverbrauch/Runde: **2,54 Liter**  
 Führungswechsel: **4**



STARTAUFGSTELLUNG

Pos	Fahrer	Team	Zeit	Startnummer
1	Lewis Hamilton, GB	Mercedes	1.32,237 min	44
2	Kimi Räikkönen, FIN	Ferrari	1.32,307 min	7
3	Valtteri Bottas, FIN	Mercedes	1.32,616 min	77
4	Daniel Ricciardo, AUS	Red Bull-Renault	1.33,494 min	3
5	Sebastian Vettel, D <sup>1)</sup>	Ferrari	1.32,298 min	5
6	Esteban Ocon, F	Force India-Mercedes	1.34,145 min	31
7	Nico Hülkenberg, D	Renault	1.34,215 min	27
8	Romain Grosjean, F	HaasF1-Ferrari	1.34,250 min	8
9	Charles Leclerc, MC	Sauber-Ferrari	1.34,420 min	16
10	Sergio Pérez, MEX	Force India-Mercedes	1.34,594 min	11
11	Carlos Sainz, E	Renault	1.34,566 min	55
12	Kevin Magnussen, DK	HaasF1-Ferrari	1.34,732 min	20
13	Fernando Alonso, E	McLaren-Renault	1.35,294 min	14
14	Sergey Sirotkin, RUS	Williams-Mercedes	1.35,362 min	35
15	Lance Stroll, CDN	Williams-Mercedes	1.35,480 min	18
16	Marcus Ericsson, S	Sauber-Ferrari	1.35,536 min	9
17	Stoffel Vandoorne, B	McLaren-Renault	1.35,735 min	2
18	Max Verstappen, NL <sup>2)</sup>	Red Bull-Renault	1.34,766 min	33
19	Pierre Gasly, F <sup>3)</sup>	Toro Rosso-Honda	1.34,850 min	10
20	Brendon Hartley, NZ <sup>4)</sup>	Toro Rosso-Honda	1.35,206 min	28

RENNERGESBIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen <sup>1)</sup>	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Räikkönen	56/39 <sup>2)</sup>	1:34.18,643 min = 196,205 km/h	us/s	1 (23,714 s)	1.38,482 min
2. Verstappen	56/17	+ 1,281 s	s/ss	1 (23,446 s)	1.38,246 min
3. Hamilton	56	+ 2,342 s	ss/s/s	2 (47,608 s)	1.37,392 min
4. Vettel	56	+ 18,222 s	ss/s	1 (24,449 s)	1.38,280 min
5. Bottas	56	+ 24,744 s	ss/s	1 (23,478 s)	1.38,470 min
6. Hülkenberg	56	+ 1.27,210 min	us/s	1 (24,681 s)	1.39,548 min
7. Sainz	56	+ 1.34,994 min	ss/s+5	1 (29,319 s)	1.39,858 min
8. Pérez	56	+ 1.41,080 min	us/s	1 (25,713 s)	1.39,569 min
9. Hartley	56		ss/s	1 (23,819 s)	1.39,915 min
10. Ericsson	55		s/ss	1 (23,940 s)	1.40,098 min
11. Vandoorne	55		ss/s/s	2 (48,260 s)	1.39,240 min
12. Gasly	55		ss/s/us	2 (48,084 s)	1.39,646 min
13. Sirotkin	55		ss/s	1 (23,715 s)	1.40,522 min
14. Stroll	55		ss/DT/s/us	3 (83,954 s)	1.40,433 min
15. Ocon	55	disqualifiziert (P 8)	us/s	1 (24,534 s)	1.39,992 min
16. Magnussen	54	disqualifiziert (P 9)	ss/s	1 (23,723 s)	1.38,963 min
17. Leclerc	31	Unterboden (P 16)	us/s	1 (34,812 s)	1.41,982 min
18. Ricciardo	8	Batterie (P 4)	ss		1.40,933 min
19. Grosjean	2	Querlenker (P 19)	us/s	1 (35,104 s)	
20. Alonso	1	Seitenkasten (P 20)	ss		

<sup>1)</sup> Reifenfolge: hs = hypersoft, us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, sh = superhart, R = Regenreifen.  
 I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box.  
<sup>2)</sup> Runden in Führung, Bestwerte in Rot. <sup>3)</sup> 10 Sekunden addiert, <sup>4)</sup> 5 Sekunden addiert, <sup>5)</sup> 30 Sekunden Strafe addiert

FAHRER-WM

Fahrer	Punkte
1. Hamilton	9* 346 Punkte
2. Vettel	5 276 Punkte
3. Räikkönen	221 Punkte
4. Bottas	217 Punkte
5. Verstappen	1 191 Punkte
6. Ricciardo	2 146 Punkte
7. Hülkenberg	61 Punkte
8. Pérez	57 Punkte
9. Magnussen	53 Punkte
10. Alonso	50 Punkte
11. Ocon	49 Punkte
12. Sainz	45 Punkte
13. Grosjean	31 Punkte
14. Gasly	28 Punkte
15. Leclerc	21 Punkte
16. Vandoorne	8 Punkte
17. Ericsson	7 Punkte
18. Stroll	6 Punkte
19. Hartley	4 Punkte
20. Sirotkin	1 Punkt

TRAININGSDUELLE

Fahrerpaarung	Ergebnis
Hamilton – Bottas	12:6
Vettel – Räikkönen	14:4
Ricciardo – Verstappen	4:14
Alonso – Vandoorne	18:0
Sirotkin – Stroll	10:8
Pérez – Ocon	4:14
Gasly – Hartley	14:4
Grosjean – Magnussen	8:10
Hülkenberg – Sainz	8:10
Ericsson – Leclerc	3:15

\* Anzahl Siege

KONSTRUKTEURS-WM

Team	Punkte
1. Mercedes	9* 563 Punkte
2. Ferrari	6 497 Punkte
3. Red Bull-Renault	3 337 Punkte
4. Renault	106 Punkte
5. HaasF1-Ferrari	84 Punkte
6. McLaren-Renault	58 Punkte
7. Force India-Mercedes	47 Punkte
8. Toro Rosso-Honda	32 Punkte
9. Sauber-Ferrari	28 Punkte
10. Williams-Mercedes	7 Punkte

<sup>1)</sup> Drei Plätze zurück wegen zu schnellem Fahren unter roter Flagge; <sup>2)</sup> Fünf Plätze zurück wegen Getriebewechsels;  
<sup>3)</sup> Start von hinten wegen Wechsel auf 7. Motor, Turbolader und MGU-H; <sup>4)</sup> Start von hinten wegen Wechsel auf 8. Motor, Turbolader, MGU-H und Getriebe

## GRAND PRIX USA, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:47,502 min	6
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+1,304 s	7
3. Max Verstappen	Red Bull	+1,345 s	9
4. Daniel Ricciardo	Red Bull	+1,824 s	9
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+1,987 s	18
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	+2,426 s	20
7. Carlos Sainz	Renault	+3,163 s	8
8. Romain Grosjean	HaasF1	+3,319 s	10
9. Charles Leclerc	Sauber	+3,459 s	14
10. Marcus Ericsson	Sauber	+3,514 s	14
11. Fernando Alonso	McLaren	+3,534 s	9
12. Lando Norris	McLaren	+3,730 s	9
13. Pierre Gasly	Toro Rosso	+3,732 s	19
14. Sergio Pérez	RP Force India	+3,957 s	18
15. Sergey Sirotkin	Williams	+4,087 s	14
16. Kevin Magnussen	HaasF1	+4,112 s	15
17. Esteban Ocon	RP Force India	+4,153 s	17
18. Nico Hülkenberg	Renault	+4,215 s	7
19. Lance Stroll	Williams	+4,394 s	14
20. Sean Gelael	Toro Rosso	+5,123 s	21

## GRAND PRIX USA, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:33,797 min	20
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,046 s	21
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,073 s	23
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,759 s	21
5. Max Verstappen	Red Bull	+0,906 s	21
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+1,113 s	20
7. Charles Leclerc	Sauber	+1,568 s	21
8. Sergio Pérez	RP Force India	+1,614 s	21
9. Carlos Sainz	Renault	+1,653 s	21
10. Romain Grosjean	HaasF1	+1,671 s	19
11. Esteban Ocon	RP Force India	+1,765 s	22
12. Pierre Gasly	Toro Rosso	+1,916 s	27
13. Kevin Magnussen	HaasF1	+1,973 s	19
14. Nico Hülkenberg	Renault	+2,085 s	19
15. Marcus Ericsson	Sauber	+2,203 s	21
16. Lance Stroll	Williams	+2,391 s	21
17. Sergey Sirotkin	Williams	+2,396 s	20
18. Stoffel Vandoorne	McLaren	+2,505 s	23
19. Brendon Hartley	Toro Rosso	+2,533 s	26
20. Fernando Alonso	McLaren	+2,535 s	20

## GRAND PRIX USA, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:48,716 min	3
2. Pierre Gasly	Toro Rosso	+1,012 s	10
3. Max Verstappen	Red Bull	+1,082 s	5
4. Fernando Alonso	McLaren	+3,012 s	3
5. Nico Hülkenberg	Renault	+3,492 s	6
6. Brendon Hartley	Toro Rosso	+3,789 s	19
7. Marcus Ericsson	Sauber	+4,354 s	9
8. Stoffel Vandoorne	McLaren	+4,638 s	10
9. Kimi Räikkönen	Ferrari	+4,727 s	7
10. Sebastian Vettel	Ferrari	+5,196 s	8
11. Charles Leclerc	Sauber	+5,385 s	9
12. Lance Stroll	Williams	+5,921 s	5
13. Sergio Pérez	RP Force India	+6,247 s	6
14. Esteban Ocon	RP Force India	+6,632 s	6
15. Sergey Sirotkin	Williams	+6,730 s	8
16. Carlos Sainz	Renault	keine Zeit	2
17. Daniel Ricciardo	Red Bull	keine Zeit	0
18. Romain Grosjean	HaasF1	keine Zeit	0
19. Kevin Magnussen	HaasF1	keine Zeit	0
20. Valtteri Bottas	Mercedes	keine Zeit	0

## FAHRERNOTEN

**09/10** @ 8,94  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG F1

**07/10** @ 8,06  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG F1

**10/10** @ 7,50  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing

**08/10** @ 7,67  
**Daniel Ricciardo**  
Red Bull Racing

**05/10** @ 8,17  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari

**10/10** @ 8,11  
**Kimi Räikkönen**  
Scuderia Ferrari

**07/10** @ 6,72  
**Sergio Pérez**  
RP Force India

**08/10** @ 7,56  
**Esteban Ocon**  
RP Force India

**07/10** @ 5,17  
**Sergey Sirotkin**  
Williams F1

**03/10** @ 4,83  
**Lance Stroll**  
Williams F1

**06/10** @ 7,72  
**Fernando Alonso**  
McLaren

**06/10** @ 5,67  
**Stoffel Vandoorne**  
McLaren

**05/10** @ 6,39  
**Pierre Gasly**  
Toro Rosso

**07/10** @ 5,50  
**Brendon Hartley**  
Toro Rosso

**05/10** @ 6,28  
**Romain Grosjean**  
Haas F1 Team

**07/10** @ 7,22  
**Kevin Magnussen**  
Haas F1 Team

**09/10** @ 7,00  
**Nico Hülkenberg**  
Renault F1

**08/10** @ 6,89  
**Carlos Sainz**  
Renault F1

**06/10** @ 5,89  
**Marcus Ericsson**  
Sauber

**07/10** @ 7,11  
**Charles Leclerc**  
Sauber

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 2044

Tage und 113 Rennen musste Kimi Räikkönen auf seinen 21. GP-Sieg warten. Der letzte datierte vom 17. März 2013. Damals gewann Räikkönen den GP Australien auf Lotus. Damit war die Triumphfahrt des Finnen in Austin auch sein erster Sieg seit seinem Comeback bei Ferrari im Jahr 2014. Viele Gelegenheiten, sein Siegkonto aufzustoßen, hat der 39-jährige Iceman nicht mehr. Nächstes Jahr bei Sauber sind Punkteränge ein Sieg. Räikkönen hat sich nie unterkriegen lassen. Seit ihm Ferrari in Monza die Kündigung überreichte, fährt der Evergreen aus Espoo besser denn je. Seinen ersten GP-Sieg feierte Räikkönen in der Saison 2003, damals noch auf McLaren-Mercedes. Zwischen dem ersten und dem letzten Sieg liegen 295 Grands Prix. Auch das ist Rekord. Bei Michael Schumacher waren es 238 Rennen.

## ZITAT DES RENNENS

„ICH KAM SCHLECHT AUS KURVE 12, DANIEL KONNTE AUFSCHLIESSEN. ER HAT WOHL NICHT GEWUSST, DASS ICH RECHTS VON IHM LAG. DANN HABEN SICH DIE RÄDER BERÜHRT.“

Sebastian Vettel



Kimi-Sieg Nummer 21 wurde besonders ausgiebig gefeiert

Entwicklungsarbeit sollte Rennautos schneller machen. Bei Ferrari führte sie zwei Monate lang in die andere Richtung. Bilanz eines Irrweges, der den WM-Titel gekostet hat.

Von: **Michael Schmidt**

**D**as Bild hat Symbolcharakter: Sebastian Vettel dreht sich und zwingt seinen Ferrari mit rauchenden Reifen wieder auf den rechten Kurs. Genauso könnte man die ganze Saison für Ferrari beschreiben. Fahrer und Team sind irgendwann vom rechten Weg abgelenkt und haben zwei Monate gebraucht, den Dampf wieder auf Kurs zu bringen. In der Zwischenzeit hat man den Fahrertitel an Lewis Hamilton verschenkt und den Rückstand auf Mercedes in der Konstrukteurs-WM auf 66 Punkte anwachsen lassen.

Team und Fahrer haben sich in ihren Fehlern gegenseitig hochgeschaukelt. Je mehr die beiden Titel aus den Fingern zu rutschen drohten, umso mehr Pannen schlichen sich bei der Entwicklungsarbeit und der Strategie ein, umso mehr Fehler beim Perfektionisten Vettel. Der Dreher im Zweikampf mit Daniel Ricciardo war bereits der sechste Ausrutscher des WM-Zweiten. Dazu kamen zwei selbst verschuldete Startplatzstrafen am Red Bull Ring und in Austin. Zu schnelles Fahren unter roter Flagge sollte einem Vettel eigentlich nicht passieren, doch es passiert, wenn der Kopf voller negativer Gedanken ist. „Wenn du vom Pech verfolgt bist, dann gleich richtig“, bilanziert Vettel.

In Austin war Ferrari plötzlich wieder bei der Musik. Kimi Räikkönen gewann seinen ersten Grand Prix seit 2013, und Vettel musste sich nach dem Rennen eingestehen: „Ich hatte den Speed, dieses Rennen zu gewinnen.“ Doch wer auf Platz 15 aus der ersten Runde zurückkehrt, kann sich nur noch um Schadensbegrenzung bemühen. Die Ferrari waren schneller als die Mercedes, und sie hielten ihre Reifen besser in Schuss. Fast so wie in ihrer starken Phase in dieser Saison, zwischen den Grands Prix in Österreich und Italien.

Dann ging der Faden verloren. Über Nacht fehlte den Ferrari eine halbe Sekunde auf die Silberpfeile. In Singapur, in Sotschi



Ferrari schraubte zuletzt immer wieder Upgrades an die Autos. Schneller wurden sie dadurch aber nicht. Wo liegt der Fehler?

WILHELM

und in Suzuka. Die Ferrari fraßen plötzlich ihre Hinterreifen. Um gegenzusteuern, wurde der Abtrieb erhöht. Das hielt die Reifen am Leben, kostete aber Rundenzeit. Zunächst machte Ferrari ungünstige Umstände dafür verantwortlich. Erst in Suzuka kam der Verdacht auf, etwas an den letzten Aero-Upgrades könnte falsch gewesen sein. Der Dreiecksvergleich mit Red Bull und Mercedes brachte die Erkenntnis. Mercedes war nicht besser geworden, sondern Ferrari schlechter.

Austin lieferte die Gewissheit. Der Rückgriff auf eine Aero-Kon-

**!** In Singapur ging der Faden verloren. Über Nacht fehlte Ferrari eine halbe Sekunde auf die Silberpfeile, und die roten Autos fraßen plötzlich ihre Hinterreifen.

figuration von vor der Sommerpause brachte Ferrari wieder zurück in die Spur. Die roten Autos hatten wie vor der Krise wieder die Hoheit auf den Geraden und fanden in den langsamen Kurven den verloren gegangenen Speed zurück.

### Frust statt Freude

Vettel verlor das Trainingsduell gegen Hamilton nur, weil er in der Zielkurve 5 km/h liegen ließ. „Ich war einen Tick zu früh auf der Bremse. Dann hat mich der Rückenwind angeschoben. Ich habe das Auto nicht mehr richtig

# vorwärts



SUTTON-IMAGES.COM

XPB

SUTTON-IMAGES.COM



Die Ingenieure um Technikchef Mattia Binotto bemerkten das Problem zu spät



In Austin wurde der Ferrari zurückgerüstet – und schon ging es wieder besser



Die Erkenntnis kommt zu spät. Der WM-Titel ist für Vettel längst verloren

um die Kurve gebracht.“ In die Freude um die wiedergewonnene Stärke mischte sich Frust. „Manchmal ist ein Schritt zurück ein Fortschritt“, konstatierte Vettel deprimiert.

Was er eigentlich damit sagen wollte: Ein kleiner Schritt mit fatalen Folgen hat Ferrari drei Rennen gekostet. „Die Aero-Upgrades waren ja nicht riesengroß.“ Zwei vertikale Schlitze in den Heckflügel-Endplatten, Retuschen am Unterboden und den Leitblechen. Im Rückblick hat der Rückschritt durch Fortschritt vielleicht beide WM-Titel gekos-

tet. Hätte man da nicht früher draufkommen können, dass die Entwicklung am Auto auf die schiefe Bahn geraten war?

Vielleicht, wenn man von Anfang an selbstkritisch gewesen wäre und verlorene Rundenzeit als technisches Problem erkannt hätte. „Wir müssen im Winter analysieren, was schiefgelaufen ist“, fordert Vettel. Und geht schon mal in Vorleistung: „Ich habe keine Probleme, meine Fehler zuzugeben. Es sind Dinge passiert, die nicht gut gelaufen sind.“ Hamiltons Herausforderer resümiert bitter: „Wir standen in

Austin wieder dort, wo wir vor der Sommerpause waren. Das ist gut, aber keine gute Erkenntnis für uns. Upgrades sollten dich eigentlich vorwärtsbringen.“

## Problem nicht erkannt

Vettel weiß auch eine Antwort, warum die Problemlösung so lange dauerte: „Wenn du das Problem nicht siehst, denkst du, dass kein Problem da ist. Alle Entwicklungsschritte nach der Sommerpause schienen Sinn zu machen. Im Rückblick aber sind sie in die falsche Richtung gelaufen.“ Die wichtigste Aufgabe, so

Vettel, sei es, für das Team den Zeitpunkt zu finden, wo der Irrweg begann. Seine Vermutung: gleich nach dem GP Deutschland. Möglicherweise hat der Windkanal seit dieser Zeit irreführende Daten geliefert. Um das herauszufinden, wird Ferrari am Freitag in Mexiko das Aero-Paket testen, das man in Austin nach einem Tag wieder abgebaut hat, um sich nicht weiter zu verwirren. Liefert auch das auf der Rennstrecke nicht die gewünschten Daten, weiß man, dass an der Korrelation zwischen Strecke und Windkanal etwas faul ist. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

**KEIN TEXAS-WETTER**

Austin erlebte ein zweites Schlechtwetter-Chaos nach 2015. Zu Dauerregen im Training kam auch noch Kälte dazu. Die in der GP-Woche gemessenen Temperaturen waren die niedrigsten Mitte Oktober, die je in Austin aufgezeichnet wurden.

**ALONSOS TOP 5**

Fernando Alonso ließ sich zu einer Einschätzung seiner Top-5-Piloten aller Zeiten hinreißen: „Für mich sind das Fangio, Schumacher, Senna, Prost und Hamilton. Lewis, weil er von Anfang an ein Siegfahrer war und auch auf schlechten Autos gewonnen hat.“

**GOTTVATER FANGIO**

Lewis Hamilton findet es „crazy“, das man ihn nach dem fünften WM-Titel auf eine Stufe mit Juan-Manuel Fangio stellen wird: „Er ist der Gottvater aller Fahrer in diesem Sport.“ Hamilton kann sich nicht vorstellen, dass er in den Fünfzigerjahren Rennen gefahren wäre, obwohl er das Gefühl aus seinen Demo-Fahrten mit dem Mercedes W196 in

Monza kennt. „Stirling Moss hat mir erzählt, dass man bei einem Unfall gehofft hat, aus dem Auto geschleudert zu werden, weil dann die Überlebenschancen größer waren. Heute sind wir froh, wenn wir im Cockpit fest angeschnallt sind.“

**VERSTAPPENS RANDSTEINE**

Max Verstappen kann stolz sein: Es gab dieses Jahr in Austin die „Verstappen-Randsteine“. Dort, wo der Holländer 2017 in der letzten Runde Kimi Räikkönen



Die FIA ließ neue Kerbs montieren

durch Abkürzen der Strecke überholt hat, wurden zwei Plastik-Stolpersteine montiert.

**LECLERC WILL KLARHEIT**

Charles Leclerc schießt scharf gegen Kevin Magnussen. Der Sauber-Pilot beschwerte sich bei FIA-Rennleiter Charlie Whiting, warum Magnussen in Suzuka keine Strafe für sein Abwehrmanöver bekommen hatte: „Kevin hat mich im Rückspiegel beobachtet. Als ich mich für eine Seite entschieden hatte, ist er auf die gleiche Seite gefahren. Das war hochgradig gefährlich.“ Magnussen widerspricht: „Wir beide sind im gleichen Augenblick auf die gleiche Seite gezogen. Das war ein unglücklicher Zwischenfall.“ FIA-Rennleiter Charlie Whiting stellt sich auf Leclercs Seite: „Die Cockpit-Kamera gibt ihm Recht.“

**US-FAN HAMILTON**

Lewis Hamilton reist regelmäßig in die USA. Er sagt auch, warum er so ein großer Amerika-Fan ist: „Ich liebe das Land, seit ich mit 17 Jahren zum ersten Mal in New York war. Amerika, das steht für mich für breite Straßen, das beste Unterhaltungs-Business und die leckersten Pfannkuchen der Welt. Ich könnte sie jeden Tag essen.“

**80 000 IN MIAMI**

Zeitgleich zum GP USA in Austin lief in Miami das fünfte Fan-Festival der Formel 1 mit Emerson Fittipaldi im 74er McLaren, Formel-1-Autos von Red Bull und Honda, dem Zweisitzer und Konzerten. 80 000 Zuschauer kamen in den Bayfront Park.

**TEXAS-OVERALLS**

Red Bull ließ seinen beiden Fahrern für das Austin-Rennen spezielle Overalls und Race-Boots im Texas-Stil von Ausrüster Puma anfertigen. Ricciardo war zudem mit einem speziellen Helmdesign beim US-Grand-Prix unterwegs.



Red-Bull-Duo im Western-Outfit

KOMMENTAR

Fernando Alonso befindet sich auf Abschiedstour. Der Spanier fuhr in Austin seinen vorerst viertletzten Grand Prix. Immer mehr mischt sich Wehmut in das Gefühl, nächstes Jahr kein Formel-1-Fahrer mehr zu sein. Was Alonso natürlich nicht zugeben will, mit seinen Selfies aber bei jeder Fahrerparade durchblicken lässt. Der zweifache Weltmeister beginnt zu registrieren, dass ihm 2019 ein wesentlich weniger aufregendes Leben bevorsteht. Bis jetzt ist nur sicher, dass er die WEC-Saison für Toyota bis zu seinem zweiten Start in Le Mans zu Ende fährt. Ein zweiter Versuch, das Indy 500 zu gewinnen, gilt als wahrscheinlich. Die ganze IndyCar-Saison eher nicht, McLaren hat seine IndyCar-Pläne auf Eis gelegt. Alonso war von dem Dallara-Honda auf einer Rundstrecke enttäuscht. Er schätzt die US-Renner zehn



Abschied von den Fans: 2019 wird es wohl ruhiger um Fernando Alonso

Sekunden langsamer als ein Formel-1-Auto ein. Er darf auch nicht den Lockrufen von Alejandro Agag in die Formel E folgen. Selbst der Indy-500-Start wird viel Verhandlungsgeschick verlangen. Alonso muss sich ein Auto mit Chevy-Motor suchen, weil Honda kein Interesse daran hat, im Falle des Scheiterns von

Alonso ans Kreuz genagelt zu werden. Es könnte also ziemlich still um den komplettesten Rennfahrer unserer Zeit werden. Alonso beginnt gerade zu begreifen, dass er nicht ganz unschuldig daran ist, bei konkurrenzfähigen Teams keinen Platz mehr zu finden. Der 32-fache GP-Sieger hat in seiner Karriere

zu viel verbrannte Erde hinterlassen. Bei McLaren als Kronzeuge im Spionagefall, bei Ferrari als Chefkritiker an der Teamleitung, bei Red Bull als Wortbrüchiger nach einem Angebot in der Saison 2008, bei Honda als Rädelführer der Scheidung von McLaren. Alonso sei nicht vermittelbar, meint ein Teamchef. Was für ein Jammer. Wie gerne würden wir einen Alonso in einem Mercedes, Ferrari oder Red Bull sehen. Wie sehr würde er die Serie bereichern. Doch Klasse im Auto allein reicht heute nicht mehr aus. Die Teams tolerieren keine Störenfriede mehr.



Michael Schmidt  
Redakteur

Ist Alonso an seiner Situation selbst schuld? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

# 20 JAHRE RENNKASKO.DE VON BAUER



## IHRE SICHERHEIT AUF DER POLE POSITION

### 20 JAHRE RENNKASKO.DE VON BAUER

Im Rennsport kann man mit Wenigem so sicher rechnen wie mit dem Unberechenbaren – und mit den Motorsportversicherungen von BAUER. Wir danken Ihnen für die jahrelange Treue und die vertrauensvolle Zusammenarbeit bei mehr als 30.000 versicherten Rennen, 2.500 versicherten Fahrern und über 2.000 regulierten Schadensfällen.



RENNKASKO.DE ist eine Abteilung der BAUER AG Versicherungsmakler, Im Hausgrün 7, 79312 Emmendingen.  
Die Eintragung im Register besteht als: Zugelassener Versicherungsmakler gemäß § 34 d Abs. 1 GewO, Registernummer: D-508M-R4V6C-54.

Formel 1

# Force India rüstet mächtig auf

Bei Force India brechen neue Zeiten an. Der neue Besitzer Lawrence Stroll will investieren. Es wird eine neue Fabrik gebaut, und die Mannschaft wird bis 2021 auf 550 Mitarbeiter aufgestockt.

Von: **Michael Schmidt**

**F**orce India kennt sich aus mit Sparen. Das Budget ist in den letzten elf Jahren nie über 100 Millionen Euro gestiegen. Trotzdem wurde der Rennstall aus Silverstone in den letzten beiden Saisons WM-Vierter. Zählt man die Punkte vor und nach der Sommerpause zusammen, wäre Force India auch in diesem Jahr wieder auf Platz 4 gelandet. „In der zweiten Saisonhälfte waren wir konstant das viertbeste Team“, lobt Sergio Pérez, der 2019 seine sechste Saison für Force India abspulen wird.

Der neue Besitzer Lawrence Stroll ist wild entschlossen, in

den nächsten drei Jahren die Lücke zu den Top 3 zu schließen. Dafür investiert der Kanadier ein kleines Vermögen in die Infrastruktur. Der Bau einer neuen Fabrik ist beschlossen. Bis Ende Oktober soll auch der Standort geklärt sein. Der Bau soll rund 80 Millionen Euro kosten. Zum Saisonstart 2021 soll die Fabrik bezugsfertig sein. „Wir haben dann alle Mitarbeiter unter einem

Dach“, freut sich Teamchef Otmar Szafnauer.

Ob auch ein eigener Windkanal gebaut wird, steht noch nicht fest. Das hängt davon ab, ob die FIA die Windkanalzeiten weiter reduziert. In diesem Fall werden die Aerodynamiker weiter bei Toyota in Köln ihre Testläufe durchführen. Force India wird genug Land kaufen, um Platz für einen Windkanal zu haben. Das

wäre eine weitere Investition von 60 Millionen Euro. Stroll will auch die Mannschaft aufstocken. Von derzeit 410 auf 550 Mitarbeiter. „Wir wollen Schritt für Schritt wachsen, nur dort Leute an Bord nehmen, wo wir zu wenig haben“, erklärt Szafnauer. 2021 will Force India auch einen Großteil der Metallkomponenten selbst produzieren. Derzeit sind es nur 40 Prozent. ■



Der neue Force-India-Besitzer Lawrence Stroll (l.) will die Lücke zu den Top-Teams bis 2021 schließen

Formel 1

# Nur noch drei Pirelli-Farben

Pirelli wird sein Reifenschema für die Formel-1-Saison 2019 ändern. Die Mischungen werden dann nur noch durch drei Namen und drei Farben unterschieden.

Von: **Tobias Grüner**

**H**aben Sie bei dem Reifengewirr aus „Hyper-Softs“, „Ultra-Softs“ und „Super-Softs“ auch irgendwann den Durchblick verloren? Dann sind Sie offenbar nicht alleine. Nach Meinung des F1-Managements ist die aktuelle Nomenklatur der Pirelli-Mischungen für den gemeinen Fan nicht mehr nachvollziehbar. Der Reifenlieferant aus Mailand wurde deshalb aufgefordert, für 2019 ein neues, einfacheres System zu entwickeln.

Wie das genau aussieht, erklärten die Italiener am Rande des US-Grand-Prix. Die Reifen werden demnach in der kommenden Saison nur noch durch drei Begriffe unterschieden: „Soft“, „Medium“ und „Hard“. Wie bisher gibt es auf den Reifenflanken farbliche Markierungen zur Kennzeichnung. Der „Soft“ wird

rot, der „Medium“ gelb und der „Hard“ weiß. Drei Mischungen sind natürlich nicht genug, um die ganze Bandbreite an Strecken abzudecken. Deshalb wird Pirelli eine höhere Anzahl an Reifensorten zur Auswahl homologieren. Wie viele es genau werden, steht noch nicht fest. Pirelli schwankt zwischen fünf und sechs Sorten,

um für alle Bedingungen die perfekten Gummis zu haben. Die Entscheidung fällt nach dem Test in Abu Dhabi.

Intern werden diese einfach nach Härtegraden durchnummeriert. Je nach Auswahl für die einzelnen Rennen bekommen die Reifen dann unterschiedliche Namen. So kann es vorkommen, dass zum Beispiel die Sorte Nr. 3 in Monaco gemeinsam mit den Sorten Nr. 1 und Nr. 2 eingesetzt wird. Dann bekommt sie den Namen „Hard“ und eine weiße Markierung. Liefert Pirelli auf dem Kurs in Silverstone, wo die Reifen deutlich stärker belastet werden, die Auswahl 3, 4 und 5, dann ist die Nr. 3 die weichste Variante im Angebot. Sie geht dann als „Soft“ ins Rennen und bekommt eine rote Markierung. Um die Härtegrade besser einzuschätzen, bekommen die Teams und die Journalisten natürlich die jeweiligen Nummern in der Härteskala vorher genannt. ■



Die Pirelli-Reifen für 2019: „Hard“ (weiß), „Medium“ (gelb) und „Soft“ (rot)

# Kommt auch Ocon?

Ein Williams-Fahrer für 2019 steht bereits fest. Doch wer fährt neben George Russell? Auf der Liste stehen Esteban Ocon, Robert Kubica und Sergey Sirotkin.

Von: **Michael Schmidt**

**C**laire Williams setzt bei der Fahrerwahl wieder auf Qualität. Die Verpflichtung des angehenden Formel-2-Meisters George Russell ist ein Indiz dafür. „Wir haben in den letzten sechs Monaten hart an unserem Budget für kommende Saison gearbeitet, was uns in die Lage versetzt hat, diese Entscheidung zu treffen, die ausschließlich auf Talent basiert“, erklärte die Teamchefin.

Das Budget für 2019 liegt auf dem Stand von 2018. Es rekrutiert sich zu einem großen Teil aus Abfindungen von Lawrence Stroll und dem F1-Management als Gegenleistung für die Zustimmung zu der Force-India-Ret-



Williams würde gerne Esteban Ocon verpflichten, braucht aber auch Geld

tung. Das bedeutet aber auch, dass Williams im nächsten Jahr schnelle Fahrer braucht. 2020 ist das Geld aufgebraucht. Dann muss Williams in der WM-Tabelle wieder aufrücken und Sponsoren durch gute Leistungen auf der Strecke überzeugen.

Esteban Ocon steht deshalb auf der Wunschliste ganz oben. Doch der zweite Fahrer sollte auch Geld mitbringen. Neun Mil-

lionen Euro sind aufgerufen. „Beim zweiten Cockpit haben wir nicht diese Flexibilität“, bestätigt Williams. Sie will als Gegenleistung die Mercedes-Motoren umsonst. Mercedes lehnt das ab. Robert Kubica soll seine polnischen Sponsoren überzeugt haben, die Mitgift aufzustoßen. Auch Sergey Sirotkin hofft noch: „Ich bin zuversichtlich. Williams ist meine einzige Option.“ ■

## NACHRICHTEN

### EIGENES TEAM FÜR BWT

Force India verhandelt noch mit Hauptsponsor BWT über eine Fortsetzung des Vertrages. Eine Möglichkeit ist, dass Force India sein Team ab 2019 BWT nennt. Auch andere Teams buhlen um die österreichische Firma. Williams sucht nach dem Abgang von Martini einen neuen Titelsponsor.

### INDYCAR-PLÄNE GEKIPPT

McLaren hat seine IndyCar-Pläne für 2019 gekippt. „Wir wollen uns auf die Formel 1 konzentrieren“, sagt Teamchef Zak Brown. Ob das Team mit Fernando Alonso beim Indy 500 antritt, wird im Winter entschieden.

### HONDAS NEUE MOTOREN

Honda hat nur ein Rennen nach dem Debüt des Spec3-Motors in Suzuka erneut neue Motoren eingesetzt. Für Austin gab es neue Kolben und modifizierte Kennfelder. Die Japaner nutzen Toro Rosso als Testlabor für Red Bull.

# Las Vegas, Hanoi und Kyalami

Die Formel 1 muss expandieren, um Verluste bei den Einnahmen zu kompensieren. Für 2020 sind drei neue GP-Schauplätze geplant: Las Vegas, Hanoi und Kyalami.

Von: **Michael Schmidt**

**D**as neue F1-Management musste den Teams zwei Mal in Folge eine Gewinnwarnung beichten. 2019 gibt es für alle Teilnehmer 3,7 Prozent weniger Geld. Ein Grund dafür ist, dass die Veranstalter weniger Geld zahlen als noch zu Bernie Ecclestones Zeiten. Viele, weil sie schlicht nicht mehr die finanziellen Mittel haben oder keine Verluste mehr schreiben wollen.

Liberty sieht nur eine Chance, diese Einbußen zu kompensieren. Man muss die Anzahl der

Rennen erhöhen. 2020 soll von 21 auf 23 Grands Prix aufgestockt werden. Das ist aber gar nicht so einfach, weil neue Interessenten nicht mehr Schlange stehen. Erstes Ziel ist ein zweiter Grand Prix in den USA. Miami stand lange in erster Reihe, doch da gibt es Ärger mit Genehmigungen und Grundstücksbesitzern. Um Mia-

mi doch noch umzustimmen, hat das F1-Management mit einem Fan-Festival zeitgleich zum Rennwochenende in Austin eine letzte Charme-Offensive gestartet, um die Metropole in Florida doch noch gnädig zu stimmen.

Intern bei Liberty werden aber längst Las Vegas die größeren Chancen gegeben. Weil es

dort einfacher ist, das nötige Geld aufzutreiben, und weil die Bürokratie in der Spielerstadt der Formel 1 weniger Hindernisse in den Weg stellt. Einziges Manko: Es ist in Las Vegas schwieriger, eine spektakuläre Rennstrecke rund um die Casinos zu modellieren, als in Miami. Frühestmöglicher Zeitpunkt wäre 2020.

Auch der Auftritt der Formel 1 in Vietnam nimmt immer konkretere Formen an. Hier hat man sich endlich auf eine Streckenführung in der Hauptstadt Hanoi geeinigt. Ein Comeback des GP Südafrika steht ebenfalls auf der Wunschliste von Liberty. Das Geld zur Modernisierung der Strecke in Kyalami und zur Austragung eines Rennens ist offenbar vorhanden. Genau das ist das Problem von Buenos Aires. Da ist der Wille da, aber kein Geld. Ein weiterer Kandidat, der mit einem Formel-1-Comeback liebäugelt, ist Zandvoort. ■



Das Fan-Festival war der letzte Anlauf, die Formel 1 noch nach Miami zu bringen

# Rink, Brink und Leisen rocken!

BR FOTO

Danny Brink, Christopher Rink und Phillipp Leisen sind die neuen VLN-Meister



Beim VLN-Finale kürten sich Christopher Rink, Danny Brink und Phillipp Leisen von Adrenalin Motorsport zu den neuen Meistern. Falken holte mit dem Porsche den zweiten Sieg der Saison vor den beiden Mercedes von HTP und Black Falcon.

Von: **Bianca Leppert**

**C**hristopher Rink steigt auf den blau-orangen BMW 325i, reckt die Arme in die Höhe und jubelt. Es ist geschafft, mit einem weiteren Klassensieg in der V4 sicherten sich Rink, Danny Brink und Phillipp Leisen den Meistertitel in der VLN Langstreckenmeisterschaft. So ausge-

lassen die Gesten von Rink wirken mögen, so viel Anspannung war in den Tagen vor dem Finale zu spüren. Nicht etwa das letzte Rennen selbst geriet zur Zitterpartie, sondern der Donnerstag (18.10.) davor.

## Berufung gewonnen

Da fand die Berufungsverhandlung statt, bei der es um die Disqualifikation von Adrenalin Motorsport nach VLN 8 ging. Konkurrent Manheller hatte einen Protest eingelegt, der nicht formgerecht war, doch die Techniker meinten bei ihren bereits eingeleiteten Untersuchungen trotzdem einen Verstoß festgestellt zu haben. Wie sich im Nachhinein herausstellte: ein Fehler der technischen Kommissare. Tatsächlich hatte sich Adrenalin nichts zuschulden kommen lassen. Die Pendelstütze, die

## „NACH DER BERUFUNGSVERHANDLUNG IST UNS WIRKLICH EIN GROSSER STEIN VOM HERZEN GEFALLEN.“

Danny Brink, Adrenalin

Verbindung zwischen Achse und Stabi, um die es ging, darf laut Reglement ausgetauscht werden. Das bestätigt auch das Urteil des DMSB-Gerichts. Damit stand das Trio quasi schon vor dem Finale als Meister fest. Lediglich ein erneuter Protest mit folgender Disqualifikation hätte daran etwas ändern können – doch für diesen Fall wäre man bei Adrenalin ge-

wappnet gewesen. Teamchef Matthias Unger hatte sich eine besondere Konstellation ausgedacht, um einen weiteren Tumult wie bei VLN 8 zu vermeiden (siehe Interview). Am Samstagabend stand das Trio schließlich offiziell als Meister fest.

„Wir haben das noch nicht so ganz realisiert“, sagte Brink mit dem Pokal in der Hand. „Seit der Berufungsverhandlung ist uns aber ein Stein vom Herzen gefallen.“ Rink ließ Taten sprechen. Er stellte in der letzten Runde mit 9.37,250 Minuten den bestehenden Rundenrekord von Teamkollege Leisen ein. Die Bilanz des Trios liest sich gut: sechs Klassensiege bei rund 21 Startern und kein technischer Defekt.

Rink war nicht nur als Fahrer im Einsatz, sondern auch für die technische Betreuung des BMW 325i verantwortlich. „Wir haben

keine Kosten und Mühen gescheut. Es war auch eine Materialschlacht“, sagte er. Dafür war man für das Finale entspannt: „Das sind wir ganz locker angegangen“, so Leisen. Die Bilanz von Adrenalin-Motorsport ist ebenfalls beeindruckend: Neben dem ersten Gewinn der VLN-Gesamtwertung sicherte man sich auch den Vizetitel mit Daniel Zils, Norbert Fischer und Christian Konnerth mit dem V5-Porsche Cayman. Auch der Fahrer-, Junior- und Team-Titel im BMW M235i Racing Cup geht an die Mannschaft von Unger, der 2008 als Fahrer VLN-Meister war.

**Zweiter Falken-Sieg**

Bei Falken durfte Teamchef Sven Schnabel endlich mitjubeln. Während er den ersten Porsche-Sieg und zugleich Doppelerfolg seines Teams beim sechsten Lauf verpasste, war nun der zweite Streich des Elfers angesagt. Martin Ragginger und Klaus Bachler holten den Sieg vor den Mercedes von HTP und Black Falcon auf den Rängen 2 und 3. Im Gegensatz zu den beiden Rivalen setzte man auf eine konservative Boxenstopp-Taktik und absolvierte den Service nach sieben Runden und danach alle acht Runden. So konnte man sich nach dem letzten Stopp nach fünf Runden auch noch in Führung vor den Rivalen halten.

„Uns war klar, dass sich das am Ende ausgeht“, sagte Martin Ragginger. „Wir hatten nur am Ende noch ein leichtes technisches Problem. Eine Runde mehr wäre nicht drin gewesen.“ Dass man nun mit dem Porsche schon zum zweiten Mal als Erster die Ziellinie kreuzte, nachdem man vorher eine jahrelange Durststrecke hatte, erklärt der Österreicher so: „Das Gesamtpaket ist einfach besser geworden. Und auch von der BoP her ist jetzt alles näher beieinander.“ Für die Fans war der Sieg des Falken-



Falken heimste den zweiten Saisonsieg mit dem Porsche 911 GT3 R ein



Alle abgehängt: Tristan Viidas (#694) von Sorg Rennsport ist Junior-Meister



Was für eine Saison: Der racing-one-Ferrari holte neun Klassensiege

Porsche sicher auch speziell, schließlich durften sie alle auf dem Elfer unterschreiben. Es war eine Aktion anlässlich des letzten Rennens der 911-GT3-Generation, die nächste Saison vom Nachfolger abgelöst wird.

Die beiden Mercedes setzten auf die Taktik, die sich in den letzten Rennen bewährt hatte.

Sie bogen bereits in Runde 5 zum ersten Reifenwechsel ab. Zu dieser Zeit wurde im Streckenbereich Klostertal gerade eine Code-60-Phase ausgerufen. Folglich kamen die beiden Renner von AMG auch früher zum finalen Service, konnten im Anschluss aber nichts mehr gegen den Falken-Porsche ausrichten. Zuvor

**KALENDER FÜR 2019 FIX**

Die VLN gab im Rahmen des Finales die Termine für die kommende Saison bekannt:

- 16.03. Test- und Einstellfahrt
- 23.03. VLN 1
- 13.04. VLN 2
- 27.04. VLN 3
- 13.07. VLN 4
- 03.08. VLN 5 (6h-Rennen)
- 07.09. VLN 6
- 28.09. VLN 7
- 12.10. VLN 8
- 26.10. VLN 9

**PROTEST ZURÜCKZIEHEN?**

Adrenalin und Manheller wollten ihre Proteste gegen den jeweils anderen nach VLN 8 kurze Zeit später wieder zurücknehmen. Allerdings liefen die Untersuchungen schon. Ein Argument der VLN-Organisation: Hätte man das Prozedere gestoppt, hätte man sich womöglich die Bevorzugung eines Teams vorwerfen lassen müssen – im delikaten Titelkampf. Wie sich herausgestellt hat, entsprach das Auto von Manheller ja wirklich nicht dem Reglement, das von Adrenalin aber schon.

**DEBÜT FÜR TOYOTA SUPRA**

Toyota nutzte das VLN-Finale dazu, die Neuauflage des Sportwagens Supra auf der Nordschleife in auffälligem Tarnkleid zu bewegen. Toyota Gazoo Racing trat in der SP8T-Klasse an, das Modell trug in der Starterliste den Namen A90. Insgesamt gab man sich sehr geheimnistuerisch. Auf dem Goodwood Festival of Speed feierte die noch getarnte Serienversion ihre Weltpremiere.

**AVOCADO-UNFALL**

Man könnte meinen, Motorsport auf der Nordschleife sei nicht ganz ungefährlich. Tatsächlich ereignen sich aber mit die meisten Unfälle im Haushalt. So erging es auch Daniel Zils. Er musste aussetzen, weil er sich beim Schneiden einer Avocado den Finger verletzte. Zum Vizetitel mit Norbert Fischer und Christian Konnerth reichte es trotzdem.

**VLN, 9. LAUF, 43. DMV MÜNSTERLANDPOKAL (4 STUNDEN)**

**Pole-Position:** #34, Krognos (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3, SP9), 7.52,578 min  
**Schnellste Runde:** #47, Götz/Assenheimer/Marciello (Mercedes-AMG Team HTP, Mercedes-AMG GT3, SP9), 7.57,785 min

Rang	Startnummer	Fahrer	Team	Modell	Kategorie	Zeit
1.	#4	Ragginger/Bachler	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	28 Runden
2.	#47	Götz/Assenheimer/Marciello	Mercedes-AMG Team HTP	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 5,334 sek.
3.	#6	Haupt/Stolz/Buurman	Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 20,845 sek.
4.	#99	Catsburg/Krohn/Bastian	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 1.26,083 min
5.	#2	Jans/Böckmann	GetSpeed Performance	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 2.22,041 min
6.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 2.28,077 min
7.	#32	Vervisich/Fässler	Land-Motorsport	Audi R8 LMS	SP-X	+ 2.29,473 min
8.	#35	Hirschi/Abbott/Tresson	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 2.43,355 min
9.	#7	Brück/di Martino	Konrad Motorsport	Lamborghini Huracán	SP9-Pro	+ 3.58,579 min
10.	#22	Weiss/Kainz/Krumbach	Wochenspiegel Team Monschau	Ferrari 488 GT3	SP9-Pre	+ 4.35,792 min

hatten sich Patrick Assenheimer und Hubert Haupt auf der Strecke Saures gegeben. Das Trio Assenheimer/Götz/Marciello behielt die Oberhand und wurde Zweiter vor Buurman/Haupt/Stolz. „Wir wollten vor dem Porsche bleiben, da er schwierig auf der Strecke zu überholen ist“, meinte HTP-Pilot Marciello, der noch wenige Nordschleifen-Kilometer auf dem Buckel hat, aber trotzdem schon mit Top-Zeiten glänzte.

Auch bei Black Falcon dachte man, die Strategie eines frühen Stopps zahle sich aus. „Die Code-60-Phase zu diesem Zeitpunkt war schon ein Grund, zu stoppen“, sagte Stolz. „Zudem hing ich hinter dem Rowe-BMW fest. Wir dachten, das geht sich wie in den letzten Rennen aus. Aber Falken hatte auch zwei Mal in Gelbphasen Glück, die wir schlecht erwischt haben. Auch im Qualifying kam uns eine Code 60 nicht entgegen, weshalb wir es nicht in die ersten zwei Startreihen geschafft haben.“

Bei Rowe Racing, die nach einer längeren Pause wieder mal in der VLN dabei waren, musste man sich mit Platz 4 begnügen. Krohn/Bastian/Catsburg konnten nicht wirklich um den Sieg mitreden. Beim Team wunderte man sich über die eigene Performance, die man eigentlich höher eingeschätzt hatte, aber kein spezielles Problem identifizieren konnte. Dahinter landete der GetSpeed-Porsche von Böckmann/Jans und der Phoenix-Audi-R8-LMS von Stippler/Kolb.

### Krognes mit Quali-Rekord

Aus der SP-X-Klasse schloss die Evo-Version des Audi R8 LMS auf der siebten Gesamtposition ab. Die Top 10 vervollständigen der Walkenhorst BMW M6 GT3 (Hirsch/Abbott/Tresson), der Konrad-Lamborghini (Brück/Di Martino) und der Wochenspiegel-Ferrari (Weiss/Kainz/Krumbach). An den Ferrari ging damit auch der Pokal in der SP9-Premium-Wertung. Im Zeittraining gab es be-

reits einen neuen Rekord zu vermelden: Christian Krognes stellte eine neue schnellste Runde im Walkenhorst-BMW-M6-GT3 mit 7.52,578 Minuten auf. Im Rennen schied man allerdings vorzeitig aus. Bei Frikadelli Racing musste man die Segel schon streichen, bevor es überhaupt richtig losgehen konnte: Im Qualifying am Vormittag machte Alex Müller einen Fahrfehler und be-

rührte daraufhin mit dem Porsche 911 GT3 R die Leitplanke. Die rechte Seite des Elfers war so stark beschädigt, dass man von einem Start im Rennen abgesehen hat.

Auch bei Land-Motorsport, die mit Mies/van der Linde angetreten waren, steckte der Wurm drin. Der Audi R8 LMS wurde in Führung liegend plötzlich langsam und musste schließlich in der Box abgestellt werden. ■

### GESAMTWERTUNG

1.	Rink/Brink/Leisen	Adrenalin Motorsport	BMW 325i	67,07 Punkte
2.	Zils/Konnerth/Fischer	Adrenalin Motorsport	Porsche Cayman	65,45
3.	Köhler/Kohlhaas	racing one	Ferrari 458	64,88
4.	Jäger	racing one	Ferrari 458	64,76
5.	Vildas	Sorg Rennsport	BMW M235i	63,63

### JUNIOR-TROPHÄE

1.	Vildas	Sorg Rennsport	BMW M235i	63,63 Punkte
2.	Waldow/Unteroberdör.	Waldow Performance	Renault Mégane RS	60,67
3.	Müller/Otto/Peucker	Scheid-Honert Sport	BMW M235i	59,64
4.	Oberheim	Black Falcon	Mercedes-AMG GT4	58,56
5.	Griessner	Adrenalin Motorsport	BMW M235i	58,24

Interview mit Adrenalin-Motorsport-Teamchef Matthias Unger

# „Man muss verrückt sein“

Adrenalin Motorsport räumte in dieser VLN-Saison einiges ab. Man stellte die Meister, die Vizemeister und die Gewinner im BMW M235i Cup. Teamchef Matthias Unger, der selbst noch den RCN-Titel gewinnen kann, über die Achterbahnfahrt der Gefühle ...

Von: Bianca Leppert

### Wie groß ist die Erleichterung über den Titelgewinn nach der ganzen Vorgeschichte?

Sie ist riesengroß, aber es ist noch nicht richtig angekommen. Dafür war die Anspannung in den letzten Monaten einfach zu groß.

### Vor allem nach dem Protest-Tohuwabohu bei VLN 8, wo Sie bei der Berufungsverhandlung ja recht bekamen?

Diese Vorkommnisse haben meine Fahrer, Mechaniker und das ganze Team total verunsichert. Wir hatten ein Urteil bekommen, obwohl wir uns keiner Schuld bewusst waren. Für mich müssen Dinge immer er-

klärbar sein. Das Team Manheller und wir wollten die Proteste ja auch wieder zurückziehen – das wurde aber leider abgelehnt. Man muss auch sehen, dass es für mich als Dienstleister ja schlecht ist, wenn ein Auto nicht regelkonform ist.

### Bei der Siegerehrung waren Sie dann aber ausgelassen ...

Ich habe mich sehr gefreut und meinen Mechanikern gedankt – das kommt immer viel zu kurz. Sie leisten viel und das geht über einen normalen Job hinaus. Man muss komplett verrückt sein, wenn man Motorsport macht. Das ist auch bei mir so. Ich bin der Kopf des ganzen Teams mit zwölf Autos. Ich habe einen extrem hohen Anspruch und manchmal spiele ich auch Psychologe. Es ist sehr herausfordernd, Teamchef zu sein. Mein Ansporn sind die Erfolge. Auf der anderen Seite setzt dich das unter Druck. Es ist immer ein Wechselbad der Gefühle. Da muss man sehr an sich arbeiten, nicht alles an sich ranzulassen.

### Sie machen nicht zufällig Yoga zur Entspannung?

Nein, leider nicht. Ich bräuchte



BR FOTO

aber dringend mal Sport zum Ausgleich. Obwohl ich den Kopf trotzdem nicht frei bekomme. Bald bin ich mit meiner Freundin drei Wochen in Thailand. Da kann ich hoffentlich abschalten und zufrieden sein – erst recht nach diesem Erfolg.

### Rink, Brink und Leisen wurden im Finale für die Meisterschaftspunkte nicht auf ihrem BMW 325i gewertet, sondern auf anderen Autos. Wie kam es dazu?

Wir haben uns eine Konstellation

überlegt, die uns von jeglichem Theater nach dem Rennen befreit. Die Überlegung war, die Punkte auf dem V5-Cayman zu holen, den wir nicht ins Ziel fahren lassen. Die drei hatten ja ohnehin noch ein Streichergebnis frei. So wäre ein Protest auf den BMW 325i ohne Einfluss auf die Meisterschaft geblieben. Man hätte dann gegen den Cayman protestieren müssen, aber da war Leisen nicht genannt und wäre so einzeln Meister geworden. Es war einfach ein System, das wir uns zur Beruhigung für die letzten schlimmen Tage ausgedacht haben, wo wir nicht wussten, wo wir stehen.

### Was ist das Erfolgsgeheimnis Ihres Meister-Trios?

Es ist eine gewachsene Geschichte. Christopher kam schon mit etwas Erfahrung zu mir, Danny fing bei mir an und Philipp hatten wir anfangs als Zugpferd geholt. Sie haben ständig voneinander gelernt. Sie sind jetzt alle drei auf Augenhöhe. Dazu kamen ein toller Dateningenieur, meine langjährige Erfahrung auch in Sachen Taktik und Klasse Mechaniker. Es ist eine Kombi aus allem, jeder muss sich einbringen. Und ohne die starken Gegner wäre es auch nur halb so viel wert. ■



# Zeitvorteil

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



## 1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



## 2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie  
zur Wahl**

**Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:**

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

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:  
1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung für das Extra).

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

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



Hybridantrieb war für die WM-Macher Pflicht – und Voraussetzung für den Toyota-Verbleib

# Chancen und Fragezeichen

Die Topklasse im Langstreckensport bekommt nach dem Ausstieg von Audi und Porsche für 2020 neue Regeln. ACO und FIA haben zusammen mit Herstellern und Konstrukteuren versucht, die Eckpunkte der LMP1-Hybridklasse neu aufzusetzen. Vieles geht dabei in die richtige Richtung – aber es gibt auch noch Fragezeichen.

Von: **Marcus Schurig**

**D**ie Eckpunkte des neuen LMP1-Regelwerks stehen und wir haben sie in der letzten MSa-Ausgabe grob skizziert. Am 9. November muss die FIA-Langstrecken-Kommission dem Reglement zustimmen, anfang Dezember der FIA-Weltrat. Und dann müssten zumindest all jene Hersteller, die einen Einstieg im September 2020 erwägen, sich kurz danach erklären – letztlich

hätten sie dann weniger als 18 Monate Zeit, um ein LMP1-Auto neuer Generation zu entwickeln.

Der Zeitdruck ist eines von mehreren Fragezeichen hinter den neuen LMP1-Regeln: Das straffe Timing, Unsicherheiten hinter der Kostenthematik, besonders bezogen auf Hybridsystem und Allradantrieb, damit verbunden die mögliche Integration eines BoP-ähnlichen Systems in der LMP1-Klasse und schließlich die allgemeine Ungewissheit, ob die neue Klasse eine globale Plattform bildet, sind die wesentlichen Bedenken.

## Zeitdruck als WM-Dilemma

Gehen wir die Aspekte der Reihe nach durch: Der Zeitdruck ist nicht zu leugnen, viele Herstellervertreter wie David King von Aston Martin haben sich dazu sogar öffentlich geäußert: 18 Monate sind verdammt eng, um ein Budget zu verabschieden, die Entwicklungsseite und die Einsatzseite auszusortieren. Andererseits gibt es keine andere Wahl, als das Thema durchzupeitschen, denn bei der gähnen-

den Langeweile an der Spitze des Feldes würde die WM eine nochmalige Verschiebung der Einführung der neuen Regeln auf 2021 vermutlich nicht überleben.

Unter der Hand lässt WM-Boss Gérard Neveu durchblicken, dass mindestens ein Hersteller, vielleicht auch deren zwei, ihr internes Go sogar schon erhalten haben könnten. Das passt zu dem, was man aus den Meetings der Arbeitsgruppen hört: Die beiden britischen Sportwagenhersteller McLaren und Aston Martin sind interessiert und offenbar auch willens, 2020 einzusteigen.

Wenn die Briten kommen und Toyota bleibt, woran im Moment niemand ernsthaft zweifelt, dann hätte Neveu sein Minimalziel erreicht, nämlich drei Hersteller für den Neustart der LMP1-Klasse 2020 anzulocken – und damit die Sportwagen-WM nach dem Ausstieg von Porsche und Audi zu stabilisieren. Insider erzählen, dass ACO-Präsident Pierre Fillon und Richard Mille, Präsident der FIA-Langstreckenkommission, gerade bei den Herstellern Klippen putzen. Sieben Autoherstel-

ler sollen abgeklappert werden, darunter auch jene, die bisher in den Meetings saßen, aber entweder als unentschlossen oder desinteressiert gelten. Dazu gehören unter anderem auch Ferrari und Ford.

## Falscher Kostenansatz?

Die Motivation der einzelnen Hersteller ist teilweise sehr unterschiedlich, wie auch ihre Bedenken. Die größte Sorge: Der angebliche Kostenansatz für ein voll wettbewerbsfähiges Zwei-Wagen-Team eines Herstellers von 20 Millionen Euro pro Saison könnte sich als falsch erweisen. Die Kritiker monieren, dass das Handling des Allradantriebs mehr Personal und damit mehr Mitteleinsatz erfordere, als von FIA und ACO proklamiert.

ACO und FIA retournieren mit dem Argument, dass man besonders strikte Performance-Fenster einziehen werde, um sicherzustellen, dass ein Hersteller nicht über mehr Geldeinsatz mehr Performance findet. Doch besonders hier geht einigen Herstellervertretern sofort die Hutschnur

hoch: Der Begriff Performance-Fenster kommt aus dem GT-Sport – und solche Fenster sind logisch fast zwingend mit einem BoP-ähnlichen System verknüpft.

Die Details sind noch nicht bekannt, aber besonders kleine Hersteller wie Aston Martin und McLaren wollen sichergestellt wissen, dass sie im Wettbewerb mit einem Giganten wie Toyota nicht baden gehen, weil sie weniger Budget haben. Insofern ist es mehr als wahrscheinlich, dass man sich von dem alten EoT-System verabschiedet und sich einer BoP-ähnlichen Variante öffnet. Doch das brächte viel Politik in die Topklasse des Langstreckensports – und einige Hersteller scheuen die BoP wie der Teufel das Weihwasser.

### Globale Plattform passé?

Ein weiterer Hemmschuh besteht in der Frage, ob ACO und FIA ihr Versprechen aus dem Juni 2018 halten, nämlich eine globale Plattform für die LMP1-Klasse zu etablieren. Für einige Hersteller wie Ford wäre das essenziell, so könnte der US-Autogigant in der IMSA-Serie und parallel in der Sportwagen-WM antreten – und auch noch um einen Gesamtsieg beim 24h-Rennen in Le Mans mitkämpfen. Doch Insider gehen davon aus, dass die IMSA-

Serie den neuen LMP1-Kurs nicht mitgehen wird, im Wesentlichen aus zwei Gründen: Erstens sind der IMSA die Kosten der neuen Fahrzeugklasse immer noch zu hoch – obwohl ACO und FIA ihren ursprünglichen Kostenansatz von 30 Millionen Euro pro Saison für ein Zwei-Wagen-Team nochmals deutlich auf 20 Millionen Euro nach unten gedrückt haben.

Das geschah unter anderem dadurch, dass man Performance-Faktoren wie die Zielrundenzeit in Le Mans abgesenkt oder für die Motoren eher lasche Effizienzvorgaben gemacht hat, was den Einsatz seriennaher Triebwerke ermöglicht. Die Amerikaner bleiben besonders mit Blick auf die Kostenseite skeptisch: Ihre Top-teams aus der DPi-Klasse veranschlagen zwischen 4,5 und 6 Millionen Dollar pro Werksauto und Saison – da würden Saisonkosten von 20 Millionen Euro für zwei Autos fast einer Verdoppelung der Budgets entsprechen. IMSA-Insider fürchten, dass ihre Serie Hersteller verlöre, wenn sie die Regeln übernehmen würden.

Und dann haben die Amerikaner noch ein zweites Argument, das nicht so einfach von der Hand zu weisen ist: ACO und FIA wollen unbedingt ihr Alleinstellungsmerkmal aufrechterhalten, näm-



**„WIR HABEN GUTE GESPRÄCHE MIT DEN HERSTELLERN GEFÜHRT UND DIE HOFFNUNG, DASS WIR 2020 NEUE LMP1-HERSTELLER FINDEN WERDEN.“**

WM-Boss Gérard Neveu

lich die von Toyota bei Einführung des alten LMP1-Reglements 2014 erfundene 1000-PS-Formel: Die Systemleistung aus Hybridsystem (272 PS) und Verbrennungsmotor (707 PS) soll auch in Zukunft bei offiziell 979 PS liegen – in Wahrheit etwas darüber, aber

die WEC darf mit Rücksicht auf die FIA keine Leistungswerte über 1000 PS kommunizieren.

Die Amerikaner argumentieren, dass ihre antiken und extrem anspruchsvollen Rennstrecken den Einsatz von 1000-PS-Monstern als nicht wünschenswert erscheinen lassen. Damit haben sie vermutlich sogar recht: Die WEC fährt nur auf Rennstrecken mit einer FIA-Grade-1-Homologation, so wie sie auch für die Formel 1 gilt. In Amerika gibt es nur zwei Grade-1-Strecken – Indianapolis und Austin. Das reicht für die IMSA nicht, um einen Kalender mit 12 Saisonrennen aufzustellen. Und ganz ehrlich: Die Kombination aus 1000 PS und Mospport wäre vielleicht wirklich keine so gute Idee...

In Summe gibt es noch viele Bedenken und Fragezeichen zum neuen LMP1-Reglement. Die WM-Macher sind aber zuversichtlich, ihr Minimalziel von drei Herstellern in der LMP1-Klasse ab 2020 erreichen zu können – und vermutlich werden sie es schaffen.

Das größte Defizit des neuen LMP1-Regelwerks besteht wohl darin, dass der transatlantische Brückenschlag nicht gelingen wird. Damit würde Ford als möglicher Spielgefährte für Toyota in der LMP1-Klasse und in der Sportwagen-WM rausfallen. ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### PLANT FORD EINEN GT3-GT?

Äußerungen von Ford-Performance-Direktor Mark Rushbrook gegenüber australischen Medien sorgten in der letzten Woche für Verwirrung: Rushbrook deutete an, dass Ford eventuell ein GT3-Auto auf Basis des GT-Modells lancieren könnte. Dieses Modell war bislang nur als Basis für die Homologation der GTE/GTLM-Klasse vorgesehen, und eigentlich sollte das GTE-Engagement wie ursprünglich geplant Ende 2019 beendet werden. „Wir hatten schon früher einmal über das Thema GT3 auf Basis des Ford GT nachgedacht, es aber wieder verworfen“, erklärte Rushbrook gegenüber dem australischen Magazin Auto Action. „Aber jetzt sehen wir uns das noch mal an, und es könnte möglicherweise passieren, dass wir in der Tat ein GT3-Modell vom Ford GT nachschieben werden.“

### GINETTA-LMP1 GESCHEITERT

Werden wir jemals wieder ein Ginetta-LMP1-Auto am Start eines Sportwagen-WM-Laufs sehen? Die Antwort lautet sicher: Nein! Ginetta hat angekündigt, den fünften WM-Lauf der Supersaison 2018/2019 in Shanghai auszulassen. Damit waren die Ginettas nur beim WM-Start in Spa vertreten, wengleich das Einsatzteam Manor damals aufgrund finanzieller Probleme kaum Kilometer absputzen konnte, sowie beim 24h-Rennen in Le Mans. Nach massiven Motorproblemen in Le Mans wechselte die Ginetta-Truppe von Mecachrome zu AER – doch bis heute bestritt man kein einziges Rennen mit dem neuen Motorenpartner. In der Zwischenzeit hat sich auch das ursprüngliche Einsatzteam Manor aus dem Projekt verabschiedet. Weitere Einsätze sind also sehr unwahrscheinlich.

### ÄNDERUNG SRO-KALENDER

Die SRO-Organisation von GT-Promoter Stéphane Ratel, die nahezu alle wichtigen GT3-Rennen auf der Welt mit den Partnern Blancpain und Pirelli ausrichtet, musste im Lichte einiger Terminkollisionen ihre eigenen



Kalender für die Europa-Saison 2019 anpassen: Das Rennen in Barcelona Ende September kehrt wieder zum Endurance Cup zurück, der Lauf am Nürburgring zählt weiter zum Sprint Cup. Das für den 24. bis 26. Mai angesetzte Rennen auf dem Red Bull Ring

wird durch einen Lauf in Zandvoort (12. bis 14. Juli 2019) ersetzt, womit den Blancpain-GT-Teams auch mehr Vorbereitungszeit auf das 6h-Rennen in Paul Ricard gegeben wird, das traditionell als Generalprobe für das 24h-Rennen in Spa Ende Juli gilt. Wegen der erwähnten Änderungen fährt die Europäische GT4-Serie nicht wie ursprünglich geplant in Barcelona, sondern jetzt in Zandvoort. Dazu hat die SRO die ersten offiziellen Testtermine für 2019 bestätigt, nachdem die Ratel-Organisation ja zuvor angekündigt hatte, die Testarbeit der GT3-Teams unter der Saison einschränken und durch Gemeinschaftstests ersetzen zu wollen. Neben dem BoP-Vortest auf dem Circuit Paul Ricard (Anfang März) und dem traditionellen Spa-Vortest (Anfang Juli) wird es weitere Gemeinschaftstest in Monza und in Barcelona geben.

Nach dem Peugeot-Rückzug bleibt nur noch VW als Hersteller

Rallycross-WM

## Was tun ohne Peugeot?

Der Rückzug von Peugeot trifft alle Beteiligten völlig unvorbereitet. Fünf Jahre nach ihrer Aufwertung zur Weltmeisterschaft steht die Rallycross-WM vor einer weitgehend ungewissen Zukunft.

Von: **Markus Stier**

**D**er Schlag traf die Protagonisten aus dem Nichts. Sébastien Loeb verneinte am WM-Wochenende in Buxtehude etwaige Rallye-Pläne und verwies auf seine Prioritäten in der Rallycross-WM, nun ist der Superstar vorerst arbeitslos. Peugeot-Sportchef Bruno Famin wollte nach dem Audi-Rückzug nicht so schwarz in die Zukunft sehen und steht nun ohne Programm da.

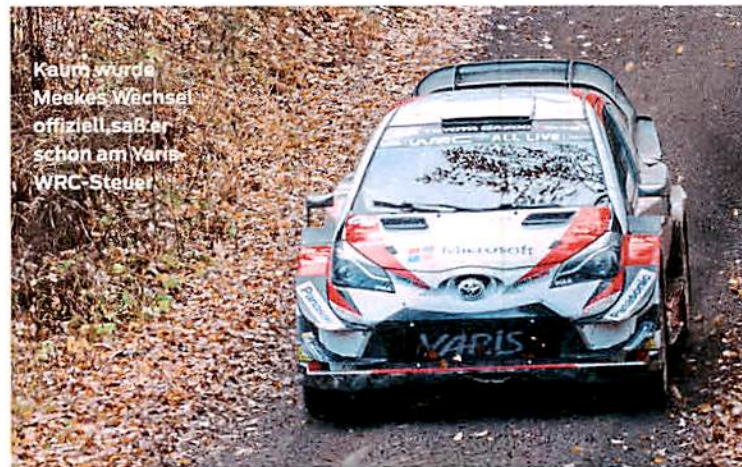
PSA-Chef Carlos Tavares hatte seinen geplanten Besuch am Estering kurzfristig abgesagt. Er hätte entweder alle belügen oder die Bombe vorzeitig hochgehen lassen müssen. Nachdem die Wellen in den sozialen Netzwerken hochschlugen, meldete sich Peugeot-Markenchef Jean-Philippe Imparato zu Wort, dankte der nun vor einer ungewissen Zukunft stehenden Hansen-Familie und betonte,

der Rückzug habe nichts mit dem Umstand zu tun, dass man in der fast abgelaufenen Saison nur einen einzigen Sieg gegen das dominierende VW-Team geholt habe. Imparato schiebt die Schuld für die Kehrtwende in dem erst vor einem Jahr verkündeten Werksengagement erstens der Meisterschaft selbst zu, die nach der auf 2021 verschobenen Einführung eines Elektroantriebs vor einer ungewissen Zukunft stünde, und zweitens der Europäischen Union mit ihren verschärften CO<sub>2</sub>-Vorgaben. „Meine Aufgabe als Geschäftsführer ist das Wohl des Unternehmens und seiner Mitarbeiter“, sagte er pathetisch.

Die Meisterschaft bringt der Schnellschuss in Existenznot. „Für 2019 müssen nun Lösungen gefunden werden“, mahnt VW-Sportchef Sven Smeets. Der verantwortliche Promoter IMG ist noch in Schockstarre. Serien-Chef Paul Bellamy verweist trotz der aktuellen Ereignisse stolz auf den neuen Saisonauftakt in Abu Dhabi. Nur weiß zurzeit niemand, wer dort antreten soll. Gleiches gilt für die Elektro-WM ab 2021. Einschreibeschluss ist trotz der Verschiebung bereits im März. Die FIA fordert vier Hersteller, gesetzt ist bisher allenfalls VW. ■

Rallye-WM

## Meeke schon im Toyota



Kaum wurde Meekes Wechsel offiziell, saß er schon am Yaris-WRC-Steuer

Jetzt ist offiziell, was MSa-Leser schon seit Anfang Oktober wissen: Toyota holt für den zu Citroën abwandernden Esapekka Lappi Kris Meeke in ein Werkscockpit zurück.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**as Stühlerücken in der Rallye-WM geht weiter. Kaum vermeldete Citroën vergangene Woche mit Esapekka Lappi den nächsten Neuzugang nach Weltmeister Sébastien Ogier, reagierte auch dessen bisheriger Arbeitgeber Toyota. Nahezu zeitgleich bestätigte Tommi Mäkinen, dass in dem frei gewordenen Yaris WRC künftig Kris Meeke Platz

nehmen wird. „Wir wissen, dass Kris sehr schnell sein kann, außerdem hat er jede Menge Erfahrung“, freut sich der Toyota-Teamchef auf den Neuzugang. „Mit Ott (Tänak), Jari-Matti (Latvala) und Kris haben wir eine sehr starke Fahrerriege im kommenden Jahr. Alle drei sind in der Lage, Siege einzufahren.“

Schon vor drei Jahren standen Meeke und Toyota in Verhandlungen, doch der Nordire blieb Citroën treu, bis man ihn dort im Frühsommer vor die Tür setzte. Abgehakt. „Meine allererste Meisterschaft habe ich als 16-jähriger Beifahrer neben meinem Bruder in einem Toyota Corolla gewonnen. Es fühlt sich also aus verschiedenen Gründen richtig gut an, hier zu sein. Ich könnte mir keinen besseren Platz vorstellen“, verriet der 39-Jährige und reiste umgehend zu einem mehrtägigen Test nach Finnland, wo er sich intensiv mit Chefingenieur Tom Fowler und dessen Toyota-Technikern austauschte.



Im Austausch: Fowler und Meeke (r.)

Dumm nur, dass, kurz nachdem der Routinier seinem künftigen Dienstwagen die Sporen gegeben hatte, Bilder eines verunfallten Yaris WRC auftauchten. Ob Meeke allzu früh über dem Limit unterwegs war, blieb offen. Das Team wollte einen Ausritt weder bestätigen noch dementieren und verwies darauf, dass der Neuzugang am Folgetag schon wieder hinterm Steuer saß.

Dagegen muss sich Esapekka Lappi, der die Zusammenarbeit mit seinem künftigen Teamkollegen Ogier kaum erwarten kann, gedulden. Der junge Finne darf erst nach dem finalen WM-Lauf in Australien im Citroën C3 WRC Platz nehmen. ■

Auf Asphalt bisher im Hintertreffen: Hyundai-Speerspitze Neuville

## WM-NACHRICHTEN

### CHAMPIONS DAYS

Stelldichein der Weltmeister: Mit Sébastien Ogier (fünf Titel), Sébastien Loeb (neun Titel) und Petter Solberg (ein Titel) sind die Titelträger der vergangenen 15 Jahre am Start. Hinzu kommen die WRC2-Weltmeister Jan Kopecky (2018), Pontus Tidemand (2017) und Esapekka Lappi (2016), die Junior-Weltmeister Nil Solans (2017), Simone Tempestini (2016), Stéphane Lefebvre (2014), Tidemand (2013), Elfyn Evans (2012), und Craig Breen (2011) sowie mit Hayden Paddon der PWRC-Weltmeister von 2011.

### WRC: VOLLES HAUS BEIM EUROPA-FINALE

Knapp die Hälfte der 21 WRC2-Starter macht sich Hoffnung auf den prestigeträchtigen Sieg beim Klassiker an der Costa Daurada. Allen voran der frischgebackene WRC2-Champion Jan Kopecky, dessen Skoda-Werkskollege Kalle Rovanperä sowie die privaten Markengeführten Henning Solberg und Chris Ingram. Vier Citroën C3 R5 sind mit Stéphane Lefebvre, Simone Tempestini, „OC“ Veiby und Lokalmatador José-Maria López ähnlich gut besetzt wie die drei Hyundai i 20R5 mit Jari Huttunen, Pierre-Louis Loubet und dem Spanier José Antonio Suárez. Die Ford-Fahnen halten Lokalheld Nil Solans und Europameister Kajetan Kajetanowicz hoch.

### VW BEIM WETTBEWERBS-DEBÜT MIT ZWEI POLO R5

Für noch mehr Spannung und Brisanz in der zweiten Liga sorgt Volkswagen. Beim Wettbewerbsdebüt des VW Polo GTI R5 lassen die Wolfsburger Werksportler in Spanien gleich zwei ihrer brandneue Kundensportrenner los. Hinterm Steuer sitzen der WRC2-erfahrene Testfahrer Eric Camilli sowie Ex-Rallye- und Rallycross-Weltmeister Petter Solberg, der zuletzt vor sechs Jahren in einem modernen Auto einen WM-Lauf bestritt. ■ RK

# Flucht nach vorn

ROESELER

Beim vorletzten WM-Lauf erhält der Titel-Dreikampf zwischen Thierry Neuville, Sébastien Ogier und Ott Tänak besondere Würze. Denn nur in Spanien müssen sich die WM-Asse auf Schotter- und Asphaltprüfungen beweisen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nur sieben WM-Punkte beträgt der Vorsprung von WM-Spitzenreiter Thierry Neuville auf seinen engsten Verfolger Sébastien Ogier. Auch Ott Tänak hat noch Titelhoffnungen. Vor der vorletzten WM-Runde lauert er 14 Zähler hinter Ogier auf einen Fehler seiner beiden Titelkonkurrenten. Taktieren war gestern. Alle drei wollen und müssen die Flucht nach vorne ergreifen, am Donnerstag noch kein Problem.

Nach einjähriger Pause beginnt die Rally Catalunya–Costa Daurada/Rally de España wieder mit einer abendlichen Zuschauerprüfung auf dem Gelände der Weltausstellung des Jahres 1929 und der Olympischen Sommerspiele 1992 am Hausberg Mont-

juïc in Barcelona. Doch spätestens am Freitag ist Schluss mit lustig. Auf der mit sechs Wertungsprüfungen über insgesamt 144,88 WP-Kilometer langen Schotter-Etappe muss Neuville mit seinem Hyundai zuerst auf die Bahn und den Straßenkehrer geben. Sollte es trocken bleiben, muss sich der Belgier auf einen erheblichen Zeitverlust einstellen. Zumal an diesem längsten Rallyetag über 40 Prozent aller Wertungskilometer auf dem Programm stehen.

Nach dem kompletten Umbau der Fahrzeuge von Schotter- auf Asphalt-Spezifikation gilt es am Samstag und Sonntag, weitere elf WPs über insgesamt 186,70 WP-Kilometer auf Festbelag zu absolvieren. Neuilles Hoffnung: Hyundai-Teamchef Michel Nandan hat für den Saison-Endspurt



Loeb peilt seinen 79. WM-Sieg an

eine modifizierte Vorderachsgeometrie und ein neues Mitteldifferenzial entwickeln lassen. Ziel ist es, dem Auto endlich das nervige Untersteuern auszutreiben. So soll sichergestellt werden, dass Neuville und seine Teamkollegen endlich ein Auto haben, das auf Asphalt mit der schnellen Konkurrenz von M-Sport und Toyota mithalten kann.

### Loeb kommt von hinten

Auf dem Zettel sollte man aber auch Citroën haben. Denn wie der kaltgestellte Vorjahressieger Kris Meeke im Vorjahr dürfte Gaststarter Sébastien Loeb von seiner hinteren Startposition profitieren. Kaum verwunderlich, dass der neunmalige Weltmeister und achtmalige Spanien-Sieger bei den Buchmachern noch vor den drei Titelaspiranten als Top-Favorit gilt.

Die Spitze des 76 Teilnehmer zählenden WM-Feldes bilden 13 World Rally Cars der neusten Generation. Neben je drei Werkswagen von Citroën, Hyundai, M-Sport-Ford und Toyota kehrt US-Actionheld Ken Block auf die WM-Bühne zurück. Dahinter folgt das mit 21 Teilnehmern proppenvolle WRC2-Feld. Der Peugeot Iberica Cup ist mit 22 R2-Teams mit von der Partie. ■

# Geburtstagsause

**Wilder Feiertag:**  
Rovanperä und  
Copilot Kuhn  
toben im Werks-  
Skoda durch den  
Wald



Auch das größte Rallyetalent hat mal Pech. Ausgerechnet an seinem 18. Geburtstag stand für Kalle Rovänperä der offizielle Vorbereitungstest zur Rallye Großbritannien an. Schlimmer noch: Mitten im walisischen Wald stand auch ein MSA-Redakteur bereit – mit Geburtstagskuchen, Helm und Overall.

Von: **Reiner Kuhn**

**U**m 5.00 Uhr klingelt der Wecker. Auf der Anfahrt zur Teststrecke drücken die ersten Sonnenstrahlen durch den Morgennebel, heißt, die drei Kilometer lange Schotterpiste entspricht jenem schmierigen Zustand der walisischen WM-Prüfungen. Für Kalle Rovänperä, der heute seinem 18. Geburtstag feiert, das größte Geschenk. Kann er sich so doch optimal auf den bevorstehenden WM-Lauf vorbereiten. Im Vorjahr zahlte der schnelle Finne hier noch reichlich Lehrgeld. „Damals kam ich überhaupt nicht zurecht, nicht im Dunkeln, nicht im Ne-

bel und auch sonst passte wenig“, erzählt der Skoda-Werksfahrer offen von seinen Problemen beim WM-Debüt 2017. „Direkt danach habe ich meinen Aufschrieb geändert. Ich brauche weniger, aber präzisere Streckeninfos, um richtig schnell fahren zu können.“

Wie sich das anfühlt, erlebt der Autor dieser Zeilen wenige Minuten später. Rovänperä lässt die Dämpfer seines Fabia R5 auf das Mehrgewicht von knapp 50 Kilo Schlamm am Auto und noch mehr Zusatzballast auf dem Beifahrersitz anpassen. Schon geht's los. Gemeinsam scharren, schlit-

tern und surfen wir durch den herbstlichen Wald. Spektakulär war gestern. Präzise und unaufgeregt zirkelt das Geburtstagskind den Werkswagen zwischen den Bäumen hindurch, tanzt auf den Pedalen und reist den sequenziellen Schaltstock mal hoch bis in den fünften oder drückt ihn runter bis in den ersten Gang. „Fühlt sich langsam an, ist aber richtig schnell“, schwört der Chauffeur und sollte recht behalten. Beim folgenden WM-Lauf verprügelte Rovänperä die versammelte WRC2-Konkurrenz inklusive dem amtierenden Weltmeister. Wir gratulieren abermals. ■



Vor dem schnellen Ritt bleibt Zeit für ein Gespräch unter Männern



Nach der Rückkehr zum Service ist der Gast-Copilot sichtlich beeindruckt

# „Ob ich mit 19, 20 oder 21 im WRC sitze, ist egal“

Exklusiver geht's kaum. Im Werkscockpit spricht Kalle Rovanperä mit MSA - über frühe Erfolge, Fliegende Finnen und seine Zukunft.

Von: **Reiner Kuhn**

## Hand aufs Herz, es gibt sicher Schöneres, als am 18. Geburtstag zu arbeiten?

In Ihrem Job vielleicht. (lacht) Ich habe Riesenpaß an dem, was ich tue. Okay, etwas später anzufangen, wäre schon gut. Die Rallye beginnt früh, also testen wir bei gleichen äußeren Bedingungen. Bei allem Spaß, es geht um den Erfolg. Ich bin Werksfahrer.

## Reichlich abgeklärt für einen 18-Jährigen...

Wieso? Rallyefahren ist mein Beruf. Es ist das, was ich kann, will und liebe. Um es professionell zu tun, habe ich vor zwei Jahren vorzeitig die Schule verlassen. Es gibt keinen Plan B.

## Den scheinen Sie auch nicht zu brauchen. Ihr Werdegang liest sich wie die Blaupause für einen kommenden Weltmeister. War das von Anfang an der Plan, immerhin war Ihr Vater ebenfalls Werksfahrer?

Überhaupt nicht. An seine Zeit als Rallyefahrer kann ich mich kaum erinnern. Ich weiß aber, dass ich von klein auf fahren wollte und mit sechs erstmals hinterm Steuer saß. Als ich mit acht im Rallyeauto rumdriften durfte, war das genauso ein Heidenspaß wie mein erster Rallyesprint als Zehnjähriger 2011. Zwei Jahre später startete ich erstmals mit Beifahrer...

## Der Erfolg spricht für sich: 2015 mit 14 lettischer 2WD-Meister, ein Jahr später Landesmeister im R5. In dieser Saison führten Sie die WRC2-Läufe in Argentinien, Finnland und Deutschland an...

...die ich aber leider nicht gewann.

## In Argentinien hatten Sie einen Highspeed-Unfall. Wie steckt man das weg?



Zur Feier des Tages: Ein kalorienreicher Geburtstagskuchen mit 18 Kerzen

Es war mein erster größerer Unfall. Zudem will ich klarstellen, dass ich an dieser Stelle nicht zu schnell war, wie viele meinen. Das Tempo war okay, nur die Linie nicht. Mein Fehler lag beim Aufschrieb. Die Sicherheit der heutigen Autos ist beeindruckend. Körperlich steckt man so einen Abflug in meinem Alter wohl auch besser weg. Wir hatten nur ein paar blaue Flecken.

## Der Rummel um Ihre Person ist hoch. Verspüren Sie einen besonderen Druck?

Nicht wirklich. Ich denke, ich kann ziemlich gut einschätzen, warum es so oder so läuft und was ich brauche, um erfolgreich zu sein. Der Anspruch an mich selbst ist groß genug. Auch wenn ich noch viel lernen muss, das Ziel ist und bleibt der WM-Titel.

## Haben Sie ein Vorbild?

Niemand Speziellen. Ich schaue mir überall etwas ab.

## Welcher Fliegende Finne ist Ihnen in Sachen Fahrstil am nächsten?

Eigentlich keiner. Ich versuche, auch auf Schotter eine möglichst saubere Linie zu fahren und wenig Bewegung im Auto zu haben. So gesehen bin ich wohl der unfinnischste aller finnischen Rallyefahrer. (Lacht)

## Zur Vorbereitung auf die Rallye Deutschland sind Sie beim DRM-Lauf in Sachsen gestartet. Ihr Fazit?

Die schnellen Asphaltpisten waren sehr anspruchsvoll. Einzig das in der WM exzessive Kurvenschneiden kann man bei solchen Rallyes nicht probieren. Dazu muss man WM-Läufe fahren.

## Als 17-Jähriger war das bisher nur bedingt möglich.

Jetzt bin ich volljährig und hoffe, nächste Saison alle WM-Läufe zu fahren, um die speziellen Bedingungen kennenzulernen. Kann ich dabei noch um den WM-Titel in der WRC2 kämpfen, ist die Welt in Ordnung.

## Würden Sie nicht gerne schon 2019 im WRC sitzen?

Ich habe keine Eile und fühle mich in der WRC2 sehr wohl. Bei Skoda kann ich viel lernen, angefangen bei den Abläufen in einem Werksteam.

## Ab 2020 sollen Sie in einem Toyota Yaris WRC sitzen?

Ein Gerücht, alles ist offen. Wir konzentrieren uns voll auf die nächste Saison. Ob ich dann mit 19, 20 oder 21 in einem WRC sitze, ist doch egal. Wichtiger ist, dass ich dann schnell damit klarkomme und ganz vorne mitfahren kann. ■

**„ICH BIN WOHL DER UNFINNISCHESTE ALLER FINNISCHEN RALLYEFAHRER. ICH VERSUCHE, AUCH AUF SCHOTTER EINE SAUBERE LINIE ZU FAHREN UND WENIG BEWEGUNG IM AUTO ZU HABEN.“**

Kalle Rovanperä

## Kalle Rovanperä

**Geburtsort:** 1. Oktober 2000  
**Geburtsort:** Jyväskylä (FIN)  
**Herkunftsland:** Finnland

## WM-KARRIERE

2011: erster Rallyesprint  
2013: erste Rallye  
2015: lettischer 2WD-Meister  
2017: lettischer Meister  
1. von 8 WM-Starts  
erster WRC2-Sieg (AUS)

## HOBBYS

„Alles was einen Motor hat“

Nach drei Siegen in Folge reichte Marijan Griebel und Alexander Rath ein zweiter Platz zum Titel



# Doch noch geschafft

Dominik Dinkel gab alles und gewann das Saisonfinale der Deutschen Rallye Meisterschaft, aber der zweite Platz bei der 3-Städte-Rallye reichte seinem Konkurrenten Marijan Griebel, um sich den Titel zu sichern.

Von: **Michael Heimrich**

**Z**ur Saisonhalbe sah Dominik Dinkel bereits wie der Champion aus. Zwar hatte der Skoda-Pilot nur eine Rallye gewonnen, doch er führte die DRM souverän an, nachdem Konkurrent Marijan Griebel den Auftakt wegen eines streikenden Motors auslassen musste. Anschließend fanden der Pfälzer, das Team und der Peugeot 208 T16 nur mühsam zusammen.

Doch nach der Sommerpause wendete sich plötzlich das Blatt. Dinkel geriet durch technische Probleme und Fahrfehler überraschend ins Hintertreffen, Griebel hatte dagegen sein Gefährt gezähmt und holte drei Siege in Folge. Das brachte ihm vor dem Finale die alleinige Führung in der Gesamtwertung und ein Polster von elf Punkten ein.

## Neuland für alle

Kein Grund zum Durchatmen, denn die Vorbereitung auf die 3-Städte-Rallye war in diesem Jahr besonders intensiv. Nach 14 Jahren im Bäderdreieck nahe Passau kehrte die Veranstaltung wieder nach Straubing zurück. Ein neues Konzept mit neuen Strecken sorgte für Abwechslung in der Meisterschaft, eine ganze Reihe von Blechschäden zeugte vom Anspruch der Prüfungen.

Wer gedacht hatte, Griebel würde auf Nummer sicher ge-

## FÜR PEUGEOT DEUTSCHLAND IST DER ERFOLG DER ERSTE TITEL SEIT KALLE GRUNDEL 1985 UND MICHÈLE MOUTON 1986.

hen, sah sich zunächst getäuscht. Wie bei den letzten Rallyes lieferte er sich mit Dinkel ein munteres Sekundenduell an der Spitze, erst zur Halbzeit schaltete er einen Gang zurück, um sich auf dem zweiten Platz einzunisten. Diese Position reichte aus, um das große Ziel zu erreichen und gemeinsam mit Beifahrer Alex Rath die Meisterschaft zu holen.

„Mir fällt ein großer Stein vom Herzen, denn die Rallye war nicht einfach. Wir hätten hier alles noch verlieren können“,

sagte Griebel, um anschließend langsam zu realisieren, dass er den Titel endlich in der Tasche hat. „Ich bin wahnsinnig stolz auf das gesamte Team.“

Einer der ersten Gratulanten war übrigens Griebels langjähriger Förderer Armin Kremer, der vor 20 Jahren in Straubing selbst seinen zweiten Meistertitel feiern konnte. Dem Ex-Europameister war es im Verlauf der Saison gelungen, nicht nur das angeknackste Selbstbewusstsein seines Schützlings zu richten, sondern auch die richtigen Fäden zu spinnen, damit dieser zusammen mit Teamchef Ronald Leschhorn das passende Setup für den Peugeot austüfteln konnte.

Für Dinkel endete das Jahr zwar mit einem Höhepunkt, aber eben auch mit der Erkenntnis, dass es nicht zum Titel gereicht hat. „Vielleicht haben wir diesen im Laufe der Saison verspielt“, meinte der Franke nüchtern. Ob

und wie er im kommenden Jahr erneut Anlauf auf die Meisterschaft nehmen kann, soll in Kürze entschieden werden.

Für Roman Schwedt dürfte es der letzte Auftritt in seinem Peugeot Super 2000 gewesen sein. Zum vierten Mal in Folge eroberte der 19-Jährige das Podium eines DRM-Laufs und verbesserte sich auf den dritten Gesamtrang. Jetzt wird der nächste Schritt geplant und der lautet „Aufstieg in einen R5“. Gut möglich, dass Schwedt 2019 in die Fußstapfen von Griebel tritt.

### Acht Zehntel zu langsam

Von den Qualitäten Schwedts konnte sich Ruben Zeltner unmittelbar überzeugen. Als bester Nichtallradler landete der Porsche-Pilot auf dem vierten Platz, nur acht Zehntel hinter Schwedt. „Das ist ein mehr als zufriedenstellendes Ergebnis“, freute sich Zeltner, der vor 17000 Zuschauern schnellster Fahrer des ADAC Rallye Masters war. Diese Meisterschaft konnte jedoch Markus Drüge im kleinen Suzuki Swift für sich entscheiden. Allerdings brachte auch ihm das Finale kein Glück, er flog auf der zehnten Prüfung von der Strecke.

Die prominentesten Opfer der 3-Städte-Rallye waren Dennis Rostek, der nach gutem Auftakt den bei Gassner angemieteten Hyundai i20 R5 auf der zweiten Prüfung nachhaltig zerlegte, und Lokalmatador Maximilian Koch, der mit seinem Skoda Fabia R5

am Samstagmorgen im Unterholz steckenblieb, weil beim Zurücksetzen der Rückwärtsgang streikte. Bis dahin hatte er den starken dritten Platz belegt.

Im ADAC-Opel-Rallye-Cup spielten die deutschen Talente erneut eine Nebenrolle. Hoffnungsträger Nico Knacker ging schon vor dem Start das Geld aus, und Max Schumann landete als Bester Teutone auf dem fünften Platz. Den Sieg sicherte sich der Luxemburger Grégoire Munster vor Karl-Martin Volver aus Estland. Elias Lundberg musste sich dieses Mal mit dem dritten Rang begnügen, doch der Schwede stand bereits vor dem Finale als Cup-Sieger fest. Die Niederlage konnte er wenig später noch besser verdauen, denn ADAC und Opel werden ihn im kommenden Jahr weiter unterstützen und beförderten ihn ins Junior-Werksteam, das sich traditionell in der Junior-EM engagiert.

In Straubing wird es in den kommenden zwei Jahren wieder ruhiger werden. Die 3-Städte-Rallye soll künftig zwischen drei Austragungsorten hin und her wandern. Im kommenden Jahr soll es nach Freyung gehen, dann steht wie 2017 Bad Griesbach auf dem Programm, ehe man 2021 nach Straubing zurückkehren will. Die neue „3-Städte“ kam bei den Fahrern gut an. „Die Wertungsprüfungen sind mit die schönsten in Deutschland. Ein großes Lob geht an die Veranstalter“, sagte Ruben Zeltner. ■

## 3-STÄDTE-RALLYE (19.–20. OKTOBER 2018)

8. von 8 Läufen, 12 Wertungsprüfungen über 126,4 km

1. Dinkel/Fürst (D/D)	Skoda Fabia R5	1:10.20,2 h
2. Griebel/Rath (D/D)	Peugeot 208 T16	+39,6 s
3. Schwedt/Gerlich (D/D)	Peugeot 207 S2000	+2.42,5 min
4. Zeltner/Zeltner (D/D)	Porsche 996 GT3	+2.43,3 min
5. Satorius/Meter (D/D)	Subaru Impreza WRX	+3.10,3 min
6. Mohe/Hirsch (D/D)	Renault Mégane Maxi	+3.28,8 min
7. Gassner/Thannhäuser (D/D)	Mitsubishi Evo X R4	+4.08,9 min
8. Geist/Glatzel (D/D)	BMW M3 E36	+4.55,9 min
9. Bieg/Moch (D/D)	Mitsubishi Evo IX	+5.32,5 min
10. Gropengiesser/Annemüller (D/D)	Mitsubishi Evo IX	+5.33,5 min

Bestzeiten: Dinkel 8; Griebel 3; Zeltner 1



Opel-Werksfahrer: Elias Lundberg

### DRM-STAND NACH LAUF 8

1. Marijan Griebel	166
2. Dominik Dinkel	162
3. Roman Schwedt	110
4. Christian Riedemann	83
5. Hermann Gassner jr.	51
6. Konstantin Keil	48
7. Simone Tempestini	30
8. Sepp Wiegand	30
9. Kalle Rovannerä	30
10. Norman Kreuter	17



DÖRRENBÄCHER

Dominik Dinkel tat, was zu tun war, und gewann die Rallye



DÖRRENBÄCHER

Roman Schwedt leistete sich zwei kleine Ausflüge, rettete aber Rang 3



DÖRRENBÄCHER

Ruben Zeltner war im Porsche bester Mann mit Zweiradantrieb



DÖRRENBÄCHER

Trotz Ausfall geht der ADAC-Masters-Titel an Markus Drüge im Suzuki Swift



# Zahlenspiele zur Saison

In der Saison 2018 wurden in 20 Rennen insgesamt 2140 Punkte vergeben – so viele wie noch nie in der modernen DTM seit 2000. Doch es gibt noch viele weitere interessante Zahlen zur Saison.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er genaue Blick in die Saisonstatistiken lohnt sich vor allem für die Top 3 der Gesamttabelle. Denn unterschiedlicher als Gary Paffett (Mercedes/255 Punkte), René Rast (Audi/251) und Paul di Resta (Mercedes/233) sich den Spitzenplatz erarbeiteten, kann es kaum laufen. Da wäre zum Beispiel Paffett, der vor allem im Qualifying den Grundstein zum Titel legte. Fünf Pole-Positionen sind ebenso der Topwert wie 25 Zusatzpunkte aus den Qualifyings. Betrachtet man Paffetts Vorsprung von nur vier Zählern, wird klar, dass Rast den Titel dieses Jahr genau auf die Art und Weise verloren hat, wie er ihn im letzten Jahr noch erobern konnte. Vor Jahres-

frist hatte Rast zwölf Quali-Punkte mehr geholt als Vizemeister Mattias Ekström und wurde dadurch neuer Champion. Diesmal holte Rast (13) zwölf Quali-Punkte weniger als der neue Meister.

Dass Rast überhaupt um den Titel mitsprechen konnte, verdankt er einem irren Endspurt mit sechs Siegen in Folge. 202 seiner 251 Punkte holte er in der zweiten Saisonhälfte – und 26 der 49 Punkte aus der ersten Hälfte holte er beim „Halbzeitrennen“ am Zandvoort-Sonntag. Allgemein war Rast ein starker Sonntags-Performer. An den Sonntagen fuhr er 145 Punkte ein, an Samstagen „nur“ 106. Zum Vergleich: Paffett teilt sich das Wochenende mit 124 (Sa) zu 131 (So) auf, noch ausgeglichener steht di Resta mit 117 zu 116 da.

Der Schotte überzeugte ohnehin vor allem durch Konstanz, als einziger Fahrer konnte er in je-

**138**  
Runden

**18**  
Fahrer

dem Rennen der ersten Saisonhälfte punkten. Am Ende bringt er es in 20 Rennen auf 17 Punkteplatzierungen. In dieser Wertung liegt er somit vor Paffett (16) und Rast (14) an der Spitze.

Hätten die Führungsrunden einen entscheidenden Einfluss auf den Ausgang der Meisterschaft, wäre René Rast der klare Champion. Deren 138 ließ er sich gutschreiben – fast doppelt so viele wie Gary Paffett und Daniel Juncadella, die sich mit je 70 Führungsrunden den zweiten Platz in dieser Statistik teilen. Auch die meisten Führungskilometer (371) gingen damit logischerweise an den Vorjahresmeister, vor Juncadella (258) und Paffett (244). Übrigens: Jeder der 18 Stammpiloten führte zu irgendeinem Zeitpunkt das DTM-Feld 2018 an.

## Überzeugende Rookies

Ausgerechnet der Fahrer mit den

wenigsten Führungsrunden, Joel Eriksson (3), feierte dabei auch noch einen Sieg. Der BMW-Pilot konnte am Misano-Sonntag das Wetterroulette gewinnen und holte bei seinem Sieg auch seine einzige Podestplatzierung.

Auch die beiden weiteren Rookies überzeugten, sowohl Philipp Eng (BMW) als auch Robin Frijns (Audi) fuhren zweimal aufs Podium. Die drei Rookies teilten sich auch ein „perfektes Wochenende“ untereinander auf. Eng sicherte sich eine Pole, Eriksson wie gesagt einen Sieg und Frijns eine schnellste Rennrunde.

Die DTM-Neulinge zählen

**235**  
Positionen

auch zu den Überholkönigen der Saison. Frijns verbesserte sich in den Rennen um sagenhafte 235(!) Positionen – überholte also im Schnitt pro Rennen fast zwölf Gegner –, Eng um 198, Eriksson um 194. Damit belegten sie die

# Mercedes dominant

Mercedes räumte 2018 sämtliche DTM-Titel ab und führt auch die meisten Statistiken an. Doch auch mit kleinen Mäkeln wurde die Abschiedssaison eine wahre Triumphfahrt.

Von: **Michael Bräutigam**

Welche Statistik die „Sterne“ nicht anführen, dürfte aufmerksamen Lesern des Textes links schon dämmern. Denn die meisten Saisonsiege gingen eben nicht an einen Mercedes-Fahrer, sondern an Audi-Pilot René Rast. In der Gesamt-Siegerstatistik passt das Bild aber wieder zur Saison: Gary Paffett, Paul di Resta (je 3), Edoardo Mortara (2) und Daniel Juncadella (1) holten insgesamt neun Siege für Mercedes, womit die Stuttgarter auch in dieser Statistik der erfolgreichste Hersteller des Jahres sind. Bei Audi wurde Rast, auch dank Mithilfe der Markenkollegen, zum Alleinunterhalter und ließ alle sieben Siege der Ingolstädter notieren. Bleiben vier Siege für BMW übrig, welche an Marco Wittmann (2), Timo Glock und Joel Eriksson (je 1) gingen.

Bei den Pole Positions nach Marken sieht das Bild sogar noch deutlicher aus. Insgesamt 14 Mal stand ein Mercedes-Pilot auf dem Startplatz an der Sonne. Weil man vom Ungarn-Samstag bis zum Misano-Samstag sogar neun-

mal in Folge die Quali-Bestzeit setzte, konnte man auch noch einen neuen DTM-Rekord aufstellen. Gary Paffett sicherte sich fünf Poles, aber auch Lucas Auer, Daniel Juncadella (je 3), di Resta (2) und Mortara (1) leisteten ihren Beitrag. Bei BMW (Wittmann/Glock/Eng, je 1) und Audi (Rast 2, Duval 1) waren immerhin je drei Pole Positions zu bejubeln. 73 der zur Vergabe stehenden 120 Quali-Punkte gingen nach Stuttgart, 26 nach München und demzufolge noch 21 nach Ingolstadt.

## Hoffen auf Rückkehr

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei den schnellsten Rennrunden. Hier ließ Mercedes zwölf Mal den Bestwert notieren: Juncadella und Paffett je viermal, Auer zweimal, di Resta und Mortara je einmal. Den Rest teilen sich erneut BMW und Audi brüderlich auf. Viermal ging die schnellste Rennrunde an die Propeller-Piloten (Wittmann 2, Farfus/Glock je 1), ebenso oft an die Marke mit den vier Ringen (Rast/Frijns/Rockenfelder/Green je 1).

Bei allen Zahlen darf zum Schluss eine etwas melancholisch angehauchte nicht fehlen: 30. Über so viele Saisons hielt Mercedes der DTM die Treue und sorgte mehr als einmal dafür, dass die Serie überhaupt weiterlebte. Im Sinne der Fans und des Sports bleibt nur zu hoffen, dass die Sternmarke in nicht allzu ferner Zukunft zurückkehrt – und neben der Konkurrenz auch weitere Rekordzahlen jagt. ■



Überholkönig: Ekström-Nachfolger Robbin Frijns machte 235 Positionen gut



Bester Rookie: Philipp Eng holte eine Pole und zwei Podestplatzierungen

Plätze 1, 2 und 4 in dieser Statistik – Platz 3 geht hier an Pascal Wehrlein mit 196 Positionen. Bester Rookie in der Endabrechnung wurde Eng auf Gesamtrang 9 mit 102 gesammelten Punkten.

Aufgrund der oft schwachen Quali-Performance machten die Audi-Piloten in den Rennen auch die meisten Plätze gegenüber ihren Startpositionen gut. So stehen bei Frijns unter dem Strich 50 Plätze plus zu Buche. Beim Phoenix-Duo Loïc Duval und Mike Rockenfeller, die die Plätze 2 und 3 belegen, sind es 37 bzw. 31. Schlusslicht in dieser Wertung ist Mercedes-Pilot Lucas Auer, der oft starke Qualis zeigte, oft aber auch durch Pech zurück- oder gar ausfiel. Die ernüchternde Bilanz: minus 86 Plätze.

## Größere Schere als 2017

Wie dominant die Top 3 der Tabelle sind, zeigt sich auch am Punkteschnitt pro Rennen. René Rast reichte 2017 ein Schnitt von 9,94 Punkten pro Rennen für den Titelgewinn. Da gab es aber auch noch die ausgleichenden Performance-Gewichte. In diesem Jahr musste Gary Paffett schon eine 12,75 abliefern. Noch besser war hier Rast, der einen Schnitt von

13,21 Punkten hat, aber wegen des Lausitz-Crashes auch nur 19 der 20 Rennen gefahren ist.

Auch dass es in 20 Rennen nur acht verschiedene Sieger gegeben hat, zeigt die deutliche Verschiebung der Kräfteverhältnisse. 2017 waren noch zwölf Fahrer bei nur 18 Rennen siegreich. Am häufigsten stand René Rast ganz oben, nämlich sieben Mal. Paffett und di Resta teilen sich den zweiten Platz mit je drei Siegen. Paffett hat dafür zehn Podestplätze geholt, Rast „nur“ deren neun, wovon jedoch acht auf die zweite Saisonhälfte entfallen.

Die meisten Pole-Positions sicherte sich Paffett mit besagten fünf. Juncadella und Auer folgen mit je drei Poles. Bei den schnellsten Rennrunden gibt es mit vier gefahrenen zwei Spitzenreiter: Juncadella und Paffett. Letzterer freut sich aber sicher mehr über seinen Titel Nummer 2. ■

# 8 Sieger



Viele Bestmarken und ein Abschiedsgruß: Für Mercedes war 2018 emotional



TCR-König von Europa: Der Spanier Mikel Azcona fuhr mit Konstanz und Abgeklärtheit zum Titel

# Der spanische König

Attila Tassi und Mike Halder sorgten für zwei Siege des KCMG-Honda-Teams beim Finale in Barcelona. Mikel Azcona (Cupra) sicherte sich beim Heimspiel die Fahrerkrone.

Von: **Michael Bräutigam**

In den vergangenen Jahren drohte Azcona schon zu einer Art ewigem Zweiten zu werden. Vizemeister im Renault Clio Eurocup, Vizemeister im spanischen Clio Cup, noch mal Vize im Seat Leon Eurocup, und zuletzt hatte er 2017 auch im Audi Sport TT Cup knapp das Nachsehen – trotz der meisten Saisonsiege.

Nun aber hat es für den 22-jährigen von der Biskaya endlich geklappt. Vor allem, weil er dieses Jahr eine sehr konstante Saison hinlegte. Nur ein Sieg in den 14 Saisonrennen reichte zum letztlich souveränen Titelgewinn. Gleichsam holte er aber auch nur bei einem Rennen keine Punkte. „Ich kann es noch gar nicht richtig fassen, dass ich gegen so große Namen im Tourenwagensport den wichtigsten kontinentalen TCR-Titel gewonnen habe“, freute sich der Champion.

Der Fahrer aus dem PCR-Team hatte beim Heimspiel alle Trümpfe in der Hand. Schon am Samstag roch es förmlich nach dem

Titel. Doch P5 reichte noch nicht ganz. Mit 23 Punkten Vorsprung auf Dusan Borkovic (Hyundai) bzw. 24 auf Jean-Karl Vernay (Audi) und den Samstag-Sieger Tassi bei noch 25 maximal zu verbenden Punkten konnte aber fast nichts mehr schiefgehen. Besiegelt wurde der Titel de facto schon in der ersten Runde, als Borkovic nach einer Berührung mit abgebrochenem linken Hinterrad herumieberte und dabei Tassi mit ins Aus beförderte. Vernay hätte bei einer Nullrunde des Spaniers schon gewinnen müssen, doch dafür fehlte dem nach einem Doppelsieg in Monza schwer beladenen Audi schlicht der Speed. Vernay tröstete sich zum einen mit dem Vize-, zum anderen mit dem Benelux-Titel.

War die Ausgangslage in der Fahrerwertung vor dem Finale

**!** 2017 wurde Mikel Azcona im Audi Sport TT Cup mit den meisten Siegen nur Vizemeister. 2018 gewann er mit einem einzigen Saisonserfolg den Titel in der TCR Europe.

recht deutlich, ging es in der Teamwertung extrem eng zu. Das Südtiroler Team Target Competition reiste als Tabellenführer an. Nach dem Qualifying lag man gleichauf mit dem KCMG-Team (Hell Energy). Beide Teams hatten sich deutsche Verstärkung geholt. Halder trat für KCMG an, Peter Terting wurde wie gewohnt im Autodis-Hyundai fahrend kurzfristig zum Target-Piloten.

## Richard ausgeschlossen

Auch nach dem ersten Rennen am Samstag war zunächst noch alles drin. Weil Josh Files mit einem Reifenschaden ausfiel, brachte der Sieg von Teamkollege Tassi das KCMG-Team mit nur drei Punkten in Front. Doch am Grünen Tisch fiel dann eine Vorentscheidung: Kris Richard disqualifiziert – und fürs zweite Rennen gesperrt. Der Schweizer fühlte sich von den Stewards ungerecht behandelt und machte seinem Ärger in den sozialen Netzwerken Luft. „Stress ist das Resultat täglichen Kontakts mit Idioten“ war da noch der harmlosere Teil des Posts, der recht bald wieder gelöscht war. Nach dem Affront wurde der Target-Pilot rückwirkend von P8 im ersten Rennen ausgeschlossen und fehlte also auch im Sonntagsrennen als wichtiger Punktelieferant. Borkovics früher Ausfall und Halders Sieg machten letztendlich alles klar für KCMG. ■

## BARCELONA, RENNEN 1

Fahrer	Rd./Rückstand
1. Tassi/Honda	12 Runden
2. Borkovic/Hyundai	+3,422 s
3. Michelisz/Hyundai	+3,899 s
4. Sutton/Volkswagen	+5,334 s
5. Azcona/Cupra	+6,093 s
6. Vernay/Audi	+6,666 s
7. Nagy/Hyundai	+7,344 s
8. Briche/Peugeot	+9,356 s
9. Barr/Hyundai	+10,049 s
10. Terting/Hyundai	+11,365 s

## BARCELONA, RENNEN 2

Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1. Halder/Honda	12 Runden
2. Nagy/Hyundai	+0,408 s
3. Sutton/Volkswagen	+1,518 s
4. Michelisz/Hyundai	+1,869 s
5. Terting/Hyundai	+6,484 s
6. Files/Honda	+6,742 s
7. Vernay/Audi	+6,870 s
8. Azcona/Cupra	+7,292 s
9. Paulsen/Cupra	+13,916 s
10. Barr/Hyundai	+14,236 s

## ENDSTAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Mikel Azcona	181 Punkte
2. Jean-Karl Vernay	159
3. Dusan Borkovic	154
4. Attila Tassi	153
5. Daniel Nagy	138
6. Josh Files	121
7. Kris Richard	84
8. Maxime Potty	76
9. Stian Paulsen	62
10. Francisco Mora	44

TCR

# Eine neue Renn-Marke

Eine neue Marke betritt die internationale Motorsportbühne. Geely-Tochter Lynk & Co hat seinen ersten TCR-Rennwagens gezeigt und tritt 2019 in der WTCC an. Der erste Fahrer steht auch schon fest.

Von: **Michael Bräutigam**

Eine große Überraschung war es nicht mehr, als Tourenwagen-Weltmeister Thed Björk das Tuch vom neuen Boliden zog. Seit der Ankündigung von Cyan Racing – der globalen Geely-Rennabteilung –, dass am 19. Oktober ein Rennwagen der Marke Lynk & Co vorgestellt wird, stand zu 99 Prozent der TCR-Einstieg fest. Jetzt ist es also offiziell: 2019 wird Geely in der WTCC die neue Konzernmarke ins kalte Motorsportwasser werfen. Der etwas ungeliebte Marken-



Nachfolger vom Weltmeister-Volvo: Studie auf Basis des Lynk & Co 03 TCR

name ist reine Wortklauberei, unter der Hülle des Lynk & Co 03 steckt dieselbe Technik wie im kommenden Volvo S40/V40. Verantwortlich für das Auto zeichnet Cyan Racing, welche 2017 mit Volvo sowohl den Fahrer- als auch den Markentitel in der WTCC holten. Kundenteams sollen Anfang 2019 mit Autos beliefert werden.

Ebenfalls wenig überraschend wurde mit Weltmeister Thed Björk auch schon der Erste von insge-

samt drei Cyan-Racing-Piloten bekannt gegeben. Aktuell fährt der Schwede in der WTCC einen Hyundai von Yvan Muller Racing. Björk hilft nicht nur bei der Entwicklung des neuen Rennwagens, sondern auch bei der Entwicklung eines Straßenablegers, der jedoch ein Konzept und Ausblick auf die sportlichen Straßenmodelle bleiben wird. Die Studie (siehe Bild) des 500 PS starken Autos sieht dennoch sehr TCR-mäßig aus. ■

## NACHRICHTEN

### SUPERCARS: UNWETTER TRIFFT AUF GOLDKÜSTE

Das letzte Enduro-Wochenende der Supercars-Saison fiel kürzer aus als gedacht: Im ersten Lauf in Surfers Paradise beendete Chaz Mostert (Ford) gemeinsam mit Teamkollege James Moffatt mit einem Sieg seine Durststrecke. Markenkollege Scott McLaughlin übernahm dank P5 die Tabellenführung. Schwere Gewitter führten zum Abbruch und letztlich auch zur Annullierung des zweiten Rennens.

### TCR: ELEKTRISCH AB 2020

Im Rahmen des Finales der TCR Europe wurde in Barcelona auch die ETCR offiziell vorgestellt. Der Start der Elektro-TCR soll 2020 erfolgen. Anlässlich der Bekanntgabe drehte Cupra-Testfahrer Jordi Gené einige Demorunden im bis zu 680 PS starken Cupra e-Racer, dem ersten Auto für die neue Elektro-Klasse.

NASCAR

# Ein weiterer Ex-Champ ist raus

Chase Elliott (Chevrolet) holte in Kansas bereits seinen zweiten Saisonsieg in drei Wochen. Ex-Meister Brad Keselowski (Ford) scheidet dagegen wie drei weitere Fahrer aus dem Titelrennen aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Chancen stehen gut, dass Ford zum ersten Mal seit 2004 wieder einen Fahrer-Meister im NASCAR-Oberhaus stellen kann. Der damalige Champion Kurt Busch ist unter den insgesamt noch acht verbliebenen Titelkämpfern einer von fünf Anwärtern aus dem Ford-Lager. Aber ausgerechnet er musste in Kansas zittern. Nach einer Boxenstrafe verlor er eine Runde und kam nur auf P18 ins Ziel. Weil er aber in den letzten Rennen genug Stage-Punkte gesammelt hatte, reichte es um sechs

Zähler zum Weiterkommen. Raus ist dagegen Brad Keselowski. Dem Meister von 2012 reichte nach schwachen Ergebnissen in Dover und Talladega der sechste Platz nicht zum Erreichen der „Round of 8“. Mit ihm schieden auch Penske-Teamkollege Ryan Blaney sowie die Chevrolet-Piloten Kyle Larson und Alex Bowman aus.

### Chevy-Hoffnung Elliott

Wie Kurt Busch sind auch seine drei Stewart-Haas-Teamkollegen Kevin Harvick, Clint Bowyer und Aric Almirola weiter im Titelkampf. Dazu kommt im Ford-Lager noch der dritte Penske-Pilot Joey Logano. Vorjahresmeister Martin Truex Jr. und Kyle Busch halten die Fahnen im Toyota-Lager hoch. Aus Chevrolet-Sicht ist nun also nur noch Chase Elliott verblieben. Der ist jedoch nach zwei Siegen in den letzten drei Rennen – in Kansas hielt er zum Schluss Kyle Busch hinter sich – ein heißer Kandidat. „Eine großartige Zeit“, freute er sich nach Saisonsieg Nummer drei. ■



Zweiter Sieg innerhalb von drei Wochen: Chase Elliott ist aktuell in Topform

### NASCAR CUP SERIES

**Kansas City/Kansas (USA)**  
32. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
4.	Erik Jones (USA)	Toyota
5.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Ryan Blaney (USA)	Ford
8.	Joey Logano (USA)	Ford
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Aric Almirola (USA)	Ford

**Gesamtwertung**  
nach 32 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	4055 Punkte
2.	Harvick (Ford)	4054
3.	Truex Jr. (Toyota)	4038
4.	Elliott (Chevrolet)	4018
5.	Bowyer (Ford)	4015
6.	Logano (Ford)	4015
7.	Kurt Busch (Ford)	4015
8.	Almirola (Ford)	4006
9.	Ryan Blaney (Ford)	2212
10.	Keselowski (Ford)	2194

# Márquez vollstreckt



Ein Sieg von Andrea Dovizioso hätte den Titelgewinn von Marc Márquez vor den Honda-Bossen in Motegi verhindern können. Doch der Spanier machte so viel Druck, dass sein Rivale stürzte.

Von: **Imre Paulovits**

**E**in Jubel ging über die Tribünen. Marc Márquez hatte die Führung von Andrea Dovizioso übernommen und forcierte das Tempo. Doch der Ducati-Werkspilot ging mit. Nur noch anderthalb Runden waren zu fahren, und die Frage, ob Márquez Honda beim Heim-GP den Titel würde bescheren können, wurde immer spannender. Blicke er vor dem Ducati-Werkspiloten, wäre ihm der Titel nicht mehr zu nehmen. Gewinne Dovizioso, würde der Titelkampf auf Australien verlagert. Zwei Runden lang konnte sich die Honda vorne

halten, doch die Ducati kam immer näher. Und dann passierte es: Beim Anbremsen von Turn 10 war der Italiener ganz nah dran. Aber um sich innen reinzudrücken reichte es noch nicht. Die Ducati war etwas unruhig. Und dann klappte plötzlich das Vorderrad weg. Dovizioso lag am Boden, Marc Márquez war Weltmeister.

Sein Team zeigte es ihm auf der Boxentafel nicht einmal an, sie wollten nicht, dass ihr Weltmeister seine Konzentration verliert. Doch dann bemerkte der 25-jährige Spanier selbst, dass die Ducati nicht mehr hinter ihm war, und seine letzte halbe Runde geriet zu einem Freudenfest. In der Auslaufrunde war die Party bereits angerichtet: Der Weltmeister wurde von Freunden und seinem Bruder Álex empfangen. Neben der Strecke war ein riesiges Arcade-Videospiel aufgestellt. Der Game-Fan Márquez nahm eine riesige Münze, warf sie ein, und von der innen installierten Kamera konnte man auf pixeligen Bildern im Stil der Spieleklassiker aus den Siebzigerjahren

**„ICH WUSSTE SCHON NACH FP4, DASS ICH DIESMAL NICHT DER SCHNELLSTE BIN.“**

Andrea Dovizioso

erkennen, wie sieben Gestalten ihre Trophäen hochheben. Der Level 7 war zu sehen. Márquez nahm einen goldenen Helm aus dem Automaten, und zwei große Konfetti-Kanonen überhäufte ihn mit roten Schnipseln. Die Show war perfekt. Und als Honda-Präsident Takahiro Hachigo, der genau wie sein Yamaha-Kollege Yoshihiro Hidaka und Suzuki-Präsident Toshihiro Suzuki mit dem Motorrad nach Motegi gekommen war, mit Márquez auf dem Podest stand, war das japanische Traum-Wochenende perfekt.

## Das lange Warten

Dabei hatte es ganz so ausgesehen, als würde das Rennen wieder

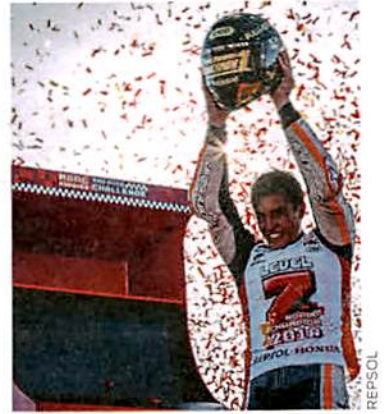
Andrea Dovizioso und Ducati gehören. Doch auch wenn der Italiener am Freitag Schnellster war und am Samstag die Pole-Position herausfahren konnte, warnte er selbst: „Ich bin diesmal nicht der Schnellste. Marc Márquez hat in FP4 so eine irre Pace vorgelegt. Ihn zu besiegen wird nicht leicht.“ Und er sollte Recht behalten. Der Honda-Werkspilot zauberte sich im Handumdrehen von seiner sechsten Startposition aus an die zweite Stelle und spielte von da an mit seinem WM-Kontrahenten Katz und Maus. Nachdem er die Pace erhöht hatte und so der volle Druck auf Dovizioso lastete, beging dieser den entscheidenden Fehler. „Das Gute an der ganzen Sache ist, dass ich nicht über das Limit gegangen bin, sondern nur einen kleinen Fehler gemacht habe“, übte sich Dovizioso in seinem unverdrossenen Optimismus. „Ich hatte gemerkt, dass Marc sehr gut aus den Ecken rauskommt und sehr spät bremst. Also hatte ich in dieser Kurve von Beginn an den Ausgang vorbereitet, um dort optimal herauszubeschleunigen



Der Moment vor der Entscheidung: Márquez (#93) ist vorne, Dovizioso (#04) schon mit Problemen beim Einlenken



Bradley Smith (#38) war diesmal der klar bessere KTM-Pilot



Weltmeister Márquez und die Arcade



Cal Crutchlow (#35) vor Alex Rins (#42): Der LCR-Honda- und der Suzuki-Werkspilot fuhren in Motegi unheimlich stark

und so eine Chance zu haben, beim nächsten Anbremspunkt neben ihm zu sein. Dabei habe ich nicht aufgepasst, etwas zu viel Schräglage gehabt, und so ist mir das Vorderrad eingeklappt."

Motegi hatte aber auch andere Helden. Johann Zarco, der im Vorjahr im Regen die Pole-Position herausgefahren hatte, war in den Trainings wieder bester Yamaha-Pilot. Und auch diesmal im Trockenen entriss ihm Dovizioso die Trainingsbestzeit um ganze 68 Tausendstelsekunden. Doch im Rennen hatte er eine schlechte erste Runde und musste sich erst wieder nach vorne kämpfen. „Ich sah, dass Valentino Rossi Mühe hatte, seine Pace zu gehen, und ich hatte mir schon ausgerechnet, dass ich ihn einholen würde. Doch dann kam Álvaro Bautista von hinten, und der Kampf, in den wir uns verstrickt haben, hat uns die Möglichkeit gekostet, noch an Rossi dranzukommen.“

Rossi selbst hatte sich wieder im Rennen steigern können: „Wir haben für das Rennen wieder einen Schritt gemacht. Ich war zu

Beginn optimistisch, gar aufs Podest fahren zu können, aber dafür fehlte mir dann doch die Pace.“ Cal Crutchlow zeigte ein unheimlich starkes Wochenende, konnte lange die Pace von Márquez und Dovizioso mitgehen. Zum Schluss hatte der Brite die Reserven, den wieder sehr starken Alex Rins hinter sich zu halten und Honda so neben dem Titel noch einen Doppelsieg zu schenken.

Bei den Satelliten-Hondas sind hingegen die Schwächen des Vorjahres-Modells unverkennbar, und Tom Lüthi hatte auch diesmal keine Chance, in die Nähe der Punkte zu kommen: „Ich hatte einen guten Start, aber dann war es mir unmöglich, in den ersten Runden Temperatur in die Reifen zu bekommen. Ab Mitte des Rennens war mein Rhythmus gut, aber da war es schon zu spät.“

Wenn die WM nun auch entschieden ist: Auf den drei verbliebenen, völlig unterschiedlichen Strecken können wir uns noch auf einiges gefasst machen. Vor allem, weil Marc Márquez nicht mehr taktieren muss. ■

## DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



**AB WANN HATTEN SIE DAS GEFÜHL, DASS SIE HIER DEN WM-TITEL GEWINNEN KÖNNEN?**

Ganz ehrlich kam das Gefühl bereits in Aragón auf. Aber ich mag ein solches Gefühl in mir nicht. Ich habe mich auch damit motiviert, dass ich versuchte, gleich den ersten Matchball zu verwandeln und den Titel in Motegi zu holen. Das Wochenende hat dann aber nicht so gut angefangen. Nach FP4 hatte ich aber das Gefühl, dass wir in der Lage sind zu gewinnen. Nach einem schlechten Quali hatten wir ein gutes Warm-up, und danach haben wir uns mit Emilio Alzamora und Santi Hernández zusammengesetzt. Wir waren überzeugt, dass wir es hier machen könnten. Ich hatte dann eine optimale erste

Runde und habe dann Dovizioso beobachtet. Er ist merkwürdig gefahren, hat mal gepusht, mal verlangsamt. Aber ich hatte zum Schluss mehr Reserven und habe in den letzten vier Runden alles gegeben.

**WIR HABEN DIESES JAHR EINEN GANZ NEUEN MARC MÁRQUEZ ERLEBT.**

Wenn man sich meine Punkte ansieht, sieht man viel Konstanz. Doch daran haben wir vor der Saison sehr hart gearbeitet. Und das ist das, was ich letztes Jahr von Dovizioso gelernt habe.

**WAS WAR DER SCHLÜSSEL FÜR DIESEN WM-TITEL?**

Das war der Saisonbeginn, und besonders Jerez und Le Mans, wo ich zwei Siege hintereinander hatte, während Dovizioso und Lorenzo gestürzt sind. Da habe ich mir den Vorteil verschafft.

# Zwei Testfahrer mit Wildcards dabei

Sowohl bei Suzuki als auch bei Yamaha führen deren Testfahrer mit Wildcard beim Heim-GP mit. Doch mit ganz unterschiedlichen Zielsetzungen.

Von: **Imre Paulovits**

**S**ylvain Guintoli fuhr in Motegi eine Suzuki GSX-RR, die in vielen Teilen ganz anders wirkte als die beiden Maschinen von Alex Rins und Andrea Iannone. Teamchef Davide Brivio gab auch ganz offen zu: „Wir probieren hier so viele Teile wie möglich für das 2019er Motorrad. Es ist uns sehr wichtig, dass wir beim Test in Valencia gut vorbereitet sind.“

Während die Prototypen, die Guintoli bei den Tests in der Saison ausgeführt hatte, noch Rahmen mit Kohlefaser-Versteifungen hatten, waren die Rahmen seiner Einsatzmaschinen in Motegi sauber aus Aluminium gefertigt. „Die Kohlefaser-Verstärkungen dienten nur zum Test, man konnte sie leicht wechseln. Dies sind nun die endgültigen Rahmen, die wir ausgetüftelt haben“, klärte Brivio auf.

Suzuki hatte die Verkleidung von Guintoli ab Samstag



Sylvain Guintoli: Fertig wirkenden 2019er Prototyp im Renneinsatz getestet

auch an den Maschinen von Rins und Iannone montiert, sie hatten deutlich größere Flügel, um der Wheelie-Neigung in den sechs harten Beschleunigungsphasen in Motegi entgegenzuwirken.

Bei Yamaha sah das Motorrad von Testfahrer Katsuyuki Nakagami in dem klassischen Weiß-Rot der frühen GP-Jahre zwar wunderschön aus, aber abgesehen davon erkannte man keine Unterschiede zu den Motor-

rädern, die Valentino Rossi und Maverick Viñales führen. Teamchef Wataru Yoshikawa gab auch zu: „Wir testen nichts für 2019, uns geht es mehr darum, dass die Werksfahrer während der Saison bei der Abstimmung in viele Richtungen gegangen sind und wir unsere Grundabstimmung bestätigen wollen.“

Es gibt bei Yamaha viel zu tun. Ob sie auf diese Art für 2019 gerüstet sind, lässt gewisse Zweifel aufkommen. ■

## GASTKOMMENTAR

### MOTEGI WAR EIN FREUDEN-

**FEST DER JAPANER**, nicht nur, weil Marc Márquez auf der Honda-eigenen Strecke vorzeitig den MotoGP-Titel erobert hat. Was sich in den letzten Jahren schon gezeigt hatte, wurde dieses Jahr weitergeführt: Der Motorradsport ist in Japan wieder in. Und weil immer mehr Zuschauer kommen, tragen ihn die Werke auch wieder viel aufwendiger aus. Dass diesmal auch das Wetter stimmte, machte das Ganze zu einem regelrechten Karneval. Wenn der letzte Grand Prix in Thailand ein großartiges Volksfest war, war er dieses Mal ein Kostümfest der Motorsport-Narren. Ein Fan von Álvaro Bautista setzte dem Ganzen die Krone auf, indem er seinen Husky in einen Lederanzug mit den Farben des spanischen Ducati-Piloten steckte. Der Ernst der japanischen Renntradition gepaart mit enthusiastischem Fantasieerichtum – hoffentlich hält das noch lange an.



**Imre Paulovits**  
Redakteur

## AUS DEM FAHRERLAGER

### GEWICHTIGE ARGUMENTE

LCR-Honda-Pilot Takaaki Nakagami führte seine Fahrerkollegen Franco Morbidelli und Jorge Martín vor dem Grand-Prix-Wochenende zum berühmten Arashio Sumo House in Ginza. Dort nahmen die drei GP-Piloten gemeinsam mit den schwergewichtigen Sportlern der uralten japanischen Ringer-Sportart an deren Frühstück teil, ließen sich deren Ernährungs- und Trainingspläne erklären und stellten dabei fest, dass die zwei Sportarten sehr unterschiedliche Anforderungen stellen. Während Motorradrennfahrer versuchen, jedes Gramm an Körpergewicht zu sparen, ist Gewicht für die Sumo-Ringer eine Grundvoraussetzung. Die Kolosse erklärten ihnen die Grundzüge dessen, wie

man versucht, seinen Gegner aus dem Kreis zu schieben oder zu Boden zu bringen. Dann versuchten sich die drei Fahrer



gemeinsam gegen einen Ringer – vergeblich. „Es war, als würden wir uns gegen eine Wand stemmen“, so Nakagami.

### KINDERLEICHT

Am Donnerstag stimmte wieder das Rennen mit elektrischen Minibikes, die in den Farben der

MotoGP-Teams lackiert waren, auf das Rennwochenende ein. Die Fahrer mussten sich jeweils mit einem Kind aus dem japanischen Minibike-Cup zusammenschließen, es gab vorgeschriebene Fahrerwechsel. Schließlich gewann Álvaro Bautista mit seinem jungen japanischen Partner.

### VOR GANZER BELEGSCHAFT

Für alle MotoGP-Fahrer steht vor dem Japan-GP der Besuch ihrer Werke an. So mussten Andrea Iannone und Alex Rins bei Suzuki sowie Valentino Rossi und Maverick Viñales bei Yamaha antreten und sich den Fragen der Mitarbeiter stellen. Dabei werden die Fahrer wie Popstars verehrt. Bei Honda musste sich Takaaki Nakagami zu Marc Márquez und Dani Pedrosa gesellen, der

Japaner erhielt viel Applaus von seinen Landsleuten. Geschichtsfan Marc Márquez besuchte auch das Honda-Museum und stellte eine Ungenauigkeit fest: An dem Schild vor der Honda NS 500 von Freddie Spencer wird der Amerikaner noch immer als der jüngste Königsklassen-Weltmeister aller Zeiten geführt. Das ist seit 2013 aber Márquez selbst.

### DEN BERG HINAUF

Honda und Red Bull drehten mit Marc Márquez ein Video an der berühmten Bergstrecke des Hakone Turnpike. Darauf zu sehen ist neben den Japan-Supersportlern Honda NSR 250, NC30 und CBR 400 auch die Tuner-Legende Isami Amemiya mit seinem Mazda RX-7. Zu sehen auf: [www.youtube.com/watch?v=jTgllr7XG4](http://www.youtube.com/watch?v=jTgllr7XG4)

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Twin Ring Motegi (J) – 21. Oktober 2018** 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 115,224 km über 24 Runden á 4,801 km. 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 35 Grad. Schnitt des Siegers: 162,2 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	42.36,438 min	308,8 km/h	1.45,646 min	M/M	25
2. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	24	+1,573 sec	309,8 km/h	1.45,858 min	M/M	20
3. Alex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	24	+1,720 sec	308,5 km/h	1.45,961 min	M/M	16
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	24	+6,413 sec	309,0 km/h	1.46,024 min	M/M	13
5. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	24	+6,919 sec	309,9 km/h	1.45,987 min	S/S	11
6. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	24	+8,024 sec	306,0 km/h	1.46,005 min	S/M	10
7. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	24	+13,330 sec	311,9 km/h	1.46,175 min	S/M	9
8. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	24	+15,582 sec	310,7 km/h	1.46,365 min	M/M	8
9. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	24	+20,584 sec	308,4 km/h	1.46,573 min	S/M	7
10. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	24	+24,985 sec	306,7 km/h	1.46,481 min	M/M	6
11. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	24	+25,931 sec	303,5 km/h	1.46,834 min	M/M	5
12. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	24	+26,875 sec	304,0 km/h	1.46,799 min	M/M	4
13. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	24	+27,069 sec	308,2 km/h	1.46,895 min	M/S	3
14. Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha YZR-M1	24	+32,550 sec	305,0 km/h	1.46,883 min	M/M	2
15. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	24	+37,718 sec	303,9 km/h	1.47,068 min	M/S	1
16. Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP 16	24	+39,583 sec	302,8 km/h	1.47,182 min	S/M	-
17. Jordi Torres (E)	Ducati D16 GP 17	24	+39,839 sec	308,0 km/h	1.47,281 min	S/M	-
18. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	24	+42,698 sec	311,8 km/h	1.45,696 min	S/M	-
19. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	24	+49,943 sec	306,5 km/h	1.47,275 min	S/S	-
20. Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	24	+52,707 sec	303,7 km/h	1.47,631 min	M/M	-
21. Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	24	+1.01,848 min	305,6 km/h	1.48,115 min	M/M	-
<b>Nicht gewertet:</b>							
Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	14	+10 Runden	309,1 km/h	1.45,812 min	M/M	-
Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	12	+12 Runden	305,5 km/h	1.47,041 min	M/S	-

### QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Dovizioso	1.44,590 min
2. Zarco	1.44,658 min
3. Miller	1.44,727 min
4. Crutchlow	1.44,820 min
5. Iannone	1.44,832 min
6. Márquez	1.44,889 min
7. Viñales	1.45,140 min
8. Rins	1.45,225 min
9. Rossi	1.45,265 min
10. Bautista	1.45,396 min
11. Pedrosa	1.45,519 min
12. Nakagami	1.46,168 min
13. Smith	1.45,722 min
14. P. Espargaró	1.45,742 min
15. Petrucci	1.45,759 min
16. Syahrin	1.45,765 min
17. Morbidelli	1.45,969 min
18. Abraham	1.46,072 min
19. A. Espargaró	1.46,183 min
20. Nakasuga	1.46,441 min
21. Redding	1.46,571 min
22. Siméon	1.46,573 min
23. Lüthi	1.46,817 min
24. Guintoli	1.47,106 min

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	296
2. Dovizioso	194
3. Rossi	185
4. Viñales	155
5. Crutchlow	148
6. Zarco	133
7. Petrucci	133
8. Lorenzo	130
9. Rins	118
10. Iannone	113

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	331
2. Ducati	284
3. Yamaha	231
4. Suzuki	173
5. KTM	49
6. Aprilia	42

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	391
2. Movistar Yamaha MotoGP	340
3. Ducati Team	324
4. Team Suzuki Ecstar	231
5. Alma Pramac Racing	207
6. LCR Honda	167
7. Monster Yamaha Tech3	167
8. Angel Nieto Team	88
9. Red Bull KTM Factory Racing	58
10. Aprilia Racing Team Gresini	44

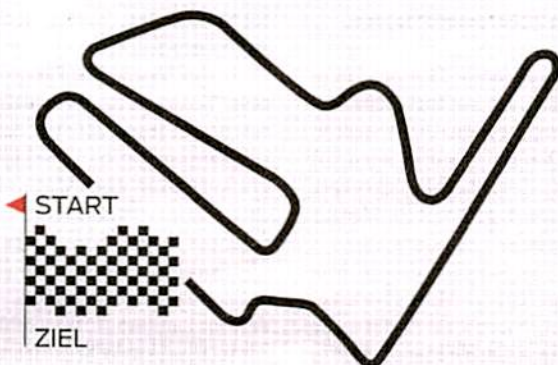
„JETZT KANN ICH DIE RESTLICHEN RENNEN EINFACH SO FAHREN, DASS ICH WIEDER GANZ MARC MÁRQUEZ BIN.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.45,350, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2014**  
 Quali-Rekord: **1.43,790, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**  
 Topspeed-Rekord: **314,3 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**

### TWIN RING MOTEGI 4,801 KM

#### STRECKE



Marc Márquez: Jüngster siebenfacher Weltmeister der Geschichte

# Bagnaia mit doppeltem

WM-Leader Francesco Bagnaia hat seinen Vorsprung auf Miguel Oliveira vergrößert. Dank der Disqualifikation von Sieger Fabio Quartararo um mehr, als er zunächst glaubte.

Von: **Imre Paulovits**

**E**r hatte hart gekämpft. Barcelona-Sieger Fabio Quartararo, der nächstes Jahr neben Franco Morbidelli im neu formierten Petronas-Yamaha-Team in der MotoGP fahren wird, wollte in der Moto2 auf der Speed Up unbedingt noch einmal gewinnen und so beweisen, dass das Vertrauen, das die Teamchefs Johan Stigefelt und Wilco Zeelenberg ihm entgegenbrachten, gerechtfertigt ist. In Motegi kam die Chance. Der 19-jährige Franzose wuchs im Rennen über sich hinaus, setzte sich vor WM-Leader Francesco Bagnaia und gab die

sem im Ziel keine Chance. Doch keine halbe Stunde nach der Siegerehrung kam die Ernüchterung. Bei der technischen Untersuchung wurde ein zu geringer Luftdruck im Hinterreifen festgestellt. Seit Dunlop Sicherheitsbedenken geäußert hat, weil einige Teams zu sehr unter dem empfohlenen Luftdruck blieben und es so zu Reifenschäden kam, wurde im Regelwerk ein Mindestluftdruck von 1,4 bar vorgeschrieben. Und bei der Überprüfung hatte der Reifen von Quartararo nur 1,39 bar. „Es ist ein Sensor im Reifen, mit dem können wir den Luftdruck über das Rennen nachverfolgen“, so Rennleiter Mike Webb. „Es war ein Fehler seitens eines Mechanikers, der Luftdruck war von Beginn an zu niedrig. Fabio Quartararo hat nichts falsch gemacht, aber für so einen Fall sieht das Reglement die Disqualifikation vor. Und daran müssen wir uns halten.“ Der Franzose zeigte sich zwar bitter enttäuscht, aber ein-

sichtig: „Moralisch sehe ich mich als Sieger. Jetzt will ich alles geben, um bei einem der drei letzten Grands Prix noch einen Sieg herauszufahren, bevor ich in die MotoGP gehe.“

Francesco Bagnaia sah die Sache auch sportlich. „Fabio ist ein tolles Rennen gefahren, es tut mir sehr leid für ihn“, so der Italiener. „Wir haben hier gut gearbeitet und unseren WM-Vorsprung weiter ausgebaut.“

Marcel Schrötter war in den Trainings wieder unheimlich stark und qualifizierte sich als Vierter. Doch in den ersten Runden fiel er immer weiter zurück, wurde 11. und rückte durch die Disqualifikation einen Platz auf: „Ich weiß nicht, warum es so schlecht lief. Ich hoffe, dass es auf der flüssigeren Strecke von Phillip Island besser wird.“ Dominique Aegerter holte wieder drei Punkte: „Das ist aber noch immer nicht, wo ich sein sollte. Ich weiß auch noch nicht, ob ich nächstes Jahr weiter Moto2 fahren kann.“ ■



Motorrad-WM

## Viele Verträge für 2019 in Motegi geschlossen

Takaaki Nakagami wurde beim Heim-GP für ein weiteres Jahr bei LCR-Honda bestätigt. Die Woche vor dem Japan-GP sah aber noch viel mehr Unterschriften.

Von: **Imre Paulovits**

**O**bwohl Nakagami mit der Vorjahres-Honda, die bekannt schwer zu fahren ist, in seiner Rookie-Saison oft erstaunlich gute Ergebnisse zeigte, war es bin zuletzt ungewiss, ob er von HRC und Idemitsu weiterhin das Vertrauen genießt und unterstützt wird. In Motegi wurde der 26-jährige Japaner nun auch für 2019 bestätigt. Er wird die diesjährigen Maschinen von Marc Márquez bekommen und kann so sein Talent mit wesentlich konkurrenzfähigerem Material beweisen und weiterentwickeln.



Vielen Dank, ich bleibe: Takaaki Nakagami wird auch 2019 MotoGP fahren

Damit ist im MotoGP-Feld nur noch ein Platz frei, und der schien eigentlich schon längst sicher: Der zweite Platz neben Karel Abraham bei Avintia-Ducati. Es hängt davon ab, ob und wie sich Tito Rabat von seinem komplizierten Beinbruch, den er sich in Silverstone zugezogen hat, als er von Franco Morbidellis Maschine im Kiesbett erwischt wurde, erholt. Erst danach

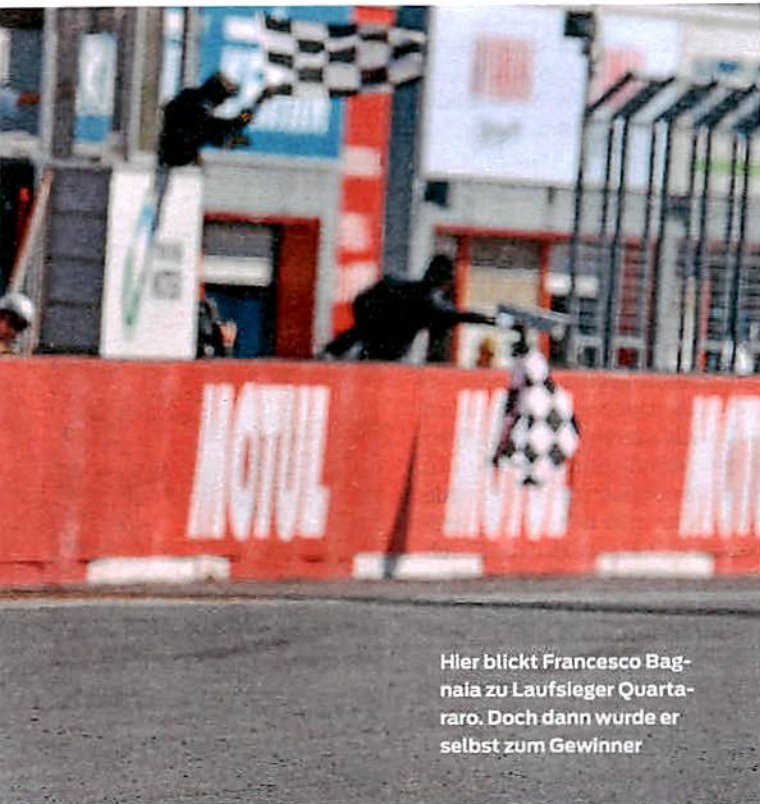
will das spanische Ducati-Team entscheiden, ob sie mit dem Moto2-Weltmeister von 2014 weitermachen. Xavier Siméon wird für Avintia in der MotoE antreten, sein Teamkollege wird Ex-Moto2-Europameister Eric Granado.

Auch das nächstjährige Moto2-Feld nahm in Motegi weiter Gestalt an. Nach der Auflösung des aktuellen Tech3-Moto2-Teams mit eigenem Fahrwerk, das vom

Red-Bull-Tech3-KTM-Team mit den Fahrern Marco Bezzecchi und Philipp Öttl abgelöst wird, hat Remy Gardner bei SAG unterschrieben. Er wird dort eine Kalex fahren, sein Teamkollege wird Tetsuta Nagashima. Bo Bendsneyder wird neben Steven Odendaal das NTS-Team bilden, die Japaner wollen nach ihrem Lehrjahr in dieser Saison mit ihrem neuen Fahrwerk und dem Triumph-Motor bei den ganz Großen mitmischen. Ihr diesjähriger Fahrer Joe Roberts wird aber eine KTM bei den Swiss Innovative Investors fahren.

In der Moto3 hat Fausto Gresini sein Team ganz neu aufgestellt, nachdem Jorge Martín und Fabio di Giannantonio in die Moto2 aufzurücken. Auf den Moto3-Hondas des Italieners werden nächstes Jahr der Argentinier Gabriel Rodrigo und der 16-jährige Italiener Riccardo Rossi antreten, der derzeit im Laglisse-Junior-Team in der Moto3-Junior-WM fährt und auf dem 14. Platz liegt. ■

# Glück



Hier blickt Francesco Bagnaia zu Laufsieger Quartararo. Doch dann wurde er selbst zum Gewinner

## NACHRICHTEN

**MOTOGP** Jorge Lorenzo erlebte in Motegi ein böses Erwachen. Nachdem bei dem furchterlichen Highsider in Buriram ein Knochenriss in der linken Speiche diagnostiziert wurde, blieb der Ducati-Werksfahrer in Thailand und trainierte so viel er konnte im Wasser. Doch bei einer Nachuntersuchung im Krankenhaus von Mito stellte sich heraus, dass der Knochen durchgebrochen ist. Lorenzo hatte beim Fahren auf der bremsintensiven Strecke auch so starke Schmerzen, dass er schon im FPI nach einer Runde das Handtuch warf. Er flog nach Hause, um sich behandeln zu lassen und wird auch den GP in Phillip Island auslassen müssen. Dort wird Álvaro Bautista die Werks-Ducati fahren.

**MOTORRAD-WM** Der Stewart-Panel, der über Unregelmäßigkeiten entscheidet und Strafen verhängt, hat für 2019 einen

Vorsitzenden bekommen: Der dreifache Weltmeister Freddie Spencer soll mit seiner Erfahrung vor allem Rennleiter Mike Webb von diesen Aufgaben entlasten. Der wird sich mehr auf die Rennleitung und die Sicherheit konzentrieren können.

**MOTOGP** Honda-Teamchef Alberto Puig zeigte sich nach dem Titelgewinn von Marc Márquez besonders stolz. Puig ist der erste Teamchef, der bei den 125ern, den 250ern und der MotoGP Weltmeister wurde.

**MOTO3** Buriram-Sieger Fabio di Giannantonio stürzte in der fünften Runde, schlug mit dem Kopf und den Schultern auf und wurde mit dem Hubschrauber ins Krankenhaus von Dokkyo geflogen. Dort wurden zwar keine Brüche festgestellt, da sich der Italiener aber nicht an den Unfall erinnern kann, wurde er bis Dienstag zur Beobachtung dort behalten.

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Twin Ring Motegi (J) – 21. Oktober 2018** 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,622 km über 22 Runden á 4,801 km. 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 35 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	22	41.04,294 min	1.51,367 min	25
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	22	+6,227 sec	1.51,684 min	20
3.	Miguel Oliveira (P)	KTM	22	+11,553 sec	1.51,682 min	16
4.	Álex Márquez (E)	Kalex	22	+12,083 sec	1.51,913 min	13
5.	Brad Binder (ZA)	KTM	22	+12,348 sec	1.51,701 min	11
6.	Augusto Fernandez (E)	Kalex	22	+12,701 sec	1.51,692 min	10
7.	Xavi Vierge (E)	Kalex	22	+13,652 sec	1.51,930 min	9
8.	Iker Lecuona (E)	KTM	22	+13,811 sec	1.51,882 min	8
9.	Luca Marini (I)	Kalex	22	+15,604 sec	1.51,815 min	7
10.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	22	+17,556 sec	1.52,039 min	6
11.	Joan Mir (E)	Kalex	22	+19,221 sec	1.51,847 min	5
12.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	22	+19,811 sec	1.52,064 min	4
13.	Dominique Aegerter (CH)	KTM	22	+20,278 sec	1.52,128 min	3
14.	Mattia Pasini (I)	Kalex	22	+23,091 sec	1.52,120 min	2
15.	Remy Gardner (AUS)	Tech3	22	+24,468 sec	1.52,358 min	1
16.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	22	+24,622 sec	1.52,364 min	-
17.	Sam Lowes (GB)	KTM	22	+26,288 sec	1.52,073 min	-
18.	Joe Roberts (USA)	NTS	22	+33,887 sec	1.52,663 min	-
19.	Steven Odendaal (ZA)	NTS	22	+34,074 sec	1.52,459 min	-
20.	Jesko Raffin (CH)	Kalex	22	+34,303 sec	1.52,846 min	-
21.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	22	+37,458 sec	1.52,929 min	-
22.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	22	+37,921 sec	1.52,941 min	-
23.	Edgar Pons (E)	Kalex	22	+42,570 sec	1.52,810 min	-
24.	Stefano Manzi (I)	Suter	22	+46,667 sec	1.52,769 min	-
25.	Jules Danilo (F)	Kalex	22	+56,500 sec	1.53,598 min	-
26.	Isaac Viñales (E)	Suter	22	+59,659 sec	1.53,638 min	-
27.	Xavi Cardelus (AND)	Kalex	22	+1.07,065 min	1.53,702 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>						
	Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	21	+1 Runde	1.53,197 min	-
	Jorge Navarro (E)	Kalex	13	+9 Runden	1.52,040 min	-
	Federico Fuligni (I)	Kalex	9	+13 Runden	1.54,109 min	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bagnaia	279
2. Oliveira	244
3. Binder	167
4. Baldassarri	148
5. Márquez	137
6. Quartararo	136
7. Mir	128
8. Schrötter	123
17. Aegerter	29
31. Raffin	1

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	341
2. KTM	272
3. Speed Up	140
4. Tech 3	28
5. Suter	8

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Red Bull KTM Ajo	411
2. Sky Racing Team VR46	389
3. Estrella Galicia Marc VDS	265
4. Dynavolt Intact GP	232
5. Pons HP 40	181

### STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Bagnaia	1.50,759 min
2. Quartararo	1.50,924 min
3. Lecuona	1.50,990 min
4. Schrötter	1.51,043 min
5. Baldassarri	1.51,092 min
6. Marquez	1.51,250 min
7. Vierge	1.51,313 min
8. Nagashima	1.51,327 min
9. Oliveira	1.51,331 min
10. Binder	1.51,340 min
11. Marini	1.51,343 min
12. Fernandez	1.51,359 min
13. Gardner	1.51,505 min
14. Mir	1.51,555 min
15. Navarro	1.51,638 min
16. Corsi	1.51,666 min
17. Aegerter	1.51,769 min
18. Roberts	1.51,797 min
19. Lowes	1.51,808 min
20. Locatelli	1.51,822 min
21. Pasini	1.51,862 min
22. Pons	1.51,899 min
23. Pawi	1.52,258 min
24. Raffin	1.52,378 min
25. Odendaal	1.52,505 min
26. Bendsneyder	1.52,549 min
27. Manzi	1.52,625 min
28. Tuuli	1.52,775 min

Moto3

# Bezzecchi wieder bis auf einer

Was beschert uns die diesjährige Moto3-WM noch? In Motegi stürzten beide Gresini-Piloten. Die WM wird wohl wieder zum Zweikampf, und der ist nun denkbar knapp.

Von: **Imre Paulovits**

**D**ie Honda-Ingenieure hatten es in Motegi nicht leicht. Vor den Augen ihres obersten Bosses machten die KTM bei jedem Beschleunigen Meter gut auf die vor drei Jahren mit großem Aufwand weiterentwickelte und vor einem Jahr zum alles überlegenen Geschoss avancierte Moto3-Honda. Auch auf den Geraden waren die österreichischen Einzylinder klar schneller. Den Handling-Vorteil zu nutzen, der ihnen in den letzten anderthalb Jahren so viele Siege beschert hat, war nicht einfach. Dazu hatte Hondas Speer-

spitze Jorge Martín auch in Motegi mit seiner Nervenentzündung im linken Arm zu kämpfen. Er musste wieder mit dem Spezialhandschuh fahren, der ihm hilft, nach dem Kuppeln seine Hand aufzumachen.

Trotzdem kämpfte der WM-Leader in seiner gewohnt wackeligen Art und setzte sich immer wieder an die Spitze. Doch als er einmal einen leichten Rutscher hatte und gleich Marco Bezzecchi und Darryn Binder links und rechts aus dem Windschatten ausscherten, begann die Unglücksreihe des Mallorquiners. Beim Anbremsen der nächsten Rechtskurve touchierte Martín das Hinterrad von Bezzecchi, und konnte von Glück reden, dass er von dem schlingernenden Motorrad nicht abgeworfen wurde. Doch Martín war aus dem Konzept gebracht und büßte in den nächsten Kurven zwei weitere Plätze ein. Als er sich wieder nach vorne arbeiten wollte, übertrieb es der Gresini-Pilot. In Turn 11 wurde

er zu weit rausgetragen, war einfach zu schnell und stürzte übers Vorderrad. „Was für eine Schande“, übte der WM-Leader Selbstkritik. „Dabei hatte ich mir die Reifen gut eingeteilt. Ich denke, ich hätte zum Schluss noch Reserven gehabt. Aber heute war es gegen die KTM wirklich schwierig.“

Marco Bezzecchi ließ sich nicht zweimal bitten. Der Italiener des Prüstel-Teams hatte ohnehin die meisten Runden geführt. Darryn Binder, der ein unheimlich starkes Rennen fuhr, war in der Zielkurve zwar vorn, aber der Südafrikaner verschaltete sich, und Bezzecchi sowie Lorenzo Dalla Porta rauschten bis zum Zielstrich noch vorbei. Bezzecchi konnte sein Glück kaum fassen: „Ich wollte alles dafür tun, dass ich hier gut starte und vorne bin, und dann möglichst gewinnen, denn ich musste Punkte aufholen. Dass ich nun so knapp dran bin, motiviert mich für Phillip Island noch mehr.“ ■



GOLD&amp;GOOSE

Moto3

## Undankbarer 16. Platz für Philipp Öttl

Philipp Öttl fehlten auf dem Stop-and-go-Kurs von Motegi 0,3 Sekunden auf die Spitze. Weitere Umstände vereitelten Punkte.

**N**ach der siebten Trainingszeit vom Freitag hatte Philipp Öttl noch richtig Freude am Japan-Grand-Prix. Doch ein missglückter Überholversuch in seiner schnellsten Runde in der Qualifikation bedeutete, dass der Jerez-Sieger vom 22. Startplatz aus ins Rennen gehen musste.

So setzte Öttl als einer der Wenigen auf den weichen Hinterreifen, doch auch das brachte ihm wenig Glück. Er erwischte zwar einen guten Start, doch weil sich vor ihm zwei Gegner touchierten, musste er vom Gas und verlor einige Plätze. Dann musste er dem vor ihm gestürzten



Philipp Öttl: Kein Glück in Motegi

Arón Canet ausweichen und verlor weitere Plätze. So kam er nur als 26. aus der Startrunde zurück. Von da aus kämpfte er sich auf den 16. Platz vor, doch zufrieden war er damit nicht: „Ich habe drei bis fünf Zehntel pro Runde auf die Spitze eingebüßt, ich konnte auch nicht gut überholen. In Australien möchte ich es besser machen.“ ■ IP

Asia Talent Cup

## Doppelsieg daheim für Takuma Matsuyama

Der 13-jährige Japaner Takuma Matsuyama zeigte sich bei seinem Heimrennen besonders cool und siegte beide Male.

**W**eiter als über einen vierten Platz in Sepang war Matsuyama in seiner ersten Cup-Saison der asiatischen Talente bisher nicht hinausgekommen, aber nun konnte er den Geschmack des Sieges doppelt genießen. Nachdem er im ersten Rennen knapp vor seinem Landsmann Sho Nishimura und Buriram-Doppelsieger Danial Sharil

gewonnen hatte, positionierte er sich im zweiten Rennen wieder richtig und huschte um drei Tausendstelsekunden vor seinem 17-jährigen Landsmann Haruki Noguchi über den Zielstrich.

Jetzt haben die Asia-Talent-Cup-Jünglinge nur noch zwei Rennen in Sepang in zwei Wochen vor sich. Der 16-jährige Australier Bill van Eerde geht nach dem siebten und dem dritten Platz von Motegi mit einem 12-Punkte-Vorsprung vor Haruki Noguchi, der im ersten Lauf stürzte, ins Finale. Doch dort will dieser alles tun, um diese Scharte auszuwetzen. ■ IP

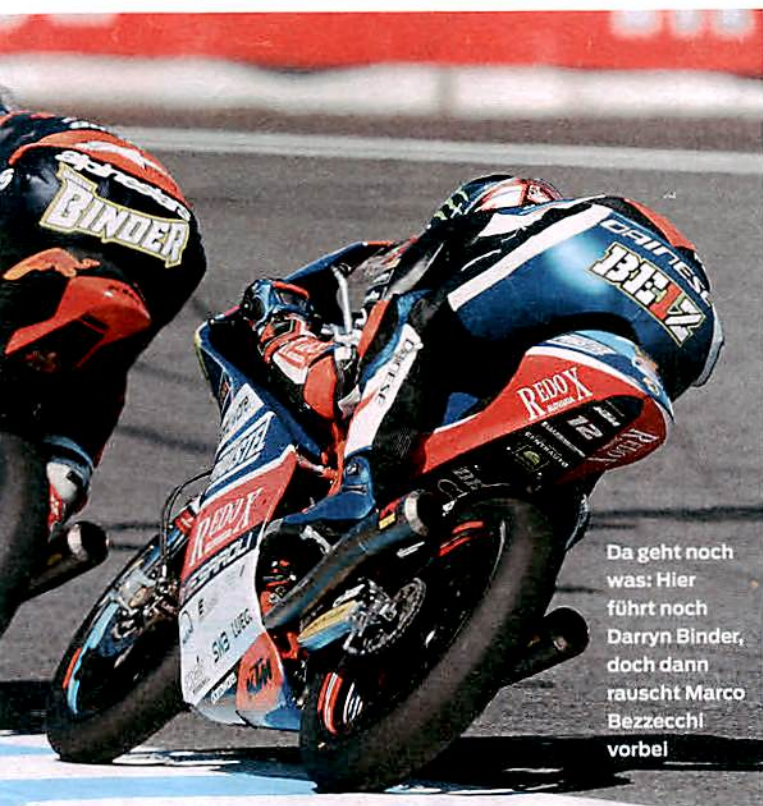


So knapp endete das zweite Rennen

### CUP-STAND

1.	Bill van Eerde (AUS)	169 Punkte
2.	Haruki Noguchi (J)	157
3.	Danial Sharil (MAL)	127
4.	Sho Nishimura (J)	116
5.	Mario Aji (RI)	96

# Punkt dran



Da geht noch was: Hier führt noch Darryn Binder, doch dann rauscht Marco Bezzecchi vorbei

Motorrad-WM

## Vorschau GP Australien

### ZEITPLAN

GP Australien/Phillip Island  
(alle Zeitangaben in MESZ/MEZ)

#### Freitag, 26. Oktober 2018

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

#### Samstag, 27. Oktober 2018

1.00-1.40	Moto3	3. freies Training
1.55-2.40	MotoGP	3. freies Training
2.55-3.40	Moto2	3. freies Training
4.35-5.15	Moto3	Qualifying
5.30-6.15	Moto2	Qualifying
6.30-7.00	MotoGP	4. freies Training
7.10-7.25	MotoGP	Qualifying 1
7.35-7.50	MotoGP	Qualifying 2

#### Sonntag, 28. Oktober 2018

1.40-2.00	Moto3	Warm-up
2.10-2.30	Moto2	Warm-up
2.40-2.00	MotoGP	Warm-up
3.00	Moto3	Rennen, 23 Rd.
4.20	Moto2	Rennen, 25 Rd.
6.00	MotoGP	Rennen, 27 Rd.

### STATISTIK

GP Australien/Phillip Island

#### Sieger 2017

Moto3: Joan Mir (E), Honda  
Moto2: Miguel Oliveira (P), KTM  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

#### Pole-Positions 2017

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1.37,030 (= 165,0 km/h)  
Moto2: Mattia Pasini (I), Kalex, 1.33,300 (= 171,6 km/h)  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.28,386 (= 181,1 km/h)

#### Schnellste Runden 2017

Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), KTM, 1.37,898 (= 163,5 km/h)  
Moto2: Brad Binder (ZA), KTM, 1.33,864 (= 170,5 km/h)  
MotoGP: Johann Zarco (F), Yamaha, 1.29,572 (= 178,7 km/h)

#### Rundenrekorde

Moto3: Jack Miller (AUS), KTM, 1.36,302 (= 166,2 km/h), 2014  
Moto2: Alex de Angelis (RSM), Speed Up, 1.32,814 (= 172,5 km/h), 2013  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.28,108 (= 181,7 km/h), 2013

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Twin Ring Motegi (J) – 21. Oktober 2018 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,020 km über 20 Runden à 4,801 km. 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 33 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Bezzecchi (I)	KTM	20	39.35,653 min	1.57,704 min	25
2. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	20	+0,041 sec	1.57,564 min	20
3. Darryn Binder (ZA)	KTM	20	+0,042 sec	1.57,361 min	16
4. Dennis Foggia (I)	KTM	20	+0,212 sec	1.57,587 min	13
5. John McPhee (GB)	KTM	20	+0,251 sec	1.57,515 min	11
6. Toni Arbolino (I)	Honda	20	+0,350 sec	1.57,735 min	10
7. Enea Bastianini (I)	Honda	20	+0,404 sec	1.57,565 min	9
8. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	20	+1,561 sec	1.57,826 min	8
9. Ayumu Sasaki (J)	Honda	20	+3,137 sec	1.57,889 min	7
10. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	20	+7,965 sec	1.58,296 min	6
11. Jaume Masia (E)	KTM	20	+8,364 sec	1.58,321 min	5
12. Marcos Ramírez (E)	KTM	20	+8,435 sec	1.58,286 min	4
13. Andrea Migno (I)	KTM	20	+8,561 sec	1.58,364 min	3
14. Celestino Vietti (I)	KTM	20	+9,041 sec	1.58,252 min	2
15. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	20	+9,237 sec	1.58,257 min	1
16. Philipp Öttl (D)	KTM	20	+9,898 sec	1.58,155 min	-
17. Kaito Toba (J)	Honda	20	+10,897 sec	1.58,340 min	-
18. Alonso Lopez (E)	Honda	20	+15,691 sec	1.58,434 min	-
19. Adam Norrodin (MAL)	Honda	20	+15,704 sec	1.58,123 min	-
20. Stefano Nepa (I)	KTM	20	+24,185 sec	1.58,746 min	-
21. Nakin Atiratphuvapat (T)	Honda	20	+24,581 sec	1.58,722 min	-
22. Kazuki Masaki (J)	KTM	20	+41,928 sec	1.57,586 min	-
23. Shizuka Okazaki (J)	Honda	20	+1.48,336 min	2.03,276 min	-
24. Yuto Fukushima (J)	Honda	20	+1 Runde	2.03,237 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>					
Jorge Martín (E)	Honda	19	+ 6 Runden	1.57,599 min	-
Albert Arenas (E)	KTM	13	+ 10 Runden	1.57,458 min	-
Fabio di Giannantonio (I)	Honda	6	+ 15 Runden	1.57,730 min	-
Niccolò Antonelli (I)	Honda	1	+ 19 Runden	-	-
Vicente Pérez (E)	KTM	1	+ 19 Runden	-	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Martín	204
2. Bezzecchi	203
3. Di Giannantonio	175
4. Bastianini	142
5. Dalla Porta	131
6. Canet	118
7. Rodrigo	116
8. Kornfeil	108
9. Ramírez	90
14. Öttl	57

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	336
2. KTM	290

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Del Conca Gresini Moto3	379
2. Redox Prüstel GP	311
3. Leopard Racing	273
4. Bester Capital Dubai	156
5. Estrella Galicia 0,0	149

### STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Rodrigo	1.56,894 min
2. McPhee	1.56,969 min
3. Bezzecchi	1.57,014 min
4. Martín	1.57,118 min
5. Binder	1.57,120 min
6. Bastianini	1.57,194 min
7. Foggia	1.57,202 min
8. Masaki	1.57,260 min
9. Arenas	1.57,410 min
10. Dalla Porta	1.57,453 min
11. Ramírez	1.57,476 min
12. Arbolino	1.57,507 min
13. Sasaki	1.57,610 min
14. Perez	1.57,627 min
15. Di Giannantonio	1.57,636 min
16. Kornfeil	1.57,692 min
17. Antonelli	1.57,755 min
18. Migno	1.57,862 min
19. Canet	1.57,910 min
20. Lopez	1.58,002 min
21. Masia	1.58,020 min
22. Öttl	1.58,034 min
23. Norrodin	1.58,107 min
24. Vietti	1.58,236 min
25. Nepa	1.58,315 min
26. Suzuki	1.58,411 min
27. Atiratphuvapat	1.58,659 min
28. Toba	1.58,659 min
29. Okazaki	2.03,453 min



# Alles auf den Kopf ges

Beim Finale der ersten Superbike-WM-Saison ging Davide Tardozzi als Favorit ins Rennen, Weltmeister wurde aber Fred Merkel. Es war ein Krimi, der einer abenteuerlichen Saison die Krone aufsetzte.

Von: **Imre Paulovits**

**A**ller Anfang ist schwer. Das war auch bei der Superbike-WM nicht anders, und dass die Serie ihr erstes Jahr überhaupt überlebt hat, lag daran, dass der Motorsport damals regelrecht ausgehungert nach einer Serie auf Weltniveau mit Viertakt-Motorrädern auf permanenten Rennstrecken war.

Die Grand-Prix-Zweitakter hatten sich in den 1980er-Jahren weit von dem entfernt, was auf den Straßen gefahren wurde, entsprechend unterstützten die Landesimporteure in den natio-

nalen Meisterschaften lieber die Klassen, die auf ihren Serienbikes basierten. Es gab viele nationale Superbike- oder TT-F1-Meisterschaften, wenn auch nach unterschiedlichen Regeln, aber eine internationale Meisterschaft gab es nur für die TT-F1, die überwiegend auf gefährlichen Straßenkursen ausgetragen wurde.

Da kam die Idee von Ex-Racer Steve McLaughlin zur richtigen Zeit, ein weltweites Superbike-Reglement zu verfassen und eine Weltmeisterschaft auf die Beine zu stellen. Nur hatten sich die Geldgeber von McLaughlins Firma SMC auf dem Aktienmarkt verzockt, und das versprochene Start- und Reisegeld war zum Schluss nicht mehr da. So reisten die Teams auf eigene Kosten zum WM-Finale.

## Entschlossene Favoriten

Bimota setzte nach dem Gewinn der TT-F1-Weltmeisterschaft im Jahr zuvor die beiden Werksfahrer Davide Tardozzi und Stéphane Mertens in der Superbike-WM

ein. Tardozzi, der auf den WM-Titel angesetzt war, gewann fünf Rennen, führte fast die ganze Saison über die Meisterschaft an und war auch beim Finale auf dem nur 3,114 Kilometer langen Kurs von Manfeild in Neuseeland Trainings Schnellster. Der damals 29-jährige Italiener war pfeilschnell und ein hervorragender Entwicklungsfahrer. Er hatte jedoch zwei Schwächen: Er war kein guter Regenfahrer, und unter Stress machte er oft Fehler. Und diese beiden Dinge zusammen sollten zu seinem Verhängnis werden und die Weltmeisterschaft komplett auf den Kopf stellen.

War es im Training noch trocken, kam für den Renntag das, was in Neuseeland alle drei bis vier Tage kommt: der Regen. Während Fred Merkel auf der Honda RC30 des Rumi-Teams die Chance nutzte und klar vor dem zweiten Regenspezialisten Fabrizio Pirovano gewann, schaffte Tardozzi mithilfe seines Teamkollegen Stéphane Mertens, der

ihn im Ziel noch vorfahren ließ, den fünften Platz.

Im ersten Jahr der Superbike-WM gab es für einen Rennsieg zehn Punkte, für den zweiten Platz 8,5, für den dritten 7,5 Punkte, der 15. bekam 0,5 Punkte. Das lag daran, dass ursprünglich geplant war, das Ergebnis der beiden Rennen eines Wochenendes zusammenzuzählen und dafür die Punkte nach dem damaligen System der Grand-Prix-Weltmeisterschaft zu vergeben. So wie es ein Jahrzehnt zuvor in der Formel-750-WM gehandhabt wurde. Nur stellte man nach dem WM-Auftakt in Donington fest, dass es gerechter ist, die beiden Rennen getrennt zu werten. Weil es beim WM-Auftakt noch ein Gesamtergebnis gab, gab es für den Rest der Saison für die einzelnen Rennen halbierte Punkte.

## Kampf der Nerven

Nach dem ersten Rennen übernahm Fred Merkel mit seinem Sieg die WM-Führung mit 93,5 Punk-

Fred Merkel auf der Rumi-Honda RC30: Der coole kalifornische Beach-Boy behielt die Nerven.



stellt



Davide Tardozzi auf der Werks-Bimota YB4: Nervenschwäche kostete den Titel



Der blonde Strahlemann Fred Merkel



Fabrizio Pirovano: Erst zwei Jahre zuvor war er aus dem Motocross auf die Straße umgestiegen, die FZ 750 wirkte veraltet

ZAHL DES JAHRES 1988

89

Fahrer kamen zur zweiten Superbike-WM-Runde auf dem Hungaroring, um sich für die 36 Startplätze zu qualifizieren. Der internationale Motorsport war ausgehungert nach einer WM-Klasse mit seriennahen Viertaktern auf permanenten Rennstrecken.

ten, Pirovano mit 92 und Tardozzi mit 91,5 Punkten folgten knapp dahinter. Als das zweite Rennen gestartet wurde, war die Strecke noch immer nass, aber es hatte aufgehört zu regnen. Tardozzi legte sich noch in der Aufwärmrunde nieder. Seine Bimota war hin, und der WM-Favorit konnte zuschauen. Sein Teamkollege Stéphane Mertens setzte auf Intermediates und gewann. Fred Merkel und Fabrizio Pirovano gingen mit Regenreifen ins Rennen, doch je mehr es abtrocknete, desto mehr gerieten sie in Probleme. Doch während Merkel die Nerven behielt und als Fünfter ins Ziel rutschte, ging Pirovano an die Box zum Reifenwechsel. Was beim Australier Malcolm Campbell wunderbar funktionierte, weil er die Radaufhängungen aus der Endurance-WM fuhr und so auf dem zweiten Platz landete, wurde bei Pirovano zu einer Ewigkeit. Er verlor zwei Runden und wurde nur 13.

So blieb die Sensation aus, dass ein Ex-Crosser auf der veralteten Stahlrahmen-Yamaha-FZ-750 Welt-

meister wurde. Stattdessen fügte Merkel seinen drei US-Superbike-Titeln den ersten WM-Titel hinzu. Der Kalifornier, der bei Honda USA gegenüber Wayne Rainey in Ungnade gefallen war und im Team des Italieners Oscar Rumi eine zweite Heimat gefunden hatte, musste zwar auf schnellen Strecken mit einem Leistungsmanko kämpfen, aber er machte fahrrisich viel wett und war über die Saison der Konstanteste – und eben der Coolste. Mit dem gleichen Rezept holte er sich ein Jahr später auch den zweiten Titel.

Federico Martini und Davide Tardozzi wurden von Bimota gefeuert. Martini kam bei Piaggio unter. Tardozzi machte ein Jahr als Privatfahrer auf Bimota weiter, und wenn Martini Zeit hatte und ihm die Einspritzung einstellte, ärgerte er die Werksfahrer. Dann wechselte er auf Ducati und wurde 1991 Superbike-Europameister. Doch als er danach wieder in der WM fuhr, wurde er wieder Opfer seiner Nerven, bevor ihn 1992 eine Verletzung zum Rücktritt zwang.

Dafür holte er als Teamchef acht WM-Titel mit Carl Fogarty, Troy Corser, James Toseland und Troy Bayliss. Er ist heute noch immer als Team-Manager im MotoGP-Werksteam von Ducati tätig.

Die Superbike-WM ging durch einige turbulente Jahre, und konnte Mitte der 1990er-Jahre in vielen Ländern sogar die Motorrad-WM an Beliebtheit übertrumpfen, bis dort das größte Spektakel im Motorsport kam: die MotoGP auf Tausender-Viertaktern. ■

WM-ENDSTAND 1988

Superbike		
1.	Fred Merkel (USA)	Honda 99 Pkt.
2.	Fabrizio Pirovano (I)	Yamaha 93,5
3.	Davide Tardozzi (I)	Bimota 91,5
4.	Stéphane Mertens (B)	Bimota 90,5
5.	Marco Lucchinelli (I)	Ducati 64
6.	Rob Phillis (AUS)	Kawasaki 42
7.	Alex Vieira (P)	Honda 42
8.	Gary Goodfellow (CAN)	Suzuki 41,5
9.	Malcolm Campbell (AUS)	Honda 36
10.	Terry Rymer (GB)	Yamaha 23



Sandro Cortese: Mit sechs Punkten Vorsprung und gutem Gefühl zum Finale

KALLIO RACING

Supersport-WM

## Holt Cortese seinen zweiten Titel?

2012 wurde Sandro Cortese Moto3-Weltmeister, nun führt er vor dem Finale die Supersport-WM an. Doch gegen Jules Cluzel wird es nicht einfach.

Von: Imre Paulovits

**E**r war der bislang letzte Weltmeister Deutschlands im Straßensport, nun könnte Sandro Cortese sein eigener Nachfolger werden. Doch leicht hatte er es nicht. Als die Moto3-WM 2012 die 125er ablöste, war der damals 22-jährige bereits in seiner achten Saison in der kleinsten WM-Klasse. Doch mit dieser Erfahrung und der pro-

fessionellen Hand von Aki Ajo konnten sie die neue Technik der KTM am besten beherrschen und bescherten den Österreichern den ersten WM-Titel auf asphaltiertem Untergrund.

Dann folgten fünf harte Jahre in der Moto2-WM. Obwohl Stefan Keckeisen und Jürgen Lingg, die extra ein Moto2-Team für ihn aus dem Boden gestampft hatten, ihm viel Zeit ließen, ging es nach einem hoffnungsvollen zweiten Jahr eher wieder abwärts. Der Umstieg von Kalex auf Suter brachte den ehrgeizigen Allgäuer dann an den Rand der Verzweiflung. Als er nach dem missglückten KTM-Kiefer-Projekt des Traumtänzers David Pickworth eine letzte Chance beim Team von Vesa und Mika Kallio in der Super-

sport-WM fand, konnte Cortese aber all die Erfahrungen, die er bei den Rückschlägen gemacht hatte, nutzen. Die Yamaha R6 passte ihm auf Anhieb. Auch wenn ihm Jules Cluzel, der bereits dreimal Vizeweltmeister war, gefährlich nah gekommen ist, reist Cortese mit viel Optimismus zum WM-Finale nach Katar. „Natürlich werde ich alles geben, um den Titel zu sichern“, gibt er sich kämpferisch. „Ich fühle mich in Doha sehr stark und freue mich schon auf das Wochenende dort. Ich habe dort schon dreimal auf dem Podest gestanden, mag die Strecke sehr, und mein Team hat mir zuletzt immer ein optimales Motorrad hingestellt. Mir ist egal, was Cluzel so in die Welt setzt. Ich werde voll auf Angriff fahren.“ ■

Gespann-WM

## IDM-Meister kommen

Nach ihrem IDM-Meistertitel wollen Josef Sattler und Uwe Neubert 2019 mit ihrem Adolf-RS-Gespann in der WM angreifen.

**B**eim Finale auf dem Hockenheimring holte sich Josef Sattler mit Beifahrer Uwe Neubert den IDM-Titel bei den Seitenwagen. Mit einer Grippe angereist, lag Sattler nur 0,243 Sekunden hinter Kretzer/Bosch, als das Rennen abgebrochen wurde, und damit war er Meister. „Ich bin im Vorjahr in Hockenheim beim Finale zum ersten Mal das Adolf-RS1-Gespann von Uwe Gürk gefahren und hatte dort

auch gleich das erste Rennen gewonnen sowie im zweiten Lauf den zweiten Rang belegt. Nun sind wir nach 2014 erneut Deutscher Meister.“ freute sich Sattler.

Josef Sattler stieg 2011 in die Seitenwagen-IDM ein und gewann 2014 mit Beifahrer Stefan Trautner den ersten Seitenwagen-Titel.

Uwe Neubert aus dem sächsischen St. Egidien ist seit 2015 Beifahrer bei Josef Sattler. Nach dem Vizetitel 2015 belegten die beiden 2016 den vierten Gesamtrang, im Vorjahr wurden sie IDM-Fünfter. Nun haben sie ihren zweiten Titel dank der neuen Technik, hinter der Rolf Steinhäuser und der Betrieb Adolf



Sattler/Neubert: WM-Planung läuft

SONNICK

Präzisionsteile GmbH stecken, geht.

Im nächsten Jahr möchten Sattler/Neubert in die Seitenwagen-Weltmeisterschaft aufsteigen. Die Planungen für die neue Saison mit einem neuen Adolf-RS Gespann von Adrian Kornas laufen bereits. ■ MSO

## NACHRICHTEN

**SUPERBIKE-WM** Darf man dem glauben, was die britischen Kollegen von crash.net recherchiert haben – und die Seriosität des Autors und seiner Quellen lassen vermuten, dass es wahr ist – steht eine kleine Sensation bevor. Demnach soll Sean Muir Racing, in der letzten beiden Jahren als Milwaukee-Aprilia mit Eugene Laverty und Lorenzo Savadori mit Aprilia-Werksmaterial in der Superbike-WM unterwegs, wieder zurück zu BMW wechseln. Die eigentliche Sensation ist aber die Fahrerpaarung: Diese soll aus dem Weltmeister von 2013, Tom Sykes, und Markus Reiterberger bestehen! BMW-Motorrad-Motorsport-Chef Marc Bongers hatte bereits beim EM-Finale in Magny-Cours anklingen lassen, dass bald eine positive Entscheidung zur Zukunft des deutschen Europameisters getroffen werden soll. Auf Nachfrage wurde zwar nichts bestätigt, aber auch nichts demüht. Auf der EICMA in Mailand soll die neue BMW S 1000 RR präsentiert werden, aller Wahrscheinlichkeit nach wird auch das Rennprogramm gleich mitpräsentiert. Diese Chance hätte Markus Reiterberger auf alle Fälle mehr als verdient.

**IDM SUPERBIKE 1000** Um Sarah Heides Zukunft in der IDM Superbike 1000 sieht es nicht rosig aus. „Das ist schade, denn Sarah kommt immer besser in den Rhythmus“, sagt Teamchef Stefan Laux. Heide war 2011 die erste Frau, die ein Rennen in der IDM Supersport-600-Klasse gewann, dieses Jahr holte die 29-Jährige in der 1000er-Klasse Punkte auf dem Lausitzring, in Assen und in Hockenheim.

**IDM SUPERBIKE 1000** IDM Superstock-600-Cup-Sieger Marco Fetz könnte kerzengerade in die IDM Superbike 1000 gelangen. Benny Wilbers möchte neben Bastien Mackels gern einen Nachwuchsfahrer mit separater Teamstruktur unterstützen.

Speedway Wittstock

# Wölfe holen Pedersen

Wittstock unterlag beim Race of the Night dem polnischen Topsteam Stal Gorzow mit 39:45. Nächstes Jahr wird Ex-Weltmeister Nicki Pedersen für die Brandenburger am Start sein.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**er MSC Wittstock Wölfe trug sein traditionelles Race of the Night diesmal als internationalen Clubvergleich zwischen dem deutschen Vizemeister und dem polnischen Ekstraliga-Finalisten Stal Gorzow aus. Die Gastgeber verstärkten sich mit GP-Pilot Matej Zagar, der aber vier Punkte liegen ließ. Gorzow trat mit dem zweiten GP-Fahrer im Feld, Martin Vaculik, an, der ungeschlagen blieb.

Wittstock hatte mit Zagar, Mads Hansen und – überraschend – dem 17-jährigen Lukas Baumann drei Topscorer. Deshalb konnten sich die Brandenburger mit 39:45 Punkten am Ende glimpflich aus der Affäre ziehen. Hätten Busch (4), Härtel (4) und Mauer (0) nicht enttäuscht, wäre durchaus mehr drin gewesen.

Baumann, der zuletzt mit Platz 6 bei der DM verblüfft hatte, überraschte einmal mehr mit



QUASCHNING

Matej Zagar führt für Wittstock vor Busch (blau) und Gapinski (weiß)

zwei zweiten Plätzen, einem 5:1 mit Michael Härtel gegen die Polen und dem Sieg in Heat 13 vor Altmeister Grzegorz Walasek. Wittstock-Chef Frank Mauer hat das Talent des Güstrowers wohl schon eher erkannt und stattete ihn nun für 2019 mit einem Vertrag für die 1. Bundesliga aus.

Nach der zweifachen Niederlage in den Bundesliga-Finals gegen Landshut wollen die Wölfe Wittstock wohl nichts mehr dem Zufall überlassen und gaben letzte Woche auch einen Vertrag für die Saison 2019 mit dem dreifachen Speedway-Weltmeister Nicki Pedersen bekannt. Der Deal wurde möglich, weil Pedersen für 2019 keinen GP-Startplatz mehr erhielt und nur Piloten, die

nicht im GP sind, in der Bundesliga starten dürfen. „Über viele Jahre habe ich eine enge Beziehung zum MSC Wittstock. Nun ist es an der Zeit, den Wölfen in der Bundesliga zu helfen“, twitterte der Däne. ■

## SPEEDWAY

### Race of the Night, Wittstock, 20.10.

#### 1. Stal Gorzow 45 Punkte

Martin Vaculik 15  
Tomasz Gapinski 4  
Grzegorz Walasek 9, Adrian Cyfer 10  
Alan Szczotka 2, Rafal Karczmarz 5

#### 2. Wittstock Wölfe 39 Punkte

Matej Zagar 11  
Mads Hansen 10  
Tobias Busch 4, Michael Härtel 4  
Steven Mauer 0, Lukas Baumann 10

Speedway Grand Prix 2019

# Back to the Roots

WM-Promoter BSI Speedway nimmt von GP-Rennen in Großstadion immer mehr Abstand. 2019 werden es nur noch zwei sein.

Von: **Thomas Schiffner**

**I**m Kalender 2019 wird es Rennen in Großarenen wie Schalke, Melbourne, Stockholm, Kopenhagen oder Horsens nicht mehr geben. Übrig geblieben ist Dauerbrenner Cardiff (im Durchschnitt 40000 Zuschauer) und zum fünften Mal das Nationalstadion Warschau: Für den GP 2019 wurden binnen vier Tagen 30000 Tickets verkauft. Polen ist für BSI Speedway ein

Selbstläufer: Hier finden auch 2019 drei GP statt. Gorzow wurde für nächstes Jahr durch Wroclaw ausgetauscht, weil die Kommune Gorzow nicht mehr bereit war, die geforderten 350000 Euro an die Briten zu zahlen. Die Kosten für

Stadionmiete und Bahnaufbau sind andernorts offenbar zu hoch, als dass BSI Gewinne erwirtschaften könnte. Deshalb finden laut Kalender 2019 neun der elf Rennen in Speedway-Arenen statt, am 31.08. zum vierten Mal in Teterow. ■



MONSTER ENERGY

Titelverteidiger Tai Woffinden

## SPEEDWAY-GP 2019

Warschau (PL)	18.05.
Krsko (SLO)	01.06.
Prag (CZ)	15.06.
Hallstadvik (S)	06.07.
Wroclaw (PL)	03.08.
Malilla (S)	17.08.
Teterow (D)	31.08.
Vojens (DK)	07.09.
Cardiff (GB)	21.09.
Torun (PL)	05.10.
noch offen (Australien)	N.N.

## NACHRICHTEN

### ALTERSLIMIT JETZT AUCH IN DER 250ER-MX-EM

FIM Europe hat die Anordnung von MXGP-Promoter Youthstream befolgt und das Alterslimit von 23 Jahren bei der MX2-WM auch für die EMX250 eingeführt. Die EMX250 ist die letzte Entwicklungsstufe vor der MX2-WM, aber dieses Jahr waren drei der ersten fünf im EM-Endstand älter als 23 Jahre. Vizemeister Mel Pocock, sein Teamkollege Martin Barr und Steven Clarke hatten ein Durchschnittsalter von 27 Jahren. Ebenfalls betroffen sind Fahrer wie Seva Brylyakov und Samuele Bernardini, die aus Altersgründen die MX2-WM verlassen müssen, aber verletzungsbedingt kaum Chancen auf einen MXGP-Startplatz haben. Ihre einzige Möglichkeit im WM-Tross zu bleiben, ist die Teilnahme in der neuen EM-Serie für 250ccm-Zweitakter, welche die EMX300 ersetzt. Doch eine Serie mit Rennen in Russland und der Türkei ist kaum attraktiv für Sponsoren, weil die Teams neben den Zweitaktern auch Viertakter für ihre nationalen Meisterschaften benötigen.

### FÄHRT PEDERSEN AUCH LANGBAHN-WM?

Nachdem Nicki Pedersen als WM-Elfter aus dem Speedway-GP ausgeschieden ist und keine Wildcard für 2019 mehr erhielt, sprach der 41-jährige Däne davon, dass „2019 voll sein wird mit neuen Zielen“. Letzte Woche, noch bevor er seinen Bundesliga-start 2019 für Wittstock bekannt gab, testete Pedersen in Scheeßel mit Motorrädern von Matthias Kröger erstmals auf der Langbahn. Der dreifache Weltmeister plant offenbar den Einstieg in die Langbahn-WM und könnte sich einer der drei permanenten Wildcards für 2019 durch die FIM sicher sein. Durch die direkte WM-Qualifikation von Bernd Diener und Josef Franc rückt auch der Sechste des GP-Challenge, Max Dilger, in die WM 2019 auf. ■



Jeffrey Herlings hat die diesjährige MXGP-WM dominiert. Der 24-jährige Niederländer gewann 17 Mal bei 19 Starts und sicherte sich damit seinen ersten Titel in der Königsklasse.

Von: **Alex Hodgkinson**

**Waren Sie von Ihrer Dominanz überrascht?**

Es ist schwierig, die eigene Leistung zu beurteilen. Ich versuche immer zu gewinnen und arbeite hart daran. Ich konnte eher auf Sandstrecken als in Frauenfeld dominieren und musste die ganze Saison konzentriert bleiben – ein einziger Fehler kann fatal sein. Zur Saisonmitte führte ich schon mit 62 Punkten, doch auf einen Schlag war ich verletzt, und der Vorsprung betrug nur noch zwölf Punkte.

**Hassen Sie es zu verlieren?**

Es kommt darauf an. Wenn ich in der Startkurve stürze, dann kann ich mit Platz 5 leben; es wäre anders, wenn jemand mich überholen würde.

**Wie wichtig sind die harten Arbeitsstunden während der Woche?**

Sehr wichtig. Ich habe keinen Trainer und muss dem eigenen Körper zuhören. Ich muss ein bisschen zurückstecken, wenn



Jeffrey Herlings

**Geburtstag:** 12.09.1994  
**Geburtsort:** Geldrop/Niederlande  
**Herkunftsland:** Niederlande

**KARRIERE**

2008: Juniorenweltmeister 85 ccm, Europameister 85 ccm  
2009: Vize-EM 125 ccm  
2010: MX2-WM, Platz 6  
2011: MX2-Vizeweltmeister  
2012: MX2-Weltmeister  
2013: MX2-Weltmeister  
2014: MX2-Vizeweltmeister  
2015: MX2-WM, Platz 7  
2016: MX2-Weltmeister  
2017: MXGP-Vizeweltmeister  
2018: MXGP-Weltmeister

**Hobbys**

Alles auf zwei Rädern, Schwimmen

# Jeffrey Herlings: „Ich esse, atme, schlafe Motocross“

wir drei Rennen hintereinander haben, aber ich investiere jede freie Minute während der Saison. Ich esse, atme, schlafe Motocross. Wenn man gewinnen will, gibt es keine schnelle Lösung.

## Haben Sie den MXGP 2017 unterschätzt?

Definitiv ja. Ich war noch bei meinem MX2-Programm und habe hin und wieder eine Tüte Pommes gegessen. Ich dachte, es würde nichts ausmachen, aber die MXGP-Jungs sind hart, und man kann ihnen nichts schenken. Im Winter 2016/2017 habe ich schon trainiert, aber ich habe mich auch abends mit Freunden verabredet ... und ich war fett!

## Mussten Sie Ihren Fahrstil ändern?

Ich glaube, das ist eine ständige Entwicklung, derer man sich selbst nicht immer bewusst ist. Nach acht Jahren MX2 musste ich lernen, wie man auf einer 450er sitzt, um sie zu bezwingen. Erst im Rennen, wenn man gestresst ist, merkt man alles. Zuerst fuhr ich in zu niedrigen Gängen. Man muss das Drehmoment bei einer 450er nutzen.

## Sie sind einer der wenigen, der keine Frau oder Freundin zum Rennen mitnimmt.

MXGP ist meine Arbeitsstelle. Natürlich liebe ich diesen Sport, aber ich bin zum Arbeiten hier. KTM und die Sponsoren erwarten, dass ich gewinne, und um das zu leisten, brauche ich keine Ablenkung. Es kann ein bisschen egoistisch klingen, aber ich will während der Arbeitszeit niemand bei mir haben, der dies oder das von mir will. Manche Fahrer brauchen die Unterstützung ihrer Frau. Ich weiß, was ich will, und nichts sollte mich davon ablenken.

## Wie lautete Ihr Plan, um Tony Cairoli zu besiegen?

Reiner Speed. Er ist auch schnell, immer vorne dabei, hat viel mehr Erfahrung als ich und startet besser. Ich hatte nur die eine Chance ... reiner Speed.

## Sie sind beide ab Mitte der Saison sehr fair gefahren.

Ja, und es soll so bleiben. Ich respektiere ihn, und ich hoffe, er respektiert mich. Wir hatten einige kritischen Momente in Trentino, Portugal und Russland, und ich gebe ihm nicht die alleinige Schuld. Er war einer der Allergrößten – und ist es immer noch. Ich glaube, er war 2018 schneller

**„NOCH 2017 HABE ICH HIN UND WIEDER EINE TÜTE POMMES GEGESSEN ... UND ICH WAR FETT.“**

Jeffrey Herlings

als je zuvor. Schau mal, wie weit vor allen anderen er war.

## Was ist Ende Juni beim Trainingsunfall in Berghem passiert?

Ich bin einfach in eine Kurve gesprungen und hatte einen Highsider. Es war nicht mal bei hohem Tempo, aber ich bin auf der Schulter gelandet. Meine erste Reaktion war aufzustehen und gleich weiterzufahren, aber dann spürte ich es.

## Ihre Rückkehr in Indonesien war erstaunlich.

In der Tat. Vor allem beim ersten der beiden GPs. Die OP-Schnitte waren kaum geheilt, ich konnte die Metallplatte spüren und alles war geschwollen. 17 Tage nach der OP zu gewinnen, war erstaunlich.

## Was sind Ihre Karriereziele?

Ich will so viele Titel und GPs wie möglich gewinnen. Die 101-GP-Rekordmarke müsste möglich sein; ich bin schon bei 84. Zehn Titel wären schwieriger. Ohne Verletzungen hätte ich vielleicht schon sechs, aber die Wirklichkeit ist, dass ich nur vier habe. Es geht darum, wie lange mein Körper die Belastung noch aushalten kann.

Ich nehme einen Schritt nach dem anderen.

## Sie haben ein zahlenmäßig kleines Team.

Ja, aber jeder ist Teil des Erfolges. Die Techniker von WP und Pirelli, mein Teammanager Dirk Gruebel, der nonstop arbeitet, um zu sichern, dass alles glattläuft und mir den Rücken freihält. Ich verbringe die meiste Zeit mit Ruben Tureluren, aber mein Rennmechaniker Wayne Banks hat die größte Belastung. Wenn Dienstagvormittag der Schalldämpfer beim Training abfällt, montiert Ruben einen neuen – und wir machen weiter. Aber Wayne muss beim Rennen jeden Ausfall und potenzielle Punkteverluste verhindern.

## Man fragt sich manchmal, wie es weitergegangen wäre, wenn Sie und Ken Roczen noch jahrelang Rivalen geblieben wären?

Wir werden es nie wissen. Kennys Verletzungen der letzten beiden Jahre tun mir sehr leid. Ich hatte auch einiges an Verletzungen zu ertragen, aber er ist einer der talentiertesten Fahrer aller Zeiten, und die Verletzungen haben ihn schwer getroffen.

## Wie viele TUEs haben Sie?

Was ist ein TUE?

## Eine Ausnahmeregel zur Anwendung von Dopingmitteln.

Keine. Ich freue mich, wenn ich zur Dopingkontrolle gerufen werde, weil ich weiß, dass ich absolut sauber bin. Einige Ärzte empfehlen Eisen- und Vitamin-Tabletten, aber ich nehme keine. Ich bin stolz, dass ich zu 100 Prozent sauber bin und alles über harte Arbeit und eine strenge Diät mache. Deswegen nutze ich jede Gelegenheit, die Testergebnisse zu veröffentlichen.

## Sie sind auch einer der eloquentesten Rennfahrer.

Das kommt vielleicht, weil ich Niederländer bin. Wir quatschen gern. Auch von zu Hause aus kenne ich das. Mein Vater war eher der Stille, aber der Familienbetrieb war Markthändler für Obst und meine Mutter redet viel.

## Sie haben genug verdient in den letzten Jahren. Für was geben Sie Ihr Geld aus?

Eigentlich hatte ich wenig Zeit dafür, weil meine Zeit mit Training, Rennen, Reisen und Klamottenwaschen voll ausgebucht war. Ich hatte nicht mal Zeit für meine Freunde. Als ich vor drei Jahren die Hüfte ausgekugelt hatte, habe ich mein Haus eingerichtet. Zu meinem 18. Geburtstag habe ich einen Audi A5 gekauft und fahre ihn immer noch, aber wenn ich jetzt Zeit habe, will ich nach einem Lamborghini gucken. Doch generell passe ich auf mein Geld auf. Wir hatten nicht viel, als ich Kind war. Da lernt man, was jeder Cent wert ist. ■



Reiner Speed: Erfolgsrezept von MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo

D'Onofrio Aalen, seit 1972 Alfa Romeo Service. [www.autohaus-donofrio.de](http://www.autohaus-donofrio.de) H

## Aston Martin



V12 Vanquish II, 03.15, 58000 km, 1. Hd., 1J. AM Garantie, AM Insp. neu, 121.500,- € (MwSt. awb.). BURGDORFF Classic & Race Cars, Grasweg 18-22, 27607 Geestland, Tel. 04705/7659009 H

## BMW



Familienbetrieb seit 1985! Vom 320 Diesel, über den M550i bis zum 760i. Sound & Klappenuspuffanlagen nach Kundenwunsch! Mail: [info@mariani.de](mailto:info@mariani.de) Tel. +49 (0) 5264 / 8601 H



750Li xDrive Edition Exclusiv, EZ 02/2017, 7500 km, schwarz, 5 Jahre Wartung kostenlos, Neuzustand, Garantie, Inzahlung möglich, UVPE: ca. 190.000,-, wie neu, 89.900,- € (MwSt. awb.). SAVEX GmbH, Am Zollstock 2a, 76689 Karlsdorf, Tel. 0721-3545470, [www.savex.de](http://www.savex.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 46138

Original BMW Winterräder für Z4/Z4 M Coupé, 71/2 x 18" mit 225/40 Reifen, keine Gebrauchsspuren, VB 500,- €. Tel. 0172-3168655

[www.bmw-gebrauchtwagen.com](http://www.bmw-gebrauchtwagen.com) H

## Jaguar

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

## KTM



KTM X-BOW GT mit DSG-Getriebe, EZ 08/2018, 53 km, 220 kW (299 PS), Fusion Orange, NR-Fzg., Carbon Monocoque, verstellbares WP Sportfahrwerk, abnehmbares Multifunktionslenkrad, Sport Abgasanlage, BBS Sportfelge, Aero-Paket mit Heckspoiler, Komfortsitze Multimedia Interface, 119.900,- € (MwSt. awb.) Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, [www.teichmann-racing.de](http://www.teichmann-racing.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 46135



X-BOW R 'Facelift', EZ 08/2018, 350 km, 220 kW (299 PS), Pure White, NR-Fzg., Carbon Monocoque, verstellbares WP Sportfahrwerk, abnehmbares Multifunktionslenkrad, Trackday Abgasanlage, Schaltwegeverkürzung, 5-Loch Rennfelge, 86.900,- € (MwSt. awb.) Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, [www.teichmann-racing.de](http://www.teichmann-racing.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 46136

## Land Rover



Diesel-Sound ohne Elektro-Modull! Für alle Modelle und Motoren. Familienbetrieb seit 1985! Mail: [info@mariani.de](mailto:info@mariani.de) Tel. +49 (0) 5264 / 8601 H

## Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: [www.bf-sportwagen.de](http://www.bf-sportwagen.de) H



Esprit V8 GT, EZ 09/1999, 75800 km, 260 kW (354 PS), gelb, Leder, Klima, top gepflegter Wagen, viele Neuteile, 49.900,- €. Mehr Infos bei [autoscout24.de](http://autoscout24.de), ID d15519 oder unter 0681-9919900, 0681-99199043, [thomas.jakobs@schumann-autohaus.de](mailto:thomas.jakobs@schumann-autohaus.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 46054

## Mercedes



Wir realisieren jeden Kundenwunsch ... mit TÜV! Spezialist für Abgasanlagen, Fahrwerke, Leistungssteigerungen und Rad-Reifen in den breitesten Dimensionen. Familienbetrieb seit 1985! Tel. +49 (0) 5264 / 8601 H

## VANSPTS.DE

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. Heckschürzen-aufsätze, 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 u.v.m. zum Preis von 60.900,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: [am@vansports.de](mailto:am@vansports.de) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 46102

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

280 SE 3.5 Coupé, 200 PS (111), Flachk., EZ 1970, schönes Fzg., Leder rot wie neu, SD, Lenkrad-Autom., neue Michelin Reifen u. Bremsen, aus Altersgründen abzugeben. Tel. 0451/492112 ab 20 Uhr

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

### Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**VANSPORTS.DE**  
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Abenteurer „V 250 Edition“ lang - VANSPORTS VP GRAVITY Camper im SUV Look, EZ 11/2016, ca. 20500 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und matschschwarze Seitenschwellerrohre sowie 19 Zoll FIVE Räder (Bereifung 245/45 R19), SCA Hubdach mit Bett (gefedert), Liegepaket im Basisfzg., Konferenztisch, Interieur- u. Exterior-Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, DISTRONIC, NAVI, 2x Schiebetür, 2x Klima, Burmester Sound u.v.m. zum Preis von 52.300,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46103

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin Privatmann und Barzahler. Tel. 0172/4217200, martin-spieling@t-online.de



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

**Mini**

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

**Porsche**

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

**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

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

**www.Rennsportshop.com**

**FERODO**

Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung



**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]

**Rennttransporter**

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

**Seat**

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

**Skoda**

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

**Smart**

www.berlin-tuning.com H

**Subaru**

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

**Suzuki**

D'Onofrio Aalen, Suzuki seit 1986 Verkauf & Service. www.autohaus-donofrio.de H

**Tesla**



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

**VW**



>>>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**



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

**Immobilien**

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

**Literatur**

Zu verkaufen: komplette Sammlung der Jahrbuchreihe Auto Jahr Nr. 1 - 59 (letzte Ausgabe in deutscher Sprache), sowie die Nummern 60-62 in englischer Sprache. Tel. 0221/685623

**Modellautos**

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

**Veranstaltungen**

**Pistenclub**  
„die Bremsen „kaltfahren““  
**Saisonabschluss-Trackday**  
Sa. 10.11.18  
**Hockenheimring**  
**Wintertraining 2019:**  
12. + 13.01.19 Thomatal  
16. + 17.02.19 Muhrtal  
**www.pistenclub.de**  
+49 (0) 2153-951300

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

**Verschiedenes**

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

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

**Versicherungen**



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

**Zubehör**

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

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 Wieczorek  
Fotografen: sutton-images.com; XPB; BRfoto  
Geschäftsführender Redakteur  
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz  
Grafik und Produktion:  
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),  
Michael Wehner  
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
Telefon: +49 (0)711 182 18 20  
MOTORSPORT aktuell gehört zur  
auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:

Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
Andrea Rometsch, Tim Ramms  
Telefon: +49 (0)711 182 0  
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:  
Tim Ramms

Publisher Automobil: Michaela Klein  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
Werbeverkauf Online:  
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 13 46  
Auftragsmanagement:

Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 13  
Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,  
Telefon: +49 (0)711 182 13 87  
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:

Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79  
Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,  
22773 Hamburg  
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:  
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
Einzelheft:

2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)  
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:  
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften  
zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und  
Versand Deutschland: 125,00 €  
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;  
übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften  
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:  
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;  
übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
Studenten erhalten gegen Vorlage einer  
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.  
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%  
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von  
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00  
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.  
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

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

## Alonso macht noch den Mund auf

Zum Formel-1-Kommentar  
MSa 44/2018

Obwohl ich das Gerede von den „Typen“ eigentlich nicht mag, aber Alonso ist so einer, der noch den Mund aufmacht. Das erste Jahr mit Honda war ja wirklich grauenhaft, da hätte ich gerne Lewis Hamilton an seiner Stelle gesehen, aber als Testfahrer hätte er sich sicher nicht verschleißen lassen. Und was die Typen angeht: In 10–15 Jahren wird es heißen, „das waren noch Zeiten – mit Alonso, Vettel, Hamilton, Verstappen, Bottas“. Noch eine Anmerkung: Könnte man die Piloten-Notenliste nicht durch eine Rundentabelle ersetzen?

Alfred Bläsen,  
D-51107 Köln

## Weg mit dem überzüchteten Hybrid!

Zur Situation in der WEC  
MSa 44/2018

Ich hatte die WEC bisher immer als tolle Alternative zur Formel Gähn (äh, sorry, Formel 1) gesehen und auch Besuche vor Ort waren immer offene, tolle Veranstaltungen. Wer gehofft hatte, die Faszination bleibe bei nur einem Werksteam bestehen, wird nun enttäuscht.

Unbestritten ist, dass die Serie, wenn sie überhaupt noch zu retten ist, mindestens drei, besser noch vier gleichwertige Hersteller benötigt. Die Anpassung der privaten LMP, vor denen ich riesengroßen Respekt habe, wird niemals gelingen.

Also, liebe ACO und FIA: Raus mit dem überzüchteten Hybrid-Quatsch, das interessiert keinen Menschen. Wieder zurück zu großvolumigen Saugmotoren,

## BILD DER WOCHE



Über den Dächern von Miami: David Coulthard dreht Donuts auf einem Hochhaus

attraktive Fahrzeuge – und die Hersteller und Teams sowie die Fans sind wieder da!  
Norbert Zürn,  
D-74670 Forchtenberg

## Große Freude

Artikel über Helmut Fath  
MSa 44/2018

Sie können sich nicht vorstellen, was für eine große Freude Sie mir und meinem Papa mit der Story über Helmut Fath gemacht haben! Mein Vater arbeitete damals in Mannheim bei John Deere-Lanz im Motorenversuch. Und als begeisterter Rennsportler und Motorradschrauber kannte er natürlich Helmut Fath und weitere Genies der damaligen Szene! Als bei Fath die Idee eines Motorenprüfstands aufkam, konnte mein Vater aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit zur Verwirklichung des Projekts beitragen.

Jochen Volz,  
D-5020 Salzburg

Es war der Höhepunkt und das größte private Abenteuer nicht nur in der deutschen Motorsportgeschichte! Helmut Fath, Tüftler und Genie, arm an Geld, aber reich an Willenskraft und Beharrlichkeit, der sich gegen die Werke stemmte und gezeigt hat, dass es auch anders geht. Es wurden Fath alle Steine in den Weg gelegt, die man hatte, und doch hat er und sein URS-Gepann alle eines Besseren belehrt, und das gleich zwei Mal. Bei allem sollte man die Helfer und auch den genialen Beifahrer Kalauch nicht vergessen.

Kurt Peil,  
D-56307 Dernbach

### KONTAKT

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

### DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

9./10. November: Rallye Köln-Ahrweiler  
30. Nov. – 9. Dez.: Essen Motor Show

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 26. Oktober

16.55	Formel 1 Mexico City, FP1 <b>LIVE</b>	N-TV
20.55	Formel 1 Mexico City, FP2 <b>LIVE</b>	N-TV
23.45	Formel 1 Mexico City, FP1/FP2 (Zus.)	ORF 1

#### Samstag, 27. Oktober

19.05	Formel 1 Mexico City, FP3 (Zus.)	N-TV
19.55	Formel 1 Mexico City, Qualifying <b>LIVE</b>	N-TV/SRF 2
21.45	Porsche Supercup Mexiko, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
23.40	Formel 1 Mexico City, Qualifying (Zus.)	ORF 1

#### Sonntag, 28. Oktober

00.35	Formel 1 Mexico City, Qualifying (Zus.)	RTL
07.00	WTCR Suzuka, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
07.30	WTCR Suzuka, 3. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
09.00	Supercars, 1000 km Bathurst (Zus.)	Motorvision TV*
09.30	DRM/Rallye Masters, 3-Städte (Wh.)	N-TV
17.00	Porsche Supercup Mexiko, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
19.00	NASCAR Cup Series, Martinsville <b>LIVE</b>	Motorvision TV*
19.05	F1 Mexico City, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	RTL
19.30	F1 Mexico City, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	SRF 2
19.55	F1 Mexico City, Rennen <b>LIVE</b>	ORF 1

### Motorrad

#### Freitag, 26. Oktober

01.00	Moto3-WM Phillip Island, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
01.45	MotoGP Phillip Island, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
02.45	Moto2-WM Phillip Island, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
05.00	Moto3-WM Phillip Island, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
06.00	MotoGP Phillip Island, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
07.00	Moto2-WM Phillip Island, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
15.30	Superbike-WM Doha, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1
17.40	Superbike-WM Doha, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
18.00	Superbike-WM Doha, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1

#### Samstag, 27. Oktober

01.00	Moto3-WM Phillip Island, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
01.45	MotoGP Phillip Island, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
02.45	Moto2-WM Phillip Island, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
04.30	Moto3-WM Phillip Island, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1
05.15	MotoGP Phillip Island, FP4 & Quali <b>LIVE</b>	Eurosport 1
07.00	Moto2-WM Phillip Island, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1
17.40	Superbike-WM Doha, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
18.00	Superbike-WM Doha, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
19.00	Supersport-WM Doha, Rennen (Aufz.)	Eurosport 1

#### Sonntag, 28. Oktober

ab 01.30	Mot.-WM Phillip Island, Warm-ups <b>LIVE</b>	Eurosport 1
	<b>Achtung: Umstellung von Sommer- auf Winterzeit!</b>	
03.00	Moto3-WM Phillip Island, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
04.15	Moto2-WM Phillip Island, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
05.45	MotoGP Phillip Island, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1

### Internet/Livestream

#### Samstag, 27. Oktober

ca. 07.00	WTCR Suzuka, 1. Rennen <b>LIVE</b>	ES Player*
	<a href="http://www.eurosportplayer.com">www.eurosportplayer.com</a>	

#### Sonntag, 28. Oktober

ca. 12.15	ELMS Portimão, Rennen <b>LIVE</b>	
	<a href="http://www.europeanlemansseries.com">www.europeanlemansseries.com</a>	
ca. 17.00	IGTC Laguna Seca, Rennen <b>LIVE</b>	
	<a href="http://www.intercontinentalgtchallenge.com">www.intercontinentalgtchallenge.com</a>	

\*kostenpflichtig



Formel 1 in Mexiko: Nutzt Lewis Hamilton den zweiten Matchball zum Titel?



MotoGP auf Phillip Island: Weltmeister Márquez will wie 2017 siegen

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

25.–28.10.	Rallye-WM, Katalonien	E
25.–27.10.	Marathonrallye-Weltcup, Baja/Portugal	P
27.10.	RCN 8. Lauf/GLP 7. Lauf, Nürburgring	D
27./28.10.	Tourenwagen/WTCR, Suzuka	J
28.10.	Formel 1, Mexico City (+ Supercup)	MEX
28.10.	European Le Mans Series, Portimão	P
28.10.	Intercont. GT Challenge, 8h Laguna Seca	USA
28.10.	NASCAR Cup Series, Martinsville/Virginia	USA

### Motorrad

26./27.10.	Superbike-/Supersport-WM, Doha-Losail	Q
26./27.10.	WESS (Enduro), Gotland	S
27.10.	Enduro-IDM, Zschopau	D
28.10.	Motorrad-WM, Phillip Island	AUS

# MEISTERR HOCH DREI.

**MAKE LIFE A RIDE.**

Mehr geht einfach nicht: Dieses Jahr haben wir in der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM Superbike) alle Titel mit der S 1000 RR eingefahren. Wir gratulieren Ilya Mikhailchik mit seinem Team alpha Racing-Van Zon-BMW zum Gewinn der Meisterschaft. Die Top 3 der Gesamtwertung werden komplettiert durch Bastien Mackels und Julian Puffe – wodurch die Markenwertung an BMW ging. Überzeuge Dich selbst während einer Probefahrt bei Deinem BMW Motorrad Händler von der Rennperformance der S 1000 RR. Mehr Informationen unter [bmw-motorrad.de/s1000rr](http://bmw-motorrad.de/s1000rr)



BMW Motorrad