

Aboservice: 7038 Stuttgart, Postvertriebsstelle, English box: ZCZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 45 / 25. OKTOBER 2017

Hamilton gewinnt US-Grand-Prix

Verstappen betrogen?



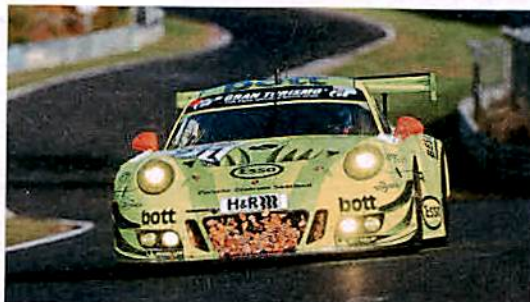
DRM: 3-Städte-Rallye
**Platz 2 reicht
Kreim zum Titel**

Moto2-WM auf Phillip Island
**Oliveira sorgt für
ersten KTM-Sieg**

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



Superbike-WM in Jerez
**Takahashi gewinnt
Konstruktorspokal**



VLN-Saisonfinale
**Manthey feiert Sieg,
Schrey feiert Titel**



MotoGP auf Phillip Island
**Marc Márquez sorgt
für klare Verhältnisse**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Hamilton nach Austin mit einer Hand am Titel **S. 4**
- Formel 1** Umfassende Statistik zum Großen Preis der USA **S. 6**
- Formel 1** GP Austin: Aus dem Fahrerlager und Kommentar **S. 8**
- Formel 1** Wie Max Verstappen das Establishment ärgert **S. 10**
- Formelsport** Neuigkeiten aus der Formel 1 und vom RoC **S. 14**
- Sportwagen** VLN: Manthey siegt, Schrey verteidigt Titel **S. 16**
- Sportwagen** Was die IMSA-Serie und die WEC aktuell bewegt **S. 18**
- Rallyesport** VWs Pikes-Peak-Projekt und WM-News **S. 20**
- Rallyesport** Skoda-Doppelsieg und Kreim-Titel in der DRM **S. 22**
- Tourenwagen** DTM: Zahlen zur Saison, Rosbergs Titelfeier **S. 24**
- Tourenwagen** Hintergründe und News aus DTM, TCR & Co. **S. 26**
- Leser-Aktion** Anspieltermin mit „Gran Turismo Sport“ **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Márquez siegt in Australien und setzt sich ab **S. 30**
- MotoGP** Weitere Hintergründe und umfassende Statistik **S. 32**
- Motorrad-WM** KTM feiert Doppelerfolg in der Moto2 **S. 34**
- Motorrad-WM** Mir nach neuntem Saisonsieg Moto3-Champ **S. 36**
- Superbike-WM** Doppelsieg für Jonathan Rea in Jerez **S. 38**
- Superbike-WM** Statistik zu den WM-Läufen in Spanien **S. 40**
- Offroad** MXGP- und weitere News, Speedway Dohren **S. 41**
- Offroad** Die Enduro-WM und -DM zu Gast in Zschopau **S. 42**

Leserservice:

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

22

DRM 3-Städte-Rallye:
Der alte Meister ist auch der neue



42

Enduro-WM und -DM in Zschopau:
Schlammschlacht auf zwei Rädern



27

NASCAR 400-Meilen-Rennen in Kansas:
Martin Truex Jr. dominiert weiter





84 Moto2-WM auf Phillip Island:
Große KTM-Party in Down Under

RED BULL

ÄRGER UM VERSTAPPEN

Erst feierte Max Verstappen seinen neuen Vertrag bei Red Bull, dann wurde ihm der Podiumsplatz nachträglich geklaut. Wir haben alle Hintergründe zum Achterbahn-Wochenende des Holländers.

Seite 10

FUEL-FLOW-METER FÜR IMSA

2018 soll Schluss sein mit den Spritverbrauch-Schummeleien in der IMSA-Serie. Die Organisatoren der US-Meisterschaft werden künftig die Durchflussmengen genau im Auge haben.

Seite 19

NEUER MOTO3-MEISTER

Joan Mir sicherte sich in Australien vorzeitig den Meistertitel in der Moto3-Klasse. Dank seiner cleveren Fahrweise profitierte der Mallorquiner von dem Rennabbruch bei einsetzendem Regen.

Seite 36



4 DTM-Saison 2017 im Rückspiegel:
Das Tourenwagen-Jahr in Zahlen

WILHELM

Hamilton kurz vor

Lewis Hamilton dominierte den GP USA. Obwohl er den Start gegen Sebastian Vettel verlor. Durch den neunten Saisonsieg steht Hamilton dicht vor dem Titelgewinn. Nach dem Rennen dreht sich aber fast alles um die Strafe gegen Max Verstappen.

Von: **Andreas Haupt**

War die Strafe gegen Verstappen richtig?

Bei Red Bull war man nach dem Rennen sauer. Die Sportkommissare nahmen Max Verstappen durch eine Zeitstrafe von fünf Sekunden den dritten Rang. Verstappen hatte in der letzten Runde im rund 250 km/h schnellen Rechtsknick im letzten Streckenteil Kimi Räikkönen überholt. Allerdings mit allen vier Rädern neben der Strecke. „Es ist unglaublich, wie man ein so tolles Rennen derartig zerstören kann“, wettete Red Bulls Motorsportkoordinator Helmut Marko. Niki Lauda sprang zur Seite: „Die dümmste Entscheidung, die ich je gesehen habe. Das war ein ganz normales Manöver.“

Der Bestrafte verstand die Welt nicht mehr. „Jeder verlässt doch die Strecke, fährt wie in Kurve 19 weit über die Randsteine oder schneidet die Kerbs um fünf bis zehn Zentimeter.“ In einer ersten Reaktion bezeichnete der 20-Jährige einen der Kommissare als Idioten. Gemeint war Garry Connelly, der schon in Mexiko 2016 im fünfköpfigen Schiedsrichter-Ausschuss gesessen hatte, als man Verstappen nachträglich für das Abkürzen der Strecke zurückgestuft hatte.

Das Team wirft der FIA und den Schiedsrichtern vor, in ihren Entscheidungen nicht immer nach demselben Muster zu handeln, sondern ähnliche Fälle unterschiedlich zu beurteilen. „Wir könnten Videomaterial von einigen anderen Zweikämpfen vorführen, die gemäß der Verstappen-Strafe dann auch nicht korrekt abgelaufen sind“, führte

Marko aus. Trockener Konter von den Regelhütern: Nur Verstappen habe einen kürzeren Weg zurückgelegt und sich damit einen Vorteil verschafft.

Die Stewards studierten den Überholvorgang aus unterschiedlichen Perspektiven. Auch aus solchen, die im TV nicht zu sehen waren. Doch schon in den TV-Aufnahmen ist zu erkennen, dass Verstappen mit dem kompletten Auto über dem Randstein fährt und damit über einen Meter neben der weißen Streckenmarkierung. Bei Red Bull regte man sich auch darüber auf, dass das Regelbuch keinen Protest erlaubt. „Das Urteil wurde gefällt, bevor man die Piloten überhaupt anhörte“, ärgerte sich Marko. Immerhin tröstete die Mannschaft aus Milton Keynes ein wenig die starke Aufholjagd ihres Schützlings. „Das Auto war super. Die Strategie war super. Und Verstappen war super super“, lobte Marko.

Wieso war Hamilton so stark?

Austin und Lewis Hamilton: Das passt wie ein maßgeschneiderter Anzug. Sechs Mal trat die Königsklasse auf dem Circuit of the Americas an. Fünf Mal gewann der 32-Jährige. Selbst ein mäßiger Start hielt Hamilton nicht vom Triumph ab. Auf den ersten 363 Metern schob sich Sebastian Vettel an ihm vorbei.

Nach sechs Runden stellte Hamilton die alte Rangfolge wieder her. Auf der über ein Kilometer langen Gegengeraden klappte er den Heckflügel runter, saugte sich im Windschatten an, zog links neben Vettel und manövrierte ihn aus. „Ich wundere mich, dass er so wenig Gegenwehr gezeigt hat. Ich hätte mehr gegengehalten“, sagte der Sieger. Sein Rivale zuckte mit den Schultern. „Vielleicht hätte ich mehr machen können. Aber was hätte es genutzt? Mercedes war einfach schneller.“

Das Streckenlayout schmeckte dem Mercedes W08. Dazu passten die äußeren Gegebenheiten. Ein Schauer hatte am Sonntagmorgen den Grip von der Strecke gespült. Auf einer grünen Piste ist Mercedes für gewöhnlich eine Macht.



Das entscheidende Manöver: Hamilton geht innen an Vettel vorbei. Der Ferrari-Star wehrt sich nur halbherzig gegen die Attacke



Team-Selfie vom Fast-Champion: Mercedes ist erneut Konstrukteurs-Weltmeister. Hamilton kann in Mexiko nachziehen

Titelgewinn



„Wieder fällt für sie Ostern und Weihnachten zusammen. Wie in Singapur“, unkte Marko. Das Asphaltband blieb eher auf der kühlen Seite. Es war um die 35 Grad warm. Diese Faktoren und ein Hamilton am Lenkrad machten den Unterschied. „Wir haben die Balance des Autos perfekt getroffen“, strahlte der Fast-Weltmeister 2017. Eine Frontflügelanpassung vor dem Start brachten den letzten Kick.

Mercedes rief seinen Starfahrer nur einmal in die Box. Für einen Tausch von Ultrasoft- auf Softreifen in der 19. Runde. Vettel war drei Runden eher in die Boxenstraße abgebogen und hatte ebenfalls die härteste Mischung für Austin aufgefasst. Beinahe hätte er Hamilton durch diesen Zug überholt, obwohl sein Rückstand schon bei über fünf Sekunden gelegen war. Die Mercedes-Strategen unterschätzten den Effekt frischer Reifen auf der zweiten und dritten Runde. „Wir müssen in Zukunft einen stärkeren Puffer lassen“, fordert Teamchef Toto Wolff.

In der 23. Runde holte sich Hamilton mit einem Manöver gegen Verstappen die Spitze zurück. Und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab. Von Vettels zweitem Stopp ließ man sich nicht beeindrucken. Die Mercedes-Strategen wollten mit nur einem Wechsel über die Runden kommen. „Bis 25 Umläufe vor Schluss waren wir nicht sicher, was die bessere Taktik ist“, berichtete Wolff. Während Hamilton den Sieg einheimste, wurde Valtteri Bottas nur Fünfter. „Er ist am Anfang gut gefahren gegen Ricciardo. Sein Problem ist es aber, die Balance zwischen Vollgas und Reifenmanagement zu finden.“

Was war mit Vettel?

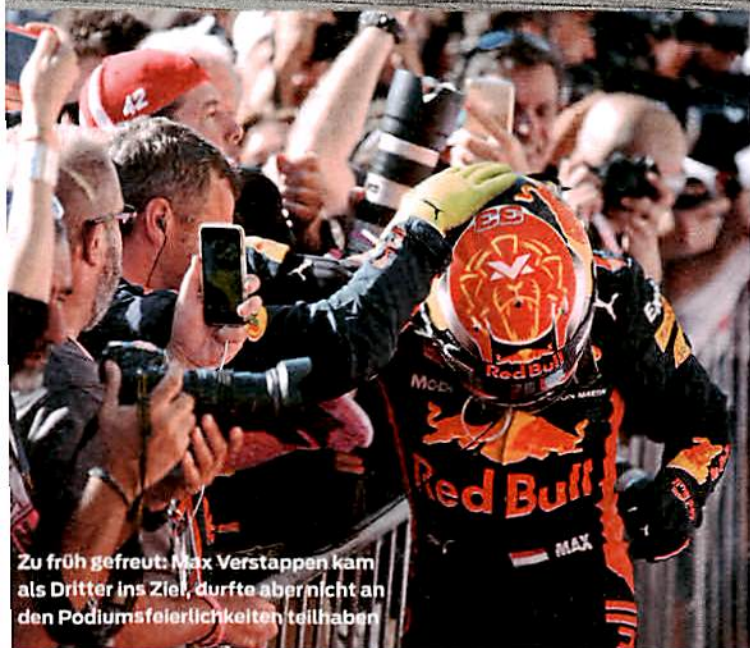
Nach dem Start hatte alles noch gut ausgesehen. Doch schon nach wenigen Runden merkte Vettel, dass er Hamilton nicht halten kann. Der WM-Führende blieb in den Turbulenzen einfach zu spielerisch am Ferrari dran. Vettel kämpfte mit ungewöhnlich hohem Reifenabbau und mit Blasenbildung auf dem linken Vorderrad. Damit war er nicht allein. Reifenausrüster

Pirelli entdeckte Blasen auch an anderen Autos. Doch auch mit den Softreifen konnte der Heppenheim der Pace nicht mitgehen. Und er fühlte, dass er nicht bis zum Rennende auf diesem Satz durchhalten würde. Womöglich rächte es sich, dass Vettel vor dem Rennen keinen echten Dauerlauf abgespult hatte. Was auf ein Chassis-Problem zurückzuführen war. Ferrari hatte es nach dem zweiten Freien Training deshalb getauscht. Vettel hakt die WM ab. „Uns fehlt einfach noch ein bisschen.“

Räikkönen hingegen kam prächtig zurecht. Das Handling war ganz nach den Vorstellungen des Finnen. In der Schlussphase musste der Weltmeister von 2007 Sprit sparen. Und Vettel vorbeilassen. Ferrari bat ihn darum. Vettel wiederum gab Räikkönen im letzten Umlauf Windschatten, um vor Verstappen bleiben zu können. „Clever und legitim“, meinte Red Bulls Helmut Marko. Verstappen griff aber auf den letzten Metern an. Räikkönen lupfte im schnellen Rechtsknick, weil er dort eine Attacke nicht erwartete. „Ich habe mehr nach vorn als zurück geschaut und ihn nur ihm Augenwinkel im Spiegel gesehen. Ich war ziemlich angepisst, als er an mir vorbei war. Zum Glück bekam ich den dritten Platz später zurück.“

War Force Indias Strategie falsch?

Force India bleibt hart. Das Team bestimmt, wann überholt wird und wann nicht. Wie in Japan hoffte Sergio Pérez, seine Mannschaft über Funk zu einem Platztausch mit Esteban Ocon zu bewegen. Die Bitte wurde abgelehnt. „Für uns macht es keinen Unterschied, welcher Pilot vorne liegt. Hauptsache wir holen das maximale Ergebnis“, erklärte Teamchef Robert Fernley. Pérez überstrapazierte seine Reifen hinter Ocon. Er bezahlte, indem Carlos Sainz im Renault ihn überholte. „Sainz wäre so oder so an uns vorbeigekommen. Er war schneller“, so Fernley. ■



WILHELM

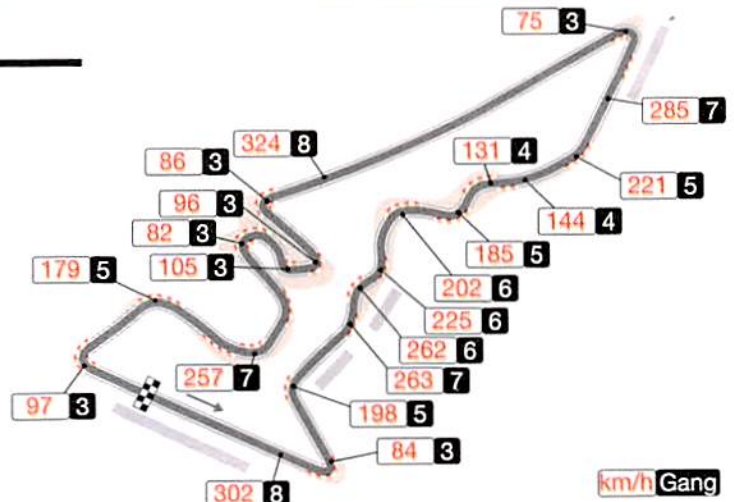
XPB

Zu früh gefreut: Max Verstappen kam als Dritter ins Ziel, durfte aber nicht an den Podiumsfeierlichkeiten teilhaben

GP USA: 17. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,513 km**
 Runden: **56**
 Distanz: **308,405 km**
 Zuschauer: **115 000**
 Wetter: **26 Grad**
 Topp speed Qualifikation: **330,8 km/h** (Hamilton)
 Topp speed Rennen: **341,2 km/h** (Massa)
 Gangwechsel/Runde: **50**
 Volllastanteil: **67%** (990 m = 13,0 s)
 Benzinverbrauch/Runde: **2,54 Liter**
 Führungswechsel: **5**



STARTAUFSTELLUNG

1. Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.33,108 min	
2. Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.33,347 min	
3. Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.33,568 min	
4. Daniel Ricciardo, AUS	3
Red Bull-Renault, 1.33,577 min	
5. Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1.33,577 min	
6. Esteban Ocon, F	31
Force India-Mercedes, 1.34,647 min	
7. Carlos Sainz, E	55
Renault, 1.34,852 min	
8. Fernando Alonso, E	14
McLaren-Honda, 1.35,007 min	
9. Sergio Pérez, MEX	11
Force India-Mercedes, 1.35,148 min	
10. Felipe Massa, BR	19
Williams-Mercedes, 1.35,155 min	
11. Daniil Kvyat, RUS	26
Toro Rosso-Renault, 1.35,529 min	
12. Romain Grosjean, F	8
HaasFI-Ferrari, 1.35,870 min	
13. Marcus Ericsson, S	9
Sauber-Ferrari, 1.36,842 min	
14. Pascal Wehrlein, D	94
Sauber-Ferrari, 1.37,179 min	
15. Lance Stroll, CDN ³⁾	18
Williams-Mercedes, 1.36,868 min	
16. Max Verstappen, NL ²⁾	33
Red Bull-Renault, 1.33,658 min	
17. Kevin Magnussen, DK ³⁾	20
HaasFI-Ferrari, 1.37,394 min	
18. Nico Hülkenberg, D ³⁾	27
Renault, 1.35,740 min	
19. Brendon Hartley, NZ ⁴⁾	39
Toro Rosso-Renault, 1.36,889 min	
20. Stoffel Vandoorne, B ^{1) 6)}	2
McLaren-Honda, 1.35,641 min	

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstops	Schnellste Runde
1. Hamilton	56 ^{48²⁾}	1:33.50,991 min = 197,169 km/h	us/s	1 (23,402 s)	1.38,776 min
2. Vettel	56/5	+ 10,143 s	us/s/ss	2 (47,920 s)	1.37,766 min
3. Räikkönen	56/1	+ 15,779 s	us/s	1 (23,575 s)	1.38,809 min
4. Verstappen	56/2	+ 16,768 s ⁴⁾	ss/s/ss	2 (47,748 s)	1.38,060 min
5. Bottas	56	+ 34,967 s	us/s/us	2 (46,713 s)	1.37,767 min
6. Ocon	56	+ 1.30,980 min	us/s	1 (24,502 s)	1.40,499 min
7. Sainz	56	+ 1.32,944 min	us/s	1 (24,525 s)	1.40,462 min
8. Pérez	55	-	us/s	1 (24,326 s)	1.40,851 min
9. Massa	55	-	ss/us	1 (23,772 s)	1.40,131 min
10. Kvyat	55	-	us/s	1 (24,883 s)	1.40,971 min
11. Stroll	55	-	ss/s/us	2 (49,446 s)	1.39,666 min
12. Vandoorne	55	-	ss/us	1 (23,578 s)	1.40,349 min
13. Hartley	55	-	us/ss/ss	2 (48,629 s)	1.39,979 min
14. Grosjean	55	-	us/s	1 (24,897 s)	1.41,259 min
15. Ericsson	55	-	ss/s	1 (25,841 s)	1.41,041 min
16. Magnussen	55	-	ss/s/us	2 (50,380 s)	1.37,893 min
17. Alonso	24	Motor (P 14)	us/s	1 (23,796 s)	1.41,537 min
18. Ricciardo	14	Motor (P 8)	us/ss	1 (23,604 s)	1.40,102 min
19. Wehrlein	5	Kollision (P 19)	s/s	1 (31,334s)	1.47,073 min
20. Hülkenberg	3	Ölleck (P 17)	us	-	1.44,270 min

FAHRER-WM

1. Hamilton	9*	331 Punkte
2. Vettel	4	265 Punkte
3. Bottas	2	244 Punkte
4. Ricciardo	1	192 Punkte
5. Räikkönen		163 Punkte
6. Verstappen	1	123 Punkte
7. Pérez		86 Punkte
8. Ocon		73 Punkte
9. Sainz		54 Punkte
10. Massa		36 Punkte
11. Hülkenberg		34 Punkte
12. Stroll		32 Punkte
13. Grosjean		28 Punkte
14. Magnussen		15 Punkte
15. Vandoorne		13 Punkte
16. Alonso		10 Punkte
17. Palmer		8 Punkte
18. Wehrlein		5 Punkte
19. Kvyat		4 Punkte

*Anzahl Siege

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

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	12:5
Vettel – Räikkönen	12:5
Ricciardo – Verstappen	6:11
Alonso – Vandoorne	12:4
Vandoorne – Button	1:0
Massa – Stroll	13:3
Hülkenberg – Sainz	0:1
Pérez – Ocon	11:6
Sainz – Kvyat	8:6
Kvyat – Hartley	1:0
Grosjean – Magnussen	11:6
Hülkenberg – Palmer	15:1
Ericsson – Wehrlein	6:9
Ericsson – Giovinazzi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	11*	575 Punkte
2. Ferrari	4	428 Punkte
3. Red Bull-Renault	2	315 Punkte
4. Force India-Mercedes		159 Punkte
5. Williams-Mercedes		68 Punkte
6. Toro Rosso-Renault		53 Punkte
7. Renault		48 Punkte
8. HaasFI-Ferrari		43 Punkte
9. McLaren-Honda		23 Punkte
10. Sauber-Ferrari		5 Punkte



Video:
Die Diskussion nach dem Rennen

¹⁾ 5 Plätze zurück: 8. Motor
²⁾ 15 Plätze zurück: 6. Motor, 6. MGU-H
³⁾ 20 Plätze zurück: 5. Motor, 5. Turbo, 6. MGU-H
⁴⁾ 25 Plätze zurück: 6. Motor, 6. MGU-H, 5. Batterie
⁵⁾ 3 Plätze zurück wegen Behinderung anderer Fahrer
⁶⁾ 25 Plätze zurück: 9. Motor, 11. Turbo, 11. MGU-H, 8. MGU-K
 Startnummer

GP USA, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:36,335 min	18
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,593 s	20
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,644 s	10
4. Max Verstappen	Red Bull	+1,004 s	21
5. Stoffel Vandoorne	McLaren	+1,017 s	26
6. Felipe Massa	Williams	+1,235 s	23
7. Kimi Räikkönen	Ferrari	+1,263 s	20
8. Esteban Ocon	Force India	+1,473 s	25
9. Sergio Pérez	Force India	+1,526 s	20
10. Carlos Sainz	Toro Rosso	+1,758 s	24
11. Kevin Magnussen	Haas FI	+2,073 s	16
12. Lance Stroll	Williams	+2,199 s	25
13. Nico Hülkenberg	Renault	+2,569 s	19
14. Brendon Hartley	Toro Rosso	+2,932 s	28
15. Romain Grosjean	Haas FI	+3,001 s	17
16. Daniel Ricciardo	Red Bull	+3,031 s	14
17. Sean Gelael	Toro Rosso	+4,071 s	25
18. Marcus Ericsson	Sauber	+4,113 s	19
19. Charles Leclerc	Sauber	+4,493 s	25
20. Fernando Alonso	McLaren	-	4

GP USA, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:34,478 min	15
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,092 s	19
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,214 s	17
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,277 s	17
5. Max Verstappen	Red Bull	+0,625 s	14
6. Felipe Massa	Williams	+0,868 s	11
7. Nico Hülkenberg	Renault	+1,130 s	21
8. Carlos Sainz	Toro Rosso	+1,172 s	16
9. Daniel Ricciardo	Red Bull	+1,245 s	17
10. Sergio Pérez	Force India	+1,324 s	16
11. Esteban Ocon	Force India	+1,487 s	17
12. Lance Stroll	Williams	+1,640 s	12
13. Fernando Alonso	McLaren	+1,761 s	15
14. Stoffel Vandoorne	McLaren	+2,121 s	14
15. Brendon Hartley	Toro Rosso	+2,340 s	26
16. Kevin Magnussen	Haas FI	+2,793 s	16
17. Marcus Ericsson	Sauber	+2,841 s	17
18. Pascal Wehrlein	Sauber	+3,329 s	15
19. Romain Grosjean	Haas FI	+3,413 s	9
20. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+4,022 s	6

ZITAT DES RENNENS

»ICH HABE MAX IM SPIEGEL GESEHEN, WAR MIR ABER SICHER, DASS ICH DAS LOCH INNEN DICHT HATTE. WEIL ICH SPRIT SPAREN MUSSTE, BIN ICH KURZ VOM GAS. UND PLÖTZLICH WAR ER NEBEN MIR.«

Kimi Räikkönen

GP USA, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:34,668 min	26
2. Max Verstappen	Red Bull	+0,397 s	30
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,524 s	11
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,611 s	39
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0,795 s	24
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,846 s	29
7. Fernando Alonso	McLaren	+1,636 s	28
8. Felipe Massa	Williams	+1,792 s	30
9. Sergio Pérez	Force India	+1,813 s	28
10. Esteban Ocon	Force India	+1,822 s	34
11. Carlos Sainz	Toro Rosso	+1,861 s	30
12. Nico Hülkenberg	Renault	+1,866 s	18
13. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+2,093 s	40
14. Kevin Magnussen	Haas FI	+2,617 s	17
15. Stoffel Vandoorne	McLaren	+2,795 s	31
16. Lance Stroll	Williams	+3,120 s	27
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	+3,319 s	41
18. Pascal Wehrlein	Sauber	+3,497 s	35
19. Marcus Ericsson	Sauber	+3,594 s	22
20. Romain Grosjean	Haas FI	+3,719 s	26

STATISTIK DES WOCHENENDES

117

Mal ist Lewis Hamilton aus der ersten Reihe gestartet. Damit hat er einen weiteren Rekord von Michael Schumacher geknackt. Auf Rang drei dieser Liste liegt übrigens Alain Prost abgeschlagen mit 87 Starts aus der ersten Reihe. Der angehende Weltmeister hat so einen Lauf, dass auch Schumachers Bestmarke in Sachen Siege nicht mehr unantastbar scheint. Hamiltons Triumph in Austin war sein 62. Sieg. Damit fehlen dem Engländer nur noch 29 Pokale, bis er einen Rekord egalisiert, den man für die Ewigkeit währte. Bemerkenswert ist die Zeitspanne, in der Hamilton seine Erfolge feiert. Er fährt in seiner elften Saison. Schumacher war 19 Jahre in der Formel 1. In vier Jahren blieb der Kerpener sieglos. Hamilton hat seit 2007 in jeder Saison immer mindestens ein Rennen gewonnen.



Lewis Hamilton schreibt weiter die F1-Rekordbücher um

FAHRERNOTEN

-  **10/10** Ø 9,06
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **06/10** Ø 7,35
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **09/10** Ø 8,24
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **08/10** Ø 8,06
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **09/10** Ø 8,35
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **08/10** Ø 7,18
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **07/10** Ø 7,53
Sergio Pérez
Force India
-  **09/10** Ø 6,94
Esteban Ocon
Force India
-  **08/10** Ø 6,94
Felipe Massa
Williams F1
-  **04/10** Ø 5,88
Lance Stroll
Williams F1
-  **08/10** Ø 8,06
Fernando Alonso
McLaren F1
-  **07/10** Ø 6,24
Stoffel Vandoorne
McLaren F1
-  **08/10** Ø 5,60
Daniil Kvyat
Scuderia Toro Rosso
-  **06/10** Ø 6,00
Brendon Hartley
Scuderia Toro Rosso
-  **06/10** Ø 6,35
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **02/10** Ø 5,65
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **06/10** Ø 7,12
Nico Hülkenberg
Renault F1
-  **09/10** Ø 6,65
Carlos Sainz
Renault F1
-  **07/10** Ø 5,24
Marcus Ericsson
Sauber F1 Team
-  **05/10** Ø 6,27
Pascal Wehrlein
Sauber F1 Team

AUS DEM FAHRERLAGER

KEIN KNIEFALL

Lewis Hamilton hat beim Abspielen der amerikanischen Nationalhymne vor dem Start keinen Kniefall gemacht. Es ist das Zeichen vieler farbiger Sportler in den USA gegen Präsident Donald Trumps rassistische Äußerungen. „Ich unterstütze die Bewegung, aber ich will mich hier in Austin nur auf das Rennen konzentrieren“, erklärte Hamilton.

ALONSO LOBT HAAS F1

Fernando Alonso zieht den Hut vor Haas F1: „Im letzten Jahr konnte man ihren guten Einstand noch darauf reduzieren, dass sie viel Hilfe von Ferrari bekommen haben. Jetzt hatten sie mit dem neuen Reglement ihre erste echte Prüfung zu bestehen. Sie haben gezeigt, dass sie sich einen Platz in der Formel 1 verdienen.“

KEINE LUST AUF BULLEN

Liberty Media sucht immer neue Wege, die Formel 1 populärer zu machen. In Austin sollten die Teamchefs auf einem künstlichen Bullen reiten. Jede Sekunde, die sie auf der Maschine sitzen blei-

ben konnten, sollte Geld für einen guten Zweck einspielen. Doch die meisten Teamchefs hatten keine Lust auf das Fahrerlager-Rodeo. Toto Wolff, Maurizio Arrivabene und Guenther Steiner sagten den PR-Termin ab. Keiner wollte sich verletzen. Auch beim Football-Termin von Max Verstappen und Daniel Ricciardo ging es eher ruhig zur Sache. Die beiden Red-Bull-Fahrer mussten beim Training mit einem lokalen Highschool-Team ihr Talent am eiförmigen Spielgerät beweisen.



RED BULL

Rote Bullen in Football-Montur

GERNE MEHR US-RENNEN

Die Fahrer lieben Austin. Und sie

wären weiteren Rennen in den USA nicht abgeneigt. „Miami wäre ein cooler Austragungsort“, findet Nico Hülkenberg. Romain Grosjean stimmt zu und nennt weitere Möglichkeiten: „Laguna Seca, Long Beach, Las Vegas.“ Haas-Teamkollege Kevin Magnussen ergänzt: „Watkins Glen und neben Miami noch ein Rennen in New York.“

ABSAGE AN WEHRLEIN

Mercedes-Teamchef Toto Wolff schätzt die Chancen auf einen Verbleib von Pascal Wehrlein in der Formel 1 gering ein: „Seine letzte Option ist Williams.“ Dort aber fällt die Wahl zwischen Felipe Massa, Robert Kubica und Paul di Resta. Mercedes kann Wehrlein nicht mehr helfen. Dazu Wolff: „Irgendwann kommt der Zeitpunkt, an dem ein Fahrer auf seinen eigenen Füßen stehen muss.“

DUMMER ZUFALL

Das nennt man einen dummen Zufall: Zündkerzenhersteller NGK warb im Programmheft für den GP Japan auf einer Seite neben

Partner Ferrari. Im Rennen ließ Vettel dann ja bekanntlich eine der Zündkerzen im Stich.

HAMILTON ALS ASTRONAUT

Schon als Kind hat die Raumfahrt Lewis Hamilton fasziniert. Jetzt gab ihm die Nasa im Kontrollzentrum in Houston Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen. „Ich hatte eine Million Fragen“, gab der Mercedes-Pilot zu. Auf Instagram postete der Engländer: „Ich würde meinen Job aufgeben, wenn ich Astronaut werden könnte.“



MERCEDES

Hamilton würde gerne abheben

KOMMENTAR

Am Anfang war die Euphorie groß. Neue Besen kehren gut, lobte man im Fahrerlager. Die neuen Formel-1-Besitzer investierten im Gegensatz zu den alten in Werbung für den Sport, in Fan-Aktionen und eine bessere Präsenz in den sozialen Netzwerken. Jetzt bekommen die Teams die Rechnung präsentiert. Sie erhielten kürzlich bereits die zweite Gewinnwarnung vom neuen Formel-1-Management. „Das gab es bei Bernie nie“, regt sich bei den Teams erster Widerstand. Die Ausschüttung für die Saison 2016 wird gegenüber der Prognose um 1,3 Prozent gekürzt. Liberty Media packte das komplette Minus in die Oktober-Ausschüttung. Mercedes bekam 2,2 Millionen Dollar weniger als in den restlichen neun Raten. Force India muss eine Million, Haas F1 600 000 Dollar abschreiben. Der Grund dafür sind nicht



MSA

Die Teams sehen die PR-Aktionen von Liberty zunehmend kritisch

gesunkene Einnahmen, sondern gestiegene Ausgaben. Die PR- und Marketing-Aktionen von Liberty verschlingen Geld. Allein die Formel-1-Show in London hat 2,5 Millionen Dollar gekostet. Das Formel-1-Hauptquartier hat die Zahl der Mitarbeiter verdoppelt. Ross Brawn heuerte eine eigene Technikmannschaft

an. Für Windkanaltests wurde das Modell des 2017er Manor gekauft. Insgesamt sollen bereits 60 Millionen Dollar mehr investiert worden sein als im vergangenen Jahr. Und das drückt den Gewinn, von dem die Teams zu 60 Prozent partizipieren. Es könnte noch schlimmer kommen: Im nächsten Jahr schlagen

die Rabatte durch, die Liberty Veranstalter wie Singapur und China für die Verlängerung der Verträge gewähren musste. Dann soll die Auszahlung um drei Prozent sinken. Manche wünschen sich schon Bernie Ecclestone zurück. Grundsätzlich sind Aktionen, die den Sport besser vermarkten, lobenswert. Die Teams hatten das immer gefordert und müssen sich jetzt nicht beklagen. Im Detail aber haben sie Recht. Liberty schießt immer mehr über das Ziel hinaus und gibt Geld für Dinge aus, die nichts bringen. Oder engagiert Agenturen, die viel zu teuer sind.



Michael Schmidt
Redakteur

Was halten Sie von den neuen PR-Aktionen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Champions

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



**LEGO Speed Champions
Mercedes-AMG GT3**
Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Rennaufklebern, abnehmbarem Frontsplittter, sowie verstell- und abnehmbarem Heckspoiler, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,-€.

**Für Sie
zur Wahl**



**LEGO Speed Champions
Ford Mustang GT**
Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Scheinwerfer-Aufklebern, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,-€.

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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



Der dritte Mann

Verstappen will Vettel in der kommenden Saison regelmäßig vor die Nase fahren

Alles redet vom Zweikampf zwischen Lewis Hamilton und Sebastian Vettel. Max Verstappen wird bald schon einen Dreikampf daraus machen.

Von Michael Schmidt

Der Mann ist unglaublich schnell, abgebrüht – und er polarisiert. Auf und neben der Rennstrecke. Damit spielt Max Verstappen in der gleichen Liga wie Lewis Hamilton, Sebastian Vettel und Fernando Alonso, dem Establishment der Formel 1. Ab nächstem Jahr verdient Verstappen auch so viel wie die Topstars in dem Geschäft. Angeblich 30 Millionen Euro pro Saison. Bis jetzt wurde der Holländer für seine Dienste mit sechs Millionen plus Erfolgsprämien honoriert. Für Red Bull war die Vertragsverlängerung ihres Hoffnungsträgers lebenswichtig. Daniel Ricciardos Vertrag läuft Ende 2018 aus. Man rechnet im Red-Bull-Lager damit, dass der Australier dann entweder bei Mercedes oder bei Ferrari landet. Hätte auch noch Verstappen das Weite gesucht, wäre ein Imperium zusammengebrochen.

Avancen gab es durchaus. Mercedes und Ferrari klopften die Vertragslage des einst jüngsten Formel-1-Piloten aller Zeiten ab und stellten fest, dass er zwar einen Kontrakt bis einschließlich 2019 hatte, allerdings mit vielen Ausstiegsklauseln. Und eine sah eine Fluchtmöglichkeit vor, wenn man kein konkurrenzfähiges Auto bieten kann. Für 2019 steht Red Bull noch ohne Motor da. Renault will nicht mehr liefern. Teamchef Christian Horner glaubt zwar, dass sich Renault nicht so einfach davonstehlen könne, doch Renault sieht keinen Grund, warum nicht. Erstens läuft die Ehe offiziell Ende 2018 aus, und zweitens hat Red Bull gegen alle Abmachungen den Motor regelmäßig kritisiert. Zuletzt in Austin, als Renault eine stärkere Motorspezifikation einführte. „Wir spüren nichts davon“, hieß es bei dem ewig unzufriedenen Kundenteam.

Wenn Renault ausfällt, bleibt nur noch Honda. Die Vorstellung der Japaner beim GP USA müsste Verstappen eigentlich Sorgen machen. Wieder gab es zwei Schächeln im Motorumfeld. Verstappen will noch nicht so weit in die Zukunft blicken. „Wichtig ist, dass wir nächstes Jahr ein Auto haben, mit dem man von Anfang an um Siege fahren kann.“ Mit einem WM-Titel wäre der Hunger nach Erfolg gestillt. Das Thema Honda wird vorerst verdrängt. „Ich vertraue dem Team, dass sie den richtigen Motor finden.“ Berater Helmut Marko tut geheimnisvoll: „Red Bull war schon immer für Überraschungen gut.“ Ein Satz, der Gerüchte nährt, Porsche könnte doch vorzeitig in die Königsklasse einsteigen. Und das mit einem kommenden Superstar im Cockpit.

Zwei Mal Motorwechsel

Verstappen hat in Austin wieder einmal gezeigt, was er wert ist. Er fährt in seinem dritten vollen Formel-1-Jahr und im Alter von 20 Jahren auf Augenhöhe mit den Topstars. Und dabei sind Hamilton und Vettel schon seit 2007 dabei. Alonso hat bereits die 16. Saison in seinen Knochen. Das



Red Bull hat Verstappen alle Ausstiegsklauseln und eine Vertragsverlängerung um ein Jahr abgekauft. Das kostet 30 Millionen Euro pro Jahr.



In Austin pflügte sich Verstappen innerhalb weniger Runden durchs Feld

Einziges, was Hollands Nationalheld noch fehlt, ist die Konstanz. Hin und wieder schleichen sich im Übermut noch Fehler ein. Wie in der Qualifikation. Was aber egal war, weil Verstappen wegen eines Motorwechsels von Platz 16 starten musste. „Bei einem normalen Startplatz hätten wir ihn mehr fürchten müssen als Vettel“, gaben die Mercedes-Ingenieure zu. Obwohl Verstappen lange im Verkehr fuhr, legte er das gleiche Tempo vor wie die Spitze. Schon nach zehn Runden tauchte der Wirbelwind auf Platz 6 auf. Verstappen überholte links, er überholte rechts, und manchmal hatte man das Gefühl, er fahre durch seine Gegner hindurch. Die Fahrt war nach dem Sieg in Malaysia ein weiterer Warnschuss an Hamilton und Vettel: 2018 könnt ihr mit mir rechnen.

Spritverbrauch im Minus

Diesmal fand er in Lewis Hamilton noch seinen Meister. Der Beinahe-Weltmeister zwang den Gegner von morgen in einem Kampf über drei Kurven nieder. „Wie früher im Kart. Es ging um Antäuschen und Positionieren des Autos, sodass man in der nächsten Kurve immer die bessere Linie hat“, begeisterte sich Hamilton. Man muss dazu sagen: Hamiltons Reifen waren zu dem Zeitpunkt 23 Runden frischer.

Mitten im Rennen sattelte Red Bull um. Verstappen bekam noch einen dritten Reifensatz mit auf die Reise. Ferrari zog eine Runde später mit Vettel nach. Am Ferrari mit der Startnummer 5 fand Verstappen keinen Weg mehr vorbei. Am anderen roten Auto schon. In der letzten Runde. Mit einem typischen Verstappen-Manöver. Kompromisslos, frech, kontrovers. Kimi Räikkönen musste Sprit sparen und dachte, dass in der 250 km/h schnellen Doppelrechts mit den Kurven 17 und 18 keiner einen Angriff wagen würde. Nicht, wenn er innen nur eine Dreiviertel-Wagenbreite Platz lässt.

Räikkönen hätte es besser wissen müssen. Er geriet nicht zum ersten Mal mit dem verrückten Holländer zusammen. Verstappen stahl sich rechts vom inneren Randstein an dem Ferrari vorbei. Und erhielt zehn Minuten später die Quittung. FIA-Offizielle komplimentierten den Kurzzeit-Dritten aus der Sieger-Lounge. Die Sportkommissare hatten ihm fünf Strafsekunden für ein Abkürzen der Strecke aufgebremst. Dafür zeigte Verstap-



Kommender Superstar: Max Verstappen begeistert die Massen und zieht junge Fans an – nicht nur aus Holland



Immer am Limit: Mit seiner Fahrweise eckt Verstappen immer mal wieder an



Lächelnder Killer: Neben der Strecke nett, auf der Strecke kompromisslos

FRAGE AN VERSTAPPEN: WELCHES SEINER NEUN ÜBERHOLMANÖVER WAR DAS BESTE? KLARE ANTWORT: DAS ILLEGALE.

pen null Verständnis: „So machen sie den Rennsport kaputt. Die Leute wollen Zweikämpfe sehen und keine Entscheidungen, die sie nicht verstehen.“

Verstappen ging noch einen Schritt weiter. Er nahm Sportkommissar Garry Connelly aufs Korn. „Es ist immer der gleiche Idiot, der mich bestraft. Schon letztes Jahr in Mexiko. Jeder verlässt doch die Strecke, fährt wie in Kurve 19 weit über die Randsteine oder schneidet die Randsteine um 5 bis 10 Zentimeter.“ Der Satz könnte Konsequenzen haben, auch wenn ihn Horner in Schutz nimmt: „Es muss einem frustrierten Fahrer erlaubt sein, seine Meinung zu sagen.“ Eine Stunde später konnte der Bestrafte schon wieder lachen. Welches seiner neun Überholmanöver war das beste? Klare Antwort: „Das illegale.“

Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888
Fax +49 (0)711 182-2550
motorsportaktuell@dpv.de

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. Best.-Nr. 1625268 verschenken. Best.-Nr. 1625269
Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen. Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- SFr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Als Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

- Amazon.de Gutschein 30 € JET Tank- und Warengutschein 30 €
 BestChoice Einkaufsgutschein 30 €

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke MOTORSPORT aktuell an: (nur bei Geschenkabos auszufüllen)

Name, Vorname	Gewünschter Belieferungsart ab:
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 245a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell Abo-service, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo

Formel 1

Renault fährt neuen Motor

Renault und Honda legen für die letzten vier Grands Prix des Jahres noch einmal nach. Beide Hersteller setzen neue Motorspezifikationen ein, um schon für 2018 zu üben.

Von: **Michael Schmidt**

Für Renault und Honda hat die Zukunft bereits begonnen. Beide Motorenhersteller haben in Austin neue Motorspezifikationen eingesetzt. Renault nahm erstmals mechanische Änderungen an seinem Sechszylinder vor. Das letzte Upgrade von Baku betraf lediglich die Software. Sportchef Cyril Abiteboul bestätigte: „Dieser Schritt ist bereits eine Entwicklung für den 2018er-Motor. Er bringt mehr Leistung sowohl im Rennen als auch der Qualifikation,

und er verbessert die Standfestigkeit.“ Zusammen mit neuem Benzin und Öl versprach sich Renault rund 15 PS und fast zwei Zehntel auf der Uhr. Kommentar von Max Verstappen: „Ich spüre nicht viel.“ Turbolader und MGU-H blieben gleich. Die MGU-H ist das große Sorgenkind des Pakets. „Das Problem werden wir für den 2018er-Motor lösen“, verspricht Abiteboul.

Renault beschränkte sich für die restlichen Rennen auf drei Einheiten der neuen Motorspezifikation. Das Werksteam, Red Bull und Toro Rosso bekamen je eine Einheit. Bei Renault erhielt Nico Hülkenberg den Zuschlag, bei Red Bull fiel die Wahl auf Max Verstappen, und bei Toro Rosso auf den Neuling Brendon Hartley, in dessen Auto ab Mexiko wieder Pierre Gasly sitzen soll.

Honda nähert sich in kleinen Schritten der lang erwarteten Version 4.0 an. Beim GP USA de-

bütierte die Spezifikation 3.8 im Auto von Stoffel Vandoorne. Fernando Alonso blieb dem 3.7er-Motor treu, um nicht schon wieder Startplätze zu verlieren. Der Minischritt brachte laut McLaren einen Gewinn von drei PS. Die Modifikation betraf ausschließlich die Verbrennungsmaschine.

Das komplette Paket 4.0 beinhaltet dann auch noch den Turbolader und die MGU-H. Sie soll bis zum GP Mexiko fertig sein. Ob sie jemals eingesetzt wird, steht noch nicht fest. Möglicherweise nur dann, wenn ein Motorschaden Honda zu Startplatzstrafen zwingt. ■



Renault verspricht zwei Zehntel. Sie kamen noch nicht auf der Strecke an

Formel 1

Formel 1 sucht Windkanal

Die neuen Formel-1-Chefs wollen sich von den Teams unabhängig machen. Ein Aerodynamik-Expertenteam bildet sich mit CFD-Simulationen und Windkanaltests eine eigene Meinung. Ein Windkanalmodell hat man schon. Gesucht wird jetzt ein Windkanal.

Von: **Michael Schmidt**

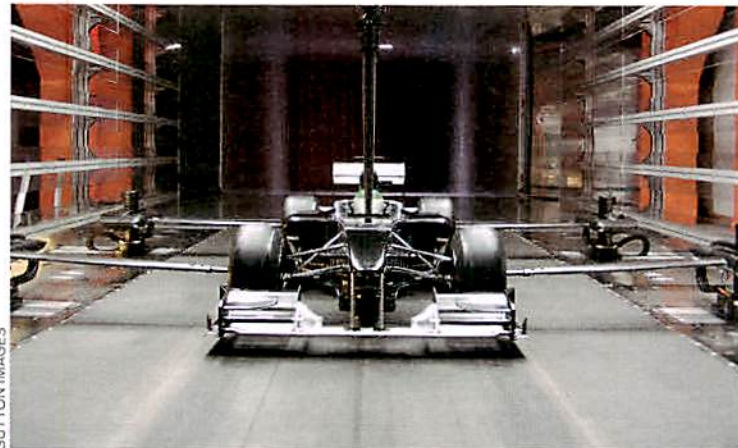
Bis jetzt waren die FIA und die Rechteinhaber der Formel 1 in der Hand der Teams. Wann immer sie neue Regeln im Sinn hatten, konnten sie die Ingenieure der Teams mit Fakten eines Besseren belehren. Zum Teil waren die Einwände jedoch stark beeinflusst von dem, was in der Agenda der Teams stand. Formel-1-Sportdirektor Ross Brawn will nun zu

den Teams ein Gegengewicht schaffen. Das frühere Ferrari-Superhirn hat eine Expertengruppe aus ehemaligen Aerodynamikern und Fahrwerksexperten zusammengestellt, die im Auftrag der neuen F1-Besitzer am Auto der Zukunft arbeiten. Darunter sind bekannte Namen wie Pat Symonds, Nikolas Tombazis und Jason Somerville.

Das Konzept soll Mitte 2019 präsentiert werden. Ziel sind Autos mit einer simpleren Aerodynamik, mit weniger Freiräumen für die Entwicklung, weniger Anpressdruck und weniger schlechter Luft für das hinterherfahrende Auto. „Uns interessiert weniger die Strömung rund um das Auto, sondern 40 Meter dahinter“, erklärt Symonds.

Brawns Eingreiftruppe hat bereits Rechenmodelle für die CFD-Simulation erstellt. Weil für das Technikteam von Liberty Media keine Restriktionen in Bezug auf die Rechenkapazität gelten, können unbegrenzte Versuchsreihen gefahren werden. Doch was die Software berechnet, soll auch durch Windkanaltests abgesichert sein. Liberty Media hat dafür das 2017er-Modell von Manor gekauft, das wegen der Pleite des Teams nie zum Einsatz kam. Jetzt suchen die Männer um Projektleiter Symonds einen geeigneten Windkanal.

Er braucht wegen des Problemereichs hinter dem Auto eine ausreichend große Messsektion. Infrage kommen die Anlagen von Sauber, Williams und Toyota. Mit ersten Tests im Windkanal wird in der zweiten Hälfte 2018 gerechnet. Die Teams sehen den Aufwand mit Sorge. Die Eigeninitiative von Liberty kostet Geld, was ihnen später an Ausschüttungen verloren geht. ■



Mehr Unabhängigkeit: F1-Management testet Manor-Modell im Windkanal

Formel 1

Verstappen verlängert bei Red Bull

Mercedes und Ferrari müssen sich bis 2021 gedulden. Max Verstappen verlängert seinen Vertrag bei Red Bull überraschend bis 2020. Was steckt dahinter?

Max Verstappen verlängert seinen Vertrag bei Red Bull bis 2020. Das ist ein Schlag ins Gesicht für Mercedes und Ferrari. Beide waren schon für die Saison 2019 hinter dem Holländer her. Doch was hat Verstappen dazu bewogen, bei einem Team zu unterschreiben, das für 2019 offiziell noch ohne Motorenpartner dasteht? Renault stellt die Versorgung Ende 2018 ein. Ließ sich Verstappen umstimmen, weil er plötzlich ein Siegerauto hat? Weil Adrian Newey sich wieder mehr um die Formel 1 kümmert und auch andere führende Ingenieure bis 2020 blei-



Verstappen bleibt: Für 30 Millionen

ben? Geld? Verstappen soll in die 30-Millionen-Euro-Liga zu Hamilton, Vettel und Alonso aufgestiegen sein. Bislang verdiente der Holländer sechs Millionen Euro plus Prämien. Verstappen will aber auch Erfolg. Aus seiner Sicht ist ein Red-Bull-Honda viel zu riskant. Gibt es da einen anderen Motorhersteller? Steigt Porsche doch schon 2019 ein, weil der Motor ab 2021 in seiner Architektur gleich bleibt? Porsche dementiert hartnäckig einen Formel-1-Einstieg. ■ MS

RoC

Race of Champions in Saudi-Arabien

Die nächste Ausgabe des Race of Champions findet überraschenderweise in Saudi-Arabien statt.

In dem Land, in dem Frauen erst ab dem kommenden Jahr Auto fahren dürfen, soll Anfang 2018 das nächste Race of Champions ausgetragen werden. Genauer gesagt im King Fahd International Stadium in Riad, der Hauptstadt Saudi-Arabiens. Normalerweise sind Sportveranstal-

tungen in dem konservativen Land Männersache. Doch in diesem Fall will die Sportbehörde eine Ausnahme machen. Man hat ein Fest für die ganze Familie angekündigt. Welche Fahrer dabei sind, ist noch nicht bekannt. Die Organisatoren versprechen ein hochkarätiges Starterfeld. Noch ist unklar, ob der schwere Unfall von Pascal Wehrlein bei der letzten Ausgabe in Miami und der ungewöhnliche Austragungsort negative Auswirkungen auf die Reiselust der Stars haben. ■ TG



Das King Fahd International Stadium in Riad fasst 75 000 Zuschauer

TIRENDO TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,
MITMACHEN UND
GEWINNEN**



FALKEN

Ihr 5%-Code
bis zum 01. November 2017

MSAFK9

#tirendotyrechallenge



www.tirendo.de

Manthey-Sieg, Schrey Meister



Manthey holte mit dem Porsche 911 GT3 R den 50. VLN-Gesamtsieg

Das Ergebnis des VLN-Finales lässt die Herzen der Statistiker höher schlagen: Manthey holte mit Fred Makowiecki und Lars Kern den 50. Gesamtsieg und den fünften Saisonerfolg mit dem Porsche 911 GT3 R. Michael Schrey verteidigte mit Bonk Motorsport seinen Meistertitel – mit einer cleveren Taktik.

Von: **Bianca Leppert**

Es waren die perfekten Bedingungen für den Elfer – wieder einmal. Am Start

zum 42. DMV Münsterlandrennen regnete es, danach war es zwar weitgehend trocken, doch in einigen Streckenabschnitten herrschten Mischbedingungen. Für Manthey Racing ideal, obwohl man mit Lars Kern neben Porsche-Werksfahrer Fred Makowiecki eine Unbekannte auf dem Auto hatte. Der Test- und Entwicklungsfahrer bestritt zwar schon einige Rennen auf dem Porsche 911 GT3 R, sonst kamen auf dem „Grello“ aber nur Werksfahrer zum Einsatz.

Der 30-Jährige bekam den Einsatz als Sahnehäubchen für seinen kürzlich aufgestellten Nordschleifen-Rekord im Porsche 911 GT2 RS geschenkt. „Dass Olaf Manthey und Nicki Raeder mir diese Chance gegeben haben, ist

»ES WAR EINE GROSSE EHRE, DEN »GRELLO« EINMAL FAHREN ZU DÜRFEN, UND ICH BIN DANKBAR FÜR DIESE CHANCE.«

Manthey-Pilot Lars Kern

mega“, sagte Kern nach dem Rennen. „Es war eine große Ehre. Ich war schon nervös, wusste aber, dass ich mit Fred an meiner Seite den Vorsprung nur verwalten muss.“

Aufgrund der Modifikation an der Fronthaube mit den neuen

Lufteinlässen war Manthey mit dem „Grello“ wie beim letzten Rennen in der SP-X-Klasse gemeldet.

Phoenix startete mit dem Audi R8 LMS in der Besetzung Frank Stippler/Robin Frijns/Christian Mamerow von der Pole-Position auf Regenreifen – wie die übrigen Top-Teams auch. Doch schon nach kurzer Zeit mussten sie die Führungsposition an Makowiecki abgeben.

Strategie-Poker an Spitze

Gleich zu Beginn schien der Porsche davonzufiegen, nachdem man über 40 Sekunden durch eine Code-60-Phase, in der alle hinter dem Manthey-Elfer hängen blieben, gewinnen konnte. Nur eine Runde später sollte man den Vorsprung aber wieder ver-

lieren, weil man selbst ungünstig in einer Code 60 steckte.

Als die Strecke langsam abtrocknete, sah alles nach einem klugen Schachzug von Black Falcon aus, die den Mercedes AMG GT von Maro Engel, Hubert Haupt und Erik Johansson als Ersten aus der Spitzengruppe nach drei Runden reinholten, um auf Slicks zu wechseln. Dadurch machte man Zeit auf die Konkurrenz gut, die erst eine Runde später die Boxengasse ansteuerte. „Wir konnten so die freie Strecke ausnutzen und sind nicht im Verkehr festgehangen“, sagte Engel. Während des gesamten Rennens fuhr man auf Augenhöhe mit dem Manthey-Elfer. „Hubert ist einen tollen ersten Stint gefahren, ich einen sauberen Mittelstint und Erik dann fantastisch zum Schluss.“

Johansson glänzt

Obwohl der bis dahin noch recht unbekannte Schwede in seinem erst dritten GT3-Rennen zwischenzeitlich in einer Runde über sieben Sekunden auf Makowiecki aufholte und nur noch zehn Sekunden Rückstand hatte, ging die Black-Falcon-Strategiekniff nicht auf. Eine Runde vor Schluss musste man noch mal zehn Liter nachtanken. „Wir hatten darauf spekuliert, dass das Rennen eine Runde früher beendet würde“, erklärte Engel.

Somit hatte Manthey bereits in Runde 27, einen Umlauf vor Schluss, den Sieg in der Tasche. „Wir hatten auch überlegt, zu Beginn früher an die Box zu kommen. Fred hat auch nach den Slicks gefragt. Den Plan haben wir aber verworfen, weil es dann wie bei Black Falcon nicht mehr mit dem Rhythmus gepasst hätte“, sagte Manthey-Pilot Kern.

Für Mercedes-Werksfahrer Engel lag das Problem auch schon im Qualifying, wo man nur den neunten Platz erreichte:



BR-FOTO

Michael Schrey und Teamchef Michael Bonk verteidigten den VLN-Titel



BR-FOTO

Zils/Fischer/Konnerth wurden trotz Klassensieg Nummer acht Vizemeister

„Wir haben am Ende zu lange gewartet, dann hat es angefangen zu regnen.“

Auf Platz 3 hinter Black Falcon landete der Phoenix Audi R8 LMS. „Wir hatten bei den Mischbedingungen zu Beginn mal wieder etwas zu kämpfen“, sagte Frank Stippler. „Daher müssen wir mit Platz 3 zufrieden sein. Schade, dass es bei den letzten Läufen keine durchgängig trockenen Rennen mehr gab.“

Audi musste mit einem 0,5 Millimeter kleineren Restriktor antreten, weil sie auf der Geraden im Vergleich zur Konkurrenz zu schnell waren: „Wir fahren extrem wenig Flügel. Das, was es auf der Geraden bringt, kostet es uns eben in den Kurven.“

Dahinter beendeten Klaus Bachler und Romain Dumas im Falken-Porsche das Rennen auf dem vierten Platz. Das Duo kämpfte zu Beginn noch Rad an

NACHRICHTEN

REIFEN WECHSEL DICH

Die Reifen sind in der GT3-Klasse der VLN weiterhin ein Thema. Bei Land testete man dieses Mal nach dem Sieg bei VLN 8 auf Michelin nun wieder Dunlop. Allerdings nur auf trockener Strecke, im Nassen wurde Michelin genutzt. Bei Frikadelli war man wie bei VLN 8 wieder mit Dunlop auf dem Porsche 911 GT3 R unterwegs. In der nächsten Saison soll die bestehende Regelung mit dem Hinterlegen der verschiedenen Spezifikationen beibehalten, allerdings auf acht Slick-Typen pro Modell für eine Saison begrenzt werden. Die Reifenhersteller dürfen weiterhin gegenseitig Exemplare kaufen.

BOP-ÄNDERUNG BEI AUDI

Der Audi R8 LMS bekam für das Finale der Langstreckenmeisterschaft einen kleineren Restriktor verordnet: 0,5 Millimeter büßte man ein. Der Grund: Der überlegene Top-Speed der Audi auf der Geraden. Laut Technikausschuss sind die Rundenzeiten in Ordnung. Aufgrund der unterschiedlichen Top-Speed-Werte, die besonders auf der Döttinger Höhe ins Auge stachen, musste man den Audi aber beschneiden.

NEUE BOP-TECHNIK 2018?

Im Fahrerlager machten Gerüchte die Runde, VLN und 24h-Rennen könnten Veränderungen beim Balance of Performance-System ins Haus stehen. Offenbar ist man mit einem Experten aus den USA im Gespräch, der technischen Support – man munkelte von einer Software – liefern könnte. Auch von Verbindungen zur IMSA war die Rede.

AUFGEHEIZTE STIMMUNG

Am Freitag brodelte es hinter den Kulissen zwischen den Meisterschaftsanwärtern von Bonk und Adrenalin. Es kursierte sogar der Begriff „Kopfgeld“, das auf den BMW von Michael Schrey ausgesetzt worden sei. Adrenalin bekräftigte: „Alles Quatsch.“

VLN, 9. LAUF, 42. DMV MÜNSTERLANDPOKAL (4 STUNDEN)

Pole-Position

#15 Stippler/Mamerow/Frijns (Phoenix Racing, Audi R8 LMS, SP9) 7:59.893 min

Schnellste Runde

#15 Stippler/Mamerow/Frijns (Phoenix Racing, Audi R8 LMS, SP9) 7:59.388 min

1.	#911 Makowiecki/Kern	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP-X	28 Runden
2.	#7 Haupt/Johansson/Engel	Black Falcon	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 51,622 sek
3.	#15 Stippler/Mamerow/Frijns	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+ 1.09,430 min
4.	#4 Dumas/Bachler	Falken Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 2.09,679 min
5.	#28 De Phillippi/Mies	Land Motorsport	Audi R8 LMS	SP9	+ 2.46,967 min
6.	#31 Siedler/Stippler/Müller	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 4.26,949 min
7.	#22 Weiss/Kainz/Krumbach	Wochenspiegel Team Monschau	Ferrari 488 GT3	SP9	+ 5.33,816 min
8.	#35 Tresson/Hirschi	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 7.53,691 min
9.	#36 Posavac/Lambertz	Walkenhorst Motorsport	BMW Z4 GT3	SP9	+ 1 Runde
10.	#14 Trummer/Leimer/Grossmann	Octane 126 AG	Ferrari 488 GT3	SP-X	+ 1 Runde

Rad mit Phoenix und dem Land-Audi. Das Siegerteam des vergangenen Rennens musste sich mit Connor de Philippo und Chris Mies im Cockpit mit Rang 5 begnügen. Wie Frikadelli, die mit dem Porsche 911 GT3 R von Siedler/Stippler/Müller Sechste wurden, hatte man Dunlop-Reifen aufgezogen.

Es folgten der Wochenspiegel-Ferrari und der BMW M6 GT3 von Walkenhorst mit Tresson/Hirschi am Steuer. Der LMP2-Pilot bestritt sein erstes VLN-Rennen auf einem GT3-Auto auf der Nordschleife. Die Top 10 komplettierten Posavac/Lambertz auf dem BMW Z4 GT3 und das Schweizer Ferrari-Team Grossmann/Trummer/Leimer.

Schrey wird Meister

Der eigentliche Star des Rennens war Michael Schrey. Der BMW M235i Racing Cup-Pilot verteidigte seinen Titel nicht nur in der Gesamtwertung, sondern auch im Cup. Der Clou: Bis auf das

6h-Rennen, in dem er mit seinem alten Teamkollegen Alex Mies angriff, bestritt er alle Rennen im Alleingang.

Wobei es dabei noch eine Ausnahme gab: Das kuriose Finalrennen. Bis Samstagmorgen versuchte Teamchef Michael Bonk, das Geheimnis zu hüten. Doch kurz vor dem Start wurde es zum Fahrerlagersgespräch: Schrey war auch auf dem TCR-Golf von Mathilda Racing an der Seite von Andy Gülten und Benny Leuchter gemeldet und ließ sich auf diesem Auto werten. „Wir mussten das Risiko zwischen Cup und TCR abwägen“, so Bonk.

Hintergrund war die Sorge, die nach dem achten VLN-Lauf aufgekommen war, dass man durch die harte Gangart im Cup abgeräumt und womöglich nicht das Ziel schaffen würde, mindestens auf Platz 2 zu landen. Da erschien die Aufgabe, den Sieg in der TCR-Klasse zu holen, die aus nur acht Teilnehmern bestand, weniger problematisch. Zumal

vier Autos unter der Flagge von Bonk Motorsport ins Rennen gingen, und auch Mathilda noch ein weiteres Auto dabei hatte. „Auf die Idee kamen mein Bruder und ich“, sagte Schrey.

Nach 50 Minuten parkte er den BMW M235i Racing Cup an der Box, um am Ende des Rennens für fünf Runden in den VW Golf TCR von Mathilda Racing zu wechseln. „Das hat für Verwir-

rung gesorgt, ich bekam über 70 Nachrichten. Es war die richtige Entscheidung. Mein Dank geht auch an Michael Paatz, Benjamin Leuchter und Andreas Gülten.“

Die Titel-Konkurrenten von Adrenalin Fischer/Zils/Konnerth fuhren den achten Klassensieg in der V5 mit dem Porsche Cayman ein, hatten aufgrund der Punktverteilung aber das Nachsehen und wurden Vizemeister. ■

GESAMTWERTUNG

1. Schrey	Bonk Motorsport	BMW M235i	67,47 Punkte
2. Zils/Konnerth/Fischer	Adrenalin Motorsport	Porsche Cayman	67,27
3. Manheller	MSC Adenau	BMW 325i	65,45
4. A. Mies	GetSpeed	Porsche 911 GT3 Cup	65,40
5. Kranz/Owega/Schula	Mühlner Motorsport	Porsche Cayman GT4	65,16

JUNIOR-TROPHÄE

1. A. Mies	GetSpeed	Porsche 911 GT3 Cup	65,40 Punkte
2. Jäger	Scheid-Honert	BMW M235i	61,42
3. Griessner	Adrenalin Motorsport	BMW M235i	61,23
4. Fübrieh	Adrenalin Motorsport	BMW M235i	59,47
5. Sandberg	Sorg Rennsport	BMW 325i	55,92

Interview mit dem VLN-Generalbevollmächtigten Karl Mauer

„Ich bin schon wehmütig“

Am Ende des Jahres gibt Karl Mauer seinen Posten als VLN-Chef nach drei Jahren ab. Zum Saisonfinale haben wir ihn um ein Fazit gebeten.

Von: **Bianca Leppert**

Das war Ihr letztes Rennen. Sind Sie wehmütig?

Natürlich, aber meine Arbeit besteht aus viel mehr als aus der Veranstaltung von Rennen. Da bin ich nicht direkt eingebunden, da es hier fest zugeordnete Verantwortlichkeiten gibt. Meine Arbeit für die VLN ist insofern noch nicht zu Ende, als wir nun die Ausschreibung fürs nächste Jahr formulieren. Es wird keine dramatischen Veränderungen geben, aber eine Weiterentwicklung – auch mit unserem neuen Leiter VLN Sport, Michael Bork.

Fällt es Ihnen schwer, Ihren Posten abzugeben?

Ja, weil ich ohne Übertreibung sagen kann, dass ich viel in diese Tätigkeit investiert habe. Zeit, Gedanken oder private Dinge, die

man zurückgestellt hat. Aber ich werde im März 70 Jahre alt, da hat man meiner Meinung nach im Motorsport nichts mehr verloren. Mit dieser Arbeit wirst du in einem dynamischen Metier wie dem Motorsport ohnehin nie fertig. Mit einer gewissen Selbstkritik sage ich auch: Wir haben in der VLN schon noch einigen Nachholbedarf, weil sich die Serie in der Vergangenheit nicht mit der Geschwindigkeit weiterentwickelt hat, wie es auf Seite der Teilnehmer der Fall war.

Haben Sie schon einen Tanzkurs geplant?

Ich werde die Aktivitäten, die mir am Herzen liegen, weiter machen – dazu zählt auch ein Alpencross. Irgendwann werde ich mich auch mit der Anschaffung eines E-Bikes beschäftigen, das ich bisher in vollem Mannesstolz abgelehnt habe. Ich würde auch gerne mit der Transsibirischen Eisenbahn von Moskau nach Peking fahren. Ideen habe ich.

Sieht man Sie noch im Motorsport? Oder kalter Entzug?

Ich habe in der VLN schon vor einiger Zeit gesagt, dass ich in keinem Beirat oder Gremium mehr sitzen



BR-FOTO

Ein wirklich bleibendes Erlebnis war das Treffen mit allen Betroffenen, Notfallseelsorgern und dem Nürburgring-Pfarrer Klaus Kohnz, um in kleinen Gruppen die Dinge aufzuarbeiten. Das hat allen sehr geholfen, ich bin auch heute noch mit ihnen in Kontakt.

Auf was sind Sie auf sportlicher Ebene stolz?

Die Einführung des GPS-Systems, die es ermöglicht hat, die Disziplin auf der Rennstrecke signifikant zu erhöhen. Im Sinne der Sicherheit für die Teilnehmer, die Sportwarte und der Steigerung der Sportlichkeit. Das hat zwar viel Widerstand erzeugt, aber auch zu gerechteren Rennabläufen beigetragen. Wir können Unfallsituationen managen, die sonst zum Abbruch geführt hätten.

Was geben Sie Ihren Nachfolgern mit auf den Weg?

Weiterhin den Teilnehmer und die Teams in den Mittelpunkt zu stellen. Der Wurm muss dem Fisch schmecken, nicht dem Angler. Und die Kompetenz zu haben, zu entscheiden, was richtig und wichtig für die VLN und was ihre DNA ist. Sie zeitgemäß weiterzuführen, ohne sie grundsätzlich zu ändern. ■

will. Ich werde die VLN verfolgen, aber nicht vor Ort sein – auch aus Loyalität zu den Nachfolgern.

Welche Momente bleiben Ihnen in Erinnerung?

Negativ der tödliche Unfall, das wird jeder verstehen. Ironischerweise bleibt mir im Zusammenhang mit diesem Unfall in positiver Erinnerung, wie wir mit den Beteiligten die Ereignisse aufgearbeitet haben. Wir haben für die Partnerin des tödlich verunglückten Besuchers finanzielle Hilfsmaßnahmen ergriffen. Die CNG genauso wie die Firma Nissan.

IMSA-Meisterschaft

Fuel-Flow-Meter für BoP

Die nordamerikanische IMSA-Serie führt für 2018 in allen Rennklassen die Nutzung von Durchflussmengenmessern ein. Offenbar hatten 2017 einige Teams beim Thema Verbrauch nicht immer mit offenen Karten gespielt.

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

Die Fahrzeugeinstufungen oder Balance of Performance (BoP) bleibt ein hartes Brot, Beispiel IMSA-Serie: 14 Neueinstufungen mussten die Regelhüter 2017 lancieren, um die Prototypenklasse sowie die GT-Klassen (GTE und GT3) in den Griff zu bekommen. In der Nachschau ist offenbar deutlich geworden, dass man bei einem Punkt konstant danebenlag – nämlich beim Thema Sprit.

„Ein wesentlicher Teil der Einstufungen kreiste 2017 um die Themen Tankrestriktoren, Nachtankzeiten sowie Größe der

Tanks“, erklärt Geoff Carter, der bei IMSA als Director Technical Regulations für die BoP verantwortlich ist. Laut seiner Aussage gab es immer wieder deutliche „Ausrutscher“ bei den Stintlängen, obwohl von den Herstellern zuvor ganz andere Verbräuche und Reichweiten kommuniziert wurden. „Wir mussten lernen, dass wir uns nicht alleine auf die Hersteller verlassen können“, so

Carter. „Deshalb führen wir jetzt für alle Rennklassen 2018 einen Einheits-Durchflussmengenmesser ein, der uns über den Datalogger noch präzisere Informationen liefert.“

Damit ist IMSA die dritte Automobilsérie nach der Formel 1 und der Sportwagen-WM, die diese Technik zum Einsatz bringt. „Wir erhoffen uns außerdem Aufschlüsse über wichtige

Details bei der Motor-BoP“, so Carter. Ford zum Beispiel klagte die ganze Saison über zu wenig Leistung im unteren Drehzahlbereich. Doch sobald IMSA den Ford GT etwas mehr Power zugestand, wurden sie auch im oberen Leistungsbereich deutlich schneller. „Die Durchflussmessung kann uns auch hier bei der korrekten Einstufung helfen“, hofft Geoff Carter. ■



Bei der Frage, wer wie schnell tankt, spielen Tankrestriktoren und regulierte Boxenstopzeiten eine maßgebliche Rolle

Sportwagen-WM / IMSA-Meisterschaft

LMP2-Joker auch bei IMSA

Ligier, Dallara und Riley-Multimatic dürfen ihre LMP2-Autos für 2018 unterschiedlich stark optimieren – und diese Änderungen gelten auch zwingend für die IMSA-Serie sowie die daraus abgeleiteten DPi-Autos.

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

Die Uhr tickt: Mitte Oktober hatten ACO und FIA verfügt, dass Ligier und Dallara ihre LMP2-Autos im Rahmen der sogenannten Joker-Regelung für 2018 nachbessern dürfen, weil sie in der laufenden Saison gegen die Oreca-Chassis chancenlos waren. Ligier und Dallara dürfen aber nur ihre



Multimatic hat die meisten Freiheiten, um die Mazda-DPi zu optimieren

Aero-Kits für viel Abtrieb sowie die Le-Mans-Variante für wenig Abtrieb anpassen. Multimatic hingegen wird eine mehr oder weniger große Generalüberholung des Autos zugestanden, nachdem die Gruppe von Bill

Riley aus dem Gemeinschaftsprojekt mit Multimatic mittlerweile ausgestiegen ist.

Das Hauptproblem besteht jetzt darin, die Änderungen umzusetzen, im Windkanal und bei Tests zu validieren – denn diese

Neuerungen gelten auch für die nordamerikanische IMSA-Serie, deren Saison bereits Ende Januar beim 24h-Rennen in Daytona startet.

„Die Joker-Regelung gilt auch für die IMSA-Meisterschaft“, so Geoff Carter. „Wir alle haben ein strammes Programm vor der Brust, um die Änderungen umzusetzen, denn der erste Test findet bereits am 5./6. Dezember in Daytona statt. Die Teams müssen dort bereits mit ihren neuen Aero-Kits antreten, damit wir Daten sammeln können. Es wird keine Übergangsphasen geben, damit müssen alle LMP2- und DPi-Fahrzeuge vom Saisonstart an mit den neuen Teilen fahren.“

Besonders happy über den Prozess für die Änderungen war man bei IMSA sicher nicht – denn man saß bei den Beschlüssen nicht mit am Tisch. ■

Bergrennen Pikes Peak

Volkswagen will hoch hinaus

Mit einem rein elektrisch betriebenen Rennfahrzeug will Volkswagen Motorsport einen neuen Rekord beim berühmtesten Bergrennen der Welt aufstellen. Details zum Allrad-Prototypen und dessen Fahrer sind noch geheim.

Von: **Reiner Kuhn**

Knapp 200 Tage bleiben Volkswagen Motorsport zur Vorbereitung. Denn am 24. Juni 2018 wollen die Wolfsburger Werkssportler eine neue Erfolgsgeschichte schreiben, wenn sie in den Rocky Mountains am 4301 Meter hohen Pikes Peak beim berühmtesten Bergrennen der Welt mit einem Allrad-Sportprototypen starten. Das klare Ziel: ein neuer Rekord für elektrische Fahrzeu-

ge. Die aktuelle Bestzeit in dieser Klasse hält Rhys Millen (8:57.118 Minuten).

„Für uns stellt das Pikes-Peak-Projekt einen Neuanfang dar“, erklärt Volkswagen-Sportchef Sven Smeets. „Wir entwickeln erstmals ein komplett elektrisches Rennauto. Es stellt einen Meilenstein in unserer neuen Motorsport-Ausrichtung dar.“ Mehr als ein erstes Teaser-Foto hat VW bislang nicht veröffentlicht. Entwicklungsvorstand Frank Welsch sagt lediglich: „Das Bergrennen Pikes Peak ist der perfekte Test für neue Technologien. Unser elektrisches Rennauto wird mit innovativer Batterie- und Antriebstechnik ausgerüstet sein.“ Mit technischen Details hält man sich noch ebenso bedeckt wie bei der Fahrerwahl.

Zwar arbeiteten Rallye- und Rallycross-Weltmeister Petter Solberg und VWs Technischer Direktor François-Xavier „FX“ Demaison schon vor Jahren an



einem gemeinsamen Projekt, der Norweger dürfte aber ebenso wenig erste Wahl sein wie andere Rallye-Asse, auch weil die 19,99 Kilometer lange und mit 156 Kurven gespickte Bergrennpiste seit 2012 durchgehend asphaltiert ist. Weit oben auf der Liste potenzieller Fahrer dürfte dagegen Porsche-Werkspilot Ro-

main Dumas stehen. Der Franzose stürmt seit 2012 den Pikes Peak hoch, sollte 2013 ursprünglich jenen Peugeot steuern, mit dem Sébastien Loeb den absoluten Streckenrekord von 8:13,878 in den Asphalt brannte. Im Folgejahr siegte Dumas, der zuletzt in einem Allrad-Sportprototypen startete. ■

Rallye-WM

Ab 2018 steuert Tänak einen Toyota Yaris WRC

Jetzt ist endlich klar, was lange gerüchelt wurde: Ott Tänak wird von M-Sport zu Toyota wechseln und 2018 neben Jari-Matti Latvala und Esapekka Lappi einen der drei Yaris WRC steuern.

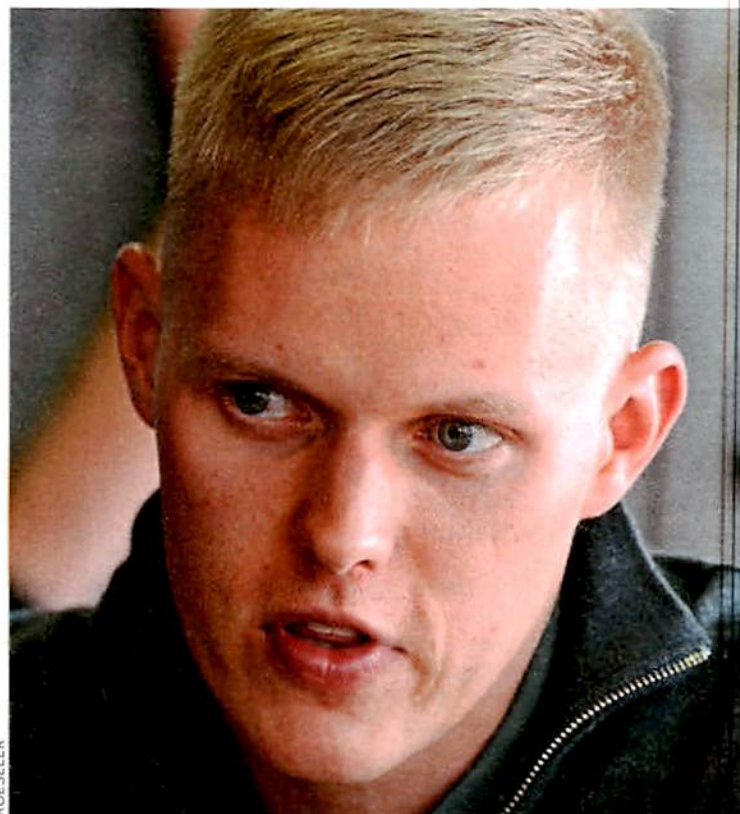
Von: **Reiner Kuhn**

Mit Ott Tänak verliert M-Sport seinen ersten Top-Fahrer. Der 30-jährige Este wechselt 2018 zu Toyota und bildet mit Jari-Matti Latvala und Esapekka Lappi das neue Werkstrio. „Wir haben schon eine ganze Weile ein Auge auf Ott geworfen“, so Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen über den Neuzugang.

„Schweren Herzens verabschieden wir uns von Ott“, sagt M-Sport-Boss Malcolm Wilson, der auf Empfehlung von Ex-Werksfahrer Markko Martin 2009 zum ersten Mal mit Tänak

in Kontakt trat, als dieser in seiner Heimat Estland den neuen Ford Fiesta R2 vorstellte. Drei Jahre später steuerte Tänak einen Fiesta in der Super-2000-WM, ehe 2012 der Umstieg ins WRC folgte. Tänak erlebte ein schwieriges Jahr und musste 2013 eine Ehrenrunde drehen, ehe er den Weg zurück schaffte und 2014 in der WRC2 antrat. Gleichzeitig bekam er drei Einsätze im Fiesta WRC und wurde in Portugal Zweiter.

In der Saison 2015 schnürten Wilson und Reifenlieferant DMack ein neues WM-Paket für Tänak. Unvergessen bleibt dabei der knapp verpasste Sieg in Polen. Seit diesem Jahr ist der 30-jährige Allrounder erneut Werksfahrer und siegte beim Hardcore-Ritt auf Sardinien und der Asphalttatz in Deutschland. „In den letzten Jahren hat er sich zu einem kompletten Fahrer entwickelt – ein Sieger und ein potenzieller Titelkandidat“, so Wilson, der weiterhin hofft, nicht auch noch Sébastien Ogier zu verlieren. ■



M-Sport verliert „einen Sieger und Titelkandidaten“ – Wilson über Ott Tänak

Ogier-Jäger aus Tradition:
Toyota-Speerspitze Latvala
startete zum 16. Mal in Wales



WM-Vorschau Großbritannien

Alle jagen Ogier

ROESELER

Achtung Hochspannung! Gleich vier Werkswagen schickt Hyundai zum M-Sport-Heimspiel nach Großbritannien. Aber auch die Werkstrios von Citroën und Toyota wollen alles dransetzen, um die britische Edelschmiede und deren Speerspitze Sébastien Ogier am vorzeitigen Titelgewinn zu hindern.

Von: **Reiner Kuhn**

Alle vier Hersteller sowie sechs verschiedene Fahrer haben diese Saison schon gewonnen. Lokalmatador Elfyn Evans im DMack-Fiesta, Citroën-Junior Craig Breen und Hyundai-Youngster Hayden Paddon könnten sich als Nächste in die Siegerliste eintragen.

Beim letzten reinen Schotterlauf dominierte allerdings das Toyota-Trio. Und keiner hat bei der Wales Rallye Großbritannien mehr Erfahrung als deren Speerspitze Jari-Matti Latvala, der hier

bei 15 Starts zweimal siegte (2011 und 2012). Henning Solberg sitzt bei seinem Comeback in einem 2017er Ford Fiesta WRC. Zudem schickt Hyundai erstmals vier i20 Coupé ins Rennen. Thierry Neuville, Hayden Paddon und Neuzugang Andreas Mikkelsen sind für die Hersteller-Wertung nominiert und sollen versuchen, das Titelrennen bis zum Finale offen zu halten. Dani Sordo darf frei von allen Punkte-Zwängen aufahren.

Alles spricht für Ogier

In der Hersteller-WM ist der Drops so gut wie gelutscht. M-Sport hat zwei Läufe vor Schluss 83 Punkte Vorsprung auf Hyundai, und nur 86 Zähler werden noch vergeben. Selbst bei zwei Doppelsiegen der Koreaner würde den Mannen um Malcolm Wilson ein achter Platz in Großbritannien oder Australien reichen, um das Marken-Championat erstmals seit 2007 zu gewinnen. Vermutlich darf das Team aus Cumbria schon beim Heimspiel die Sektorken knallen lassen. Spannender geht es in der Fahrer-Wertung zu. Hier hat Sébastien Ogier



ROESELER

Das Podium im Visier: Breen

seit Spanien 37 Punkte Vorsprung auf M-Sport-Teamkollege Ott Tänak und 38 auf Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville. Um sich den Titel vor dem Finale in Australien zu sichern, dürfte Ogier in Wales nur sechs Punkte weniger holen als Tänak und sieben weniger als Neuville – und genau das ist dessen Plan.

Auf dem dreitägigen Programm stehen 1.470,35 Gesamtkilometer mit 20 Wertungsprüfungen über insgesamt 306,98 WP-Kilometer. 15 World Rally Cars und 23 WRC2-Teilnehmer bilden die Spitze des 79 Autos umfassenden WM-Feldes. Mit der nationalen Klasse, die nur einen Teil der Strecke absolviert, sind über 150 Autos am Start. ■

NACHRICHTEN

AVCIOGLU SIEGT BEI TÜRKISCHER GENERALPROBE

Die Organisation der Marmaris Rallye Turkey, ein Lauf zur FIA Balkan Trophy, zeigte sich von ihrer besten Seite. Kein Wunder, weilten neben Vertretern des WM-Promoters auch FIA-Rallyedirektor Jarmo Mahonen und Michèle Mouton bei der Generalprobe („Candidate-Event“) des auf 12. bis 15. September 2018 terminierten WM-Laufs. Auch sportlich war bei der Schotterallye einiges geboten: In der neunten von 13 Prüfungen warf Murat Bostanci seinen Ford Fiesta R5 und die Führung weg. Nun war der Weg frei für Skoda-Pilot Orhan Avcioglu, der im Fabia R5 vor drei weiteren Markenkollegen siegte.

WRC2 MIT VOLLEM HAUS

Für die Rallye Großbritannien, dem finalen Pflichtlauf in der WRC2, haben 23 Teams genannt. Skoda gibt dem Finnen Juuso Nordgren eine zweite Chance, sich zu bewähren. Den anderen Fabia R5 pilotiert der schon als Meister feststehende Pontus Tidemand. Jan Kopecký, der aktuell punktgleich auf Rang zwei liegt, muss dagegen zuschauen. Somit werden Teemu Suninen, Eric Camilli (beide Ford) und Ole Christian Veiby (Skoda) die Vizemeisterschaft unter sich ausmachen.

LINDSTRÖM WIRD TOYOTA-SPORTDIREKTOR

In Wales sitzen Juho Hänninen und Kaj Lindström ein letztes Mal im Toyota Yaris WRC. Copilot Lindström wechselt danach als neuer Sportdirektor in die Toyota-Teamleitung und wird schon bei der Rallye Australien im November in seiner neuen Rolle agieren. „Eine meiner schönsten Erinnerungen ist unser gemeinsamer Sieg in Monte-Carlo“, sagt Teamchef Tommi Mäkinen. „Deshalb weiß ich, dass Kaj ein Profi und eine Bereicherung bei der Weiterentwicklung unseres Teams ist.“ ■ RK

Dinkel siegt, Kreim holt Titel



Zweiter Sleg in Folge:
Dinkel/Kohl

Erneut steht Dominik Dinkel ganz oben auf dem Siegerpodest, doch den Titel in der Deutschen Meisterschaft sichert sich Fabian Kreim. Das Saisonfinale im Rahmen der 3-Städte-Rallye sorgte für einigen Gesprächsstoff.

Von: **Michael Heimrich**

Drei Fahrer hatten noch Chancen auf den Titel, und am scheinbar einfachsten hatte es dabei Fabian Kreim. Er musste bei der 3-Städte-Rallye nur Fünfter werden, seine Konkurrenten Dominik Dinkel und René Mandel dagegen gewinnen.

Die Ausgangslage war klar und Dinkel ließ sich nicht zweimal bitten. Der 25-Jährige übernahm vom Start weg die Füh-

rung, die er nach beeindruckender Fahrt bis ins Ziel brachte. Doch der zweite Saisonsieg in Folge sollte dem Skoda-Piloten nicht reichen: Der ein Jahr jüngere Markenkollege Kreim und Beifahrer Frank Christian wurden Zweite und lieferten damit die erfolgreiche Titelverteidigung ab. Für Dinkel-Copilotin Christina Kohl hatte der Sieg zudem weitreichende Folgen. Sie hatte ihrem Freund Johannes Fürst schon vor Jahren versprochen, „wenn ich jemals die 3-Städte-Rallye gewinne, dann nehme ich deinen Heiratsantrag an“. Der Antrag ließ nicht lange auf sich warten, und schon auf der Zielrampe klebten am Brose-Fabia R5 die neuen Namensaufkleber: Dinkel und Fürst.

Mandel mit Doppelfehler

Richtig bitter verlief das Wochenende dagegen für Mandel. Am Freitagabend stieß der 26-Jährige in einem Notausgang einer

Rechtskurve mit einem gestrandeten Cup-Opel zusammen, alle Chancen auf einen Überraschungscoup waren verfliegen. Mandel wollte es am Samstag noch einmal allen zeigen, überspannte jedoch auf der siebten Prüfung den Bogen und flog erneut ab. Der in Italien angemietete Hyundai i20 R5 wurde dabei erheblich beschädigt, was das bereits angespannte Budget noch mehr belastet.

Auch Carsten Mohe hatte beim Saisonfinale wenig zu lachen. Der bereits als 2WD-Meister feststehende Sachse wollte den gleichen Notausgang nutzen, den Mandel bereits zugeparkt hatte, geriet beim Ausweichen jedoch auf die Leitplanke und wurde per Rolle vorwärts einen Abhang hinababgefördert. Zwei dicke Bäume verhinderten das Eintauchen in einen Bach, zum Glück kamen Mohe und Beifahrer Alex Hirsch mit dem Schrecken davon. Der Titel im Rallye-Masters, auf den

es das Renault-Duo abgesehen hatte, war jedoch futsch. Die Meisterschaft sicherte sich der 24-jährige Saarländer Max Schumann im kleinen Suzuki Swift, der die Division 6 für die leistungsschwächsten Fahrzeuge erneut gewinnen konnte.

Starke Gaststarter

Für Aufsehen sorgten bei der 3-Städte-Rallye auch die Auftritte von Marijan Griebel und Sepp Wiegand. Der eine nutzte das Wochenende, um den Peugeot 208 T16 vom offiziellen Importeur-Team kennenzulernen, über eine mögliche Zusammenarbeit im kommenden Jahr wird offen gesprochen. Der andere saß nach anderthalb Jahren erstmals wieder in einem Rallyeauto und hatte sichtlich Mühe, einen passenden Rhythmus zu finden und das Auto auf seine Bedürfnisse abzustimmen. Aber Wiegand war froh, überhaupt wieder die Chance zum Fahren zu bekommen.



SIMON STAUDTEN

Teures Wochenende: René Mandel begutachtet seinen kaputten Hyundai



MICHAEL HEIMRICH

Gefragter Gesprächspartner: Marijan Griebel saß erstmals im Peugeot



SIMON STAUDTEN

Rang fünf beim Probegalopp: Sepp Wiegand arbeitet an der DRM-Rückkehr



RB HAHN

Erfolgsfahrt: Kreim/Christian (links) verteidigen mit Platz zwei den Titel

auch er arbeitet an einer vollen DRM-Saison 2018 und will dann mit konkurrenzfähigem Material antreten. „Für mich war das hier schon wieder ein kompletter Neuanfang. Das Vertrauen in das Auto und in meinen Aufschrieb stieg von Prüfung zu Prüfung“, freute sich der Sachse.

Griebel stand nach dem Gewinn der U28-Europameisterschaft voll im Saft und presste den 208 T16 bis zur letzten Schraube aus. Am Ende verpasste er das Podium um lediglich 1,8 Sekunden, denn Hermann Gassner junior hatte im Finale noch einige Reserven in seinem Hyundai i20 R5 versteckt, um dem letzten Griebel-Angriff Paroli zu bieten.

Im ADAC Opel Rallye Cup spielten die deutschen Fahrer auch in diesem Jahr nur eine Nebenrolle. Die Entscheidung fiel zwischen dem 26 Jahre alten Schweden Tom Kristensson und dem vier Jahre jüngeren

Dänen Jacob Lund Madsen. Letzterer musste verletzungsbedingt zwei Läufe pausieren, und der Sieg beim Saisonfinale reichte nicht, um Kristensson die Krone streitig zu machen. Dieser wurde anschließend auch ins Opel-Werksteam berufen und darf sich 2018 in der Junior-EM beweisen. Madsen darf sich aber auch noch etwas Hoffnungen auf die internatio-

nale Bühne machen. Der dänische Importeur soll bereitstehen, um das Budget für einen weiteren Adam R2 zu schultern.

Neue Heimat in Sicht

Mit 147 Nennungen erreichte die 3-Städte-Rallye einen neuen Saisonrekord. Selbst die Veranstalter konnten sich den Erfolg nicht so recht erklären. Ein Grund dürfte die zünftige Abschlussfete

im Haslinger Hof sein, die neuen Strecken in Österreich kommen in Zukunft als weiterer großer Pluspunkt dazu. Beides könnte jedoch auch zum letzten Mal genutzt worden sein, eine Verlegung der Rallye zurück in Richtung Straubing wird intensiv diskutiert. Im jetzigen Austragsgebiet seien die erforderlichen Genehmigungen immer schwieriger zu erhalten. ■

ERGEBNIS 3-STÄDTE-RALLYE (20.– 21. OKTOBER 2017), 10 WERTUNGSPRÜFUNGEN ÜBER 128,08 KM

Fahrer/Befahrer	Auto	Zeit
1. Dinkel/Kohl	Skoda Fabia R5	1:11.29,4 h
2. Kreim/Christian	Skoda Fabia R5	+0.13,9 min
3. Gassner Jr./Mayrhofer	Hyundai i20 R5	+0.23,0 min
4. Griebel/Rath	Peugeot 208 T16	+0.24,8 min
5. Wiegand/Stein	Skoda Fabia R5	+1.49,5 min
6. Koch/Brunthaler	Skoda Fabia S2000	+2.44,4 min
7. Hideg/Kerek	Skoda Fabia R5	+2.59,2 min
8. Zeltner/Zeltner	Porsche 991 GT3	+4.38,6 min
9. Gassner/Thannhäuser	Mitsubishi Lancer Evo X	+4.41,2 min
10. Bieg/Moch	Mitsubishi Lancer Evo IX	+5.13,75 min

DRM-ENDSTAND nach 8 von 8 Läufen

Fahrer	Punkte
1. Fabian Kreim	161
2. Dominik Dinkel	144
3. René Mandel	116
4. Sandro Wallenwein	61
5. Chris Brugger	61
6. Carsten Mohe	52
7. Hermann Gassner junior	30
8. Sebastian von Gartzten	26
9. Philipp Knof	22
10. Hermen Kobus	22



Zahlenspiele zur Saison

Die DTM-Saison 2017 ist Geschichte. 18 Piloten traten in ebensovielen Rennen gegeneinander an. Doch das abgelaufene DTM-Jahr lieferte noch mehr interessante Zahlen.

Von: **Michael Bräutigam**

Da wäre zu allererst die Zahl Sechs. Genau diese Anzahl Fahrer, also ein Drittel des Starterfeldes, hatte vor der Anreise zum Finale in Hockenheim noch Chancen auf den Meistertitel. Bemerkenswert: Zwei Drittel davon kamen aus dem Audi-Lager – womit also auch zwei Drittel der Herren der Ringe bis zuletzt im Titelkampf blieben. Nur Nico Müller und Loïc Duval konnten nichts mehr ausrichten. Müller wurde während der Saison mehrfach als „Bremsklotz“ für die Konkurrenz eingesetzt und hatte zudem einiges Pech. Duval hatte sichtlich Eingewöhnungsprobleme in seiner ersten DTM-Saison, fuhr aber in Zandvoort einmal aufs Podest.

Damit fügte er sich in eine Reihe mit 15 weiteren Piloten

06 Fahrer

ein, die ebenfalls mindestens einmal auf dem „Stockerl“ standen. Nur die BMW-Fahrer Augusto Farfus und Tom Blomqvist durften nie Champagner versprühen – obwohl Farfus einmal und Blomqvist sogar zweimal die Pole-Position holen konnten. Die meisten Podiumsplätze holten sich mit jeweils deren sechs Mattias Ekström und Mike Rockenfeller (beide Audi), während Champion René Rast (Audi) sowie Marco Wittmann (BMW) mit fünf Podestplätzen folgten.

Pole-Könige waren dabei Meister Rast, Lucas Auer (Mercedes) und Timo Glock (BMW), die jeweils dreimal von ganz vorne starteten. Rast erbt jedoch am Samstag in Moskau die Pole-Position von Wittmann, da dieser eine Startplatzstrafe bekam. Für die Statistik und für die Zusatzpunkte zählt die Moskau-Pole jedoch trotzdem für den BMW-

Mann. Die anderen beiden Poles holte Rast am Hungaroring. Für ihn waren die Zusatzpunkte übrigens mitentscheidend: 17 Zähler ließ er sich in den Qualifyings insgesamt gutschreiben – ein Bestwert und zwölf Zähler mehr als bei Vize Ekström!

Beindruckend ist auch die Zahl der Sieger: Gleich zwölf verschiedene Namen ließen sich in die entsprechende Liste eintragen. Jamie Green (Audi), Rast und Auer triumphierten je dreimal. Die anderen neun Rennsieger standen einmal ganz oben. Bester Pilot ohne einen Sieg wurde Gary Paffett (Mercedes) als Gesamt-Zehnter. Markenkollege Maro Engel landete auf Platz 15 der Tabelle und damit von den Laufsiegern am weitesten unten.

Samstags-Meister Glock

Bei einem so ausgeglichenen Feld verwundert auch die Endtabelle nicht. Nur drei Punkte trennten am Ende Meister Rast vom ersten Verfolger. So eng ging es in der DTM-Historie sonst nur zweimal zu: Auch 1987 und 2007, als jedoch insgesamt weniger Punkte ausgeschüttet wurden, betrug der Abstand zwischen Meister und Vizemeister nur drei Zähler

– ob es 1997 auch so eng gewesen wäre, hätte es zu diesem Zeitpunkt eine DTM gegeben? 2007 gewann übrigens Ekström die Meisterschaft mit dem entsprechenden Vorsprung, diesmal hatte er knapp das Nachsehen.

Spannend wird es auch, wenn man die Punkteausbeute nach Samstagen und Sonntagen aufdröselte. Gäbe es eine Einzelwertung, wäre Timo Glock mit 103 gesammelten Punkten der „Samstags-Meister“. Sowohl seinen einzigen Sieg (in Zandvoort) als auch seine drei weiteren Podiumsplätze der Saison holte er in den Samstagsläufen. Da an den insgesamt neun Sonntagen aber nur 30 Punkte für den BMW-Piloten zusammenkamen, landete er nur auf Gesamtrang 7.

Ekström wäre seinerseits Meister geworden, wäre wie bis 2014 nur sonntags gefahren worden. Er sammelte hier 106 Punkte

12 Sieger

Langer Weg zum Titel

Seit 1995 ist das Rosberg-Team in der DTM aktiv. 22 Jahre später stellt man mit René Rast den ersten Meister und räumt auch in der Teamwertung ab.

stück gelang zuletzt 1993 Nicola Larini im damals jedoch übermächtigen Alfa Romeo.

Zur Feier sowohl des Fahrer- als auch des Teamtitels in der DTM fanden sich in Hockenheim ebenfalls Keke und Nico Rosberg ein. „Das ist der Lohn für sehr harte Arbeit. Viele von den Jungs sind schon sehr lange dabei. Allen voran Arno (Zensen), der alles zusammenhält, das Team stark und treu führt und das schon seit 22 Jahren. Er hat so oft auch schon knapp Meisterschaften verpasst, da hat er gelitten wie ein Hund“, sagt Nico, der 2002 in der Formel BMW den allerersten Titel des Teams einfuhr.

Von: Michael Bräutigam

Racer durch und durch. Mit diesem Satz ließe sich das Team Rosberg wohl am besten beschreiben. Ende 1994 kam Formel-1-Weltmeister Keke Rosberg auf die Idee, ein eigenes DTM-Team an den Start zu bringen. Von Anfang an dabei: Arno Zensen, der bis heute als Teamchef der Truppe aus Neustadt an der Weinstraße tätig ist. An seiner Seite arbeitet mit Kimmo Liimatainen ein ehemaliger Formel-3-Pilot aus den eigenen Reihen als Teammanager.

Das Team Rosberg ist bereits seit 2006 Audi-Werksteam in der DTM. Zuletzt fehlte nicht viel zum Titel. 2015 verpasste Jamie Green die Fahrerkrone als Vizemeister hinter Pascal Wehrlein nur knapp. 2016 musste sich der Brite nur zwei Fahrern geschlagen geben. Auch in diesem Jahr war Green bis zum Schluss im Titelrennen. Im Unterschied zu den Vorjahren hatte man diesmal aber zwei Asse im Ärmel, von denen letztlich Team-Neuzugang René Rast alle austach.

Rast hat dabei als erster Rookie in der „modernen“ DTM den Titel eingefahren. Dieses Kunst-

Neues Doppelprogramm

„Es ist der erste Titel für uns als Team und absolut verdient, wie ich finde. Wenn man sieht, wie groß der Vorsprung in den Punkten ist, dann wird deutlich, wie konstant und auf welch hohem Level das Team über die ganze Saison gearbeitet hat“, freut sich Zensen über den Titelgewinn mit fast 100 Punkten Vorsprung auf das zweitbeste Team.

Nach dem langen Anlauf auf die DTM-Spitze hat man sich fürs kommende Jahr bekanntlich ein Doppelprogramm auferlegt. Wie schon 2009 und 2010 geht das Team Rosberg 2018 parallel auch im ADAC GT Masters an den Start. Dort mit einem Lamborghini Huracán. Zensen: „Das ist ein spannendes Projekt, bei dem wir genauso erfolgreich sein möchten wie in der DTM.“ ■



Drei Poles, drei Siege: Lucas Auer profilierte sich als Mercedes-Speerspitze



Durch Zandvoort-DQ den Titel verloren: BMW-Pilot Marco Wittmann

103 Punkte

und damit neun mehr als „Sonntags-Vizemeister“ Jamie Green. Für Rast addierten sich 83 Samstags- und 96 Sonntags-Punkte zu meisterschaftsbringenden 179 Zählern zusammen.

Greens Führungsrolle

Green, der in diesem Jahr um sechs Punkte am Titel vorbeischrammte, hat neben den geteilten meisten Siegen auch noch in einer anderen Kategorie die Nase vorn: Insgesamt 111 Führungsrunden ließ sich der Rosberg-Pilot gutschreiben. René Rast, (101) auf Platz 2 dieser Wertung, gelang der einzige Start-Ziel-Sieg der Saison. Dahinter landet überraschend BMW-Fahrer Bruno Spengler auf Rang 3 (82). Interessant ist auch: Alle 18 Piloten schnupperten in diesem Jahr Führungsluft.

Apropos Führung: Nur drei Fahrer wechselten sich mit der

Tabellenführung die gesamte Saison über ab. Lucas Auer führte die ersten fünf Rennen die Tabelle an, bevor René Rast in Ungarn erstmals den Platz an der Spitze einnahm. Am Norisring katapultierte sich Mattias Ekström nach ganz vorn, bevor Rast mit einem Sieg am Moskau-Samstag den „Halbeiztitel“ einfuhr. Auch am Ende der Saison stieß Rast erst im allerletzten Rennen

111 Runden

Ekström vom imaginären Thron.

Eine Zahl wird Marco Wittmann ganz besonders ärgern: die 25. Weil nach seinem Sieg im Sonntagsrennen von Zandvoort zu wenig Restsprit im Tank war, verlor der BMW-Pilot diese Anzahl Punkte. Ohne die Disqualifikation wäre der Franke wie im Vorjahr Meister geworden – obwohl man sich BMW-Lager einig darüber war, dass man gegen Audi klar unterlegen sei. ■



Meisterliches Team (v.l.): Nico Rosberg, Rast, Keke Rosberg, Green, Zensen

Class One

Fast alle Ampeln auf Grün

Zwei Serien, ein Ziel. Die „Class One“ nimmt nicht nur dank Demofahrten der Super GT beim DTM-Finale weiter Formen an.

Von: **Michael Bräutigam**

Die in Japan sowie in der DTM eingesetzten Autos sind gar nicht so verschieden. Die DTM nutzt seit 2012 jene Einheits-Chassis, die auch unter Class-One-Regularien ab 2019 eingesetzt werden sollen. Die japanische Super GT ist einen Schritt weiter, hier kommen zusätzlich zu der Standard-Sicherheitszelle Zweiliter-Turbomotoren (600+ PS) zum Einsatz, die auch essenzieller Bestandteil des neuen technischen Reglements werden sollen.

„Wenn es nach uns ginge, würden wir schon seit Anfang der Saison mit den Turbomotoren fahren, vielleicht schon eher. Aber Ende 2015 haben unsere Freunde aus Stuttgart ein Veto eingelegt, um weiter mit

den V8-Motoren zu fahren“, sagt BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt. Mit anderen Worten: In München liegt ein rennfertiger Motor bereit.

Auch Audi ist in den Planungen weit fortgeschritten. Motorsportchef Dieter Gass deutete am Rande des Finales in Hockenheim an, dass man wohl den RS 5 weiter einsetzen würde, dann eben mit Turbo.

Entscheidend wird sein, die technischen Reglements so weit wie möglich zu vereinheitlichen, und möglichst nochmals die Kosten zu reduzieren. Das gelingt bekanntlich über viele Gleichteile. Unterschiede im sportlichen Reglement (in Japan werden Rennen über 300 bis 400 km gefahren) sind dabei zweitrangig.

So sollen neue Hersteller mit ins Boot geholt werden. Und so

sollen vor allem auch Privatteams Renneinsätze stemmen können. In Hockenheim wurden bereits mögliche Kaufpreise für einen Class-One-Boliden kolportiert: rund 800 000 Euro. Zum Vergleich: Ein WTCC-Auto kostet rund die Hälfte, und schon da wird es für die Privaten eng. Deshalb würde das Privatteam-Konzept wohl nur mit Hersteller-Support funktionieren. ■



Deutsch-japanische Freundschaft: Fünf der aktuell sechs in Super GT und DTM vertretenen Hersteller auf einem Bild

DTM

Karussell nimmt Fahrt auf

Kaum ist die DTM-Saison beendet, nimmt das Fahrerkarussell auch schon Fahrt auf. Mit Robert Wickens (Mercedes) steht bereits der erste Abgang für das Jahr 2018 fest.

Von: **Michael Bräutigam**

Das waren sechs fantastische Jahre in meinem Leben“, sagte der 28-jährige Kanadier zum Abschied aus der DTM. Ihn zieht es, auch vor dem Hintergrund des Mercedes-Ausstiegs aus der DTM Ende 2018, zurück in die nordamerikanische Heimat. Dort wird der Publikumsliebling kommendes Jahr seine Premiersaison in der IndyCar bei Schmidt Peterson Motorsport absolvieren.



Sagt der DTM nach sechs Jahren „Auf Wiedersehen“: Robert Wickens

Da drängt sich die Frage nach einem Nachfolger für das Mercedes-Abschiedsjahr aus der Tourenwagenserie geradezu auf. Als Reserve-Fahrer würde der Gesamtdritte der Formel-3-EM 2017, Maximilian Günther, zur Verfüg-

ung stehen. Dass man ihn aber für nur ein Jahr in die DTM hievt, scheint eher unwahrscheinlich. Eine andere Variante: Sollte Pascal Wehrlein kein F1-Cockpit für das kommende Jahr ergattern können, wäre eine Rückkehr des

DTM-Champion von 2015 denkbar. Möglicherweise könnte sogar Felix Rosenqvist ein Comeback geben, der schon 2016 als Ersatzmann für Esteban Ocon überzeugte.

Zehn Talente beim Test

Aufschluss könnten auch die Young Driver Tests am Lausitzring diese Woche (24.–26.10.) geben. Dort wird Mercedes neben Günther auch Ex-Formel-3-Europameister Raffaele Marciello testen lassen. Bei BMW dürfen F3-Vize-Europameister Joel Eriksson und der eigene GT-Werksfahrer Philipp Eng ans Steuer.

Für Audi gehen gleich sechs junge Talente an den Start: Nyck de Vries, Alex Palou (beide Formel 2), Ferdinand Habsburg (Formel 3), Jonathan Aberdein (Formel 4), Dries Vanthoor (GT-Sport) und Yann Ehrlacher (WTCC). ■

Das Europa-Finale

Am Wochenende trifft sich die europäische Elite der TCR am Adria Raceway, um ihren „Europameister“ zu ermitteln.

Von: **Michael Bräutigam**

Ausdrücklich ausgenommen von der Teilnahme sind die aktuellen Top 10 der Fahrerwertung in der TCR International Series. Darüber hinaus fährt aber vieles von Rang und Namen. So wird der Meister der ADAC TCR Germany, Josh Files (Honda), versuchen, seinen dritten Titel des Jahres zu holen. Ebenfalls aus der TCR Germany am Start sind Rookie-Champion Luca Engstler und Teamkollege Florian Thoma (beide VW) sowie der Finne Antti Buri (Audi).

Files hat im Target-Team mit Giacomo Altoè den perfekten Teamkollegen. Denn der Vater des 17-jährigen ist Chef des Adria

Raceway – der Youngster kennt jeden Winkel der Strecke. Altoè ist dabei als aktuell 13. der TCR International startberechtigt.

Start-, jedoch nicht punktbe-rechtigt ist mit Gabriele Tarquini der wohl berühmteste Name im Starterfeld. Er wird den einzigen Hyundai pilotieren.

Zu Redaktionsschluss stand die komplette Starterliste noch nicht fest, da am hochaktuellen Wochenende noch die TCR Bene-

lux, TCR Italy und die TCR Portugal ihr Saisonfinale bestritten. Es werden jedoch 25 bis 30 Starter für den Schlagabtausch vor den Toren Venedigs erwartet.

Neben Honda (Target), VW (Engstler/WRT/Novadrivier), Audi (LMS) und Hyundai (BRC) sind auch Seat (Innocenti/Monlau), Alfa Romeo (V-Action), Subaru (Top Run) und Peugeot (DG Sport) mit mindestens einem Auto im Feld vertreten. ■



Josh Files: Zeigt er auch beim TCR-Europa-Finale den Gegnern das Heck?

NACHRICHTEN

TCR: LUBNER TESTET LADA

Lubner Motorsport und die russische Marke Lada sind historisch stark miteinander verbunden. Seit 1993 beschäftigt sich das deutsche Team durchaus erfolgreich mit der russischen Renntechnik. Nun hat man einen Coup im Auge: 2018 möchte man in der VLN und bei entsprechendem Interesse auch in der ADAC TCR Germany mit dem Lada Vesta antreten. Das Auto wurde 2017 bereits in der TCR Russia mit vorläufiger Homologation eingesetzt und holte dort den Vize-Titel. Ein Test hat auch schon stattgefunden: 2017 startete Lubner mit Opel in der ADAC TCR Germany.

CITROËN ERLEICHTERT

Bei der WTCC in Motegi kommenden Wochenende wird der Citroën so leicht sein wie noch nie: Er bekommt nur 40 kg Kompensationsgewichte eingebaut. Honda schleppt 80 kg mit, Volvo 70, Chevrolet 10.

NASCAR

Truex gewinnt erneut, Larson schafft Cut nicht

Martin Truex Jr. (Toyota) holte in Kansas bereits seinen dritten Sieg seit Playoff-Start. Für vier andere Fahrer ist die Titeljagd dagegen beendet.

Von: **Michael Bräutigam**

Truex ist und bleibt der dominierende Mann der Saison. Dabei machte er sich in Kansas selbst das Leben schwer. Erst handelte er sich eine Durchfahrtsstrafe ein, weil er bei einem Restart außerhalb der Strecke fuhr. Dann musste er wegen Vibrationen einen zusätzlichen Stopp einlegen. So gingen die Stage-Siege nicht an den Furniture-Row-Fahrer, sondern an die Toyota-Markenkollegen Kyle Busch und Denny Hamlin.

Am Ende aber war Truex wieder nicht zu schlagen und sicherte sich seinen siebten Saisonsieg. Beeindruckend: Sechs davon holte er auf 1,5-Meilen-

Ovalen wie eben Kansas. Und beim Finale in Homestead wird genau so eines befahren.

Johnson zeigte Nerven

Wie schnell es im Playoff-System aber vorbei sein kann, erlebte in Kansas Kyle Larson. An seinem Ganassi-Chevrolet platzte noch im ersten Segment der Motor. Zusammen mit dem unverschuldeten Talladega-Crash ist seine Titeljagd überraschend beendet.

Kurzzeitig durfte er noch hoffen: Jamie McMurray (Chevrolet) und Matt Kenseth (Toyota) wurden in einen Crash verwickelt. Kenseth wurde gar disqualifiziert, weil zu viele Leute am Auto reparierten. Für beide letztlich das Playoff-Aus. Jimmie Johnson (Chevrolet) baute gleich zwei Dreher ein und musste danach genug Punkte sammeln, um Larson rauszudrängen. Das gelang mit P11 aber noch. Als Vierter neben Kenseth, McMurray und Larson schied Ricky Stenhouse Jr. (Ford) aus, dem nur ein Sieg geholfen hätte. ■



Schon der siebte Saisonsieg: Martin Truex Jr. ist der dominierende Mann

NASCAR CUP SERIES

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

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Kurt Busch (USA)	Ford
3.	Ryan Blaney (USA)	Ford
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Chris Buescher (USA)	Chevrolet
7.	Dale Earnhardt Jr. (USA)	Chevrolet
8.	Kevin Harvick (USA)	Ford
9.	Aric Almirola (USA)	Ford
10.	Kyle Busch (USA)	Toyota

Gesamtwertung
nach 32 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	4069 Pkt.
2.	Kyle Busch (Toyota)	4042
3.	Keselowski (Ford)	4026
4.	Harvick (Ford)	4017
5.	Johnson (Chevrolet)	4017
6.	Hamlin (Toyota)	4014
7.	Blaney (Ford)	4009
8.	Elliott (Chevrolet)	4006
9.	Larson (Chevrolet)	2236
10.	Kenseth (Toyota)	2184

Voller Einsatz am virtuell



Stück für Stück zum Grenzbereich: Die Leser-Gewinner beim Test von „GT Sport“

Seit vergangenem Mittwoch ist mit „Gran Turismo Sport“ der neueste Ableger der berühmten Rennspiel-Serie erhältlich. MSA begleitete aber schon zwei Wochen zuvor fünf glückliche Gewinner zum Vorab-Anspieltermin.

Von: **Michael Bräutigam**

Neu-Isenburg, 5. Oktober 2017. Nach und nach trudeln die fünf Gewinner des Leser-Gewinnspiels bei Sony Interactive Entertainment Deutschland ein. Einer von ihnen ist Lars Werner, und er ist merklich heiß. Als würde er als Fernfahrer und bei Trackdays mit seinen getunten Abarth-Fahrzeugen nicht schon genug hinter dem Steuer sitzen, klemmt sich der 35-jährige Bochumer auch noch regelmäßig hinter virtuelle Lenkräder. „Ich wusste gar nicht, dass ich gewonnen habe.

Meine Gewinnbenachrichtigung ist im Spam-Ordner gelandet“, lacht Lars, der als langjähriger Spieler der „Gran-Turismo“-Reihe natürlich gespannt ist auf „GT Sport“.

Genau wie die anderen Glücklichen: Tilman Weingärtner (30) ist eigentlich kein großer Spieler, sein Interesse kommt von seiner allgemeinen Affinität für alle Themen rund ums Auto. Norbert Kraus (26) ist auch privat mit seinem Opel Astra OPC sportlich unterwegs. Kasper Kowalewski (20) ist nach staureicher Anreise aus Berlin schon gut warmgefahren. Jenifer Wöckener (30) hat, aus Dreieck kommend, dagegen ein echtes Heimspiel.

Einführung und los

Dabei ist die Dame der Runde eigentlich gar keine Rennspielerin. „Ich spiele mehr Fantasy oder Survivals“, so die Lehramtsstudentin, die aber eine Zockerin durch und durch ist. Mitgemacht hat sie eigentlich nur wegen Freund Carmelo, der früher Rennkart fuhr und ein echter „GT“-Profi ist. Als die Gewinn-

! Die ersten Eindrücke von „Gran Turismo Sport“ machen bei den Gewinnern Lust auf mehr. Vor allem der VR-Modus, aber auch die Grafik und das Fahrgefühl rufen viel Lob hervor.

benachrichtigung kam, hing kurz mal der Haussegen schief. „Er hat mir erst voll leidgetan“, so Jenifer. Aber als Begleitung durfte der Italiener dann doch mit.

Nun aber ran an den Speck. Nachdem Jochen Färber, PR-Manager bei Sony Interactive Entertainment Deutschland, in einer Präsentation das neue Spiel vorgestellt hat, wissen alle, was auf sie zukommt. Von den vorherigen Spielen der „GT“-Reihe wurden

beinahe 80 Millionen Kopien verkauft. Da sind die Erwartungen natürlich entsprechend hoch.

Besonderer Beliebtheit erfreut sich vor allem der an einer Fahrstation verfügbare VR-Modus. Mittels der speziellen VR-Brille für die Playstation 4 verschwindet der Spieler regelrecht in der virtuellen Welt. „Man setzt sich ins Auto – und sitzt einfach im Auto“, beschreibt Tilman mit simplen Worten die völlig neue Renn-Erfahrung.

Aber auch an den anderen Stationen werden starke Eindrücke gesammelt. „Das Spiel macht superviel Spaß, ich bin echt begeistert davon“, strahlt Norbert nach seinen ersten Runden. „Und die Grafik ist einfach bombastisch!“

„Das Fahrgefühl ist auch schön. Fast, als würde man wirklich Auto fahren“, ergänzt Jenifer, die später ebenfalls in den VR-Genuss kommt, und meint: „Ich glaube, das wird in den nächsten Jahren richtig groß.“ Wird sie ihrem angestammten Spielgenre denn nun untreu? „Es gibt ja einen Splitscreen-Modus“,

en Limit



Mittendrin: Die VR-Funktion von „GT Sport“ ist eines der Highlights



Glücklicher Gewinner einer PS4: Wettbewerbs-Sieger Lars Werner

deutet sie künftige Duelle mit ihrem Freund an, der nach seinen ersten Spieleindrücken nicht mehr aus dem Grinsen kommt. Außerdem reizt die Story-Spielerin der Kampagnen-Modus.

PS4 für den Schnellsten

Nachdem reichlich Eindrücke gesammelt sind, beschließt ein Wettbewerb den Tag. Gefahren wird eine Kombination mit einer Geschichte: 2016 trat „Gran Turismo“-Erfinder Kazunori Yamauchi auf einem BMW M6 GT3 des Teams Walkenhorst Motorsport beim 24h-Rennen am Nürburgring an. Mit dem virtuellen Ableger geht es nun um die ebenso virtuelle Nordschleife.

Am Ende setzt sich mit Lars der Favorit durch: In 6:50 Minuten umrundet er mit dem GT3-Renner die 20,8 Kilometer lange „Grüne Hölle“, die nur eine von vielen Strecken im Spiel ist. Als Preis gibt es eine nagelneue PS4 „20th Anniversary Edition“. Zweiter wird mit Tilman jemand, der die reale Nordschleife bislang nur von „Rad am Ring“ kannte.



Beim abschließenden Wettbewerb setzt sich der Favorit durch. Er umrundet im virtuellen BMW M6 GT3 von Walkenhorst Motorsport die Nordschleife in nur 6:50 Minuten.

Auch die übrigen drei Leser-Gewinner freuen sich neben einem spannenden Tag über ihre ganz eigenen Erfolgserlebnisse. Für Jenifer geht es dank Coaching von der besseren Hälfte zur persönlichen Bestzeit unter neun Minuten um die Eifel-Achterbahn. Nicht nur für sie, sondern auch für alle anderen steht fest: „Gran Turismo Sport“ wird in Zukunft weit oben auf dem persönlichen Spielplan sein. ■

Angespielt: „GT Sport“

„Gran Turismo Sport“ ist der neueste Stern am Himmel der Playstation-Rennspiele. MSa begab sich auf Entdeckungsreise.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Intro schürt Erwartungen: Emotionale Bilder aus der Goldenen Zeit des Rennsports, gefolgt von Szenen aus dem Spiel, bringen den „Gran-Turismo“-Jünger in die richtige Stimmung und machen Lust auf Wohnzimmer-Rennerei.

Den Start machen wir im Kampagnen-Modus: Hier können eine Fahrschule absolviert, Missionen erledigt und die Streckenkenntnis per Sektionstraining perfektioniert werden. In alter „GT“-Tradition werden die Prüfungen mit Bronze, Silber oder Gold belohnt. Wer zusätzliche Anreize benötigt, kann sich in den Ranglisten mit seinen Freunden messen. Die Fahrschule vermittelt dabei die Basics: Gasgeben, Bremsen, Kurvenfahren. Die immer komplexer werdenden Prüfungen befassen sich hinterher aber auch mit Unter- und Übersteuern oder Trail Braking. Hier kann man also wirklich seine Fahrfertigkeiten trainieren.

Was schon in der Fahrschule auffällt: Gegenüber den alten Teilen haben mit der Grafik, der Fahrphysik und dem Sound gleich drei wichtige Bereiche einen großen Sprung gemacht. Die Grafik

ist keine große Überraschung, schließlich ist es der erste „GT“-Ableger auf einer Next-Gen-Konsole. Besonders gut kommt der Fortschritt mit der PS4 Pro, UHD-Fernseher und idealerweise HDR-Funktion zur Geltung.

Der Fünfzylinder schreit

Die in der Vergangenheit vielgescholtene Fahrphysik ist nun deutlich ausgeklügelter. Da sie auch für Gamepad-Spieler beherrschbar sein muss, darf man natürlich keine zu hohen Erwartungen stellen. Mit einem Lenkrad fühlt sich dennoch alles sehr nachvollziehbar an, man bekommt sogar ein echtes Gefühl für den Grenzbereich, anstatt wie in früheren Teilen vieles mit „Trial and Error“ rauszufinden.

Ein weiterer Kritikpunkt war immer der Sound. Doch auch hier fällt sofort der Sprung auf: Ein V8 klingt wie ein V8 und der Pikes-Peak-Audi schreit einen fünfzylindrig mit Gänsehautgarantie an. Das passt!

Großer Fokus wurde aber auch auf Online-Racing gelegt. Gemeinsam mit der FIA wird man sogar einen Weltmeister ausfahren, der auch auf der FIA-Gala gekürt wird! Das ist freilich nur etwas für die ganz ambitionierten Fahrer. Für die breite Masse der Casual Gamer, die „GT“ nach wie vor primär ansprechen soll, bleiben tägliche Rennen oder eine Lobby mit verschiedenen Renn-Servern, wo man sich im direkten Duell mit Freunden und Fremden messen kann. ■



Fast fotorealistisch: Die Grafik in „Gran Turismo Sport“ kann sich sehen lassen

Vorne abgesetzt



Marc Márquez hat für klare Verhältnisse gesorgt. Beim am härtesten umkämpften Rennen der Saison fuhr er seinen sechsten Saisonsieg ein und verschaffte sich im WM-Kampf Luft.

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

Andrea Iannone drückte sich innen an Valentino Rossi vorbei, und was vor vier Wochen unvorstellbar gewesen wäre, wurde plötzlich Wirklichkeit: Der Suzuki-Werkspilot, der bislang mehr durch Stürze und Lustlosigkeit als durch die von ihm erwarteten Taten aufgefallen war, lag an zweiter Stelle des Grand Prix von Australien! Rossi konterte so schnell er konnte, doch es war zu spät: Marc Márquez hatte den Moment genutzt, sich vorne das entscheidende Stück abgesetzt, und während sich Rossi, Viñales, Zarco, Crutchlow, Miller und Iannone

weiter um die Plätze rauften, als gäbe es keinen Morgen, konnte der WM-Leader vorne eine Lücke aufmachen und das Rennen in aller Ruhe nach Hause bringen.

Was haben wir in dieser Saison in der MotoGP nicht schon erlebt. Aber Phillip Island toppte trotzdem wieder alles. Gab es hier vor zwei Jahren schon ein Rennen, das als das Rennen des Jahrzehnts gepriesen wurde, musste man diesmal nach neuen Superlativen suchen. Es war wie ein Moto3-Rennen, nur eben mit den schnellsten Motorrädern und den besten Piloten der Welt. Es gab keine drei Kurven hintereinander, in der die Reihenfolge der ersten sechs nicht wechselte. Und die Härte, mit der mittlerweile auch in der MotoGP gefahren wird, hob das Ganze noch einmal in eine noch nicht da gewesene Dimension. Aber bei all den Berührungen schafften es alle, im Sattel zu bleiben. Und hinterher gab es Umarmungen und großes Gelächter. MotoGP-Kommentator-Legende Nick Harris konnte sich einen Spruch nicht verkneifen, als er diesen Krieg auf

»MAN MUSSTE IN DIESEM RENNEN NOCH BESCHUEUERTER SEIN ALS DIE ANDEREN.«

Valentino Rossi

den Punkt brachte: „Im Parc fermé war mehr Michelin-Gummi auf den Kombis als auf den Reifenkarkassen.“

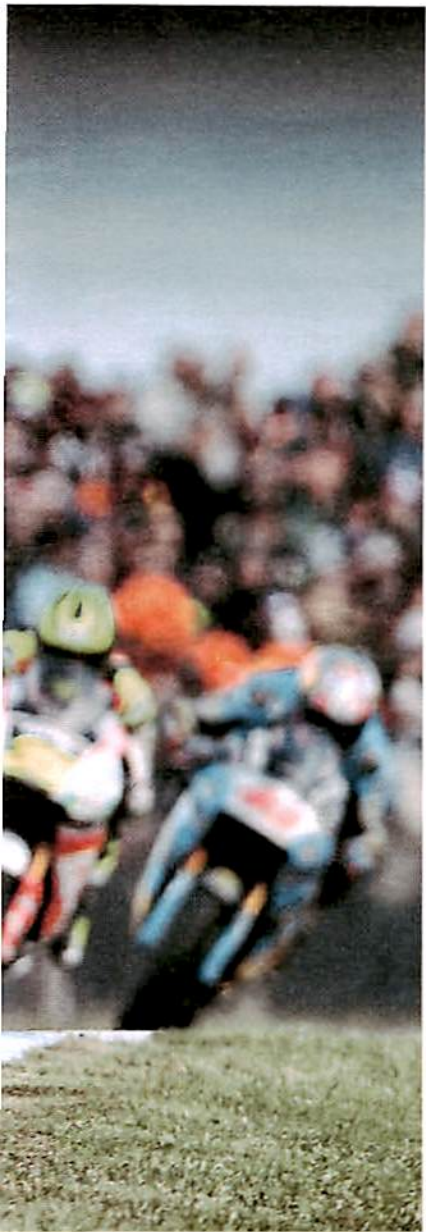
Wo ist die Grenze erreicht?

Valentino Rossi, der sich zu gern seinen 116. GP-Sieg geholt hätte, aber zum Schluss zu kurz kam, lachte übers ganze Gesicht, als er den Helm abnahm. „Das war irre“, sprudelte es aus dem 38-jährigen hervor. „Bei diesem Rennen gab es nur eine Taktik: Noch beschueueter zu sein als die anderen.“

Johann Zarco, der zu Beginn viel Führungsarbeit geleistet und vielleicht die meisten Feindberührungen hatte, war hinterher ebenfalls völlig aufgedreht. „Jetzt

habe ich verstanden, was MotoGP heißt“, erzählte der Franzose mit strahlenden Augen. „Wir hatten in der Moto2 schon unheimlich harte Kämpfe, wo es auf sehr viel Taktieren und Reifenschonen ankam. Aber in der MotoGP passiert das Gleiche bei viel höherem Tempo. Das ist ein Gefühl, das man sich nicht vorstellen kann, bis man es nicht selbst erlebt hat. In diesem Rennen habe ich begriffen, was die Größten in der MotoGP so antreibt, und warum Valentino Rossi nach zwanzig Jahren noch nicht genug hat. Ich habe aber auch erkannt, wie viel Erfahrung diese Fahrer haben und wie schnell sie in allen Situationen die richtigen Entscheidungen treffen.“

Ganz offen gesprochen wurde allerdings auch: Durch die Leistungsdichte und die Moto2-Fahrer, die sich in der mittleren Klasse mit weniger Leistung eine sehr aggressive Fahrweise angewöhnt haben, wurde eine Härte in die MotoGP gebracht, die früher nicht da war. Aber kann das auf Dauer gutgehen? „Das macht den Reiz der MotoGP aus, und das



Voll daneben: Bei den Zweikämpfen landet man schnell neben der Ideallinie



Márquez: Der entscheidende Sieg?



KTM voll im Kommen: Bradley Smith (#38) und Pol Espargaró beide in den Top 10, immer mehr Probleme gelöst

sollte sich auch nicht ändern“, meinten Valentino Rossi und Marc Márquez unisono. „Sonst wären wir die Formel 1.“ Dieser Stil hat auch auf den Kampf um den WM-Titel abgefärbt, und da hat Marc Márquez an diesem Wochenende ebenfalls die Oberhand gewonnen.

Pokerspiel verloren

Phillip Island hatte wieder alle Wetterkapriolen zu bieten, und so fehlte den Teams die Zeit, wie gewohnt auszutesten, was man für die Wetterverhältnisse zum Rennzeitpunkt genau brauchen würde. Die Reifenwahl artete zum Pokerspiel aus. Und dabei wurde knallhart geblufft. Bei Andrea Dovizioso, der mit dem mittelharten Hinterreifen rausgefahren war, ließ man in der Startaufstellung den Reifen wechseln. Ziemlich gleichzeitig ging man auch bei Márquez auf weich. Doch als die Reifenwärmer vor der Aufwärmrunde abgezogen wurden, kam bei Dovizioso doch der Mittelharte zum Vorschein. Aber der Weiche hielt bei Márquez.

Dovizioso verbremste sich zu Beginn der zweiten Runde und versackte im Mittelfeld. „Das war nicht das Problem“, gab der Ducati-Pilot zu. „Wir waren hier einfach zu langsam. Wir haben noch immer das Problem in der Kurvenmitte, und hier konnten wir es nicht kompensieren.“

Das Problem mit der Kurvenmitte hatte früher auch KTM, aber die Österreicher haben bei ihrer Entwicklung Schritte gemacht, die sich niemand vorstellen konnte. Pol Espargaró und Bradley Smith landeten erstmals beide in den Top 10, und der Brite hat endgültig sein Gefühl für das Motorrad gefunden. „Jetzt geht es richtig vorwärts“, strahlte er. „Und wir waren auf den Geraden schneller als die Ducatili“

Vor Phillip Island trennten die ersten beiden an der WM-Spitze noch 11 Punkte, jetzt sind es 33. Marc Márquez hat nächstes Wochenende in Sepang seinen ersten Matchball. Aber die MotoGP schreibt ihr eigenes Drehbuch, und an Wendungen hat es darin in diesem Jahr noch nie gefehlt. ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



WIE KONNTEST DU DIESE SCHLACHT FÜR DICH ENTSCHEIDEN?

Es war ein irres Rennen. Ich habe zunächst versucht, die Reifen zu schonen und ruhig zu bleiben. Aber schon in der dritten Runde hatte ich die erste Feindberührung. Da habe ich bergiffen, dass es hart werden würde. Es war wie in der Moto3, und ich habe es sehr genossen. Aber ich habe auch verstanden, dass ich angreifen muss. Es war nicht ungefährlich, ich habe aber versucht, die Sache so gut es ging zu kontrollieren. Acht Runden vor Schluss bin ich dann noch mal etwas aggressiver gefahren und habe eine kleine Lücke aufmachen können, das hat mir das Leben in den letzten zwei Runden erleichtert.

GING ES NICHT ETWAS ZU HEFTIG ZUR SACHE?

Ich habe Kampfspuren am Leder und am Motorrad, aber ich war ja selbst aggressiv. Natürlich habe ich versucht, etwas Vorsicht walten zu lassen, es geht ja um den WM-Titel, und ein Sturz wäre ein Desaster gewesen. Ich wusste aber vor dem Rennen, wie wichtig es sein würde, und dementsprechend habe ich angegriffen. Es hat sich ausgezahlt, und ich bin über die 33 Punkte Vorsprung noch froher als über den Sieg.

KANNST DU JETZT ETWAS ZURÜCKFAHREN?

Ich habe jetzt so viel Vorsprung in der WM, dass es nun an der Zeit ist, die Punkte zu verwalten und kein Risiko mehr einzugehen. Selbst wenn mir früher genau das immer am schwersten gefallen ist.

Michelin bleibt bis 2023 Ausstatter

Man hat nicht bis zum Vertragsende gewartet, sondern gleich um weitere fünf Jahre verlängert: Michelin wird bis Ende 2023 die Einheitsreifen für die MotoGP liefern.

Von: Imre Paulovits

Es war keine leichte Geburt, als sich alle Hersteller von den Bridgestone-Einheitsreifen mit phänomenalem Vorderradgrip und harter hinterer Karkasse auf die Michelin mit völlig anderer Konstruktion umstellen mussten. Zahllose Stürze und Havarien in Millionenhöhe waren die Begleiterscheinungen. Aber mittlerweile hat sich jeder mit ihnen arrangiert, und die Rennen sind enger und spannender als je zuvor. In dieser Situation wäre es den Technikern ein Gräuöl, wieder umstellen zu müssen. So gab es auch reichlich Applaus, als am Samstag verkündet wurde, dass der Vertrag mit den Franzosen bis Ende 2023 verlängert wurde.

Wie wichtig die MotoGP als Entwicklungsplattform für Michelin selbst ist, zeigte die Tatsache, dass bei der Verkündung des Deals nicht nur Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta und Michelin-



Ezpeleta, Couasnon, Goubert (v.l.): Zufriedene Zusammenarbeit verlängert

Rennleiter Nicolas Goubert, sondern auch Pascal Couasnon, Direktor von Michelin Motorsport, zugegen war.

Bridgestone, die nach einem Management-Wechsel eine neue Marketing-Strategie fahren wollten und ihr Budget in die Olympischen Spiele investiert haben, wären gerne in die MotoGP zurückgekommen, dies ist nun in weite Ferne gerückt. „Michelin ist auf unsere Wünsche eingegangen, sie haben unheimlich viel Entwicklung betrieben“, stellte sich auch Valentino Rossi hinter die Entscheidung. „Wir haben alle umlernen müssen, aber jetzt passt es, und wir haben eine Show, die besser ist als je zuvor“.

meinte auch Marc Márquez. „Eine Konstanz ist in unserem Sport wichtig, deshalb war dieser Schritt richtig.“

Einen weiteren Schritt hat auch die Grand-Prix-Kommission für das nächste Jahr im Reglement gemacht: Ab nächstem Jahr müssen die Piloten aller Klassen mit Airbag-Kombis fahren. In der MotoGP wurden die Testtage weiter eingeschränkt: Die Werksfahrer dürfen nur noch fünf Tage außerhalb der offiziellen Tests testen, davon nach der Winter-Testsperr nur noch drei. Die Anzahl der Wildcard-Einsätze wurde pro Hersteller auf drei beschränkt, für Hersteller mit Konzession auf sechs. ■

GASTKOMMENTAR

PHILLIP ISLAND HAT SICH WIEDER ALLE EHRE GEBEBEN,

aber wir haben ein MotoGP-Rennen gesehen, das wir so schnell nicht vergessen werden. Die ganze diesjährige Saison war schon unglaublich spannend, MotoGP ist auf ein neues Level gestiegen. So etwas wie hier konnte man sich früher nur in der Moto3 vorstellen. Es war gut, dass der Regen ausblieb und es keine Motorradwechsel gab, nur knallharte Zweikämpfe. Und dass Jack Miller zu Beginn sogar geführt hat, kann nur förderlich für die Zukunft dieses Grand Prix sein. Seit meiner aktiven Zeit hat sich sehr viel geändert: Die Motorräder haben viel mehr Elektronik, und vielleicht hat dies das Feld so zusammengeführt. Damals konnten sich die Techniker nur auf unsere Aussagen verlassen. Jetzt haben sie einen großen Haufen Daten, und so kann man auch nicht mehr so danebenliegen.



Garry McCoy,
500er-Grand-
Prix-Sieger

AUS DEM FAHRERLAGER

CAIROLI FÄHRT MOTOGP

Während seine MotoGP-Markenkollegen versuchten, den Zeitunterschied zwischen Japan und Australien wegzubekommen, traf sich MX-GP-Weltmeister Tony Cairoli mit dem MotoGP-Testteam in Valencia. Pit Beirer hatte ihm als Hochzeitsgeschenk eine Probefahrt mit der MotoGP-KTM versprochen, und der neunfache Motocross-Weltmeister ließ sich nicht zweimal bitten. Dabei machte der 32-jährige Italiener



eine ausgesprochen gute Figur und fuhr unglaubliche Schräglagen. Ganz neu ist das Metier für Cairoli nicht, er durfte vor zehn Jahren bereits eine Yamaha M1 probieren. Trotzdem war er ganz außer sich: „Dieses Motorrad ist irre, die Beschleunigung, die Bremsen, der Grip. Wenn es bei 300 noch immer weiterschiebt, erlebt man Adrenalin pur.“

GEFÄNGNISAUSBRUCH

Australien wurde einst als Gefangenekolonie berühmt, und auch die legendäre Rockband AC/DC wurde mit ihrem Song „Jailbreak“ bekannt. Davon inspiriert drehten die Veranstalter als Teaser für den diesjährigen Australien-GP ein Video-Clip mit Jack Miller und Álex Rins im berühmten alten Gaol-Gefäng-

nis in Melbourne, das heute ein Museum ist. Dabei entkommen die beiden dank eines mit einem Zellschlüssel versehenen MotoGP-Handbuchs, gelangen in Wäschekörben in die Freiheit und fahren mit Supersport-Motorrädern nach Phillip Island.

BELAGERUNGSZUSTAND

Im Media-Center bot sich ein ungewohntes Bild: Mehrere Uniformierte der australischen Armee hatten dort ihre Plätze eingenommen. Es handelte sich aber weder um eine Belagerung noch eine Geisel-Aktion: Die australische Luftwaffe machte während des Wochenendes täglich eine Flugshow, dafür nahmen mehrere Soldaten an der Wohltätigkeits-Motorradtour zugunsten der Krebshil-

fe teil, und die Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit postete entsprechende Beiträge in den sozialen Medien.

SAISONALES TOLLHAUS

Cowes ist eigentlich ein kleines, friedliches Nest mit 4000 Einwohnern, aber da es die nächste Siedlung zur Rennstrecke ist, verwandelt es sich am GP-Wochenende in ein Tollhaus. Die Straße zum Meer wird zur Karnevals-Meile, die Restaurants und Kleiderläden machen Extra-Auslagen, dazu gibt es Live-Konzerte und Bühnenshows. Und weil fast das ganze Fahrerlager in dieser Ortschaft haust, ist es nicht außergewöhnlich, wenn sich abends Fans und Fahrer im Supermarkt über den Weg laufen. ■ DSW

MOTOGP-ERGEBNISSE

Philip Island (AUS) – 22. Oktober 2017 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,096 km über 27 Runden à 4,448 km. 23 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 16 Grad, Asphalt 29 Grad. Schnitt des Siegers: 176,4 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	40:49,772 min	334,8 km/h	1:30,001 min	M/M	25
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	24	+1,799 sec	338,5 km/h	1:30,108 min	M/M	20
3. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	25	+1,826 sec	335,9 km/h	1:30,060 min	M/S	16
4. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	25	+1,842 sec	336,1 km/h	1:29,572 min	S/S	13
5. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	25	+3,845 sec	337,1 km/h	1:29,982 min	M/S	11
6. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	25	+3,871 sec	343,6 km/h	1:30,021 min	M/S	10
7. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	25	+5,619 sec	337,6 km/h	1:30,040 min	M/S	9
8. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	25	+12,208 sec	336,1 km/h	1:29,843 min	M/S	8
9. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	25	+16,251 sec	336,0 km/h	1:30,369 min	M/S	7
10. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	25	+16,262 sec	334,2 km/h	1:30,313 min	M/S	6
11. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	25	+21,652 sec	333,0 km/h	1:30,398 min	M/S	5
12. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	25	+21,668 sec	329,6 km/h	1:30,458 min	M/S	4
13. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	25	+21,692 sec	342,4 km/h	1:30,347 min	M/M	3
14. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	25	+26,110 sec	342,6 km/h	1:30,557 min	M/S	2
15. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	25	+26,168 sec	336,0 km/h	1:30,692 min	M/S	1
16. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	25	+26,252 sec	331,3 km/h	1:30,673 min	M/S	-
17. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	25	+36,377 sec	339,4 km/h	1:31,104 min	S/S	-
18. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	25	+39,654 sec	334,2 km/h	1:31,041 min	M/S	-
19. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	25	+40,400 sec	330,3 km/h	1:30,979 min	M/S	-
20. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	25	+45,901 sec	341,5 km/h	1:31,051 min	M/S	-
21. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	25	+48,768 sec	342,6 km/h	1:31,300 min	M/M	-
22. Broc Parkes (AUS)	Tech 3	25	+57,711 sec	325,8 km/h	1:31,824 min	M/M	-
Nicht gewertet:							
Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	7	+18 Runden	335,4 km/h	1:30,086 min	M/S	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1:28,386 min
2. Viñales	1:28,719 min
3. Zarco	1:28,744 min
4. Iannone	1:28,937 min
5. Miller	1:28,964 min
6. P. Espargaró	1:29,030 min
7. Rossi	1:29,203 min
8. A. Espargaró	1:29,271 min
9. Smith	1:29,321 min
10. Crutchlow	1:29,429 min
11. Dovizioso	1:29,496 min
12. Pedrosa	1:29,546 min
13. Rins	1:29,824 min
14. Rabat	1:29,847 min
15. Abraham	1:29,961 min
16. Lorenzo	1:30,085 min
17. Baz	1:30,224 min
18. Petrucci	1:30,471 min
19. Barberá	1:30,543 min
20. Redding	1:30,806 min
21. Parkes	1:30,889 min
22. Bautista	1:30,900 min
23. Lowes	1:31,158 min
24. Nozane	2:01,730 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	269
2. Dovizioso	236
3. Viñales	219
4. Rossi	188
5. Pedrosa	174
6. Zarco	138
7. Lorenzo	117
8. Petrucci	111
9. Crutchlow	103
10. Folger	84

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	319
2. Yamaha	285
3. Ducati	278
4. Suzuki	87
5. Aprilia	64
6. KTM	58

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	443
2. Movistar Yamaha MotoGP	407
3. Ducati Team	353
4. Monster Yamaha Tech3	222
5. Octo Pramac Ducati	172
6. Team Suzuki Ecstar	107
7. LCR Honda	103
8. Pull & Bear Aspar Team	100
9. Estrella Galicia Marc VDS	94
10. Avintia Racing	70

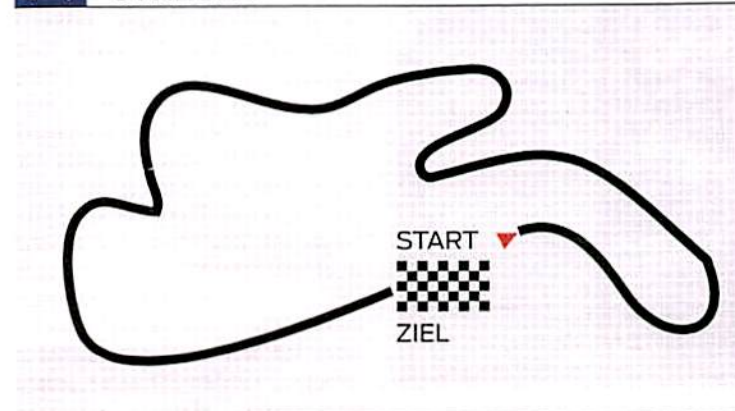
»DIE CHANCEN SIND MINIMAL, ABER WIR WERDEN WEITER-KÄMPFEN, SOLANGE WIR MATHEMATISCH IM RENNEN SIND.«

Andrea Dovizioso

Rundenrekord: **1:28,108, Marc Márquez (Honda), 2013**
 Quali-Rekord: **1:27,899, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2013**
 Topspeed-Rekord: **348,0 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2015**

PHILLIP ISLAND GRAND PRIX CIRCUIT 4,448 KM

STRECKE



Marc Márquez und Shinichi Kokubu: Bald Weltmeistersekt?

Moto2

Wenn gewinnen, dann am besten

KTM hat seinen ersten Moto2-Triumph gleich als Doppelsieg feiern können. Und Franco Morbidelli ist dem Titel wieder einen Schritt näher gekommen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es war ganz klar eine Frage der Zeit. Dass das KTM-Werks-team trotz zweier recht unerfahrener Piloten recht schnell an die Spitze der Moto2-WM kommen wird, war bei den Leistungen, die vor allem Miguel Oliveira in seinem zweiten Moto2-Jahr ablieferte, und zweitens bei der Entwicklungsgeschwindigkeit, die das Testteam im Windschatten des MotoGP-Projekts erzielte, nur eine Frage der Zeit. Aber dass plötzlich doch zwei KTM an der Spitze fahren und Moto3-Weltmeister Brad Binder nach seiner Verletzungspause zu solcher Form aufläuft, dass er zum Schluss WM-Leader

Franco Morbidelli besiegen kann, hat dann doch alle überrascht.

„Wir wussten nicht, was uns erwartet, zum Glück gab es keinen Regen“, freute sich Miguel Oliveira. „Das Geheimnis unseres Erfolgs ist, dass wir nun eine so gute Basisabstimmung haben, dass wir im Trockenen seit Freitag keinen Klick mehr an dem Motorrad ändern mussten.“ Brad Binder zollte seinen Teamkollegen viel Respekt. „Er hatte einen irren Speed und keinen einzigen Fehler gemacht. Ich hingegen eine Menge.“

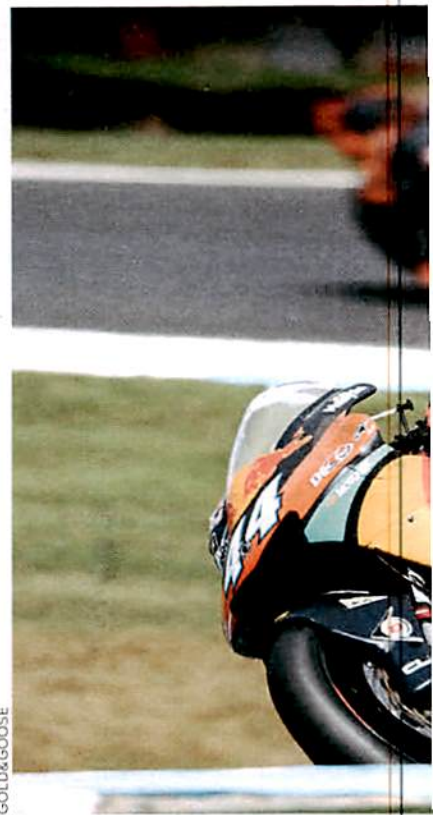
Franco Morbidelli war über den dritten Platz nicht unglücklich: „Es war ein gutes Rennen, ich habe nun 29 Punkte Vorsprung, in der WM. Wir müssen nun in Sepang sehen, wie sich das Wochenende angeht, und ich hoffe, dass wir weiter Richtung Titel marschieren.“

Tom Lüthi, der im verregneten Warm-up das zweite Mal an diesem Wochenende stürzte und dabei mit dem Kopf aufschlug, kämpfte wie ein Löwe, aber mehr als Platz 10 war nicht drin. „Ein großes Danke-

schön geht an die Ärzte der Clinica Mobile“, sagte er völlig ausgelaugt nach dem Rennen. „Ich kam an meine persönlichen Grenzen, bin total ausgelaugt und schlichtweg enttäuscht von diesem Wochenende. Nun gilt erst mal absolute Ruhe, damit ich am nächsten Freitag in Malaysia wieder fit bin.“

Jesko Raffin phänomenal

Doch ein anderer Schweizer erlebte in Phillip Island das Wochenende seines Lebens. Jesko Raffin kam mit der Nachricht nach Australien, dass er für 2018 keinen Platz mehr im Moto2-Feld hat. Doch auf seiner Lieblingsstrecke wuchs er über sich hinaus und kämpfte sich bis Platz 4 nach vorn! „Ich muss mich bei allen Bedanken, die an mich geglaubt und mich bis hier unterstützt haben“, sagte er den Tränen nahe. „Diese Strecke liegt mir, passt zu meinem Fahrstil. Aber der vierte Platz, das ist der absolute Hammer. Ich will jetzt nur diesen Augenblick genießen.“ ■



GOLD/GOOSE

MotoGP

Vorbereitung auf die große Veränderung

2019 wird in der Moto2 alles anders, wenn mit dem Triumph-Dreizylinder gefahren wird. Die Regeln sind schon einmal vorgegeben worden, um allen die gleichen Chancen zu geben.

Von: **Imre Paulovits**

Angesichts der Möglichkeiten, die KTM bei seinem Moto2-Projekt dank seines MotoGP-Testteams hat, zeigten sich Kalex, Suter und Speed Up bereits besorgt, dass sie bei einer völligen Neuentwicklung ungleiche Verhältnisse vorfinden. So hatte sich die Grand-Prix-Kommission auch eingehend mit der Vorbereitungsphase der mittleren Klasse beschäftigt und Testregeln ausgearbeitet, die die größtmögliche Chancengleichheit gewähren sollten. So darf jeder Fahrwerks-Hersteller mit dem Triumph-Mo-

tor während der Saison 2018 nur an zehn Testtagen ausrücken. Die Anzahl der Fahrer, die an diesen Tagen testen, ist allerdings frei. Julián Simón hat seither mehrere Testtage mit dem neuen Motor in einem modifizierten Triumph-

Supersport-Fahrwerk getestet und zeigte sich von der Leistungsentfaltung und dem Fortschritt bei der Elektronik sehr angetan.

Zu Kalex, KTM, Speed Up und Suter wird sich wahrscheinlich MV Agusta als Fahrwerksherstel-

ler hinzugesellen. Das Forward-Team steht mit MV Agusta schon länger in Verbindung, Teambesitzer Giovanni Cuzari wollte bereits an dem Superbike-Projekt des norditalienischen Herstellers teilnehmen, nahm aber dann doch Abstand davon. Nun haben sich die Besitzverhältnisse bei MV Agusta aber geändert, und die russischen Teilhaber wollen die Marke, die einst 65 Weltmeistertitel gewonnen hat, wieder in der Grand-Prix-Weltmeisterschaft sehen. Dazu soll zunächst mit Forward ein Moto2-Projekt aufgezogen werden. „Für 2018 noch einen Rahmen zu bauen, macht wenig Sinn“, weiß Teamchefin Milena Körner. „Wir werden wahrscheinlich für 2019, wenn alle ganz von null anfangen, ein eigenes Fahrwerk machen. Dazu hat MV Agusta ja eine Tradition, und zuletzt auch viel Erfahrung mit Dreizylinder-Motoren gemacht. Einen genauen Plan gibt es noch nicht, aber ich denke, in den nächsten Wochen werden wir uns Klarheit verschaffen.“ ■



Moto2-Feld: 2018 für jeden Hersteller zehn Testtage mit Triumph-Motor

en doppelt



Miguel Oliveira (#44) und Brad Binder: Vor allem der Moto3-Weltmeister überraschte beim KTM-Doppelsieg

NACHRICHTEN

MOTO2 Marcel Schrötter kämpfte sich über die Schmerzen und das Handicap, das sein operiertes linkes Handgelenk noch immer mit sich bringt, hinweg und fuhr die zweitbeste Trainingszeit! Doch er stürzte im Warm-up. Im Rennen kollidierte er in der ersten Runde mit Mattia Pasini und landete mit dem Italiener im Kies. „Ich weiß nicht, was ich Böses getan habe, dass ich mit einem solchen Tag bestraft wurde“, haderte er mit dem Schicksal. „Ich hatte nicht nur die zweitbeste Trainingszeit, sondern auch mit die schnellste Pace.“

MOTO2 Sandro Cortese, der weiterhin nach einem Platz für 2018 sucht, wurde Neunter, war damit aber alles andere als glücklich. „Phillip Island ist eine meiner Lieblingsstrecken, aber ich war nicht wirklich konkurrenzfähig. Das Rennen war auf der letzten Rille, wir

haben einfach zu wenig Top-speed.“

MOTO2 Dominique Aegerter war als Achter ebenfalls nicht zufrieden. „Als Schrötter und Pasini vor mir gestürzt sind, habe ich fast zehn Plätze verloren, habe mich aber ganz gut zurückkämpfen können“, so der Kiefer-Pilot. „Ich hatte geplant, dass ich Márquez auf der letzten Geraden aus dem Windschatten überhole, aber stattdessen hat mich Corsi überholt.“ Die Disqualifikation von Misano beschäftigt Teamchef Stefan Kiefer weiter. „Der einzige Wert, der bei uns nicht hundertprozentig mit der Kurve des Liqui-Moly-Öls übereingestimmt hat, war der des Esters. Mir wurde gesagt, dass der in Weichmachern von Kunststoffen zu finden ist und sich aus einem Teil des Motors gelöst haben könnte. Nun beschäftigen sich die Techniker mit dem Problem.“

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Phillip Island (AUS) – 22. Oktober 2017 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 111,200 km über 25 Runden à 4,448 km. 30 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 16 Grad, Asphalt 29 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Miguel Oliveira (P)	KTM	25	39.25,920 min	1.33,942 min	25
2. Brad Binder (SA)	KTM	25	+2,974 sec	1.33,864 min	20
3. Franco Morbidelli (I)	Kalex	25	+3,846 sec	1.33,950 min	16
4. Jesko Raffin (CH)	Kalex	25	+7,348 sec	1.34,039 min	13
5. Xavir Vierge (E)	Tech3	25	+7,403 sec	1.34,045 min	11
6. Álex Márquez (E)	Kalex	25	+12,125 sec	1.34,075 min	10
7. Simone Corsi (I)	Speed Up	25	+12,217 sec	1.34,170 min	9
8. Dominique Aegerter (CH)	Suter	25	+12,244 sec	1.34,132 min	8
9. Sandro Cortese (D)	Suter	25	+12,475 sec	1.34,307 min	7
10. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+12,605 sec	1.34,215 min	6
11. Axel Pons (E)	Kalex	25	+12,971 sec	1.34,215 min	5
12. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	25	+20,887 sec	1.34,211 min	4
13. Stefano Manzi (I)	Kalex	25	+28,821 sec	1.34,917 min	3
14. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	25	+31,214 sec	1.34,750 min	2
15. Remy Gardner (AUS)	Tech3	25	+34,678 sec	1.35,158 min	1
16. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	25	+34,911 sec	1.35,011 min	–
17. Augusto Fernandez (E)	Speed Up	25	+35,694 sec	1.35,073 min	–
18. Testsuya Nagashima (J)	Kalex	25	+56,487 sec	1.35,728 min	–
19. Isaac Viñales (E)	Kalex	25	+56,528 sec	1.35,772 min	–
20. Iker Lecuona (E)	Kalex	25	+56,550 sec	1.35,619 min	–
21. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	25	+57,548 sec	1.35,453 min	–
22. Tarran Mackenzie (GB)	Suter	25	+1.01,191 min	1.36,045 min	–
23. Luca Marini (I)	Kalex	25	+1.39,824 min	1.36,278 min	–
nicht gewertet					
Takaaki Nakagami (J)	Kalex	23	+2 Runden	1.33,921 min	–
Edgar Pons (E)	Kalex	23	+2 Runden	1.35,272 min	–
Fabio Quartararo (F)	Kalex	5	+20 Runden	1.35,553 min	–
Andrea Locatelli (I)	Kalex	2	+23 Runden	1.35,659 min	–
Jorge Navarro (E)	Kalex	2	+23 Runden	1.36,376 min	–
Marcel Schrötter (D)	Suter	0	+25 Runden	–	–
Mattia Pasini (I)	Kalex	0	+25 Runden	–	–

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	272
2. Lüthi	243
3. Oliveira	191
4. Márquez	190
5. Bagnaia	150
6. Pasini	135
7. Nakagami	128
8. Corsi	105
9. Vierge	90
10. Binder	89
17. Schrötter	47
18. Cortese	43
19. Raffin	25

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	391
2. KTM	216
3. Suter	112
4. Speed Up	105
5. Tech 3	99

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Pasini	1.33,300 min
2. Schrötter	1.33,308 min
3. Oliveira	1.33,422 min
4. Binder	1.33,453 min
5. Morbidelli	1.33,495 min
6. Márquez	1.33,749 min
7. Nakagami	1.33,921 min
8. Aegerter	1.33,944 min
9. Raffin	1.33,982 min
10. Lüthi	1.34,098 min
11. Locatelli	1.34,163 min
12. Vierge	1.34,213 min
13. Cortese	1.34,218 min
14. A. Pons	1.34,283 min
15. Corsi	1.34,500 min
16. Gardner	1.34,500 min
17. Bagnaia	1.34,570 min
18. Navarro	1.34,699 min
19. Baldassarri	1.34,730 min
20. Quartararo	1.34,969 min
21. Manzi	1.35,005 min
22. E. Pons	1.35,011 min
23. Syahrin	1.35,068 min
24. Fernandez	1.35,076 min
25. Viñales	1.35,120 min
26. Lecuona	1.35,352 min
27. Nagashima	1.35,579 min
28. Pawi	1.35,918 min

Moto3

Joan Mir zum Weltmeistertitel

Das Moto3-Rennen wurde wegen einsetzenden Regens abgebrochen. Joan Mir hatte sich genau richtig platziert, um seinen vorzeitigen WM-Titel mit einem Sieg zu besiegeln.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Cooler geht es kaum. Steht man an einem Wochenende, an dem das Wetter sich alle fünf Minuten ändert, am Start zu dem Rennen, das über den Weltmeistertitel entscheidet, kommt normalerweise unweigerlich eine große Nervosität auf. Doch Joan Mir stand mit seiner Leopard-Crew gelassen in der Startaufstellung, und kurz bevor er auf sich allein gestellt war, um die Aufwärmrunde in Angriff zu nehmen, klopfte ihm sein Crewchief Christian Lundberg auf die Schultern und sagte: „Fahr raus und gewinn einfach das Rennen.“

Und das tat der 20-jährige Malorquiner. Bei den Windschattenduellen ließ er sich nie aus der Fassung bringen, hielt sich geschickt aus dem größten Gemetzel heraus, aber man sah vor allem in den schnellen Kurvenwechseln, dass er die beste Pace hat. Als es dann anfang zu tröpfeln, achtete er immer genau darauf, dass er sich in der Zielkurve so platziert, dass er immer als Erster über den Zielstrich kommt. Und diese Taktik ging auf. Genau als zwei Drittel der Renndistanz zurückgelegt waren, begann es heftiger zu regnen, die rote Flagge kam heraus, und Joan Mir war nicht nur Sieger, sondern auch Weltmeister. Wenige Sekunden später ergoss sich ein gewaltiger Schauer über die Strecke, doch das Team stand schon bereit, um Mir, der sich seiner Sache noch nicht ganz sicher war, in Empfang zu nehmen und ihm das Weltmeister-Shirt und den goldenen Helm überzustülpen. Das i-Tüpfelchen war für das Leo-

pard-Team, das nun in drei Jahren zwei Moto3-Titel eingefahren hat, dass dessen zweiter Pilot Livio Loi gleich hinter dem Weltmeister ins Ziel kam.

Dann war es mit der Coolness vorbei. Der frisch gekürte Weltmeister musste Interviews geben, und da kamen die Emotionen durch. „Es ist wirklich schwierig, all das zu verstehen, was heute um mich herum passiert ist“, rang er nach Worten. „Ich habe mein ganzes Leben von diesem Tag geträumt, wir sind mit dem Team alles durchgegangen. Aber dann den Titel mit einem Rennsieg zu besiegeln, das ist ein Gefühl, mit dem man nicht rechnet.“ Aber der Mann, der genau zwei Jahre nach seinem WM-Debüt den Titel eingefahren hat, weiß genau, was ihn dieses Jahr so stark gemacht hat. „Die Dinge müssen genau stimmen: wie man mit seinem Team zusammenarbeitet und sein Motorrad entwickelt und abstimmt. Bei uns hat es gepasst.“ ■



Moto3

Böser Abflug am ersten Tag nach Bestzeit

Philipp Öttl wurde in Australien Dreizehnter. Ein böser Abflug am ersten Tag brachte viel Durcheinander ins Wochenende.

Das Wochenende begann für Philipp Öttl mit zwei Knallern. Das erste Training war gerade sieben Runden alt, da katapultierte sich der KTM-Pilot an die Spitze der Zeitentabelle. Doch nur einen Umlauf später fuhr ihm ein ungestüme Konkurrent ins Vorderrad, und der 21-jährige Bayer flog bei über 190 km/h ab. Er war zwar heftig durchgeschüttelt, aber glücklicherweise unverletzt. Umso mehr Arbeit hatten seine Mechaniker mit dem ramponierten Motorrad.

Schließlich konnte sich Öttl für den 13. Startplatz qualifizieren, der zweite Versuch, einen guten Windschatten zu erwi-



Philipp Öttl: Abenteuerlich

schen, scheiterte am einsetzenden Regen. Im Rennen lag er nach gutem Start schon auf Platz 9, fiel aber bis auf Platz 18 zurück, bevor er sich wieder vorarbeiten konnte und schließlich als 13. abgewunken wurde. „Ich muss zugeben, dass ich zunächst Probleme hatte, die Bremspunkte zu finden. In den schnellen Kurven war ich gut.“ ■ IP

Moto3

Diesmal passte es für Jakub Kornfeil

Diesmal hielt die Peugeot bei den Windschattenspielen mit, und Jakub Kornfeil wurde Zwölfter.

Wie oft hatte sich der routinierte Tscheche dieses Jahr geärgert, wenn er im riesigen Pulk auf den Geraden um die Früchte seiner Arbeit gebracht wurde, die er sich in den Kurven mühsam erarbeitet hatte? Doch diesmal blieb das Lä-

cheln in den Gesichtern in der Saxoprint-Box, als sich ihr Fahrer nach vorn gekämpft hatte, auch über die Zielgerade hinaus erhalten. Aus der schnellen Zielkurve heraus nutzte Kornfeil die Fahrwerksqualitäten seines Bikes, und so konnte er sich im Ziel über Platz 12 freuen. „Ich habe mich auf dem Motorrad richtig gut gefühlt und wollte einfach so viele Fahrer überholen wie nur möglich. Ich bin glücklich mit dem Ergebnis“, freute er sich. ■ DSW



Jakub Kornfeil (#84): Diesmal bei den Kämpfen gut dabei

al gespült



Es ist vollbracht: Joan Mir kann mit WM-Shirt, goldenem Helm und Landesflagge in die Ehrenrunde starten

Motorrad-WM

Vorschau: GP Malaysia

ZEITPLAN

GP von Malaysia, Sepang
(alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 27. Oktober 2017

3.00–3.40	Moto3	1. freies Training
3.55–4.40	MotoGP	1. freies Training
4.55–5.40	Moto2	1. freies Training
7.10–7.50	Moto3	2. freies Training
8.05–8.50	MotoGP	2. freies Training
9.05–9.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 28. Oktober 2017

3.00–3.40	Moto3	3. freies Training
3.55–4.40	MotoGP	3. freies Training
4.55–5.40	Moto2	3. freies Training
6.35–7.15	Moto3	Qualifying
7.30–8.00	MotoGP	4. freies Training
8.10–8.25	MotoGP	Qualifying 1
8.35–8.50	MotoGP	Qualifying 2
9.05–9.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 29. Oktober 2017

2.40–2.00	Moto3	Warm-up
2.10–2.30	Moto2	Warm-up
2.40–3.00	MotoGP	Warm-up
5.00	Moto3	Rennen, 18 Rd.
6.20	Moto2	Rennen, 19 Rd.
8.00	MotoGP	Rennen, 20 Rd.

STATISTIK

GP von Malaysia, Sepang

Sieger 2016

Moto3: Francesco Bagnaia (I), Mahindra
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati

Pole-Position 2016

Moto3: Brad Binder (ZA), KTM, 2:26,268 (= 136,4 km/h)
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 2:18,621 (= 143,9 km/h)

MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 2:11,485 (= 151,7 km/h)

Schnellste Runden 2016

Moto3: Joan Mir (E), KTM, 2:14,201 (= 148,6 km/h)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex, 2:21,475 (= 141,0 km/h)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 2:11,950 (= 151,2 km/h)

Rundenrekorde

Moto3: Brad Binder (ZA), KTM, 2:13,571 (= 149,3 km/h), 2015
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 2:07,321 (= 156,7 km/h), 2015
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 2:00,606 (= 165,4 km/h), 2015

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Phillip Island (AUS) – 22. Oktober 2017 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 66,720 km über 15 Runden à 4,448 km. 31 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 24 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Joan Mir (E)	Honda	15	24:51,490 min	1:38,222	25
2. Livio Loi (B)	Honda	15	+0,351 sec	1:38,109	20
3. Jorge Martin (E)	Honda	15	+0,359 sec	1:38,061	16
4. Gabriel Rodrigo (ARG)	KTM	15	+0,388 sec	1:37,898	13
5. Enea Bastianini (I)	Honda	15	+0,408 sec	1:37,969	11
6. Romano Fenati (I)	Honda	15	+0,808 sec	1:38,194	10
7. Ayumu Sasaki (J)	Honda	15	+0,834 sec	1:38,163	9
8. Adam Norrodin (MAL)	Honda	15	+1,291 sec	1:37,974	8
9. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	15	+3,648 sec	1:38,429	7
10. Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	15	+4,005 sec	1:38,473	6
11. Nicolò Bulega (I)	KTM	15	+4,036 sec	1:38,445	5
12. Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	15	+4,085 sec	1:38,459	4
13. Philipp Öttl (D)	KTM	15	+4,251 sec	1:38,481	3
14. Andrea Migno (I)	KTM	15	+6,004 sec	1:38,409	2
15. Manuel Pagliani (I)	Mahindra	15	+6,540 sec	1:38,738	1
16. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	15	+19,418 sec	1:38,595	-
17. Nakarin Atirathphuvapat (T)	Honda	15	+25,293 sec	1:40,031	-
18. Tony Arbolino (I)	Honda	15	+40,800 sec	1:40,644	-
19. María Herrera (E)	Mahindra	15	+40,858 sec	1:40,642	-
20. Kaito Toba (J)	Honda	15	+43,698 sec	1:41,114	-
21. Marcos Ramirez (E)	KTM	15	+1:38,853 min	1:38,649	-
22. Tom Toparis (AUS)	KTM	14	+1 Runde	1:42,736	-
23. Juanfran Guevara (E)	KTM	14	+1 Runde	1:38,553	-
24. Darryn Binder (SA)	KTM	12	+3 Runden	1:40,134	-
nicht gewertet					
Aron Canet (E)	Honda	10	+5 Runden	1:39,036	-
Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	9	+6 Runden	1:39,911	-
Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	7	+8 Runden	1:38,791	-
Jules Danilo (F)	Honda	5	+10 Runden	1:38,274	-
Fabio di Giannantonio (I)	Honda	4	+11 Runden	1:38,914	-
Niccolò Antonelli (I)	KTM	1	+14 Runden	-	-
John McPhee (GB)	Honda	0	+15 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Mir	296
2. Fenati	226
3. Canet	184
4. Martin	151
5. Di Giannantonio	146
6. Bastianini	114
7. McPhee	112
8. Migno	108
9. Ramirez	107
10. Öttl	104

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	395
2. KTM	222
3. Mahindra	42
4. Peugeot	26

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Martin	1:37,030 min
2. Rodrigo	1:37,248 min
3. Mir	1:37,411 min
4. Guevara	1:37,544 min
5. Fenati	1:37,680 min
6. Danilo	1:37,710 min
7. Pagliani	1:37,713 min
8. Canet	1:37,743 min
9. Bastianini	1:37,820 min
10. Suzuki	1:37,906 min
11. Di Giannantonio	1:37,949 min
12. Bezzecchi	1:37,972 min
13. Öttl	1:38,044 min
14. Dalla Porta	1:38,068 min
15. Antonelli	1:38,089 min
16. Ramirez	1:38,170 min
17. Sasaki	1:38,204 min
18. Binder	1:38,289 min
19. Bendsneyder	1:38,293 min
20. Kornfeil	1:38,328 min
21. Loi	1:38,386 min
22. Norrodin	1:38,429 min
23. Bulega	1:38,577 min
24. Arbolino	1:38,593 min
25. McPhee	1:38,614 min
26. Migno	1:39,225 min
27. Herrera	1:39,425 min
28. Atirathphuvapat	1:39,895 min
29. Pulkkinen	1:40,709 min



Joan Mir: Der neue Weltmeister

Das Traumwochenende für die Grünen: Rea gewinnt in Jerez beide Rennen, Kawasaki den Herstellertitel



KAWASAKI

Rea, der Rekordjäger

Mit einem weiteren Doppelsieg gewann Jonathan Rea nicht nur die Hersteller-WM für Kawasaki, er egalisierte auch Rekorde seiner berühmten Vorgänger.

Von: Imre Paulovits

Die rote Ducati an der Spitze lag wie ein Brett, sie bewegte sich kaum. Es war diesmal auch nicht Chaz Davies, der das Rennen anführte, sondern sein klein gewachsener Teamkollege Marco Melandri. Doch hinter ihm lauerte Weltmeister Jonathan Rea, und als es auf die letzten Runden zuging, begann der Kawasaki-Pilot, richtig Druck zu machen. Auf dem neu asphaltierten Kurs von Jerez de la Frontera knallte er gleich eine Rekordrunde hin und war bis auf eine Sekunde an Melandri dran. Doch dieser parierte auf seiner Parade-strecke, auf der er bereits 2014 mit der Aprilia einen Doppelsieg gefeiert hatte, umgehend und riss den Rundenrekord an sich. Doch dann rollte die Ducati plötzlich vier Runden vor Schluss am Ende der Zielgeraden aus. Das Leben kann manchmal sehr grausam sein. Rea fuhr locker zu seinem ersten Sieg in Jerez, dem 51. seiner Karriere. Dabei egalisierte er nebenbei die 109 Podestplätze

seines großen Idols Carl Fogarty. „Ich war über dem Limit“, gab Rea zu. „Als ich versucht habe, Melandri einzuholen, hatte ich ständig Rutscher über beide Räder. Marco war unglaublich schnell, es tut mir echt leid für ihn.“

Melandri hatte aber noch eine zweite Chance im zweiten Rennen am Sonntag. Doch diesmal brachte sich der 35-jährige Italiener selbst um jede Chance. Während sich Jonathan Rea wieder mit seiner gewohnt unwiderstehlichen Art aus der umgekehrten Startreihenfolge nach vorne arbeitete und sich dann gleich absetzte, blieb Melandri an dem unglaublich stark fahrenden Michael van der Mark – dieser wird am nächsten Wochenende in Sepang die Tech3-Yamaha des derzeit kranken Jonas Folger fahren – hängen. Der Holländer bremste unheimlich spät und machte alle Linien dicht, Melandri verlor die Geduld. Er versuchte es mit der Brechstange, und auch nachdem er einmal weit herausgetragen worden war und dabei zwei Plätze einbüßte, hatte er noch nicht gelernt. Bei der zweiten Rambo-Aktion fiel Melandri noch weiter zurück, und nachdem er mit viel Einsatz wieder herangefahren war und dann schließlich den zweiten Platz innehatte, war Rea längst über alle Berge verschwunden. Der Nordire feierte seinen

52. Sieg, womit er mit Troy Bayliss gleichzog. Sieben Siege fehlen ihm noch zu Carl Fogarty, sechs Podestplätze zu Noriyuki Haga, dazu ein Titel zu Fogarty, um der Größte aller Zeiten zu werden. Und in der Form, in der Rea und Kawasaki derzeit sind,

dürfte es nicht mehr lange dauern.

Viel wichtiger war den Kawasaki-Männern aber, dass nun auch der dritte, der Herstellertitel vorzeitig eingefahren wurde. Nun muss nur noch Sykes wieder Vizeweltmeister werden. ■



Diesmal der stärkere Ducati-Pilot: Melandri fuhr bis zu seinem Ausfall vor Rea



Ambitionierter Rückkehrer: Sylvain Guintoli (#05) mit der Pucetti-Kawasaki

Matchball nicht genutzt

Lukas Mahias hätte in Jerez Weltmeister werden können. Doch nun bleibt gar Sofuoglu die Hoffnung, seinen Titel doch noch zu verteidigen.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich ist Lukas Mahias ein unglaublich lässiger Typ. Letztes Jahr wurde er Endurance-Weltmeister, so hat er auch Erfahrung im Titelkampf. Und da Kenan Sofuoglu nach seinem Beckenbruch von Magny-Cours noch nicht fit genug war, um in Jerez zu fahren, waren die Türen offen, dass Mahias vorzeitig den Titel für sich und die neue Yamaha R6 sichert. Ein zweiter Platz hätte ihm dafür bereits gereicht. Doch der 28-jährige Fran-

zose zeigte Nerven. Er ging an den Trainingstagen zweimal zu Boden und so nicht nur körperlich, sondern auch seelisch angeschlagen ins Rennen. Und er kam über Platz 5 nicht hinaus. Er hat seinen Vorsprung auf Kenan Sofuoglu damit zwar auf 20 Punkte ausgebaut, doch das wird dem fünffachen Weltmeister sicherlich noch mehr Kraft geben, in Katar doch am Start zu stehen und das Unmögliche zu versuchen.

Yamaha konnte dennoch zufrieden abreisen, denn sie haben im ersten Jahr ihrer offiziellen Rückkehr in die Supersport-WM sowohl die Hersteller-WM als auch die Team-WM mit ihrem GRT-Workteam vorzeitig gewonnen. Diesmal war es der junge Draufgänger Federico Caricasulo, der die Kastanien für die Blauen aus dem Feuer holte. Wenn Jules Cluzel auf der CIA-Honda auch kräftig gegenhielt



Caricasulo (#64) und Cluzel

und sich über die gesamte Distanz einen harten Schlagabtausch mit dem 21-jährigen Italiener lieferte, hatte sich dieser doch in der letzten Kurve besser platziert und gewann den Sprint zum Zielstrich. Antony West, der in Magny-Cours noch bei den Superbikes Randy Krummenacher vertreten hatte, ersetzte diesmal Sofuoglu bei den Supersport, pflügte sich durchs Feld und wurde Dritter. ■

Superstock-1000-EM

Markus Reiterberger fährt in einer eigenen Liga

Markus Reiterberger probierte für nächstes Jahr den Ernstfall und gewann überlegen. Michael Ruben Rinaldi wurde Europameister.

Von: **Imre Paulovits** und **Anke Wiczorek**

Nachdem definitiv klar war, dass Markus Reiterberger nächstes Jahr in der Superstock-1000-EM fahren wird, wurde im Team beschlossen, dass der IDM-Superbike-Meister am letzten Rennen dieser Saison in Jerez mit einer Wildcard teilnimmt. „Das Bike haben mein Vater und mein Mechaniker Wolfgang vorbereitet. Es ist das Original-Superbike aus der IDM gewesen, denn das Reglement ist ja mit der Superstock-EM fast das Gleiche. Andere Stoßdämpfer, Felgen und Reifen waren jetzt dran. Aber wir mussten brutal viel am Setting, dem Fahrwerk und an der Elektronik arbeiten.“

Reiterberger fuhr gleich die Pole-Position heraus, und auch im Rennen übernahm er gleich die Führung. Doch da er sich nicht ganz sicher war, wie er die Reifen einteilen sollte, ließ er zunächst Markenkollege Federico Sandi vorbeiziehen, als dieser von hinten herandrängte. Doch es war Sandi, der sich die Reifen kaputt fuhr. Nachdem sich Reiterberger das Geschehen einige Runden angesehen hatte, setzte er sich sieben Runden vor Schluss wieder an die Spitze und fuhr allen auf und davon. „An-

den Sieg mit fünf Sekunden Vorsprung hätte ich nie geglaubt“, wunderte sich der glückliche BMW-Pilot. „Aber wir haben es geschafft. Danke an mein Team, dass es mir ein so gutes Motorrad gebaut hat.“

Von den drei EM-Titelanwärtern wurde Florian Marino von seinem Markenkollegen Alejandro Medina zum Sturz gebracht. Toprak Razgatlioglu fuhr zwar auf Platz 3 vor, aber Michael Ruben Rinaldi reichte Platz 6 zum Titel. ■



Markus Reiterberger: Pole-Position und überlegener Sieg zum Saisonabschluss

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM:

Die erste Saison der neu geschaffenen Nachwuchs-WM hätte spannender nicht laufen können, und schließlich entschied ein einziger Punkt und wenige Hundertstelsekunden über den Titel. Marc Garcia konnte auf die Unterstützung seines Teamkollegen Daniel Valle sowie auf einen Vier-Punkte-Vorsprung zählen. Sein Konkurrent Alfonso Coppola nur auf seinen eigenen Speed sowie auf den Appell an seine Yamaha-Markenkollegen, ihn nicht zu behindern. Coppola machte einen schlechten Start gut, und zum Schluss wurde er hinter Wildcard-Galan Hendra, dem ersten Indonesier, der einen WM-Lauf gewinnen konnte, und dem Holländer Scott Deroue Dritter. Aber gleich dahinter kam Garcia ins Ziel, was dem 17-jährigen Spanier zum Titel reichte.

SUPERSPORT-300-WM:

Für IDM-Supersport-300-Vize Maximilian Kappler läuten die Glocken in Richtung Weltmeisterschaft. Im Rahmen der Superbike-WM auf dem Lausitzring war der Rennfloh als Wildcard-Fahrer im Team Freudenberg Achter geworden. Die finanziellen Voraussetzungen für den Aufstieg haben Kappler und seine Eltern dank Sponsoren geschaffen. Kappler spekuliert, gemeinsam mit seinem bisherigen Teamkollegen Jan-Ole Jähmig den Sprung zu machen. Der IDM-Champion fuhr in Jerez außer Konkurrenz auf einer KTM mit.

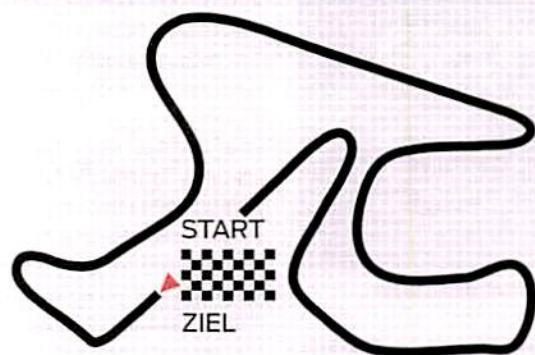
IDM SUPERSPORT 600:

Kevin Wahr hofft auf eine weitere IDM-Saison. „Bisher sickert zwar kaum etwas durch, wie es mit der Serie weitergeht, aber mein Fokus liegt auf der 600er-Klasse. Ich mache meine Entscheidung von Yamaha abhängig, wie man sich dort zu dem Thema äußert und welche Unterstützung ich bekomme“, sagt der IDM Supersport-Vize aus Nagold.

SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE

CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM

STRECKE



SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1.	Melandri	1:38,960
2.	Rea	1:38,981
3.	Lowes	1:39,242
4.	Sykes	1:39,318
5.	Van der Mark	1:39,561
6.	Savadori	1:39,776
7.	Laverty	1:39,839
8.	Davies	1:39,840
9.	Camier	1:39,957
10.	Ramos	1:40,388
11.	Guintoli	1:40,413
12.	Forés	1:40,535
13.	Mercado	1:40,842
14.	De Rosa	1:40,916
15.	Torres	1:40,992
16.	Andreozzi	1:41,024
17.	Giugliano	1:41,326
18.	Jezeq	1:41,890
19.	Russo	1:42,377
20.	Badovini	1:42,516

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	506 Punkte
2.	Davies	363
3.	Sykes	363
4.	Melandri	301
5.	Lowes	226
6.	Van der Mark	210
7.	Forés	185
8.	Camier	154
9.	Torres	149
14.	Bradl	67
15.	Krummenacher	50
19.	Reiterberger	29

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	549 Punkte
2.	Ducati	480
3.	Yamaha	292
4.	Aprilia	191
5.	BMW	173

ERGEBNIS 1. RENNEN

Jerez (E): 21. Oktober 2017; 23. WM-Lauf; 84,037 km über 19 Rdn. à 4,423 km; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 35 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.	
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19	32:15,347	1:38,981	25
2.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	19	+1,137	1:39,840	20
3.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19	+1,599	1:39,318	16
4.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	19	+3,652	1:39,242	13
5.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	19	+7,329	1:39,561	11
6.	Sylvain Guintoli (F)	Kawasaki ZX-10RR	19	+11,066	1:40,413	10
7.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	19	+15,235	1:39,776	9
8.	Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	19	+16,241	1:39,839	8
9.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	19	+16,273	1:40,425	7
10.	Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	19	+18,463	1:40,388	6
11.	Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	19	+21,058	1:40,842	5
12.	Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	19	+24,869	1:39,957	4
13.	Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	19	+25,008	1:40,992	3
14.	Alessandro Andreozzi (I)	Yamaha YZF-R1	19	+34,028	1:41,024	2
15.	Ondrej Jezeq (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	19	+34,201	1:41,890	1
16.	Takumi Takahashi (J)	Honda CBR 1000 RR SP	19	+1:16,011	1:42,804	-
17.	Riccardo Russo (I)	Kawasaki ZX-10RR	17	+2 Runden	1:42,262	-

ERGEBNIS 2. RENNEN

Jerez (E): 22. Oktober 2017; 24. WM-Lauf; 84,037 km über 19 Rdn. à 4,423 km; 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 35 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.	
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19	32:09,319	1:38,981	25
2.	Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	19	+2,732	1:38,960	20
3.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	19	+3,974	1:39,840	16
4.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	19	+4,624	1:39,242	13
5.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19	+6,454	1:39,318	11
6.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	19	+10,120	1:39,561	10
7.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	19	+15,594	1:40,425	9
8.	Sylvain Guintoli (F)	Kawasaki ZX-10RR	19	+15,902	1:40,413	8
9.	Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	19	+16,396	1:40,842	7
10.	Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	19	+19,129	1:40,992	6
11.	Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	19	+19,673	1:40,388	5
12.	Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	19	+20,353	1:39,957	4
13.	Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	19	+34,169	1:40,916	3
14.	Alessandro Andreozzi (I)	Yamaha YZF-R1	19	+38,627	1:41,024	2
15.	Takumi Takahashi (J)	Honda CBR 1000 RR SP	19	+45,421	1:42,804	1
16.	Riccardo Russo (I)	Kawasaki ZX-10RR	19	+45,469	1:42,262	-
17.	Davide Giugliano (I)	Honda CBR 1000 RR SP	18	+1 Runde	1:41,326	-

SUPERSPORT-WM

Jerez (E): 22. Oktober 2017; 11. WM-Lauf; 84,037 km über 19 Rdn. à 4,423 km; 31 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 22 Grad; Asphalt: 28 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.	
1.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	33:07,725
2.	Jules Cluzel (F)	Honda CBR 600 RR	+0,065
3.	Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-6R	+1,652
4.	Patrick Jacobsen (USA)	MV Agusta F3 675	+3,735
5.	Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+7,248
6.	Sheridan Morais (ZA)	Yamaha YZF-R6	+11,694
7.	Niki Tuuli (FIN)	Yamaha YZF-R6	+15,644
8.	Rob Hartog (NL)	Kawasaki ZX-6R	+16,380
9.	Gino Rea (GB)	Kawasaki ZX-6R	+16,970
10.	Christian Gamarino (I)	Honda CBR 600 RR	+17,519

SUPERSPORT-300-WM

Jerez (E): 22. Oktober 2017; 9. WM-Lauf; 48,653 km über 11 Rdn. à 4,423 km; 39 Fahrer gestartet, 35 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 26 Grad; Asphalt: 37 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.	
1.	Galang Hendra (IND)	Yamaha YZF-R3	21:24,382
2.	Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 300	+0,026
3.	Alfonso Coppola (I)	Yamaha YZF-R3	+0,038
4.	Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	+0,113
5.	Daniel Valle (E)	Yamaha YZF-R3	+0,648
6.	Robert Schotman (NL)	Yamaha YZF-R3	+1,244
7.	Enzo de la Vega (F)	Yamaha YZF-R3	+4,975
8.	Mika Pérez (E)	Honda CBR 500 R	+4,979
9.	Borja Sánchez (E)	Yamaha YZF-R3	+18,891
26.	Gabriel Noderer (D)	Honda CBR 500 R	+33,267

SUPERSTOCK-1000-EM

Jerez (E): 22. Oktober 2017; 9. EM-Lauf; 48,653 km über 15 Rdn. à 4,423 km; 33 Fahrer gestartet, 31 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 38 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.	
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	25:56,348
2.	Illia Mykhalchuk (UA)	Kawasaki ZX-10RR	+5,078
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	+6,251
4.	Mike Jones (AUS)	Ducati Panigale R	+6,699
5.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	+7,710
13.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	+17,494
14.	Sébastien Suchet (CH)	BMW S 1000 RR	+21,080
15.	Julian Puffe (F)	BMW S 1000 RR	+22,147
25.	Marc Moser (D)	Kawasaki ZX-10RR	+45,555
28.	Eric Vionnet (CH)	BMW S 1000 RR	+54,460

WM-STAND FAHRER

1.	Mahias	165 Punkte
2.	Sofuoglu	145
3.	Cluzel	135
4.	Morais	132
5.	Jacobsen	108
6.	Caricasulo	105
33.	Mulhauser	6

WM-ENDSTAND FAHRER

1.	García	139 Punkte
2.	Coppola	138
3.	Deroue	111
4.	Pérez	104
5.	Valle	85
26.	Kappler	8
30.	Noderer	4

EM-ENDSTAND FAHRER

1.	Rinaldi	138 Punkte
2.	Razgatlioglu	130
12.	Suchet	57
13.	Reiterberger	25
14.	Puffe	24
15.	Fritz	24
20.	Finsterbusch	9

Motocross-WM

Ein Dutzend „überlebt“

Der MXGP ist möglicherweise die härteste Rennserie der Welt. Wer Weltmeister werden möchte, muss nicht nur schnell sein. Er muss auch die Reise um die Welt heil überstehen.

Von: **Alex Hodgkinson**

Im Sommer 2017 sind nur jeweils sechs von ursprünglich 38 genannten Stammfahrern in der MXGP- und MX2-Klasse bei jedem Lauf gestartet! Auch die Teilnehmer in anderen Serien stürzen oft, aber die Fahrer bei der Moto-GP sind mit ihren Sturzzone und Autorennfahrer in ihren Carbonzellen und Überrollkästen besser geschützt als ein fliegender Crossfahrer.

Bei jedem Start 2017 waren Antonio Cairoli, Jeffrey Herlings, Gautier Paulin, Max Nagl, Glenn Coldenhoff und Rui Goncalves (MXGP) sowie Pauls Jonass, Jeremy Seewer, Thomas Kjer Olsen, Thomas Covington, Julien Lieber und Brian Bogers (MX2) dabei.

Noch erstaunlicher: Die MX2-Truppe war bis zum Abend des Nationencross am 1. Oktober um zwei weitere Namen kleiner, nachdem Lieber seinen Platz für Belgien wegen eines Kreuzbandrisses beim letzten GP-Lauf hatte räumen

müssen. Und Thomas Covington stand nur im letzten Lauf mit kaputtem Knie am Startgatter, um seinem Land das notwendige fünfte Resultat zu gewährleisten. Natürlich muss man auch vor Jeffrey Herlings den Hut ziehen, der schon Ende Februar beim WM-Auftakt in Katar mit gebrochener Hand an den Start ging.

Unter den zwölf Fahrern, die immer dabei waren, gibt es nur einen, der auf einem japanischen Motorrad unterwegs war: Jeremy Seewer. Alle anderen – vier KTM-Werksfahrer, vier Husqvarna-Werksfahrer und drei Piloten aus Kundenteams – führen Bikes aus Mattighofen!

Zufall? Eher nicht. Diejenigen, die nicht nur das Fahrverhalten auf der Rennstrecke beobachten, sondern auch gelegentlich die Rücksprache der Fahrer mit ihren Technikern nach dem Rennen miterleben können, müssen die außergewöhnliche Leistung der WP-Techniker bewundern. Jeder WP-Techniker vor Ort betreut zwei Teams, und das gegenseitige Vertrauen, das zwischen Fahrern und Betreuern aufgebaut wird, wurde in all den Jahren der Cross-WM nie übertroffen.

Die Gefahren sind indes nicht neu: Schon in den letzten zwei Jahren hat nur ein Dutzend Fahrer pro Jahr die komplette Motocross-WM-Serie überstanden. 2015 sechs pro Klasse, 2016 acht Fahrer in der MXGP und vier in der MX2-Klasse. ■



Husqvarna-MXGP-Teamboss Pyrhonen mit WP-Techniker Dijsselbloem

Speedway Dohren

Kroner sagt Tschüss

Tobias Kroner gab in Dohren sein Abschiedsrennen. Sein deutsches Team unterlag aber gegen den „Rest der Welt“.

Von: **W. Radszuweit**

Tobi konnte gleich den ersten Heat gegen Peter Kildemand gewinnen, und Lukas Fienhage wurde Dritter vor Bjarne Pedersen. Den ersten Sieg für das Weltteam holte dann Robert Lambert, doch Partner Antonio Lindbäck fuhr durchs Innenfeld. Dann stürzte Fienhage, und gleich im nächsten Heat war es Kai Huckenbeck, der wegrutschte. Dadurch gab es den ersten 5:1-Sieg durch Lindbäck und Lambert sowie erstmals die Führung für das Weltteam, die bis zum Ende mit 42 zu 48 gehalten wurde. Beste Fahrer waren Antonio Lindbäck und „Neu-



Tschüss: Kroner gegen Lindbäck

SPEEDWAY

Dohren, 21. Oktober

Deutschland	42 Punkte
Tobias Kroner, Martin Smolinski	8/7
Lukas Fienhage, René Deddens	3/4
Kai Huckenbeck, Kevin Wölbert	8/12
„Rest der Welt“	48 Punkte
Robert Lambert, Antonio Lindbäck	13/13

Hamburger“ Robert Lambert (je 13 Punkte). Bester Deutscher war Deutscher Meister Kevin Wölbert, der sogar Lindbäck überholte und auf 12 Punkte kam. ■

NACHRICHTEN

MXGP: SCHWEIZER DOPPELSPITZE BEI WILVO

Es ist noch nicht offiziell, aber das niederländische Wilvo-Yamaha-Team wird 2018 mit einer Schweizer Doppelspitze in der MXGP-WM fahren. Arnaud Tonus verlängerte seinen Vertrag schon im Sommer, und in den kommenden Tagen wird die Neuverpflichtung von Jeremy Seewer erwartet. Der zweifache MX2-Vizeweltmeister ist nach der Schließung des Suzuki-Werks-teams vor einem Monat frei geworden. Wilvo-Teambesitzer Louis Vosters hat damit das stärkste Privatteam, das es in der Cross-WM je gegeben hat. Neben den beiden Schweizern, jeweils GP-Laufsieger in der Saison 2017, bleibt Indonesien-GP-Sieger Shaun Simpson ebenfalls für ein weiteres Jahr im Team.

MX: MUSQUIN GEWINNT AUCH „STRAIGHT RHYTHM“

Eine Woche nach dem Gewinn von 1 Mio. Dollar beim Monster Energy Cup in Las Vegas dominierte Marvin Musquin auch das „Red Bull Straight Rhythm“-

Rennen im kalifornischen Pomona. Beim Wettbewerb des Brauseherstellers starteten je zwei Piloten auf parallelen Spuren gegeneinander. Der französische KTM-Leader gewann im vierten Jahr in Folge und schlug in zwei Finalläufen Suzuki-Pilot Josh Hansen.

MOTOCROSS-ÖM: ERSTER TITEL FÜR PETR SMITKA

Mit einem Doppelsieg gab Roland Edelbacher sein Möglichstes. Doch der Vorsprung von Petr Smitka war nicht zu egalieren, und der Tscheche machte auch keinen Fehler. So ebnete er sich mit zwei zweiten Plätzen den Weg zum ersten österreichischen Titel. Für einen der ganz Großen im österreichischen Motocross-Geschehen war Oberdorf nicht nur der Abschluss der Saison, sondern auch jener der Karriere: Michi Stauer tauchte noch einmal kräftig ein, erklomm das Podest – zweimal Dritter – und konnte auch in der ÖM hinter Smitka und Edelbacher Rang 3 erreichen.

GP-Sieger Holcombe und deutsche Weltmeisterin



Der Samstag genügte Beta-Pilot Steve Holcombe in Zschopau zum EnduroGP-Titel

Der Brite Steve Holcombe konnte beim WM-Finale in Zschopau schon am ersten Tag mit einem Sieg seinen GP-Titel sicherstellen. Maria Franke wurde am Sonntag erste deutsche Enduro-Weltmeisterin.

Von: Robert Pairan

Auch nach seinem Tages-sieg, mit dem er den Titel holte, fuhr Steve Holcombe am zweiten Tag nicht langsamer: „Ich war am ersten Tag eigentlich entspannter, weil ich wusste, dass mir ein Platz hinten auch zum Titel gereicht hätte. Aber am zweiten Tag wollte ich unbedingt für Beta gewinnen, damit wir auch die Markenwertung holen.“ Der Plan des Briten ging auf, diesmal ein lupenreiner Start-Ziel-Sieg, durch alle neun Prüfungen!

Deutlich erstickt zeigte sich Christophe Nambotin, der den letzten GP auslassen musste, weil er sich bei den Sixdays an der Hand verletzt hatte. Er wechselte sich mit seinem französischen

Landsmann Loic Larrieu auf Platz 2 und 3 auf dem Siegespodest ab.

Zwei Siege brauchte Maria Franke, um in der Damenklasse Weltmeisterin zu werden. Tatsächlich sah es am Samstag bis zum Schluss erst nicht gut aus: Vor der letzten Sonderprüfung lag die Deutsche noch 15 Sekunden hinter Titelverteidigerin Laia Sanz aus Spanien zurück – und holte sich dann genau diesen Abstand zurück. „Ich brauche immer ein wenig länger, bis ich richtig schnell werde. Die erste Runde brauche ich erstmal zum Wachwerden“, kommentierte Franke ihren Sieg mit nur 0,17 Sekunden Vorsprung.

Franke: Notfalls geschoben

Am zweiten Tag ging sie den Wettbewerb etwas forscher an und lag nach zwei Prüfungen schon eine Sekunde in Führung. Dann streikte Laia Sanz' Motor, sie schied vorzeitig aus. Nun musste Franke nur noch wohlbehalten das Ziel erreichen: „Ab dem Teufelsberg ging es nur noch bergab, da hätte ich notfalls die letzten Kilometer geschoben.“ Mit Motorkraft kam die KTM-Fahrerin zum erneuten Tagessieg und zum WM-Titel.

Schnellster Deutscher an beiden Tagen wurde Marco Neubert: Der KTM-Pilot hatte sich am ersten Tag das rechte Knie angeschlagen, fuhr aber trotzdem noch auf Rang 8 in der GP-Klasse. In der DM-Wertung der E2-Klasse bedeutete dies, dass er beide Tage vor Konkurrent Davide von Zitzewitz lag und damit seinem ersten Titel immer näherkommt.

Im Championat liegt Neubert auf Platz 2, denn Titelverteidiger Dennis Schröter hat so viel Vorsprung, dass ihn der Rückstand in Zschopau nicht nervös machte: „Der Endurotest hatte eben wirklich internationales Niveau. Wenn man so was nicht oft fährt, dann kann man da nicht so schnell unterwegs sein.“ erkannte er ehrlich an. ■



Weltmeisterin: Maria Franke

ENDURO-WM TAG 1

Fahrer	Zeit/Rückst.
1. Steve Holcombe (GB), Beta	53:42,03 min
2. Christophe Nambotin (F), KTM	+ 20,39 s
3. Loic Larrieu (F), Yamaha	+ 28,55 s
4. Matthew Phillips (AUS), Sherco	+ 37,00 s
5. Giacomo Redondi (I), Honda	+ 1:30,55 min
10. Marco Neubert (D), KTM	+ 3:32,41 min

ENDURO-WM TAG 2

Fahrer	Zeit/Rückst.
1. Steve Holcombe (GB), Beta	58:27,64 min
2. Loic Larrieu (F), Yamaha	+ 30,34 s
3. Christophe Nambotin (F), KTM	+ 44,74 s
4. Matthew Phillips (GB), Sherco	+ 2:35,94 min
5. Giacomo Redondi (I), Honda	+ 2:37,87 min
8. Marco Neubert (D), KTM	+ 5:00,03 min

WM-ENDSTAND

Fahrer	Punkte
1. Steve Holcombe	350
2. Loic Larrieu	302
3. Nathan Watson	259
4. Matthew Phillips	252
5. Christophe Nambotin	222
14. Marco Neubert	41

ENDURO-DM TAG 1

Fahrer	Zeit/Rückst.
1. Marco Neubert, KTM	57:08,44 min
2. Christian Brockel, KTM	+ 2,88 s
3. Davide v. Zitzewitz, KTM	+ 44,65 s
4. Andreas Beier, KTM	+ 52,87 s
5. Dennis Schröter, Husqvarna	+ 1:01,34
6. Christian Weiß, KTM	+ 1:44,31

ENDURO-DM TAG 2

Fahrer	Zeit/Rückst.
1. Marco Neubert, KTM	1:03:27,67 min
2. Christian Brockel, KTM	+ 43,94 s
3. Andreas Beier, KTM	+ 1:00,50 min
4. Dennis Schröter, Husqvarna	+ 1:36,05 min
5. Davide v. Zitzewitz, KTM	+ 3:06,06 min
6. Jonathan Rosse (CH), Yamaha	+ 3:06,81 min

DM-STAND

Fahrer	Punkte
1. Dennis Schröter	671
2. Marco Neubert	635
3. Andreas Beier	622
4. Davide von Zitzewitz	573
5. Christian Weiß	535
6. Tilman Krause	496

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



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



SQ7 Neuwagen, 20 km, ohne EZ, braunmet., 105.500,- EUR (MwSt. awb.) Tel. 0172/8667555



X5 xDrive30d, EZ 3/2016, 30100 km, 190 kW (258 PS), silber, Klima, 41.000,- EUR, Anfragen über Whatsapp oder SMS, bitte mit vollständigen Kontaktdaten, E-Mail etc. Tel. 0151/71931115, haraldkaufmannbb@gmail.com
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41244

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



M550d xDrive Touring Sport-Aut, EZ 07/2016, 5527 km, 280 kW (381 PS), Carbonchwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, AHK, 66.900,- € (MwSt. awb.) Schmitz Särl, 21, Rue de la Gare, 7535 LU-Mersch, Tel. 00352/329111-440
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41355

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com



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



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



Discovery Sport TD4 SE, 3008 km, EZ 9/2017, 132 kW (179 PS), Firenze Red, Einparkhilfe, Navigation, Bi-Xenon, Bluetooth, Rückfahr-kamera, Panoramadach u.v.m. 40.790,- € (MwSt. awb.) Stopka Essen GmbH & Co. KG, Pferdebahnstraße 70, 45141 Essen, Tel. 0201/5605070, www.stopka-essen.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41263



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41223



VanPartner by Mercedes-Benz



Exklusiver Luxus - traumhaft flexibel „VANSports Camper SP6“ Sprinter 316 CDI - für Büro und Freizeit! Großes Klappbett im Heck, Küchenblock, alles Leichtbaumöbel - jederzeit herausnehmbar! EZ 05/2014, ca. 15000 km, Aerodynamikpaket SP6 (Front-, Seite-, u. Heck), Sonder-Alu-Radsatz VEST4 (grau matt) mit 265/45 R20, Leistung, Vollleder-Alcantara und PORSCHE Teppich, umfangreiche Interieur-Pakete, einmalig ausgestattet zum Preis von 77.900,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an VANSports.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41294

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

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



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023

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



VanPartner by Mercedes-Benz



Der Geländegänger „V 250 4x4 - HARTMANN VP OffRoad“, EZ 09/2016, ca. 19500 km, dezenter Offroader mit 30 mm Höherlegung, All Terrain Bereifung auf 17 Zoll Alu-Radsatz und schwarzen Seitenrohren, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Standhgz., Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, LED Scheinwerfer, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u. v.m. zum Preis von 54.264,- € (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)
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41296

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



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



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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Porsche



911 Targa 4S PDK, EZ 1/2017, 11900 km, 309 kW (420 PS), schwarz, Klima, 88.000,-. Anfragen über Whatsapp oder SMS, bitte mit vollständigen Kontaktdaten, E-Mail etc. Tel. 0151/71931115, haraldkaufmannbb@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41246

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

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

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



speedART SP91 - 480 EVO Basis Porsche 991 Carrera S, 480 PS, 21" Räder, Sport-Klappenauspuff mit Active-Sound System, Exklusiv-Interieur u.v.m., EZ 04/16, 129.991,- € (Mwst. ausw.), speedART Automobildesign UG (haftungsbeschränkt), Im Stöckach 22, 70839 Gerlingen, Tel. 07156-1774262, www.speedART.de H

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

911 Carrera (997) Cabrio, Bj. 5.2006, unfallfr., 3. Hd., 89000 km, scheckh. gepfl., silbermet., Winterreifen-Satz, neue Reifen, neue Stoßdämpfer hi. + vo., Volleder, Navi, Autom., Tempomat, Sitzhg. u.v.m., techn./opt. sehr guter Zust., VB 47.000,- €. T. 0170/5411811

Outdoor-Car-Cover, silber, 1x gebraucht, 150,- €; Außenspiegel rot, re. u. li., je 200,- €; für Mod. 991, Bj. 2014. Tel. 0175/2460363

www.Rennsportshop.com

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

FERODO
Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service • Verkauf • Beratung
bs CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bs-corse.de

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]

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
PAGID
FFC
FERODO
Beratung • Verkauf • Service
ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 • www.isa-racing.de



Verkaufe Rennwagen Gr. C Prosper + 3000 LM Brackley mit Cosworth 3000 V6 Motor, 300 PS, in gutem Zustand, mit viel Zubehör, Preis auf Anfrage. Tel. CH 0041/79/4448906

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

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

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS
Direkt vom Importeur
Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE
 BRATKE

Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippar, 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.autodiscount-nrw.de H

Skoda

www.autodiscount-nrw.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

WRX & STI GROSSAUSWAHL! Stets 8-12x NEU & GEBRAUCHT! 0651-86362 TRIER, info@ALLRAD-DAEWEL.de H

Tesla

Model X X P90D, EZ 9/2016, 10517 km, 515 kW (700 PS), schwarz, Klima, 68.500,- EUR. Tel. 490151/71931115, haraldkaufmannbb@gmail.com
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41201

Model S S 100D, Anfragen über Whatsapp oder SMS. Tel. 0151/71931115, haraldkaufmannbb@gmail.com
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41245

Jetzt für alle Tesla S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023 H

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

- **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
- **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

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

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

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

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

Telefon: +49 (0)711 182 1820
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Peider Bach
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Rams, Kai Feyerabend (Stv.),
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1641
Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613

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

Druck:
Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

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

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

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

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

Leserbriefe

Formel 1 schön- geredet

Zum FI-Kommentar
MSA 44/2017

Herr Brümmer, Sie sprechen mir aus der Seele. Für 80 Prozent der TV-Konsumenten besteht die Formel 1 nur aus den ersten drei Startreihen. Je nach Bildregie kann man das manchmal auch verstehen. Malaysia war da leider Spitze. Schade drum. Mich fasziniert schon immer, wie ein Team wie Sauber mit dem ganzen Kostendruck klarkommt. Oder jetzt mit den beiden Egos Hülkenberg und Sainz bei Renault. Das wird bestimmt auch unterhaltsam.

Alfred Bläsen,
D-51107 Köln

Jetzt lässt sich MSA auch noch einspannen, die Formel 1 schön spannend zu reden, Herr Brümmer! Kaum Positionskämpfe und eine langweilige Meisterschaft. Da ist die MotoGP viel weiter. Totale Action, acht Fahrer kämpfen in Australien in der ersten Rennhälfte um den Sieg. Dann bekommt die Formel 1 nach einem Rennen sieben Seiten mit einer Doppelseite Resultate. Bei der MotoGP sind es ganze viereinhalb! Außerdem ist es unakzeptabel, dass die neue MSA erst am Freitag im Briefkasten liegt. Die Rennberichte können nicht mehr als solche gelten. Wenn es mir mal nicht möglich ist, ein Rennen der MotoGP anzuschauen, dann werde ich aus dem Rennbericht auch nicht viel schlauer. Dann kann ich mir auch einfach die Resultatsliste im Internet anschauen! Auch die deutschsprachigen Fahrer kommen nicht mehr zu Wort. Sonst würde man auch noch erfahren, warum es bei ihnen nicht so gelaufen ist.

Didi Bugmann,
CH-5316 Leuggern

Trotz einer spannenden Formel-1-Saison gibt es gerade mal vier Seiten Formel-1-Berichterstattung. Diese beinhaltet noch große Bilder und eine zwar lesenswerte Kolumne, wie toll doch gerade die Formel 1 sei. Ja, das weiß ich doch selber. Ein weiterer negativer Höhepunkt: zwei Seiten zum Abschlussrennen der DTM. Für zwei Tage vollgepackte Rennaction auf dem Hockenheimring. Sehr wenig – zu wenig!

Thorsten Engelmann,
D-65232 Taunusstein

Hass auf Formel E

Zu Formel-E-Leserbriefen
MSA 44/2017

Es ist schon amüsant zu beobachten, mit welchem – ja man muss schon sagen – Hass hier viele Hardcore-Fans ihre Aversionen gegenüber der Formel E äußern. Liebe Leute, bleibt doch mal geschmeidig. Die Formel E will Euch doch nicht die geliebten Langstreckenrennen auf dem Ring oder gar die Formel 1 wegnehmen. Nur befreit Euch doch mal von dem Dogma, dass nur maximaler Krach guten Motorsport ausmacht. Auf dem Seriensektor bewegt sich alles in Richtung Hybrid und Voll-Elektrik. Der Verbrenner wird in 20 Jahren sicher nur noch eine Nebenrolle spielen, vielleicht schon früher. Formel E ist eine andere Art des Motorsports und zielt zum Teil auch auf neue Zielgruppen. Nehmt zur Kenntnis, dass dort viel Action geboten ist – ab 2019 dann auch ohne Boxenstopp mit Autowechsel zur Halbzeit. Und, MSA: Bitte deutlich mehr Coverage als bislang, dafür weniger über den US-Rennsport und TCR.

Thomas Imhof,
D-45257 Essen

Mehr Bergrennen

Zur MSA-Berichterstattung
MSA 44/2017

Als angeblich größtes Motorsport-Magazin muss ich leider feststellen, dass man seit der Neuübernahme keine Informationen mehr über die Europa-Bergmeisterschaft bzw. die Deutschen Bergmeisterschaften findet. Dafür muss man sich mit der Minderheit des Speedway Sports abfinden. Als Anregung bitte ich, wieder einen Teil der Bergmeisterschaften aufzunehmen.

Ernst Riedl,
A-6020 Innsbruck

Zum neuen Aussehen und der Haptik dieser Zeitschrift wurde ja schon viel Positives berichtet. Dem schließe ich mich gerne an. Leider stelle ich fest, dass sich die Berichterstattung zum Automobil-/Motorrad sport immer weiter zugunsten der Vierradfaktion verschoben hat. So gibt es z.B. seitenweise Berichte über irgendwelche automobilen GT, Cup- und Club-Rennen – einschließlich der überblähten Berichterstattungen über die DTM. Wogegen das Rallye- und Rallycross-Geschehen recht dürftig dastehen. Misere! Gestaltet sich die Berichterstattung im Motorradbereich. Abgesehen von der MotoGP, der SBK und der IDM gibt es noch ein paar kleinteilige Artikel über den MX- und Outdoor-Sport. BSB, AMA, internationale MX-Szene sind so gut wie nicht existent.

Norbert Pelocke,
D-03050 Cottbus

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

10.–12. Nov. 2017: Rallye Köln – Ahrweiler

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Freitag, 27. Oktober

16.55	F1 Mexiko, FP1 LIVE (Wh. 18.45 Sky)	Sky/N-TV
20.55	F1 Mexiko, FP2 LIVE (Wh. 00.15)	Sky Sport 1
23.00	Rallye-WM GB, 1. Tag (Zus.)	Red Bull TV
23.20	F1 Mexiko, Freies Training (Zus.)	ORF1

Samstag, 28. Oktober

11.00	WTCC Motegi, Qualifying (Zus.)	Eurosport 1
12.50	Rallye-WM GB, Super Stage LIVE	Red Bull TV
15.25	Rallye-WM GB, Live Stage (Aufz.)	Sport 1+
16.55	F1 Mexiko, FP3 LIVE (Wh. 18.30)	Sky Sport 1
19.55	F1 Mexiko, Quali LIVE (Wh. 23.00 Sky)	Sky/SRF2
21.55	Porsche Supercup Mexiko, 1. Rennen LIVE	Sky Sport 1
23.00	F1 Mexiko, Qualifying (Aufz.)	ORF1
23.00	Rallye-WM GB, 2. Tag (Zus.)	Red Bull TV
23.45	P. Supercup Mexiko, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1

Sonntag, 29. Oktober

00.30	F1 Mexiko, Qualifying (Aufz.)	RTL
09.00	WTCC Motegi, Hauptrennen (Aufz.)	Eurosport 1
10.00	Rallye-WM GB, Live Stage LIVE	Sport 1+
10.30	PS – Deutsche Rallye Meisterschaft	N-TV
12.25	TCR European Trophy Adria, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
14.25	TCR European Trophy Adria, 2. Lauf LIVE	motorsport.tv
16.00	WTCC Motegi, Eröffnungsrennen (Aufz.)	Eurosport 2
16.45	WTCC Motegi, Hauptrennen (Aufz.)	Eurosport 2
17.15	Porsche Supercup Mexiko, 2. Rennen LIVE	Sky Sport 2
19.00	F1 Mexiko, Vorberichte & Rennen LIVE	Sky Sport 1
19.05	F1 Mexiko, Vorberichte & Rennen LIVE	RTL
ca. 19.25	F1 Mexiko, Vorberichte & Rennen LIVE	ORF 1/SRF2
19.30	NASCAR Cup Series, Martinsville LIVE	Motorvision TV
23.00	Rallye-WM GB, 3. Tag (Zus.)	Red Bull TV

Motorrad

Freitag, 27. Oktober

03.00	Moto3-WM Sepang, FP1 LIVE	Eurosport 1
03.45	MotoGP-WM Sepang, FP1 LIVE	Eurosport 1
04.45	Moto2-WM Sepang, FP1 LIVE	Eurosport 1
07.00	Moto3-WM Sepang, FP2 LIVE	Eurosport 1
08.00	MotoGP-WM Sepang, FP2 LIVE	Eurosport 1
09.00	Moto2-WM Sepang, FP2 LIVE	Eurosport 1
ab 12.00	Superbike-WM Jerez, die Rennen (Wh.)	Eurosport 2

Samstag, 28. Oktober

03.00	Moto3-WM Sepang, FP3 LIVE	Eurosport 1
03.45	MotoGP-WM Sepang, FP3 LIVE	Eurosport 1
04.45	Moto2-WM Sepang, FP3 LIVE	Eurosport 1
06.30	Moto3-WM Sepang, Quali LIVE	Eurosport 1
07.15	MotoGP Sepang, FP4 & Quali LIVE	Eurosport 1
09.00	Moto2-WM Sepang, Quali LIVE	Eurosport 1

Sonntag, 29. Oktober

02.30	Mot.-WM Sepang, Warm-ups LIVE	Eurosport 1
05.00	Moto3-WM Sepang, Rennen LIVE	Eurosport 1
06.05	Moto2-WM Sepang, Rennen LIVE	SRF2
06.15	Moto2-WM Sepang, Rennen LIVE	Eurosport 1
07.45	MotoGP-WM Sepang, Rennen LIVE	Eurosport 1
07.55	MotoGP-WM Sepang, Rennen LIVE	SRF2
ab 14.00	Mot.-WM Sepang, die Rennen (Wh.)	Eurosport 1

Livestream/Internet

Sonntag, 29. Oktober

12.30	TCR European Trophy Adria, 1. Lauf LIVE	tcr-series.tv
14.30	TCR European Trophy Adria, 2. Lauf LIVE	tcr-series.tv



Formel 1, Grand Prix von Mexiko: Lewis Hamilton will die Meisterparty feiern



WRC Rallye Wales: Sébastien Ogier auf dem Weg zur Titelverteidigung



MotoGP Malaysia: Auch Marc Márquez hat in Sepang den ersten Matchball

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

26.–28.10.	Schweizer Rallye-Meisterschaft, Wallis	CH
26.–29.10.	Rallye-WM, Großbritannien	GB
29.10.	Formel 1, Mexiko Stadt (+ Supercup)	MEX
29.10.	Tourenwagen/WTCC, Motegi	J
29.10.	TCR European Trophy, Adria	I
29.10.	NASCAR Cup Series, Martinsville/Virginia	USA
5.11.	Langstrecken-WM, Shanghai	RC

Motorrad

28.10.	Speedway-GP, Melbourne	AUS
29.10.	Motorrad-WM, Sepang	MAL
3./4.11.	Superbike-/Supersport-WM, Doha-Losail	Q

SUTTON IMAGES

SUTTON IMAGES

RED BULL



Zeitvorteil

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



Für Sie zur Wahl



1. BERGMANN Herrenuhr Modell 2020
Schwarzes Zifferblatt mit Tachymeterskala, Qualitätsquartzwerk und Edelstahlboden, schwarzes Silikonarmband, Sekundenzeiger in grün, Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm, in edlem Filzteil, Zuzahlung 1,- €.



2. PROSS Sport-Chronograph
Dieser ausdrucksstarke Sport-Chronograph mit flexiblem Kunststoff-Armband ist ein echtes Multitalent. Mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion, Alarm, Datum, Wochentag, Signalton für jede Stunde und Zifferblattbeleuchtung. Gehäuse-Durchmesser ca. 43mm, wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310, inkl. Markenbatterie, Zuzahlung 1,- €.

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: MOTORSPORT aktuell Aboservice, 70138 Stuttgart

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888
Fax +49 (0)711 182-2550
motorsportaktuell@dpv.de

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

Best.-Nr. **1625307**

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen!)

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

Als Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. BERGMANN Herrenuhr Modell 2020 (1,- € Zuzahlung)
2. PROSS Sport-Chronograph (1,- € Zuzahlung)

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

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum	Unterschrift

www.motorsport-aktuell.com/abo