

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 26 / 13. JUNI 2018

Ferrari-Sieg beim GP Kanada

# Vettel erobert WM-Führung



Superbike-WM in Brünn

## Alex Lowes holt ersten WM-Sieg

24h-Rennen Le Mans

## Favoriten-Analyse zum 24h-Klassiker

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



Rallye-WM Sardinien

## Neuville bügelt Ogier im Herzschlagfinale!



MotoGP-Interview

## Jorge Lorenzo erklärt Wechsel zu Honda



Formel E in Zürich

## Erster Saisonsieg für Audi-Pilot di Grassi

# Inhalt

## Automobil:

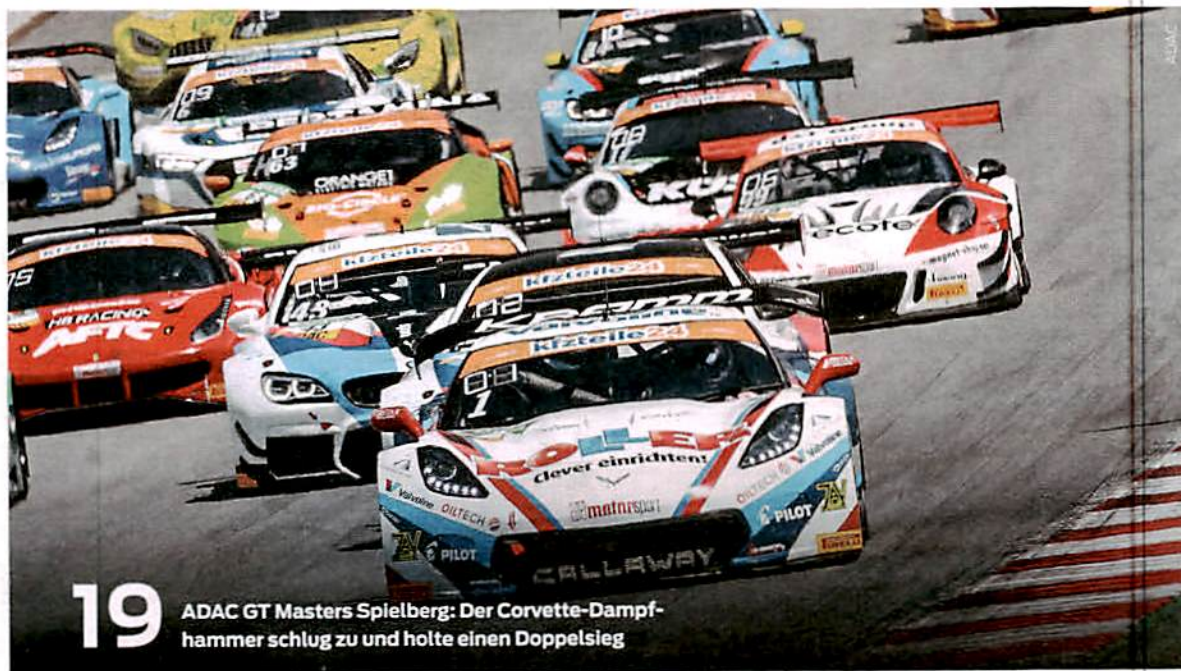
- Formel 1** Vettel siegt in Kanada und ist neuer WM-Leader S. 4
- Formel 1** Alarm bei Mercedes und weitere Hintergründe S. 8
- Formelsport** IndyCar: Dixon gewinnt in Fort Worth S. 13
- Formel E** Lucas di Grassi gewinnt bei der Zürich-Premiere S. 14
- Sportwagen-WM** Große Vorschau auf die 24h Le Mans S. 16
- Sportwagen** GT Masters Spielberg und weitere News S. 19
- Historie** Wie Renault die 24h von Le Mans 1978 gewann S. 20
- Rallye-WM** Neuville bezwingt Ogier im Herzschlagfinish S. 22
- Rallye-WM** WRC2 Italien und weitere Hintergründe S. 26
- Rallycross-WM** Das perfekte Wochenende des Champs S. 28
- Tourenwagen** Audi und Opel siegen bei TCR Germany S. 30
- Tourenwagen** Kris Richard verliert Sieg in der TCR Europe S. 32
- Tourenwagen** DTM-Privatteams und weitere Nachrichten S. 34

## Motorrad:

- MotoGP** Márquez bei FI-Test, Interview Lorenzo und mehr S. 36
- Motorrad-WM** Hintergründe, Vorschau und Junior-WM S. 40
- Superbike-WM** Rea nach Sieg in Brünn Rekordhalter S. 42
- Straßensport** Rekordjagd bei der Isle of Man Tourist Trophy S. 45
- Endurance-WM** Oschersleben: Honda gewinnt Thriller S. 46
- IDM** Mikhalchik mit SBK1000-Doppel in Oschersleben S. 48
- Offroad** Speedway of Nations, Supermoto-EM, News S. 49
- Motocross-WM** Herlings siegt auch in Frankreich doppelt S. 50

## Leserservice:

- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau S. 54



**19** ADAC GT Masters Spielberg: Der Corvette-Dampfer schlug zu und holte einen Doppelsieg



**46** Volles Haus und ein Thriller bis zur letzten Runde: Die Langstrecken-WM in Oschersleben sorgte für Action



**28** Perfektes Wochenende: Weltmeister Kristoffersson holte bei der Rallycross-WM in Hell volle Punkte



42

Superbike-WM in Brünn: Jonathan Rea stellt mit seinem 60. Laufsieg eine neue absolute Rekordmarke auf



50

Motocross-WM in Frankreich: Herlings dominiert MXGP, Jacobi hat Pech in MX2

#### VORSCHAU 24H LE MANS

Die 86. Auflage scheint an der Spitze kein Aufreger zu werden, doch in der GTE-Klasse wird ein „Jahrhundertrennen“ erwartet. Wir blicken voraus auf das Jahreshighlight der Sportwagen-Szene.

Seite 16

#### HEIMVORTEIL GENUTZT

Drei Österreicher standen bei der ADAC TCR Germany in Spielberg am Start. Mit Hari Proczyk konnte einer von ihnen den Heimvorteil nutzen – und sich im Titelrennen weit nach vorne bringen.

Seite 30

#### REKORDE AUF DER INSEL

Höher, schneller, weiter: 2018 purzelte der Streckenrekord auf der Isle of Man gleich mehrfach. Dazu kamen ein Thriller-Rennen in der Senior TT und leider auch zwei Todesfälle. Wir fassen zusammen.

Seite 45

KAWASAKI

HODGKINSON

# Vettel-Sieg auf de

Sebastian Vettel hat sich in souveräner Manier den Sieg in Kanada geschnappt. Nach dem gewonnenen Start von der Pole-Position ließ der Heppenheimer im Duell mit Valtteri Bottas nichts mehr anbrennen. Lewis Hamilton verlor auf Rang 5 die Führung in der Gesamtwertung.

Von: **Tobias Grüner**

## Warum kam die Zielflagge zu früh?

Normalerweise beginnen wir unsere Rennanalyse nicht mit der Zielflagge. Doch in Montreal müssen wir eine Ausnahme machen. Das karierte Tuch wurde Sieger Sebastian Vettel nämlich eine Runde zu früh vor die Nase gehalten. Das kanadische Model Winnie Harlow hatte auf Anweisung des lokalen Streckenchefs vorzeitig mit dem Abwinken begonnen. „Sie trifft keine Schuld. Es handelte sich um einen Kommunikationsfehler“, nahm FIA-Rennleiter Charlie Whiting die prominente Dame in Schutz.

Ein falsches Timing beim Flaggendienst ist gar nicht so selten, wie man denkt. Viele Fans erinnern sich noch gut an den Auftritt von Fußballstar Pelé beim Brasilien-GP 2002. Der Kicker hatte damals seinen Einsatz verpasst. Beim China-Rennen 2014 war ein lokaler Offizieller ähnlich wie jetzt in Montreal eine Runde zu früh dran. „Auf dem Monitor wird Runde 69/70 angezeigt. Da könnte man leicht denken, dass sich das Rennen in der Schlussrunde befindet“, versuchte Whiting den Fauxpas zu erklären. „Der Verantwortliche hat bei der Rennleitung nachgefragt, ob es sich um den letzten Umlauf handelt. Doch dort wurde der Funkspruch nicht als Frage, sondern als Hinweis verstanden.“ Die Antwort lautete „okay“ und das Signal zum Schwenken der Flagge wurde gegeben.

Vettel bemerkte den Fehler sofort und gab weiter Gas. Doch nach Artikel 43.2 des Sportgesetzbuches ist das Rennen mit

der karierten Flagge automatisch vorbei. Die Reihenfolge am Ende der Runde zuvor geht in die Wertung ein – in diesem Fall also Runde 68. Vettel befürchtete, dass Personen auf die Piste rennen könnten, obwohl das Rennen noch läuft. Für Whiting keine einfache Situation: „Um noch mehr Konfusion zu vermeiden, haben wir uns dazu entschieden, die letzte Runde normal laufen zu lassen und nicht allen Fahrern zu befehlen, das Tempo zu drosseln.“ Ein Pilot gab besonders viel Gas: Daniel Ricciardo fuhr im allerletzten Umlauf noch die schnellste Rennrunde. Zum Ärger des Australiers wurde sie gestrichen und Teamkollege Max Verstappen gutgeschrieben.

## Warum war Vettel so überlegen?

Sebastian Vettel führte den Grand Prix von Kanada von der ersten bis zur letzten Runde an. So locker fuhr der Ferrari-Pilot in den letzten Jahren selten zum Erfolg. Und das auf einer Powerstrecke, die Mercedes auf dem Papier eigentlich favorisierte. Aber im Silber-Lager leistete man sich einfach zu viele Fehler.

Die Kombination aus dem Mangel an Hypersoft-Reifen und dem verschobenen Motor-Upgrade sorgte dafür, dass Valtteri Bottas im Qualifying mit 93 Tausendstelsekunden Rückstand den Kürzeren zog. Im Rennen fuhr der Finne von der dreckigen Seite los und konnte somit am Start keinen Angriff wagen. „Die ganzen Rahmenrennen wurden fliegend gestartet. Deshalb lag rechts kein Gummi auf der Bahn“, klagte der Finne. Beim Versuch, Vettel in der Anfangsphase unter Druck zu setzen, verheizte Bottas zu viel Benzin, das ihm am Ende bei der Verteidigung gegen Max Verstappen fehlte. Nach 70 Runden trennte die beiden Autos nur eine Zehntel auf der Linie. Die offizielle Wertung nach 68 Runden weist dagegen einen Abstand von einer knappen Sekunde aus.

Der neue, 10 PS stärkere Ferrari-Motor half beim lockeren Sieg genauso mit wie ein Bargeboard-Upgrade. Dass Vettel im



Vettel bekam gleich zweimal die Zielflagge gezeigt. Der Fauxpas hatte keine Auswirkungen auf das Resultat



Beim Start von der dreckigen Seite musste sich Valtteri Bottas mit allen Mitteln gegen die Attacke von Max Verstappen verteidigen

# Im Silber-Tablett



Beim Restart nach der Safety-Car-Phase schickte Carlos Sainz den Force India von Sergio Pérez neben die Strecke. Eine Strafe gab es dafür nicht.

Training am Freitag noch nicht so stark wirkte, lag an einem Bandenkuss in der Früh. Dabei verbog sich die Aufhängung, was erst in der Nacht zum Samstag gerichtet werden konnte.

## Welches Problem bremste Hamilton?

Wäre Lewis Hamilton wenigstens auf Rang 4 ins Ziel gekommen, hätte er seine Führung in der WM-Wertung verteidigt. Doch der Defekt eines Ventils im Wasserkreislauf sorgte früh für Überhitzungserscheinungen. Um das Problem zu lösen und einem drohenden Undercut von Daniel Ricciardo zuvorzukommen, wurde Hamilton schon in Runde 16 an die Box gerufen. Dabei wurde ein Tape über den Kühlschlitzen am Cockpitrand entfernt.

Somit bekam man die Überhitzung in den Griff und der Pilot konnte wieder in einen stärkeren Motor-Modus schalten. Doch die langsamere Fahrt in die Boxen und ein Fehler in Kurve 2 direkt hinter der Boxenausfahrt kostete Hamilton im Fernduell mit Daniel Ricciardo 1,6 Sekunden, was den Australier am Weltmeister vorbeibrachte.

## Warum wurde so wenig überholt?

Nach der Prozession in Monaco hatte auch Montreal nicht viel Überhol-Action zu bieten. Im Anschluss an die Boxenstopps änderte sich die Reihenfolge kaum noch. Die Statistiker zählten nur elf Platzwechsel auf der Strecke. Dabei wirkt das Layout mit den langen Geraden und engen Kurven wie gemacht für Action. Dazu richtete die FIA erstmals eine dritte DRS-Zone vor Kurve 8 ein. „Es ging dabei nicht darum, eine zusätzliche Überholstelle zu schaffen. Wir wollten die Chancen des Hintermanns verbessern, am Messpunkt vor der langen Geraden bis ins DRS-Fenster aufzuschließen“, erklärte Whiting. Doch die Maßnahme verpuffte.

Trotz Grip- und Topspeed-Vorteil kam Hamilton nicht vorbei an Ricciardo. „Es ist das Gleiche wie in Monaco. Da helfen auch die langen Geraden nicht

viel“, schüttelte der Mercedes-Pilot mit dem Kopf. Romain Grosjean fügte an: „Die dritte DRS-Zone hätte man vor die Haarnadel legen müssen. Dann wäre man vor der Geraden näher dran.“ Nico Hülkenberg suchte die Schuld bei Pirelli: „Mit diesen Reifen kannst du einfach nicht überholen. Kaum gibt man etwas Gas, überhitzt die Lauffläche und man fängt an zu rutschen.“ Red-Bull-Teamchef Christian Horner appellierte ebenfalls an den Gummilieferanten: „Wir brauchen weichere Reifen. Mit einem stärkeren Abbau werden auch die Grip-Unterschiede zwischen den Autos größer. Leider ist Pirelli eher konservativ unterwegs.“

## Warum gab es keine Strafen?

Die FIA-Kommissare mussten in Montreal zwei strittige Szenen untersuchen. Schon in der Startrunde waren Brendon Hartley und Lance Stroll zusammengedrückt. „Er hat die Kontrolle verloren und mich in die Mauer gedrückt“, schimpfte Hartley. Weil der Australier bei der Kollision mit dem Helm gegen den Halo prallte, wurde er sicherheitshalber für einen Schädel-Scan ins Krankenhaus nach Montreal geschickt. Stroll hatte zu seiner Verteidigung nicht viel zu sagen. Trotzdem verzichteten die Kommissare auf eine Strafe. Von einem Bonus für den Lokalmatador wollte Whiting aber nichts wissen: „Die Stewards haben einfach entschieden, dass man keinem der beiden Piloten die Hauptschuld geben kann.“

Die Kollision zwischen Carlos Sainz und Sergio Pérez ging mit der gleichen Begründung straf-frei aus. Im Force-India-Lager wollte man es nicht wahrhaben. „Er zerstört Pérez komplett das Rennen und nichts passiert?“, fragte Sportdirektor Otmar Szafnauer ungläubig. Pérez selbst hatte während des Rennens sogar eine schwarze Flagge für seinen Gegner gefordert. Doch Sainz war sich keiner Schuld bewusst. „Ich war auf der Rennlinie unterwegs und bekam plötzlich einen Schlag. Ich weiß gar nicht, was da genau passiert ist.“ ■

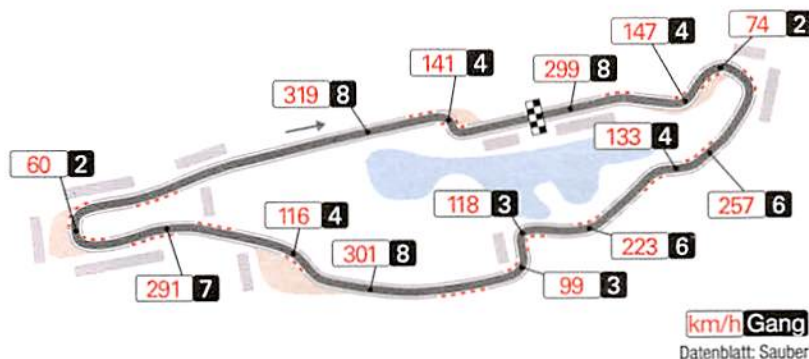
SUTTON-IMAGES.COM

JERRY ANDRÉ

**GP KANADA: 7. VON 21 LÄUFEN / 10. JUNI 2018**

**STRECKENDATEN**

Streckenlänge: **4,361 km**  
 Runden: **68**  
 Distanz: **296,548 km**  
 Zuschauer: **100 000**  
 Wetter: **21 Grad, sonnig**  
 Topspeed Qualifikation: **329,3 km/h (Leclerc)**  
 Topspeed Rennen: **349,7 km/h (Pérez)**  
 Gangwechsel/Runde: **50**  
 Volllastanteil: **74% (1045 m = 14,0 s)**  
 Benzinverbrauch/Runde: **2,03 Liter**  
 Führungswechsel: **0**



**STARTAUFSTELLUNG**

1	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1:10,764 min		
2	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1:10,857 min		
3	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Renault, 1:10,937 min		
4	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1:11,996 min		
5	Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1:11,095 min		
6	Daniel Ricciardo, AUS	3
Red Bull-Renault, 1:11,116 min		
7	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1:11,973 min		
8	Esteban Ocon, F	31
Force India-Mercedes, 1:12,084 min		
9	Carlos Sainz, E	11
Renault, 1:12,168 min		
10	Sergio Pérez, MEX	10
Force India-Mercedes, 1:12,671 min		
11	Kevin Magnussen, DK	20
HaasFI-Ferrari, 1:12,606 min		
12	Brendon Hartley, NZ	28
Toro Rosso-Honda, 1:12,635 min		
13	Charles Leclerc, MC	16
Sauber-Ferrari, 1:12,661 min		
14	Fernando Alonso, E	14
McLaren-Renault, 1:12,856 min		
15	Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Renault, 1:12,865 min		
16	Lance Stroll, CDN	18
Williams-Mercedes, 1:13,590 min		
17	Sergey Sirotkin, RUS	35
Williams-Mercedes, 1:13,643 min		
18	Marcus Ericsson, S	9
Sauber-Ferrari, 1:14,593 min		
19	Pierre Gasly, F <sup>1)</sup>	10
Toro Rosso-Honda, 1:13,047 min		
20	Romain Grosjean, F <sup>2)</sup>	8
HaasFI-Ferrari, keine Zeit		

**RENNERGEBNIS**

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen <sup>1)</sup>	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Vettel	68/68 <sup>2)</sup>	1:28.31,377 min = 200,997 km/h	us/ss	1 (23,529 s)	1:13,964 min
2. Bottas	68	+ 7,376 s	us/ss	1 (23,775 s)	1:13,992 min
3. Verstappen	68	+ 8,360 s	hs/ss	1 (23,137 s)	1:13,864 min
4. Ricciardo	68	+ 20,892 s	hs/ss	1 (23,279 s)	1:14,159 min
5. Hamilton	68	+ 21,559 s	us/ss	1 (23,335 s)	1:14,183 min
6. Räikkönen	68	+ 27,184 s	us/ss	1 (23,645 s)	1:14,075 min
7. Hülkenberg	67		hs/ss	1 (24,521 s)	1:15,588 min
8. Sainz	67		hs/hs	1 (24,416 s)	1:15,666 min
9. Ocon	67		hs/ss	1 (25,353 s)	1:15,610 min
10. Leclerc	67		us/ss	1 (23,666 s)	1:15,480 min
11. Gasly	67		hs/ss	1 (24,107 s)	1:15,699 min
12. Grosjean	67		us/ss	1 (24,400 s)	1:15,470 min
13. Magnussen	67		us/ss	1 (24,008 s)	1:15,401 min
14. Pérez	67		hs/ss/ss	2 (47,804 s)	1:15,100 min
15. Ericsson	66		us/ss	1 (23,529 s)	1:16,403 min
16. Vandoorne	66		us/ss/hs	2 (23,537 s)	1:15,765 min
17. Sirotkin	66		ss/us	1 (23,531 s)	1:15,924 min
18. Alonso	40	Auspuff (P 10)	us/ss		1:16,180 min
19. Stroll <sup>1)</sup>	0	Unfall (P 12)	us		
20. Hartley	0	Unfall (P 13)	hs		

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

**FAHRER-WM**

1. Vettel <sup>3)</sup>	121 Punkte
2. Hamilton <sup>2)</sup>	120 Punkte
3. Bottas	86 Punkte
4. Ricciardo <sup>2)</sup>	84 Punkte
5. Räikkönen	68 Punkte
6. Verstappen	50 Punkte
7. Alonso	32 Punkte
8. Hülkenberg	32 Punkte
9. Sainz	24 Punkte
10. Magnussen	19 Punkte
11. Gasly	18 Punkte
12. Pérez	17 Punkte
13. Ocon	11 Punkte
14. Leclerc	10 Punkte
15. Vandoorne	8 Punkte
16. Stroll	4 Punkte
17. Ericsson	2 Punkte
18. Hartley	1 Punkt

\* Anzahl Siege

**TRAININGSDUELLE**

Hamilton – Bottas	4:3
Vettel – Räikkönen	6:1
Ricciardo – Verstappen	3:4
Alonso – Vandoorne	7:0
Sirotkin – Stroll	3:4
Pérez – Ocon	2:5
Gasly – Hartley	5:2
Grosjean – Magnussen	2:5
Hülkenberg – Sainz	4:3
Ericsson – Leclerc	2:5

**KONSTRUKTEURS-WM**

1. Mercedes <sup>2)</sup>	206 Punkte
2. Ferrari <sup>3)</sup>	189 Punkte
3. Red Bull-Renault <sup>2)</sup>	134 Punkte
4. Renault	56 Punkte
5. McLaren-Renault	40 Punkte
6. Force India-Mercedes	28 Punkte
7. Toro Rosso-Honda	19 Punkte
8. HaasFI-Ferrari	19 Punkte
9. Sauber-Ferrari	12 Punkte
10. Williams-Mercedes	4 Punkte

Startnummer  
 1) Versetzung ans Ende des Feldes wegen Austausch von vier Motorelementen (Motor, Turbolader, MGU-H, MGU-K)  
 2) Wegen Technikproblem nicht am Training teilgenommen

## GRAND PRIX KANADA, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1:13,302 min	26
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,088 s	29
3. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,216 s	24
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,272 s	19
5. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,315 s	31
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,425 s	28
7. Fernando Alonso	McLaren	+ 0,598 s	27
8. Carlos Sainz	Renault	+ 0,814 s	24
9. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,009 s	19
10. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,702 s	31
11. Esteban Ocon	Force India	+ 1,769 s	29
12. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,817 s	21
13. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,084 s	30
14. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,137 s	30
15. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2,277 s	21
16. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,454 s	38
17. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,466 s	30
18. Lance Stroll	Williams	+ 2,957 s	16
19. Nicholas Latifi	Force India	+ 3,843 s	28
20. Nico Hülkenberg	Renault	keine Zeit	3

## GRAND PRIX KANADA, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1:11,599 min	14
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,049 s	22
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,051 s	21
4. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,107 s	23
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,554 s	29
6. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,656 s	27
7. Sergio Pérez	Force India	+ 1,304 s	16
8. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,347 s	21
9. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,415 s	16
10. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,435 s	21
11. Esteban Ocon	Force India	+ 1,465 s	18
12. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,477 s	24
13. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,626 s	19
14. Carlos Sainz	Renault	+ 1,732 s	22
15. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,735 s	19
16. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,853 s	19
17. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,889 s	21
18. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,219 s	18
19. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,326 s	20
20. Lance Stroll	Williams	+ 2,369 s	17

## ZITAT DES RENNENS

„ICH HABE EINEN MCLAREN BERÜHRT. DANN BIN ICH SEITE AN SEITE MIT HARTLEY IN KURVE 5. DAS AUTO BRACH AUS, ICH HABE KORRIGIERT, ABER ES WAR KEIN PLATZ FÜR UNS BEIDE.“

Lance Stroll

## GRAND PRIX KANADA, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1:12,198 min	39
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,130 s	42
3. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,405 s	17
4. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,579 s	39
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,787 s	24
6. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,863 s	40
7. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,422 s	34
8. Esteban Ocon	Force India	+ 1,549 s	40
9. Sergio Pérez	Force India	+ 1,556 s	40
10. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,668 s	30
11. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,686 s	39
12. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,691 s	42
13. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,758 s	39
14. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,769 s	37
15. Marcus Ericsson	Sauber	+ 1,910 s	41
16. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,969 s	14
17. Carlos Sainz	Renault	+ 2,235 s	9
18. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,288 s	39
19. Lance Stroll	Williams	+ 2,505 s	40
20. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,584 s	35

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 50

Siege hat Sebastian Vettel nun auf dem Konto. Nur Alain Prost (51), Lewis Hamilton (64) und Michael Schumacher grüßten in der Formel 1 häufiger von der obersten Stufe des Podiums. Der Jubiläumssieg war ein ganz besonderer. Zuletzt hatte ein Ferrari-Pilot vor 14 Jahren auf dem Circuit Gilles Villeneuve gewinnen können. Damals war es Michael Schumacher. Der Kerpenener hatte auch als letzter Scuderia-Pilot in Kanada auf der Pole-Position gestanden. Das war im Jahr 2001. Im Gegensatz zu Vettel konnte Schumi die gute Ausgangslage nicht in einen Sieg ummünzen. Ralf Schumacher setzte sich im Williams-BMW gegen seinen Bruder durch. Damals wurde die Zielflagge übrigens auch nach 69 Runden geschwenkt. Erst 2002 erhöhte man die Renndistanz in Montreal auf 70 Runden.



Vettel bejubelte den Kanada-Sieg besonders euphorisch

## FAHRERNOTEN

-  **07/10** @ 8,14  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG FI
-  **09/10** @ 8,00  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG FI
-  **10/10** @ 5,29  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing
-  **08/10** @ 7,71  
**Daniel Ricciardo**  
Red Bull Racing
-  **10/10** @ 9,14  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari
-  **07/10** @ 7,71  
**Kimi Räikkönen**  
Scuderia Ferrari
-  **06/10** @ 6,86  
**Sergio Pérez**  
Force India
-  **08/10** @ 7,43  
**Esteban Ocon**  
Force India
-  **04/10** @ 4,57  
**Sergey Sirotkin**  
Williams FI
-  **01/10** @ 4,43  
**Lance Stroll**  
Williams FI
-  **07/10** @ 8,29  
**Fernando Alonso**  
McLaren
-  **06/10** @ 6,29  
**Stoffel Vandoorne**  
McLaren
-  **07/10** @ 6,14  
**Pierre Gasly**  
Toro Rosso
-  **07/10** @ 5,29  
**Brendon Hartley**  
Toro Rosso
-  **07/10** @ 5,43  
**Romain Grosjean**  
Haas FI Team
-  **06/10** @ 7,29  
**Kevin Magnussen**  
Haas FI Team
-  **09/10** @ 7,43  
**Nico Hülkenberg**  
Renault FI
-  **07/10** @ 7,00  
**Carlos Sainz**  
Renault FI
-  **04/10** @ 5,86  
**Marcus Ericsson**  
Sauber
-  **09/10** @ 7,00  
**Charles Leclerc**  
Sauber

Mercedes reiste mit Siegeshoffnungen nach Montreal. Doch dann waren die Silberpfeile gegen Ferrari chancenlos. Die Teamleitung fordert jetzt eine Offensive in allen Bereichen.

Von: **Michael Schmidt**

**M**ercedes verliert zum dritten Mal gegen Ferrari. Melbourne war ein Ausrutscher. Ein Strategiefehler brachte Lewis Hamilton um den Sieg. In Bahrain war Ferrari besser. Nicht einmal eine Verlegenheits-Strategie konnte Sebastian Vettel stoppen. Auch in Montreal waren die Silberpfeile nur zweiter Sieger. Eigentlich nicht überraschend, weil Montreal mit seinen langen Geraden und kurzen Kurvenradien gleiche Eigenschaften wie Bahrain zeigt. Doch diesmal tat die Niederlage besonders weh. Sebastian Vettel kontrollierte das Rennen von der Spitze und hängte Valtteri Bottas um 7,3 Sekunden ab. Lewis Hamilton biss sich im Kampf mit Daniel Ricciardo um Platz 4 die Zähne aus. Die WM-Führung ging an Vettel zurück. Teamchef Toto Wolff sprach von einem Weckruf. Sein Außenminister Niki Lauda von Alarmstimmung.

Wolff machte nach dem Grand Prix eine klare Ansage: „Wir sind nach Montreal in dem Glauben gekommen, dass unser Auto stark sein würde. Jetzt reisen wir mit der Erkenntnis ab, dass Ferrari in allen Phasen das bessere Auto hatte. In der Qualifikation und im Rennen.“ Auf Strecken wie Monte Carlo und Singapur mag Wolff das akzeptieren. Nicht aber auf einem Kurs, auf dem Mercedes seit 2015 immer gewonnen hat. Niki Lauda wurde noch deutlicher: „Ferrari hat heute das bessere Auto, den besseren Motor und den besseren Spritverbrauch. Sie haben uns in Disziplinen überholt, in denen wir mal vorne lagen. Jetzt muss etwas passieren.“

Wolff mahnte die vielen kleinen Pannen an, die in Summe Mercedes den Sieg gekostet haben könnten. Der Verzicht auf die Ausbaustufe des Motors, weil fünf Tage vor dem Rennen auf dem Prüfstand ein Triebwerk geplatzt ist. Die Entscheidung, nur fünf Satz Hypersoft-Reifen zu buchen. Lewis Hamiltons Motorproblem im Rennen. Und die Benzinnöte von Valtteri Bottas,



Mercedes reiste als Favorit nach Kanada. Am Ende reichte es nur zu Platz 2 für Valtteri Bottas. Lewis Hamilton verlor die WM-Führung



SUTTON-IMAGES.COM

# Alarm bei den Si

die Max Verstappen noch gefährlich nahe kommen ließen.

Wolff verteidigte die Entscheidung, die Spec-2-Motoren in den Transportkisten zu lassen, obwohl man damit mindestens ein Zehntel hergeschenkt hat. „Bei der Entwicklung musst du immer eine gute Balance zwischen Zuverlässigkeit und Rundenzeit finden.“ Bei der Reifenwahl gibt Wolff zu, dass man rückblickend seine 13 Garnituren anders zusammengestellt hätte. „Bei mehr Sätzen Hypersoft hätten wir unseren Fahrern mehr Möglichkeiten gegeben, sich auf diesen

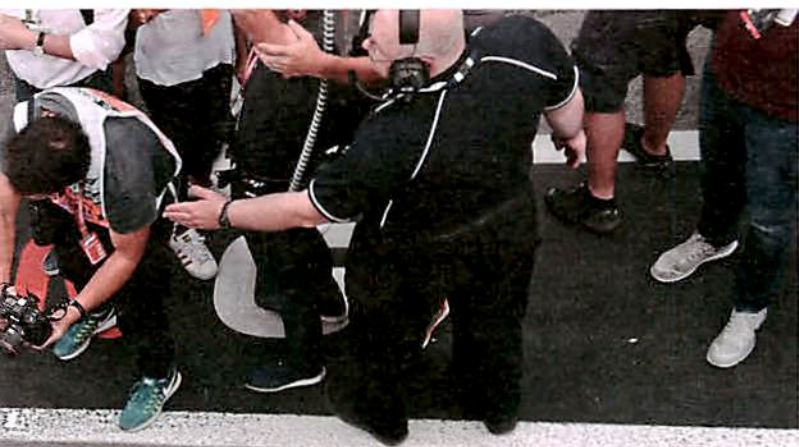


Auf Strecken wie Monte Carlo oder Singapur kann Mercedes eine Niederlage akzeptieren. Aber nicht an einem Ort, an dem man seit 2015 immer gewonnen hat.

Reifentyp einzuschleßen. Vielleicht ist uns da die Pole-Position verloren gegangen.“

## Hamilton in der Defensive

Hamilton war von der ersten Runde an in die Defensive gedrängt: „Ich habe schon in der zweiten Kurve einen Power-Verlust gespürt und musste dann große Risiken eingehen, um an den Red Bull dranzubleiben.“ Schuld war ein defektes Ventil im Wasserkreislauf. Das ließ die Motortemperaturen ansteigen. Als Sofortmaßnahme wurde Hamilton gebeten, vom sogenann-



# Überpfeilen

ten Plus-Modus die Finger zu lassen. Das Problem diktierte ihm auch den frühen Boxenstopp in Runde 16. Mercedes ist für solche Fälle gerüstet. Die Mechaniker entfernten die Abdeckfolien auf den kiemenartigen Kühlläusen neben dem Fahrerkopf. Danach lief der Motor wieder im grünen Bereich. Meistens jedenfalls. „Ich habe im Kampf gegen Ricciardo in der vorletzten Runde noch mal ein Leistungsloch gespürt und bis zum Schluss gezittert, dass ich überhaupt ins Ziel komme“, übertrieb Hamilton. Bottas hatte andere Sorgen. Er

fuhr nach seinem Boxenstopp in Runde 36 nur noch mit Blick auf die Sprituhr. „Montreal ist für alle knapp mit dem Benzin. Aber Vettel konnte trotz Spritsparen schneller fahren als ich. Und Verstappen kam mir immer näher.“

Die Mercedes-Strategen hatten entschieden, dass Bottas erst in der zweiten Rennhälfte den Fuß vom Gas nehmen sollte. Vettel sparte schon im ersten Teil. Der Benzinverbrauch macht Lauda die meisten Sorgen. „Da waren wir mal die Nummer eins, und jetzt können das Ferrari und Renault besser als wir.“ Der Öster-



XPB

Die knappe Niederlage im Qualifying sorgte für die Vorentscheidung



WILHELM

Toto Wolff und Niki Lauda versuchten nicht, die Niederlage schönzureden



SUTTON-IMAGES.COM

Durch einen Defekt im Kühlsystem kam Hamilton früher als geplant zur Box

reicher hofft, dass sich auf der Motorseite die Lage vor den drei Grands Prix im Sommer wieder entspannt. „Da kriegen wir dann unseren neuen Motor. Das wird uns helfen.“ Lauda lässt trotzdem nicht locker: „Wir haben auch beim Auto verloren.“ Ferrari machte mit neuen Leitblechen aerodynamisch einen spürbaren Schritt. Deshalb kommt Wolff zu dem Schluss: „Jede kleine Verbesserung an Auto oder Motor kann jetzt wichtig sein. Wir müssen in allen Bereichen ansetzen.“

Lewis Hamilton sieht dagegen noch keinen Grund zur Panik.

Vettel führt nur mit einem Punkt, und die Saison ist noch lang. „Unser Auto hat Potenzial. Wir müssen ab jetzt nur die schlechten Tage minimieren.“ Wolff sieht trotz der Niederlage keinen eindeutigen Trend: „Am Ende entscheiden Kleinigkeiten. Das macht diese Saison so spannend. Du kannst nicht mehr davon ausgehen, dass du auf einer bestimmten Strecke stark sein wirst. Es muss alles passen, schon bei der Vorbereitung auf das Rennen am Freitag. Du darfst dir einfach nicht mehr das geringste Problem leisten.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

**VILLENEUVE IM FERRARI**

1978 fuhr die Formel 1 zum ersten Mal in Montreal. Der Sieger war standesgemäß Lokalheld Gilles Villeneuve. 40 Jahre später rollte der Ferrari 312T3 wieder auf die Strecke. Diesmal mit Sohn Jacques Villeneuve im Cockpit. Das Auto gehörte ursprünglich Pink-Floyd-Schlagzeuger Nick Mason und wurde an einen Kanadier verkauft.

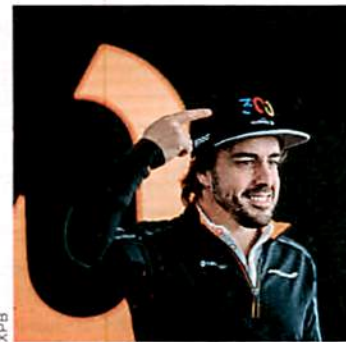
**PEDROSA VOR MARQUÉZ**

Red Bull gab seinen Motorrad-Assen Marc Marquéz und Dani Pedrosa die Gelegenheit, sich in einem Formel-1-Auto zu versuchen. Der Red-Bull-RB8-Renault von 2012 musste offiziell Toro-Rosso-Honda heißen, was in Paris mit Verstimmung aufgenommen wurde. Inzwischen sind auch die Rundenzeiten durchgesiekt. Marquéz fuhr tiefe 1.14er-, Pedrosa hohe 1.13er-Zeiten. „Unter gleichen Bedingungen wäre Marquéz etwas schneller gewesen“, relativiert Motorsportchef Helmut Marko. Voller Begeisterung erzählt er: „Einmal kam Marquéz völlig quer aus

einer Kurve, blieb aber voll am Gas. Die schwarzen Striche auf dem Asphalt könnt ihr euch noch beim Grand Prix anschauen.“

**ALONSO WIRD 300**

Fernando Alonso feierte in Montreal seinen 300. Grand Prix. Eigentlich war es erst der 298. Start. Puristen ziehen die Rennen 2005 in den USA und 2017 in Russland ab. In Indianapolis erteilte Michelin seinen Teams Startverbot, weil man Angst um die Reifen in der Steilkurve



Alonso feierte vorzeitig Jubiläum

hatte. In Sotschi stoppte Alonso mit einem Elektrikdefekt in der Einführungsrunde. Fazit des

Jubilars: „Ich wollte nicht nur ein guter Rennfahrer sein, sondern ein kompletter. Und hoffentlich der beste der Welt.“

**120 EURO FÜR NEUE FRISUR**

Nico Hülkenberg erschien in Montreal mit neuer Frisur und auffallend blonden Haaren. „Ich wollte mal was Neues. Das macht mich drei Zehntel schneller.“ Der Renault-Pilot investierte 120 Euro für den neuen Look.

**HUNGARORING REAGIERT**

Die Unfälle beim DTM-Rennen auf dem Hungaroring haben auch die Formel 1 wachgerüttelt. Regen hatte die Betonfläche vor den Boxen in eine Eisbahn verwandelt. Lukas Auer, Edoardo Mortara und Bruno Spengler konnten auf Slicks nicht mehr rechtzeitig anhalten und verletzten Mechaniker und Helfer. Die FIA verlangt für den GP Ungarn Maßnahmen. Der Beton wird aufgeraut.

**MURMELTIER ÜBERFAHREN**

Romain Grosjean erwischte im zweiten Training ein Murmeltier bei fast 300 km/h auf der Ziel-

geraden. Weder das Tier noch der Frontflügel überlebten den Aufprall. Die Rennleitung hatte die Sitzung trotz der Gefahr nicht gestoppt, weil das Einfangen der Nager sehr schwierig ist.

**SIEG FÜR WILLIAMS**

Beim traditionellen „Raft-Race“ konnte sich Williams den Sieg holen. Bis auf Ferrari und Force India hatten alle Teams an dem Gaudi-Wettbewerb teilgenommen. Die Aufgabe besteht darin, in einer limitierten Zeit mit vorgegebenem Material ein Floß zu bauen und dann so schnell wie möglich das Ruderbecken zu überqueren.



Williams schnell im Wasser

KOMMENTAR

Brendon Hartley ist unter Druck. Das Red-Bull-Management und die Teamleitung von Toro Rosso sind mit den Leistungen des Neuseeländers nicht zufrieden. Nach sieben Grands Prix hat Hartley einen Punkt auf dem Konto, Teamkollege Pierre Gasly bereits 18. Darüber hinaus lieferte der Le-Mans-Sieger von 2017 schon gehörig Schrott ab. Der Trainingsunfall von Barcelona geht auf seine Kappe. An der Kollision mit Charles Leclerc in Monte Carlo war er schuldlos. Als er Gasly in der Qualifikation von Baku im Weg stand, schrammten beide Toro-Rosso-Fahrer an einem Mega-Crash vorbei. Auch da musste sich Hartley Kritik anhören. Es hätte aber auch ganz anders laufen können. Ohne die Kollision mit Sergio Pérez in der Startrunde von Bahrain hätte Hartley jetzt sechs oder acht Punkte mehr



Wie viel Geduld hat Helmut Marko noch mit Brendon Hartley?

auf dem Konto. Und entsprechend mehr Selbstvertrauen. Das wird nicht gerade gefördert, wenn Hartley schon nach fünf Rennen die ersten Geschichten lesen muss, dass sein Cockpit in Gefahr ist. Das Gerücht, Pascal Wehrlein könnte ihn ersetzen, verschwand wieder im luftleeren Raum. Das zweite folgte auf

dem Fuße: Toro Rosso bietet Jungstar Lando Norris an, schon jetzt in die Formel 1 einzusteigen. Natürlich mit einem langfristigen Vertrag. Sein Brötchengeber McLaren lehnte ab. Mit Recht. Ein Formel-1-Einstieg kommt viel zu früh. Norris soll sich diese Saison in der Formel 2 die Hörner abstoßen und da erst einmal

den Titel holen. Das ist schwer genug. Warum soll McLaren sein Supertalent freiwillig abgeben? Die Option läuft erst am 30. September aus. Zu Toro Rosso kann Norris immer noch, wenn bei McLaren kein Platz frei ist. Kommt er mit dem Auto nicht zurecht, ist seine Formel-1-Karriere vielleicht schon vorbei, bevor sie überhaupt begonnen hat. Norris sollte wissen: Bei Red Bull haben sie eine ziemlich kurze Zündschnur. Hartley erlebt es gerade. Der Juniorpartner sollte mit jungen Fahrern ein bisschen mehr Geduld haben. Ein Jahr muss man jedem zugestehen. ■



Michael Schmidt  
Redakteur

Hat Norris recht, wenn er Toro Rosso absagt? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

# Was macht Alonso?

Fernando Alonso feierte in Montreal seinen 300. GP-Start. Es mehren sich Anzeichen, dass nach dieser Formel 1-Saison Schluss ist. Alonso könnte 2019 für McLaren in der IndyCar-Serie fahren.

Von: **Michael Schmidt**

**F**ernando Alonso könnte im nächsten Jahr einen Rekord brechen und Rubens Barrichello als Fahrer mit den meisten GP-Starts ablösen. Der Brasilianer fuhr 323 Grand Prix, Alonso knackte jetzt als vierter Fahrer der GP-Geschichte die 300er Marke. Doch im Fahrerlager mehren sich Zweifel, ob der zweifache Ex-Weltmeister 2019 noch am Start steht.

Alonso ist seit 95 Rennen sieglos. Das nagt an dem 36-Jährigen aus Oviedo. Deshalb gab er bei seiner Feier zum 300. Grand Prix unumwunden zu: „Mein wich-



Nach dem Indy500-Debüt 2017 könnte Alonso bald häufiger im Oval fahren

tigster Einsatz in diesem Jahr ist Le Mans. Dort habe ich Siegchancen. In der Formel 1 weiß ich heute schon, wie der Rest der Saison läuft. Egal was ich mache, ich werde irgendwo zwischen Platz 7 und 12 landen. Und nur, wenn alles passt und andere ausfallen, kommst du mal wie Pérez in Baku aufs Podium. Die Formel 1 ist zu berechenbar geworden.“

Hört sich so ein Fahrer an, der in der Formel 1 bleiben will? Warum macht McLaren Daniel Ricciardo ein Angebot? Es wird spekuliert, dass der 32-fache GP-Sieger 2019 mit McLaren eine IndyCar-Saison fährt. McLaren-Chef Zak Brown drückt sich um eine klare Antwort herum: „Er wird nächstes Jahr einen McLaren fahren.“ Die Frage lautet: In welcher Serie? ■

## NACHRICHTEN

### HANKOOK STATT PIRELLI?

Der Formel-1-Vertrag von Pirelli läuft Ende 2019 aus. Die FIA sammelt gerade Bewerbungen für einen neuen Dreijahresvertrag ab 2020. Eine Entscheidung fällt im September. Neben Pirelli ist offenbar auch Hankook interessiert. Der koreanische Hersteller rüstet bereits die DTM und die Formel 3 aus.

### MOTOR VERSPÄTET

Mercedes musste das Debüt seines Spec2-Motors verschieben. Fünf Tage vor dem GP Kanada platzte ein Motor mit 3700 Kilometern Laufleistung auf dem Prüfstand. Schuld war ein Teil des Kurbelgehäuses mit 0,02 Millimetern zu viel Toleranz.

### MALLYA TRITT ZURÜCK

Force India ist in akuten Geldnöten. Das F1-Management hilft mit einem Kredit aus. Als Gegenleistung gab Teamgründer Vijay Mallya seinen Direktorposten auf.

Formel 1

# Entscheidung in Österreich

Red Bull muss sich entscheiden: Renault oder Honda? Zwei Rennen lang will das Team die möglichen Motorenpartner beobachten. Beim Heimspiel in Österreich wird Red Bull seine Wahl bekannt geben.

Von: **Michael Schmidt**

**R**ed Bull hat die Qual der Wahl: Wer soll ab 2019 die Motoren liefern? Renault oder Honda? Beim Heimspiel in Österreich will Red Bull bekannt geben, wer den Zuschlag erhält. Die beiden Hersteller liefern sich ein enges Rennen um die Gunst des WM-Dritten. Renault hatte Red Bull letztes Jahr bereits eine Absage erteilt, ist nun aber doch wieder interessiert. Es geht um 20 Millionen Euro haben oder nicht haben. Diese Summe würde

Renault für die Entwicklung fehlen, sollte sich Red Bull für Honda entscheiden. Die japanische Lösung kommt das Team aus Milton Keynes billiger, aber ist sie aus sportlicher Sicht auch besser? Das will Red Bull bei den Rennen in Montreal und Paul Ricard herausfinden. Beide sind Motorenstrecken.

Für das Wettrennen um die Gunst von Red Bull haben beide

Motorenhersteller in Kanada ihre ersten Ausbaustufen präsentiert. Honda baute für Toro Rosso einen neuen Verbrennungsmotor. Modifikationen in der Verbrennung sollen 20 PS gebracht haben. Auch Renault will seit Saisonbeginn 20 PS gefunden haben. Das gilt allerdings nur für das Werksteam. Das fährt mit anderem Benzin und Öl als die Kundenteams. Die Verbesserungen

am Motor wurden für den Kraftstoff von BP/Castrol maßgeschneidert. „Wir holen jetzt aus dem Sprit, den wir beim GP Spanien eingeführt haben, mehr Leistung“, bestätigte Renault-Sportchef Cyril Abiteboul.

Für Red Bull stellt sich noch eine andere Frage. Wie lange soll man sich an Renault oder Honda binden? Sinn macht eigentlich nur ein Zweijahresvertrag. Porsche plant offenbar einen Formel-1-Einstieg ab 2021, wenn das Motoren-Reglement so kommt, wie von der FIA anvisiert. Ein V6-Turbo ohne MGU-H, dafür mit stärkerer MGU-K. Der Formel E-Einsatz ab 2019 ist für die Porsche-Ingenieure nur eine Fingerübung. Nach zwei Jahren soll das Projekt dann an eine andere Konzerntochter abgegeben werden, um sich selbst auf die Königsklasse zu konzentrieren. Diese Option muss sich Red Bull offenhalten. Und das spricht gegen einen Dreijahresvertrag. ■



Durch den Einsatz bei Toro Rosso kennt Red Bull alle Daten des Honda-Motors

Formel 1

# Kein Anruf von Mercedes

Esteban Ocon soll beim GP Monaco auf Bitte von Mercedes Lewis Hamilton vorbeigelassen haben. Das sorgte beim Formel-1-Management und anderen Teams für Verstimmung. Force India bestreitet, dass es einen Anruf von Mercedes gab.

nungen in Verbindung. Das sorgte bei Formel-1-Chef Chase Carey, FIA-Präsident Jean Todt und einigen Teams, darunter Red Bull, für Verstimmung.

Force-India-Sportdirektor Otmar Szafnauer wehrt sich: „Red Bull muss ganz ruhig sein. Oder habt ihr schon einen Toro-Rosso-Fahrer gesehen, der einen Red-Bull-Fahrer nicht freiwillig vorbeilässt? Wir sind auf jeden Fall

unabhängiger als Toro Rosso.“ Dann erklärt der Amerikaner, warum Mercedes im Fall Ocon nicht anrufen musste: „Unsere Fahrer haben generell die Anweisung, schnellere Fahrer, gegen die sie nicht direkt kämpfen, vorbeizulassen. Sich gegen einen Hamilton zu verteidigen, der sowieso vor uns ins Ziel kommt, kostet nur Zeit. Unser Gegner in Monaco hieß Alonso. McLaren

wollte uns mit einem frühen Boxenstopp austricksen. Für uns hat jedes Zehntel gezählt. Wenn sich Ocon gegen Hamilton wehrt, kann er pro Runde zwischen zwei Zehnteln und zwei Sekunden verlieren. Wäre Esteban kurz vor Rennende vor Hamilton gelegen, hätte er ihn sicher nicht vorbeigelassen. Da wäre es um WM-Punkte gegangen. Die schenken wir nicht her.“ ■

Von: **Michael Schmidt**

**D**er frühe Boxenstopp von Lewis Hamilton beim GP Monaco war eine riskante Nummer. Hamilton fiel dadurch hinter Esteban Ocon und hätte so wertvolle Zeit auf seinen direkten Gegner Kimi Räikkönen verlieren können. Doch Ocon machte bereitwillig Platz, als er den Mercedes von hinten anrauschen sah. Angeblich kam der Befehl zum Platzmachen direkt aus der Mercedes-Box. Und Force India musste gehorchen. Verschwörungstheoretiker brachten das mit unbezahlten Motor-Rech-



Muss Force India Platz machen, wenn von hinten ein Mercedes kommt? Die Teamleitung bestreitet den Vorwurf

Formel 1

# Miami oder Hockenheim?

Der Formel-1-Kalender für 2019 nimmt Formen an. Zwei Fragen sind noch offen: Kommt Miami? Oder bleibt Hockenheim? Davon hängt ab, wann die Saison anfängt und aufhört.

Von: **Michael Schmidt**

**D**er Formel-1-Kalender für die Saison 2019 soll wieder 21 Rennen umfassen. Es gibt noch zwei Wackelkandidaten. Ein zweiter Grand Prix in den USA und der Grand Prix von Deutschland. Das Schicksal der beiden Rennen ist miteinander verknüpft. Wenn es Miami in den Kalender schafft, sinken die Chancen für Hockenheim. Ansonsten könnte die Formel 1 noch ein Mal im Motodrom fahren. Mit einem Null-Risiko-Vertrag für Hockenheim.

Der könnte so aussehen, dass das Formel-1-Management selbst als Promoter auftritt und die Strecke mietet. Ein ähnliches Modell ist für einen Grand Prix in Miami vorgesehen. Dem Stadrennen in Florida läuft langsam die Zeit davon. Wenn man sich im nächsten Monat nicht über die Streckenführung einigen kann, dann wird

es schwierig, das Rennen schon im nächsten Jahr auf die Beine zu stellen. Die im Internet vorgestellte Strecke ist nur ein Dummy. Tatsächlich soll der Kurs viel länger und selektiver sein. Ein großer Teil der Strecke führt durch das Hafengelände und beinhaltet neben einer langen Geraden und einer Haarnadel auch

einige schnelle Kurven. Ob die vom F1-Management gewünschte Streckenführung möglich ist, hängt von der Zustimmung einiger Grundstücksbesitzer ab. Darüber wird noch verhandelt, was die Organisation jetzt in Zeitnot bringt. Aus FIA-Kreisen hören wir, dass spätestens im Juli mit dem Bau von Einrichtungen und Streckenabschnitten begonnen werden muss, wenn man im Oktober 2019 ein Rennen abhalten will.

Mit Miami im Programm soll die Saison 2019 eine Woche früher beginnen und eine Woche später aufhören. Also von Mitte März bis Anfang Dezember. So will Liberty eine Serie von drei Rennen hintereinander wie in diesem Jahr vermeiden und die Termine entzerren. Außerdem soll es keine Terminkollisionen mit anderen Motorsport-Großveranstaltungen geben. ■



Die Formel E war schon 2015 zu Gast in Miami. Wann zieht die Formel 1 nach?



Scott Dixon ist der Mann der Stunde. Mit seinem Sieg in Texas übernahm der Routinier auch die Tabellenführung in der Meisterschaft. Die Penske-Piloten scheiterten an Reifenproblemen.

Von: **Michael Schmidt**

**S**cott Dixon ist auf gutem Weg, IndyCar-Geschichte zu schreiben. Der vierfache Meister feierte beim Texas 600 seinen 43. Sieg und liegt nun auf Rang 3 der ewigen Bestenliste. Nur A. J. Foyt (67 Siege) und Mario Andretti (52) haben öfter gewonnen als der 37-jährige Neuseeländer.

Die Highspeed-Schlacht auf dem 2,317 Kilometer langen Superspeedway von Texas lief anders ab als in den Jahren zuvor. Das neue Einheitsauto von Dallara erlaubt in den stark überhöhten Kurven nicht mehr dichtes Fahren im Pulk. Dafür haben die Autos im Heck zu wenig Abtrieb. Wer auf der Bahn bleiben will, braucht eine perfekte Anströmung des Heckflügels. Aus Sicherheitsgründen durften die Teams den Heckflügel um drei Grad steiler anstellen als vor zwei Wochen beim Saisonhöhepunkt in Indianapolis. Scott Dixon gewann das Texas 600 dann auch

mit einem komfortablen Vorsprung von 4,3 Sekunden. Spannung gab es nur im Kampf um Platz 2. Simon Pagenaud, Alexander Rossi und James Hinchcliffe kamen in einem Paket von acht Zehntelsekunden ins Ziel.

Das Rennen, das in der Abenddämmerung gestartet wurde und bei Dunkelheit endete, wurde zunächst von den Penske-Piloten dominiert. Der Trainingsschnellste, Josef Newgarden, und Simon Pagenaud wechselten sich an der Spitze ab – mit Indy-500-Sieger Will Power in der Lauerstellung. Doch schon bei der Serie der ersten Boxenstopps wurde klar, dass die Penske-Armada in Problemen steckt. Der rechte Vorderreifen löste sich auf, was Newgarden, Pagenaud und Power immer früh an die Boxen zwang. Auch im Finale bekam Pagenaud wieder Ärger mit seinen Reifen. Rossi und Hinchcliffe waren schneller, konnten die Bastion aber nicht knacken.

Der erste Fahrer, der das Penske-Trio störte, war Rookie Robert Wickens. Doch der Kanadier wurde nicht belohnt. Wickens landete bei einem Überraschungsversuch gegen Ed Carpenter in der Mauer. Carpenter nahm die Schuld auf sich: „Ich habe Robert die Tür zugemacht.“ Auch Will Power machte Bekanntschaft mit der Streckenbegrenzung. Er verhakete sich mit dem Auto von Zachary Claman DeMelo. Die Kol-

lision ging auf die Kappe des Veteranen. Die dritte Gelbphase löste Matheus Leist ab. Ein Turbofeuer zwang den brasilianischen Neuling zum Anhalten. Leist brachte sich mit einem Sprung aus seinem brennenden Dallara-Chevrolet in Sicherheit.

Scott Dixon arbeitete sich vom siebten Startplatz langsam nach vorne. Nach 130 Runden ging der Ganassi-Pilot zum ersten Mal in Führung. Er gab sie bis zur Zielflagge nicht mehr ab. Ungewöhnlich für ein Ovalrennen. Die rund 40 000 Zuschauer sahen trotzdem ein unterhaltsames Rennen. Insgesamt wurden 686 Überholmanöver gezählt. Mit seinem Texas-Sieg übernahm Dixon vor dem zehnten Lauf in Road America auch die Führung in der Meisterschaft, knapp gefolgt von Rossi und Power. ■

#### INDYCAR TEXAS 600

1.	Scott Dixon	2:00.53,2155 h
2.	Simon Pagenaud	+ 4,2943 s
3.	Alexander Rossi	+ 4,5670 s
4.	James Hinchcliffe	+ 5,0869 s
5.	Ryan Hunter-Reay	+ 6,7301 s
6.	Graham Rahal	+ 7,2744 s
7.	Takuma Sato	+ 8,3457 s
8.	Sébastien Bourdais	+ 9,4523 s
9.	Ed Jones	+ 25,0938 s
10.	Charlie Kimball	+ 1 Rde
11.	Spencer Pigot	+ 1 Rde
12.	Max Chilton	+ 1 Rde

**Pole-Position:**  
Josef Newgarden, 355,041 km/h  
**Meiste Führungsrunden:**  
Scott Dixon, 119

#### FAHRER-WERTUNG

1.	Dixon	357 Punkte
2.	Rossi	334
3.	Power	321
4.	Hunter-Reay	308
5.	Newgarden	289



Am Start führte Josef Newgarden, doch dann bekam Penske Probleme

INDYCAR

INDYCAR



Erster Saisonsieg für Lucas di Grassi im Audi: Der Brasilianer signierte kunstvoll den Zürcher Asphalt

# Schweizer Macher

Das erste Autorennen in der Schweiz seit 64 Jahren war ein Volltreffer. 100 000 Zuschauer erlebten den ersten Saisonsieg von Titelverteidiger Lucas di Grassi im Audi. Im Saison-Endspurt schwächelte Tabellenführer Jean-Éric Vergne. Sam Bird im DS hat vor den beiden Finalrennen in New York Mitte Juli plötzlich wieder intakte Titelchancen. Audi kann noch den Titel in der Teamwertung, trauert aber den verpassten Chancen zu Saisonbeginn nach.

Von: **Claus Mühlberger**

**E**in bisschen müde bin ich“, sagte Titelaspirant Jean-Éric Vergne, als er in Zü-

rich ankam. „In den letzten acht Wochen habe ich nur einen einzigen freien Tag gehabt.“ 40 Punkte Vorsprung auf Sam Bird hatte Vergne, Spitzname JEV, im Gepäck. Scheinbar ein gemütliches Polster. Es schmolz in Zürich auf 23 Zähler zusammen.

Im Qualifying ging für Vergne alles schief, was schiefehen kann. Eine Sekunde Rückstand auf die Bestzeit, das hieß Startplatz 17. Am Auto lag's nicht: Techeetah-Teammate André Lotterer eroberte Startplatz 2. Teamchef Mark Preston stand vor einem Rätsel: „Im Freien Training war JEV mit 170 kW schneller als in der Qualifikation, wo mit 200 kW gefahren wird.“

Titelkandidat Sam Bird im DS musste einen wilden Dreher im Freien Training bei Tempo 200 auf der extrem welligen Start- und Zielgeraden verdauen. Mitch Evans nutzte die Gunst der Stunde. Der Neuseeländer markierte die erste Trainingsbestzeit für Jaguar. Labsal auf die geschunde-

nen Seelen der Briten, die nach der vergangenen Saison das Tabellenende in der Teamwertung verziert hatten.

Formel E-Statistik-Freaks wissen: Bei sieben der bisherigen neun Saisonrennen startete der Sieger jeweils aus der ersten Startreihe. Zürich war eine Ausnahme von dieser Regel. Denn Evans konnte sich nur 16 Runden an der Spitze halten. Dann schlüpfte der entfesselt fahrende Lucas di Grassi im Audi vorbei. Evans wurde in der Folge bis auf Platz 7 durchgereicht.

Mindestens genauso motiviert wie der Titelverteidiger aus Brasilien agierte Vergne. Der Franzose kämpfte wie ein Berserker. Kurz vor Halbzeit war er schon auf Platz 8 angekommen und hatte nur sechs Sekunden Rückstand auf die Spitze. Seine harte Attacke gegen Felix Rosenqvist löste jedoch eine Kettenreaktion aus. Der Schwede rutschte in die Reifenstapel, und dann verlor der Mahindra den Frontflügel.

Weil dieser mitten auf der Fahrbahn lag, verfügte die Rennleitung ein Full Course Yellow (FCY). Tempolimit: 50 km/h. Einige Fahrer nahmen es damit nicht allzu genau und es hagelte Durchfahrtsstrafen: Lotterer, Evans, Lopez, Buemi und Vergne mussten büßen.

## Die verpassten Chancen

Von Startplatz 5 aus siegte Lucas di Grassi leicht und locker. Scheinbar. „Im ersten Stint war ich ein paar Mal sehr nah an der Mauer.“ Nach zuletzt vier zweiten Plätzen gelang dem Brasilianer jetzt der erste Saisonsieg. Ein bisschen trauerte di Grassi den verpassten Chancen zu Saisonbeginn nach, als er viermal in Folge eine Nullrunde hinnehmen musste, immer wegen eines Technikdefekts. „Das war Pech“, führte di Grassi an. Nun ja, so ungefähr. Genau genommen waren es unerwartet üble Vibrationen, die den Inverter über Gebühr strapaziert hatten.



Was für eine Idylle! Die Boxengasse liegt direkt am Ufer des Zürichsees



André Lotterer und Sébastien Buemi zeigten starke Vorstellungen



Jean-Éric Vergne und Sam Bird: Das Titelduell spitzt sich zu



Pech für Daniel Abt: Der Berlin-Sieger war unschuldig an einem Crash beteiligt

Zu den am schlechtesten gehüteten Geheimnissen im Fahrerlager gehört der neue Motorenpartner des Virgin-Teams, das bislang mit DS verbandelt war. Die Équipe des flamboyanten Fluglinien-Milliardärs Richard Branson wird künftig mit einem Antriebsstrang von Audi/Schaeffler starten. Das Reglement der Formel E verlangt von Werksteams, dass sie bis zu drei Kundenteams beliefern müssen. Der Grad der Freiwilligkeit ein zweites Team auszurüsten, sei eher gering gewesen, lässt ein mit der Sache vertrauter Insider durchblicken. Techeetah, bislang mit Renault-Power unterwegs, verbündet sich künftig mit DS.

Die HWA AG gibt im Dezember als Kunde von Venturi ihr Formel-E-Debüt. Im Jahr danach wird dann mit Mercedes-Antriebstechnik gefahren. Heißes Gerücht im Fahrerlager-Flurfunk: Als Teamchefin ist angeblich Susie Wolff im Gespräch, 72-malige DTM-Starterin – und Ehefrau von Mercedes-Sportchef Toto Wolff. ■

## 10. RENNEN FORMEL E IN ZÜRICH

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Lucas di Grassi (BRA)	Audi Sport Abt Schaeffler	50.35,546 min
2. Sam Bird (GB)	DS Virgin Racing	+ 7,542 s
3. Jérôme D'Ambrosio	Dragon	+ 16,822 s
4. André Lotterer (D)	Techeetah	+ 20,295 s
5. Sébastien Buemi (CH)	Renault e.dams	+ 26,692 s
6. Nick Heidfeld (D)	Mahindra	+ 28,059 s
7. Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 30,631 s
8. Felix da Costa	Andretti	+ 31,301 s
9. Oliver Turvey (GB)	NIO	+ 32,180 s
10. Jean-Éric Vergne (FRA)	Techeetah	+ 32,833 s

### STAND FAHRER

1. Vergne	163 Pkt.
2. Bird	140
3. di Grassi	101
4. Buemi	92
5. Rosenqvist	86
6. Abt	85
7. Evans	60
8. Lotterer	56
9. Turvey	46
10. Piquet	45



Mitch Evans:  
Erste Pole für  
Jaguar

### STAND TEAMS

1. Techeetah	219 Pkt.
2. Audi Sport Abt Schaeffler	186
3. DS Virgin	157
4. Mahindra Racing	116

## KURZ NOTIERT

**DAS ERSTE AUTORENNEN** in der Schweiz seit 64 Jahren war ein voller Erfolg. Die 10 500 Tribünenplätze waren seit Monaten ausverkauft und vornehmlich von Corporate-Gästen okkupiert. Auf den billigen Plätzen, den Stehplätzen, standen die Fans dicht gepackt in Fünfer- und Sechserreihen.

**KOPFSTEINPFLASTER** in der Boxengasse, Tram-bahnschienen in zwei Kurven und gewaltige Bodenwellen auf der fast 770 Meter langen Start-Ziel-Geraden. Der Kurs am Zürcher Mythenquai bot einige Besonderheiten. Wegen Schleudergefahr bei Nässe wurde das Tempolimit in der Boxengasse auf äußerst beschauliche 30 km/h gesenkt.



Die technische Abnahme in der Innenstadt von Le Mans fiel am Montag buchstäblich ins Wasser: Es schüttete aus Kübeln

# Die Favoritenfragen

Am kommenden Wochenende findet die 86. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans statt. Wir blicken auf die bevorstehende Rennwoche, klären die Favoritenfragen und glänzen mit letzten Infos von der technischen Abnahme, die am Sonntag und Montag in der Innenstadt von Le Mans stattfand.

Von: **Marcus Schurig**

Die Wettergötter meinten es nicht gut mit der technischen Abnahme, die traditionell auf dem Place de la République mitten in der Innenstadt von Le Mans stattfindet: Am Montag, als 38 der 60 Teams die Abnahme durchliefen, schüttete es teilweise aus Kübeln. Daher die gute Nachricht zuerst:

Laut Météo-France beruhigt sich das Wetter zum Start der Trainingssitzungen am Mittwoch, der Regen soll verschwinden, uns erwarten für den Rest der Woche Sonnenschein, aber tendenziell eher kühle Temperaturen: um die 23 Grad am Tag, gut zehn Grad weniger in der Nacht.

Der Erkenntniswert von der technischen Abnahme ist traditionell eher gering: Für die Topautos der LMP1-Klasse findet am Dienstag die „richtige“ technische Abnahme erst im Fahrerlager statt – denn die „Pesage“ in der Innenstadt ist nur eine Show für die Fans. Und natürlich ist zwischen dem Vortest am 3. Juni und dem Start der Rennwoche an diesem Mittwoch nichts Weltbewegendes passiert: Einige Piloten, wie F1-Star Fernando Alonso oder IndyCar-Champion Scott Dixon, hechteten von einem Kontinent zum nächsten, um ihre Verpflichtungen in anderen Rennserien abzuwickeln. Alonso beispielsweise flog mit einem Privatjet

direkt nach dem Kanada-GP nach Frankreich. Allerdings landete der Spanier nicht auf dem Regionalflughafen in Le Mans – denn der ist montags traditionell geschlossen! Daher musste Alonso nach Tours ausweichen.

## Die offenen BoP-Fragen

Abgesehen von solchen Peanuts beschäftigten sich Insider und Ingenieure immer noch primär mit den Ergebnissen vom Testtag – und dessen Konsequenzen.

Feststellung Nummer 1: Bis zum Montag fehlte immer noch die finale Festlegung der EOT-Tabelle für die LMP1-Klasse, die den maximalen Kraftstoffdurchfluss, die Tankmenge pro Stint und die Größe der Nachtankrestriktoren festlegen sollte. Offenbar fiddeln ACO und FIA immer noch mit den Daten herum.

Feststellung Nummer 2: Die Frage, ob ACO und FIA auch in der zweiten Fahrzeugklasse für Werkswagen, also der GTE-Prokategorie, nach dem Testtag An-



„ALLE HERSTELLER LIEGEN BEI DER THEORETISCHEN BESTZEIT IN EINEM ENGEN KORRIDOR – DAS KÖNNTE EIN JAHRHUNDERT-RENNEN WERDEN.“

Ganassi-Teammanager O'Gara

passungen vornehmen werden, scheint geklärt: „Wir sehen im Moment keinen Grund dafür, eine neue BoP zu lancieren“, erklärte ein ACO-Vertreter bei der technischen Abnahme.

Bei Ford und Porsche hatte man ebenfalls nichts von Änderungen gehört, was den Verdacht nahelegt, dass im Moment alles so bleibt, wie es ist. Allerdings behalten sich ACO und FIA das Recht vor, noch vor dem Rennstart einzugreifen, um die BoP final anzupassen. Erfahrungsgemäß kann es sich hier aber nur noch um kosmetische Maßnahmen handeln – denn aus Sicherheitsgründen kann man keinem Team noch mal 20 Kilo Gewicht aufbürden, weil das tiefgreifende Anpassungen beim Fahrzeug-Setup nach sich ziehen würde.

Mike O’Gara, Teammanager beim Ford-Team Chip Ganassi Racing, könnte BoP-Anpassungen auch nicht nachvollziehen: „Wir haben auf Basis von acht Sektoren die theoretischen Bestzeiten aller Hersteller beim Vortest in Le Mans errechnet, und im Ergebnis kam dabei heraus, dass alle Teams sehr eng beieinander liegen.“ Angeblich befinden sich bei dieser Kalkulation alle GTE-Pro-Autos in einem engen Korridor von weniger als einer Sekunde – sogar Aston Martin, denen beim Vortest mit dem neuen Vantage AMR fünf Sekunden auf die Bestzeit von Porsche fehlte.

### GTE: Jahrhundertrennen?

O’Gara ist fest überzeugt, dass uns in diesem Jahr in der GTE-Pro-Klasse ein Jahrhundertrennen erwartet: „Mag sein, dass Porsche und Ford sich in dieser Saison bisher am besten geschlagen haben und deshalb als Favoriten ins Rennen gehen, auch weil nur diese beiden Hersteller jeweils vier Fahrzeuge an den Start bringen. Aber Corvette war ebenfalls bei der Musik, Ferrari war auch nicht weit weg. Die Einstufung für den BMW passt in Relation zu dem, was wir bisher in der amerikanischen IMSA-Serie gesehen haben. Und wie gesagt: Selbst Aston Martin ist bei der theoretischen Bestzeit noch mittendrin im Mix.“

Am Sonntag übten alle GTE-Pro-Teams wie versessen Boxenstopps in der Pitlane – ein Indikator dafür, dass die Standzeit in der Boxengasse in diesem Jahr eine noch höhere Bedeutung haben könnte als bisher. Denn wenn die Rundenzeiten wie zu erwarten eng beieinanderliegen, dann kön-

nen operative Dinge wie Boxenstopps oder die Rennstrategie sowie das Reifenmanagement den zentralen Unterschied zwischen Sieg und Niederlage ausmachen.

Die größte Ungewissheit für die GTE-Pro-Teams bilden dabei die sogenannten Slow Zones, also die lokalen Gelbphasen, die zum Beispiel ausgerufen werden, um ein im Kiesbett gestrandetes Fahrzeug zu bergen. Je nachdem, wo die Slow Zones zum Einsatz kommen, kann man hier extrem viel Zeit verlieren. Wenn zum Beispiel eine lokale Gelbphase in der ersten Hunaudières-Schikane ausgelöst wird, dann erstreckt sich die Slow Zone zurück bis Tertre Rouge – der Unterschied zwischen Renntempo und Zuckeltempo unter Gelb beträgt dann über 70 Sekunden.

Gesetzt den Fall, die beiden in der GTE-Klasse führenden Fahrzeuge schlüpfen noch durch, bevor die Slow Zone kommt, verlieren alle anderen Verfolger in dieser Runde dann 70 Sekunden.

### Der Vorteil der Führenden

Die logische Konsequenz für die Rennstrategie in der GTE-Pro-Klasse liegt auf der Hand: Man muss das Rennen von vorne mitgestalten, nur dann hat man die Chance, auch von einer solchen Konstellation zu profitieren – und alle, die weiter hinten fahren, laufen in die Falle. Natürlich wird es im Rennen nicht nur eine Slow Zone geben, sondern viele – was auch bedeutet, dass Glück und Pech über den Rennausgang mitentscheiden werden.

Rennleiter Eduardo Freitas hat versprochen, beim Inkraftsetzen von Slow Zones Finger-spitzengefühl zu beweisen, auch mit Blick auf das Mega-Duell von sechs Herstellern in der GTE-Pro-Klasse. Denn in den letzten Jahren war es praktizierte Routine, dass beim Countdown für Slow Zones nur darauf geachtet wurde, dass man den LMP1-Dreikampf zwischen Toyota, Porsche und Audi nicht über alle Maßen beeinträchtigt. 2018 wird die Rennleitung wenn möglich aber auch die GTE-Pro-Klasse entsprechend im Auge behalten.

Apropos GT: Neben den 17 (!) Werkswagen in der GTE-Pro-Klasse dürfte auch das Duell der Privatfahrer-Wertung GTE-Am für reichlich Spannung sorgen. Dort sind 13 Fahrzeuge genannt, und laut Christian Ried sind sicher zehn davon in der Lage, das Rennen zu gewinnen. „Die BoP scheint mit Blick auf die Marken



Porsche gilt für Le Mans als einer der großen Favoriten in der GTE-Pro-Klasse



Der Porsche-Herausforderer heißt Ford: Auch die Amis setzen vier Autos ein



Das Corvette-Werksteam zeigte beim Vortest wettbewerbsfähigen Speed



BMW und Aston Martin bringen in Le Mans neue GTE-Autos an den Start



Toyota ist in Le Mans nach Lage der Dinge der haushohe Topfavorit in der LMP1-Klasse

Porsche, Ferrari und Aston Martin zu passen.“ Die einzige Sorge für Ried ist die Performance des alten Vantage GTE, der sich trotz mehr Gewicht beim WEC-Saisonauftritt in Spa als extrem schnell erwies.

Doch Christian Ried, dessen Team Dempsey Proton Competition drei aktuelle 911 RSR mit Heckmittelmotor-Konzept an den Start bringt, ist zuversichtlich, dass speziell die Porsche in diesem Jahr ganz vorne mitfahren werden: „Der 911 RSR ist eine wirklich starke Verbesserung, ein komplett anderes Niveau. Daher freue ich mich auf ein wirklich hartes und sehr enges Rennen!“

### LMP1: Toyota klarer Favorit

Viele Insider bezweifeln, ob man das Gleiche wird sagen können über die Topklasse LMP1, wo die bewährten Toyota TS050 mit Hybridpower gegen die privaten Konstrukteure wie Dallara (BR1), Oreca, Kolles und Ginetta ohne Hybridtechnik antreten. Beim Vortest war die Sachlage relativ eindeutig: Das von finanziellen Problemen gebeutelte Manor-Team kam mit ihren Ginetta auf keinen grünen Zweig, auch das deutsche Kolles-Team verlor auf die Bestzeit von Toyota-Star Fernando Alonso knapp fünf Sekunden pro Runde.

Auch beim haushohen Favoriten Toyota rechnet man intern

## „WEGEN DER ÄNDERUNGEN BEIM AERO-KIT HABEN WIR TOPSPEED VERLOREN, ABER BEI DER KONSTANZ UND FAHRBARKEIT GEWONNEN.“

BR1-LMP1-Pilot Jenson Button

letztlich nur mit zwei echten Gegnern: Die LMP1-Dallara unter der russischen Bewerbung des SMP-Teams landeten auf den Plätzen 5 und 6. Sie verloren gut 2,5 Sekunden auf die Toyota-Bestzeit, doch das war wesentlich der Tatsache geschuldet, dass der Low-Downforce-Kit nach dem unfreiwilligen Überschlag von Matevos Isaakyan in Spa in letzter Sekunde modifiziert werden musste: Man vergrößerte die Louver auf den vorderen Radhäusern, um den Luftstau zu verringern, und erhöhte die Durchströmung aus dem Radhaus in das Fahrzeug, dazu wurde der Gesamtantrieb an der Vorderachse angehoben.

Diese Last-Minute-Aktion bedeutete, dass die SMP-Mannschaft beim Vortest die Setup-Arbeit bei null beginnen musste. Jenson Button, der den BR1-Dallara für das russische Team in

Le Mans fahren wird, glaubt dennoch, dass SMP im Rennen eine Rolle spielen wird: „Wir haben zwar etwas Topspeed auf den Geraden verloren, weil der Luftwiderstand durch die Änderungen angestiegen ist. Andererseits ist unser Reifenverschleiß jetzt deutlich besser, besonders an der Hinterachse, wo wir bisher Probleme hatten. Denn wenn man den Abtrieb vorne erhöht, muss man auch an der Hinterachse nachlegen, um die Aero-Balance aufrechtzuerhalten. Unsere Race-Pace sollte daher gut sein, auch die Konstanz wird davon profitieren. Und außerdem ist das Auto jetzt in den Porsche-Kurven megaschnell – das macht jetzt richtig viel Spaß!“

Button verweist darauf, dass sich sein Team darauf konzentrieren wird, in der privaten LMP1-Klasse vorne zu sein: „Wir werden sehen, was Toyota macht, aber sie sind klare Favoriten und unter normalen Umständen können wir sie nicht schlagen. Also versuchen wir, die Rebellion zu bügeln. Die waren zwar beim Vortest schneller, sind aber weniger gut erprobt als unser Auto, weil sie später fertig wurden. Gleichzeitig versuchen wir den Abstand bei der Rundenzeit weiter zu reduzieren, denn wir haben noch Luft nach oben, weil der Kit für wenig Abtrieb neu war und wir immer noch Feintuning betreiben können.“

Nach der Papierform muss das inoffizielle Oreca-LMP1-Werksteam Rebellion als der härteste Herausforderer für Toyota gelten: Der britisch-französischen Truppe fehlten beim Vortest nur 0,6 Sekunden auf Toyota – witzigerweise fast exakt die Marge, die Toyota als einzigem Hybridteam in der LMP1-Klasse als Rundenzeiten-Vorteil per BoP eingeräumt wurde.

### Vorteil an drei Fronten

Rebellion-Teamchef Bart Hayden freute sich zwar über das gute Resultat beim Vortest, blickt aber nach wie vor skeptisch auf die relative Performance zu Toyota: „Sie haben an drei Fronten vom Reglement her Vorteile, nämlich bei der Rundenzeit, bei der Nachtankzeit sowie bei der Reichweite. Wenn sie also ein sauberes Rennen fahren, können wir sie nicht schlagen. Wenn sie aber ein Problem bekommen, müssen wir zur Stelle sein!“

Oreca hat fraglos das beste private LMP1-Auto gebaut. Kein Wunder: Hinter dem Projekt steckt mit Oreca-Boss Hugues de Chaunac ein erfahrener Experte, der selbst jahrelang für das Toyota-Team arbeitete. Dazu hat er gute Ingenieure von Toyota abgeworben. Ob das reichen wird, um den Favoriten unter Druck zu setzen? Die klare Antwort lautet: Nein. Toyota kann das Rennen nur selber verlieren. ■

ADAC GT Masters

# Doppelsieg für Corvette

Der Red Bull Ring ist seit jeher Corvette-Land. Das demonstrierten Daniel Keilwitz und Marvin Kirchhöfer in beiden Rennen zum ADAC GT Masters mit zwei Erfolgen. Sie sind nun die neuen Tabellenführer.

Von: **Bianca Leppert**

**E**s war zu erwarten, dass Calaway Competition auf dem Red Bull Ring gut aussehen würde. Der Triumph in beiden Rennen von Marvin Kirchhöfer und Daniel Keilwitz spiegelte jedoch wider, wie stark das Paket dort wirklich ist. Zuletzt gelang es einer Fahrerpaarung beim Saisonfinale 2014 in Hockenheim, beide Läufe zu gewinnen.

Im ersten Rennen am Samstag ließen die beiden nichts anbrennen und münzten ihre Pole-Position in einen Start-Ziel-Sieg um. Für Kirchhöfer der erste in der Serie, für Keilwitz bereits der 20. Auf dem Treppchen leisteten ih-



Die Corvette preschte beim Start von der Pole-Position vorneweg. Sie hat fast schon ein Sieg-Abos in Spielberg

nen ausschließlich BMW-Piloten Gesellschafter. Schnitzer Motorsport stellte mit den Fahrerduos Scheider/Jensen und Marschall/Bouvang die Plätze 2 und 3 in einem Rennen, das von drei Safety-Car-Phasen geprägt war.

Amüsant: Alfred Renauer, Teamchef des bisherigen Tabellenführers Herberth Motorsport (Porsche), trat als Ersatz für Do-

minik Schwager im Ferrari 488 von HB Racing an und lieferte sich ein Fernduell mit seinem Bruder Robert um Platz 6.

Das zweite Rennen am Sonntag hielt bereits in der zweiten Runde Regen bereit. Doch alle, die einen zusätzlichen Stopp einlegten, verzockten sich. Die Corvette harter geduldig mit Slicks bis zum Pflichtstopp aus, wech-

selte erst dann auf Regenreifen und wurde belohnt. Eine noch bessere Strategie wählte Grasser Racing, die das gesamte Rennen über auf Slicks blieben und sich so mit Mirko Bortolotti und Andrea Caldarelli im Lamborghini von Platz 24 auf Rang 2 vorarbeiten konnten. Das Podium komplettierten Götz/Pommer im Mercedes AMG GT3 von HTP. ■

IMSA und die neue LMP1-Topklasse

## Was macht IMSA mit der neuen Topklasse?

Der ACO wird diese Woche Freitag die neuen LMP1-Regeln für 2020 vorstellen. Die erhoffte gemeinsame Prototypenplattform für IMSA und die Sportwagen-WM kommt nicht – zur großen Enttäuschung der Amerikaner.

**D**ie Verhandlungen waren lang, zäh und letztlich erfolglos: Die IMSA-Bosse hegten die Hoffnung, dass die Sportwagen-WM bei der neuen LMP1-Topklasse den transatlantischen Brückenschlag anstreben könnte. Jetzt ist klar: ACO und FIA setzen auf die Karte Hybrid: 5 MJ sollen die neuen, im Vergleich zu bisher leicht abgespeckten Hybridsysteme

leisten, außerdem soll Allradantrieb weiter erlaubt sein. Die Systemleistung aus Verbrenner und Hybridsystem wird weiter im Bereich von 1000 PS liegen. Für die amerikanischen Rennstrecken sind solche Fahrzeuge erstens zu leistungsstark, zweitens sind sie auch zu teuer – zumindest im Vergleich zur aktuellen DPI-Topklasse, die ohne Hybridpower auskommt.

Folglich wird IMSA an ihrem Sonderweg festhalten müssen und das neue LMP1-Format nicht übernehmen. Die drei aktuellen DPI-Hersteller Acura, Cadillac und Mazda haben kein Interesse an dem neuen Format. Die große Frage lautet: Was macht Ford nach dem Ende des GTE-Programms? LMP1 in der Sportwagen-WM – oder doch DPI in der IMSA-Serie? ■ MCS

24h-Rennen Le Mans: Streckenmodifikationen

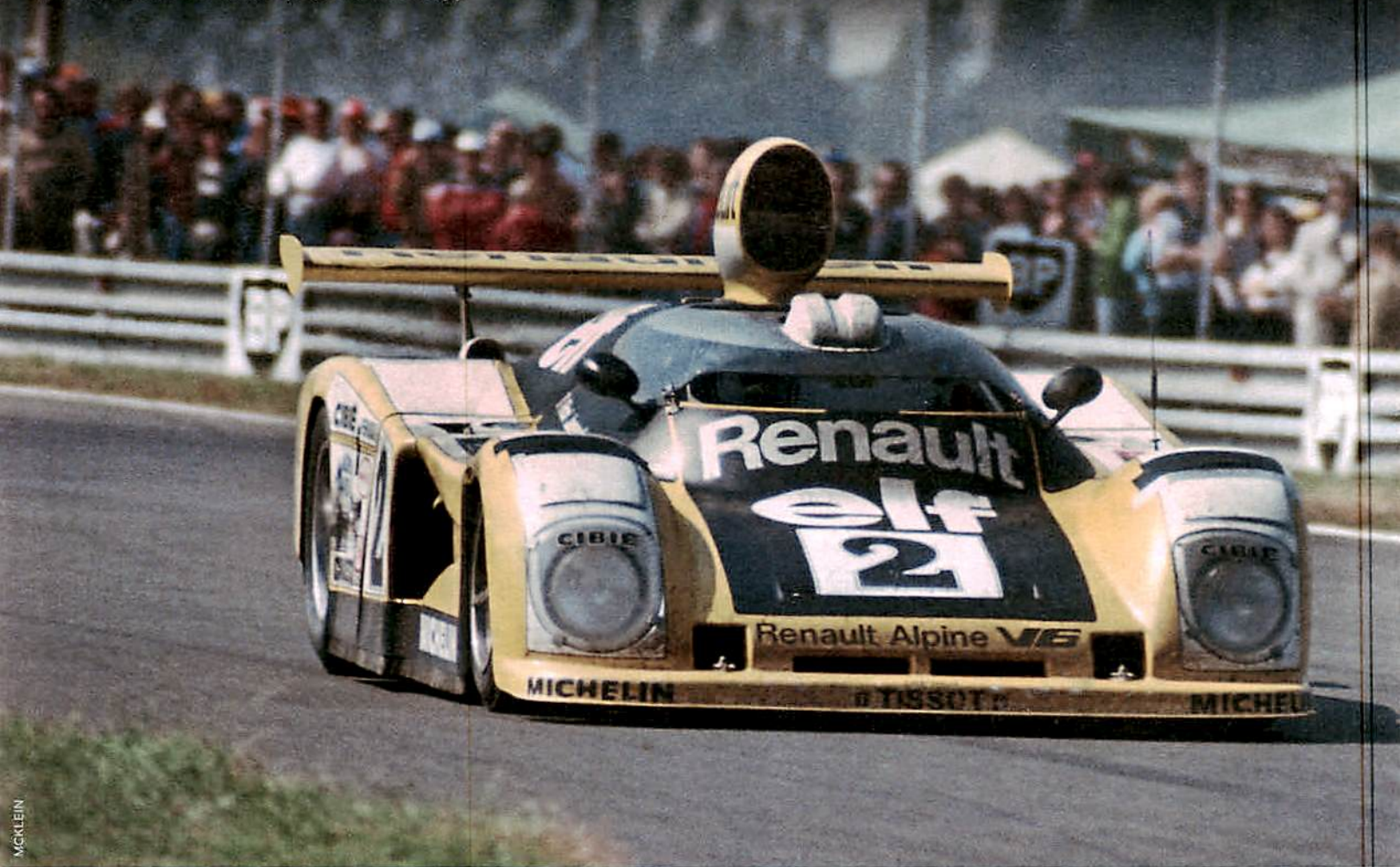
## Kritik an Änderungen der „Virage Corvette“

Der ACO versucht jedes Jahr, die Kultstrecke in Le Mans sicherer zu machen. In diesem Jahr wurden die Auslaufzonen am Ende der sogenannten Porsche-Kurven erweitert. Nicht alle finden das gelungen.

**J**ede Änderung an der Kultstrecke in Le Mans provoziert sofort die Kritik der Piloten – so ist es auch wieder 2018. In diesem Jahr hat der Veranstalter ACO die Auslaufzonen am Ende der ultraschnellen Sektion Porsche-Kurven vergrößert – und damit aber auch den Charakter der finalen Virage Corvette am Ende der Passage deutlich verändert: Statt massiver Leitplanken wartet nun dort auf die

Piloten eine weitläufig asphaltierte Auslaufzone. Viele Fahrer finden das eher schade: „Damit hat sich der Charakter verändert, die Auslaufzone gaukelt mehr Sicherheit vor, was dazu führt, dass man noch mehr ans Limit geht“, sagt beispielsweise Corvette-Pilot Oliver Gavin.

Ford-Pilot Stefan Mücke sieht die neue Auslaufzone als Einladung an die schnelleren LMP1-Piloten, die GT-Fahrzeuge außenherum – also jenseits der weißen Linie – zu überrunden. „Das kann im Extremfall zu ganz gefährlichen Situationen führen“, glaubt Mücke. Neben dieser Änderung wurde übrigens auch die Start- und Ziel-Linie um 145 Meter nach vorne gezogen – damit der Zielstrich von den Haupttribünen aus besser einsehbar ist. ■ MCS



Renault Alpine A442B V6 Turbo

# Held der Grande Nation

Am 11. Juni 1978 ist es endlich so weit: Der Staatskonzern Renault gewinnt das 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Damit werden insgesamt sechs Jahre Entwicklungsarbeit gekrönt. Allein für den Einsatz 1978 hatte das Team kostspielige 40 000 Testkilometer abgespult.

Von: **Dirk Johae**

**D**och selbst mit dem größten Aufwand lassen sich nicht alle Rennsituationen eines 24-Stunden-Rennens proben. Das wird dem lange führenden Renault-Team zum Verhängnis. Der Renault A443 mit der Startnummer 1, der von Jean-Pierre Jabouille und Patrick Depailler gefahren wird, führt mit zwei Runden Vorsprung. Dann entscheidet Renault-Rennleiter Gérard Larrousse nach inten-

siver Beratung, beim führenden Auto den Ladedruck zu verringern. Gegen 9.30 Uhr bekommt Depailler per Funk die Order, den Druck über ein Rädchen im Cockpit herunterzulegen. Nur 20 Minuten später meldet der Streckenposten 76: Das Auto Nummer 1 steht am Rand der Hunaudières-Geraden mit technischem Defekt. Aus der Traum vom Le-Mans-Sieg für das neu aufgebaute Auto. „Wir hatten alles auf der Rennstrecke getestet, nur diese eine Situation nicht“, kommentiert Testleiter François-Xavier Delfosse die Vorentscheidung. Das Reduzieren des Ladedrucks zur Schonung des Motors gehörte nicht zur generalstabsmäßig geplanten Vorbereitung von Renault.

„Obwohl der Kolben als Ausfallursache damals noch nicht bekannt war, spürte jeder im Team, dass diese Anweisung den Ausfall verursacht hatte“, erklärt Delfosse. Durch die Verringerung des Ladedrucks wird weniger Benzin eingespritzt. Die Brennräume werden heißer, es

kommt zu Frühzündungen und ein durchgebrannter Kolben verursacht den Motorschaden.

Der ausgefallene A443 verfügt als einziger der insgesamt vier eingesetzten Renault Alpine über den neuen, vergrößerten 2,1-Liter-V6 mit einem Turbolader, dessen Leistung bei einem Ladedruck von offiziell 0,95 bar mit 520 PS angegeben wird. Gegenüber der ursprünglichen Version ist die Bohrung des V6 auf 89 Millimeter vergrößert worden. Mit dieser Motorvariante wird der Maximalhubraum für die Kategorie erreicht – bei einem Turbomotor wurde damals der Hubraum mit dem Turbofaktor 1,4 multipliziert.

Die Basis dieses V6-Turbos stammt von 1973. Das Zweiliter-Triebwerk von Renault Gordini war zunächst als Saugmotor konzipiert worden. Es feierte im ersten Sport-Prototyp der A440-Baureihe seine Premiere. Schon in der zweiten Saison gewann Werksfahrer Alain Serpaggi überlegen die Zweiliter-Europameis-

terschaft 1974. Bald war der Renault V6 auch in der Formel 2 erfolgreich: Jean-Pierre Jabouille (1976) und René Arnoux (1977) gewannen die Europameisterschaft mit dem über 300 PS starken Sechszylinder aus der Rennmotorenabteilung von Renault Gordini in Viry-Châtillon im Rücken.

Der Anstoß für dieses V6-Aggregat mit 90-Grad-Bankwinkel kam vom französischen Mineralölkonzern Elf Aquitaine, der die

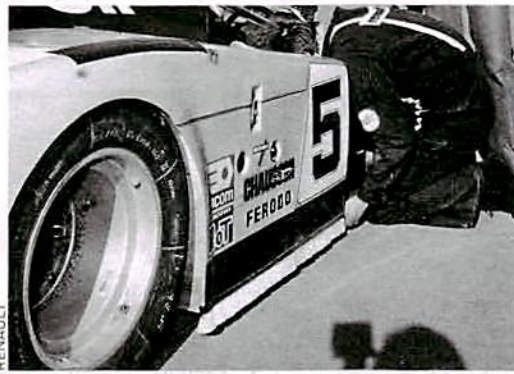
**„NACH DER NIEDERLAGE 1977 FASSTEN WIR DEN ENTSCHLUSS ZUR GENERALMOBIL-MACHUNG, WIR WOLLTEN NOCH MEHR TESTEN.“**

Jean-Pierre Jabouille

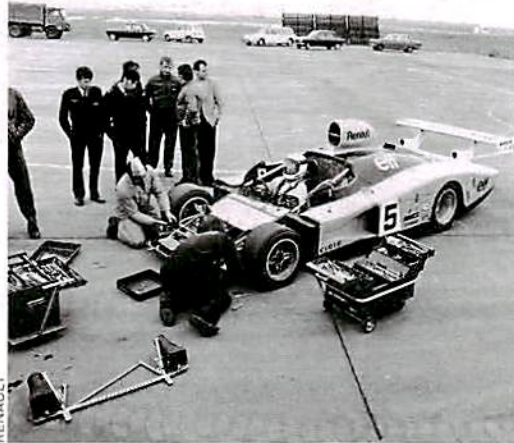


Didier Pironi im A442B auf dem Weg zum Le-Mans-Sieg: Die große Hitze unter der Plexiglaskanzel hätte beinahe den Erfolg vereitelt

## DIE DETAILS



Die Bürsten verbessern 1978 die Aerodynamik



Gigantisches Testprogramm für nur ein Rennen

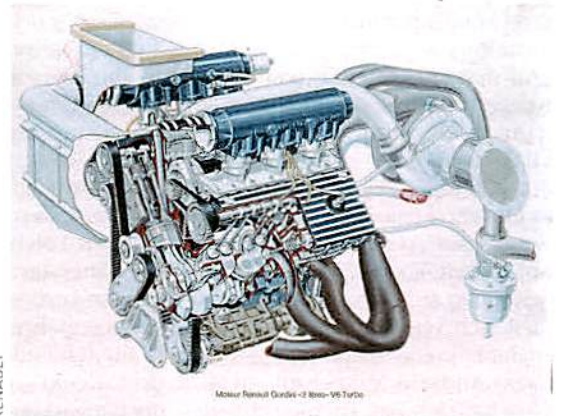
## DIE ERFOLGE



**Debüt:** Mugello 1975  
**WM-Einsätze:** 11 (+ 3 x LM)  
**Einsatzzeit:** 1975–1978  
**Siege:** 1 (+ 1 x LM)  
**Pole-Positions:** 7 (+ 2 x LM)  
**WM-Punkte:** 101

## DIE TECHNIK

**Bezeichnung:** Renault Alpine A442B V6 Turbo (1978)  
**Motor:** Typ CHS, V6, wassergekühlt, 1997 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 86 x 57,3 mm, zwei Garrett-Turbolader, 500 PS bei 9900/min, Drehm. 392 Nm  
**Getriebe:** 5-Gang Hewland  
**Vorderachse:** Doppel-Dreieckslenker, Federbeine  
**Hinterachse:** Oben Dreieckslenker, unten zwei Längslenker, Federbeine  
**Reifen:** Michelin  
**Länge:** 4800 mm  
**Breite:** 1840 mm  
**Radstand:** 2466 mm  
**Spur v./h.:** 1444/1442 mm  
**Gewicht:** 766 kg



RENAULT

Motor Renault Gordini-V6 Turbo

Konstruktion und Entwicklung des reinen Wettbewerbsmotors mit 300 000 Franc unterstützte. Ziele bei der Vereinbarung im Jahr 1971 waren bereits der Einsatz in Le Mans sowie in der Formel 1.

Im November 1972 konnte der neue Motor erstmals auf dem Prüfstand getestet werden, im Frühjahr 1973 folgte die Feuerprobe im Sport-Prototyp. Noch im gleichen Jahr fiel die Entscheidung, auf Basis des Zweiliter-Saugers einen Turbomotor zu entwickeln. Der aufgeladene V6 sollte 1975 den Aufstieg in die Marken-Weltmeisterschaft ermöglichen. Für die Konstruktion dieses Turbo-Triebwerks war Bernard Dudot verantwortlich. „Wir planten die WM-Saison 1975 als Testjahr und nahmen danach den Gesamtsieg in Le Mans ins Visier“, erinnert sich der Motorenkonstrukteur.

1976 setzte Renault beim 24-Stunden-Rennen zunächst nur ein Werksauto ein. Im Jahr darauf konzentrierte sich der Staatskonzern ganz auf Le Mans und schickte eine Armada von insgesamt vier A442 an die Sarthe. Der Einsatz endete im Desaster: Drei Autos schieden mit Kolbenschäden aus, der Semi-Werkswagen

von Hughes de Chaunac nach einem Brand.

Für 1978 wurde der Zweiliter-Turbo in 40 Einzelpunkten verbessert und in drei A442-Chassis eingebaut. Diese Versionen wurden wie auch der A443 mit dem neuen 2,1-Liter-Motor in einem teuren Vierstufenprogramm getestet. „Nach der Niederlage fassten wir den Entschluss zur Generalmobilmachung, wir wollten in einem Jahr mehr testen als in der ganzen Zeit zuvor“, erklärte Werkspilot Jean-Pierre Jabouille damals. Der Druck für das Werksteam Renault Sport ist extrem hoch: Vom Le-Mans-Sieg 1978 hängt auch die Fortsetzung des Formel-1-Engagements ab.

Zum Glück bringen Didier Pironi und Jean-Pierre Jaussaud ihren A442B sicher ins Ziel, und Renault kann seinen einzigen Le-Mans-Sieg feiern. Was bei der jubelnden Zieldurchfahrt keiner ahnt: Didier Pironi rettet sich mit letzter Kraft über die Runden. Nach seinem Doppelstint bricht er dehydriert zusammen. Die Hitzeentwicklung unter der neuen Cockpitkanzel, die auf der langen Geraden rund 10 km/h mehr Top-speed bringt, war zu groß. Doch zur Siegerehrung ist auch Pironi wieder in Feierlaune. ■

In einem Herzschlagfinale besiegt Thierry Neuville im Hyundai Dauer-Weltmeister Sébastien Ogier und geht nicht nur mit einem dicken Plus an Punkten in die Sommerpause.

Von: **Markus Stier**

**E**s sieht weniger nach Rallyesieg aus als nach Boxkampf, wie Thierry Neuville die Fäuste ballt, nachdem er das Ergebnis der letzten Prüfung gesehen hat. Vollgepumpt mit Adrenalin schreit der Mann aus St. Vith seine gelöste Anspannung in die Fernseh-Kamera. In der Hyundai-Hospitality, wo man sich nach dem Sieg vor ein paar Wochen in Portugal selig in den Armen lag, springen die Himmelblauen ausgeflippt auf und nieder. Das hier war nicht einfach ein weiterer Sieg auf dem Weg zum ersten Titel. Das hier war ein Kampf zweier Schwergewichte mit einem fulminanten Niederschlag des Herausforderers in letzter Sekunde.

Es ist nicht so, dass es für Tabellenführer in Sardinien unmöglich ist zu gewinnen, aber im Normalfall ist die Insel dazu prädestiniert, Verfolger und Hinterbänkler gut aussehen zu lassen. Die feine Sandauflage bietet dem Ersten auf der Strecke wenig Haftung, erst darunter findet sich fester Halt. Wer von der Ideallinie abkommt, hängt meist unmittelbar in etwas Solidem wie den zahllosen Felsen, die sich aus dem Inland erheben. Wer etwas zu verlieren hat, nimmt sich hier besser etwas zurück.

### Sturm statt Sonne

Aber 2018 ist alles anders. Im Mittelmeerraum haben tagelang schwere Gewitter getobt. Das sonnige Sardinien zeigt sich auch bei Rallyebeginn noch grau, die Streckenpräparation des Veranstalters war vergebene Mühe. „An manchen Stellen war alles weggespült, und der blanke Fels kam raus“, staunt Thierry Neuville. Der Belgier hat das Glück des Tüchtigen. Er schwört zwar, er müsse trotzdem noch den Straßenkehrer spielen und verliert am ersten Vormittag bis zu 18 Sekunden auf die Spitze, aber das lässt sich verschmerzen. Erstens ist der Führende Teamkollege und Spezi Andreas Mikkelsen, zweitens hat sich das Thema schnell

erledigt, denn der Norweger hat 2018 die Seuche. Sein i20 benimmt sich zwar mittlerweile so, wie es der 28-Jährige haben will, und Mikkelsen geht auch mit zwei Bestzeiten in Führung, aber schon nach dem ersten Mittags-service ist Gang zwei im Getriebe futsch und eine Prüfung später auch die anderen. Der geparkte i20 fängt gar kurz Feuer, weil er dummerweise mit dem Auspuff an einem Strohhallen parkt.

Mikkelsen hätte Geschichte schreiben können, denn ein Gang war noch da... Wir haben in alten Zeiten Funken schlagende Autos auf drei Rädern auf der Autobahn gesehen. Solche, die mit schiefen Aufhängungen selbst geradeaus ständig ausbrechen wollten. Wir sahen Beifahrer als Gegengewichte für fehlende Vorderräder auf dem Heckflügel hocken. Aber noch nie ist jemand 50 Kilometer

im Rückwärtsgang zu seinen rettenden Schraubern zurückgekehrt. „Das war mir dann doch ein bisschen zu weit“, gesteht Mikkelsen, der danach ebenso keine Rolle mehr spielt. Wie viele andere, die sich bei einer gewöhnlichen Sardinien-Rallye prima hätten in Szene setzen können.

### Citroën schwach

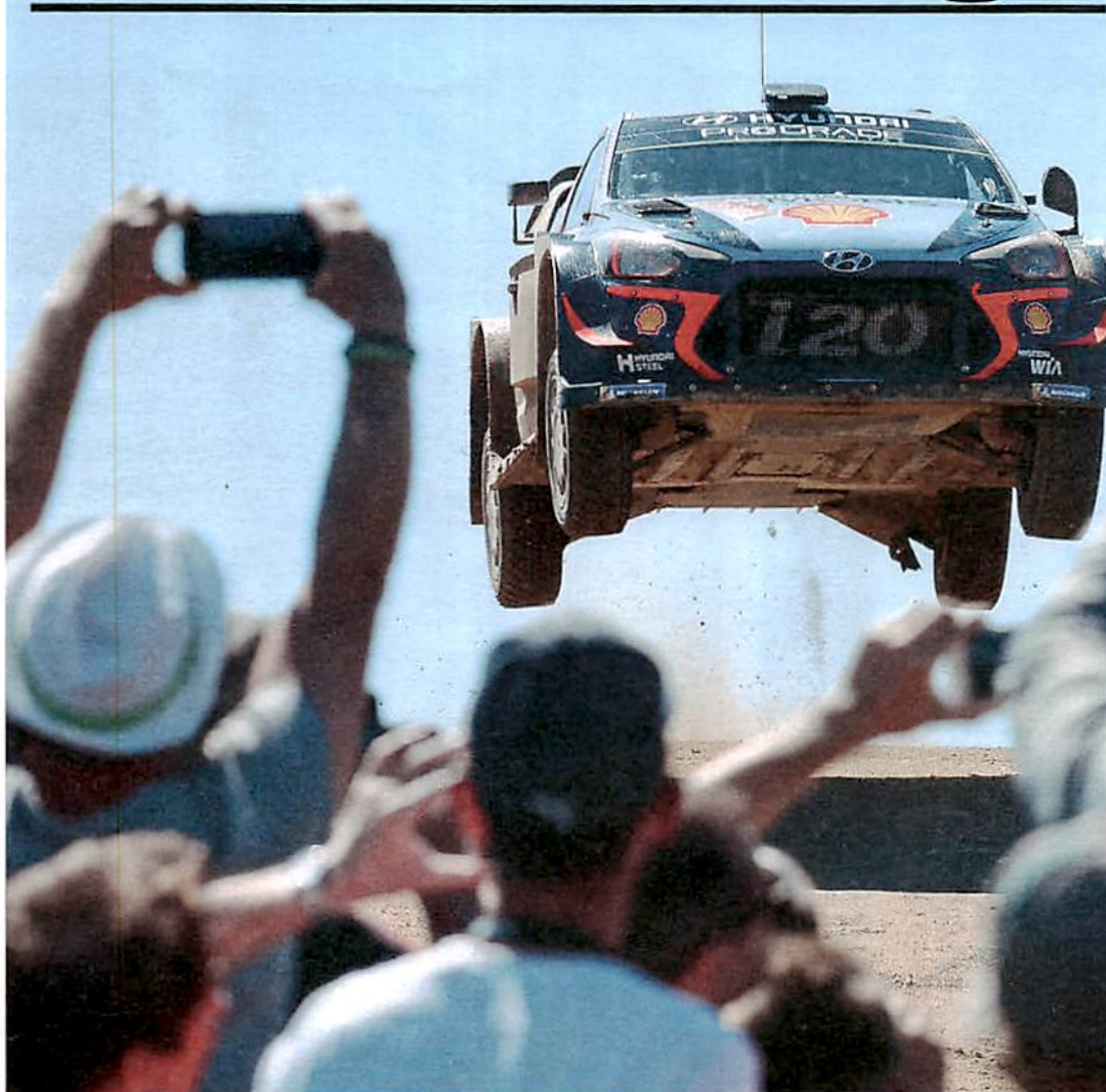
Wie das Citroën-Duo zum Beispiel. Mads Östberg fährt sich bei einem kleinen Ausrutscher das Fahrwerk krumm und hadert auch bei gerichteter Achse das ganze Wochenende trotz regelmäßiger Umbauarbeiten mit dem Handling. Craig Breen rutscht einmal in einen Notausgang, zudem geht dem Iren dreimal der Motor aus. Samstags muss er bei umgekehrter Startreihenfolge als Erster auf die ab-

trocknenden und zunehmend sandigeren Strecken. Er wird am Ende abgeschlagener Sechster, nur ein Platz hinter Östberg, der sich von Hayden Paddon abkochen lassen muss.

Auch der Neuseeländer ist einer der Leidtragenden der Wetterkapriolen. Mit einer Startposition weit hinten hatte er 2015 schon an seinem ersten Sieg geschnüffelt, er hätte wieder einen großen Coup landen können. Aber dieses Mal rumpelt der Mann im dritten Hyundai durch die Furchen, die andere aufgerissen haben. Immerhin. Mit Platz 4 liefert er mal wieder ein Resultat, was ihn in Sachen Fahrerkarussell wieder zurück ins Geschäft bringt.

Das wäre auch Jari-Matti Latvala gern. Als Dritter im Clinch mit Teamkollege Esapekka Lappi winkte endlich mal wieder ein

# Wachablösung?





Neun Bestzeiten, davon die letzten sechs in Folge, dritter Saisonsieg und den Champion geschlagen: Neuville fährt wie ein Weltmeister

ROESELER



Die Rallye Sardinien bot zusammen mit Argentinien 2017 das drittknappste Ergebnis in der WM-Geschichte. Sieger war auch damals Neuville, der Elfyn Evans um sieben Zehntel schlug.

Podiumsplatz. Aber auf der letzten Prüfung des Samstags tut es einen gewaltigen Schlag, bald warnt das Display vor Spannungsverlust. Ein dicker Steinbrocken mitten auf der Idealinie hatte trotz Unterfahrschutz

die Lichtmaschine zerhämmt. Latvala schraubt wie ein Wilder, um den Toyota flott zu machen, aber es hilft nichts. Weil nach einer harten Landung hinter einer Kuppe schon früh der Yaris von Ott Tänak die Grätsche gemacht hat, ist am Ende Lappi der einzige Toyota-Pilot, der noch was zu melden hat. Der Youngster wird Dritter. Latvala und Tänak kommen als Siebter und Achter ins Ziel. Es ist das endgültige Ende aller Titelambitionen für das Team von Tommi Mäkinen.

Auch die Luft für Titelverteidiger M-Sport wird dünner. Malcolm Wilson hat vor der Saison seine Zweit-Besetzung als Schwachpunkt ausgemacht und Recht behalten. Elfyn Evans und Teemu Suninen lieferten in Portugal, als Ogier patzte, aber den abgewanderten Ott Tänak können der Waliser und der noch

unerfahrene Finne nicht ersetzen. Evans hat sich schon am Freitag eine Aufhängung kaputtgefahren, Suninen ist ebenfalls rausgerutscht. Er wird Zehnter, Evans kommt auf Platz 14 an.

Also muss es der Champ wieder richten. Sébastien Ogier verliert auf noch unberührten Pisten anfangs mehr Zeit als der vor ihm fahrende Rivale Neuville, er will erst einmal abwarten, die Rallye ist noch lang. Es ist die erste Fehlkalkulation an diesem Wochenende. Als es am Freitagnachmittag erstmals über gebrauchte Pisten geht, haut Ogier dem gesamten Feld ansatzlos aufs Maul – aus 23 Sekunden Rückstand und Rang 5. Auf Neuville hatte er zuvor neun Sekunden Rückstand, nun sind es 8,5 Sekunden Vorsprung. Das Resultat führt zu Ogiers zweiter Fehleinschätzung, dass ihn wie ge-

wohnt niemand aufhalten kann, wenn er ernst macht.

Bis nach der elften von 20 Prüfungen hat er den Vorsprung auf Neuville bis auf knapp 20 Sekunden ausgebaut, alles läuft nach Plan – scheinbar. Es geht zum Monte Lerno mit seiner berühmten Sprungkuppe „Micky's Jump“. Die sieht wüst aus, ist aber eher harmlos, die dicken Felsbrocken dagegen nicht. Sie werden nicht erst im zweiten Durchgang Latvala zum Verhängnis, sie sind auch Grundsteine für Ogiers Niederlage.

Der Filigrantechner am Volant mag harte Prüfungen nicht besonders. Ogier geht die knapp 29 Kilometer verhalten an, sollen sich doch die anderen die Autos zuschanden fahren. Als Ogier im Ziel auf die Uhr guckt, stellt er verdattert fest, dass ihm Neuville mit einem Parforce-Ritt 14,6 Sekunden abgenommen hat, plötzlich ist der Belgier nur noch knapp fünf Sekunden hinter ihm. Ogier hat beim Start den Motor abgewürgt und murmelt im Ziel etwas Unverständliches vor sich hin, was sich wie „wrong Design“ anhört. Immerhin war sein Ford Fiesta gut genug konstruiert für drei Saisonsiege und die Führung bis hierher. Technikchef Chris Williams räumt ein, dass Ogier anschließend die Abstimmung ändert, betont aber, es sei nichts Weltbewegendes gewesen. Es war eher das Mapping im Kopf, das nicht passte.

### Neuville riecht Blut

Neuville dagegen führt sich nach diesem schweren Wirkungstreffer plötzlich auf wie Ogier zu seinen besten Zeiten. Sofort setzt er nach. Selbst auf den 1,4 Micky-maus-Kilometern von Ittiri nimmt ihm Neuville zwei Sekunden ab. Der angeknockte Champion wehrt sich: Bestzeit, 3,9 Sekunden schneller als Neuville. Samstagnachmittag ist der Zeitpunkt, wo der Vizeweltmeister gern mal einen Flüchtigkeitsfehler macht, aber nichts dergleichen passiert, stattdessen schlägt Neuville jetzt Kombinationen. Monte di Alba: Bäng, nur noch 4,3 Sekunden, wieder Monte Lerno: Zack, nur noch 3,9.

Am Sonntag sind noch vier Prüfungen mit 42 Kilometern zu fahren. Für die größeren Abbrucharbeiten am Denkmal Ogier hatte Neuville am Vortag den Vorschlaghammer geschwungen, nun greift er zum Trennschleifer: Acht Zehntel in Cala Flumini, 1,8 Sekunden in Argentera. Die



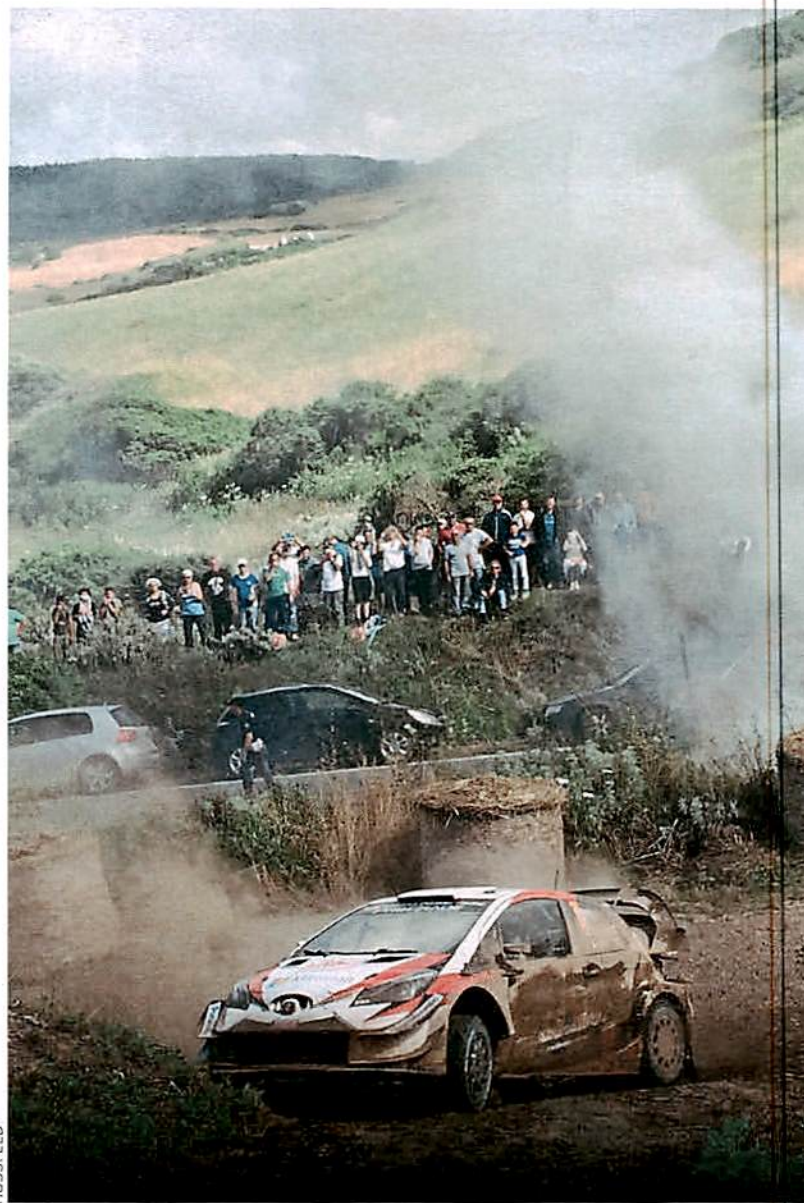
ROESELER

Sébastien Ogier begann zu spät mit seiner Konter-Attacke



MCKLEIN

Blackout: Julien Ingrassia vergaß im Eifer des Gefechts die Bordkarte



HUSSFELD

spätere Powerstage ist mit knapp sieben Kilometern nur halb so lang wie die Prüfung davor, Neuville holt dort aber mehr als doppelt so viel Zeit.

Ogier hat zwei Probleme: „Hier muss man sehr hart mit dem Auto umgehen und kämpfen“, klagt er. Tatsächlich mutet die steile Bergabpassage von Sassari mit ihren tiefen Sandfurchen eher wie eine Dakar-Prüfung an als wie eine WM-Strecke. Die Verantwortlichen haben die selbst für sardische Verhältnisse außergewöhnlich weiche Strecke gewählt, weil sie hinunter zum Meer führt und damit besonders appetitliche Fernsehbilder liefert. Außerdem führt das tiefe Geläuf bei der geringsten Unachtsamkeit zu Fehlern, die entscheidend sein können. Jari-Matti Latvala kann ein Lied davon singen. Er kommt in einer Kehre einen Tick zu weit nach außen, prompt stirbt der Motor ab. Es gibt keine Powerstage-Punkte für den leid-

geprüften Finnen. Ogiers zweites Problem erklärt der stellvertretende Chefingenieur Massimo Carriero: „Immer wenn es sehr wenig Grip hat, haben wir Schwierigkeiten.“

### Plan gescheitert

Weil Ogier es nicht im Sandkasten von Argentera II zum Äußersten kommen lassen will, ist sein Plan, den Sack in der vorletzten Prüfung zuzumachen. Angesprochen auf seine nur noch 1,3 Sekunden Vorsprung sagt er nach der 18. Prüfung frech grinzend: „Knapp, oder?“

Ogier schenkt auf Prüfung 19 tatsächlich dem gesamten Feld ordentlich ein, nur nicht Neuville. Der ist noch eine halbe Sekunde schneller, womit Ogier vor dem Finale lächerliche acht Zehntel Vorsprung bleiben. Der Weltmeister zeigt Nerven: Kein Interview an der Zeitkontrolle. Und auch Beifahrer Julien Ingrassia, der Mann, der sonst hoch-

konzentriert an das kleinste Detail denkt, ist durchgeschüttelt. Am Zeitnahmetisch reicht man den Besatzungen im jetzt wieder sommerlich heißen Sardinien Wasserflaschen. Als Ingrassia Ogier grünes Licht zum Weiterfahren gibt, merkt er nicht, dass die Bordkarte noch an der Zeitkontrolle liegt.

Ohne Bordkarte gibt es im Ziel nur eine Konsequenz: Wertungsausschluss und null Punkte. Und es ist schon zu spät, um ohne Zeitstrafe zurückzukehren. Das französische Duo hat Glück, dass sich ihre Vorjahres-Teamkollegen erbarmen. Ott Tänak und Martin Järveoja bringen das kostbare Stück Pappe mit, sodass Ingrassia es rechtzeitig zum Regrouping vorlegen kann, allerdings sollte die Bordkarte laut Regelwerk schon im betreffenden Auto transportiert werden.

Neuville denkt, die Sache habe dennoch ein Nachspiel für die Konkurrenz, und damit liegt

er nicht falsch. Aber die Sportkommissare unter Führung der Deutschen Waltraud Wunsch lassen nach der Rallye Gnade vor Recht ergehen: Ja, es gibt 22 Punkte Abzug für Rang 2 in Gesamtwertung und Powerstage, aber nur auf Bewährung. Ingrassia nimmt den Fehler auf seine Kappe und wohl auch die Strafe: 10 000 Euro muss der Multimillionär aus der Portokasse zahlen. Zumindest in Sachen Bußgeld endet das Wochenende dennoch unentschieden: Hyundai muss für ein nicht rechtzeitig eingereichtes Foto vom Hilfsrahmen des drittplatzierten WRC2-Autos die gleiche Summe hinblättern.

Auf die Frage, ob Hyundai in der Ogier-Sache noch ein juristisches Nachspiel anzetteln wolle, reagiert Teamchef Michel Nandan unwirsch: Man solle sich doch auf Seiten der Medien bitte nicht so sehr auf das Negative konzentrieren und das Sportliche in den Vordergrund stellen.



**Pechvögel: Mikkelsen scheitert mit Getriebeschaden, bei Latvala streikt später die Lichtmaschine**

Wenn auch die Bordkarten-Affäre ihren Platz in den Annalen finden wird – der Sieg von Thierry Neuville wird deutlich dicker in den Geschichtsbüchern vermerkt. Der Tabellenführer schwor, er wolle auf keinen Fall ein unnötiges Risiko eingehen, aber in Wahrheit rutschte und sprang der i20 durch die Rillen und Löcher wie kein anderer. Neuville rasierte die Büsche rechts, riss links ein Werbebanner von der Leine, und einmal blieben den vor den Monitoren hängenden Mechanikern fast die Herzen stehen, als das Auto auf zwei Rädern aus einer Rechtskurve kam. Das ruppige Buschwerk schubste den Hyundai zurück ins Gleichgewicht. Was soll's, gewagt und gewonnen. Ogier, der König der Powerstages, war am Ende wie so oft besser als die restliche Weltelite, nur Neuville war noch 1,4 Sekunden schneller und damit auf den letzten Metern der Rallye zum

ersten Mal ganz vorn. Sieben Zehntel reichten zum neunten und schönsten WM-Sieg.

Bei nun 27 Punkten Rückstand muss Ogier auf den verbleibenden sechs Rallyes nach der Sommerpause einiges riskieren, um seine Krone zum fünften Mal in Folge zu verteidigen. Um seine Last zu mindern, will M-Sport anders als Hyundai durchaus noch mal juristisch werden. Die Chance, dass man um die in Mexiko wegen einer angeschubsten Schikane verlorenen vier WM-Punkte vor einem Zivilgericht weiterkämpft, beziffert Malcolm Wilson auf 99 Prozent. Ähnlich hoch sieht er allerdings auch das Risiko, abermals den Kürzeren zu ziehen. Vor dem FIA-Sportgericht hat M-Sport Ende Mai bereits verloren. Der Teamchef sieht die Sache nüchtern: „Es war uns vorher klar, dass die Chancen sehr gering sind, aber wir müssen alles versuchen.“ ■



**Bei Citroën wünschte man, Mads Östberg würde so fahren wie er springt**



**Vergeblicher Aufruf der Tänak-Fans**



**Ekstase: Neuville und Gilsoul**

## RALLYE SARDINIEN (07.–10.06.2018)

**Siebter von 13 Läufen, 20 Wertungsprüfungen über 314,36 Kilometer**

1. Neuville/Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	3:29:18,7 h
2. Ogier/Ingrassia (F/F)	Ford Fiesta WRC	+0,7 s
3. Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+1.56,3 min
4. Paddon/Marshall (NZ/GB)	Hyundai i20 WRC	+2.55,2 min
5. Östberg/Eriksen (N/N)	Citroën C3 WRC	+3.10,9 min
6. Breen/Martin (IRL/GB)	Citroën C3 WRC	+4.31,7 min
7. Latvala/Anttila (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+11.22,1 min
8. Kopecky/Dresler (CZ/CZ)	Skoda Fabia R5	+13.14,6 min
9. Tänak/Järveoja (EST/EST)	Toyota Yaris WRC	+13.18,2 min
10. Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+15.30,4 min

**Bestzeiten: Neuville 9, Ogier 4, Mikkelsen 2, Tänak 2, Suninen 1, Latvala 1, Lappi 1**

### WM-STAND FAHRER

1. Neuville	149 Punkte
2. Ogier	122
3. Tänak	77
4. Lappi	70
5. Sordo	60
6. Mikkelsen	56
7. Evans	46
8. Meeke	43
9. Latvala	37
10. Breen	34



### WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	212 Punkte
2. M-Sport-Ford	184
3. Toyota	161
4. Citroën	129

Nach zurückhaltendem Beginn mit kontrollierter Attacke zum dritten Saisonsieg: Kopecký

# Kopecký zum Dritten

Von wegen Asphalt-Spezialist. Jan Kopecký wiederholt beim Hardcore-Ritt auf Sardinien seinen Vorjahreserfolg – sein dritter Sieg beim dritten Saisonauftakt. Werkskollege Ole Christian Veiby komplettiert als Zweiter den Skoda-Doppelsieg.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**reimal wechselt am Freitagvormittag die Führung. Nach fünf Prüfungen können sich mit Ole Christian Veiby (Skoda), Pierre-Louis Loubet (Hyundai), Hiroki Arai (Ford) und Stéphane Lefebvre (Citroën) gar vier der zwölf gestarteten Fahrer eine Bestzeit gutschreiben lassen. Nur Vorjahressieger Jan Kopecký scheint dem wilden Treiben nichts abzugewinnen zu können. Als Vierter liegt der Routinier zu diesem frühen Zeitpunkt 27 Sekunden hinter dem führenden Skoda-Werkskollegen Veiby zurück. Höchste Zeit, trotz widrigen Bedingungen durch Regen und Nebel ebenfalls die Zurückhaltung abzulegen und statt um alle Steine herumzufahren ein paar Kohlen nachzulügen.

Flugs markiert der mit äußerstem Bedacht agierende Tscheche ebenfalls seine erste von drei Bestzeiten. Bei anderen läuft es weniger gut. Toyota-Junior Arai

muss nach einem Ausritt ebenso zwischenzeitlich zuschauen wie Europameister Kajetan Kajetanowicz (Ford) und Ex-Junioren-Weltmeister Simone Tempestini (Citroën). Nachdem auch Veiby an einem Felsbrocken aneckt und auf Rang 8 abstürzt, übernimmt Citroën-Werksfahrer Lefebvre die Führung. Doch vier Prüfungen später liegt auch dessen C3 R5 im Gelände. Dass Markenkollege Tempestini in der gleichen Kurve die Straße ausgeht, sorgt im roten Lager für noch längere Gesichter. Und während Loubet sich über Auflösungserscheinungen (Schaltheber, Handbremse, Gaspedal, Differenzial) seines Hyundai i20 R5 beschwert, scheinen die knüppelhaften Pisten den Werks-Skodas nichts auszumachen. Im Gegenteil: Am Samstagabend be-



Im September in der Türkei kommt es zum direkten Duell der Titelrivalen Kopecký und Tidemand. Zuvor tritt Skoda in Finnland mit Rovannerä und „OC“ Veiby sowie in Deutschland mit Kopecký und Rovannerä an.

trägt Kopeckýs Vorsprung auf seinen ärgsten Verfolger schon über drei Minuten.

Der zweitplatzierte Hyundai-Privatier Nicolas Ciamin spürt dagegen den heißen Atem von Nachwuchsstürmer „OC“ Veiby, der sich mit fünf der sechs Tages-Bestzeiten in Stellung bringt, um am Sonntag zum finalen Angriff zu blasen. Gesagt getan: Zwölf Sekunden nimmt der junge Norweger dem Franzosen in der ersten Sonntags-WP ab und dampft den Abstand weiter zusammen. In der 18. von 20 Prüfungen verkürzt der 22-jährige Skoda-Youngster den Rückstand auf 4,6 Sekunden. In der zweitletzten WP zieht Veiby mit seiner elften von 20 möglichen Bestzeiten an dem aufopferungsvoll kämpfenden Privatier vorbei und komplettiert wie im Jahr zuvor den Doppelsieg der weiß-grünen Werkstruppe aus Tschechien. Ciamin darf sich als „Best of the Rest“ auf dem verbleibenden Podestplatz feiern lassen. Der Italiener Fabio Adolfi wird im Pirelli-bereiften Skoda Fabia R5 mit sechseinhalb Minuten Rückstand Vierter vor Skoda-Markenkollege Lukasz Pieniazek aus Polen (+7,11 min).

Sechs von sieben möglichen Saisonfolgen unterstreichen die Überlegenheit des Skoda-Werksteams. Jeweils drei davon gehen auf das Konto von Jan Kopecký und Pontus Tidemand, die den Titel unter sich ausmachen werden. ■



Oben auf: Kopecký und Veiby



Dritter: Hyundai-Privatier Ciamin

## WRC2 SARDINIEN

1. Kopecký/Dresler (CZ/CZ)	3:42.33,3 h
Skoda Fabia R5	
2. Veiby/Skjærmoen (N/N)	+ 3.02,5 min
Skoda Fabia R5	
3. Ciamin/de la Haye (F/F)	+ 3.18,7 min
Hyundai i20 R5	

## PUNKTESTAND NACH LAUF 7

1. Pontus Tidemand (S)	93 Punkte
2. Jan Kopecký (CZ)	75 Punkte
3. Ole Christian Veiby (N)	45 Punkte
4. Gus Greensmith (GB)	40 Punkte
5. Lukasz Pieniazek (PL)	40 Punkte

Rallye-WM

# Citroën sucht einen Teamleader

Weiter im roten Bereich. Nach dem Rauswurf von Kris Meeke braucht Citroën einen neuen Teamleader. Mal wieder erste Wahl: Champion Sébastien Ogier.

Von: **Reiner Kuhn**

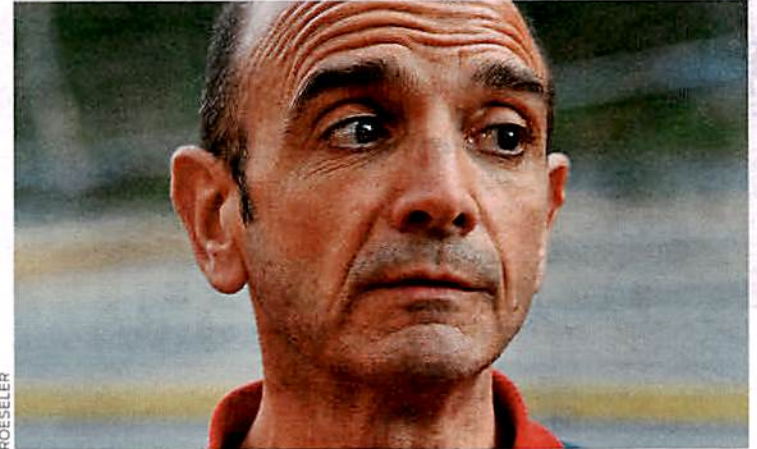
**D**ie gute Nachricht zuerst: „Wir werden auch kommende Saison hier sein. Unser Programm ist für 2019 und 2020 bestätigt“, erklärte Pierre Budar auf Sardinien. Das Ziel: „Wir wollen wieder um Titel fahren“, stellt der Citroën-Teamchef klar und weiß, dass er dazu neues Personal braucht. Während die noch immer vakante Position des Technischen Direktors wohl noch in der Sommerpause besetzt werden soll, scheint es mit der künftigen Fahrerriege

schwieriger zu sein. „Wir wollen einen Topfahrer, der auf allen Untergründen siegfähig ist“, sagt Budar und hat vor allem einen im Auge: Weltmeister Sébastien Ogier. Zwar würde man noch nicht verhandelt, aber „jeder spricht mit jedem. Wenn er Interesse an Citroën hat, wären auch wir an ihm interessiert. Er ist Franzose, wir sind ein französisches Team, und mit uns hat er seine Karriere begonnen. Es wäre eine schöne Geschichte. Aber seine Verpflichtung ist nicht unsere einzige Überlegung.“

Schon im Vorjahr soll es Gespräche gegeben haben, doch Ogier verlängerte um ein weiteres Jahr bei M-Sport. Er macht keinen Hehl daraus, dass er sich nur noch ungern längerfristig binden möchte. Mehr als einen Zweijahresvertrag dürfte Ogier also kaum unterschreiben. Nur gut, dass zum Jahresende auch die

Verträge von Thierry Neuville oder Jungstürmer Esapekka Lappi auslaufen. Ein Nummer-1-Fahrer allein dürfte aber kaum reichen. Schon deshalb darf man gespannt sein, wer bei den kommenden Rallyes neben Craig Breen einen roten Werkswagen

steuert. Mads Östberg gilt für Finnland als ebenso naheliegend wie Sébastien Loeb für Deutschland. Ab der Türkei müssten dann aber auch Fahrer mit Zukunftsperspektive zum Einsatz kommen. Sonst sieht man spätestens 2019 wieder rot. ■



Pierre Budar hat Personalsorgen

WRC2

## „Da ist Potenzial“

Um sich ein besseres Bild von Werksjunior Hiroki Arai zu machen, holte Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen Top-Co Jarmo Lehtinen ins Cockpit zurück.

**D**er Unterschied ist groß: Am Lenkrad agiert Hiroki Arai, der 24-jährige Toyota-Junior, bestreitet auf Sardinien seinen zehnten WM-Lauf. Und neben ihm im R5 sitzt erstmals Jarmo Lehtinen. Für den 49-jährigen Routinier ist es der 169. WM-Start. 68 Mal stand er mit Mikko Hirvonen auf dem Podium, 15 Mal davon ganz oben. Nach vierjähri-

ger Pause weist er nun WRC2-Pilot Arai den Weg – mit erstaunlichem Erfolg: Auf der zweiten Prüfung sind sie Drittschnellste, eine WP später folgt die Bestzeit. Sie übernehmen die Führung und legen mit der zweitschnellsten Zeit nach.

Doch nur eine Prüfung später rutschen sie von der Strecke und sind raus. „Kein großes Ding, das kann passieren“, sagt Lehtinen. „Vor der Rallye haben ‚Hiro‘ und ich am Aufschrieb gearbeitet, und er hat das top umgesetzt. Ich habe mich im Auto gut gefühlt und sehe, da ist Potenzial. Vor Finnland werden wir noch einen Testlauf bestreiten, und dann gilt’s. Ich bin mir sicher, man wird eine Steigerung sehen.“ ■ RK



Jetzt unrasliert, aber sonst der Alte: Jarmo Lehtinen

## AUS DEM SERVICEPARK

### MEILENSAMMLER

Sieben Wochen, sechs Rallyes, fünf Skoda Fabia R5, vier Fahrer, drei Inseln, zwei Kontinente, ein Koffer – Bruno de Pianta ist im Stress. Vor sechs Wochen flog der Teamchef von Motorsport Italia zum EM-Lauf nach Gran Canaria. Es folgte der WM-Lauf in Portugal, ein Lauf zur südamerikanischen FIA-Kontinentalmeisterschaft in Brasilien und die Rallye Akropolis. Nach der direkt folgenden WM-Runde auf Sardinien bildet der EM-Lauf auf Zypern den Abschluss der geballten Tour.

### JUNGES GLÜCK

Kaum haben Johannes und Christina Fürst, ehemals Kohl, am 4. Juni geheiratet, machten sich die beiden Frischvermählten auf in die Flitterwochen nach Sardinien. Doch statt sich mit Strand, Sonne und Pool zu begnügen, zog es das Paar mit Freunden auch an die staubigen Wertungsprüfungen des italienischen WM-Laufes. Verständlich, Johannes ist Hobbyfahrer, Gemahlin Christina gar die Copilotin von DRM-Tabellenführer Dominik Dinkel.

### LOKALHELD

Als Jean-Baptiste Franceschi als 34. und Letzter auf die Zielrampe rollte, kannte der Jubel keine Grenzen. Der Sarde startete beim Hardcore-Ritt mit einem Citroën DS3 R1. Zwar strandete der 53-Jährige mit seinem seriennahen Gefährt am Freitag im Schlamm und musste zwischenzeitlich zuschauen, am Samstag und Sonntag umschiffte er aber alle Steinbrocken und erreichte knapp sieben Stunden hinter Sieger Thierry Neuville das Ziel.

### ANTRITTSGESCHENK

Wer würde nicht auch gerne in Alghero erstmals die Rallye-WM besuchen. Vor allem, wenn man wie Thomas Schemera auch noch mit den Siegern auf dem Podium steht. Der Deutsche ist bei Hyundai ab sofort für die Hochleistungsmodelle und den Motorsport verantwortlich. Sein ebenfalls von der BMW M GmbH nach Südkorea gewechselter Kollege Albert Biermann steht als einer der Präsidenten der Hyundai Motor Company weiterhin der Fahrzeugentwicklung vor. ■ RK

Nach Feindkontakt steht Timmy Hansen quer, freie Fahrt für die VW

# Das perfekte Wochenende

Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson (VW) ist auf dem Weg zur Titelverteidigung. Er holte beim Auftritt in Norwegen die Idealpunktzahl, während die Kontrahenten von unnötigen Fehlern und Missgeschicken gebeutelt wurden.

Von: **Sven Kopf**

**D**a kommt selbst ein Weltmeister ins Schwärmen. „Das Auto reagiert exakt so, wie ich es will“, erklärte Johan Kristoffersson nach einem beispiellosen Rennwochenende. Der Schwede gewann problemlos jeden Start, arbeitete in jedem Rennen sofort einen sichtbaren Vorsprung heraus – und gewann alle vier Qualifikationsläufe.

## Kristoffersson unschlagbar

Die Übermacht von Kristoffersson mit dem Polo aus Hannover setzte sich auch in den Finalläufen fort. Mit einem Sieg im Semifinale und dem Erfolg im Finale verbuchte er mit insgesamt 30 Zählern die Idealpunktzahl auf sein Punktekonto. Manch einem lag die Gratulation zur Titelverteidigung schon auf der Zunge. „Es passt einfach alles“, freute sich Kristoffersson über seine perfekte Vorstellung und grinste dabei über beide Ohren.

Auch die Kontrahenten leisteten ihren Beitrag zum gelung-

nen Wochenende des Tabellenführers. Sie wahrten nicht nur gebührenden Abstand in den Vorläufen, sondern machten sich selbst das Leben schwer. Sébastien Loeb, der bisher kein Podium in dieser Saison ausgelassen und sich auf Tabellenplatz 2 vorgearbeitet hatte, versäumte es im dritten Qualifikationslauf, den Umweg durch die Jokerlap zu nehmen und kassierte ein paar Strafsekunden, die ihn deutlich zurückwarfen. Wutschnaubend fuhr er ins Fahrerlager. Böse Zungen behaupten, sein für die Taktik zuständiger Spotter habe sich umgehend in die norwegischen Berge abgesetzt. Als sich der Franzose beruhigt hatte, knurrte er: „So was kann passieren, es sollte aber nicht noch mal passieren.“ Loeb ist in guter Gesellschaft: Im Vorjahr vergaß der Vater des Weltmeisters in Portugal, seinen Filius zu dirigieren. „Hoffentlich feuert er mich jetzt nicht“, sagte Tommy Kristoffersson anschließend grinsend.

Mattias Ekström (Audi) musste zähneknirschend Strafsekunden hinnehmen, weil ihm ein zu heftiger Lackaustausch mit Petter Solberg (VW) zur Last gelegt wurde. Als wäre das noch nicht genug, zwang ihn im vierten Qualifikationslauf ein technisches Problem schon beim Start zum Aufgeben. Immerhin sprang am Ende mit Platz 10 die Teilnahme am Semifinale heraus.

Im ersten Halbfinale teilten sich die Polos die erste Startreihe, Kristoffersson und Solberg spul-

ten das Rennen herunter und ließen nur noch Platz für Ekströms Teamkollegen Andreas Bakkerud, der sich zwischen die beiden schieben konnte. Loeb verpasste als Vierter das Finale. Seine Teamgefährten, die Gebrüder Timmy und Kevin Hansen, machten es im zweiten Semifinale besser und komplettierten gemeinsam mit Ekström das Finale.

Dort waren die Fronten schnell geklärt, denn nachdem sich Bakkerud und Timmy Hansen in ein Scharmützel vertieft hatten, das sie bis zum Stillstand abbremste, war die Bahn frei für die bisher einzigen drei Rallycross-Weltmeister. Und so machten Kristoffersson, Ekström und Solberg dann das Podium unter sich aus.

Nichts zu tun mit den vorderen Plätzen hatte Alex Wurz, der in den Fußstapfen seines Vaters, des dreimaligen EM-Siegers Franz Wurz, sein erstes Rallycross-Gastspiel gab. Der ehemalige Formel-1-Pilot und Le-Mans-Sieger wirkte die Chance, im Ford Fiesta von Max Pucher unter die Top 12 zu kommen, gleich mit zwei Frühstarts in der Quali. ■



Nicht ganz der Papa: Alex Wurz

## HALBFINALE 1

1. Kristoffersson	VW Polo
2. Bakkerud	Audi S1
3. Solberg	VW Polo
4. Loeb	Peugeot 208
5. Larsson	Ford Fiesta
6. Marklund	VW Polo

## HALBFINALE 2

1. T. Hansen	Peugeot 208
2. Ekström	Audi S1
3. K. Hansen	Peugeot 208
4. Grönholm	Hyundai i20
5. Eriksson	Ford Fiesta
6. Baumanis	Ford Fiesta

## FINALE

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

## WM-STAND FAHRER

1. Johan Kristoffersson	135 Punkte
2. Sébastien Loeb	104
3. Petter Solberg	102
4. Andreas Bakkerud	101
5. Mattias Ekström	97
6. Timmy Hansen	94

## WM-STAND TEAMS

1. PSRX Volkswagen Schweden	237 Punkte
2. EKS Audi Sport	198
3. Team Peugeot Total	198



**auto  
motor  
-sport**

# DIE GRÜNE HÖLLE AM NÜRBURGRING

*Ein Stück Motorsport-Geschichte.  
Jetzt auch für Sie erhältlich! Viel Freude damit!*

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



**auto  
motor  
-sport**

**ART ARCHIVE**  
MOTORSPORT

[www.art-archive.de](http://www.art-archive.de)





Auch durch Zusatzkilos nicht zu stoppen: Hari Proczyk legt nach einem Heimsieg 22 Punkte vor seinem ersten Verfolger

# Hari mit Heimvorteil

Niels Langeveld (Audi) und Harald Proczyk (Opel) heißen die Sieger bei der dritten Saisonstation in Spielberg. Vor der „Halbzeitpause“ konnte sich Proczyk damit weiter von den Verfolgern absetzen.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**r ist der erste Wiederholungstäter der Saison. Harald Proczyk kann nach dem Sonntagsrennen bei seinem Heimspiel (siehe „Aus dem Fahrerlager“) bereits zum zweiten Mal in dieser Saison einen Siegerpokal in die Höhe strecken. Und er strahlt mit der Sonne um die Wette. „Das Rennen war nahezu perfekt“, freute sich der Tourenwagen-Routinier.

Wie schon beim Auftaktsieg in Oschersleben half auch bei Proczyks zweitem Saisonsieg die Rennleitung ein wenig mit. Bestrafte diese in der Magdeburger Börde Leader Mike Halder (Honda) mit einer Drive-through, wel-

che den Österreicher an die Spitze spülte, lief es diesmal etwas komplizierter ab. Denn eigentlich sah zunächst Benjamin Leuchter (VW) wie der wahrscheinliche Sieger aus. Im anfänglichen Getümmel hatte er sich auf P3 vorgeschoben, lauerte hinter Luca Engstler (VW) und Reverse-Pole-Mann Sandro Kaibach (Audi) auf seine Chance. Die ergab sich, als Engstler einen Verbremser einbaute, Kaibach die Chance nutzte, aber direkt von Leuchter auf dem falschen Fuß erwischt wurde.

Leuchter schob Kaibachs RS3 leicht an und sich danach am querstehenden Audi vorbei, woraufhin sich der VW-Pilot gleich ein wenig absetzte. Kurz darauf wurde eine Safety-Car-Phase ausgerufen, in der auch schon die Meldung kam: Auto Nummer 10 wird untersucht – also Leuchters Max-Kruse-Racing-Golf.

Kurz nach dem Restart dann die Gewissheit: Leuchter muss Kaibach wieder vorbeilassen, weil das Manöver zum Führungswechsel für nicht ganz sauber befunden wurde. Hier bewies zwar die Rennleitung

Fingerspitzengefühl, dumm war nur: In der Zwischenzeit hatte sich Proczyk zwischen die beiden Duellanten geschoben. So musste Leuchter auch noch den HP-Opel passieren lassen, welcher danach den zweiten Saisonsieg einfuhr. Leuchter kassierte Kaibach zwar wieder, musste sich aber noch Antti Buri (Audi) geschlagen geben, der in Spielberg zweimal P2 holte.

## Langeveld konstant stark

Tags zuvor hatte sich Buri in einem weit weniger aufregenden Rennen nur Niels Langeveld (Audi) geschlagen geben, der seinen ersten Saisonsieg einfahren und zuvor die Pole-Serie von Mike Halder stoppen konnte. Damit übernahm der Niederländer sogar für eine Nacht die (punktgleiche) Tabellenführung. „Genau für dieses Gefühl fahren wir Rennen, dafür bereiten wir uns so intensiv vor. Wir haben nur sieben Rennwochenenden, und es ist die größte Herausforderung, genau im richtigen Moment abzuliefern“, sagte Langeveld, der wie Landsmann Tom Coronel in den sozialen Netz-

**„ICH BIN SCHON SO LANGE DABEI, ICH WERDE FRÜHESTENS IN HOCKENHEIM AUF DIE FAHRERWERTUNG SCHAUEN.“**

Tabellenführer Harald Proczyk

werken zu den aktivsten Fahrern zählt. Fest steht: Dank seiner konstanten Leistungen und seines mittlerweile anscheinend gezähmten Temperaments fährt er sich nachhaltig auf die Favoritenliste, wenn die Meisterfrage gestellt wird. Das belegt allein schon die Tabelle: Hinter dem Spitzentrio Proczyk/Langeveld/Engstler, die punkttechnisch der Gegenwert eines fünften Platzes trennt, klafft schon eine kleine Lücke zu den Verfolgern.

In der zweiten Reihe lauern Buri, Halder und Leuchter. „Ich bin sehr, sehr happy nach dem schwierigen Wochenende, das wir in Most hatten“, war Leuchter erleichtert. Schon in Oschers-

leben verbaute man sich bessere Resultate, weil man die Gewichtstabelle falsch gelesen und so mit Untergewicht im Qualifying gefahren war. Jetzt scheint das über den Winter komplett neu zusammengestellte Kruse-Team aber Fahrt aufzunehmen. Halder erlebte auch in Spielberg Höhen und Tiefen. Am Samstag schrammte er mit P4 knapp am Podium vorbei, am Sonntag kämpfte er um einen Treppchenplatz, als plötzlich der Vortrieb ausblieb. Später wurde eine defekte Zündspule als Ursache für den bereits zweiten Nuller im sechsten Rennen ausgemacht.

### HP Racing dreimal vorn

Buri hat nach je einem guten und einem schlechten Rennen bei den ersten beiden Events jetzt endlich zwei starke Resultate eingefahren. Bleibt das so, wird auch er noch ein Titelkandidat, trotz der schon recht großen Lücke zu den Top 3. Proczyk bleibt trotz seiner 22 Punkte

Vorsprung vor der langen Sommerpause und kurz vor Halbzeit der Saison auf dem Boden der Tatsachen: „Ich bin schon so lange dabei, ich werde frühestens in Hockenheim auf die Fahrerwertung schauen“, so der 42-jährige. „Mir ist die Teamwertung fast wichtiger und da schaut es wirklich gut aus, weil der Luke ja auch jedes Mal einen sensationellen Job macht.“

Mit Luke ist Teamkollege Luke Wankmüller gemeint, der auch in Spielberg eine rundum starke Vorstellung ablieferte. Nach Rookie-Doppelsieg in Oschersleben und einem Mini-Durchhänger in Most war der 16-jährige Youngster in Österreich wieder voll auf der Höhe. Zweimal Platz 6 bedeutete auch zweimal volle Punkte in der Rookie-Wertung. Und für HP Racing International heißt das: Führung sowohl in Fahrer-, Team- als auch Rookie-Tabelle. „Mit Blick auf die Wertungen könnte man die Saison jetzt beenden“, lacht Wankmüller. ■

## AUS DEM FAHRERLAGER

### ÜBERALL ZU HAUSE

Laufsieger und Tabellenführer Harald Proczyk hatte in Spielberg im wörtlichsten Sinne ein Heimspiel, denn der Österreicher ist nur einen Steinwurf vom Red Bull Ring entfernt in Knittelfeld aufgewachsen. Der Name des von ihm gegründeten Teams HP Racing trägt aber nicht umsonst den Zusatz „International“: Der Teamsitz ist nämlich in Weil der Stadt nahe Stuttgart, Proczyk selbst wohnt in Scherzingen (Thurgau) in der Schweiz.

### WELTMEISTER-POKALE

Die beiden Laufsieger in Spielberg erhielten ihre Siegetrophäen aus den Händen echter Champions. Am Samstag überreichte Super-G-Weltmeisterin Nicole Schmidhofer den

entsprechenden Pokal an Niels Langeveld. Am Sonntag bekam Proczyk das entsprechende Sieger-Schmuckstück von Doppel-Rennrodel-Weltmeister Wolfgang Kindl überreicht.

### GEWICHTSAUSGLEICH

Wie schon in Most waren der aktuelle Honda Civic sowie der Audi RS3 LMS mit 1305 kg die Autos mit dem höchsten Mindestgewicht im Feld. Während der Honda jedoch 20 kg Kompensationsgewicht ausladen durfte, kamen 20 kg BoP-Gewicht hinzu. Umgekehrt beim Audi: 20 kg BoP-Gewicht raus, 20 kg Kompensationsgewichte rein. Die Leichtgewichte im Feld: der Vorjahres-Civic sowie der Peugeot 308 TCR mit jeweils nur mind. 1245 kg.



Tabellenführer für eine Nacht: Langeveld nach seinem Sieg am Samstag



Immer besser in Fahrt: Leuchter im Max-Kruse-Racing-Golf zweimal auf P3

## SPIELBERG, 1. RENNEN

5. von 14 Läufen, 19 Runden à 4,318 km (29 gestartet, 23 gewertet)

1.	Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	33.08,213 min
2.	Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+ 2,862 s
3.	Benjamin Leuchter (D), Max Kruse Racing	Volkswagen	+ 3,958 s
4.	Mike Halder (D), Team Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 6,748 s
5.	Harald Proczyk (A), HP Racing International	Opel	+ 7,663 s
6.	Luke Wankmüller (D), HP Racing International	Opel	+ 10,376 s
7.	Luca Engstler (D), Liqui Moly Team Engstler	Volkswagen	+ 12,117 s
8.	Max Hesse (D), PROsport Performance	Audi	+ 12,688 s
9.	Florian Thoma (CH), Team Engstler Europe	Volkswagen	+ 16,893 s
10.	Simon Reicher (A), YACO Racing	Audi	+ 17,307 s

Schnellste Runde: 1.37,792 min (Langeveld)

## SPIELBERG, 2. RENNEN

6. von 14 Läufen, 18 Runden à 4,318 km (29 gestartet, 24 gewertet)

1.	Harald Proczyk (A), HP Racing International	Opel	32.51,084 min
2.	Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+ 3,255 s
3.	Benjamin Leuchter (D), Max Kruse Racing	Volkswagen	+ 3,912 s
4.	Luca Engstler (D), Liqui Moly Team Engstler	Volkswagen	+ 8,837 s
5.	Florian Thoma (CH), Team Engstler Europe	Volkswagen	+ 11,731 s
6.	Luke Wankmüller (D), HP Racing International	Opel	+ 12,046 s
7.	Max Hesse (D), PROsport Performance	Audi	+ 12,383 s
8.	Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	+ 13,786 s
9.	Sandro Kaibach (D), PROsport Performance	Audi	+ 15,275 s
10.	Lukas Niedertscheider (D), N'scheider Motorsport	Peugeot	+ 15,641 s

Schnellste Runde: 1.38,096 min (Buri)

### STAND FAHRER

1.	Proczyk	185 Punkte
2.	Langeveld	163
3.	Engstler	159
4.	Buri	123
5.	Mike Halder	113
6.	Leuchter	108,5
7.	Hesse	99
8.	Wankmüller	94
9.	Reicher	91
10.	Michelle Halder	72,5

### STAND TEAMS

1.	HP Racing International	273 Punkte
2.	Liqui Moly Team Engstler	187
3.	Racing One	162

### STAND ROOKIES

1.	Wankmüller	41 Punkte
2.	Hesse	38,5
3.	Michelle Halder	29,5
4.	Häußermann	19

# Licht und Schatten für Vernay und Richard



Kris Richard: Als Lauf-2-Sieger abgewinkt, aber später bestraft. Am Rand schaut Lauf-1-Sieger Jean-Karl Vernay zu

Nach seiner Pause in Zandvoort holte sich Jean-Karl Vernay (Audi) in Spa seinen zweiten Saisonsieg. Im zweiten Durchgang dann feierte Kris Richard (Hyundai) seinen ersten Saisonsieg – verlor ihn aber wieder.

Von: **Michael Bräutigam**

**F**ür einmal war nicht die BoP das große Thema im Vorfeld eines Rennwochenendes. Lediglich eine Absenkung der Hyundais um 10 mm (90 statt 100 mm minimale Bodenfreiheit) stand in der Liste der Änderungen gegenüber der vorherigen Runde in Zandvoort. Auf dem Ardennenkurs von Francorchamps zeigte sich das Feld auch relativ geschlossen, wobei Dusan Borkovic als Hyundai-Speerspitze im Qualifying schon 1,3 Sekunden Rückstand auf Pole-Mann Vernay einstecken musste und damit auf P6 stand. „Der Typ, der die BoP macht, ist toll“, konnte sich der baumlange Serbe einen

kritischen Kommentar trotzdem nicht verkneifen und verwies darauf, dass zwischen Pole und P10 immerhin schon drei Sekunden Abstand waren. „Die VAG-Autos sind einfach zu schnell und es ist schon die zweite Strecke, auf der wir das langsamste Auto haben“, so der Doppelsieger vom Auftakt.

## Richard verliert Sieg

Dass in Spa Team- und Markenkollege Kris Richard als Sieger eines Rennens abgewinkt wurde, hatte man dem Reversed Grid im zweiten Lauf zu verdanken. Doch der Schweizer, der zuletzt in

**!** Trotz aller BoP-Kritik fuhr ein Hyundai-Fahrer in Spa als Laufsieger durchs Ziel. Eine Strafe sorgte aber dafür, dass Kris Richard den Sieg wieder verlor.

Zandvoort die ersten Punkte der Saison holen konnte, durfte den Sieg nicht behalten. In einem sehr turbulenten Rennen hatten sich Richards i30 und der Peugeot des angriffslustigen Julien Briché berührt. Dafür erhielt der Eidgenosse im Nachgang eine Ein-Sekunden-Strafe, die ihn im Ergebnis hinter den Franzosen zurückfallen ließ. „Was uns nicht umbringt, macht uns stärker“, so Richard, der sich dennoch in die Top 10 der Tabelle vorschob.

Gar bis auf Tabellenrang 3 spülte es – trotz Ausfall in Lauf 2 (Kollision) – Vernay, der in Zandvoort ausgesetzt hatte und im ersten Spa-Lauf einen Start-Ziel-Sieg einfuhr. Schon 2017 gewann er in Spa und wurde später Meister der TCR International Series. Ein gutes Omen?

Vor ihm liegen nur noch Borkovic und der wieder stark aufgelegte Mikel Azcona (Cupra). Der Spanier übernahm mit P3 im ersten Lauf die Gesamtführung und legte im zweiten Lauf mit P4 ein paar weitere Punkte zwischen sich und seinen ersten Verfolger. „Das Beste war, das Auto zu schonen, aber ich war schon in Versuchung, es in der letzten Runde

## SPA, RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Vernay/Audi	28.03.224 min
2. Potty/Volkswagen	+ 0,705 s
3. Azcona/Cupra	+ 5,055 s
4. Borkovic/Hyundai	+ 15,509 s
5. Briché/Peugeot	+ 15,552 s
6. Richard/Hyundai	+ 25,314 s
7. Kroes/Cupra	+ 29,867 s
8. Nagy/Hyundai	+ 30,546 s
9. Abreu/Peugeot	+ 32,210 s
10. Piro/Honda	+ 45,907 s

## SPA, RENNEN 2

Fahrer/Marke	Zeit/Rückstand
1. Briché/Peugeot	27.54.660 min
2. Richard/Hyundai	+ 0,283 s*
3. Potty/Volkswagen	+ 1,130 s
4. Azcona/Cupra	+ 1,900 s
5. Paulsen/Cupra	+ 2,721 s
6. Nagy/Hyundai	+ 3,237 s
7. Borkovic/Hyundai	+ 4,211 s
8. Barr/Hyundai	+ 4,922 s
9. Kroes/Cupra	+ 8,929 s
10. Mora/Hyundai	+ 9,469 s

## FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Azcona	95 Punkte
2. Borkovic	84
3. Vernay	56
4. Nagy	54
5. Files	50
6. Tassi	44
7. Briché	38
8. van Lagen	38
9. Potty	38
10. Richard	38

noch mal zu probieren“, gab Azcona angesichts eines möglichen Doppelpodests zu Protokoll.

Mit Spannung erwartet wurde auch die Honda-Premiere von Stefano Comini. Der Tessiner kämpfte, endlich mit konkurrenzfähigem Material ausgestattet, auch direkt im Vorderfeld mit (Quali P8), geriet aber im ersten Lauf ausgerechnet mit Markenkollege Josh Files aneinander, welcher dafür auch eine Verwarnung kassierte. Für beide war das Rennen vorzeitig vorbei. Auch im zweiten Lauf war früher Schluss: Ein Elektronikproblem sorgte dafür, dass Comini von P3 aus direkt am Start das Feld ziehen lassen musste. ■



# Top-Ausstattung

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus MANNESMANN Werkzeugbox sichern!



## Werkzeugbox, 155-tlg.

- Alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen
- Werkzeugbox aus stabilem Stahlblech
- Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm
- Zuzahlung: 1,-€



**TOP  
EXTRA**

MANNESMANN  
WERKZEUGE

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. (Best.-Nr. 1625305)  verschenken. (Best.-Nr. 1625306)  
 Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung. 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		

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 Befelegungsstart 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. 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

## 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 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.

# www.motorsport-aktuell.com/abo



2009 fuhr letztmals ein Privatteam in der DTM. Colin Kolles setzte drei Audi A4 ein

# Private in den Startlöchern

Mercedes zeigt der DTM die kalte Schulter. Und dass ein anderer Hersteller schon 2019 einsteigt, ist so wahrscheinlich wie intelligentes Leben auf dem Mars. Für DTM-Chef Gerhard Berger bleibt kurzfristig also nur die Option „Privatteams“, um auch in Zukunft ein stattliches Starterfeld präsentieren zu können. Diesbezüglich gibt's gute Neuigkeiten.

Von: **Claus Mühlberger**

Johannes Seidlitz, Tomas Kostka und Christian Bakkerud – das waren die letzten DTM-Privatfahrer. Im Jahr 2009 startete das Trio im Team von Colin Kolles mit betagten Audi A4. Sportlich bohrten diese drei keine dicken Bretter. Kein Wunder, denn die Autos waren zwei Jahre alt, und die Fahrer besaßen nur geringe Tourenwagen-Expertise.

Danach wurde die DTM – die 1984 als Championat für Privatteams begonnen hatte – zur exklusiven Spielwiese der Werks-

teams. Eine Entwicklung, die nicht nur positiv war. Man erinnere sich nur an die oft für Taktikspielchen missbrauchten „Jahreswagenfahrer“, im Fahrerlager gerne auch „Strategie-Komparsen“ genannt.

Die Abhängigkeit von den Herstellern hatte die DTM schon einmal in den Abgrund geführt. Ende 1996 stiegen Alfa und Opel aus, die Serie musste eine dreijährige Zwangspause nehmen, ehe es im Jahr 2000 wieder losging – unter anderem mit der Mannschaft von Abt, damals noch eine rein private Initiative von Teamchef Hans-Jürgen Abt.

## Raus aus der Sackgasse

Jetzt steht die DTM wieder vor einer schwierigen Situation: Mercedes ist 2019 weg, damit fehlen sechs Autos im Grid. Gerhard Berger betont das Positive: „Audi und BMW stehen voll hinter uns. Aber wir brauchen einen dritten Hersteller.“ Der sei momentan nicht in Sicht. Leider.

Berger ist aber auch Pragmatiker: „Mittelfristig ist der Mercedes-Ausstieg vielleicht gar nicht so schlecht“, meint er. „So sind wir dazu gezwungen, unsere Kultur in Richtung Privatteams zu verändern.“ Durch die Herstellerdominanz sei die DTM in eine

Sackgasse geraten. „Da müssen wir wieder raus.“

Dass Mercedes seine alten DTM-Autos verkauft, ist unrealistisch. Doch aus München und Ingolstadt kommen gute Nachrichten: „Prinzipiell können wir uns vorstellen, Privatteams Autos anzubieten“, sagt BMW-Sportchef Jens Marquardt. Konkreter wird Audis Sportchef Dieter Gass: „Privat eingesetzte Audi sind 2019 absolut denkbar. Wir sind mit drei Teams in Kontakt.“

Anders als in der DTM-Ära vor 2011, als Kunden nur Vorjahresautos erwerben durften, was automatisch zu einer Zweiklassengesellschaft führte, bekommt die

Kundschaft jetzt Topmaterial. Gass: „Und obendrein sind die neuen Autos auch noch günstiger als in der Vergangenheit.“

Ein DTM-Auto Jahrgang 2019 kostet 800 000 Euro – samt Turbomotor. „Die jährlichen Einsatzkosten liegen bei 2,5 bis 3 Millionen Euro“, sagt Berger.

Offizielle Bestätigungen gibt es natürlich noch nicht, aber es gilt als sehr wahrscheinlich, dass Peter Mücke Lust auf ein DTM-Comeback mit Audi verspürt. Und auch Hitech GP, ein mit russischem Chemiegeld solide finanziertes britisches Spitzenteam aus der Formel-3-EM, zeigt offenbar Interesse an der DTM. ■



DTM-Chef Gerhard Berger und HWA-Boss Ulrich Fritz beim SAT.1-Interview

BTCC

# Sieg und Tabellenspitze

Colin Turkington (BMW) hat in Oulton Park seinen ersten Saisonsieg gefeiert. Damit liegt er nach vier Rennwochenenden auch an der Tabellenspitze.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Qualifying verpasste der Ex-WTCC-Pilot jedoch einen Platz im Vorderfeld, während sich sensationell Honda-Privatfahrer Matt Simpson die Pole-Position holte. Der konnte sich im ersten der drei Rennen in Oulton Park auch seinen überhaupt ersten BTCC-Laufsieg sichern. Zum zweiten und dritten Lauf konnte er jedoch aufgrund eines Motorwechsels nicht mehr antreten.

Mit Tom Chilton (Ford) erbt ein weiterer früherer WTCC-Fahrer die Pole für Rennen 2 von Simpson, doch zum Laufsieg reichte es nicht. Stattdessen tankte sich Turkington in seinem



**Kleiner Mann ganz groß: Leader Turkington (M.) mit Chilton (L.) und Neal**

BMW vom sechsten Startplatz immer weiter nach vorne, ehe er kurz vor Rennhalbezeit die Führung von Chilton übernahm. Auch Matt Neal (Honda) schob sich noch am Ford-Piloten vorbei, der dennoch nach Platz 2 im ersten Lauf nun sein zweites Saisonpodium feierte.

## Collard führt BMW-Trio an

Mit seinem Sieg im zweiten Lauf konnte sich Turkington – der be-

reits achte verschiedene Laufsieger in bis dahin elf Rennen – auch die Tabellenführung sichern. Den neunten Rennsieger im zwölften Rennen gab es im abschließenden dritten Lauf von Oulton Park. Rob Collard (BMW), Vater von BMW-Junior Ricky Collard, fuhr zum ersten Mal 2018 aufs Podest – und dann gleich auf die oberste Stufe. Andrew Jordan und Turkington machten den BMW-Dreifachsieg perfekt. ■

## NACHRICHTEN

### WTCC: FIA BESTÄTIGT SLOWAKEI-RENNEN

Wie in der letzten MSA angekündigt, wurde auf der FIA-Weltratssitzung vergangene Woche in Manila die Streichung des Events im argentinischen Termas de Río Hondo abgesegnet. In einem simplen Zweizeiler bestätigte man auch den neuen Termin: 14./15. Juli am Slovakiaring. Dort fährt man wie berichtet gemeinsam mit der Truck-EM.

### DTM: FRAGEN UND ANTWORTEN ZU UNGARN

Nach den Geschehnissen am Hungaroring erlebte die DTM einen wahren Fragenhagel. Auf der Internetseite der Serie hat man sich diesen aber nun gestellt. Unter anderem wird die Frage beantwortet, warum nicht nach dem Auer-Zwischenfall sofort das Rennen abgebrochen wurde. Alle Fragen und Antworten sind auf [www.dtm.com](http://www.dtm.com) nachzulesen.

NASCAR

# Dreifachsieg in Regenlotterie

Nur zwei Drittel der geplanten Renndistanz konnten in Michigan gefahren werden. Dann besiegelte der Regen den ersten Dreifachsieg von Stewart-Haas Racing.

Von: **Michael Bräutigam**

Besser geht es fast nicht: Pole-Position für Kurt Busch, Stage-2-Sieg für Kevin Harvick und Rennsieg für Clint Bowyer. Bei Stewart-Haas Racing (SHR) stachen in Michigan alle drei Asse. Nur Ford-Markenkollege Ryan Blaney machte die perfekte SHR-Bilanz zunichte, weil er die erste Stage für sich entscheiden konnte.

Das alles bestimmende Thema am Renntag auf dem Michigan International Speedway war das Wetter. Der Regen hatte bereits dafür gesorgt, dass das Rennen erst mit einer Verspätung von rund zweieinhalb Stunden aufgenommen werden konnte. Danach

hingen immer dunklere Wolken wie ein Damoklesschwert über dem 1,5-Meilen-Oval. So wurde das Rennen zu einem gegen das Wetter. Mit Einführung der Stages ist das Ende von Stage 2 der Punkt, an dem ein Rennen gewertet werden kann. Beim 200-Runden-Rennen von Michigan also dementsprechend Runde 120.

## Bowyers zweiter Streich

Als die rettende Caution zum Ende der zweiten Stage ausgerufen wurde, ging die Zockerei los. Bowyer setzte auf bald einsetzenden Regen und nur zwei neue Reifen, was ihn an die Spitze kapultierte. Beim Restart bekam er Druck von Teamkollege Harvick, der vierfach neu bereift war. Doch schon bald löste Ricky Stenhouse Jr. (Ford) mit einem Dreher eine Gelbphase aus. In dieser begann es zu regnen und – da in Runde 133 befindlich – man entschied sich schnell gegen einen Restart. So waren der zweite Saisonsieg für Bowyer und der erste SHR-Dreifacherfolg besiegelt. ■



**Starkes Team: Bowyer (#14) und Harvick führten den SHR-Dreifachsieg an**

## NASCAR CUP SERIES

**Brooklyn/Michigan (USA)**  
15. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Clint Bowyer (USA)	Ford
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Kurt Busch (USA)	Ford
4.	Kyle Busch (USA)	Toyota
5.	Paul Menard (USA)	Ford
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Joey Logano (USA)	Ford
8.	Ryan Blaney (USA)	Ford
9.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
10.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet

**Gesamtwertung**  
nach 15 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	664 Punkte
2.	Harvick (Ford)	589
3.	Logano (Ford)	566
4.	Keselowski (Ford)	514
5.	Bowyer (Ford)	510
6.	Truex Jr. (Toyota)	506
7.	Kurt Busch (Ford)	493
8.	Hamlin (Toyota)	468
9.	Blaney (Ford)	457
10.	Larson (Chevrolet)	443

Marc Márquez im Red Bull RB12: Auf Anhieb schnell und viel dazugelernt

# Der nächste Umsteiger?

Letzten Dienstag testete MotoGP-Weltmeister Marc Márquez einen Formel 1 auf dem Red Bull Ring. Da der 25-Jährige sehr schnell zurechtkam, kamen gleich Umstiegs-Gerüchte auf.

Von: Imre Paulovits

**N**ebel lag über der Steiermark, als im Fahrerlager des Red Bull Rings am frühen Morgen erstmals das Geschrei eines Formel-1-Saugmotors ertönte. Marc Márquez kam trotzdem mit seiner gewohnt guten Laune an. Und nachdem er sich den Alpinestars-Rennoverall und die dazugehörigen Rennfahrerschuhe mit der roten 93 angezogen hatte, wurde sein Gesicht ernst und konzentriert. „Es ist unglaublich, wie professionell er an die Sache herangeht“, schwärmte sein Fahrercoach Mark Webber, der die Aufgabe hatte, den 25-jährigen Auto-Neuling in die Geheimnisse des Formel-1-Fahrens einzuweißen.

„Am Morgen beim Frühstück war er nicht sonderlich gesprächig, aber sobald er eingestiegen war, war er voll dabei. Man merkt, wie er sich mit der Technik auseinandersetzt. Er stellt die richtigen Fragen, und er kann auch das Data-Recording genau lesen. Er hat sich dann erstaunlich schnell zurechtgefunden und sich immer weiter verbessert.“

## Geschenk von Honda

Dass es überhaupt zu diesen Testfahrten kommen konnte, lag nicht zuletzt daran, dass Toro Rosso mit Honda um die Lieferung von Motoren verhandelt. Dabei kam auch das Thema auf den Tisch, dass der größte Motorradhersteller der Welt seinem Weltmeister danken wollte und, aus seiner eigenen Geschichte lernend, wohl auch wissen wollte, wie sich der aktuell beste Motorrad-Rennfahrer in einem Formel-1-Rennwagen macht. Schließlich hatte Honda einst selbst die Dienste von John Surtees in Anspruch genommen, der sowohl mit dem Motorrad als auch mit dem Auto Weltmeister in der höchsten Klasse wurde. Und Mike

**„MÁRQUEZ WÄRE IN KÜRZESTER ZEIT FÜR MITTELFELD-PLATZIERUNGEN GUT.“**

DR. HELMUT MARKO

Hailwood, der mit Honda vier WM-Titel feierte, wurde später Formel-2-Europameister und machte auch in der Formel 1 eine richtig gute Figur bis zu seinem Unfall 1974 auf dem Nürburgring, bei dem er sich so schwere Beinverletzungen zuzog, dass er sich zurückziehen musste.

Márquez wurde mit einem Lehrgang im Simulator in Milton Keynes an das Fahren herangeführt, dann fuhr er den Vormittag über mehrere Stints. Am Nachmittag sollten noch mehr folgen, doch Gewitterschauer machten der Testfahrt ein frühes Ende. Den Tag hatte der MotoGP-Weltmeister mit 1:21er-Zeiten begonnen und steigerte sich auf 1:14.

Dabei fuhr er den Red Bull RB12 von 2012 mit Renault-Saugmotor.

Dr. Helmut Marko, der die Testfahrt eingefädelt hatte, war von den Leistungen des MotoGP-Weltmeisters genauso begeistert wie Mark Webber und der ebenfalls anwesende Niki Lauda. „Er hat unheimlich schnell dazugelernt und keinen einzigen Dreher produziert. Er ist konstant schneller geworden, ich denke, er könnte in kürzester Zeit Mittelfeld-Platzierungen in einem Formel-1-Feld zustande bringen“, so Marko.

## Auch Pedrosa und Cairoli

Einen Tag später durfte auch Dani Pedrosa ans Steuer des Formel 1, und war – wenn auch bei besseren Bedingungen – noch einen Tick schneller als sein Honda-Teamkollege. Auch der neunfache Motocross-Weltmeister Toni Cairoli kam in den Genuss der Formel-1-Testfahrt.

Doch wie realistisch ist ein Umstieg von Márquez in die Formel 1? Bis Ende 2020 ist er an die MotoGP gebunden. Und ob es dann noch für einen Umstieg

reicht? Márquez selbst gab zu, dass es schwer ist, gegen Fahrer zu bestehen, die seit ihrer Kindheit auf die Formel 1 vorbereitet wurden, und dass es auf dem Weg dorthin zu viele Unterschiede gibt. John Surtees selbst hat mal gesagt, er hätte im Gegensatz zu anderen den Umstieg geschafft, weil er noch umgestiegen ist, als er sich in seiner Entwicklungsphase befand. Dann müsste Marc Márquez jetzt umsteigen, sonst wäre es zu spät.

Aber soll er das überhaupt? Die MotoGP ist längst dabei, der Formel 1 den Rang abzulaufen. Und der Fahrer, der die Grenzen auf zwei Rädern in den letzten Jahren verschoben hat wie kein anderer, muss es sich nicht unbedingt antun, in einer für ihn unbekanntem Welt ein Risiko einzugehen, dessen Ausgang mehr als ungewiss ist. Die Formel 1 bräuhete Marc Márquez auf alle Fälle mehr, als Marc Márquez die Formel 1 braucht. ■



Marc Márquez (L.) und Mark Webber: „Höchst professionelle Einstellung“

### DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



**WELCHES GEFÜHL IST ES, ERSTMALS EINEN FORMEL-1-RENNWAGEN ZU FAHREN?**

Es war unglaublich. Es war eigentlich meine erste Erfahrung mit einem Rennwagen. Ich bin zwar in Motegi für zwei Runden einen Honda-Formel-3 gefahren, aber ansonsten habe ich überhaupt keine Auto-Vergangenheit, ich bin noch nicht einmal Gokart gefahren. Ich werde mir jetzt aber einen zulegen. Ich war zunächst ganz weit weg, habe dann aber Schritt für Schritt die Dinge verstanden. Ich hatte es durch die Legenden, die mir bei meiner ersten Testfahrt zur Seite standen, aber leicht, und dieser Tag wird mir immer in Erinnerung bleiben. Ich muss zugeben, dass ich noch nervöser als vor einem Rennen war, ich

konnte in der Nacht zuvor kaum schlafen.

**WAS IST IM FORMEL 1 ANDERS ALS AUF DEM MOTOGP-BIKE?**

Man sieht, wenn man nach vorne schaut, nur die Vorderäder, den Rest muss man sich denken. Auf dem Motorrad sieht man alles um einen herum. Dann muss man beim Auto anders, härter, bremsen. Und wenn der Abtrieb kommt, ist es unglaublich, wie schnell man schnelle Kurven fahren kann.

**SIND SIE NUN AUF DEN GESCHMACK GEKOMMEN, SODASS EIN WECHSEL ANSTEHEN KÖNNTE?**

Vorerst bleibe ich auf alle Fälle in der MotoGP. Aber wer weiß, was die Zukunft noch bringt. Man sollte auf alle Fälle niemals nie sagen.

**Jorge Lorenzo:**  
Der Sieg mit  
Ducati kam zu  
spät, der Mallor-  
quiner fährt  
2019 für Honda



MotoGP

## Lorenzo bei Honda, Iannone bei Aprilia

Es war die bisher verrückteste Woche bei den Vertragsverhandlungen für die nächstjährige MotoGP-WM. Jorge Lorenzo wird Teamkollege von Marc Márquez.

Von: Imre Paulovits

Zuletzt waren wir es gewohnt, dass neue Fahrerverträge bei den Grands Prix unterschrieben werden, doch in der letzten Woche hatten es mehrere Fahrer und Teams besonders eilig, konnten nicht bis zum Barcelona-GP warten, und es kam zu einigen überraschenden Veränderungen des nächstjährigen MotoGP-Grids.

Als Erstes teilte Honda am Dienstag mit, dass Dani Pedrosa nach 13 Saisons im Werksteam nächstes Jahr nicht mehr dort fahren wird. Einen Tag später kam die offizielle Meldung, dass Jorge Lorenzo Teamkollege von Marc Márquez wird. Damit sind die MotoGP-Weltmeister der letzten sechs Jahre in einem Team vereint.

Vom Tisch war somit auch das Konstrukt eines Yamaha-Satelliten-Teams von Yamaha Malaysia mit Lorenzo und Hafizh Syahrin. Und noch am gleichen Tag unterschrieb der Malaysier bei Tech3-KTM. Damit steht neben Pedrosa mit Bradley Smith ein weiterer aktueller Werksfahrer auf der Arbeitslosenliste.

Am gleichen Tag gab auch Ducati bekannt, dass Danilo Petrucci 2019 den zweiten Platz im Ducati-Werksteam übernehmen wird. Der 27-jährige Italiener, der bislang bei Pramac eine Werks-Ducati des aktuellen Jahr-

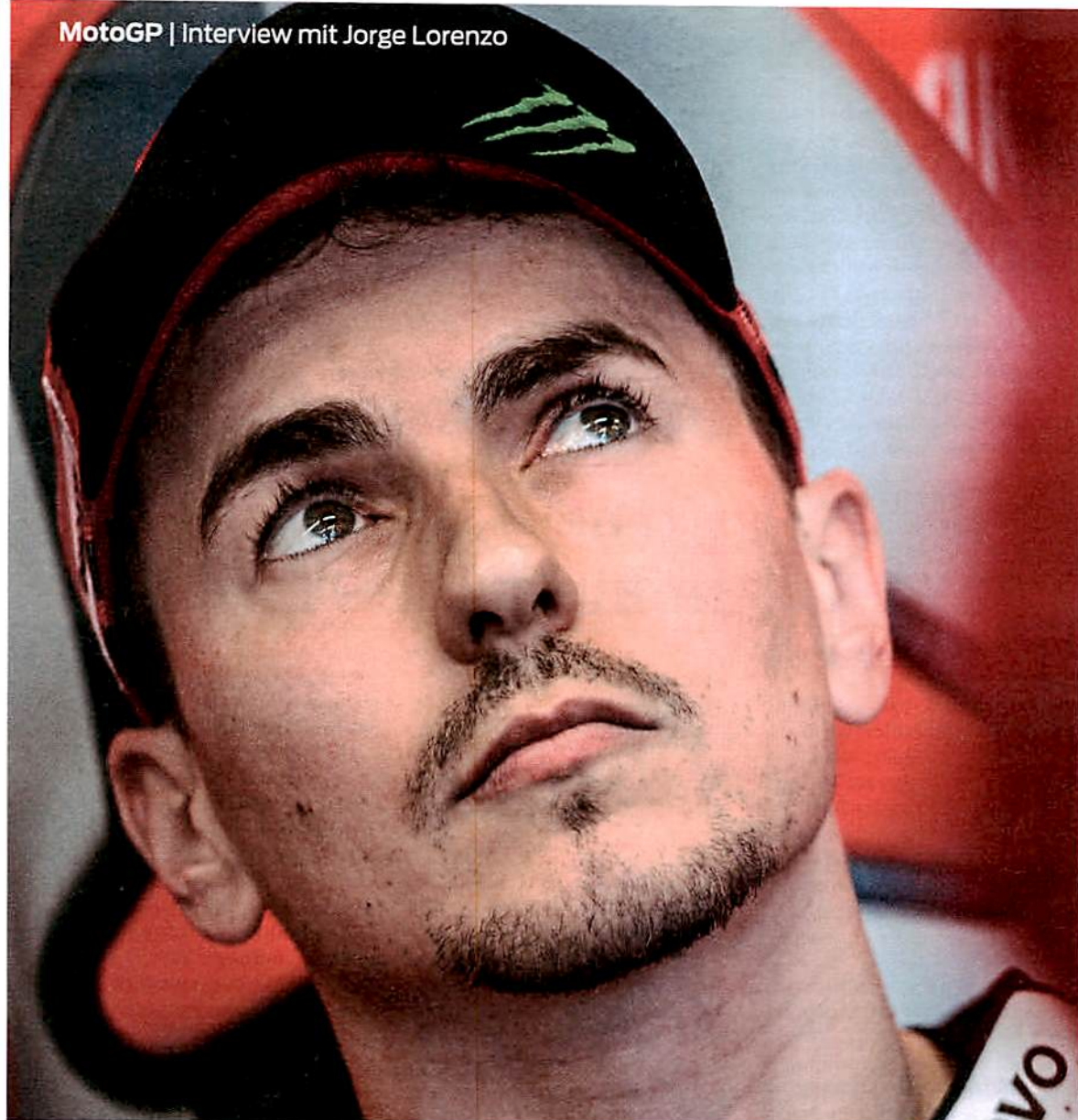
gangs gefahren ist, hat einen Einjahres-Vertrag im Werksteam bekommen.

Einen weiteren Tag später unterschrieb Andrea Iannone für den zweiten Platz im Gresini-Aprilia-Werksteam, womit für die bedauernswerten britischen Fans mit Scott Redding auch der zweite britische Werksfahrer aus der nächstjährigen MotoGP-Startaufstellung fällt.

Somit ist nur noch ein Platz in einem Werksteam offen, der zweite neben Álex Rins im Suzuki-Werksteam. Teamchef Davide Brivio hatte in Mugello anklingen lassen, dass er sich mit Moto3-Weltmeister Joan Mir so gut wie einig ist. Die Entwicklungen der letzten Woche könnten dies aber wieder verändert haben, denn jetzt ist Dani Pedrosa zu haben. Der 32-jährige Spanier, immerhin dreifacher Weltmeister und in der MotoGP dreifacher Vizeweltmeister, wollte in Barcelona bekanntgeben, wie es mit seiner Karriere weitergehen wird. Ob er vielleicht ganz aufhört oder seinem jüngeren Landsmann vorgezogen wird, sollten wir noch bis zum Ende dieser Woche erfahren. Aber vielleicht werden ja noch mehr Überraschungen serviert. ■



Andrea Iannone: zwei Jahre Aprilia



Jorge Lorenzo

**Geburtstag:** 4. Mai 1987

**Geburtsort:** Palma de Mallorca (E)

**Herkunftsland:** Spanien

**WM-KARRIERE**

- 2002: 125GP, Derbi (21.)
- 2003: 125GP, Derbi (12.)
- 2004: 125GP, Derbi (4.)
- 2005: 250GP, Honda (5.)
- 2006: 250GP, Aprilia (1.)
- 2007: 250GP, Aprilia (1.)
- 2008: MotoGP, Yamaha (4.)
- 2009: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2010: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2011: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2012: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2013: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2014: MotoGP, Yamaha (3.)
- 2015: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2016: MotoGP, Yamaha (3.)
- 2017: MotoGP, Ducati (7.)
- 2018: MotoGP, Ducati (zurzeit 10.)

**HOBBYS**

Autos, Rennmemorabilien

# „Jetzt wissen alle, dass ich nicht lüge“

Jorge Lorenzo hat in der letzten Woche für die meisten Schlagzeilen gesorgt – erst durch seinen Sieg in Mugello und dann durch seinen Wechsel zu Honda. Über Letzteres darf er noch nicht reden, über Ersteres spricht er umso emotionaler.

Von: Imre Paulovits

**Wie sehen Sie Ihren Start-Ziel-Sieg in Mugello?**

In den letzten anderthalb Jahren habe ich sehr viel Kritik einstecken müssen. Ich habe viel gelitten und viele, viele Stunden mit meinem Trainer Ivan hart gearbeitet. Mein

ganzes persönliches Umfeld hat mir zur Seite gestanden, und nun sind wir endlich angekommen. Es war ein Traum von uns, und wir haben ihn verwirklicht. Es kam ein Teil nach dem anderen, Teile, die mir Selbstvertrauen gegeben haben. Und ich habe demonstriert, dass das, was ich immer gesagt habe, wahr ist. Und so habe ich meinen ersten Sieg mit Ducati erreicht.

**Was haben Sie in der letzten Runde gefühlt, als der Sieg in Mugello in greifbare Nähe kam?**

Es war schon ein magischer Moment. Mit der Ducati in Ducatis Heimat zu gewinnen, ist etwas ganz Spezielles. Ich war aber hauptsächlich darauf konzentriert, keine Fehler zu machen. Die

Bedingungen waren nicht einfach. 23 Runden in Mugello sind nicht leicht. Und vor allem ist es nicht leicht, bei Puls 180 den Moment zu genießen. Aber natürlich war ich glücklich, und eine Stunde später war ich noch viel glücklicher.

**Wir haben nach einem Sieg selten so viele Emotionen bei Ihnen erlebt.**

Gleich nach dem Zieleinlauf habe ich gesagt, dass dies der glücklichste Moment meines Lebens ist, aber wenn ich jetzt zurückdenke, war Malaysia 2010, als ich meinen ersten MotoGP-Titel gewonnen habe, ebenfalls ein solcher Moment. Der erste Titel der Königsklasse ist etwas Besonderes, auch der erste GP-Sieg bei den 125ern, dann der erste MotoGP-Sieg, das sind Mo-

mente, die man nie vergisst. Aber unter meinen Siegen ist dieser Sieg emotional sicherlich unter den ersten drei, zusammen mit Brasilien 2003, meinem ersten GP-Sieg und Estoril 2008, meinem ersten MotoGP-Sieg. Ich konnte es kaum erwarten, an die Box zu kommen und mit meinem Team zu feiern.

**Wie hoch stufen Sie diesen Sieg sonst noch ein?**

Mit Ducati in Mugello zu gewinnen, ist ein Traum. Aber nach anderthalb Jahren ohne Sieg in der MotoGP wieder zu gewinnen, nach vielen dunklen Momenten, nach Momenten, die immer härter werden, und wo immer mehr Kritik kommt, dass ich es mit diesem Motorrad nie schaffen werde, zu gewinnen, ist sehr befriedigend. Es ist der Beweis, dass der Geist, die Entschlossenheit, Härte und das nie Aufgeben Welten bewegen kann.

**Haben Sie nun das letzte Puzzle-Stück gefunden, um immer gewinnen zu können?**

Es ist jetzt sehr leicht zu sagen, dass es, jetzt ist der alte Lorenzo wieder da. Aber wie viele Leute hatten mich schon abgeschrieben? Jetzt wird klar, dass das, was ich bisher gesagt hatte, wahr war und

keine Ausreden. Wenn ich einen Fehler gemacht habe, habe ich es zugegeben. Wenn ich etwas gebraucht habe, habe ich es auch gesagt. Aber nach der letzten Modifikation am Motorrad konnte ich meine Methode, Rennen zu gewinnen, wieder umsetzen, von der schon viele sagten, dass das auf einer Ducati nicht möglich ist. Ich lüge nie. Und ich hoffe nun, dass mir die Leute jetzt auch mehr glauben.

**„MIT DUCATI IN MUGELLO ZU GEWINNEN, IST EIN TRAUM. BESONDERS, WENN MAN ZUVOR ANDERTHALB JAHRE KRITISIERT WURDE.“**

Jorge Lorenzo

**War es nur die Tankform, die diesen Unterschied gemacht hat?**

Ja, das war die ausschlaggebende Veränderung. Auch in Jerez konnte ich führen, vermisste aber etwas. Diese Veränderung hat mir nun geholfen.

**Wie hilft diese Tankform?**

Die Ergonomie der letztjährigen Ducati war anders als dieses Jahr. Der Tank war etwas höher und anders geformt. Um das Chassis so zu verändern, wie wir es wollten, mussten auch die Ergonomie und der Tank abgeändert werden. Die anderen Fahrer haben für sich keinen Unterschied gemerkt, ich habe von Beginn an gesagt, dass ich weniger Unterstützung vom Motorrad habe und beim Bremsen ermüde. Das habe ich vom Buriram-Test an gesagt. Man hat mir zwar geglaubt, aber zunächst keine Lösung gefunden. Man hatte zwischen den Rennen auch keine

Zeit, etwas anderes zu bauen. Nach Mugello kam dann die Lösung, bei der ich einen klaren Unterschied fühlen konnte, die mir die Möglichkeit gab, meine Arme mehr ruhen zu lassen und damit meine Energie zu sparen.

**Hatten die zwei neuen Rahmen keinen Einfluss?**

Über die Vorteile des neuen Rahmens bin ich mir nicht ganz sicher. Er fühlt sich etwas besser an, aber ich bin mir nicht ganz sicher. Er fühlt sich ähnlich an wie der vorige, und ich denke nicht, dass er in Mugello einen entscheidenden Unterschied gemacht hat.

**Ist nun der Knoten geplatzt und könnten in Zukunft auch auf anderen Strecken Siege folgen?**

Es wird auf die Strecke ankommen. In Mugello hatten wir Graining am Vorderreifen, aber ich denke, das hatten alle, das liegt am Asphalt. Beim Barcelona-Test hatten wir das nicht, das gibt uns die Möglichkeit, über die Renndistanz noch mehr zu pushen, ohne auf Reifenschonen aus zu sein und Kurvenspeed opfern zu müssen.

**Wie machten sich die Reifenprobleme in Mugello bemerkbar?**

Hätte ich keine Reifenprobleme gehabt, wäre ich 1:47,5er-Runden gefahren und nicht 1:48,2. Nach dem Moto2-Rennen war die Strecke sehr rutschig, und jeder hatte Probleme. Deshalb habe ich im Rennen meinen Fahrstil komplett geändert, und es hat funktioniert. Das hat mir auch eine Erfahrung gegeben, von der ich in Zukunft profitieren könnte.

**Kam dieser Sieg zu spät?**

Auf der einen Seite macht mich dieser Sieg sehr glücklich, auf der anderen sehr traurig, denn wäre dieser Sieg früher gekommen, hätte ich mit Ducati weitermachen können. Nun werden sich unsere Wege trennen. ■



MotoGP-Technik

## Der neue Tank, der Lorenzo zum Sieg führte

Das letzte Puzzlestück, damit Jorge Lorenzo mit der Ducati gewinnen konnte, war ein Tank, der ihm mehr Halt gibt. Wir erklären, wie der Weg dahin gefunden wurde.

Von: Neil Spalding

Jorge Lorenzo hat seit seinem Wechsel zu Ducati sowohl versucht, seinen Fahrstil zu ändern, als auch das Motorrad so zu verändern, dass es sich ähnlich anfühlt wie die Yamaha M1, mit der er seine drei MotoGP-WM-Titel gewonnen hat.

In Mugello kam nun alles zusammen: Ducati hat das Motorrad so nah wie möglich dem angepasst, was er haben wollte, und Lorenzo konnte es so fahren, wie er es wollte. So konnte er nur zwei Wochen nach Le Mans, wo er zugab, nach nur sechs Runden völlig erschöpft gewesen zu sein, in Mugello trotz der Hitze 23 fehlerfreie Runden abspulen und gewinnen.

Die Ducati ist ein Motorrad, das mit sehr viel Kraft gefahren werden will. Man sieht bei Petrucci und

Dovizioso, wie sie mit ihren Armen und Beinen das Bike in die Kurven zwingen, die Yamaha-Fahrer arbeiten im Vergleich deutlich weniger. Lorenzo versuchte die ganze Zeit, diese Handlichkeit auch bei der Ducati hinzubekommen.

Ducati hat versucht, dieses Jahr wieder zu der schmalen Sitzposition hinzukommen, bei der die Beine wenig im Wind stehen. Doch Lorenzo will eine Abstützung beim Bremsen und einen Tank, der breit genug ist, dass er sich wohlfühlt. So hatte er schon letztes Jahr einen Aufsatz über dem Tank, der der Form des Yamaha-Tanks ähnelte. Und ein ähnlicher wurde nun wieder montiert. Lorenzo war damit auf der Geraden fast 10 km/h langsamer als sein Teamkollege, fuhr aber schnellere Rundenzeiten.

Es gab aber auch andere Änderungen. Für Le Mans hatte Lorenzo einen ähnlichen Rahmen wie Dovizioso bekommen, der hinter dem Lenkkopf lateral mehr nachgibt und so weniger seitlichen Druck auf den Vorderreifen gibt. Man kann auch davon ausgehen, dass dieser Rahmen eine etwas weiter nach vorn verlagerte Gewichtsverteilung hat, damit weniger Abtrieb von den Flügeln erforderlich ist. Lorenzo fuhr in Mugello kleinere Flügel. ■



Jorge Lorenzo zum Sieg in Mugello: „Ein unbeschreiblicher Moment“

Oben die neue Tankverkleidung, die breiter ist, weiter nach oben reicht und mit griffigem Gummi beklebt ist, unten die Variante, wie sie zu Saisonbeginn gefahren wurde. Auch das hintere Kissen ist länger



Moto2

# MV Agusta kehrt zurück

Verkündet wurde es bereits, nun steht auch der Fahrplan: MV Agusta kehrt nach 42 Jahren in die Motorrad-WM zurück.

Von: Imre Paulovits

**M**V Agusta ist bis heute die erfolgreichste nicht-japanische Marke in der Geschichte der Motorrad-WM, die zwischen 1952 und 1974 75 WM-Titel (38 Fahrer-, 37 Marken-Titel) gewann. Die roten Renner holten nicht weniger als 270 Grand-Prix-Siege, den letzten am 29. August 1976 beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring unter Giacomo Agostini.

Claudio Castiglioni konnte seinen Traum, die Marke wieder aufzusteigen zu lassen, noch zu Lebzeiten verwirklichen. Den zweiten Teil seines Traums, die Rückkehr in die Motorrad-WM, macht nun sein Sohn Giovanni wahr. Der 37-jährige Präsident von MV Agusta, der das Amt nach dem Tode seines Vaters 2011 übernahm, hat sich mit Giovanni Cuzari von Forward-Racing zusammengetan, um 2019 mit dem Inkrafttreten der neuen Moto2-Formel mit 765-ccm-Dreizylinder-Motor in die mittlere GP-Klasse einzusteigen.

Der Moto2-Prototyp ist bei MV Agusta und CRC bereits in einem fortgeschrittenen Stadium, bereits im Juli sollen erste Testfahrten stattfinden. ■



MV Agusta Moto2 für 2019: typische MV- Formen, rot-silber, Verbundrahmen

## NACHRICHTEN

**MOTOGP** Letzten Freitag wurde eine lebensgroße Bronze-Statue von dem vor einem Jahr bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommenen Nicky Hayden in seiner Heimatstadt Owensboro im US-Bundesstaat Kentucky eingeweiht. Geschaffen wurde sie von dem Künstler George Lundeen, einem guten Freund des MotoGP-Weltmeisters von 2006 und der Familie Hayden. Der 9. Juni (6/9) gilt in Owensboro als Nicky Hayden Day.

**MOTO2** Letzten Mittwoch feierte Héctor Barberá in Valencia den Geburtstag eines Freundes, bei einer anschließenden Polizeikontrolle wurde er wegen Fahren unter Alkoholeinfluss angezeigt. Dieser Vorfall hat

nun schwerwiegende Konsequenzen für den zweifachen 250er-Vizeweltmeister und Ex-MotoGP-Piloten: Einen Tag später ließ sein Teamchef Sito Pons verlautbaren, dass er Barberá wegen dem Vorfall, der in spanischen Medien die Runde machte, mit sofortiger Wirkung entlassen hat.

**MOTOGP** Aleix Espargaró ist zweifacher Vater geworden. Letzten Dienstag brachte seine Frau Laura die gesunden Zwillinge Max und Mia zur Welt.

**MOTO-E** Zu den zehn bisher bestätigten Teams wird sich Ajo Motorsport mit einem Fahrer dazugesellen. Der erste gemeinsame Test wird Ende November in Jerez stattfinden.

Motorrad-WM

# Vorschau GP Katalonien

## ZEITPLAN

GP Katalonien/Barcelona (alle Zeitangaben in MEZ)

### Freitag, 15. Juni 2018

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.40	Moto2	1. freies Training
13.10–13.50	Moto3	2. freies Training
14.05–14.50	MotoGP	2. freies Training
15.05–15.50	Moto2	2. freies Training

### Samstag, 16. Juni 2018

9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.40	Moto2	3. freies Training
12.35–13.15	Moto3	Qualifying
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05–15.50	Moto2	Qualifying

### Sonntag, 17. Juni 2018

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 21 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 22 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 24 Rd.

## STATISTIK

GP Katalonien/Barcelona

### Sieger 2017

Moto3: Joan Mir (E), Honda  
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex  
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati

### Pole-Position 2017

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1:53,368 (= 147,8 km/h)  
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1:49,408 (= 153,1 km/h)

MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1:43,870 (= 161,3 km/h)

### Schnellste Runde 2017

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1:53,861 (= 147,1 km/h)

Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1:49,712 (= 152,7 km/h)

MotoGP: Jonas Folger (D), Yamaha, 1:45,969 (= 158,1 km/h)

### Rundenrekord

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1:53,861 (= 147,1 km/h) (2017)

Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1:49,712 (= 152,7 km/h) (2017)

MotoGP: Jonas Folger (D), Yamaha, 1:45,969 (= 158,1 km/h) (2017)

## STAND DER MOTORRAD-WM 2018

### MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	95
2. Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	72
3. Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	67
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18	66
5. Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	64
6. Danilo Petrucci (I)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 18	63
7. Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	60
8. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	56
9. Jack Miller (AUS)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 17	49
10. Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18	41

### Moto2

1. Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	111
2. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	98
3. Lorenzo Baldassarri (I)	Pons HP40	Kalex	84
4. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	78
5. Joan Mir (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	64
6. Xavi Vierge (E)	Dynavolt Intact GP	Kalex	59
7. Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	58
8. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	47
9. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	37
10. Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	KTM	20

### Moto3

1. Marco Bezzecchi (I)	Prüstel GP	KTM	83
2. Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	80
3. Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	75
4. Arón Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	61
5. Andrea Migno (I)	Angel Nieto Team	KTM	56
6. Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	44
7. Enea Bastianini (I)	Leopard Racing	Honda	43
8. Gabriel Rodrigo (RA)	RBA BOE Skull Rider	KTM	41
9. Marcos Ramírez (E)	Bester Capital Dubai	KTM	38
10. Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM	36

Hattrick geschafft:  
Mit drei Siegen in  
Folge hat Jesko Raffin  
die Führung in der  
Moto2-EM in  
trockenen Tüchern

Moto3-Junior-WM

# Himmel und Hölle

PR RAFFIN

Saisonhalbezeit: Jesko Raffin hat seine Führung in der Moto2-EM in Barcelona weiter ausgebaut. Dafür lief in der Moto3-Junior-WM im Kiefer-Team alles schief.

Von: **Anke Wiczorek**

**M**it einem weiteren, nie gefährdeten Sieg und einem zweiten Platz ist Jesko Raffin auf dem Weg zum Moto2-EM-Titel kaum noch zu stoppen.

Doch Freude sieht nach einer Pole-Position und nunmehr drei Siegen in Folge anders aus, wobei auch der dritte Platz von Lukas Tulovic in diesem Zuge nicht unerwähnt bleiben sollte. Aber der tragische Unfall im zweiten Rennen der Moto3-Junior-WM machte dem Schweizer schwer zu schaffen. Nach drei Runden war es zu einem Sturz gekommen, bei dem sich der 14-jährige Nachwuchsfahrer Andreas Pérez tödlich verletzte. Mehrere Konkurrenten hatten ihn überrollt. Pérez war beim nachfolgenden Transport ins Krankenhaus im Helikopter künstlich am

Leben erhalten worden. Im Spital wurde sein Hirntod festgestellt. Am Montag versagten seine Organe. Der junge KTM-Fahrer Andreas Pérez war 2018 als einer der stärksten Fahrer aus dem European Talent Cup in die Moto3-Junior-WM aufgestiegen.

Jesko Raffin wurde in Barcelona sofort wieder mit den Erinnerungen an das Grand-Prix-Wochenende vor zwei Jahren konfrontiert, bei dem sein damaliger Teamkollege Luis Salom bei einem Trainingsunfall ums Leben kam. Raffin und Salom waren miteinander befreundet. „Es ist sowieso

immer schwierig hier in Barcelona nach Luis' Unfall. Ich freue mich zwar über meine Resultate, bin mit den Gedanken aber bei der Familie des verstorbenen Jungen“, sagte Raffin. Kevin Orgis aus dem deutschen Kiefer-Team war in den tragischen Unfall des Moto3-Junior-WM-Laufes verwickelt, erlitt aber keine Verletzungen. Das Rennen wurde abgebrochen und mit einer verkürzten Distanz über sechs Runden neu gestartet. Die Barcelona-Ergebnisse waren für Teamchef Jochen Kiefer keineswegs zufriedenstellend. Zumal die vierköpfige Fahrer-Truppe zum Schluss allein auf die Orgis-Brüder Kevin und Leon geschmolzen war. Sasha de Vits stürzte im ersten Rennen. Damit war das Wochenende für den Belgier gelaufen. Tim Georgi konnte erst gar nicht anfragen: Er war am Team-Lkw, als ein Mitarbeiter die Tür zuschlug. Georgi hatte die Finger dazwischen. Zeigefinger, Mittelfinger und Ringfinger wurden schwer gequetscht, einer musste genäht werden. Der Berliner wollte trotzdem fahren. Es ging nicht. Nach ein paar Trainingsrunden musste er aufgeben und das ganze Wochenende als Zuschauer verbringen. Im European Talent Cup gab es nur ein Rennen, doch auch dieses wurde nach drei Runden aufgrund eines Sturzes abgebrochen und nach dem Re-Start auf sieben Runden verkürzt. Dirk Geiger (Intact Batterie) fuhr erstmals in die Top 10 und holte sieben Punkte. Für Marvin Siebdrath vom PrüstelGP Junior Team ging es in kleinen Schritten vorwärts, auch wenn es sich dabei immer noch um Platz 30 handelt. Jetzt ist Sommerpause. Die nächsten Rennen in der Spanischen Meisterschaft finden am 29. Juli im Motorland Aragón statt. ■

## EUROPEAN TALENT CUP

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Matteo Patacca (I)	Honda	13:24,588
2. Xavier Artigas (E)	Honda	+0,098
9. Dirk Geiger (D)	Honda	+2,863
20. Joshua Bauer (D)	Honda	+10,931
30. Marvin Siebdrath (D)	Honda	+20,149
34. Nicolas Czyba (D)	Honda	+22,843

## CUP-STAND

1. Patacca	82 Punkte
2. Giral	58
3. Gómez	56
4. Baltus	54
5. Artigas	51
6. Rodríguez	45
20. Geiger	12

## MOTO3-JUNIOR-WM – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Sergio Garcia (E)	Honda	29:35,075
2. Jeremy Alcoba (E)	Honda	+0,015
3. Apiwath Wongthananon (THA)	KTM	+0,503
4. Manuel Pagliani (I)	Honda	+0,633
21. Kevin Orgis (D)	KTM	+13,774
23. Maximilian Kofler (A)	KTM	+23,878
31. Leon Orgis (D)	KTM	+46,073

## MOTO3-JUNIOR-WM – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Manuel Pagliani (I)	Honda	11:09,235
2. Celestino Vietti Ramus (I)	KTM	+0,053
3. Jeremy Alcoba (E)	Honda	+0,137
4. Raul Fernández (E)	KTM	+0,390
5. Sergio Garcia (E)	Honda	+0,425
18. Kevin Orgis (D)	KTM	+9,108
34. Leon Orgis (D)	KTM	+20,916

## WM-STAND

1. Fernández	99 Punkte
2. Pagliani	96
3. Alcoba	63
4. García, S.	61
5. Kunii	55
6. Viu	52
7. Chantra	47

## MOTO2-EM – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Jesko Raffin (CH)	Kalex	29:52,366
2. Augusto Fernández (E)	Suter	+0,834
3. Edgar Pons (E)	Kalex	+3,536
9. Marcel Brenner (CH)	Kalex	+24,006
13. Matthias Meggle (D)	Kalex	+33,364
17. Roman Fischer (CH)	Yamaha	+1:20,172

## MOTO2-EM – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Augusto Fernández (E)	Suter	29:58,212
2. Jesko Raffin (CH)	Kalex	+0,208
3. Lukas Tulovic (D)	Tech3	+5,177
8. Marcel Brenner (CH)	Kalex	+34,693
10. Matthias Meggle (D)	Kalex	+39,018
17. Roman Fischer (CH)	Yamaha	+1:18,190

## EM-STAND

1. Raffin	111 Punkte
2. Fernández	101
3. Pons	49
4. Ekky	49
5. Tulovic	43
6. Garzó	43
7. Brenner	41

Die Yamaha-Werksfahrer Alex Lowes (#22) und Michael van der Mark im Kampf um den Sieg im zweiten Rennen



# Wieder ein neuer Sieger

Weltmeister Jonathan Rea wurde in Brünn Rekord-sieger, doch das zweite Rennen endete ohne den Kawasaki-Werkspiloten. Dafür gewann Alex Lowes sein erstes WM-Rennen.

Von: Imre Paulovits

Nach dem ersten Rennen hatte Weltmeister Jonathan Rea richtig gute Laune, und er hatte auch allen Grund dazu. Er hatte das Brünn-Wochenende in überlegener Manier dominiert, nur in der ersten Runde hatte er kurz Widerstand von seinem Teamkollegen Tom Sykes. Danach fuhr er fast eine halbe Sekunde pro Runde schneller als der Rest der Superbike-WM-Welt dem Sieg entgegen – seinem 60., womit er Carl Fogarty als den erfolgreichsten Superbike-WM-Pilot der Geschichte abgelöst hat. „Das ist noch immer so unwirklich“, sinnierte er danach. „Als Kind war Carl mein Idol, ich hätte nie davon geträumt, mit ihm gleichzuziehen oder ihn gar zu überholen.“

Doch keine 24 Stunden später stand Rea mit hochrotem Kopf am Streckenrand und musste seinen ersten Nuller in dieser Saison hinnehmen. Aus der umgekehrten Startaufstellung versuchte er

wie immer, schnellstmöglich nach vorne zu kommen. Als er in der Bergauf-Schikane an seinem Teamkollegen Tom Sykes vorbei wollte, wurde er zu weit hinausgetragen, Sykes drückte sich innen durch, berührte dabei das Vorderrad von Rea und dieser kugelte ins Kiesbett. Die Rennleitung schaute sich den Vorfall noch einmal an, befand es aber als Rennzwischenfall und erteilte keine weitere Strafe. Die gab sich Sykes kurze Zeit später selbst: Er rutschte am tiefsten Punkt der Strecke aus und musste das Rennen vom vorletzten Platz wieder aufnehmen. Vom vorletzten deshalb, weil Marco Melandri zuvor gerade die Spitze übernommen hatte, sich vor Turn 3 furchtbar verbremste, weil ihm der Gang rausgesprungen war, durch das Kiesbett musste, und es eine Ewigkeit brauchte, bis er sich mit der Werks-Ducati durch den tiefen Kies wieder auf die Strecke baggern konnte.

So blieb Yamaha-Werkspilot Alex Lowes vorn. Am Vortag noch Vierter und so von den Pole-Position aus gestartet, konnte sich der 27-jährige Engländer bis zu Melandris Angriff an der Spitze behaupten. Und auch danach hielt er den Attacken seines Teamkollegen Michael van der Mark, dem Doppelsieger von Donington, stand. Und auch zum Ende des Rennens, wo Lowes in diesem Jahr

öfter Reifenprobleme bekam, hatte er diesmal keine Probleme und fuhr seinem holländischen Teamkollegen sogar noch davon.

Der sonst so vitale und redselige Zwillingbruder von GP-Pilot Sam Lowes war von seinem ersten WM-Sieg so überwältigt, dass

es ihm erst die Sprache verschlug. „Der erste WM-Sieg ist mit nichts zu vergleichen“, sagte er, nachdem er sich wieder gefangen hatte. „Mein Team hat nach dem ersten Rennen die Abstimmung geändert, und der Reifen hat bis zum Schluss gehalten.“



Jonathan Rea: Mit Sieg im ersten Rennen Carl Fogarty übertroffen



Marco Melandri: Sehenswerte Aufholjagd nach Ausritt ins Kies

# Kein Weg vorbei an Cluzel

Sandro Cortese war zwar der schnellste Supersport-Pilot in Brünn, aber er fand keinen Weg an Jules Cluzel vorbei. In der WM bleibt der Deutsche aber vorn.

Von: Imre Paulovits

Die Unruhe war Sandro Cortese das ganze Rennen über anzusehen. Während der Trainingstage und im Warm-up hatte der deutsche Yamaha-Pilot das Feld klar hinter sich gelassen, seine Pace war um fast eine halbe Sekunde schneller als die von allen anderen. Doch nach dem Start setzte sich Jules Cluzel an die Spitze. Und jedes Mal, wenn Cortese vorbei ging, konnte er ihn auf der nächsten Geraden oder beim Abbremsen wieder überholen.

„Es ist sehr schade, ich habe hier so fest an den Sieg geglaubt, aber ich hatte keine Chance gegen das Motorrad von Jules“, so ein niedergeschlagener Cortese. „Ich hatte das Gefühl, er hat zehn PS mehr als ich. Er konnte beim Beschleunigen und am Ende der Geraden problemlos an mir vorbei.“

Randy Krummenacher ging vom zweiten Startplatz aus ins Rennen. In der zweiten Runde fiel er bis auf Platz 5 zurück, und von dort gab es kein Vorwärtkommen mehr. „Ich hatte einfach keinen Grip“, klagte Krummenacher. „Wir werden weiter daran arbeiten, uns auf diesem Gebiet zu verbessern. Ich hoffe, dass wir dann in Misano wieder ganz vorne sind. Immerhin konnte ich meinen dritten WM-Rang halten.“

Gleich hinter dem Schweizer kam Thomas Gradinger ins Ziel. Damit feierte der Supersport-WM-



Cortese: WM-Führung verteidigt

Rookie sein bislang bestes Resultat. „Im Warm-up konnten wir das Motorrad noch verbessern“, freute sich Gradinger. „In der ersten Kurve kam es zu ein paar Berührungen mit Lucas Mahias, im Eingang zum Omega ist mir jemand hinten ins Motorrad gekracht. Später bin ich von zwei Fahrern aufgehalten worden, da ist zu Randy Krummenacher vor mir eine Lücke entstanden.“ ■

Superstock-1000-EM

# Markus Reiterberger trotz allen Schwierigkeiten

Der Regen verwässerte das Rennen von Markus Reiterberger, doch er fuhr fehlerfrei und verteidigte die EM-Führung.

Von: Imre Paulovits

Als die Superstock-1000-Piloten zur Startaufstellung rollten, nieselte es nur leicht. Doch als alle auf ihrem Startplatz standen, öffneten sich die Schleusen des Himmels, und das kann in Brünn sehr heftig sein. Entsprechend hastig wurde überall auf Regenreifen umgerüstet und die Abstimmung geändert. „Das haben wir auch ganz gut hinbekommen, außer im zweiten Gabelholm, da konnten wir die weichere Feder nicht mehr reinbekommen“, blickt Markus Reiterberger zurück.

Im Trockenen war der deutsche BMW-Pilot wieder eine Klasse für sich, in seiner Quali-Runde mit 2:00,855 eine halbe Sekunde schneller als der Rest der Welt.

„Für die Verhältnisse ging meine Pace auch im Rennen in Ordnung, wir haben wichtige Punkte mitgenommen und keinen Ausrutscher gehabt. Jetzt freue ich mich schon auf Misano.“ Dort will der EM-Leader nichts dem Zufall überlassen, so blieb er mit seinem Team am Montag zum Testen in Brünn.

Seit Teamkollege Jan Bühn konnte nach dem Rennen auch auf einige neue Erfahrungen zurückblicken. „Ich konnte mich von Freitag auf Samstag über eine

Sekunde steigern“, so der 27-Jährige. „Im Qualifying ging es noch einmal um 0,6 Sekunden schneller, so konnte ich von Startplatz 7 aus losfahren. Aber im Regen fehlt mir einfach noch der Speed. Zum Schluss konnte ich zwar einige Plätze wieder gutmachen, aber in den ersten Runden hatte ich kein Gefühl, und da habe ich einfach zu viele Plätze verloren. Trotzdem hoffe ich, dass wir nun auf die Schritte, die wir hier gemacht haben, weiter aufbauen können.“ ■



Markus Reiterberger: Mit nicht optimaler Abstimmung im Regen

**SUPERBIKE-WM** Lange dauerte die Trübsal von Jonathan Rea nach seinem Ausfall im ersten Rennen nicht. Noch am Abend unterschrieb er einen weiteren Zweijahresvertrag mit Kawasaki, damit bleibt er bis Ende 2020 den Grünen und der Superbike-WM erhalten. Sein Manager Chuck Akland hatte auch mit Werksteams in der MotoGP, darunter mit dem Honda-Werksteam verhandelt, aber nachdem dort Jorge Lorenzo unterschrieben hat, hat Rea nun die Variante gewählt, die er schon zuvor für die vernünftigste hielt. „Ich habe bereits seit Beginn dieser Saison über eine weitere Zusammenarbeit mit Kawasaki gesprochen, nun haben wir es besiegelt und können uns auf die Titelverteidigung konzentrieren“, so Rea.

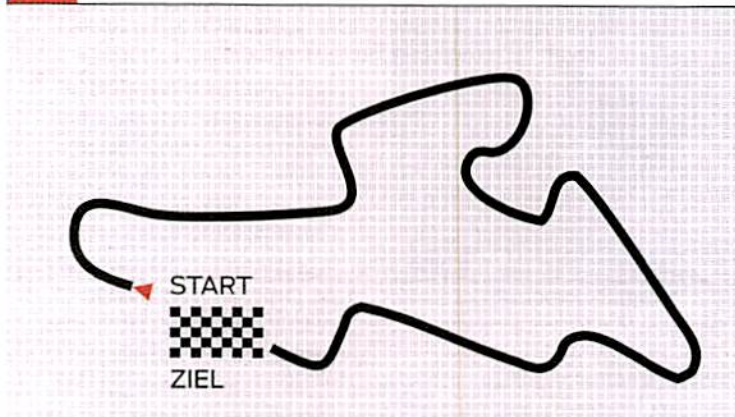
**SUPERSPORT-300-WM**

In Brünn wurde ein neues Gewichtsreglement für die 300er-Supersportler eingeführt. Es zählt nun das Gesamtgewicht von Fahrer und Motorrad, aber wenn dabei das Gewichtslimit des Motorrades erreicht wird, muss nicht weiter aufgepackt werden. Bis Misano soll es aber noch einmal überarbeitet werden, so richtig zufrieden waren die Beteiligten noch nicht. Umso zufriedener war der strahlende Sieger Galang Hendra Pratama. Der 19-jährige Indonesier hatte bereits im Vorjahr als Wildcard-Pilot das Finale in Jerez gewonnen, nun ist er Yamaha-Werksfahrer und dominierte in Brünn alle Trainings und die Rennen. Er fuhr einen Riesenvorsprung heraus, an dem sich auch nichts änderte, als das Rennen vorzeitig mit der roten Flagge abgebrochen wurde. Luca Grünwald wurde so Zehnter, obwohl er bereits auf P7 war, als die rote Flagge kam: „Schade, denn zum Schluss wären sicher noch ein paar Plätze weiter vorn möglich gewesen, meine schnellste Runde war so schnell wie die des Siegers. Der Rennbeginn war schwierig.“

**SUPERBIKE-WM 2018 RESULTATE**

**AUTOMOTODROM BRNO (CZ) 5,403 KM**

**STRECKE**



**ERGEBNIS 1. RENNEN**

**Brünn (CZ):** 9. Juni 2018; 13. WM-Lauf; 86,448 km über 16 Rdn. à 5,403 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 35 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	16	32:08,759	1:59,535	25
2. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	16	+5,381	2:00,133	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	16	+7,336	2:00,328	16
4. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	16	+11,893	2:00,080	13
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	16	+13,145	2:00,411	11
6. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	16	+14,210	2:00,535	10
7. Lorenzo Savadori (I)	Honda CBR 1000 RR SP2	16	+17,051	2:00,632	9
8. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	16	+17,743	2:00,714	8
9. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	16	+18,104	2:00,584	7
10. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	16	+21,783	2:01,050	6
11. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	16	+30,614	2:01,455	5
12. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	16	+31,111	2:01,419	4
13. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	16	+31,188	2:01,425	3
14. Xavi Fores (E)	Ducati Panigale R	16	+31,864	2:01,203	2
15. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	16	+33,079	2:01,644	1
16. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	16	+33,079	2:01,703	-
17. Ondrej Jezek (CZ)	Yamaha YZF-R1	16	+53,662	2:02,919	-

**SUPERSPORT-WM**

**Brünn (CZ):** 10. Juni 2018; 7. WM-Lauf; 86,448 km über 16 Rdn. à 5,403 km; 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 26 Grad; Asphalt: 40 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	33:15,783
2. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R6	+0,148
3. Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+3,368
4. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+6,735
5. Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	+7,764
6. Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+18,651
7. Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-6R	+20,773
8. Kyle Smith (GB)	Honda CBR 600 RR	+22,576
9. Eemeli Lahti (FIN)	Suzuki GSX-R600	+30,575
10. Loris Cresson (BEL)	Yamaha YZF-R6	+31,323

**WM-STAND FAHRER**

1. Cortese	122 Punkte
2. Cluzel	120
3. Krummenacher	105
4. Mahias	103
5. De Rosa	83
6. Caricasulo	79
9. Gradinger	40

**SUPERSPORT-300-WM**

**Brünn (CZ):** 10. Juni 2018; 5. WM-Lauf; 32,418 km über 6 Rdn. à 5,403 km; 38 Fahrer gestartet, 33 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 40 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Galang Hendra (RI)	Yamaha YZF-R3	13:57,323
2. Walid Khan (NL)	Kawasaki Ninja 400	+4,739
3. Borja Sanchez (E)	Kawasaki Ninja 400	+4,852
4. Koen Meuffels (NL)	KTM RC 390 R	+4,868
5. Glenn Van Straalen (NL)	KTM RC 390 R	+5,057
6. Nick Kalinin (UA)	Kawasaki Ninja 400	+5,287
7. Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	+5,367
8. Daniel Valle (E)	Yamaha YZF-R3	+5,496
10. Luca Grünwald (D)	KTM RC 390 R	+5,648
13. Jan Ole Jähnig (D)	KTM RC 390 R	+6,668

**WM-STAND FAHRER**

1. Carrasco	78 Punkte
2. Sanchez	58
3. Grünwald	57
4. Deroue	55
5. Meuffels	49
12. Jähnig	30
21. Kappler	5

**SUPERPOLE (2 LÄUFE)**

1. Sykes	1:57,687
2. Rea	1:57,885
3. Melandri	1:57,899
4. Lowes	1:58,172
5. Laverty	1:58,187
6. Van der Mark	1:58,223
7. Savadori	1:58,300
8. Baz	1:58,389
9. Davies	1:59,011
10. Camier	1:59,041
11. Rinaldi	1:59,346
12. Hernández	1:59,508
13. Fores	1:59,854
14. Ramos	1:59,989
15. Razgatlioglu	2:00,107
16. Mercado	2:00,391
17. Jacobsen	2:00,437
18. Torres	2:00,672
19. Gagne	2:00,845
20. Jezek	2:02,766

**WM-STAND FAHRER**

1. Rea	270 Punkte
2. Davies	205
3. Van der Mark	196
4. Sykes	179
5. Melandri	157
6. Lowes	154
7. Fores	134
8. Razgatlioglu	91
9. Savadori	73
10. Camier	72
11. Loris Baz	72
12. Torres	64

**WM-STAND HERSTELLER**

1. Kawasaki	295 Punkte
2. Ducati	260
3. Yamaha	220
4. Aprilia	99
5. Honda	87

**ERGEBNIS 2. RENNEN**

**Brünn (CZ):** 10. Juni 2018; 14. WM-Lauf; 97,254 km über 16 Rdn. à 5,403 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 43 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	18	36:23,516	2:00,320	25
2. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	18	+2,167	2:00,589	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	18	+7,649	2:00,713	16
4. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	18	+9,422	2:01,170	13
5. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	18	+9,716	2:00,668	11
6. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	18	+12,967	2:00,949	10
7. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+17,341	2:01,647	9
8. Xavi Fores (E)	Ducati Panigale R	18	+20,293	2:01,664	8
9. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	18	+23,613	2:01,814	7
10. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	18	+24,670	2:01,656	6
11. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	18	+25,106	2:01,487	5
12. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+25,212	2:01,920	4
13. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+28,172	2:01,963	3
14. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	18	+31,659	2:01,828	2
15. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	18	+32,407	2:00,176	1
16. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+36,305	2:00,733	-
17. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	18	+39,367	2:02,210	-

**SUPERSTOCK-1000-EM**

**Brünn (CZ):** 10. Juni 2018; 5. EM-Lauf; 64,836 km über 12 Rdn. à 5,403 km; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: nass, 20 Grad; Asphalt: 30 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Maximilian Scheib (RCH)	Aprilia RSV4 RF	26:59,039
2. Alessandro Delbianco (I)	BMW S 1000 RR	+2,498
3. Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+2,880
4. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	+9,088
5. Andrea Mantovani (I)	Aprilia RSV4 RF	+9,257
6. Luca Vitali (I)	Aprilia RSV4 RF	+31,544
7. Federico Sandi (I)	Ducati Panigale R	+36,280
14. Jan Böhn (D)	BMW S 1000 RR	+1:31,731
16. Eric Vionnet (CH)	BMW S 1000 RR	+1:40,842
17. Valentin Suchet (CH)	Kawasaki ZX-10RR	+1:43,265

**EM-STAND FAHRER**

1. Reiterberger	99 Punkte
2. Scheib	90
3. Tamburini	84
4. Sandi	61
13. Böhn	18
17. Vionnet	9
21. Suchet	5

99. Tourist Trophy

# Rekord-TT mit Peter Hickman im Mittelpunkt



Peter Hickman: Erste TT-Runde mit mehr als 135 Meilen Schnitt

So oft wie 2018 wurde der absolute Rundenrekord während einer TT noch nie gebrochen. In der Senior-TT gewann Peter Hickman und schrieb Geschichte.

Von: **Toni Börner**

**D**er 60 Kilometer lange Snaefell Mountain Circuit auf der Insel Man in der irischen See: Er geht immer noch schneller. 2018 wurde der zuvor bestehende Rundenrekord schon in den Trainings mehrfach unterboten. Fuhr Michael Dunlop 2016 als Erster eine Rundenzeit unter 17 Minuten, so war Peter Hickman dieses Jahr um fast 18 Sekunden schneller und schraubte den Schnitt auf 217,989 km/h!

Mit drei Siegen in einer Woche war Michael Dunlop zumindest in dieser Statistik der Beste der TT 2018. Nach dem Triumph im Superbike-Rennen ließ er noch

einen Sieg im ersten Supersport-Lauf und einen in der Lightweight-Einzyylinder-Klasse folgen. So hält er es nun bei 18 TT-Triumphen.

Im Mittelpunkt aber stand Peter Hickman. Am Montag holte er im Superstock-Rennen seinen ersten TT-Sieg vor Michael Dunlop und Dean Harrison. Dann kam der Senior-Thriller: Harrison führte fünf der sechs Runden, doch Hickman packte auf der letzten Runde den absoluten Hammer aus und fuhr mit dem neuen Rundenrekord zum Sieg, ganze zwei Sekunden vor Harrison. Mit Rang 21 und einer Bronze-Replika feierte Suter die Zielankunft für die 500-ccm-Zweitakt-Maschine aus der Schweiz, gefahren von Ian Lougher.

Die dunkle Seite der TT: Dan Kneen verunglückte im Training tödlich, Adam Lyon im ersten Supersport-Rennen. Damit hat sich die Zahl der TT-Toten auf 257 erhöht, der Zustand von Steve Mercer bleibt weiter kritisch. ■



Dean Harrison: Nach knapp 365 Kilometern um ganze zwei Sekunden geschlagen

## RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY 1. SUPERSPORT

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 4. Juni 2018; 242,900 km über 4 Rdn. à 60,725 km; 76 Fahrer gestartet, 58 gewertet; Wetter: trocken

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Michael Dunlop (GB)	Honda	1:11:51,072
2.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+10,278
3.	Peter Hickman (GB)	Triumph	+10,536
4.	James Hillier (GB)	Kawasaki	+12,342
5.	Conor Cummins (IoM)	Honda	+53,284

## RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY SUPERSTOCK

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 6. Juni 2018; 242,900 km über 4 Rdn. à 60,725 km; 74 Fahrer gestartet, 50 gewertet; Wetter: trocken

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Peter Hickman (GB)	BMW	1:08:49,976
2.	Michael Dunlop (GB)	BMW	+4,452
3.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+13,603
4.	David Johnson (GB)	BMW	+26,361
5.	James Hillier (GB)	Kawasaki	+31,283

## RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY 2. SUPERSPORT

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 6. Juni 2018; 242,900 km über 4 Rdn. à 60,725 km; 74 Fahrer gestartet, 51 gewertet; Wetter: trocken

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	1:11:28,059
2.	Peter Hickman (GB)	Triumph	+18,671
3.	James Hillier (GB)	Kawasaki	+30,449
4.	Conor Cummins (IoM)	Honda	+40,274
5.	Michael Dunlop (GB)	Honda	+46,101

## RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY LIGHTWEIGHT

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 6. Juni 2018; 242,900 km über 3 Rdn. à 60,725 km; 50 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter: trocken

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Michael Dunlop (GB)	Paton	1:15:05,032
2.	Derek McGee (GB)	Kawasaki	+14,601
3.	Michael Rutter (GB)	Paton	+25,210
4.	Stefano Bonetti (I)	Paton	+35,162
5.	Joey Thompson (GB)	Paton	+1:08,143

## RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY ZERO

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 6. Juni 2018; 60,725 km über 1 Rdn. à 60,725 km; 12 Fahrer gestartet, 6 gewertet; Wetter: trocken

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Michael Rutter (GB)	Mugen	18:34,956
2.	Daley Mathison (GB)	Nottingham	+23,644
3.	Lee Johnston (GB)	Mugen	+251,712
4.	James Cowton (GB)	Brunel	+4:39,978
5.	Adam Child (GB)	Moto Corsa	+9:15,086

## RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY 2. SEITENWAGEN

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 8. Juni 2018; 182,175 km über 3 Rdn. à 60,725 km; 36 Teams gestartet, 22 gewertet; Wetter: trocken

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Birchall/Birchall (GB)	Honda	57:25,040
2.	Holden/Cain (GB)	Honda	+22,920
3.	Reeves/Wilkes (GB)	Honda	+38,698
4.	Founds/Lowther (GB)	Yamaha	+1:55,740
15.	Roscher/Parker (D/GB)	LCR-Suzuki	+7:04,762

## RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY SENIOR

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 8. Juni 2018; 364,350 km über 6 Rdn. à 60,725 km; 71 Fahrer gestartet, 40 gewertet; Wetter: trocken

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Peter Hickman (GB)	BMW	1:43:08,065
2.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+2,061
3.	Connor Cummins (IoM)	Honda	+1:42,494
4.	Michael Dunlop (GB)	BMW	+2:37,250
5.	Josh Brookes (AUS)	Norton	+3:01,839

# Motorsport Arena

Motorsport  
Oschersleben

2:00:50

## Thriller in der Börde

F.C.C. TSR Honda feierte in Oschersleben mit Freddy Foray, Alan Techer und Josh Hook den zweiten Saisonsieg in der Langstrecken-Weltmeisterschaft. GMT94 rettet nach Sturz auf der letzten Runde Rang 3 – und die Titelambitionen.

Von: **Toni Börner**

**N**ach 312 gefahrenen Runden – davon 191 in Führung liegend – ging das japanische F.C.C. TSR Honda Team zum zweiten Mal in dieser Saison in einem Langstrecken-WM-Lauf als Sieger hervor. Dabei konnte Josh Hook auch noch die schnellste Rennrunde abliefern. Während er, Freddy Foray und Alan Techer auf der Strecke quasi nicht zu bremsen waren, war das die Mannschaft auch in den Boxen nicht: Nur sechs Mal musste man reinkommen, dort brauchte man nur 04.01 Minu-

ten. Perfekter und besser arbeitete in Oschersleben niemand.

„Wir haben dieses Wochenende nicht einen einzigen Fehler gemacht“, so Hook. „Damit hatten wir nicht rechnen dürfen – wir hatten in Oschersleben immer Probleme, aber dieses Mal hat es einfach alles perfekt geklappt.“ Teamchef Masakazu Fuji fügte an: „Das ist ein Schritt in die richtige Richtung und zu unserem Ziel: dieses Jahr den FIM-EWC-Weltmeister-Titel zu holen!“

### Kampf bis zum Zielstrich

Erst auf den letzten Metern wurde der Kampf um die beiden verbleibenden Podestplätze entschieden.

Randy De Puniet – Teamkollege von Jérémy Guarnoni und Mathieu Gines bei SRC Kawasaki – gab Mike Di Meglio von GMT94 – mit David Checa und Niccolò Canepa – eine wahre Lehrstunde über Mut, Entschlossenheit und Können. De Puniet ging eingangs der Tripple-Links an Di Meglio vorbei und holte Platz 2. Nachge-

**„DAS IST EIN SCHRITT IN DIE RICHTIGE RICHTUNG UND ZU UNSEREM ZIEL: DEN WM-TITEL ZU HOLEN.“**

Masakazu Fuji

ben aber war nicht, und so versuchte der Yamaha-Pilot alles, um seinen Platz zurückzugewinnen. Dieser Versuch aber landete auf der letzten Runde im Kiesbett, und Di Meglio blieb nichts weiter übrig als die völlig ramponierte R1 noch ins Ziel zu schaffen und Dritter zu werden. GMT94 hatte zu Beginn des Rennens auch eine Stop-and-go-Strafe bekommen, da man mit eingeschaltetem Licht getankt hatte. Ein Überholvorgang hinter dem Safety Car blieb für die Mannschaft von Christophe Guyot ungesüht.

Die Lokalmatadoren aus Oschersleben vom Team NRT48 unter

Ingo Nowacyk landeten mit Kenny Foray, Lucy Glöckner und Stefan Kerschbaumer auf Rang 4. Stark war auch das Motobox Kremer Racing Team, das mit Geoffroy Dehaye, Christopher Kemmer und Jan Viehmann auf den zwölften Platz kam. Dabei setzte sich vor allem Kemmer in Szene. „Ich habe den Führenden überholt und uns zurückgerundet – das war mein persönliches Highlight in diesem Rennen“, grinste der Yamaha-Mann.

Gerade die Schlussphase hatte es in sich, auch für die #111 von Honda mit Gregory LeBlanc, Erwan Nigon und Sébastien Gimbert. In der letzten Stunde hatte man noch ganz vorn mitgemischt, ehe LeBlanc kurz vor Rennende stürzte und sich die Fireblade mehrfach überschlug. LeBlanc hatte das unsagbare Glück, dass die Maschine wieder ansprang und brachte das Bike, was nun mehr einem Streetfighter-Umbau glich, zurück an die Box – und stürzte vor ihr erneut. Innerhalb von nur zwölf Minuten machte die Honda-Mannschaft



**Geschafft:** Nach acht Stunden fährt Josh Hook (#5) als Sieger durch das Tor von Oschersleben



**Start:** 36 Mannschaften zogen in Oschersleben in den Achtstunden-Kampf



**Auf dem Podest:** Urgestein Bolliger



**Mitten im Gefecht:** Das deutsche NRT48-BMW-Team verpasste das Oschersleben-Podest nur knapp

das Einsatzgerät wieder flott und holte noch den 13. Rang und damit wichtige WM-Punkte. Neun Minuten vor Schluss war man wieder auf der Strecke.

### Bolliger auf dem Podest

Eine besondere Ehre wurde dem Team Bolliger Switzerland zuteil, und Urgestein Hans-Peter „Hämpu“ Bolliger durfte auf das Podest krabbeln. Roman Stamm, Sébastien Suchet und Robin Mulhauser hatten das Ziel zwar nur auf dem 20. Rang gesehen, aber die Mannschaft hatte zu Beginn des Rennens in nur 31 Minuten das kochend heiße Getriebe gewechselt. Dafür gab es die Anthony Delhalle Trophy für besondere Leistungen im Langstreckensport. Hämpu Bolliger kämpfte mit den Tränen der Rührung.

Das einzige Wildcard-Team beim Deutschlandlauf – Arlows Racing – sah mit Sascha Schoder, Malte Bigge und Maximilian Weihe trotz eines technischen Defekts und eines Sturzes das Ziel auf dem 22. Platz.

Keine Zielankunft beim Heimrennen gab es für GERT56, die in der Börde schwer gebeutelt wurden. Bereits im Training hatte sich Christof Höfer an der Schulter verletzt und war ausgefallen. Filip Altendorfer und Rico Löwe führen zu zweit, doch rund 40 Minuten vor Schluss ging Alten-

dorfer zu Boden, und das Motorrad konnte für die Zielankunft nicht mehr fit gemacht werden. Auch YART-Yamaha sah das Ziel nicht, nachdem Marvin Fritz aufgrund eines technischen Problems gestürzt war und die R1

Feuer gefangen hatte. Ebenfalls keine Zielankunft gab es für die #99 WSB Endurance Kawasaki, eingesetzt von Robert Schüler, und die HRT100 Hertrampf Endurance Racing Ducati von Dennis Hertrampf. ■

### WM-STAND TEAMS

1.	F.C.C. TSR Honda	146 Punkte
2.	GMT94	136
3.	Honda Endurance Racing	109
4.	Penz13	81
5.	Mercury Racing	70

### WM-STAND HERSTELLER

1.	Honda	198 Punkte
2.	Yamaha	178
3.	BMW	156
4.	Kawasaki	135
5.	Suzuki	102

### RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

**Oschersleben (D):** 9. Juni 2018; 4. WM-Lauf; 312 Rdn. à 3,667 km; 36 Teams gestartet, 30 gewertet.

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	F.C.C. TSR Honda (Hook/Techer/F. Foray)	Honda CBR 1000 RR 08:00:49,802
2.	SRC Kawasaki (Gines/De Puniet/Guarnoni)	Kawasaki ZX-10 R +48,355
3.	GMT94 (Checa/Canepa/Di Meglio)	Yamaha YZF-R1 +1:53,067
4.	NRT48 (K. Foray/Kerschbaumer/Glöckner)	BMW S 1000 RR +1 Rdn.
5.	MACO Racing (Dos Santos/Bulle/Plancassagne)	Yamaha YZF-R1 +5 Rdn.
11.	Yamaha Viltais Experiences (Alt/Maurin/Lonbois)	Yamaha YZF-R1 +8 Rdn.
12.	Motobox Kremer (Dehaye/Viehmänn/Kemmer)	Yamaha YZF-R1 +9 Rdn.
17.	LRP Poland (Friedrich/Lewandowski/Cerny)	BMW S 1000 RR +16 Rdn.
20.	Bolliger Switzerland (Stamm/Suchet/Mulhauser)	Kawasaki ZX-10 R +23 Rdn.
22.	Arlows Racing (Schoder/Bigge/Weihe)	Suzuki GSX-R1000 +28 Rdn.



Naturfreund: Ilya Mikhailchik gewinnt zwischen den Bäumen von Oschersleben beide Superbike-Rennen

# Mikhailchik fantastisch

Nach drei von vier Saison-siegen ist 2018 klar: Ilya Mikhailchik ist der Top-Favorit auf den Titel in der IDM Superbike 1000. In Oschersleben war er nicht zu stoppen und gewann vor Bastien Mackels und Julian Puffe sowie in Lauf 2 vor Lorenzo Lanzi und erneut Mackels.

Von: **Toni Börner**

**Ä**hnlich hatte es im Vorjahr für das Alpha Racing Van Zon BMW Team auch angefangen: Rang 2 im ersten Rennen, danach eine Siegesserie. Damals hieß der Protagonist noch Markus Reiterberger, jetzt Ilya Mikhailchik. Der Ukrainer war beim zweiten Lauf zur IDM Superbike-Saison 2018 im Rahmen der German Speedweek in Oschersleben unantastbar. Und mit seiner Pole-Zeit von 1:25,241 kam er sogar bis auf eine halbe Sekunde an das heran, was Reiterberger im Vorjahr gezeigt hatte.

In beiden Läufen schnappte sich Mikhailchik in der ersten Kurve die Führung und machte sich aus dem Staub. „Das war ein perfektes Wochenende“, entfuhr es dem sonst so emotionslosen

Ukrainer mit einem Schmunzeln. „Das waren jetzt drei Siege in Folge. Aber besonders die Pole-Position war für mich wichtig, einfach, um abzuhaken, dass ich das auch kann.“

„Wir konnten jetzt auch zeigen, dass wir bei jedem Wetter schnell sein können – heiß, kalt“, fuhr er fort. „Jetzt freue ich mich auf Zolder in Belgien, dort haben wir schon getestet. Ich weiß, dass die anderen die Piste besser kennen und auch verdammt schnell sein können, aber ich bin auch kein Nasenbohrer, und darum werden wir auch dort wieder voll angreifen.“

Mit Bastien Mackels auf 2 und Julian Puffe auf 3 wurde das erste Rennen komplett von BMW bestimmt. Besonders Puffe freute sich: „Das ist jetzt mein erstes Podest mit der Tausender in der IDM“, so der Schleizer. „Mein Ziel bleibt es, zu gewinnen. Aber es ist wichtig, dass wir jetzt erst einmal diesen Sprung geschafft haben.“

## Lanzi mischt mit

Im zweiten Rennen, welches am Sonntag ausgetragen wurde, mischte ein IDM-Rückkehrer ganz vorne mit: Lorenzo Lanzi sprang in Oschersleben im MGM-Yamaha-Team von Michael Galinski ein, weil Danny de Boer dort das Handtuch geschmissen hatte. Und Lanzi demonstrierte

gleich, dass man mit der R1 sehr wohl ganz vorn mitfahren kann. Er holte den dritten Startplatz und stand im zweiten Rennen als Zweiter auf dem Podest.

„Im ersten Rennen ging mir noch der Hinterreifen ein, aber am Sonntag war das Gefühl dann bestens. Ich war am Samstag noch echt überrascht, dass ich kein höheres Tempo hatte gehen können, aber das waren Startschwierigkeiten. Ich wusste ja, dass ich mit dieser Crew gute Ergebnisse holen kann und dass die Yamaha funktioniert“, so Lanzi, der vorher noch nie in Oschersleben mit einem Superbike unterwegs gewesen ist. Aufgrund von Überschneidungen mit der italienischen CIV-Meisterschaft, die er eigentlich fährt,

wird er erst am Lausitzring wieder dabei sein.

Teamchef Galinski zeigte sich trotzdem begeistert von dem Italiener. „Es war vielleicht nötig, dass wir mal wieder einen Fahrer haben, der das Team aufbaut und dazu steht“, frohlockte er. „Er hat immer gesagt, wie gut das Motorrad ist, und wie sehr es ihm Spaß macht, mit unserer R1 zu fahren.“

Auch der ADAC Junior Cup fuhr in Oschersleben. Im ersten Lauf siegte dabei Freddie Heinrich vor Artem Maraev und Lennox Lehmann. Im zweiten Rennen, das im Trockenen startete und im Regen endete, holte sich der Grieche Vasilis Koronakis den Sieg vor Noah Lequeux und Justin Hänse. ■

## ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

**Oschersleben:** 9. Juni 2018; 3. IDM-Lauf; 66,006 km über 18 Rdn.; 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ilya Mikhailchik (UKR)	BMW	25:57,320
2. Bastien Mackels (B)	BMW	+3,297
3. Julian Puffe (D)	BMW	+7,695
4. Toni Finsterbusch (D)	Suzuki	+10,313
5. Dominic Schmitter (CH)	Suzuki	+13,752

**Oschersleben:** 10. Juni 2018; 3. IDM-Lauf; 66,006 km über 18 Rdn.; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	26:07,720
2. Lorenzo Lanzi (I)	Yamaha	+3,308
3. Bastien Mackels (B)	BMW	+3,551
4. Julian Puffe (D)	BMW	+8,019
5. Dominic Schmitter (CH)	Suzuki	+20,577

## IDM-STAND

1. Mikhailchik	95 Pkt.
2. Mackels	81
3. Puffe	55
4. Halbich	45
5. Schmitter	38
6. Finsterbusch	33
7. Lanzi	30
8. Bos	25
9. Glöckner	22
10. Kartheininger	21
11. Bijsterbosch	20
12. Kerschbaumer	19
13. Brink	18
14. Mohr	16
15. De Boer	11

Speedway of Nations Wrocław

# Russlands Erster

Russland gewann das erste Speedway of Nations und damit seinen ersten Teamtitel überhaupt. Nach einem bösen Crash in seinem ersten Lauf kam das deutsche Trio vom letzten Platz nicht mehr weg.

Von: **Thomas Schiffner**

**S**chlechter konnte es nicht beginnen: In Heat 2 gegen Dänemark am Freitag wollte Martin Smolinski innen von Platz 4 nach vorn, hatte dabei einen Aufsteiger, riss erst Kenneth Bjerre und dann Kai Huckenbeck zu Boden. Huckenbeck bekam Startverbot und musste zum CT-Scan ins Krankenhaus. U21-Fahrer Michi Härtel fuhr seine sechs Läufe, kam auf einen Punkt, während Smolinski in seinen fünf weiteren Heats stark auftrumpfte und 11 Zähler holte. Trotzdem blieb nur Platz 7. Am Samstag durfte Huckenbeck wieder starten, kam auf gute 9 Punkte, doch Smolinski fand kein passendes Setup mehr. Die letzten beiden Heats fuhr Härtel für den Olchinger, doch er blieb punktlos („Ich fand keinen Speed“), und das



Erstes Gold für Russland: Saifutdinov, Laguta und Chugunov

deutsche Team blieb auch am zweiten Tag auf Platz 7 hängen. Großbritannien mit dem überragenden Tai Woffinden und dem besten U21-Fahrer Robert Lambert war am Freitag überragend und führte vor Russland (23) mit 25 Punkten. Am Samstag hatten die Briten nur noch einen Punkt mehr als Russland und qualifizierten sich direkt für das entscheidende Finalheat. Russland musste in Heat 22 gegen die insgesamt enttäuschenden Gastgeber Polen gewinnen, um ins Finale zu kommen. Da hier Patryk Dudek wegen Frühstart disqualifiziert wurde, nutzte Maciej Janowski der Laufsieg nichts mehr: Bei einem 3:3

zählt beim SoN Platz 2/3 mehr als ein Laufsieg. Im Finale lief es genauso: Woffinden gewann sein 12. Heat, aber Laguta und Saifutdinov reichte das 3:3 für den ersten russischen Teamtitel. ■

## SPEEDWAY OF NATIONS

Finale 1+2, Wrocław (PL), 08./09.06.

1. RUSSLAND 45 Punkte: Artem Laguta 17+4, Emil Saifutdinov 6+8
2. GROSSBRITANNIEN 46 Punkte: Tai Woffinden 18+17, R. Lambert 7+4
3. POLEN 36 Punkte: Maciej Janowski 9+13, Patryk Dudek 9+8, Maksim Drabik 3+0
4. AUSTRALIEN 35 Punkte: Jason Doyle 13+16
7. DEUTSCHLAND 23 Punkte: Kai Huckenbeck 0+9, Martin Smolinski 11+2, M. Härtel 1+0

Supermoto-EM Poznan

# Führungswechsel Kejmar

Der Tscheche Milan Sitniansky gewann in Posen seinen ersten Supermoto-EM-Lauf, der Tscheche Pavel Kejmar übernahm die Tabellenspitze, nachdem sich Thomas Chareyre verletzt hatte.

Von: **Thomas Schiffner**

**W**eltmeister Thomas Chareyre beherrschte auch in Posen die Freitrainings am Samstag nach Belieben. Doch am Ende von FT2 kam er im Offroad zum Sturz und musste mit Schlüsselbeinbruch

in eine Klinik gebracht werden. Mit Platz 2 in Lauf 1 legte der Wormser Husqvarna-Pilot Markus Class den Grundstein dafür, dass er in der EM-Tabelle nun punktgleich mit Tagessieger Sitniansky auf Rang 3 liegt. Doch nach dem zweiten Lauf, den Class hinter dem überlegenen Pavel Kejmar auf dem zweiten Platz beendete, sprach die Rennleitung einer Reihe von Fahrern Strafen wegen Überholens bei gelber Flagge aus, darunter auch Kejmar und Class. Beide wurden um 10 Plätze zurückversetzt, womit Kejmar Elfter und der Deutsche Zwölfter wurde. Sitniansky wurde als Laufsieger gewertet und war damit Tagessieger vor dem Italiener Elia Sammartin. ■

## SUPERMOTO-EM

Poznan (PL), 10. Juni

1. Milan Sitniansky (CZ), Honda 5-1
2. Elia Sammartin (I), TM 8-2
3. Pavel Kejmar (CZ), TM 1-11
4. Markus Class (D), Husqvarna 2-12
7. Raoul Tschupp (CH), TM 13-4
8. Jan Deltenbach (D), Suzuki 11-6

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 6 Rennen

1. Pavel Kejmar 123 Punkte
2. Milan Sitniansky 104
3. Markus Class 104
4. Thomas Chareyre (F) 100
8. Raoul Tschupp 56
15. Jan Deltenbach 39

## NACHRICHTEN

### BROKSTEDT BUNDESLIGA-SIEGER IN STRALSUND

Erwartungsgemäß bezwang Brokstedt auswärts Stralsund deutlich mit 51:34 Punkten und übernahm damit die Tabellenführung mit 4 Matchpunkten. Beste Brokstedter waren Rune Holta und Max Dilger (je 12 Punkte). Bei Stralsund, das weiter sieglos bleibt, konnte nur David Bellego (17+1) überzeugen. Wittstock (4 Matchpunkte) rutschte auf Tabellenplatz 2 ab, hat aber erst zwei Rennen absolviert.

### JASIKONIS STATT ANSTIE

Arminas Jasikonis wird 2019 statt Max Anstie beim IceOne-Husqvarna-MXGP-Werksteam fahren. Der 20-jährige Litauer hat eine bisher erfolglose Saison auf einer Serien-CRF450R des italienischen Red-Honda-Teams hinter sich und war bei einem WM-Lauf nie unter den ersten Neun. Anstie, dessen Form seit seiner Gehirnerschütterung beim Spanien-GP gelitten hat, liebäugelt mit einem Platz bei HRC oder Rinaldi-Yamaha.

### BEATON STATT COVINGTON

Sicher ist trotz fehlender Bestätigung Jed Beatons Unterschrift beim Husqvarna-MX2-Werksteam von Jacky Martens. Der Australier, der letzte Woche in England eine Fraktur des rechten Fußgelenks und des linken Schien- und Wadenbeins erlitt, ersetzt Thomas Covington, der auf Wunsch von Husqvarna-Titelsponsor Rockstar statt Zach Osborne, der pflichtgemäß in die 450er Klasse aufsteigen musste, die Führungsrolle in der 250ccm-Klasse übernehmen soll.

### SMOLINSKI STATT HUCKENBECK

Der DMSB hatte die Veranstalter-Wildcard für den Speedway-GP-Challenge am 28.7. in Landshut an Kai Huckenbeck vergeben. Die FIM revidierte die Entscheidung und gab den Startplatz an den ausgeschiedenen Martin Smolinski.



Den Schlamm umfahren: KTMs Jeffrey Herlings (#92) ist in der ersten Kurve schon vor dem Feld

# Der Startplatz-Trick

Jeffrey Herlings' Selbstvertrauen kennt keine Grenzen. Der Niederländer gewann den Start und den MXGP in St.-Jean-d'Angély vom äußersten Startgatter.

Von: **Alex Hodgkinson**

**S**chon am Samstag war der 23-Jährige mit einem souveränen Start-Ziel-Sieg in der Qualifikation eine Klasse für sich: „Wir haben die Starts wieder im Griff; das ist wichtig hier. Ich will der Spielverderber bei der französischen Party sein.“

Seine Aufgabe wurde von anderer Stelle erleichtert, denn KTM-Markenkollege und aktueller WM-Zweiter Antonio Cairoli kam angeschlagen an: „Ich weiß selber nicht, wie es passiert ist, aber mein linkes Knie war schon Sonntagabend auf der Heimreise aus England geschwollen und am nächsten Morgen ist es wie ein Luftballon aufgegangen.“

Der Italiener war Samstag zuerst ein Schatten seiner selbst, aber seine Kämpfernatur zeigte sich in der zweiten Hälfte des

Qualifikationsrennens, als er noch Tim Gajser und Romain Febvre einholen konnte, um den dritten Startplatz zu retten.

Die Streckenverhältnisse waren während der ersten Hälfte des Rennprogramms am Sonntag extrem nach einem ergiebigen Regenguss in der Nacht, aber Herlings sah die Gelegenheit, es im ersten WM-Lauf zu seinem Vorteil zu machen: „Es war Roulette, aber der Schlamm auf der Startgeraden war noch ziemlich tief und ich habe gesehen, dass es an der Außenkante kaum schlammig war.“

## Schweizer startschnell

Auf den ersten 30 Metern waren alle Topfahrer gleichauf, aber danach zog Herlings davon und konnte mit Tempoüberschuss in der ersten Rechtskurve vor das ganze Feld fahren. Schon nach der ersten Teiltrunde führte er mit einen paar Sekunden und das Rennen war gelaufen.

Die Schweizer Valentin Guillod und Jeremy Seewer packten die nächstbesten Starts, aber dem Westschweizer fehlt noch Rennpraxis und er musste bald Platz machen, während Seewers Akti-

on von einem Schubs von Gajser von hinten unterbrochen wurde. Trotzdem sicherte er sich Rang 6, sein bislang bestes Ergebnis in der MXGP-WM.

Nutznieser war Clement Desalle, der sich innen vorbeischieben konnte. Sein zweiter Platz war erst in der letzten Runde vor anstürmenden Cairoli, der mit Siebenmeilentiefeln ankam, gefährdet. Die falsche Spurwahl das letzte Mal an der Boxenmauer vorbei beendete die Chancen des Weltmeisters.

Herlings' Startplatzauswahl ging im zweiten Lauf nicht auf,



Jeffrey Herlings wollte den französischen Lokalhelden die Party verderben. Das gelang dem niederländischen WM-Leader mit einer ungewöhnlichen Startplatz-Taktik.

weil Febvre sich neben ihn stellte und seine Spur in der Startkurve blockierte. Aber der Niederländer ging schnell an der französischen Speerspitze mit Febvre und Paulin sowie an Seewer vorbei und machte sich auf die Jagd nach Cairoli und Gajser an der Spitze.

Zur Halbzeit übernahm er Platz 2 vom Slowenen und sicherte sich den Tagessieg; 5 Runden später hatte er Cairoli eingeholt und feierte seinen vierten Doppelsieg in Folge.

Der frustrierte Cairoli konnte kaum Widerstand leisten: „Ich hatte das ganze Wochenende Schwierigkeiten in Linkskurven. Gerade an der Stelle habe ich mir gestern mein Knie nochmals verdreht.“

Jeremy Seewer kämpfte in der ersten Rennehälfte erneut unter den ersten Sechs, bevor er gegen Rennende von Desalle und Coldenhoff eingeholt wurde.

Max Nagl blickte realistisch auf seine Chancen: „Wir haben die Starts immer noch nicht im Griff. Mein Top-Sechs-Start in Lettland war eher Zufall, aber wir arbeiten hart daran.“ Im Rennen stürmte er von Platz 18 auf 13 in Lauf 1



Rückstand verkürzt: Jorge Prado vor Thomas Covington (#64); Weltmeister Jonass (#1) schon abgeschlagen



Rang 6: Neue Seewer-Bestmarke

und holte einen soliden zwölften Platz im zweiten Lauf.

Schon am Samstag konnte Husqvarna-Mann Thomas Covington die KTM-Vorherrschaft in der MX2-WM austricksen: „Wir haben endlich die Starts im Griff und ich hatte bessere Spuren als Prado.“

Trotzdem gab es Sonntag ein neues Spiel. Die Streckenverhältnisse für die 250er waren im ersten Lauf noch brutal und der alte Hase Jacky Martens hatte für seine beiden Fahrer ein Ass im Ärmel. Covington: „Wir haben auf die Besichtigungsrunde verzichtet. Ich hatte die Strecke

zu Fuß abgelaufen und wusste, wo sie gearbeitet hatten. Ich wollte beim Start den Gewichtsvorteil einer sauberen Maschine nutzen.“

Der Amerikaner sowie Samstagsturzopfer Thomas Kjer Olsen führen ein 1-2 für das Team nach Hause, während das KTM-Duo Jorge Prado/Pauls Jonass sich kostspielige Fahrfehler leistete.

Ein Sturz in der Startrunde warf Prado auf Platz 8 zurück: „Es war ein Stein in der Spur.“ Jonass, nach einem miserablen Start schnell auf Platz 3 vorgefahren, geriet in Panik und musste

sogar wieder Platz für Schnellstarter Henry Jacobi machen.

Im Ziel kam der Weltmeister als abgeschlagener Vierter an, während Jacobis Rennen im De-saster endete. Zuerst verschenkte er den ziemlich sicheren Platz 5 mit einem Sturz und in der vorletzten Runde ging er direkt von der Boxengasse unfreiwillig zu Boden und musste das Rennen aufgeben.

### Jacobi nicht im Ziel

Jonass schien seine Nervosität im Griff zu haben und gewann den Start in Lauf 2, aber der Letzte lag wenige Hundert Meter danach

am Boden und musste vom 17. auf den sechsten Platz vorfahren.

Prado übernahm die Spitze, gab sie nie wieder ab und holte den Tagessieg vor den Huskys von Covington und Olsen, was den Rückstand zu Jonass zur Halbzeit der WM auf 16 Punkte reduzierte.

Nach einer Feindberührung mit Hunter Lawrence kam Jacobi erneut nicht ins Ziel.

Tom Koch fehlte in Frankreich. Der Thüringer hat sich einen Meniskus beim Masters-Lauf in Mölln gedehnt und das Knie benötigt Ruhe. Er wird erst wieder Ende Juli in Loket in der WM angreifen. ■

## MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MXGP

St.-Jean-d'Angély (F): 10. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: unbeständig/26 Grad. 1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 17 Runden à 1,620 km (= 27,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	34:05,232 m = 48,476 km/h
2. Clément Desalle (B)	Kawasaki	17	+ 5,660 s
3. Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 6,322 s
4. Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 27,283 s
5. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	17	+ 28,840 s
6. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 29,420 s
7. Romain Febvre (F)	Yamaha	17	+ 31,420 s
8. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	17	+ 1:03,975 m
9. Evgeny Bobryshev (RUS)	Suzuki	17	+ 1:14,751 m
13. Max Nagl (D)	TM	17	+ 1:21,902 m

## MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MX2

St.-Jean-d'Angély (F): 10. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: unbeständig/26 Grad. 1. Lauf: 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 17 Runden à 1,620 km (= 27,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	35:58,425 m = 45,933 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 3,573 s
3. Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 5,910 s
4. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+ 11,808 s
5. Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 15,171 s
6. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	17	+ 31,713 s
7. Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+ 57,033 s
8. Michele Cervellin (I)	Yamaha	17	+ 1:00,917 m
9. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 1:03,209 m
24. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	15	+ 2 Runden

## MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MXGP

2. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	34:38,032 m = 50,517 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 8,838 s
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 40,401 s
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 49,798 s
5. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 52,800 s
6. Clément Desalle (B)	Kawasaki	18	+ 55,315 s
7. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 56,529 s
8. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 56,531 s
12. Max Nagl (D)	TM	18	+ 1:24,213 m
19. Valentin Guillod (CH)	KTM	17	+ 1 Runde

## MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MX2

2. Lauf: 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 17 Runden à 1,620 km (= 27,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	17	34:19,853 m = 48,132 km/h
2. Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 3,163 s
3. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	+ 5,751 s
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 12,352 s
5. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	17	+ 18,444 s
6. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+ 22,634 s
7. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 23,243 s
8. Michele Cervellin (I)	Yamaha	17	+ 34,681 s
9. Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+ 35,047 s
26. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	5	+ 12 Runden

## WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings (NL)	486 Punkte
2.	Antonio Cairoli (I)	424
3.	Clément Desalle (B)	351
4.	Romain Febvre (F)	323
5.	Gautier Paulin (F)	296
6.	Tim Gajser (SLO)	295
7.	Glen Coldenhoff (NL)	267
9.	Jeremy Seewer (CH)	226
11.	Max Nagl (D)	177
25.	Valentin Guillod (CH)	25

1.	KTM	497 Punkte
2.	Kawasaki	362
3.	Yamaha	347

## WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	434 Punkte
2.	Jorge Prado (E)	418
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	328
4.	Ben Watson (GB)	305
5.	Calvin Vlaanderen (ZA)	259
6.	Jago Geerts (B)	217
7.	Jed Beaton (AUS)	216
8.	Thomas Covington (USA)	211
9.	Henry Jacobi (D)	187
32.	Tom Koch (D)	12

1.	KTM	489 Punkte
2.	Husqvarna	401
3.	Yamaha	339

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo

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

## Bentley

Privatm. sucht Z3 Coupé bis 50.000 km. Schwarz od. silber, dt. Fzg., Schalter, NR, SH. 0171/2305545 & stk1967@web.de

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

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

## BMW



**2002 2000 1.8, mit Historie, EZ 01/1972, 58500 km, 66 kW (90 PS), blau, NR-Fzg., orig. Scheckheft, Chrom Dekor Paket, 19.900,- €.** Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, [www.teichmann-racing.de](http://www.teichmann-racing.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 44450

## BMW Alpina



**BMW Alpina Roadster S, Nr. 227, EZ 09/2005, unfallfrei, 40787 km, saphir-schwarz metallic, Innenausstatt. Walnappaleder, 2. Hand, Kundendienst, Sammlerzustand, VB 52.100,- €.** Tel. 0049 174 3851155, [info@mueller-messtechnik.de](mailto:info@mueller-messtechnik.de)

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## Ferrari

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

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

360/430/458 Challenge ges. 0171/4167106 H

360 Challenge Stradale ges. 0171/4167106 H

## Honda

NSX gesucht. 0171/4167106 H

## Jaguar

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

**F-Type, 5/17, 6 Zyl., 340 PS, ca. 10000 km, schwarz-met., Autom., 19er schw., Navi, Leder, Kamera hinten, Sensoren v. u. h., Lordosenstütze uvm., v. privat, VB 52.400,- €.** Tel. 0171/7589361

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

### Chiffre

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

**MOTOR SPORT aktuell**  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Lotus

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

## Maserati

Maserati Spyder wenig Kilometer gesucht. 0171/4167106 H

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de). Tel. 06327/97700 H

## Mercedes

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

Suche X-Klasse. Seriöse Abwicklung. Tel. 0171/7515577

**Mercedes W 123 280 E, Bj. 1981, sehr schönes Fzg. mit H-Kennz., nur bei schönem Wetter gefahren, Automatik, ABS, ESSD, erst 178500 km, TÜV neu, aus Altersgründen zu verk., Classic Data Note 2, VB 10.500,- €.** Tel. 0160/8997842

**Mercedes E400 AMG 4matic, EZ 9/2017, 20000 km, 245 kW (333 PS), Leder, Navi, Tel., Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., VB 58.500,- EUR (MwSt. awb.)** 0174/1408355

Jugendtraum MB SL R107 ab Bj. 86 bis max. 50.000 km von priv. gesucht. Nur dt. Fzg. 0171/2305545 od. stk1967@web.de

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

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin Privatmann und Barzahler. Tel. 04351/44411, [martin-spierling@t-online.de](mailto:martin-spierling@t-online.de)

## Mini

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

## Morgan

Aero / Plus 8 mit BMW Motor gesucht. 0171/4167106 H

## Porsche

**981 BOXSTER S/Cayman S, GT4**  
265 bis 345 kW, Hubr. bis zu 4,0 l  
TÜV-Eintrag - Abholservice  
[www.t-t-p.de](http://www.t-t-p.de) 08061/36666

Zu verkaufen von privat 930 Porsche Turbo, Bj. 1986, 68000 km, Scheckheft, alles nachvollziehbar, im Originalzustand, perlmuttweiß, Schiebedach, Klima. Tel. 0151/42403756

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

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



**356c!** Dieser 356er ist in Südtalien gelaufen! Demontsprechend der Erhaltungszustand der Karosserie! Unverbastelt und unrestauriert! Fahrzeug stand fast 30 Jahre zugeeckt in trockener Räumlichkeit. Motor dreht perfekt! Lackmutwillig vor Einlagerung mit Nagel verkratzt. Dieses Fahrzeug sollte nicht restauriert werden, sondern behutsam aufgearbeitet. Abgabe-Sonderpreis 58.000,-. Kontakt 0171/4400400

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

**993 Coupé, 7.1996, MJ. 96, (286 PS), unfallfrei, 98000 km, türkisgrün-met. (25 D), Leder classic grau, sehr schön, 17", ESSD, CD-Radio, Top PZ gepflegt, TÜV 4/20, 58.500,- €.** 0172/4008590



**996 Porsche 911 GT3 Clubsport, 2. Hand, EZ 11/1999, 27750 km, 265 kW, silber, Schalensitze, 18" Sport-Design Rad, Überrollkäfig, Einmassenschwungrad, Klima, NR-Fzg., 89.900,- €.** Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, [www.teichmann-racing.de](http://www.teichmann-racing.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 44448



REDAKTION

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

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

VERLAG

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

Telefon: +49 (0)711 182 18 20  
MOTORSPORT aktuell gehört zur  
auto motor und sport-Gruppe  
Geschäftsführung:

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

Leitung Geschäftsbereich Mobilität:  
Tim Ramms

Publisher Automobil: Michaela Klein  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger

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

Werbverkauf Online:

Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig

ieifrig@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 15 22

Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:

Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79

Druck: Druckerei Konstanz GmbH

Max-Stromeyer-Straße 180

78467 Konstanz

Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH

Am Sandtorkai 74

20457 Hamburg

Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:

wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:

2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:

€ 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus

(D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10

Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90

(CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten

erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-

bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von

€ 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:

Deutschland: Aboervice MOTORSPORT aktuell,

70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,

Telefax +49 (0)711 182 25 50,

E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages

und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte

Manuskripte übernimmt der Verlag keine

Haftung.

# Leserbriefe

## Ehrenhafter Sieg?

Zum 24h-Rennen in Le Mans  
MSa 25/2018

Alonso-Fieber, Toyota, Hybrid, BoP – die 24 Stunden von Le Mans 2018 werden eine Farce, ein Kasperletheater! Um ihren Hybrid-Wahn durchzusetzen, tut die ACO-Führungsriege alles! Weil nicht sein kann, was nicht sein darf. Denn ein Gesamtsieg für ein Team ohne Hybrid-System wäre für Herrn Fillon eine saftige Ohrfeige und die DPi-Macher kämen vor Lachen nicht in den Schlaf. Was haben diese Regelungen noch mit Motorsport zu tun? Jeder versteht doch, was hier gespielt wird. Herrn Alonso werden von den Verantwortlichen die Stiefel geleck, und dort, wo er langläuft, wird der Boden vor ihm gefegt. Es wird alles dafür getan, dass Alonso und Toyota den Sieg „erkämpfen“. Kann man aber auf so einen Sieg stolz sein? Bis letztes Jahr hätte ich Toyota den Sieg von Herzen gewünscht. So oft haben sie es versucht, standen auf der Pole-Position, waren mehrfach Zweiter und sind nicht nur einmal kurz vor dem Ziel ausgefallen. Aber sich auf diese Weise in die Le-Mans-Siegerliste einzutragen, halte ich für nicht sehr ehrenvoll. Das eigentlich spannende Rennen wird sich wohl in den GTE-Klassen abspielen. Ich hoffe, dass das bei Eurosport auch berücksichtigt wird.

Mario Grabmann,  
D-78083 Dauchingen

## Harte Nuss

Zur MotoGP in Mugello  
MSa 25/2018

Dies war der Jorge Lorenzo, wie ich ihn aus seiner Yamaha-Zeit her kenne. Er fuhr die 100 Rennkilometer mit der Präzision eines Schweizer Uhrwerks. Sollte Jorge

## BILD DER WOCHE



Jacques Villeneuve beim Showrun im Auto seines Vaters Gilles (Ferrari 312 T3)

nun „seine“ Ducati endlich gefunden haben, dann muss auch ein Marc Márquez erst mal schauen, wie er diese harte Nuss auch knacken kann. Glückwunsch, Jorge!

Schmid Franz,  
D-85653 Aying

## Das tasmanische Dreieck Longford

Zur Rennstrecken-Historie  
MSa 24/2018

Nachdem ich mich sehr für Rennstrecken interessiere, habe ich natürlich auch Ihren Bericht über den Longford Circuit in Tasmanien gelesen. Bei genauerem Hinsehen ergibt sich eine Diskrepanz zwischen den Aussagen der Streckenskizze sowie dem Foto mit Untertitel vom Viadukt und den entsprechenden Ausführungen im Text. Nach Streckplan wird das Viadukt in einer Rechts-Links-Kombination unterquert, im Text dagegen genau anders herum. Ich denke, die Streckenskizze stimmt.

Zu meiner Rennstreckenaffinität möchte ich bemerken, dass ein MSA-Bericht über den Großdeutschlandring vor zwölf Jahren mein Interesse geweckt hat und ich begonnen habe, Rennstrecken in Deutschland zu recherchieren. Auf 350 Strecken (permanente und temporäre, aktuelle und vergessene) bin ich seither gestoßen, und eine Vielzahl von Augenzeugen, Sammlern, Museen und Clubs haben mir selbstlos geholfen. Einige Anfragen blieben unbeantwortet – so auch eine Frage zur temporären Strecke auf dem Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim an den Motor Presse Verlag. Für jemanden, der MSA seit Erscheinen ununterbrochen liest, eine fürwahr große Enttäuschung!

Frank Mentel,  
D-74206 Bad Wimpfen

## KONTAKT

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

15./16. Juni: ADAC Rallye Masters: Rallye Steweder Berg  
23. Juni: VLN Rennen 3: 60. ADAC ACAS H&R-Cup

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Mittwoch, 13. Juni

10.30	Formel E Zürich (Wh.)	Eurosport 1
15.20	IndyCar, Detroit 1&2 (Zus.)	Sport 1 US
16.00	Training 24h Le Mans <b>LIVE</b>	Eurosport 1
17.05	IndyCar, Texas (Zus.)	Sport 1 US
22.00	1. Qualifying 24h Le Mans <b>LIVE</b>	Eurosport 1
22.35	TCR Germany Spielberg, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+

#### Donnerstag, 14. Juni

16.30	Formel 4 Spielberg, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+
17.10	TCR Germany Spielberg, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+
19.00	2. Qualifying 24h Le Mans <b>LIVE</b>	Eurosport 1
22.00	3. Qualifying 24h Le Mans <b>LIVE</b>	Eurosport 1

#### Freitag, 15. Juni

20.05	GT Masters Spielberg, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+
23.25	Formel 4 Spielberg, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+

#### Samstag, 16. Juni

09.00	Warm-Up 24h Le Mans <b>LIVE</b>	Eurosport 1
09.15	GT Masters Spielberg, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+
10.30	WRC Italien (Aufz.)	Sport 1+
11.30	Road to Le Mans, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
13.30	Porsche Carrera Cup Magazin	Sport 1
15.00	24h Le Mans <b>LIVE</b>	Eurosport 1
20.00	NASCAR Truck Series, Texas	Motorvision TV
22.30	Rallye-EM Zypern, Highlights 1./2. Tag	Eurosport 2

#### Sonntag, 17. Juni

00.35	IndyCar Texas 600	Sport 1 US
12.15	Formel E Zürich Highlights	ORF 1
19.20	NASCAR Cup, Michigan (Wh.)	Motorvision TV
23.00	Rallye-EM Zypern, Highlights 3. Tag	Eurosport 1
23.30	24h Le Mans 2018, Highlights	Eurosport 1

### Motorrad

#### Mittwoch, 13. Juni

21.15	Superbike-WM Brunn (Aufz.)	Eurosport 1
22.00	Isle of Man Tourist Tr. 2018 Highlights	Motorvision TV

#### Freitag, 15. Juni

09.00	Moto3 Barcelona, 1. Training <b>LIVE</b>	Eurosport 2
09.40	MotoGP Barcelona, 1. Training <b>LIVE</b>	Eurosport 2
10.45	Moto2 Barcelona, 1. Training <b>LIVE</b>	Eurosport 2
11.00	FIM Endurance World Championship	Eurosport 1
13.00	Moto3 Barcelona, 2. Training <b>LIVE</b>	Eurosport 2
14.00	MotoGP Barcelona, 2. Training <b>LIVE</b>	Eurosport 2
15.00	Moto2 Barcelona, 2. Training <b>LIVE</b>	Eurosport 2

#### Samstag, 16. Juni

09.00	Moto3 Barcelona, 3. Training <b>LIVE</b>	Eurosport 2
09.45	MotoGP Barcelona, 3. Training <b>LIVE</b>	Eurosport 2
10.45	Moto2 Barcelona, 3. Training <b>LIVE</b>	Eurosport 2

#### Sonntag, 17. Juni

08.30	MotoGP Barcelona, Warm-Ups <b>LIVE</b>	Eurosport 2
11.00	Moto3 Barcelona, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
12.10	Moto2 Barcelona, Rennen <b>LIVE</b>	SRF 2
12.15	Moto2 Barcelona, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
13.00	MX2-WM Ottobiano, 1. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
14.00	MotoGP Barcelona, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
14.00	MXGP-WM Ottobiano, 1. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
16.00	MX2-WM Ottobiano, 2. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
ab 16.30	Motocross-WM Ottobiano, teilw. <b>LIVE</b>	Eurosport 2
17.00	MXGP-WM Ottobiano, 2. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
ab 19.15	BSB Snetterton, die Rennen (Aufz.)	Eurosport 2

#### Montag, 18. Juni

ab 10.00	Motorrad-WM Barcelona, die Rennen (Wh.)	Eurosport 1
----------	-----------------------------------------	-------------



24 Stunden Vollgas: Die 86. Ausgabe des Langstreckenklassikers in Le Mans



ADAC Sternweder Berg Rallye: Die Asse aus DRM/Rallye Masters im Einsatz



Motorrad-WM in Barcelona: Wer kann die Lokalmatadore schlagen?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

15.–17.06	Rallye-EM, Zypern	CY
15./16.06	DRM/Rallye Masters, Sternweder Berg	D
16./17.06.	Langstrecken-WM, 24h Le Mans	F
16./17.06.	Supercars, Darwin	AUS

### Motorrad

15./16.06.	U21-Speedw.-WM Liberec/CZ, Vetlanda/S, Rawicz/PL	
16.06.	Langbahn-WM, La Réole	F
16./17.06.	Trial-WM, Sant Julià de Lòria	AND
16./17.06.	IRRC/Road Racing, Terlicko	CZ
17.06.	Motorrad-WM, Barcelona	E
17.06.	Motocross-WM, Ottobiano	I
17.06.	ADAC Sandbahnrennen, Mulmshorn	D

22. - 24. JUNI 2018

ADAC  
SACHSENRING  
CLASSIC

# MOTORSPORT ZUM ANFASSEN

Das Motorsporterlebnis mit über 650 Startern  
und internationalen Motorsportlegenden der  
50er- bis 90er-Jahre.

SEITENWAGEN-WM



[www.sachsenring-classic.de](http://www.sachsenring-classic.de)

MOTORSPORT  
classic

MotorKlassik

mdr  
SACHSEN

DEKRA

Sachsenring

Sachsenring  
Motorsport und mehr

ADAC Sachsen

ADAC