Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 43 / 8. OKTOBER 2025

DTM-Finale in Hockenheim

Güven beißt sich zum Titel

56 Seiten mit Extra zu 50 Jahre Motorsport aktuell

Interview mit GT-Boss Ratel

Kosten entscheiden über GT3-Zukunft

Moto2 in Indonesien

Moreira verkürzt WM-Rückstand

Deutschland **€ 2,99**
A € 3,50 · **CH** sfr 4,80
IT € 4,20 · **B, NL, LUX** € 3,60
43
4 190525 902999

MotoGP in Indonesien

Aldeguer-Sieg nach Favoriten-Crash

Formel-1-GP in Singapur

Dominante Mercedes-Show von Russell

Rallye-EM-Finale in Kroatien

Skoda-Pilot Miko Marczyk holt EM-Titel

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Russell-Triumph und McLaren-Titel in Singapur **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Singapur **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 So lockt Verstappen McLaren aus der Reserve **S. 10**
Formel 1 Weitere Hintergründe aus der Königsklasse **S. 12**
Sportwagen Interview mit SRO-Chef Stéphane Ratel **S. 14**
Sportwagen Finale GT Masters, Carrera Cup und ADAC GT4 **S. 16**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 18**
Rallye EM-Finale in Kroatien und aktuelle Hintergründe **S. 20**
Rallye-Historie Vor 40 Jahren: Röhrl siegt in San Remo **S. 22**
DTM Güven nach Hammer-Finish neuer Meister **S. 24**
Tourenwagen NASCAR im Roval, BTCC-Finale und mehr **S. 28**
In eigener Sache Teil 1 zum 50-jährigen MSa-Jubiläum **S. 30**

Motorrad:

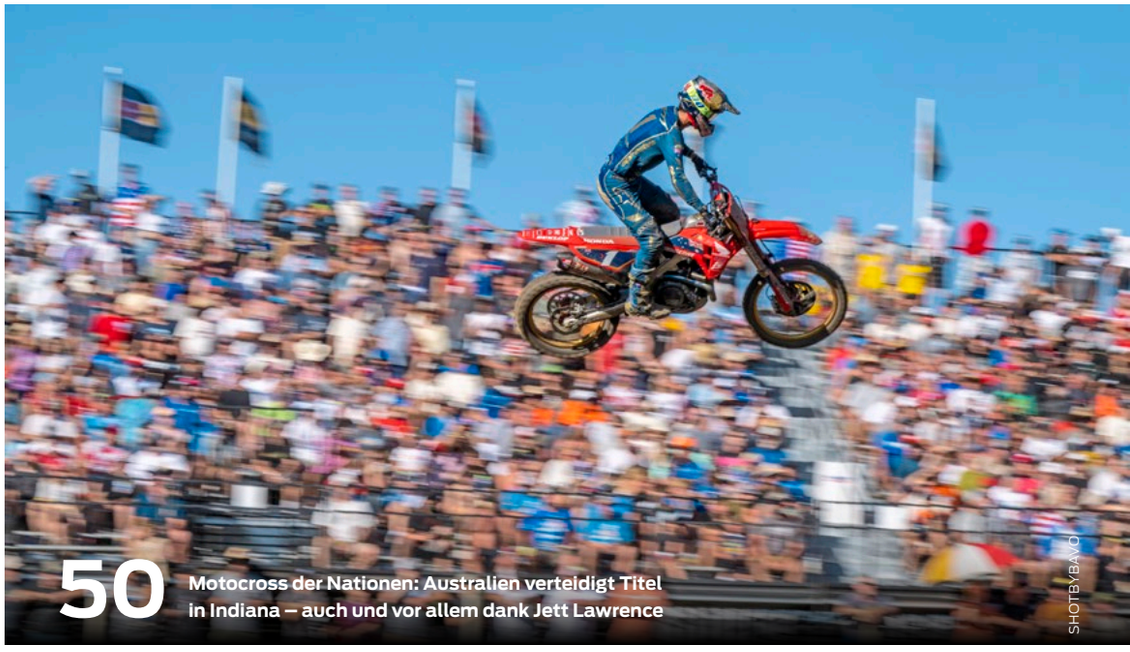
MotoGP Aldeguer feiert ersten Sieg in der Königsklasse **S. 36**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Indonesien **S. 38**
Moto2-WM Moreira gewinnt, WM-Leader disqualifiziert **S. 40**
Moto3-WM Rueda krönt sich vorzeitig zum Weltmeister **S. 42**
Straßensport Gespann-WM Oschersleben, Nachrichten **S. 44**
Offroad Speedway of Nations und weitere Nachrichten **S. 46**
Motocross-WM Interview mit MX2-Champ Längenfelder **S. 48**
Motocross Australien gewinnt das Motocross of Nations **S. 50**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**

10 Formel 1: Max Verstappen knabbert am McLaren-Vorsprung – und die Weltmeister werden nervös

GETTY IMAGES



50 Motocross der Nationen: Australien verteidigt Titel in Indiana – auch und vor allem dank Jett Lawrence

SHOTBYBAYO

16 ADAC GT Masters: Erste Mustang-Meisterschaft durch die Youngster Wiebelhaus und Owega

ADAC MOTORSPORT

Editorial

Motorsport aktuell feiert 2025 sein 50-jähriges Jubiläum. Deshalb blicken wir in den nächsten Ausgaben auf unsere Geschichte und die unseres Sports zurück.

Das Beste, was wir von der Geschichte haben, ist der Enthusiasmus, den sie erregt.“ Das schrieb der große Johann Wolfgang von Goethe, und wie immer hatte er recht. Die Redaktion von Motorsport aktuell hat in den letzten Wochen viele Stunden mit der Auseinandersetzung mit ihrer eigenen Geschichte verbracht. Warum? Weil im Juni 2025 das 50-jährige Jubiläum war. Das Stöbern im alten Papier hat uns vor Augen geführt, dass die Kollegen damals den gleichen Feuereifer für den Motorsport hatten wie wir, die wir heute den Staffelstab weitertragen.

Am 11. Juni 1975 änderte die seit 1963 erscheinende Monatspublikation „Powerslide“ ihren Namen in „Motorsport aktuell“. Anlass war die Umstellung auf eine wöchentliche Erscheinungsweise, mit ihr einher ging der Wechsel vom Magazin- auf das Zeitungsformat. Im Editorial stand zu lesen: „Wir sind froh, Ihnen dank des größeren Platzangebotes jetzt zum gleichen Preis mehr bieten zu können.“ Hieß konkret: 24 Seiten Regelumfang für 1,30 D-Mark. Heute liegen wir bei 2,99 Euro für die doppelte Seitenzahl, was nüchtern betrachtet nicht so schlecht ist. Die Bereiche Motorrad und Auto teilten sich anno 1975 etwa jeweils die Hälfte des Platzes, heute hat der Automobilsport mit über 60 Prozent der Seiten ein leichtes Übergewicht.

Es sind solche Details, die einen nachdenklich machen und Diskussionen über den Status quo anregen. Unweigerlich bleibt man beim Querlesen alter Ausgaben hier und da hängen, weil es damals Dinge gab, die es heute nicht mehr gibt. 1975 schrieb Jacky Ickx eine wöchentliche (!) Kolumne. Würde das heute auch noch den Geschmack der Leser treffen? Und wenn ja, mit welchem Autor? Kaum ein Aktiver würde sich heute der Qual einer wöchentlichen Kolumne unterziehen, und wenn doch, dann würde er oder sie den Sermon nicht selber schreiben, sondern ein Ghostwriter, vermutlich für viel Geld. Apropos Geld: Volvo! Pirelli! Opel! BMW! Havanna-Zigarren! Sie alle schalteten Anzeigen. Sie alle haben sich davon verabschiedet, heute geben die Autohersteller lieber Geld für Golf-Turniere aus als für den Motorsport.

Den Unterschied zwischen damals und heute spüren wir in den nächsten fünf MSa-Ausgaben nach. Wir blicken zurück auf fünf Jahrzehnte Motorsport-Journalismus und fragen uns: Was stand damals im Fokus? Und was heute? Was hat sich geändert, und was ist gleich geblieben? Wie haben sich die Produktionsbedingungen von Motorsport aktuell verändert? Wie war es damals, als Motorsportjournalist zu arbeiten? Welche Themen haben die Autoren und die Leser damals umgetrieben?

Die MSa-Ausgabe Nummer 43 bildet den Auftakt mit einem Streifzug durch die 70er- und 80er-Jahre, separat für den Auto- und Motorradbereich (ab Seite 30). Dazu lassen wir in jedem Heft einen Zeitzeugen zu Wort kommen, der uns erzählt, wie das damals so war. Und ob damals wirklich alles besser war.

Die Geschichte kennt kein letztes Wort. Und sie endet auch nicht mit uns.

Marcus Schurig
Redakteur

46 Speedway: Historischer SoN2-Titel samt weiblicher Beteiligung für das deutsche Nachwuchsteam

VELDHUIZEN

MSa-Paddock

(FAST) ALLEIN IN SÜDOSTASIEN
Ohne Kollege Michael Schmidt in der Nähe suchte sich Tobias Grüner einen anderen Selfie-Partner in der Startaufstellung des Singapur-GP. Ob sich der Grid-Marshall darüber freute, lässt sich schwer sagen.

DANKE FÜR ALLES, CONNY!
Cornelia Hufstadt verantwortete über viele Jahre die Media-Organisation u. a. bei ADAC GT Masters und seit 2023 auch der DTM. In Hockenheim verabschiedeten sie viele Pressevertreter, so auch Philipp Körner (l.) und Michael Bräutigam, in den Ruhestand.

VON DAHEIM BERICHTEN
Auch in Mandalika war MSa-Reporterin Dian Sulistiyowati allein, doch diesmal hatte sie Heimvorteil. Die geborene Indonesierin erlebte vor Ort mit, wie sich dieser Grand Prix entwickelt, und konnte einer weiteren Titelentscheidung beiwohnen.

Mercedes-Comeba

George Russell konnte in Singapur den zweiten Saisonsieg feiern. Mit den Plätzen 3 und 4 machte McLaren vorzeitig den Konstrukteurspokal klar. Die Papaya-Party wurde jedoch durch eine Kollision der beiden Teamkollegen getrübt. Auch Ferrari musste sich kritische Fragen gefallen lassen.

Von: **Tobias Grüner**

Wie war die Leistung von Mercedes zu erklären?

Hatte Toto Wolff nicht stets erklärt, dass der Silberpfeil nur bei kühlen Bedingungen läuft? Und dann gewinnt Mercedes ausgerechnet das heißeste Rennen des Jahres. George Russell konnte es auch kaum glauben: „Wenn man mich gefragt hätte, welche Rennen wir dieses Jahr gewinnen können, hätte dieses ganz unten auf der Liste gestanden."

Die Pole-Position schrieben die Ingenieure noch der individuellen Klasse ihres Piloten zu. Am Sonntag erwartete man McLaren und Verstappen ein gutes Stück stärker. Doch am Ende geriet der zweite Saisonsieg von Russell nie in Gefahr. „Diese Autos sind Wundertüten. Es kommt manchmal auf wenige Millimeter an, und dann liegt es plötzlich im richtigen Fenster", staunte Wolff.

Der Mercedes mag Strecken mit langen Geraden. Mit Bremszonen, in denen der Fahrer das Bremsmanöver abschließt, bevor er einlenkt. Mit kurzen Kurvenradien und Stellen, wo die Traktion zählt. Mit einem Asphalt, der eben ist, damit man tief fahren kann. Montreal und der Baku City Circuit sind solche Strecken. Singapur hat ein paar dieser Eigenschaften. Der hohe Abtriebslevel und die Hitze sprachen aber auch klar gegen ein Silber-Revival.

Der teilweise neue Asphalt und die Hochdruckreinigung brachten das Auto in den Wohlfühlbereich. So konnte man tiefer fahren, ohne mit der Bodenplatte in Konflikt zu kommen. Ein neuer Frontflügelflap hat wohl auch geholfen. Russell fügte noch einen weiteren Punkt an: „Die Reifen haben nicht so schnell überhitzt wie in den letzten Jahren. Trotzdem kam es überraschend. Das müssen wir analysieren."

Warum startete Red Bull auf Soft-Reifen?

Von den Spitzenfahrern setzte nur Max Verstappen auf die Softs beim Start. Der Einstopper mit den weichen Gummis war auf dem Papier nicht die schnellste Variante. „Wenn man hier erst mal vorne ist, dann bleibt man da normalerweise auch. Wir wollten am Start direkt attackieren", erklärte der Weltmeister.

Bei den Mercedes-Ingenieuren sorgte die Reifenwahl von Red Bull nicht für das große Zittern. Der Gripvorteil der Pole-Position-Seite ist in Singapur besonders hoch. Das lässt sich auch mit weicheren Reifen nicht wettmachen. So hatte Russell keine Mühe, die Spitze zu verteidigen.

Red Bull wählte aber noch aus einem anderen Grund den Soft, wie Teamchef Laurent Mekies verriet: „Wir wussten, dass die Strategie mit dem Soft etwas langsamer ist. Wir dachten aber, dass die Strecke nach dem Regenguss noch etwas feucht ist." Das war aber nicht der Fall: „Da wurde uns schnell klar, dass sich Max wohl das ganze Rennen mit älteren Reifen verteidigen muss."

Wie bei Mercedes konnte man auch bei Red Bull die starke Leistung nicht unbedingt erwarten: „Der Fortschritt der letzten Wochen ist spektakulär", freute sich Mekies. „Wir holen mehr Performance aus dem Paket, und das nicht nur auf Low-Downforce-Strecken. Dafür waren nicht nur die Upgrades, sondern auch neue Setup-Ideen verantwortlich."

War der Ärger von Piastri berechtigt?

Mit den Plätzen 3 und 4 für Lando Norris und Oscar Piastri machte McLaren den Konstrukteurspokal klar. Dennoch war die Freude gedämpft. Statt den Titel zu feiern, musste sich Andrea Stella Fragen nach einer Kollision seiner Piloten anhören. Norris hatte im Duell mit seinem Teamkollegen in Kurve 3 die Ellenbogen ausgefahren und sich mit Feindkontakt durchgerempelt.

George Russell hatte nach dem Rennen keine richtige Erklärung, warum Mercedes auf der Angststrecke in Singapur so glänzen konnte

XPB

McLaren gegen McLaren: In Kurve 3 setzt sich Norris mit Feindberührung gegen Teamkollege Piastri durch. Der fand den Moove nur so semigut

ck aus dem Nichts

GETTY IMAGES

GETTY IMAGES

Hitzekollaps: Mit Soft-Reifen attackierte Hamilton, bis die Bremse kapitulierte. Um Alonso hinter sich zu halten, kürzte der Ferrari-Pilot mehrfach ab

Piastri fragte mehrmals beim Team nach, ob man die Plätze nicht zurücktauschen könne. Doch der Kommandostand lehnte eine Stallregie ab. Die Begründung: Norris sei in ein Duell mit Verstappen verwickelt gewesen und habe ausweichen müssen. Piastris spöttischer Kommentar: „Wenn er dafür in das Schwesterauto kracht, hat er dabei aber einen schlechten Job gemacht."

Andrea Stella versuchte die ganze Angelegenheit abzumoderieren: „So etwas kann passieren, wenn man eng auf der Strecke kämpft. Wir werden das zusammen mit den Fahrern analysieren. Dann werden wir sehen, ob wir bei unserer Philosophie etwas feintunen müssen."

Dass Piastri so forsch über Funk nach einem Eingriff des Teams bettelte, hat sich McLaren selbst zuzuschreiben. Mit dem künstlichen Platztausch in Monza wurde ein Präzedenzfall geschaffen. Nun werden die Fahrer jedes Mal nach Stallregie rufen, wenn sie sich ungerecht behandelt fühlen. „Wir wollen auch, dass unsere Fahrer ihre Meinung am Funk offensiv äußern. In diesem Fall sahen wir aber keinen Grund, einzugreifen", so Stella.

Warum konnte Ferrari nicht vorne angreifen?

Ferrari hatte sich in Singapur einen Befreiungsschlag erhofft. Eine Strecke, die mehr Abtrieb verlangt, sollte den roten Rennern eigentlich besser schmecken. Doch in den Kampf um die Podiumsplätze konnten Charles Leclerc und Lewis Hamilton nie eingreifen. Laut Frédéric Vasseur schaffte man es schon im Qualifying nicht, das Potenzial des Autos abzurufen. Von den Startplätzen 6 und 7 wollte man dafür aber im Rennen Druck machen. Doch es kam anders.

„Wir wussten, dass man in Singapur Probleme mit den Bremsen bekommen kann, wenn man im Verkehr fährt. Aber dass es dann so schlimm wird, haben wir nicht erwartet. Schon ab der dritten Runde mussten wir Lift-and-Coast betreiben. Wir sind also 95 Prozent des Rennens mit angezogener Handbremse gefahren", ärgerte sich der Teamchef. Die schnellste Rennrunde von Hamilton sprach Vasseur der Zweistopp-Strategie und den weichen Reifen im letzten Stint zu. Die Alternativtaktik hätte den Routinier beinahe noch an Kimi Antonelli vorbei auf Rang 5 gebracht. Doch dann explodierte zwei Runden vor Schluss die Bremse vorne links. Antonelli und Leclerc zogen direkt vorbei. In einer wilden letzten Runde schaffte es Hamilton knapp vor Fernando Alonso ins Ziel. Weil er dabei aber zu oft die Kurven abgekürzt hatte, setzte es nachträglich eine Fünf-Sekunden-Strafe.

Wie kämpfte sich Alonso nach vorne?

Die letzte Position bekam Alonso wie erwähnt geschenkt. Dass der Spanier überhaupt in diese Situation kam, verlangt aber nach einer Erklärung. In der Aufstellung stand der Aston Martin noch auf Rang 10. Dank Soft-Reifen am Start wurden Ollie Bearman und Isack Hadjar direkt in den ersten Kurven aufgeschnupft. Doch weil der Boxenstopp dann mit 9,2 Sekunden komplett in die Hose ging, verlor Alonso die Plätze gleich wieder. Das Rad vorne rechts ließ sich nur mit Verzögerung arretieren.

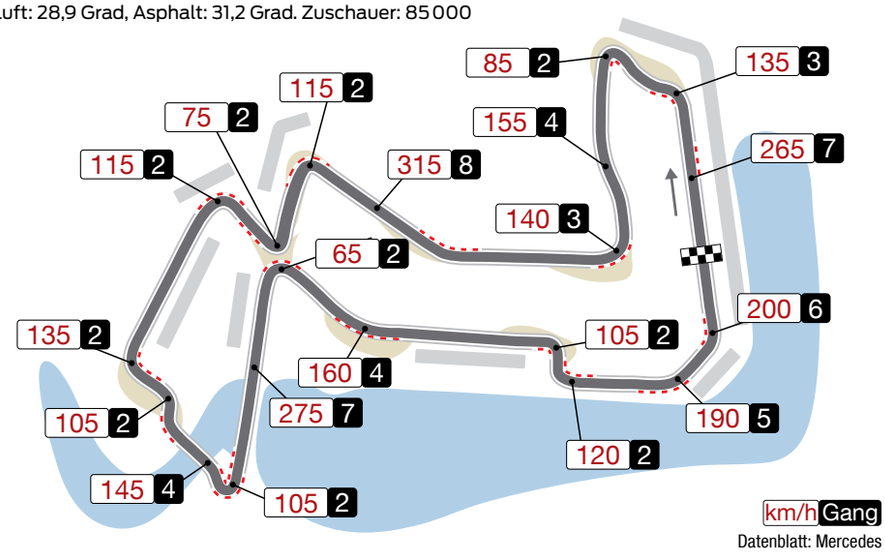
„Die meisten Fahrer haben die harten Reifen für den zweiten Stint genommen. Wir haben auf Medium gesetzt. Dadurch hatte ich einen Vorteil", lobte Alonso seine Strategen. Der 44-Jährige setzte zur großen Aufholjagd an. In Runde 37 war Hadjar zum zweiten Mal fällig. Sieben Umläufe später konnte sich auch Bearman nicht mehr wehren. Direkt danach schnappte sich Alonso noch Sainz und Lawson im Doppelpack, die aber auf deutlich älteren Reifen unterwegs waren.

Der Abstand zu Hamilton betrug drei Runden vor Schluss noch 44,3 Sekunden. Doch dann witterte Alonso seine Chance. Er setzte den waidwunden Ferrari unter Druck und wurde mit Platz 7 am grünen Tisch belohnt. Die Fans wählten den Routinier auch noch zum Fahrer des Tages. „Ich hatte ein paar gute Fights. Wegen des Zeitverlusts an der Box waren einige davon unnötig. Mit der Pace und dem Ergebnis sind wir aber zufrieden. Das war das Maximum heute." ■

GRAND PRIX VON SINGAPUR: 18. VON 24 LÄUFEN, 5. OKTOBER 2025

306,280 km über 62 Runden à 4,927 km. Wetter/Piste: Bewölkt, Luft: 28,9 Grad, Asphalt: 31,2 Grad. Zuschauer: 85 000

Kurvenzahl	**19 (12 links/7 rechts)**
DRS-Zonen	**3 (T 13-14/T 15-16/T 19-1)**
Pole-Position → 1. Kurve	**177 Meter**
Gangwechsel pro Runde	**70**
Volllastanteil	**59 %**
Abtriebslevel	**5 von 5**
Reifenmischungen	**C3, C4 & C5**
Reifenverschleiß	**2 von 5**
Länge Boxengasse	**405 Meter**
Rundenrekord (Rennen)	**1.33,808 min Lewis Hamilton, 2025**
Topspeed Rennen	**320,0 km/h, Alex Albon**
Durchschnittsspeed Rennen	**182,521 km/h, George Russell**
Safety-Car-Phasen	**0**
Führungswechsel	**2**
Boxenstrategie Sieger	**1 Stopp (M/H)**
Schnellste Runde	**1.33,808 min (Lewis Hamilton)**
Schnellster Boxenstopp	**2,05 s, Yuki Tsunoda**



Datenblatt: Mercedes

FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Fernando Alonso	1.31,116 min	23
2.	Charles Leclerc	+ 0,150 s	25
3.	Max Verstappen	+ 0,276 s	24
4.	Lewis Hamilton	+ 0,364 s	23
5.	Oscar Piastri	+ 0,365 s	25
6.	Lando Norris	+ 0,582 s	22
7.	Isack Hadjar	+ 0,639 s	28
8.	Carlos Sainz	+ 0,696 s	27
9.	Yuki Tsunoda	+ 0,744 s	25
10.	Esteban Ocon	+ 1,012 s	24
11.	George Russell	+ 1,023 s	22
12.	Nico Hülkenberg	+ 1,199 s	29
13.	Pierre Gasly	+ 1,262 s	26
14.	Kimi Antonelli	+ 1,283 s	24
15.	Liam Lawson	+ 1,345 s	27
16.	Oliver Bearman	+ 1,422 s	25
17.	Gabriel Bortoleto	+ 1,495 s	27
18.	Lance Stroll	+ 1,918 s	18
19.	Franco Colapinto	+ 2,208 s	26
20.	Alexander Albon	keine Zeit	2

FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Oscar Piastri	1.30,714 min	19
2.	Isack Hadjar	+ 0,132 s	19
3.	Max Verstappen	+ 0,143 s	19
4.	Fernando Alonso	+ 0,163 s	19
5.	Lando Norris	+ 0,483 s	18
6.	Lance Stroll	+ 0,508 s	18
7.	Esteban Ocon	+ 0,584 s	19
8.	Carlos Sainz	+ 0,585 s	20
9.	Charles Leclerc	+ 0,752 s	18
10.	Lewis Hamilton	+ 0,777 s	17
11.	Yuki Tsunoda	+ 0,994 s	18
12.	Oliver Bearman	+ 0,997 s	18
13.	Alexander Albon	+ 1,346 s	19
14.	Nico Hülkenberg	+ 1,355 s	19
15.	Gabriel Bortoleto	+ 1,605 s	19
16.	Pierre Gasly	+ 1,744 s	20
17.	Liam Lawson	+ 1,931 s	10
18.	Kimi Antonelli	+ 2,005 s	18
19.	Franco Colapinto	+ 2,425 s	20
20.	George Russell	+ 2,517 s	6

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Nr.
1.	**George Russell (GB)** Mercedes	63
2.	**Max Verstappen (NL)** Red Bull	1
3.	**Oscar Piastri (AUS)** McLaren	81
4.	**Andrea Kimi Antonelli (I)** Mercedes	12
5.	**Lando Norris (GB)** McLaren	4
6.	**Lewis Hamilton (GB)** Ferrari	44
7.	**Charles Leclerc (MC)** Ferrari	16
8.	**Isack Hadjar (FRA)** Toro Rosso	6
9.	**Oliver Bearman (GB)** Haas	87
10.	**Fernando Alonso (ESP)** Aston Martin	14
11.	**Nico Hülkenberg (GER)** Sauber	27
12.	**Liam Lawson (NZ)** Toro Rosso	30
13.	**Yuki Tsunoda (JAP)** Red Bull	22
14.	**Gabriel Bortoleto (BRA)** Sauber	5
15.	**Lance Stroll (CAN)** Aston Martin	18
16.	**Franco Colapinto (ARG)** Alpine	43
17.	**Esteban Ocon (FRA)** Haas	31
18.	**Carlos Sainz (ESP)**[1] Williams	55
19.	**Pierre Gasly (FRA)**[2] Alpine	10
20.	**Alexander Albon (THA)**[1),2)] Williams	23

[1] Rückversetzung nach Qualifying-Disqualifikation (Heckflügel illegal);
[2] Start aus der Boxengasse (Setup-Änderungen im Parc fermé)

FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	1.30,148 min	16
2.	Oscar Piastri	+ 0,017 s	26
3.	George Russell	+ 0,049 s	18
4.	Kimi Antonelli	+ 0,089 s	19
5.	Lando Norris	+ 0,089 s	26
6.	Carlos Sainz	+ 0,244 s	23
7.	Isack Hadjar	+ 0,341 s	25
8.	Lewis Hamilton	+ 0,411 s	23
9.	Nico Hülkenberg	+ 0,489 s	22
10.	Charles Leclerc	+ 0,503 s	23
11.	Alexander Albon	+ 0,520 s	23
12.	Gabriel Bortoleto	+ 0,549 s	25
13.	Esteban Ocon	+ 0,636 s	23
14.	Oliver Bearman	+ 0,651 s	24
15.	Fernando Alonso	+ 0,775 s	22
16.	Franco Colapinto	+ 0,899 s	23
17.	Lance Stroll	+ 1,112 s	24
18.	Yuki Tsunoda	+ 1,292 s	25
19.	Pierre Gasly	+ 1,495 s	23
20.	Liam Lawson	+ 3,480 s	7

QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	George Russell	1.29,928	1.29,562	1.29,158
2.	Max Verstappen	1.30,028	1.29,572	1.29,340
3.	Oscar Piastri	1.30,313	1.29,813	1.29,524
4.	Kimi Antonelli	1.30,036	1.29,649	1.29,537
5.	Lando Norris	1.29,932	1.29,809	1.29,586
6.	Lewis Hamilton	1.29,765	1.29,936	1.29,688
7.	Charles Leclerc	1.30,370	1.29,914	1.29,784
8.	Isack Hadjar	1.30,214	1.30,016	1.29,846
9.	Oliver Bearman	1.30,420	1.30,076	1.29,868
10.	Fernando Alonso	1.30,745	1.30,054	1.29,955
11.	Nico Hülkenberg	1.30,715	1.30,141	
12.	Alexander Albon	1.30,775	1.30,202	
13.	Carlos Sainz	1.30,640	1.30,235	
14.	Liam Lawson	1.30,681	1.30,320	
15.	Yuki Tsunoda	1.30,574	1.30,353	
16.	Gabriel Bortoleto	1.30,820		
17.	Lance Stroll	1.30,949		
18.	Franco Colapinto	1.30,982		
19.	Esteban Ocon	1.30,989		
20.	Pierre Gasly	1.31,261		