

Aboservice: 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bes. ZVK 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 25 / 06. JUNI 2018

Ducati dominiert in Mugello

Lorenzo siegt im Rossi-Land



Blancpain GT in Paul Ricard
**Krimi-Sieg für
Emil-Frey-Lexus**

Formel-3-EM in Budapest
**Erstes Podium für
Mick Schumacher**

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



fortest 24h-Rennen von Le Mans
**Alonso-Fieber steigt
nach Toyota-Bestzeit**



Tourist Trophy 2018
**Dunlop feiert 16. Sieg
auf der Isle of Man**



DTM in Budapest
**Regen-Chaos spült
BMW an die Spitze**

Inhalt

Automobil:

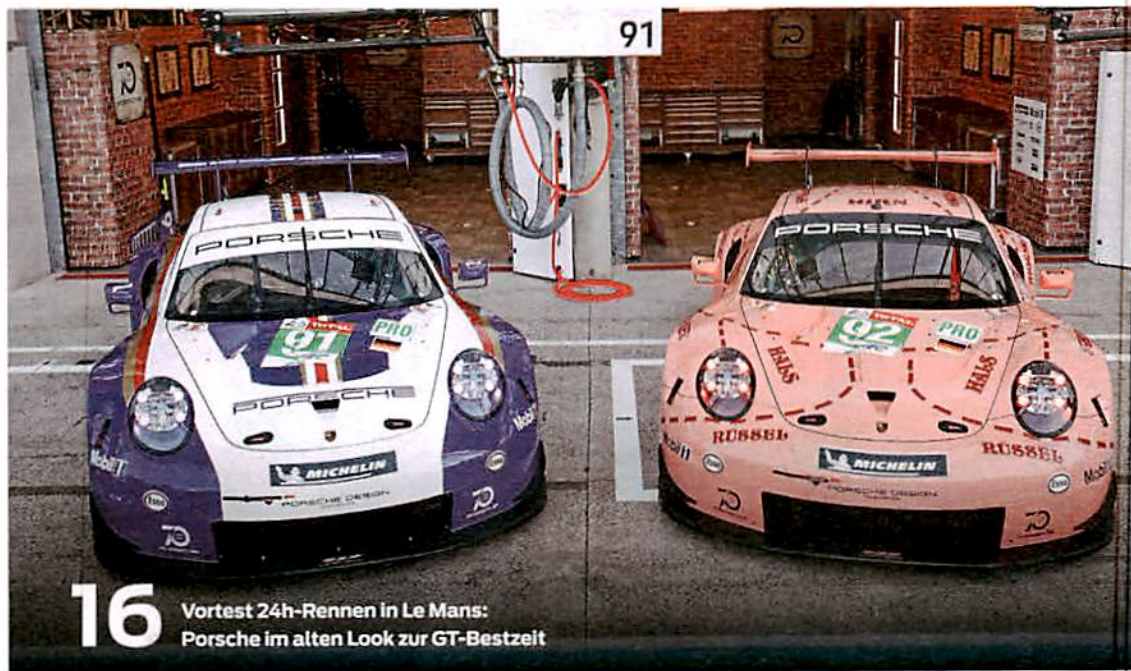
- Formel 1** Wie der Sauber-Rennstall die Wende schafft **S. 4**
- Formelsport** F1-Kolumne, News und IndyCar in Detroit **S. 6**
- Formel 3** Ahmed Doppelsieg und Podest für „Schumi jr.“ **S. 8**
- Sportwagen** Interview mit IndyCar-Rookie Wickens **S. 10**
- Historie** Das tasmanische Dreieck von Longford **S. 12**
- Sportwagen** Lexus feiert Last-Minute-Sieg in der BGTE **S. 14**
- Sportwagen-WM** Alonso-Bestzeit beim Vortest in Le Mans **S. 16**
- Sportwagen** LMPI-Pläne und weitere Hintergründe **S. 18**
- Rallye** Interview Ott Tänak, WM-Vorschau Italien, News **S. 20**
- Rallye** WM-News, VW am Pikes Peak, EM in Griechenland **S. 22**
- Tourenwagen** Mercedes und BMW holen DTM-Siege **S. 24**
- Tourenwagen** Neues aus WTCR/TCR und NASCAR Pocono **S. 27**
- Aktion** Die zweite Runde des „Super Racer“ ist gestartet **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Lorenzo feiert ersten Sieg in Ducati-Diensten **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Mugello **S. 32**
- Motorrad-WM** KTM holt in Italien ersten Moto2-Saisonsieg **S. 34**
- Motorrad-WM** Martín siegt im irren Moto3-Fotofinish **S. 36**
- Straßensport** Rundenrekord und Todesopfer auf Isle of Man **S. 38**
- Offroad** Enduro-WM, Erzbergrodeo und Nachrichten **S. 39**
- Motocross-WM** Zwei Doppelsieger in Matterley Basin **S. 40**
- Offroad** Speedway of Nations, Langbahn und News **S. 42**

Leserservice:

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



16 Vortest 24h-Rennen in Le Mans: Porsche im alten Look zur GT-Bestzeit



8 Formel-3-EM in Budapest: Schumacher kommt langsam in Schwung



23 Rallye-Europameisterschaft in Griechenland: Akropolis fordert Mensch und Material



10 IndyCar-Pilot Robert Wickens im Interview:
So lief der Wechsel von der DTM ins Oval



42 Speedway of Nations:
Starke Deutsche beim Drift-Wettbewerb

TASMAN-SERIE
Für den nächsten Teil unserer Serie über vergessene Rennstrecken sind wir bis nach Tasmanien geflogen. Dort haben wir uns auf die Suche nach dem 7,242 Kilometer langen Longford Circuit begeben.
Seite 12

TOYOTA-SPEERSPITZE
Neben Fernando Alonso sorgt dieses Jahr noch ein anderer neuer Toyota-Pilot für Furore. Ott Tänak verrät im MSA-Interview, wie er direkt zum Teamleader der japanischen Rallye-Truppe wurde.
Seite 20

SUZUKI-TRENNUNG
Andrea Iannone will 2019 nicht mehr für Suzuki an den Start gehen. Zu den Beweggründen und den möglichen Ersatzkandidaten im Werksteam gab es in Mugello jede Menge Gerüchte.
Seite 32

INDYCAR

GOFFELMEYER

Sauber gewendet

Erst in Schiefelage, dann in Rücklage, jetzt im Vorwärtsgang: Nicht nur die Ankunft von Ferrari-Chef-designer Simone Resta in Hinwil signalisiert, dass der Sauber-Rennstall mit aller Macht in eine positive Zukunft fahren will.

Von: **Elmar Brümmer**

Es ist nur ein kleines Indiz, aber ein sehr aussagekräftiges. Im vergangenen Jahr war das Schweizer Team nicht nur Schlusslicht in der Punktewertung, sondern auch bei den Boxenstopps. Und das bei einem Rennstall, der für seine Effizienz berühmt ist. Szenenwechsel in die neue Boxengasse von Monte Carlo: Charles Leclerc wird in 2,21 Sekunden abgefertigt, das ist die Bestzeit von allen Teams. Im Saisonschnitt liegt Sauber auf Platz 5 bei den Reifenwechseln, und daran lässt sich der Fortschritt in Hinwil gut festmachen. Es ist mehr Geld da für teure Hochleistungsschlagschrauber. Es sind mehr Mittel da, um spezielle Radnaben und -mutter zu konstruieren. Es sind mehr Spe-

zialisten da, in diesem Fall für ein spezielles Trainingsprogramm. Zusammen bringt das den Gewinn von Zehntelsekunden, die im engen Mittelfeld entscheidend sein können.

Noch kein Jahr ist Frédéric Vasseur im Amt, und schon ist die Handschrift des Franzosen zu erkennen. Er bringt die alte Racer-Mentalität, die Sauber schon immer ausgezeichnet hat, zurück in die Chefetage. So zurückhaltend er mit seinen Aussagen in der Öffentlichkeit wirkt, so offensiv treibt er den Um- und Ausbau des Teams voran. Man erkennt dann nur an einem feinen Lächeln oder einem leichten Augenzwinkern, wie viel Vergnügen dem gelernten Techniker auch die politisch-wirtschaftliche Arbeit macht. Bei allem will er natürlich auch seinem ehemaligen Arbeitgeber Renault zeigen, dass er in der damaligen Doppelspitze der Bessere als Cyril Abiteboul war.

Feste Ferrari-Verbindung

Er handelt schnell, und er handelt überlegt. Als der ehemalige BMW- und Audi-Mann Jörg Zander als Technischer Direktor gehen musste, hatte Vasseur mit Ferrari-Designchef Simone Resta schon einen Joker in der Hinter-



Der Sauber C37 kämpft regelmäßig um Punkteplätze. Die Entwicklung im Team ist klar zu erkennen



Mit Charles Leclerc fährt ein Star der Zukunft bei Sauber



hand. Der Italiener wird am 1. Juli die Farben wechseln. Wenn jemand, der seit 2001 bei der Scuderia ist, unter Rory Byrne und Aldo Costa die Karriereleiter emporklettern und als Liebling von Fiat-Chef Sergio Marchionne gilt, von Maranello in die Schweiz geht, muss das auch in größerem Zusammenhang gesehen werden: Offenbar macht Ferrari ernst mit dem Plan, Sauber als Partner weit über das Motorenleasing hinaus stärker an sich zu binden. Resta könnten es noch andere Ingenieure nachtun, auch bei Konstruktionen und Teilen ist

Finn Rausing hatten Gerüchte über eine Übernahme unfreiwillig befeuert, als sie die Rennstallbeteiligung aus ihrer Holding Longbow Finance in eine neu gegründete Firma namens Islero Investments verschoben hatten. Weil sie sich von dort aus einfacher veräußern lässt? Für das Tagesgeschäft haben solche Überlegungen zunächst keine Bedeutung. Dort wird Restas Ankunft für weiteren Schwung sorgen. Vasseur hat damit mehr als eine Vakanz geschlossen, er hat mit der Verpflichtung der Kapazität das Fundament für den techni-

Kühle erinnert er an den jungen Michael Schumacher.

Lob von der Konkurrenz

Sebastian Vettel befand in Monte Carlo über das Talent, das schon im letzten Jahr für Ferrari wertvolle Simulator-Arbeit leistete: „Der Hype um ihn ist absolut gerechtfertigt. Wenn es keinen um ihn gibt, um wen dann sonst – so wie Charles durch die Nachwuchsklassen marschiert ist. Er holt Punkte mit einem Auto, von dem man das nicht unbedingt erwarten kann.“ Leclerc, der neben dem vierfachen Weltmeister



Leclerc am Steuer, Vasseur am Kommandostand – das Erbe von Peter Sauber (Mitte) liegt in guten Händen



Neuer Technik-Chef: Simone Resta

ein Austausch denkbar. Ob es so weit gehen muss oder kann wie beim Haas-Team, bleibt noch offen. Allein die räumliche Nähe, die Möglichkeiten der Rennfabrik samt Windtunnel, die große gemeinsame Tradition und nicht zuletzt die Rolle von Alfa Romeo als Sponsor prädestinieren Sauber für das Modell „Ferrari Junior-Team“.

Resta sorgt für Schwung

Solchen Plänen steht immer noch die erklärte Absicht der Besitzer entgegen, dass Sauber unabhängig bleiben soll. Die schwedischen Investoren um

schen Schritt in die Zukunft gelegt. Das Know-how des Spitzentechnikers wird das Niveau des Rennstalls weiter anheben, nach Hoffnung Vasseurs auch schneller als geplant. Die Unruhe, die um Jörg Zander geherrscht hatte, soll in positive Energie transformiert werden.

Sportlich hat der C37-Ferrari bisher mehr erreicht, als man selbst erwarten konnte. Sauber hat mit dem aktuellen Antriebsstrang jene Fähigkeit zurückgewonnen, die den Rennstall früher ausgezeichnet hat: immer dann Punkte zu holen, wenn die Top-Rennställe patzen. Das hat mit zuverlässiger Technik zu tun, aber auch mit den Fahrern. Ferrari-Junior Charles Leclerc entpuppt sich nach einem schwierigen Saisonstart als jenes Juwel, das man sich erwartet, zumindest erhofft hatte. Der Monegaser ist immer ein Kandidat für den zweiten Qualifikationsabschnitt, und er liefert sich im Rennen große Duelle – auch wenn der Gegner Fernando Alonso heißen sollte. In einer Mischung aus Kühnheit und berechnender

auf dem Podium saß, sagt dazu nur schüchtern Danke. Das Lob führt natürlich sofort zu der Frage, wo die nahe Zukunft von Leclerc liegt, respektive wann. Dass er ein Mann für die Scuderia sein wird, ist bereits klar. Ob er den Sprung aber schon nach nur einem Ausbildungsjahr machen wird? Das hängt natürlich auch von einer Vertragsverlängerung oder -kündigung für Kimi Räikkönen ab.

Der erst 21 Jahre alte Leclerc gibt gern zu, dass es nicht so einfach ist, den Gedanken an eine Zukunft im roten Rennwagen zu verdrängen. Aber er ist auch kein Tagträumer: „Das fühlt sich immer noch nicht real an. Ich fahre für Sauber, wir haben erst sechs Rennen diese Saison gehabt, ich muss noch viel lernen – das ist das, was mich beschäftigt. Ich muss meine Leistungsfähigkeit auf der Strecke beweisen.“ Im August, denkt er, werde die Zukunftsplanung akut, dann will er sich mit seinem Manager Nicolas Todt beraten. Vasseur, Resta, Leclerc – die richtigen Leute zur richtigen Zeit bei Sauber. ■

Ricciardos Höhenflug nach dem Touchdown



Daniel Ricciardo hat nicht einfach nur den Grand Prix von Monaco gewonnen. Der überzeugende Sieg unter schwierigsten Bedingungen hat gezeigt, dass er auch größeren Aufgaben gewachsen ist. Der Marktwert steigt entsprechend.

Von: **Elmar Brümmer**

Was so ein Sieg (oder ein Sieger) alles ausmachen kann. Fernando Alonso erklärt den Großen Preis von Monaco hinterher zur puren Langeweile, Lewis Hamilton hätte den Sonntagnachmittag lieber auf der Couch verbracht und regt in der ihm eigenen Bescheidenheit gleich einen Umbau der Hafenumrundfahrt an. Das kann man ja alles so empfinden, wenn man ein frustrierendes Rennen hinter sich hat. Aber man darf es auf keinen Fall damit verwechseln, dass Daniel Ricciardo irgendetwas falsch gemacht hätte, oder dass sein grandioser Kampf gegen die Verfolger und gegen die zickende Technik in seinem Red-Bull-Renault auch nur annähernd langweilig gewesen wäre.

50 Runden zittern, bangen, Hoffen, näherkommen, loslassen, antäuschen, parieren, lupfen, durchdrücken. Das Schauspiel an der Spitze erinnerte an die großartige Verteidigungsschlacht zwischen Ayrton Senna und Nigel Mansell 1992, als der Brasilianer den vermeintlich unbezwingbaren und zwei Sekunden schnelleren Briten bis zur Zielflagge hinter sich hält. Ricciardos Teamchef Christian Horner verglich seinen Schützling gar mit Michael Schumacher, der 1994 mit einem im fünften Gang feststeckenden Benetton noch Zweiter in Barcelona geworden war. Sollte immer noch jemand glauben oder gar behaupten, dass Ricciardo und das Rennen totale Langweiler gewesen wären, lässt sich nur entgegnen: Neid muss man sich verdienen.

Aussies an die Macht: Daniel

Ricciardos zweiter Saisonsieg, der erste in Monte Carlo nach dem vom Team verpatzten Grand Prix vor zwei Jahren, war das perfekte Vorspiel für das anschließende Indy 500, bei dem sein Landsmann Will Powers triumphieren konnte. Die rasante Lässigkeit der Australier scheint ein probates Erfolgsrezept für sich zuspitzende Situationen auf der

„IN DIESER FORM HÄTTE DANIEL WOHL AUCH APOLLO 13 WIEDER SICHER AUF DIE ERDE ZURÜCKGEBRACHT.“

Rennstrecke zu sein. Was den neuen Formel-1-Helden angeht, der jetzt mit Lewis Hamilton und Sebastian Vettel nach Siegen in dieser Saison gleichgezogen hat, bekommt der Titelkampf plötzlich eine ganz neue Farbe. Das Auto aus Milton Keynes ist endgültig über jeden Zweifel erhaben,

ob es Champion-Qualitäten besitzt. Wenn der Antriebsstrang aus Viry-Châtillon den schon für Kanada angekündigten Leistungsschub bekommt, kann Ricciardo tatsächlich von Gesamtrang 3 weiter nach vorn rücken. Zumindest könnte er im Duell der vierfachen Weltmeister aber das Zünglein an der Waage spielen.

Die 78 Runden von Monaco ohne die 160 Zusatz-PS des Generators waren ein Bewerbungsschreiben in eigener Sache. „In dieser Form“, glaubt der eher selten zu Übertreibungen neigende Christian Horner „hätte Daniel auch Apollo 13 sicher zur Erde zurückgebracht.“ Der Triumphator stand nach seiner obligatorischen „Shoey“-Zeremonie am Rande des Pools auf dem Sonnendeck des Party-Hausboots von Red Bull, breitete die Arme wie ein Adler aus, und für einen Moment vor dem großen Splash schien es tatsächlich so, als ob er fliegen könnte. Der Schwebezustand hat auch damit zu tun, dass sich der 28-Jährige in einer exzellenten Verhandlungsposition für seinen Vertrag befindet. Er hat sich endgültig gegenüber dem immer noch zu ungestümen Max

Verstappen emanzipiert, unter dem er so gelitten hatte. Mit dem perfekten Wochenende in Monte Carlo, an dem er jeden einzelnen Wertungsabschnitt von Donnerstag an als Erster beenden konnte, hat er seine Souveränität und seine Belastbarkeit neuerlich bewiesen. Natürlich will ihn sein Entdecker Helmut Marko unbedingt im Team halten. Aber diese Treue wird teuer werden. Denn auch Mercedes und Ferrari haben Interesse, dem sportlich ambitionierten und menschlich sehr verträglichen Ricciardo eine Zukunft anzubieten.

Aus dem Schongang von der Côte d'Azur wird der Vorwärtsschub in eigener Sache. Vor dem Rennen hatte ihm Quarterback Tom Brady einen Football quer über das Hafenbecken zugeworfen. Daniel Ricciardo fing ihn sicher. Es war wie ein Touchdown vor dem Höhenflug. ■

RETURN TO SENDER

Red Bull, Ferrari oder Mercedes:

Wo sollte Daniel Ricciardo 2019 unterschreiben?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

misa-lesertribune@motorpresse.de



Daniel Ricciardo scheint momentan einfach alles zu gelingen. Beim neuen Vertrag kann er sich Zeit lassen

Formel 1

Keine Strafe für Ricciardo

Daniel Ricciardo kann aufatmen. Die MGU-K, die in Monte Carlo ausgefallen ist, kann weiter verwendet werden. Damit droht dem Monaco-Sieger vorerst keine Startplatzstrafe.

Von: **Michael Schmidt**

Zum Jubel über Daniel Ricciardos Sieg beim GP Monaco mischte sich bei Team und Fahrer auch die Sorge, dass der Monaco-Sieger in Montreal seine dritte MGU-K brauchen könnte. Das würde eine Strafversetzung um zehn Startplätze bedeuten. Seit diesem Jahr stehen jedem Fahrer nur noch zwei Einheiten der MHU-K zu. Ricciardo hat von allen sechs Antriebskomponenten bereits die zweite Charge.

Drei Tage nach dem GP Monaco meldete sich Renault bei Red Bull. Die gute Nachricht: Die in Monaco ausgefallene MGU-K ist noch intakt. Ein Montagefehler soll schuld gewesen sein, dass die Elektromaschine abgeschaltet



Ricciardo kann aufatmen: Abgeschaltete MGU-K weiter einsatzfähig

wurde. Motorsportdirektor Helmut Marko atmet auf: „Es sieht so aus, dass wir ohne Startplatzstrafe nach Kanada fahren. Aber bei einem der nächsten Rennen wird es uns erwischen.“ Max Verstappen ist in Bezug auf die Motorkomponenten etwas besser aufgestellt als sein Teamkollege.

Er hat bei vier Komponenten noch eine Eins in der Liste stehen. In Monte Carlo bekam das Auto mit der Nummer 33 seinen zweiten Turbolader. Und die dritte MGU-K. Red Bull kassierte freiwillig eine Strafe. Die tat nicht weh, da Verstappen ohnehin von hinten starten musste. ■

IndyCar

Honda siegt im Chevrolet-Land

Zwei Honda-Fahrer gewinnen den Doppelschlag von Detroit. Ryan Hunter-Reay räumt in der Motor-City die meisten Punkte ab.

Von: **Michael Schmidt**

Das wichtigste Rennen des Jahres ging an Chevrolet. Will Power holte sich den Pokal beim Indy 500. Das Chevy-Heimspiel in Detroit war dagegen fest in der Hand von Honda. Das erste Rennen gewann Ganassi-Fahrer Scott Dixon, das zweite Andretti-Pilot Ryan Hunter-Reay. Die beiden Veteranen feierten ihre ersten Saison-Siege. Hunter-Reay war mit einem ersten und einem zweiten Platz der heimliche Sieger des Doppelschlages in der Motor City. Der 37-jährige Amerikaner sammelte 92 Punkte und liegt nun in der Gesamtwertung schon auf Platz 4.

Hunter-Reay wählte in beiden Rennen eine aggressive Dreistopp-Strategie. Zwei Gelbphasen im ersten Lauf hoben den taktischen Vorteil auf. Am Ende verlor Hunter-Reay das direkte Duell gegen Dixon um 1,8 Sekunden. Es war Dixons 42. IndyCar-Sieg. Vorjahressieger Graham Rahal verspielte Siegchancen durch einen Unfall.

Im zweiten Lauf sah lange alles nach einem Sieg des Trainings schnellsten Alexander

Rossi aus. Doch der Indy 500-Sieger von 2016 taktierte nur mit zwei Stopps und musste deshalb Sprit sparen und Reifen schonen. Dass es nur eine kurze Gelbphase von zwei Runden gab, war dabei nicht hilfreich. Sieben Runden vor Schluss hatte der nur von Platz 10 gestartete Hunter-Reay seinen Andretti-Teamkollegen eingeholt. Rossi hielt dem Druck nicht stand. Er verbremste sich, und Hunter-Reay zog vorbei. ■



Hunter-Reay wird Zweiter im ersten und Erster im zweiten Detroit-Rennen

NACHRICHTEN

MALLYA TRITT ZURÜCK

Force-India-Gründer Vijay Mallya tritt als Direktor des Formel-1-Teams zurück. Nachfolger ist sein Sohn Siddharth. Mallya senior behält jedoch seine Anteile von 42,5 Prozent. Gerüchten zufolge steht ein Verkauf des Teams kurz bevor.

MOTOR EINFRIEREN

Die FIA will die Entwicklung der aktuellen Motoren 2020 einfrieren. Das soll eine Parallelentwicklung von alten und neuen Motoren für 2021 verhindern. Mercedes und Ferrari begrüßen den Schritt. Red Bull meldet Bedenken an.

MASSA TESTET FORMEL E

Nachdem Felipe Massa einen Dreijahresvertrag beim Formel-E-Team Venturi unterschrieben hat, durfte der ehemalige F1-Pilot nun auch erstmals ans Steuer. Bei einem Test mit dem neuen Gen2-Auto spulte der Brasilianer 800 Kilometer ab.

INDYCAR: DETROIT R1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Scott Dixon	1:39.24,6189 h
2. Ryan Hunter-Reay	+ 1,8249 s
3. Alexander Rossi	+ 4,1771 s
4. Marco Andretti	+ 11,5191 s
5. Takuma Sato	+ 11,8757 s
6. Ed Jones	+ 13,7649 s
7. Will Power	+ 15,0733 s
8. Robert Wickens	+ 21,4715 s
9. Josef Newgarden	+ 21,5622 s
10. Spencer Pigot	+ 21,9523 s

INDYCAR: DETROIT R2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Ryan Hunter-Reay	1:33.50,5784 h
2. Will Power	+ 11,3549 s
3. Ed Jones	+ 13,2291 s
4. Scott Dixon	+ 13,7652 s
5. Graham Rahal	+ 16,6280 s
6. Robert Wickens	+ 34,9398 s
7. Tony Kanaan	+ 41,6328 s
8. Charlie Kimball	+ 47,3553 s
9. Marco Andretti	+ 56,6293 s
10. Simon Pagenaud	+ 59,5891 s

Punktestand nach 8 Läufen

1. Power	309 Punkte
2. Dixon	304
3. Rossi	298
4. Hunter-Reay	278
5. Newgarden	270

Perfekter Tag für Ahmed



Für Enaam Ahmed gab's am Sonntag zwei Siegerpokale. Mick Schumacher freute sich über Rang 3

Rang 3 und feierte das zweite Podium seiner Formel-3-Karriere. Ferdinand Habsburg aus Österreich blieb mit vier Zählern erneut unter seinen Möglichkeiten. Der Schweizer Rookie Fabio Scherer sammelte immerhin zwei Punkte. Die beiden deutschen Youngster Keyvan Andres und Julian Hanes gingen leer aus. ■

F3-EM BUDAPEST, R1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Daniel Ticktum	36.07,068 min
2. Guanyu Zhou	+ 7,514 s
3. Robert Shvartzman	+ 8,792 s
4. Mick Schumacher	+ 9,454 s
5. Ralf Aron	+ 10,289 s
6. Jüri Vips	+ 17,256 s
7. Enaam Ahmed	+ 17,986 s
8. Sacha Fenestraz	+ 18,553 s
9. Ben Hingeley	+ 25,007 s
10. Fabio Scherer	+ 29,931 s

F3-EM BUDAPEST, R2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Enaam Ahmed	35.50,068 min
2. Marcus Armstrong	+ 2,872 s
3. Alex Palou	+ 4,666 s
4. Guanyu Zhou	+ 8,077 s
5. Robert Shvartzman	+ 10,606 s
6. Jehan Daruvala	+ 14,187 s
7. Mick Schumacher	+ 14,492 s
8. Ferdinand Habsburg	+ 15,436 s
9. Sacha Fenestraz	+ 17,565 s
10. Ben Hingeley	+ 18,998 s

F3-EM BUDAPEST, R3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Enaam Ahmed	34.54,062 min
2. Daniel Ticktum	+ 7,225 s
3. Mick Schumacher	+ 8,914 s
4. Jüri Vips	+ 12,559 s
5. Guanyu Zhou	+ 13,917 s
6. Sacha Fenestraz	+ 15,514 s
7. Ralf Aron	+ 20,154 s
8. Jonathan Aberdein	+ 22,749 s
9. Nikita Troitckii	+ 23,964 s
10. Fabio Scherer	+ 26,216 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Enaam Ahmed	83
2. Guanyu Zhou	65
3. Daniel Ticktum	63
4. Sacha Fenestraz	51
5. Ralf Aron	50,5
6. Marcus Armstrong	43
7. Alex Palou	39
8. Mick Schumacher	37
9. Robert Shvartzman	35
10. Jehan Daruvala	23,5

Enaam Ahmed hat mit zwei Siegen in Budapest die Führung in der Formel-3-Gesamtwertung übernommen. Auch Mick Schumacher kommt langsam in Schwung.

Von: Tobias Grüner

Die Rookies sorgen zu Beginn der Formel-3-EM-Saison 2018 weiter für Furore. Nachdem Sacha Fenestraz mit der Tabellenführung vom Auftakt in Pau abgereist war, übernahm nun Enaam Ahmed beim zweiten Rennwochenende in Budapest das Kommando. Der britische Formel-3-Champion des Vorjahres feierte am Hungaroring mit zwei Siegen einen perfekten Sonntag. Im ersten Rennen am Samstag lief es für den 18-jährigen mit Platz 7 noch nicht so gut. Auf der halb feuchten Strecke hatte sich Daniel Ticktum den größten Pokal geschnappt. Der Red-Bull-Junior

war von der Pole-Position losgefahren und ließ der Konkurrenz nach dem gewonnenen Start keine Chance. Mit 7,5 Sekunden Rückstand fuhr Prema-Pilot Guanyu Zhou auf Rang 2 über die Linie. Dritter wurde dessen Teamkollege Robert Shvartzman.

Ticktum hatte sich auch für das zweite Rennen am Sonntagvormittag die Pole-Position gesichert. Doch nach einem schwachen Start fiel der Brit zunächst auf Rang 3 zurück – und dann mit einem Bremsproblem komplett aus. Im dritten Rennen hatte Ticktum ebenfalls gute Siegchancen. Von Startplatz 2 konnte der letztjährige Macau-Sieger seine Nase auf dem Weg in die erste Kurve schon in Führung schieben, als er mit dem heranstürmenden Marcus Armstrong kollidierte. Enaam Ahmed profitierte von dem Gerangel seiner Kontrahenten und schlüpfte innen durch. Am Ende rollte der Youngster mit 7,2 Sekunden Vorsprung locker zum Sieg. Während Ticktum immerhin noch auf Rang 2 landete, musste Arm-

strong nach der Kollision ganz aufgeben. Schon im ersten Rennen hatte der Neuseeländer nach einem Kontakt im Startgetümmel in aussichtsreicher Position das Rennen vorzeitig beenden müssen. So reiste der Prema-Pilot mit nur 18 Punkten für den zweiten Platz im zweiten Rennen aus Budapest ab.

Podium für Schumacher

Für die deutschsprachigen Piloten gab es in Budapest ein Rennwochenende mit Höhen und Tiefen. Mick Schumacher verlor im ersten Lauf von Startplatz 4 zunächst einige Positionen, konnte sich aber immerhin noch auf Platz 5 zurückkämpfen. Durch eine Fünf-Sekunden-Strafe gegen Ralf Aron wegen Frühstarts rutschte der Prema-Pilot nachträglich noch eine Position nach vorne. Dank guter Starts konnte Schumi jr. am Sonntag die schwache Qualifying-Leistung ausmerzen. Zunächst ging es von Startplatz 11 auf Rang 7 nach vorne. Im letzten Rennen stürmte Schumacher sogar von Platz 9 bis auf

Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

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

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

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

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

Datum	Unterschrift
-------	--------------

www.motorsport-aktuell.com/abo



Robert Wickens ist von der DTM in die IndyCar-Serie gewechselt und hat schon in den ersten Rennen für viel Furore gesorgt. Im Interview spricht der Kanadier über den Umstieg.

Von: **Claus Mühlberger**

Am Montag vor dem Indy 500 hatten Sie auf dem Speedway einen übel aussehenden Unfall. Wie gut haben Sie diesen Crash weggesteckt und wie kam es dazu?

An diesem Montag haben wir das Auto vom Quali-Setup zurückgebaut auf Rennabstimmung. Wir wollten auch das Untersteuern loswerden. Diese Änderungen haben sich stärker ausgewirkt als erwartet. Zudem war die Strecke grün, weil es in der Nacht geregnet hatte. Ausgangs Turn 2 bekam ich plötzlich starkes Übersteuern. Das rechte Hinterrad berührte die Mauer. Die Radaufhängung war zuerst nur verbogen. Doch dann ist sie doch kollabiert. Das hat mich in die Mauer geschickt. Beim Einschlag hatte ich ungefähr 290 km/h drauf. Es war aber nicht so schlimm. Ich blieb unverletzt. Ich hatte nicht mal Prellungen.

War das Ihr heftigster Unfall?

Im IndyCar schon. In der DTM gab's keinen großen Crash. Zu Beginn meiner Karriere hatte ich ein paar große Dinger. Aber immer beim Testen, nie im Rennen.



Robert Wickens

Geburtstag: 13.03.1989

Geburtsort: Toronto

Herkunftsland: Kanada

KARRIERE

2006: Formel BMW USA (1.)
2007: ChampCar Atlantic (3.)
2008: Formel Renault 3.5 (12.)
2009: Formel 2 (2.)
2010: GP3 (2.)
2011: Formel Renault 3.5 (1.)
2012–2017: DTM (6 Siege, 5 Pole-Positions, P4 2016)
2018: IndyCar

HOBBYS

Fitness, Hund, Eishockey

„Ich war überzeugt, dass ich in die Top 10 gehöre“

Im Rennen haben Sie sich als bester Rookie Platz 9 erkämpft. Zufrieden damit?

Es war ein Auf und Ab. Anfangs konnte ich ein paar Jungs überholen. Da lag ich auf Platz 12. Ich dachte: Wenn das so weitergeht, wird es ein toller Tag für mich. Blöderweise bin ich bei einer frühen Gelbphase an die Box gekommen. Praktisch als Einziger. So sind wir bei einer alternativen Strategie gelandet, die mich viele Plätze gekostet hat. Die Track-Position war diesmal extrem wichtig, weil das Überholen sehr schwierig war. Das lag auch an der Hitze. Die Reifen haben extrem abgebaut. Es war fast unmöglich, sie für einen ganzen Stint am Leben zu erhalten. Speziell, wenn man in die „Dirty Air“, also die Turbulenzen der Vorderleute, geriet.

Aber am Ende ging es voran.

In den letzten zehn Runden hatte ich neue Reifen drauf. Ich bin noch von Platz 19 auf den neunten Platz nach vorne gefahren. Zehn Überholmanöver, das war klasse.

Wie kam es zu Ihrem Wechsel in die Indycar-Serie?

Ich habe den ganzen Sommer Kontakt gehalten zu Schmidt-Peterson. Ich habe das Team bei einer Marketing-Veranstaltung von Mercedes in Vallelunga kennengelernt. Ich habe mit meinem Landsmann James Hinchcliffe, den ich seit vielen Jahren kenne, Autos getauscht. Ich bekam ein aktuelles Indycar. James musste sich mit dem Renn-Taxi von Mercedes begnügen. BMW hatte interveniert. Wir durften den Diffusor-Blocker nicht entfernen. Die glaubten wohl, dass wir die Fahrt zum Testen missbrauchen. Seltsam. Zum Glück ist James ein guter Schauspieler. Er hat das DTM-Auto trotz allem in höchsten Tönen gelobt.

Dieser Test war Ihre Eintrittskarte zur Indycar-Serie?

Ja, aber ich dachte zu diesem Zeitpunkt nicht im Traum daran, dass Mercedes aus der DTM aussteigen wird. Damals war ich sehr zufrieden mit meinem Leben als Mercedes-Werksfahrer. Ich war einer der Leadfahrer, das Auto war gut, der

„DAS INDY 500 IST SO, ALS FÄHRST DU DIE SCHNELLESTE KURVE DER GESAMTEN DTM-SAISON – UND ZWAR 800-MAL HINTEREINANDER.“

Robert Wickens

Job wurde anständig bezahlt und zu viel arbeiten musste ich auch nicht. Es gab ja nur neun Rennwochenenden, wenige Tests und auch nicht allzu viele Marketing-Aktivitäten. Kurzum, ich war glücklich. Ich dachte, dass ich bis ans Ende meiner Rennfahrer-Karriere bei Mercedes fahren werde.

Dann wurde der Mercedes-Ausstieg bekannt.

Da stand ich zum ersten Mal seit sechs Jahren vor der Situation: Oh, was mache ich im nächsten Jahr? Toto Wolff war sehr offen zu mir. Er konnte mir aber kein Cockpit in der Formel E versprechen. Das wäre das Einzige gewesen, was mich interessiert hätte. Die Formel 1 lag ja nicht in Reichweite.

Hat Ihnen Ihr Landsmann Hinchcliffe geholfen?

James wollte immer einen konkurrenzfähigen Teamkollegen, weil er

weiß, dass davon beide Fahrer eines Teams profitieren. Deswegen hat er Werbung für mich gemacht.

Bekommen Sie eine Gage?

Nein. Ich werde nicht bezahlt, aber ich musste auch kein Geld mitbringen. Sonst hätte ich es nicht gemacht. Abgesehen davon hätte ich gar kein Geld dafür gehabt, um mich irgendwo einzukaufen. Ich war sechs Jahre in der DTM, einer der wenigen Rennserien, in der nur Profis dabei sind, die fürs Fahren bezahlt werden.

Wie schwierig war der Umstieg vom 500-PS-Tourenwagen ins 800-PS-Indycar?

Der Umstieg war gar nicht so schwer, denn ich habe jede Menge Erfahrung in Singleseaters. Als Junior war ich ins Red-Bull-Programm eingebunden. Da bekam ich eine Menge verschiedener Autos in die Finger. Ich fuhr zum Beispiel in der Formel Renault 3.5 oder der Formel 2. Zudem hatte ich sechs Testtage in einem F1-Auto. All diese Erfahrungen haben mir sehr geholfen.

Aber die Welt der Super-speedways ist dennoch sehr speziell, oder?

Jeder muss das Fahren im Oval lernen. Im Team haben wir einen sehr guten Coach. Ich fuhr viel im Simulator und habe eine Menge Videos angeschaut. Ich habe auch unglaublich viele Fragen an James gehabt. Als ich in Indy meine ers-

ten Runden gefahren bin, habe ich mich sehr gut vorbereitet gefühlt. Auf den ersten Runden gibt dir das Team natürlich ein Auto mit Sicherheits-Setup, also mit hohem Abtrieb. Nach und nach wird er dann reduziert.

Was muss man tun, um auf einem Oval schnell zu sein?

Das Wichtigste ist: Du musst sanft mit dem Auto umgehen. Mein alter Mercedes-Teammate Gary Paffett hat mich neulich fragt: Wie ist es, auf einem Oval zu fahren? Meine Antwort: Du musst dir vorstellen, dass du gerade die schnellste Kurve der DTM-Saison fährst, zum Beispiel die Startkurve von Hockenheim. Und das machst du bei einem 500-Meilen-Rennen 800-mal.

War der Einstieg leichter als erwartet?

Nein, ich war von Anfang an davon überzeugt, dass ich in die Top 10 gehöre. Bei der Pole beim Saisonauftakt in St. Petersburg hatte ich auch ein bisschen Glück mit dem Wetter. Es hat leicht geregnet. Und damit komme ich von jeher sehr gut zurecht. Das war schon in der DTM so. Was mich wirklich überrascht hat: Ich habe beim Rennen richtiggehend dominiert.

So lange, bis Sie Alexander Rossi kurz vor Schluss in einen Dreher geschickt hat.

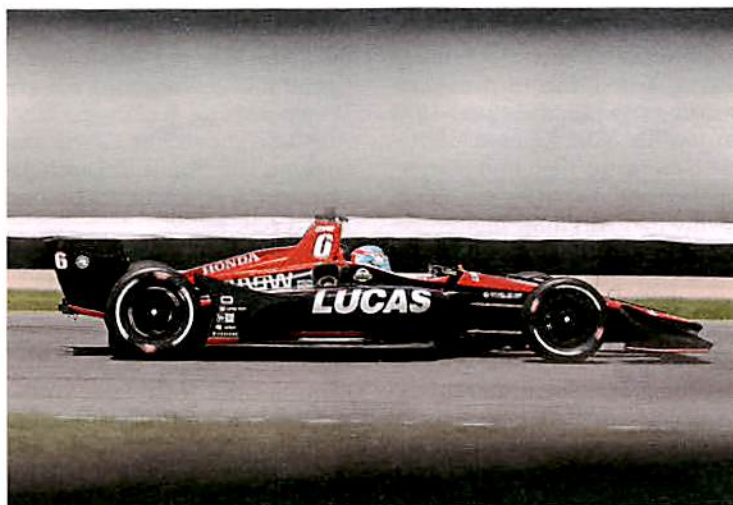
Wir haben das ausdiskutiert. Die Jungs haben so viele Tricks bei den Restarts. Da muss ich noch dazulernen. Was mich mehr überrascht hat: Bei meinem allerersten Ovalrennen überhaupt in Phoenix kam ich aufs Podium.

Wie hoch ist das Niveau?

Es wird besser. Es fahren Profis und Paydriver. Das Gute: In der Indycar-Serie kann man als Profi mehr verdienen als in der DTM.

Haben Sie als Kind eher von der F1 oder Indy geträumt?

Als ganz Kleiner wollte ich Indycar-Fahrer werden. Mein Vorbild war Greg Moore, der leider tödlich verunglückt ist. Danach habe ich keine Indycar-Rennen mehr angeschaut und mich mehr für die Formel 1 interessiert. ■



Robert Wickens hatte keine großen Probleme bei der Umstellung auf das Oval



Longford Circuit

Das tasmanische Dreieck

Man muss weit fahren und bekommt nur noch Bruchstücke zu sehen. Der Longford Circuit in Tasmanien war das Prunkstück der Tasman-Serie. Die Rennstrecke auf öffentlichen Straßen erinnert an den alten Kurs von Spa.

Von: **Michael Schmidt**

Kennen Sie Longford? Die eingefleischten Fans sicher. Longford war zwischen 1964 und 1968 die Königs-etappe der Tasman-Serie. Ein Dreieckskurs auf öffentlichen Straßen, durchaus vergleichbar mit der alten Strecke von Spa. Der 7,242 Kilometer lange Kurs 23 Kilometer südlich von Launceston in Tasmanien bestand aus

drei Vollgasabschnitten, verbunden durch drei enge Kurven. Dazwischen gab es einige schnelle Ecken, zwei Holzbrücken, einen Viadukt unter den Bahngleisen hindurch, einen Bahnübergang, jede Menge gefährlicher Bodenwellen, ungesicherte Bäume, Telegrafmasten und Hecken am Streckenrand. Die Tasman-Serie wurde zwischen 1964 und 1975 in jeweils acht Rennen paritätisch auf Australien und Neuseeland verteilt. Zunächst mit einem an die Formel 1 angelehnten Reglement. In die Formel 1- und Formel-2-Chassis wurden 2,5-Liter Triebwerke geschraubt, wie sie im GP-Sport von 1954 bis 1960 zum Einsatz kamen. Die Wiederbelebung der Ladenhüter drückte die Kosten. In den 70er-Jahren wechselte der Tasman Cup auf Formel-5000-Fahrzeuge.

Die Winterserie down under erfreute sich bei den Formel-

1-Stars der-60er Jahre großer Beliebtheit. Die Rennen fanden im Januar und Februar statt und galten vielen als Vorbereitung für die GP-Saison. Jim Clark zeigte auch da seine Klasse. Der Schotte flog drei Mal als Meister zurück nach Europa. So liest sich auch die Siegerliste des South Pacific Grand Prix in Longford wie ein Who is who aus der Königsklasse. Alle Gewinner waren GP-Piloten: Graham Hill, Bruce McLaren, Jackie Stewart, Jack Brabham und Piers Courage.

Die ersten Rennen fanden schon 1953 statt. Als die Strecke zwischen 1959 und 1965 den damals noch nicht zur WM zählenden GP Australien zugesprochen bekam, wurde die Straße mit finanzieller Hilfe der lokalen Regierung verbreitert. Sie war auch danach noch ein gefährliches Pflaster. 1964, beim Finale des ersten Tasman Cup starb Tim

Mayer im Training. Der Bruder des späteren Teamchefs von McLaren war nach dem Sprung vor dem Clubhouse Pub mit 240 km/h versetzt zur Fahrbahn aufgekommen und breitseits in einen Baum gekracht. Mayer wurde 25 Meter aus dem Auto geschleudert und war sofort tot. Ein Jahr später verunglückte Rocky Tresize auf der Zielgeraden. Er war bei einem Ausweichmanöver von der Strecke abgekommen und hatte sich überschlagen. Mit ihm starb ein Fotograf.

Heute ist die Rennstrecke nur noch in Bruchstücken vorhanden. Dort, wo früher Start und Ziel war, hat eine breite Umgehungsstraße die schmale Zielgerade ersetzt. Einziger Anhaltspunkt ist der mächtige Wasserturm links von der Straße. Das frühere Wahrzeichen der Strecke ist heute völlig von Bäumen zugewachsen. Hinter dem Turm



MSA

dort in ein Gebäude auf der anderen Straßenseite. Einem Reporter erklärte Davison damals. „Ich bin vor lauter Schreck in den Pub gelaufen, habe einen Whisky bestellt und musste ihn auch noch bezahlen!“

Das Clubhouse Hotel befindet sich am Ortseingang von Longford. Plakate und Asservate von einst erinnern an die glorreiche Vergangenheit. Über die Bahnschienen hinweg ging es auf die Tannery Straight, die zweite lange Gerade. Ein Kreisverkehr, den es damals noch nicht gab, und ein Loch von 50 Meter ins Nichts unterbrechen die alte Streckenführung. Der Rest ist noch gut erhalten, inklusive Tannery Corner. Dann wuchert plötzlich Gras den Asphalt zu, ein Gatter versperrt den Weg. Dahinter wieder der South Esk River. Es war das meistfotografierte Motiv des Longford Grand Prix. Die Long Bridge überspannte auf gut 100 Metern auf Holzstelzen den Fluss. Auch sie fiel ersatzlos der Landschaftspflege zum Opfer.

Man durfte auf der schnellen Linkskurve, die auf die Brücke zuführte, nicht in Schwierigkeiten kommen. Die Leitplanken waren aus Holz, der Spalt, so Expilot Frank Gardner, so breit wie ein Auto. Bei den Rennen warteten an den Brücken stets Froschmänner auf ihren Einsatz. Sie mussten nie ins Wasser. Hinter der Brücke drehte sich das Asphaltband bergauf nach rechts. Es folgte die Flying Mile, eine wellige Gerade von 1,6 Kilometern Länge. In den letzten Jahren erreichten die Autos dort 290 km/h. Noch eine Kurve bis zum Ziel, die leider auch nicht mehr identisch mit dem Original ist. In Mountford Corner gab es immerhin einen aufgeschütteten Sandhaufen als Notausgang für jene, die im Scheitelpunkt ihr Auto verloren.

Mit dem Tasman Cup und einem Sportwagenrennen ging 1968 das Kapitel großen Rennsports in Tasmanien zu Ende. Dem Veranstalter fehlte das Geld, die Strecke zu modernisieren. Seit 2011 lebt die Geschichte wieder auf. Beim Longford Revival Festival promenieren Autos von damals über die Flying Mile. Eine ganze Runde können sie nicht mehr zurücklegen, die Strecke ist heute in drei Teile zerlegt. Wer sie noch einmal im Originalzustand sehen will, dem ist ein Youtube-Film aus dem Jahr 1964 unter <https://www.youtube.com/watch?v=wAbr9jxrnVQ> zu empfehlen. ■



OLDRACEPHOTO

Longford GP 1966: Clark, Hill und Stewart starten aus der ersten Reihe



MSA

Die Kurve am Pub: Hier starb 1964 Tim Mayer

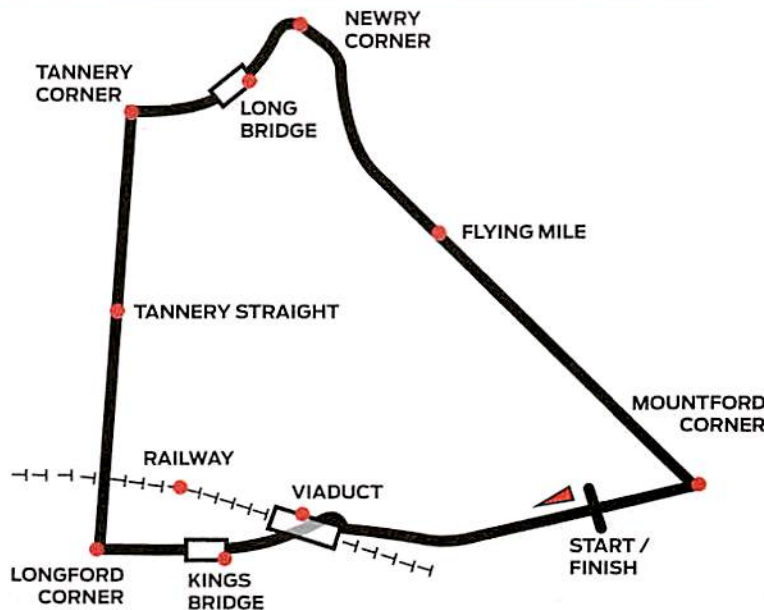
DIE SIEGER

1964	Graham Hill	Brabham-Climax	179,267 km/h
1965	Bruce McLaren	Cooper-Climax	184,655 km/h
1966	Jackie Stewart	B.R.M.	186,449 km/h
1967	Jack Brabham	Brabham-Repco	191,820 km/h
1968	Piers Courage	McLaren-Cosworth	155,959 km/h (Regen)

Rekord: 2:12,6 min = 196,615 km/h (Chris Amon, Ferrari P4, 1968)

STRECKENDATEN

Lage:	23 km, südlich von Launceston
Länge:	7,242 km (1953-1968)
Breite:	9,0 m
Rechtskurven:	8
Linkskurven:	3
Schnellster Teil:	The Flying Mile
Langsamster Teil:	Mountford Corner



In Paul Ricard holte Emil Frey Racing den ersten Sieg mit dem Lexus RC-F



Drama-Sieg für Lexus

Das 6h-Rennen von Paul Ricard war ein Thriller erster Güte. Nach großem Favoritensterben bezwang der Emil-Frey-Lexus von Christian Klien, Marco Seefried und Albert Costa den M-Sport-Bentley in der letzten Runde.

Von: **Bianca Leppert**

War es das beste Rennen der Blancpain Endurance Series, das wir je gesehen haben? Diese Frage stellen sich nicht nur die TV-Kommentatoren. Denn was sich in den letzten 60 Minuten des sechsstündigen Nachtre Rennens abspielte, glich einem Hitchcock-Epos.

„Ich hätte jetzt gerne einen Schnaps“, sagte Lexus-Pilot Christian Klien, während er den finalen Kampf zwischen seinem

Teamkollegen Albert Costa und Jules Gounon im M-Sport-Bentley von der Box aus verfolgte.

Das Duell entwickelte sich nur deshalb, weil sich 41 Minuten vor Rennende die Ereignisse überschlugen. Erst setzte es eine Durchfahrtsstrafe gegen den McLaren (Watson/Barnicoat/Ledogar) von Garage 59 auf Rang 2 wegen eines Boxenstopp-Fehlers. Augenblicke später kroch der führende SMP-Ferrari (Rigon/Molina/Aleshin) mit Aufhängungsschaden herum.

Was mit einem Crescendo begann, mündete in einem Herzschlagfinale zwischen Lexus und Bentley. Stück für Stück robbte sich Costa in den letzten 40 Minuten an den Bentley ran. Zwischendurch bremste die Aufholjagd eine dreiminütige FCY-Phase ein. Erst kurz vor Schluss waren die ursprünglichen neun Sekunden Rückstand abgeknabbert. Das Sahnehäubchen hob er sich bis zur letzten Runde auf: Zwi-

schen Signes und Le Beausset schnappte sich der Spanier den Bentley. Nach 172 Runden trug sich Emil Frey Racing mit dem Fahrertrio Christian Klien, Albert Costa und Marco Seefried zum ersten Mal in die Siegerlisten ein. „Was sich hier abgespielt hat, ist kaum in Worte zu fassen“, meinte Seefried. „Das ist ein echter Meilenstein für das Team und für Lexus, da es erst das dritte Endurance-Rennen mit dem RC-F ist.“

Emotionaler Sieg für Lexus

Auch Costa war überrascht. „Das ist wie ein Traum. Ich war plötzlich auf dem zweiten Platz und habe immer mehr aufgeholt“, sagte der Spanier. „Ich habe mir die Reifen bewusst eingeteilt, weil ich in Silverstone zu aggressiv war. Vor allem in Sektor 1 waren wir stark. Als ich Jules überholt habe, dachte ich mir: Wow, Gott gibt es wirklich.“ Eigentlich hatten Costa und Gou-

non eine gemeinsame Rennradtour geplant. „Die ist jetzt wohl gestrichen“, scherzte Klien. Gounon kämpfte im Finale mit einem Handicap: Der ADAC-GT-Masters-Champion wurde zwei Runden vor Schluss durch die durch Vibrationen aufgeklappte Motorhaube zum blinden Passagier. „Du sitzt ja sehr tief im Auto, ich habe kaum mehr etwas gesehen.“ Die Enttäuschung stand Gounon und den Teamkollegen Steven Kane und Jordan Pepper ins Gesicht geschrieben. Zum einen legte Pepper, der Guy Smith in Paul Ricard als Werksfahrer abgelöst hat, ein starkes Debüt auf einer für ihn neuen Strecke und im neuen Team hin.

Zum anderen zeichnete sich M-Sport durch eine clevere Strategie aus, weil man den neuen Joker-Boxenstopp (ohne Mindestzeit), bei dem sich die Mannschaft 14 Sekunden sparte, bereits zu Beginn spielte, um sich aus einem Pulk herauszuziehen.



Marco Seefried, Albert Costa und Christian Klien (v.l.) feierten die ganze Nacht

Der Bentley #7 war von P18 gestartet und führte bis kurz vor Schluss

Bei Emil Frey profitierte man hingegen kaum, weil auf den Joker-Stopp in einer FCY-Phase direkt das Safety Car folgte und so den Zeitgewinn eliminierte.

Das Thema Safety Car stieß vor allem McLaren-Pilot Come Ledogar sauer auf. „Mir war bisher nicht bekannt, dass wir neuerdings ein Safety Car für die TV-Übertragung haben. Das scheint neu in der Meisterschaft zu sein.“ Tatsächlich

gon, Miguel Molina und Mikhail Aleshin beugen. Die Italiener platzierten ihren Joker-Boxenstopp ebenfalls geschickt bei ihrem finalen Service in Runde 142, zogen neue Reifen auf und kamen mit 8,3 Sekunden Vorsprung vor dem McLaren heraus. Vergebene Liebesmüh, wie sich acht Runden später aufgrund des technischen Defekts herausstellte. Dem McLaren drohte sogar noch nach dem Rennen Ungemach, weil es ein Missverständnis mit dem AKKA-ASP-Mercedes in einer FCY-Phase gab. Die Untersuchung blieb ohne Folgen. Der Mercedes sicherte sich hinter dem McLaren den vierten Rang vor dem RJN-Nissan.

Einige Favoriten kamen erst gar nicht über die Distanz. Dazu zählte der Aston Martin von R-Motorsport, der wie in Silverstone wieder auf Pole stand. Doch am Start fiel Jake Dennis weit zurück. Laut des Teams schaltete das Auto in einen „Safety-Modus“. Später kam ein Bruch eines Querlenkers hinzu.

Ebenfalls hart traf es den Top-WRT-Audi von Chris Mies, Álex Riberas und Dries Vanthoor. Man mischte auf Platz 3 liegend im Kampf um die Spitze mit, ehe der R8 LMS beim Boxenstopp nicht mehr losrollen wollte. „Ich habe versucht, den ersten Gang einzulegen, aber es ging gar nichts“, sagte Alex Riberas.

Offenbar gab es ein Problem mit der Kupplung. Das war in Sachen Meisterschaft kostspielig. Man führt die Blancpain-Gesamtwertung und die Endurance-Wertung zwar weiterhin an, aber die Konkurrenz ist näher gerückt. Das Frey-Trio liegt durch die 33 Punkte, die in Paul Ricard vergeben werden, nun nur noch zwei Punkte hinter den Audi-Piloten. Auch für Manthey und Rowe lief es nicht ganz nach Plan: Beide Teams kassierten Strafen. ■

Das Thema Safety Car stieß vor allem McLaren-Pilot Come Ledogar sauer auf. „Mir war bisher nicht bekannt, dass wir neuerdings ein Safety Car für die TV-Übertragung haben. Das scheint neu in der Meisterschaft zu sein.“ Tatsächlich

„ICH HÄTTE GERNE EINEN SCHNAPS GEHABT, ALS ICH ALBERT IN DEN LETZTEN RUNDEN AUS DER GARAGE ZUSCHAUEN MUSSTE.“

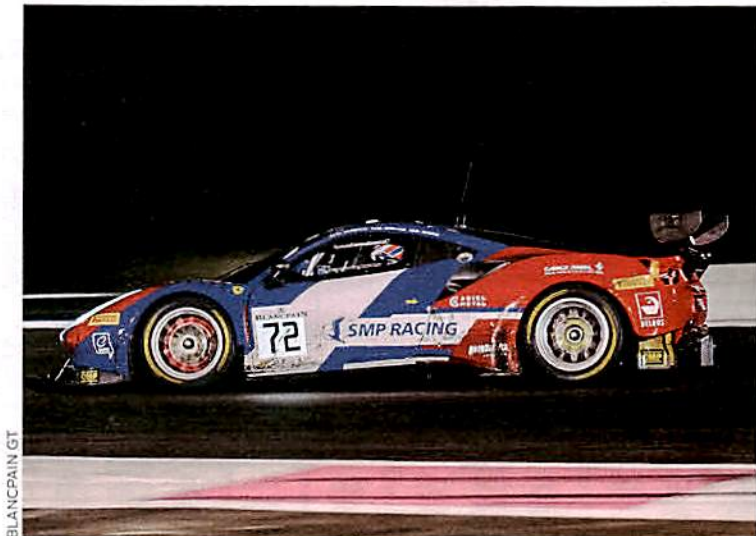
Christian Klien, Emil-Frey-Lexus

rückte das Führungsfahrzeug insgesamt vier Mal aus, drei Mal für nur ein bis zwei Runden im Anschluss an eine FCY-Phase. „Da brauchen wir unbedingt eine Klarstellung für Spa“, forderte auch M-Sport-Teammanager Matt Wilson.

Für Ledogar, Andrew Watson und Ben Barnicoat von Garage 59 war diese Tatsache noch ärgerlicher. Schließlich dominierten sie die ersten fünf Stunden des Rennens und gaben die Pace vor. „Die für diese Saison neuen Pirelli-Reifen helfen uns, und die Strecke liegt dem Auto“, sagte Watson.

Ferrari mit klugem Joker

Trotzdem musste man sich schon kurz vor dem Drama um den fehlerhaften Boxenstopp, bei dem sich zwei Mechaniker unerlaubt in der Working Lane befanden, dem SMP-Ferrari von Davide Ri-



Im Pech: Am Ferrari #72 ging auf P1 die Aufhängung zu Bruch

BLANCPAIN GT SERIES: ENDURANCE CUP

DRITTER SAISONLAUF IN PAUL RICARD, FRANKREICH

Länge der Strecke: 5,770 Kilometer; Renndistanz: 172 Runden gleich 922,44 Kilometer; Pole-Position Pro-Klasse: Jake Dennis, Nicki Thiim, Matthieu Vaxiviere; Aston Martin Vantage GT3 (#76): 1.54,303 min; Schnellste Rennrunde: Vincent Abril; M-Sport Bentley Continental GT (#8): 1.55,307 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1. Pro	#14	Seefried/Klien/Costa	Emil Frey-Lexus RC F	6:00.29,709 h
2. Pro	#7	Pepper/Gounon/Kane	M-Sport-Bentley	+2,315 sec
3. Pro	#58	Watson/Barnicoat/Ledogar	Garage 59-McLaren 650S	+43,827 sec
4. Pro	#88	Christodoulou/Jäger/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+47,056 sec
5. Pro	#23	Parry/Buncombe/Ordóñez	RJN-Nissan GT-R	+53,772 sec
6. Pro	#25	Winkelhock/Gachet/Haase	Sainteloc-Audi R8 LMS	+54,533 sec
7. Pro	#35	Bulatov/Petrov/Meadows	SMP-Akka-AMG GT3	+55,594 sec
8. Pro	#44	Fumanelli/Tambay/Fraga	Strakka-AMG GT3	+1.04,061 min
9. Pro	#43	Götz/Parente/Buhk	Strakka-AMG GT3	+1.08,059 min
10. Pro	#911	Dumas/Werner/Makowiecki	Manthey-Porsche 911 GT3	+1.19,343 min
11. Pro	#99	Klingmann/Mostert/Blomqvist	Rowe-BMW M6 GT3	+1.20,043 min
12. Pro	#17	Leonard/Vervisch/van der Linde	WRT-Audi R8 LMS	+1.32,080 min
13. Pro	#63	Bortolotti/Engelhart/Caldarelli	GRT-Huracán GT3	+1.34,347 min
14. Silver	#78	Beretta/Mitchell/Kodric	Barwell-Huracán GT3	+1.36,696 min
15. Silver	#6	Al Faisal/Haupt/Piana	Black Falcon-AMG GT3	+1 Runde
16. Silver	#54	Fontana/Zaugg/Grenier	Frey-Jaguar G3	+1 Runde
17. Pro	#19	Gianmaria/Perez Companc/Mapelli	GRT-Huracán GT3	+1 Runde
18. AM	#188	West/Harris/Goodwin	Garage 59-McLaren 650S	+2 Runden
19. Silver	#97	Al Harty/McKay/Eastwood	OM-Aston-Martin Vantage	+2 Runden
20. Pro-AM	#51	Cameron/de Lorenzi/Griffin	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+2 Runden

Alonso holte im Toyota mit der Nummer 8 die Bestzeit beim Vortest zum 24h-Rennen in Le Mans



Von oben betrachtet

Toyota-Star Fernando Alonso holte beim Vortest zum 24h-Rennen in Le Mans als Rookie die Bestzeit. Nur das Oreca-Werksteam Rebellion konnte die Pace von Toyota ansatzweise mitgehen. In der GTE-Pro-Klasse setzten Porsche und Ford die Messlatte beim Speed.

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

Es ist erst ein Rennen in der WM-Saison 2018 gefahren, aber einigen bei Toyota geht der Alonso-Hype schon jetzt leicht auf die Nerven: Pole-Position in Spa, Sieg dank Teamorder in Spa, nun die Bestzeit beim Vortest zum 24h-Rennen in Le Mans – als Rookie, der nach vielen Simulatortests erstmals real auf der Strecke fuhr. „Die Medien interessieren sich fast nur für ihn, und schnell ist er auch noch – entsprechend groß ist das Tamtam“, sagt ein Teammitglied.

Der Alonso-Hype wird zum Rennen in Le Mans weiter anschwellen: Über 100 spanische Journalisten kommen an die Sarte. Und man muss festhalten: nicht umsonst! Eine Rundenzeit von 3.19,066 Minuten muss man als Rookie erst mal fahren. „Ich war beeindruckt, weil das Auto vom ersten Moment an absolut perfekt war“, sagte Alonso. „Der TS050 ist eindeutig genau für diese Strecke in Le Mans gebaut, das spürt man auf jedem Kilometer. Meine Vorfreude aufs Rennen kennt keine Grenzen mehr!“

Die Gegner starkgeredet?

Die Alonso-Zeit lag eine Sekunde über der Toyota-Bestmarke vom Vortest 2017. „Aber damals sind wir Quali-Simulationen gefahren“, sagte Technikchef Vasselon, der ob des kleinen Abstands zu Rebellion sofort den mahnenden Zeigefinger erhob: „Rebellion ist schon sehr schnell – sie haben ganz sicher noch was in petto, daher bleiben wir weiter in Alarmbereitschaft!“ Lustigerweise lag die Zeitdifferenz zum besten LMP1-Privatteam Rebellion

„REBELLION IST BEEINDRUCKEND, UND DALLARA HAT IM VERGLEICH ZU SPA BRUTAL ZUGELEGT – DAS SIND ERNSTHAFTE GEGNER!“

Toyota-Technikchef Vasselon

exakt bei jenen 0,5 Sekunden, die Toyota als Vorteil für die Hybridtechnologie zugestanden bekommen hatte. Pascal Vasselon redet die Gegner trotzdem stark: „Rebellion ist beeindruckend, aber auch die BR1-Dallara von SMP haben im Vergleich zu Spa brutal zugelegt – das sind alles wirklich ernsthafte Gegner!“

Doch die Chance, dass die LMP1-Klassengegner Toyota bei ihren Alonso-Festspielen in zwei Wochen in die Suppe spucken können, bleibt gering: Einzig das Oreca-Werksteam Rebellion war

beim Vortest in der Lage, den Speed der Toyota an der Spitze halbwegs mitzugehen. „Wir hätten sogar schneller fahren können, aber worin soll der Nutzen liegen“, fragt Teamchef Bart Hayden und verweist darauf, dass die LMP1-Klasse jetzt eine BoP-Klasse sei – wer zu früh zu schnell fährt, könnte noch bestraft werden.

„Es ist an Toyota, das Rennen in Le Mans zu verlieren“, glaubt Hayden. „Wenn sie ein Problem haben, sind wir da. Um jedoch profitieren zu können, muss man die anderen LMP1-Gegner unter Kontrolle haben – und SMP ist nicht so furchtbar weit weg.“

Das russische SMP-Dallara-Team schaffte beim Vortest als dritte Kraft die Plätze 5 und 6, mit gut zwei Sekunden Rückstand. „Nach der Flugeinlage von Spa mussten wir unseren Low-Downforce-Kit ändern“, erklärte ein Dallara-Ingenieur. „Wir haben die Turning Vanes auf den vorderen Radhäusern vergrößert, dazu die Durchströmung im vorderen Fahrzeubereich erhöht. Auch die Querschnitte wurden größer, um mehr Abtrieb zu generieren



Der 911 RSR von Tandy, Bamber und Pilet holte beim Vortest die Bestzeit



Geschlossene Teamleistung: Vier Ford GT auf den Plätzen drei bis sechs

und zu verhindern, dass der Gummiabrieb die Luftkanäle blockiert.“ Genau das passierte in Spa, deshalb verlor das Auto überproportional viel Abtrieb vorne – und hob dann nach einem Fahrfehler ausgangs Eau Rouge ab. Nachteil: Die Modifikationen haben Speed gekostet, weil sich der Luftwiderstand erhöhte.

GT: Favoritenfrage geklärt

Während in der Topklasse LMP1 die Abstände in Sekunden gemessen werden, benötigt man in der GTE-Pro-Klasse für Werkswagen die Lupe, um Zeitunterschiede zu erkennen: Am Ende standen zwei

Porsche 911 RSR vor vier Ford GT und einem weiteren Elfer – die Top 7 waren fest in der Hand der beiden Topfavoriten.

Sowohl Porsche als auch Ford zogen ihre etablierte Strategie vom WM-Vortest in Le Castellet und vom WM-Debüt in Spa auch in Le Mans durch: „Wir fahren volle Lotte und zeigen, was wir können“, erklärte Porsche-GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser. „Damit haben die Regelhüter eine klare Referenzlinie. Ford fährt ebenfalls voll.“ Will sagen: Damit haben all jene Hersteller ein Problem, die nur jammern, aber auf der Strecke nichts zei-

gen, weil sie automatisch im Verdacht stehen, ein böses BoP-Spiel zu betreiben.

Dass Porsche und Ford die Topfavoriten für Le Mans sind, war schon vor dem Vortest bekannt, auch weil nur diese beiden Marken vier Werksautos einsetzen. Dennoch gab es kleine Unterschiede beim Vortest: Die Ford fuhren ihre schnellsten Rundenzeiten recht früh, als die Strecke noch schmutzig und damit langsamer war. Die beiden Porsche an der Spitze fuhren ihre Bestzeiten in den letzten 90 Minuten des achtstündigen Tests, als die Strecke in einem perfek-

ten Zustand war. Ein weiterer Unterschied: Der Performance-Level bei Ford zwischen dem WM-Team und dem IMSA-Team war ausgeglichener als bei Porsche. GT-Projektleiter Pascal Zur Linden winkt ab: „Für die Zeitunterschiede gibt es Gründe, das wird in der Le-Mans-Rennwoche keine Rolle mehr spielen.“

„Sprint über 24 Stunden“

Das Tempo-Gebolze an der GTE-Spitze wird 2018 brutale Züge annehmen. „Schau Dir nur an, wie wir die Autos schon am Testtag durch die Ford-Schikanen prügeln“, sagte Ford-Pilot Dirk Müller. „Im Rennen wird es genauso sein, und zwar jede Runde – anders hast du keine Chance!“ Corvette-Werkspilot Oliver Gavin stimmt zu: „Das wird nichts weiter als ein Sprint über 24 Stunden. Man wird keine Zeit haben, um durchzuschmaufen oder um das Auto zu schonen.“

Hinter Porsche und Ford tat sich in Le Mans ein Delta von gut 1,5 Sekunden zum Rest der GTE-Konkurrenz auf – da lagen dann dicht gedrängt BMW, Ferrari und Corvette. Bei Corvette gehen alle Experten davon aus, dass die Amis deutlich schneller fahren können. Ihre BoP-Einstufung ist identisch zum Vorjahr – und da kämpften sie in Le Mans um den Sieg. Selbst Gavin gibt zu: „Ich glaube, wir sind sicher nicht vor Porsche oder Ford, aber ich hoffe, wir können im Rennen den Anschluss halten und mitfahren.“

BMW und Ferrari wird unterstellt, dass sie noch für eine bessere BoP fahren. Die einzige echte Unbekannte ist Aston Martin, da sie zuvor nur ein Rennen in Spa bestritten. In Le Mans fehlten fünf Sekunden, dazu verschrotete Marco Sørensen im dichten Verkehrsgewühl einen Vantage vollständig. „It was a shit day“, grantelte ein Aston-Pilot. ■

SPORTWAGEN-WM / 24H LE MANS

LE-MANS-VORTEST / 3. JUNI 2018

Länge der Strecke: 13,626 Kilometer

LMP1-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
LMP1	#8	Buemi/Nakajima/Alonso	Toyota TS050 Hybrid	+3.19,066 min
LMP1	#3	Laurent/Beche/Menezes	Rebellion R13 - Gibson	+3.19,680 min
LMP1	#7	Conway/Kobayashi/López/Alonso	Toyota TS050 Hybrid	+3.20,008 min
LMP1	#1	Lotterer/Jani/Senna	Rebellion R13 - Gibson	+3.21,344 min
LMP1	#11	Petrov/Aleshin/Button	SMP BR1 - AER	+3.21,603 min
LMP1	#17	Isaakyan/Orudzhev/Sarrazin	SMP BR1 - AER	+3.21,761 min
LMP2-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
LMP2	#31	Gonzales/Maldonado/Berthon	Dragonspeed-Oreca	+3.27,228 min
LMP2	#48	Lafargue/Chatin/Rojas	IDEC Sport-Oreca	+3.27,252 min
LMP2	#26	Rusinov/Pizzitola/Vergne/Imperator	G-Drive-Oreca	+3.28,394 min
LMP2	#28	Perrodo/Waxivière	TDS Racing-Oreca	+3.28,795 min
LMP2	#36	Lapierre/Négrão/Thiriet	Signatech-Alpine	+3.29,205 min
LMP2	#22	Hanson/Albuquerque/Boyd	United Autosports-Ligier	+3.29,281 min
GTE-Pro-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
GTE-Pro	#93	Pilet/Tandy/Bamber/Werner	Porsche 911 RSR	+3.52,551 min
GTE-Pro	#91	Lietz/Makowiecki/Bruni	Porsche 911 RSR	+3.52,647 min
GTE-Pro	#67	Priault/Tincknell	Ganassi-Ford GT	+3.53,008 min
GTE-Pro	#66	Mücke/Pla/Johnson	Ganassi-Ford GT	+3.53,052 min
GTE-Pro	#68	Hand/Müller	Ganassi-Ford GT	+3.53,064 min
GTE-Pro	#69	Briscoe/Westbrook	Ganassi-Ford GT	+3.53,476 min
GTE-Pro	#92	Christensen/Estre/Werner/Vanthoor	Porsche 911 RSR	+3.53,877 min
GTE-Pro	#81	Tomczyk/Catsburg	MTEK-BMW M8 GTE	+3.53,946 min
GTE-Am-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
GTE-Am	#77	Campbell/Ried/Andlauer	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+3.55,970 min
GTE-Am	#54	Flohr/Castellacci/Fischella	Spirit of Race-Ferrari 488 GTE	+3.56,269 min
GTE-Am	#61	Mok/Griffin/Sawa	Clearwater Racing-Ferrari 488 GTE	+3.56,672 min
GTE-Am	#88	Cairol/Al Qubaisi/Roda	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+3.56,946 min
GTE-Am	#99	Long/Pappas/Pumpelly	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+3.57,515 min

Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC): Die neuen LMP1-Regeln ab 2020

LMP1-Eckpunkte 2020 fixiert

Am 15. Juni wird der ACO-Präsident Pierre Fillon bei der jährlichen Pressekonferenz zum 24h-Rennen in Le Mans das Reglement für die LMP1-Klasse ab 2020 verkünden. Wir haben schon heute Details.

Von: **Marcus Schurig**

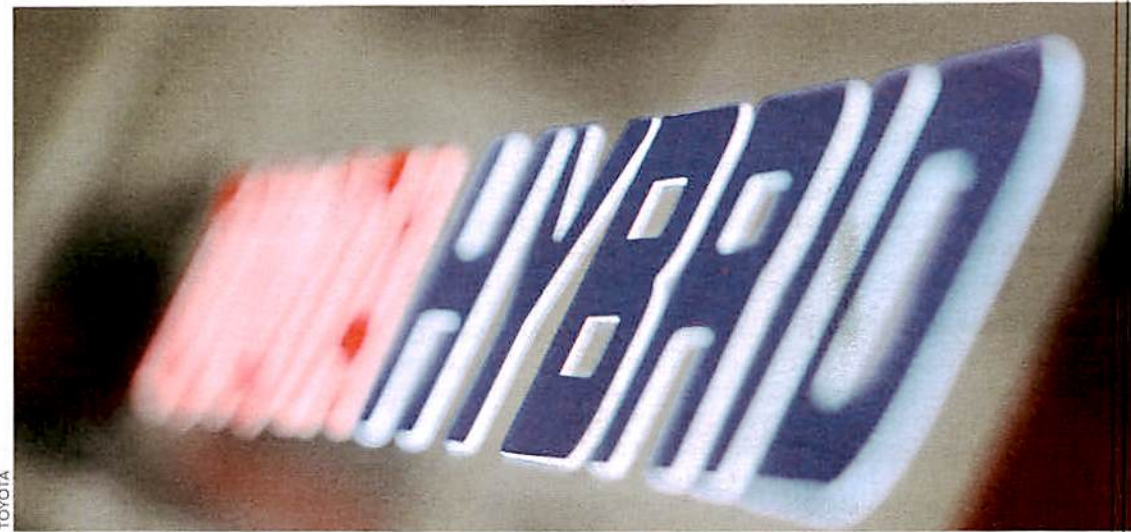
ACO und FIA halten bei der Topklasse der Sportwagen-WM der Hybridtechnik die Treue: Vorgesehen ist die Integration eines 5 MJ starken Hybridsystems, dessen Leistung über die Vorderräder geboostet werden soll. Es bleibt also bei Hybrid und Allradantrieb. Damit positioniert sich die LMP1-Klasse gegen die DPi-Variante ohne Hybrid, die in der amerikanischen IMSA-Klasse die Topliga stellt. Es soll im Reglement fixiert werden, dass alle interessierten Hersteller – aktuell fünf, darunter Toyota, Aston Martin, McLaren und vermutlich auch Ford – den privaten

Teams oder Kundenteams sowohl den Powertrain (Motor und Getriebe) wie auch das Hybridsystem über ein Leasingmodell zugänglich machen. Die Details sind noch nicht fixiert, ein schriftliches Reglement gibt es nicht, das muss aber bis Dezember 2018 der FIA vorliegen. Unter Umständen sollen Hersteller sogar die strikter und enger definierten Mono-

coques an interessierte Kundenteams abgeben können.

Beim Thema Hybrid wird aber weiter die Option diskutiert, dass ein Einheitsbauteil über einen FIA-Tender ausgeschrieben, entwickelt und vertrieben wird. Der könnte angeblich auch weniger leistungstark sein, die Differenz zur 5-MJ-Variante würde dann über die EOT ausgeglichen. Schon jetzt sickert

durch, dass ACO und FIA in vielen Bereichen die Entwicklungsmöglichkeiten für Hersteller begrenzen wollen, um das Kostenniveau zu senken. Das gilt für das Monocoque, für die Aerodynamik und offenbar auch für den Verbrennungsmotor. Die Details müssen jetzt noch in der LMP1 Technical Working Group beschlussfertig verhandelt werden. ■



Toyota würde die WEC sofort verlassen, wenn die LMP1-Klasse ab 2020 ohne Hybridtechnologie an den Start ginge

Blancpain GT Series / Endurance Cup

Land-Motorsport fährt beim 24h-Rennen Spa

Das deutsche Team Land-Motorsport bringt beim prestigeträchtigen 24h-Rennen in Spa, dem zweiten Lauf zur Intercontinental GT Challenge (IGTC), einen zusätzlichen Audi R8 LMS an den Start und ergänzt damit die fest eingeschriebenen Blancpain-Mannschaften.

Beim 6-Stunden-Rennen auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet absolvierte die Blancpain GT Endurance Series die Generalprobe für ihr Saisonhighlight: das 24h-Rennen in Spa, das auch zur Intercontinental GT Challenge zählt. Die Stammgäste aus den Audi-Reihen: WRT, Attempo, Sainteloc.

Beim Langstreckenklassiker in den belgischen Ardennen kommt noch Land-Motorsport dazu. Man will ein Pro-Auto einsetzen, als Fahrer sind Kelvin van der Linde, Sheldon van der Linde und Alessio Picariello im Gespräch – allerdings noch nicht bestätigt. Ganz speziell beim 24h-Rennen in Spa: das Regelwerk und die Strategie. Um hier noch besser vorbereitet zu sein, wird Peter Baron von Starworks Motorsport, mit dem das Team auch in USA kooperiert, dabei sein.

Zum Spa-Testtag am 3. Juli reist die Mannschaft von Land direkt vom 6h-Rennen in Watkins Glen an. Die VLN-Läufe 3 und 4 setzt man wegen des Spa-Engagements wohl aus. Bei WRT stockt man zu den bisherigen zwei Audi R8 in der Endurance-Series um zwei weitere Autos fürs 24h-Rennen auf. ■ AC

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA-Meisterschaft: GTE-Klasse

Neue Corvette kommt frühestens Ende 2019

In den letzten Wochen verdichteten sich die Gerüchte, dass Chevrolet das neue Corvette-Modell C8 bereits im nächsten Jahr einsetzen könnte – und zwar auch in Le Mans. Jetzt ist klar: Die neue Mittelmotor-Corvette wird erst Ende 2019 ihr Renndebüt geben.

Bei der Vorausplanung für den ersten Renneinsatz spielten auch die sogenannten Homologationszyklen in der GTE-Klasse eine Rolle, die es für Corvette unmöglich machen, die neue C8 – die erstmals über einen Mittelmotor verfügen wird – schon in der Saison 2019 beim 24h-Rennen in Le Mans einzuset-

zen. Präzise gesagt ist ein Einsatz der neuen Corvette sogar für das ganze Jahr wegen der genannten Homologationszyklen extrem knifflig. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die neue GTE-Corvette erst beim IMSA-Saisonfinale 2019 in Road Atlanta an den Start gehen wird.

Mit Blickrichtung auf 2020 würde das Rennteam Pratt & Miller jedoch einen US-Einsatz für die Zeit direkt nach dem 24h-Rennen in Le Mans bevorzugen. Dazu gibt es offenbar im Hintergrund auch noch Zoff um die Zukunft des GTE-Reglements: Angeblich ist eine Einführung von Carbon-Bremsen für die GTE-Klasse in der Diskussion. „Warum soll man die GTE-Erfolgsformel ohne jede Not ändern“, fragt ein GTE-Veteran.

Das Thema Hybrid steht übrigens nicht auf der Agenda möglicher Regelanpassungen. ■ MCS

LIMITS.

ÜBER LEBEN IM GRENZBEREICH.

JETZT
NEU

MAMMA MIA!

Aus Spaß wird Ernst. Und vier Mütter rudern über den Atlantik.

FUSSBALL EXTREM

Ein Ball, zwei Tore, drei Regeln. Wie eine ganze Stadt verrückt spielt.

SECHS MINUTEN ATEMLOS

Ein Apnoetaucher sucht die extreme Tiefe. Doch plötzlich verliert er sein Bewusstsein.

REINHOLD MESSNER

Der Superstar der Grenzgänger im 16-Seiten-Exklusiv-Interview. Warum ich noch lebe? Es war Vorsicht. Können. Aber auch Glück.

132 SEITEN ÜBER LEBEN IM GRENZBEREICH.

Packende Reportagen, fesselnde Fotos, unglaubliche Typen.

Jetzt neu im Handel oder direkt bestellen auf www.limits-magazin.de

„Wir mischen weiter ganz vorne mit“

Von Null zum Leader. Kaum saß Ott Tänak im Yaris WRC, übernahm er im Toyota-Team das Kommando. Trotz Portugal-Ausfall peilt der 30-jährige Este als Nächstes den WM-Titel an.

Von: **Reiner Kuhn**

Hättest du gedacht, nach so kurzer Zeit die Nummer eins bei Toyota zu sein?

Bin ich das? Was soll man erwarten, wenn man das Team wechselt? Okay, ich wusste, dass Toyota stark sein würde. Also hoffte ich, dass ich schnell zurechtkomme und es in die richtige Richtung läuft. Mein Ziel war es von Anfang an, um den WM-Titel zu fahren. Ob das dann möglich ist, sieht man erst etwas später.

Ist die Frage nach deinem Triumph in Argentinien für dich schon beantwortet?

Dieser Sieg war natürlich großartig. Dass wir mit unserem Paket um den WM-Titel kämpfen können, war mir aber schon vorher klar.

Wie ist das Verhältnis zu deinen Teamkollegen?

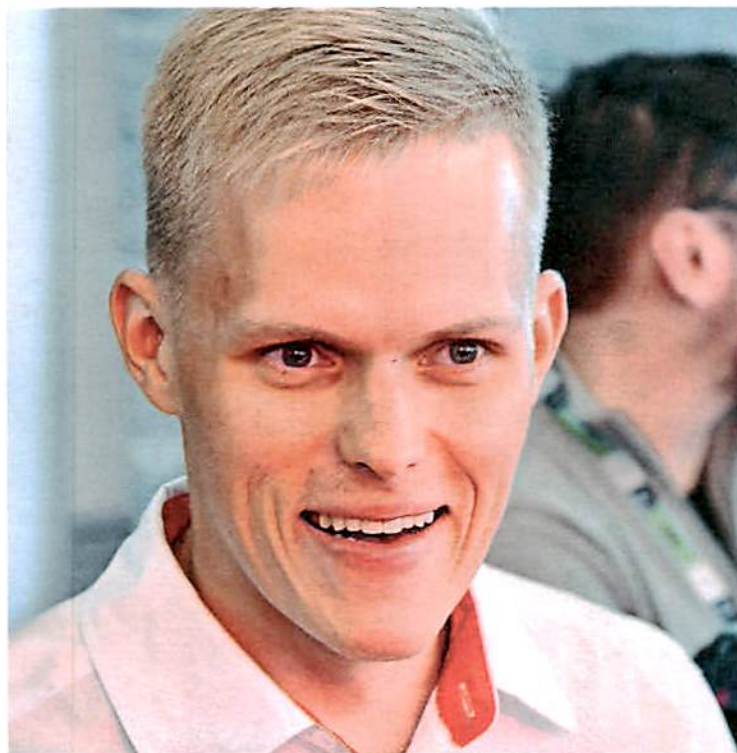
Gut. Es geht nichts über ein starkes Team. Ich mag es, mit meinen Teamkollegen zu kämpfen – auf der Wertungsprüfung versteht sich, nicht im Servicepark.

Rang 2 in Monte Carlo und auf Korsika sowie dein Sieg in Argentinien belegen ebenso eindrucksvoll wie ein Blick auf die Bestzeiten-Statistik, die du deutlich anführt, wie schnell du den Umstieg geschafft hast. Fahren sich die WRC von Toyota und der Ford so ähnlich?

Im Gegenteil. Ich finde, der Ford Fiesta und der Toyota Yaris unterscheiden sich gewaltig.

Wie bitte? Dein Teamkollege Jari-Matti Latvala ist überzeugt davon, dass die beiden Autos schon deshalb sehr ähnlich sind, weil euer Cheftechniker Tom Fowler von M-Sport kommt.

Mit Verlaub, aber Jari-Matti hat keine Ahnung. Wie will er wissen, wie sich der 2017er Fiesta fuhr?



Ott Tänak

Geburtstag: 15. Oktober 1987
Geburtsort: Kärla (EST)
Herkunftsland: Estland

WM-KARRIERE

2003: erste Rallye
2009: 1. von 89 WM-Starts
2010: PWRC (Pirelli Star Driver)
2011: SWRC-2. (3 Siege)
2017: M-Sport (2 Siege, WM-3.)
2018: Toyota (1 Sieg, WM-3.)

HOBBYS

Familie und Entspannen

„ICH MAG ES, MIT MEINEN TEAMKOLLEGEN ZU KÄMPFEN – AUF DER PRÜFUNG VERSTEHT SICH, NICHT IM SERVICEPARK.“

Ott Tänak

Er saß ja nie am Steuer, sondern wechselte von Volkswagen zu Toyota. Ich dagegen kenne beide Autos und sage dir, sie sind ziemlich verschieden.

Wo sind die Unterschiede?

Es beginnt damit, wie das Chassis ausgelegt ist. Das beeinflusst das Basishandling, von dem ausgehend man am Fahrwerk und an

den Differenzialen arbeitet.

Teamkollege Esapekka Lappi war voll des Lobes, wie du auf Argentinien das Fahrwerk verändert hast. Der Yaris sein nun weicher und biete dadurch viel mehr Grip. Hast du noch mehr Ideen?

Eher Wünsche. Das neue Fahrwerk-Setup ist auf Schotter ein Schritt in die richtige Richtung, aber da sollte noch mehr kommen – auch in anderen Bereichen. Das Tolle ist: Als ich bei den Tests für Mexiko vorschlug, mal etwas anderes zu probieren, hat das ganze Team mitgezogen und sich jeder eingebracht. So müssen wir weitermachen. Es gibt noch einiges zu tun.

Wo siehst du am Yaris WRC am meisten Potenzial?

Bei einem Rallyeauto arbeitet



Erster Sieg im Toyota: In Argentinien duschte Ott Tänak alle ab

man vornehmlich am Fahrwerk und den Differenzialen. Bei Dingen, die wir selbst machen, kommt es auch darauf an, wie schnell wir Fortschritte erzielen. Ein anderer Punkt ist der Motor, der von TMG in Köln kommt. Ich habe großes Vertrauen in die Motorenleute, die machen einen tollen Job. Ich bin zuversichtlich, dass wir weiter ganz vorne mischen.

Habt ihr den Schaden von Portugal schon analysiert?

Natürlich. Ohne ins Detail zu gehen, aber unser Unterbodenschutz war schlicht zu schwach. Das werden wir schon für Sardinien ändern.

... wo du im Vorjahr deinen ersten WM-Sieg feiern konntest.

Auch wenn ich ultraschnelle Strecken bevorzuge: Will man Weltmeister werden, muss man auch mit den langsameren Pisten klar kommen. Speziell auf Sardinien kam ich immer gut zurecht. Ich holte dort meinen ersten Super-2000-Sieg, mein erstes WRC-Podium und eben auch den ersten WM-Sieg. Sollte das wieder klappen, ist in der zweiten Saisonhälfte noch alles drin.

Wer ist im Titelkampf der härtere Gegner, Sébastien Ogier oder Thierry Neuville?

Die geben sich nichts. Thierry hat in den vergangenen Jahren viel gelernt und ist aktuell ebenso konstant wie Séb. Normalerweise kämpfen wir drei bei jeder Rallye um die Podiumsplätze. Es geht also auch darum, bei schlechten Rallyes möglichst viele Punkte zu holen. ■

Sommersause: Nicht nur Ogier wird auf Sardinien kräftig Staub aufwirbeln



Harte Zeiten

ROESELER

Nach der Rallye Portugal wartet auf die WM-Teams in Italien der nächste Hardcore-Ritt. Der wesentliche Unterschied: Die Schotterpisten auf Sardinien gelten als noch härter. Und Sébastien Ogier ist plötzlich einer der Jäger.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor der sechswöchigen Halbzeitpause macht die Rallye-WM noch in Italien Station. Die früher rund um San Remo ausgefahrene WM-Runde fand 2004 auf der Mittelmeerinsel Sardinien eine neue Heimat. Mit ihren extrem materialfordernden, weil schnell tiefen und mit reichlich Geröll und Felsen gespickten Sandpisten zählt die Rallye Italien zu den härtesten Herausforderungen der gesamten Saison. Dichter Staub und hochsommerliche Temperaturen erschweren die Aufgabe zusätzlich.

Auch deshalb könnte es beim siebten von 13 Saisonläufen heiß hergehen. Allen voran müssen beim Hardcore-Ritt die Speerspitzen von Toyota und M-Sport kühlen Kopf bewahren. Denn nach

dem Ausfall in Portugal, dem ersten der Saison, ist der Rückstand von Argentinien-Gewinner Tänak auf den in Portugal siegreichen WM-Spitzenreiter Thierry Neuville von 28 auf 47 Punkte angewachsen. Auch Sébastien Ogier leidet. Zwar hat der Weltmeister drei der absolvierten sechs Saisonläufe gewonnen. Doch statt mit zehn WM-Punkten Vorsprung anzureisen, liegt er nach einem Nuller 19 Zähler hinten. Trotz der ungewohnten Situation – einen ähnlichen Rückstand hatte der Franzose seit 2013 nicht mehr – bleibt er fokussiert.

Kühlen Kopf bewahren

„Ich bin schon einige Male hier gefahren und habe gelernt, diese anspruchsvollen Prüfungen zu mögen. Es ist eine schöne Insel, aber eben nicht die einfachste Rallye. Immerhin muss ich nicht die Straße kehren“, so Ogier. Noch besser ist die Startposition von Mads Östberg, auf dem nach dem Rausschmiss von Kris Meeke nun die Hoffnungen bei Citroën ruhen. Der Norweger, im Vorjahr im privaten Fiesta starker Siebter, geht als letzter der elf Werksfahrer direkt hinter seinem Teamkollegen Craig Breen auf die Strecke. Dahinter folgen erstmals in dieser Saison gleich vier ältere World



ROESELER

Beste Startposition: Mads Östberg

Rally Cars, unter anderem mit den eigentlich ins Offroadlager gewechselten Martin Prokop und Yazeed Al-Rajhi im Steuer.

Die größte Gruppe im insgesamt nur 49 Teams zählenden WM-Feld bilden 21 Turboallradler aus der R5-Kategorie. Ein Dutzend davon kämpft in der erneut top besetzten WRC2 um WM-Punkte.

Auf dem Programm stehen 1386,38 Gesamtkilometer mit 20 Wertungsprüfungen über insgesamt 313,46 WP-Kilometer. 60 WP-Kilometer der diesjährigen Route sind neu, weitere 25 werden in umgekehrter Richtung gefahren. Am langen Samstag gilt es, zweimal die auf 29,11 km gekürzte WP „Monte Lerno“ mit dem bei Fahrern und Fans beliebten Kultsprung „Micky's Jump“ zu bewältigen. ■

WM-NACHRICHTEN

LOEB SAGT CITROËN ALS MEEKE-ERSATZ AB

Auch wenn Sébastien Loeb mit sechs Bestzeiten bei den Auftritten in Mexiko und auf Korsika seine Extraklasse demonstrierte, lehnt der Rekordweltmeister ein Vollzeit-Comeback ab. „Die Gründe, warum ich damals ausgestiegen bin, sind ja noch immer da“, verweist der 44-Jährige auf den Reisetstress. Auch der überraschende Rauswurf von Kris Meeke hat daran nichts geändert. Loeb will sich weiter auf das Rallycross-Programm mit Peugeot konzentrieren. Offen scheint nur, ob der Elsässer neben oder statt der Rallye Spanien auch in Deutschland ins Lenkrad des C3 WRC greift.

WRC2: NEUE JÄGER FÜR DIE WERKSFAHRER

Mindestens die Hälfte der zwölf für Italien genannten WRC2-Teams kommt für den Sieg in Frage. Das Skoda-Werksduo kommt mit Vorjahressieger Jan Kopecký und Junior „OC“ Veiby. Neben Citroën-Werkspilot Stéphane Lefebvre hält Ex-Junior-Weltmeister Simone Tempestini in einem weiteren C3 R5 dagegen. Auf dem Zettel sollte man neben den Toyota-Junioren Hiroki Arai und Takamoto Katsuda auch Kajetan Kajetanowicz (alle Ford) haben. Denn nach drei EM-Titeln in Folge will sich der Pole nun auch in der WRC2 beweisen.

GILL KOMMT MIT NEUER REIFENMARKE

Wer wie Gaurav Gill nicht in der WRC, WRC2 oder Junior-WM startet, darf neuerdings auch Reifen fahren, die in anderen FIA-Serien zugelassen sind. Deshalb tritt der dreimalige FIA-Champion der Asien-Pazifik-Meisterschaft in Italien, Finnland, Großbritannien und Australien mit den Pneus seines langjährigen Hauptsponsors MRF Tyres an. 2019 will man dann mit einer Neuentwicklung gemeinsam in die WRC2 einsteigen.

Rallye-WM

Mit weniger Testtagen Kosten sparen

Auf dem Tisch der Rallye-WM-Kommission liegen verschiedene Ideen zur Kostenreduzierung. Eine der praktikabelsten: die Reduzierung der Testtage.

Von: **Reiner Kuhn**

Der WM-Promoter ist mehr als rührig. In Portugal wurden Vertreter aus Japan, Chile und der Türkei durch den Servicepark geführt. Letztere werden nach acht Jahren Abstinenz im September wieder einen WM-Lauf austragen. Die Chilenen haben beste Chancen, im kommenden Frühjahr erstmals das begehrte FIA-Prädikat zu erhalten. Läuft alles nach Plan, soll 2020 zudem Japan in die Topliga zurückkehren.

Die Hersteller freuen sich zwar über neue Länder und starke Märkte, befürchten aber die Kosten. „Wir haben fixe Budgetvorgaben, in denen alles enthalten ist. Mehrkosten bei der Logistik

müssen woanders gespart werden. Wir Hersteller sitzen da alle im gleichen Boot und sind uns einig“, sagt Pierre Budar. Zusammen mit seinen Kollegen von Hyundai, M-Sport und Toyota legte der Citroën-Teamchef der Rallye-WM-Kommission verschiedene Ideen und Ansätze zur Kostenreduzierung auf den Tisch.

Darin sollen auch Gegenrechnungen enthalten sein. So sind die

Hersteller unisono gegen die federführend von WM-Kommissionspräsident Carlos Barbosa immer wieder ins Spiel gebrachte Verkürzung von drei auf zwei Rallyetage. Dadurch würde man gerade einmal zehn Prozent der Kosten einsparen, das stünde in keiner Relation. Aus Herstellersicht wäre es besser, die Abläufe vor den WM-Läufen zu straffen. „Man könnte die Aktivitäten am Mittwoch und

Donnerstag zusammenlegen und einen Tag später anreisen“, sagt Toyota-Teammanager Kaj Lindholm. „Den Shakedown auf den Freitagvormittag legen, am späten Nachmittag starten und in die Nacht hineinfahren, das wäre sicher eine interessante Lösung“, stimmt ihm Hyundai-Teammanager Alain Penasse zu.

Dessen Boss Michel Nandan sieht an anderer Stelle weitaus mehr Einsparungspotenzial. „Am einfachsten wäre es, die Testtage zu reduzieren“, so der Hyundai-Teamchef. M-Sport-Boss Malcolm Wilson bläst ins gleiche Horn: „Im ersten Jahr mit den neuen Autos waren 55 Testtage pro Team ja okay, aber nun könnte man die Anzahl problemlos verringern.“ 30 Tage, also nur noch gut die Hälfte, sieht auch Citroën-Mann Budar als zielführend: „Neben den Reisetagen beim Testteam sparen wir so auch die Streckenmieten und einiges mehr.“

Darüber hinaus wollen die Hersteller auch die weitere Einschränkung von Komponenten, allen voran die Motoren, diskutieren. ■



Weniger ist mehr: Hersteller wünschen sich restriktivere Testregeln

Rallye-WM

„Pure Spekulation“

Mit bekannt wenigen, aber klaren Worten dementiert F1-Pilot Kimi Räikkönen Gerüchte um eine Rückkehr in die Rallye-WM.

Die Formel-1-Karriere von Kimi Räikkönen nähert sich dem Ende. Verständlich, ist er mit 38 Jahren doch der älteste Fahrer im Feld. Prompt meldeten finnische Medien, dass der Ferrari-Pilot mit der Rückkehr in die Rallye-WM liebäugelt und bald in einem Yaris WRC des von Landsmann Tommi Mäkinen geleiteten Toyota-Teams sitzt. Schließlich agiert sein ehemaliger Beifahrer Kai Lindström dort auch noch als Teammanager.

„Es ist doch wohl klar, dass, wenn so etwas passieren würde, ich der Erste wäre, der dazu von Tommi oder Kimi etwas hören würde. Aus meiner Sicht ist dies pure Spekulation“, sagte Lindström. Deutlich süffisanter kommentierte der Betroffene die Meldung. „Wenn du mit der



Räikkönen ist und bleibt Rallyefan

Dame sprichst, die das schrieb, wirst du wahrscheinlich merken, dass sie nicht so viel Ahnung von Motorsport hat“, so Räikkönen. „Natürlich interessiert mich das Rallyefahren, sollte ich aufhören. Das ist kein Geheimnis. Aber ich habe keinen Vertrag. Egal, die Leute schreiben, was sie wollen. Aber das ist nicht mein Problem.“

Räikkönen fuhr von 2009 bis 2011 in der Rallye-WM. Beste Platzierung: Rang 5 in der Türkei im Jahr 2010. ■ RK

Bergrennen

VW-Test am Pikes Peak

Romain Dumas hat mit dem vollelektrischen VW I.D. R Pikes Peak die ersten Testfahrten auf der Originalstrecke absolviert.

Der ‚Elektrische Gipfelfestung‘ von Volkswagen am Pikes Peak läuft weiter nach Plan. Bei den ersten Tests im US-Bundesstaat Colorado konzentrierte sich das Team vor allem auf die Fahrwerksabstimmung, Reifentests sowie die optimale Nutzung von Batterieladung und

die Energie-Rückgewinnung beim Bremsen. Da es sich bei der Strecke zum 4302 Meter hoch gelegenen Gipfel um eine öffentliche Straße handelt, stand sie dem Team nur für drei Stunden zur Verfügung.

Bei der 96. Auflage des berühmtesten Bergrennens der Welt hat VW-Pilot Romain Dumas am 24. Juni die Marke von 8.57,118 Minuten im Visier – seit 2016 der Rekord für Elektro-Fahrzeuge auf der 19,99 Kilometer langen und mit 156 Kurven aufwartenden Strecke. ■ RK



In drei Wochen gilt's: VW-Pilot Dumas beim Test in den Rocky Mountains

Hielt sich schadlos:
Sieger Magalhães im
Skoda Fabia R5



Magalhães' Traumritt

Clever und smart gewinnt Bruno Magalhães die materialfordernde Akropolis-Rallye. Während der Portugiese beim griechischen Klassiker seinen dritten EM-Erfolg feiert, stehen Norbert Herczig und Hubert Ptaszek erstmals auf einem EM-Podium.

Von: **Reiner Kuhn**

Bruno Magalhães ist aus dem Häuschen. „Hin und wieder werden Träume wahr“, jubelt der Portugiese nach durchwachsenem Saisonstart auf der Zielrampe der Akropolis-Rallye. Verständlich, fügt sich der 37-Jährige mit dem Sieg beim griechischen Klassiker in eine Liste ein, auf der unter anderem Walter Röhrl, Colin McRae oder Sébastien Loeb stehen.

Topfavorit Alexey Lukyanuk muss dagegen frühzeitig seine Chancen begraben. In Führung liegend erwischt der EM-Leader auf der vierten von nur zwölf Prüfungen einen Stein und beschädigt sich eine Antriebswelle und die Aufhängung seines Ford Fiesta. Am Finaltag geigt der Russe nochmals groß auf und heimst damit wichtige Extrapunkte für die Titeljagd ein. Auch Skoda-Werksjunior Juuso Nordgren kann am letzten Tag sein Talent unter Beweis stellen. Am Sams-

! Die Akropolis-Rallye bleibt sich treu: Auch bei der 64. Ausgabe des berühmt-berüchtigten Schotter-Klassikers kam kaum ein Team ohne technische Probleme durch.

tag hatten den Finnen mehrere Reifenschäden zur zwischenzeitigen Aufgabe gezwungen. Eyvind Brynildsen (Ford) ging es kaum besser. Ein Reifenschaden, Probleme mit der Gegensprechanlage und ein defektes Differenzial, das seinen Allradler in einen Fronttriebler verwandelt, hindern den norwegischen Schotterexperten am Sprung auf das Podium. Als Vierter muss er

Norbert Herczig und Hubert Ptaszek den Vortritt lassen. Für die beiden Skoda-Markenkollegen von Sieger Magalhães der erste Podestplatz in der EM.

Andere zahlen mehr Tribut: Nur knapp die Hälfte der gerade einmal 30 gestarteten Teams absolvierte alle 237,89 WM-Kilometer. Auch Albert von Thurn und Taxis, dieses Mal mit Frank Christian als Beifahrer unterwegs, muss nach einem Ausritt am Samstag zwischenzeitlich pausieren und wird noch als 15. gewertet. „Frank ist ein toller Co. Wir haben einiges am Aufschrieb gefeilt. Aber ehrlich gesagt ist dies nicht die ideale Rallye, um das in Speed umzusetzen. Hier muss man eher einen kühlen Kopf bewahren“, resümiert der 34-jährige Blaublüter aus Bayern.

Bereits in zwei Wochen geht es in der Rallye-EM weiter. Mit der Rallye Zypern (15.–17. Juni) steht ein weiterer Hardcore-Ritt auf dem Programm. ■



Obenau: Herczig und Ptaszek



Thurn und Taxis mit Co Christian

RALLYE AKROPOLIS (01.–03.06.)

Dritter von acht EM-Läufen, 12 Wertungsprüfungen über 237,89 km

1. Magalhães / Magalhães (P/P), Skoda Fabia R5	3:02.09,4 h
2. Herczig / Ferencz (HU/HU), Skoda Fabia R5	+ 29,1 s
3. Ptaszek / Szczepaniak (PL/PL), Skoda Fabia R5	+ 1.37,2 min
4. Brynildsen / Egan (N/N), Ford Fiesta R5	+ 2.35,2 min
5. Galatariotis / Ioannou (CY/CY), Skoda Fabia R5	+ 3.23,0 min
6. Grzyb / Wróbel (PL/PL), Skoda Fabia R5	+ 5.20,6 min
7. Serderidis / Miclotte (B/B), Skoda Fabia R5	+ 5.55,5 min
8. Avcioglu / Korkmaz (TR/TR), Skoda Fabia R5	+ 6.39,3 min
9. Nobre / Morales (BR/BR), Skoda Fabia R5	+ 6.55,3 min
10. Érdi jun. / Gyorgy (HU/HU), Mitsubishi Evo X	+ 9.07,8 min

Bestzeiten: Lukyanuk 5; Magalhães 3, Herczig 2, Nordgren 1.

EM-STAND NACH LAUF 3

1. Alexey Lukyanuk (RUS)	83
2. Bruno Magalhães (P)	69
3. Norbert Herczig (H)	40
4. Nikolay Gryazin (RUS)	30
5. Ricardo Moura (P)	30
6. Fabian Kreim (D)	26
7. Hubert Ptaszek (PL)	23
8. Eyvind Brynildsen (N)	23
9. Grzegorz Grzyb (PL)	19
10. Chris Ingram (GB)	18



Unverhofft kommt oft

Ein beispielloses Boxenstopp-Chaos stellte die wahre Hackordnung in Ungarn auf den Kopf. Angeführt von Marco Wittmann feierte BMW einen sensationellen Dreifachsieg. Die eigentlich haushoch überlegene Mercedes-Mannschaft musste sich mit dem Restas Erfolg beim Samstagrennen trösten. Der DMSB verteilte eifrig Strafen, muss sich aber selbst klebrige Fragen gefallen lassen.

Von: **Claus Mühlberger**

Vom 14. Startplatz aus zu gewinnen – das kommt nicht alle Tage vor. Marco Wittmann glückte dies, weil er wie kein Zweiter von einer unglaublichen Unfallserie in der Boxengasse profitierte. BMW

konnte sich sogar an einem Dreifachsieg delectieren. Philipp Eng als Dritter und Timo Glock komplettierten das Podium. Dies, obwohl er sich in der ersten Runde gedreht hatte und dem Feld als Allerletzter hinterherhechelte.

Nach sechs Runden setzte ein Platzregen ein. Lucas Auer kam als Erster zum Reifenwechsel. Er trat auf die Bremse – und es tat sich nichts. Mit blockierten Rädern rutschte der C63 des Tirolers geradeaus und erfasste drei Feuerwehrleute. Einer der Männer erlitt einen offenen Unterschenkelbruch. Er wurde mit dem Hubschrauber ins Hospital gebracht.

Eine Runde später, da stand schon der Krankenwagen in der Boxengasse, bauten Bruno Spengler und Edoardo Mortara ähnliche Unfälle, die aber glimpflicher ausgingen. „Wenn du einen deiner Jungs anfährst, fühlst du dich richtig mies“, sagte der Kanadier. Erst nach diesen Unfällen brach die Rennleitung ab. Nach Meinung von Gary Paffett viel zu spät: „Warum haben die so lange

„ES WAR WIE AUF GLATTEIS. WENN DU EINEN DEINER JUNGS ANFÄHRST, FÜHLST DU DICH RICHTIG MIES.“

Bruno Spengler

gezögert?“, fragte der DTM-Veteran. Mit dieser Meinung stand Paffett nicht alleine da. Spengler entschuldigte sich: „Auf dem Beton gab es null Komma null Grip.“ Audi-Mann Jamie Green assistierte: „Wie Glatteis.“

Kritik am DMSB

Dies führt zum zweiten Kritikpunkt am DMSB: Warum haben die Regelhüter den bei Nässe extrem glitschigen Belag in der Boxengasse nicht vor dem Rennen beim ungarischen Veranstalter moniert? Simple Antwort: „Die Strecke besitzt eine FIA-Zulassung, die erst im letzten Jahr er-

neuert wurde.“ Der DMSB war sich also keiner Mitschuld bewusst und zog es stattdessen vor, Auer, Spengler und Mortara zu disqualifizieren. Darüber hinaus setzte es Startplatzstrafen für Spengler und Mortara – die jedoch zur Bewährung ausgesetzt.

Strafverschärfend wirkte es sich aus, dass Spengler und Mortara von ihren Teams per Funk gewarnt wurden. Allerdings wohl nicht so intensiv wie die Audi-Fahrer. Die Fahrer der RS 5 waren vor dem Rennen von ihren Teams zu äußerster Vorsicht ermahnt worden, nachdem im Freien Training am Samstag schon Mechaniker auf dem extrem schlüpfrigen Betonboden ausgerutscht waren.

Das Boxen-Drama war schuld daran, dass die Trainingsergebnisse ad absurdum geführt wurden. Nach dem Motto „Die Letzten werden die Ersten sein“ holte BMW einen Dreifachsieg, und die Mercedes-Jungs, die aus nachvollziehbaren Gründen nicht zu einer Verzweiflungstaktik mit extrem frühen Pflichtboxen-



Start zum ersten Rennen: Di Resta, Müller und Auer (von links) trafen sich auf dem Podest wieder

SEUFERT/MERCEDES



Auch Mortara crashte auf dem extrem glatten Betonbelag der Boxengasse

UWE HOFFEL



Überraschungssieger Wittmann

BMW



Nach sechs von 20 Saisonrennen liegt Mike Rockenfeller auf Tabellenplatz 9, als bester Audi-Fahrer

AUDI

stopps gegriffen hatten, gingen leer aus.

Lucas Auer war nach dem Unfall nervlich ziemlich am Ende. „Ich will nicht übers Rennen sprechen“, sagte er, und er wirkte dabei noch ein bisschen schmalzer und kleiner, als er ohnehin ist.

Paffett poltert

Mercedes-Kollege Gary Paffett marschierte hingegen im Stechschritt durchs Fahrerlager, emotional sichtlich geladen. „Ein Desaster!“, polterte der sonst so lässig-charmante Brite. „Und warum hat der DMSB Timo Glock nicht bestraft? Er hat mich nach dem Restart umgedreht. Der DMSB hat keine klare Linie.“

Paffett sah zwar ein, dass er wegen falscher Reifenwahl – Regenreifen statt Slicks bei prasselrockener Strecke – ohnehin keine Punkte eingefahren hätte. Aber: Wäre Glock bestraft worden, hätte der BMW-Mann statt 18 Zählern wohl null Punkte geholt. So eroberte Glock die Tabellenführung von dem Mercedes-Britten zurück.

Abgesehen von Nico Müllers drittem Platz am Samstag und Mike Rockenfellers viertem Rang am Sonntag irrte Audi auch in Ungarn weitgehend in der Anonymität des Mittelfelds umher. Der erste Saisonsieg für Ingolstadt steht noch aus. Ein Vergleich der Trainingszeiten von 2017 zu 2018 zeigt, warum dies so ist: Während die Mercedes infolge der vor der Saison beschlossenen Aerodynamik-Änderungen im Schnitt nur 1,7 Sekunden langsamer wurden, büßten die Audi 2,5 Sekunden ein. Diese Differenz erklärt sich daraus, dass die RS 5 2017 beim Abtrieb die Maßstäbe setzten.

Bei BMW liegen die Dinge etwas anders. Die maue Vorstellung vom Samstag, als der beste M4 (Bruno Spengler) gerade mal als Zwölfter einlief, lag am falschen Setup. „Da waren wir zu konservativ“, meinte Timo Glock. „Mehr Downforce wäre besser gewesen.“ Sonntags lief es tatsächlich besser, dass es aber zu einem Dreifach-Sieg reichte, das war pures Glück. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

ZANARDI UND NANNINI

Das Italien-Gastspiel in Misano (25./26. August) wird ordentlich aufgepeppt. Rocksängerin Gianna Nannini, Schwester von Ex-Formel-1- und DTM-Pilot Alessandro Nannini, gibt am Samstag vor dem ersten Nachtrennen der DTM ein Konzert. Sie spielt von 20.30 bis 22 Uhr. Eine halbe Stunde später wird das Rennen gestartet. Wie Motorsport aktuell schon im April vermutet hatte, wurde IndyCar-Legende Alex Zanardi von BMW zu einem Gaststart eingeladen. Der Paralympics-Sieger im Handbike und Ironman-Finisher geht die Aufgabe demütig an: „Ich fühle mich so, als würde ich mit 51 Jahren nochmals die Schulbank drücken.“ Zanardi wird den DTM-M4 intensiv testen, jedoch nicht in Misano. „Das ist per Reglement leider verboten.“

BESCHIEDENE BLEIBE

Sportlich ist Mercedes top: vier Siege bei sechs Rennen. Doch der Auftritt im Fahrerlager erinnerte an die Gründertage der DTM: Neben den zweistöckigen Protzbauten von Audi, BMW und Hankook wirkte das winzige Mercedes-Zelt sehr bescheiden. „Es ist ja nicht größer als das Küchenzelt von Audi“, meinte einer.

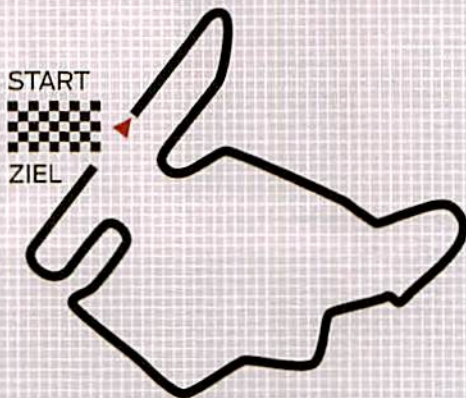
JOB FÜR SCHNITZER

Das BMW-Team Schnitzer, das Bruno Spengler nach dem Neustart der Münchner in der DTM 2012 zum Titel geführt hatte, bekleidet in der Serie nur noch eine untergeordnete Rolle. Die Mannschaft aus Freilassing kümmert sich um das DTM-Renntaxi und um jenen infernalisches klingenden Gruppe-A-635-CSI aus den Achtzigern, der das Rahmenprogramm aufdirndelte. ■

DTM 2018 RESULTATE

HUNGARORING (H) 4,381 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Paul di Resta	1.37,349 min
2.	Nico Müller	1.37,484 min
3.	Lucas Auer	1.37,564 min
4.	René Rast	1.37,598 min
5.	Edoardo Mortara	1.37,727 min
6.	Daniel Juncadella	1.37,729 min
7.	Jamie Green	1.37,904 min
8.	Augusto Farfus	1.37,917 min
9.	Gary Paffett	1.37,994 min
10.	Bruno Spengler	1.38,050 min
11.	Loic Duval	1.38,065 min
12.	Pascal Wehrlein	1.38,080 min
13.	Marco Wittmann	1.38,127 min
14.	Robin Frijns	1.38,138 min
15.	Joel Eriksson	1.38,138 min
16.	Timo Glock	1.38,261 min
17.	Philipp Eng	1.38,268 min
18.	Mike Rockenfeller	1.38,274 min

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Lucas Auer	1.36,717 min
2.	Pascal Wehrlein	1.36,780 min
3.	Paul di Resta	1.36,977 min
4.	Edoardo Mortara	1.37,016 min
5.	Gary Paffett	1.37,025 min
6.	René Rast	1.37,046 min
7.	Daniel Juncadella	1.37,058 min
8.	Timo Glock	1.37,105 min
9.	Nico Müller	1.37,219 min
10.	Jamie Green	1.37,259 min
11.	Robin Frijns	1.37,265 min
12.	Augusto Farfus	1.37,332 min
13.	Loic Duval	1.37,430 min
14.	Marco Wittmann	1.37,453 min
15.	Philipp Eng	1.37,505 min
16.	Mike Rockenfeller	1.37,510 min
17.	Joel Eriksson	1.37,530 min
18.	Bruno Spengler	1.37,750 min

ERGEBNIS RENNEN 1

Budapest (H): 2. Juni 2018; 5. von 20 Läufen; 148,954 km über 34 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 27 Grad, bewölkt/meist trocken
Pole-Position
 #3 Paul di Resta (Mercedes-AMG Motorsport REMUS) 1.37,349 min
Schnellste Runde
 #22 Lucas Auer (SILBERPFEIL Mercedes-AMG Motorsport) 1.38,812 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	34	5713,199 min	1.39,194	25+3
2.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	34	+0,587 s	1.38,812	18+1
3.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportslinie	34	+2,236 s	1.39,251	15+2
4.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	34	+2,898 s	1.38,882	12
5.	Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	34	+6,695 s	1.39,607	10
6.	Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	34	+12,166 s	1.38,971	8
7.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportslinie	34	+15,009 s	1.38,826	6
8.	Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	34	+22,754 s	1.39,296	4
9.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	34	+25,829 s	1.39,120	2
10.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	34	+26,844 s	1.39,837	1
11.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	34	+27,249 s	1.39,268	0
12.	Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	34	+34,140 s	1.39,468	0
13.	Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	34	+37,007 s	1.39,592	0
14.	Timo Glock (D)	BMW/RMR	34	+38,689 s	1.39,109	0
15.	Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	34	+39,001 s	1.40,113	0
16.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	34	+39,510 s	1.39,709	0
17.	Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	34	+40,534 s	1.39,954	0
18.	Philipp Eng (A)	BMW/RMR	34	+46,994 s	1.40,112	0

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

ERGEBNIS RENNEN 2

Budapest (H): 3. Juni 2018; 6. von 20 Läufen; 113,906 km über 26 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 27 Grad, bewölkt/meist trocken
Pole-Position
 #22 Lucas Auer (SILBERPFEIL Mercedes-AMG Motorsport) 1.36,717 min
Schnellste Runde
 #23 Daniel Juncadella (Mercedes-AMG Motorsport REMUS) 1.38,417 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	26	1:17.50,120 h	1.38,854	25
2.	Timo Glock (D)	BMW/RMR	26	+5,870 s	1.38,908	18
3.	Philipp Eng (A)	BMW/RMR	26	+13,457 s	1.39,374	15
4.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	26	+13,937 s	1.39,194	12
5.	Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	26	+16,276 s	1.39,202	10+1
6.	Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	26	+20,446 s	1.39,411	8
7.	Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	26	+21,464 s	1.39,347	6
8.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportslinie	26	+23,350 s	1.38,574	4
9.	Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	26	+23,772 s	1.39,266	2
10.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	26	+24,263 s	1.38,829	1
11.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	26	+24,580 s	1.38,417	0
12.	Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	26	+25,185 s	1.38,608	0+2
13.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	26	+27,098 s	1.38,562	0
14.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportslinie	26	+54,865 s	1.38,683	0
15.	Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	26	+1.15,907 min	1.39,265	0
-	Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	-	DQ*	1.39,020	0
-	Bruno Spengler (CDN)*	BMW/RBM	-	DQ*	1.39,319	0
-	Edoardo Mortara (CH)*	Mercedes/Silberpfeil	-	DQ*	1.39,253	0

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

*Verstoß gegen Art. 30.9 des Sportl. Reglements (Allg. Sicherheitsbest., Fahrvorschriften und Verhaltensregeln)



Tabellenführung dank unverhofftem Podestplatz ausgebaut: Timo Glock

STAND FAHRER

1.	Glock	90 Punkte
2.	Paffett	79
3.	Di Resta	67
4.	Auer	55
5.	Wittmann	51
6.	Mortara	47
7.	Eng	41
8.	Wehrlein	41
9.	Rockenfeller	34
10.	Eriksson	23
11.	Rast	23
12.	Spengler	23
13.	Müller	17
14.	Duval	17
15.	Frijns	11

STAND HERSTELLER

1.	Mercedes	294 Punkte
2.	BMW	236
3.	Audi	112

STAND TEAMS

1.	BMW Team RMR	131 Punkte
2.	Merc.-AMG Petronas	123
3.	Merc.-AMG Silberpfeil	99
4.	Mercedes-AMG Remus	72
5.	BMW Team RMG	59
6.	Audi Sport Team Phoenix	51
7.	BMW Team RBM	46
8.	Audi Sport Team Rosberg	33
9.	Audi Sport Team Abt Sp.	28

WTCR

Ab in die Slowakei?

Argentinien wackelt – und die Slowakei wird wohl einspringen. Gibt der FIA-Weltrat seinen Segen, wird im Juli am Slovakiaring statt im August in Termas die Río Hondo gefahren.

Von: **Michael Bräutigam**

Mutmaßlich wirtschaftliche Probleme in Argentinien sorgten schon dafür, dass das zweitgrößte Land Südamerikas aus der Route der Dakar-Rallye 2019 verschwand. Aus dem selben Grund soll nun auch der WTCR-Auftritt wackeln respektive sogar schon vom Tisch sein. Das ist vor allem vor dem Hintergrund einer möglichen F1-Rückkehr nach Buenos Aires ein eher fragwürdiger Grund. Aber: Möglicherweise möchte man auch einfach an anderer Stelle sparen, um die Rückkehr der Königsklasse zu ermöglichen.



Tourenwagen-Rückkehr? Die WTCR fuhr von 2012 bis 2016 am Slovakiaring

So oder so: Dass die WTCR wie geplant am ersten August-Wochenende in Termas de Río Hondo fährt, scheint unwahrscheinlich und dürfte schon nach der morgen Donnerstag (7. Juni) in Manila stattfindenden FIA-Weltratssitzung beschlossen sein.

Racetrucks und TCR-Autos

Als Ersatz steht der Slovakiaring schon bereit – drei Wochen vor dem geplanten Argentinien-Auf-

tritt. Am Wochenende des 14./15. Juli gastiert die Truck-Europa-Meisterschaft auf dem Kurs nahe Bratislava. Die WTCR würde sich dazugesellen. Für Tourenwagenfans gäbe es dann wieder die Qual der Wahl: Wie schon beim Clash WTCR Zandvoort/DTM Lausitzring würde die WTCR dann mit der DTM kollidieren, welche an besagtem Wochenende ihrerseits auf dem Dünenkurs von Zandvoort fährt. ■

NACHRICHTEN

WTCR: ZWEITE WILDCARD AN EX-GERMANY-FAHRER

Nach Edgar Florindo wurde nun auch der zweite Wildcard-Pilot für den Auftritt in Vila Real bekannt gegeben. Dieser ist mit José Rodrigues ein alter Bekannter aus der ADAC TCR Germany. 2018 startet er für Target Competition in der TCR Italy, für welches Team und mit welchem Auto er in Vila Real starten wird, ist noch nicht bekannt. 2016 konnte er bereits einen Lauf zur ETCC auf dem Stadtkurs gewinnen.

TCR EUROPE: COMINI FÄHRT AB SPA IM HONDA

Der angekündigte Fahrzeugwechsel von Stefano Comini ist nun fix: Ab dem kommenden Wochenende in Spa wird er einen Honda Civic pilotieren, der vom belgischen Team Autodis Racing by THX eingesetzt wird – dies in Kooperation mit seinem bisherigen Team Race Republic.

NASCAR

Truex in meisterlicher Form

Martin Truex Jr. (Toyota) hat in Pocono seinen zweiten Saisonsieg gefeiert. Damit mausert sich das Titelduell zu einem Dreikampf der Champions.

Von: **Michael Bräutigam**

Beim 14. Saisonrennen war Martin Truex Jr. wieder ganz der Alte. Auf einer seiner Spezialstrecken, dem „Tricky Triangle“ von Pocono, übernahm er zehn Runden vor Ende der ersten Stage die Führung von Kevin Harvick (Ford) und sicherte sich den Sieg im ersten Abschnitt. Auch in der zweiten Stage hätte der Titelverteidiger gerne um die Vergabe des Playoff-Punkts mitgesprochen, doch ein verpatzter Boxenstopp ließ ihn kurzfristig sogar aus den Top 10 purzeln.

Im entscheidenden dritten Segment war der Furniture-Row-Pilot aber wieder zur Stelle. Mit Harvick und Kyle Busch (Toyota), die

zusammen neun der ersten 13 Rennen gewonnen hatten, lieferte er sich einen Kampf um den Sieg. Eine Debris Caution rund 20 Runden vor Rennende brachte die Entscheidung: Während Harvick und Truex auf gebrauchten Reifen draußen blieben, holte sich Busch vier neue Pneu. Im vergangenen Jahr verpasste Busch den Sieg, weil er auf alten Gummis blieb, jetzt weil er sich neu bereifen ließ. Denn den Vorteil der frischeren Reifen konnte er im Verkehr nicht voll ausnutzen.

Busch am Ende nur auf P3

So reichte es für den nach wie vor klar Punktführenden Busch nur zu P3 – vor Harvick, aber hinter Kyle Larson (Chevrolet) und natürlich dem strahlenden Sieger Truex. „Es fühlt sich so an, als würden wir dahin zurückkommen, wo wir letztes Jahr waren“, freute sich der Champion, der nun mit den beiden Ex-Meistern Harvick und Busch den Dreikampf um den Monster Energy NASCAR Cup 2018 eingeläutet hat. ■



Zweiter Saisonsieg: Martin Truex Jr. zeigte sich in Pocono in Meisterform

NASCAR CUP SERIES

Pocono/Pennsylvania (USA)
14. von 36 Meisterschaftsläufen

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

Gesamtwertung
nach 14 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	624 Punkte
2.	Harvick (Ford)	537
3.	Logano (Ford)	534
4.	Truex Jr. (Toyota)	487
5.	Keselowski (Ford)	474
6.	Bowyer (Ford)	453
7.	Kurt Busch (Ford)	447
8.	Hamlin (Toyota)	437
9.	Larson (Chevrolet)	425
10.	Blaney (Ford)	413

Zur Zeitenjagd bereit:
Die Cockpits für das „Super
Racer“-Scouting 2018

LEADERBOARD BANNER			
Rank	Name	Points	Scouting
1	W. 1010	10000	Schwab
2	W. 1011	9500	Schwab
3	W. 1012	9000	Schwab
4	W. 1013	8500	Schwab
5	W. 1014	8000	Schwab
6	W. 1015	7500	Schwab
7	W. 1016	7000	Schwab
8	W. 1017	6500	Schwab
9	W. 1018	6000	Schwab
10	W. 1019	5500	Schwab
11	W. 1020	5000	Schwab

Bitte einsteigen

2017 suchte die upgraded Automotive Group gemeinsam mit Teichmann Racing, sport auto, auto motor und sport sowie Motorsport aktuell den ersten „Super Racer“. Jetzt geht die Suche erneut los. Also: Bitte einsteigen und Ring frei für Runde zwei!

Von: **Michael Bräutigam**

Es fühlt sich an wie ein Familienbesuch“, sagt Jörg Schramm, Geschäftsführer der upgraded Automotive Group, anlässlich des ersten Scoutings auf der Tuning World Bodensee. Denn gleich drei Bootcamp-Teilnehmer aus der ersten „Super Racer“-Ausgabe sind nach Friedrichshafen gekommen, um in der zweiten Runde den großen Hauptgewinn abzugreifen. „Wir haben auch sonst viele Wiederholungstäter“, sagt Schramm, der abgesehen von den Boot-

camp-Teilnehmern noch einige weitere bekannte Gesichter zu sehen bekommt. Wie im vergangenen Jahr kann man eine volle VLN-Saison beim Team Teichmann Racing gewinnen, sollte man sich bis ins Finale vorarbeiten und dort die verbliebenen Gegner ausstechen können. Der Preis bleibt diesmal aber denjenigen vorbehalten, die bereits eine Rennlizenz (mind. Int. C) haben.

Denn mit einem zweiten Hauptpreis für echte Motorsport-Neulinge wartet KTM auf. In einem separaten, aber parallel laufenden Scouting – natürlich mit eigenem Simulator – für alle Rennfrischlinge wird ein weiterer talentierter „Super Racer“ gesucht, der 2019 im Markennokale KTM X-Bow Battle in der Rookies Challenge an den Start geht. Es geht also in diesem Jahr um gleich zwei attraktive Renncockpits für die Saison 2019!

Scoutings als Basis

Klar, dass sich da auch die Regeln etwas verschärfen. Konnte man sich im letzten Jahr mit der Best-

zeit bei einem Scouting-Termin sicher sein, beim Bootcamp dabei zu sein, wird 2018 erst nach allen Scoutings zusammengezählt. Die drei Gesamtschnellsten pro Wettbewerb erhalten ein direktes Ticket fürs Bootcamp, insgesamt sechs Teilnehmer können sich also unmittelbar über ihren reinen Speed qualifizieren. Dazu kommen jeweils drei weitere Teilnehmer pro Wettbewerb, damit gehen insgesamt also zwölf Anwärter ins Bootcamp.

Ein weiteres Novum: Zwei Bootcamp-Teilnehmer rekrutieren sich aus einem Online-Wettbewerb. Wer also nicht zu den Scouting-Terminen vor Ort kommen kann, erhält die Extrachance, per Zeitfahrwettbewerb in der Simulation „Racerroom Racing Experience“ mit der jeweiligen Bestzeit ins Bootcamp zu fahren. Die Software kann man sich dabei kostenlos via Stream oder unter www.racerroom.com/de runterladen.

Womit wir bei einer weiteren Änderung wären: Anders als im vergangenen Jahr wird mit der

BEI DER ZWEITEN AUSGABE DES „SUPER RACER“ GIBT ES ZWEI HAUPTPREISE: EIN VLN-COCKPIT BEI TEICHMANN RACING FÜR DIE SAISON 2018 UND EINEN FAHRER-PLATZ IN DER ROOKIE CHALLENGE DES KTM X-BOW BATTLE 2018. GEFAHREN WIRD DIESMAL MIT DER SIMULATION „RACERROOM RACING EXPERIENCE“.

Pos.	Name	Erstlauf	Zeit	Abstand	Schwierigkeits
#1	A41322 Monzon	vor 18 Std.	1m 34.018s		Schwüeng
#2	E41333 Walchshar	vor 19 Std.	1m 34.378s	+0.360s	Schwüeng
#3	D41315 Drepulja	vor 17 Std.	1m 35.080s	+1.062s	Schwüeng
#4	D41297 Kalla	vor 15 Std.	1m 40.167s	+6.149s	Schwüeng
#5	K41254 Heising	vor 17 Std.	1m 43.798s	+9.780s	Schwüeng
#6	A41306 Janner	vor 18 Std.	1m 48.104s	+14.086s	Schwüeng
#7	A41324 Gerhart	vor 18 Std.	1m 49.234s	+15.216s	Schwüeng
#8	M41310 Spies	vor 20 Std.	1m 54.245s	+20.227s	Schwüeng
#9	M41335 Miniv	vor 18 Std.			
#10	M41316 Zelbruch	vor 18 Std.			

Das Zeitentableau lügt nicht: Hier steht, wer ins Bootcamp kommt



Warten auf die Chance: Die Stühle von Partner Michelin sind meist besetzt



Zweite Ausgabe, zwei Preise: 2018 werden zwei „Super Racer“ gesucht



Auf diversen Messen und Events stehen die zwei upracer-Simulatoren

genannten, auf den upracer-Simulator adaptierten Software von Raceroom gefahren. „Darauf gab es viel positives Feedback“, wundert sich Schramm über die Reaktionen aus der kritischen Welt der Simracer. Denn die eingefleischten virtuellen Racer schwören eigentlich auf andere Simulations-Software.

Doch hinter Raceroom steckt niemand Geringerer als Klaus Wohlfarth, dessen nach seinen Initialen benannte Firma KW sich speziell mit Gewindefahrwerken einen echten Namen in der Automobilszene gemacht hat. Das auch im realen Rennsport gewonnene Know-how wird bei Raceroom umgesetzt. Sehr zur Freude derjenigen, die sich bereits auf der Tuning World Bodensee sowie bei den sport auto High Performance Days versuchten, und derer, die es bei den kommenden Terminen in Angriff nehmen.

Chancen gibt es noch bei den beiden sport auto-Perfektionstrainings am Nürburgring (12./13. Juli und 19./20. Septem-

ber), dem auto motor und sport-Car-Control-Lehrgang in Boxberg (4./5. August), auf der Sim Racing Expo am Nürburgring (14. bis 16. September) sowie auf der Essen Motor Show (30. November bis 9. Dezember). In Essen wurde im vergangenen Jahr noch mal ordentlich Gas gegeben – es ist die letzte Chance.

Fast 200 Teilnehmer

Aber schon in Friedrichshafen wurde ordentlich angegast. Die von Partner Michelin bereitgestellten Stühle im Wartebereich vor den Simulatoren waren stets gut gefüllt, eine Dreiviertelstunde Wartezeit musste der eine oder andere Bewerber in Kauf nehmen, bevor er seine Runden drehen konnte. Am Ende des ersten Scoutings standen Rundenzeiten von fast 200 Teilnehmern in der Bestenliste – drei davon eben auch von Fahrern, die schon beim ersten Bootcamp am Start

waren. „Allgemein erfährt man viel Dank für die Geschichte“, fährt Schramm mit seinen Erfahrungen fort. Denn, so der allgemeine Tenor: Die ganze Sache hat ja keinen Haken. Schnell fahren, im Bootcamp Vollgas geben und im Finale performen – schon winkt eine volle Rennsaison in der VLN oder der KTM X-Bow Battle.

Der voll finanzierte VLN-Drive als Hauptpreis des ersten „Super Racer“-Castings ging an Fabio Grosse. Der am Nürburgring lebende Motorsport-Instruktor fuhr sich 2017 mit seinen guten Leistungen am Simulator ins Bootcamp, wo er als Punktbester von 14 Teilnehmern abschnitt. Beim Finale, als es im realen Porsche Cayman GT4 von Teichmann Racing im Ascari Race Resort erst wurde, setzte sich der 22-Jährige knapp gegen die beiden weiteren Finalisten Marcel Marchewicz und Marco

Hinrichs – beides absolute Neulinge – durch. Mittlerweile sind die ersten beiden VLN-Läufe absolviert, und Fabio wurde mit seinen Teichmann-Teamkollegen jeweils Zweiter in der Klasse. Marcel darf sich in diesem Jahr bei zwei Gaststarts in der KTM X-Bow Battle beweisen und nach bisherigen Kartrennen sowie seinem Engagement in der Formula Student dabei sein Automobilrennendebut erleben.

Auch Marco ging nicht leer aus, er bekam einen Tracktest auf einer Strecke und mit einem Auto seiner Wahl bei Teichmann Racing. Ihnen ist der Sprung vom Simulator ins reale Renncockpit also schon gelungen. Motivation genug für diejenigen, die es beim ersten Casting nicht ins Finale schafften oder es noch gar nicht probiert haben. Fest steht: Der Kampf um die beiden Hauptpreise beim „Super Racer“ wird wieder ein ganz enger. ■

Eine Aktion von
upgraded
automotive group

mit Unterstützung von
TEICHMANN RACING

Premium-Sponsor
MICHELIN

Classic-Sponsor
KW

Classic-Partner
KTM



(Zu) Lange gereift

Jorge Lorenzo holte in Mugello in überlegener Manier seinen ersten Ducati-Sieg. Doch der scheint zu spät zu kommen. Wie er selbst zugibt, wird seine Zukunft woanders weitergehen.

Von: **Imre Paulovits**

Welche Emotionen! Kaum hatte Jorge Lorenzo mit großem Vorsprung den Grand Prix von Italien in Mugello vor den beiden italienischen Publikumslieblingen Andrea Dovizioso und Valentino Rossi gewonnen, da brüllte er sich unter dem Helm die Seele aus dem Leib, schüttelte mit dem Kopf und konnte sich kaum mehr auf dem Motorrad halten. Die ganze Last der letzten anderthalb Jahre war plötzlich von seinen Schultern abgefallen, die totale Leichtigkeit konnte er fast nicht ertragen. Er nahm seine alte Siegesflagge, zelebrierte noch einmal mit ihr den Sprung ins Kiesbett, dann fuhr er

zu seinem Team in den Parc fermé und konnte selbst Minuten später den Helm nicht abnehmen, so aufgewühlt war er. So sehr ihm seine Gefühle auch anzusehen waren – er wollte sie für sich behalten.

Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna, der den Mallorquiner vor zwei Jahren in Erinnerung an die erfolgreichen gemeinsamen Jahre bei Aprilia in der 250er-WM zu den Roten geholt hatte, war schon während des Rennens die Nervosität anzusehen, wobei es normalerweise die Stärke des ziegenbärtigen Mannes ist, seine Emotionen zu verstecken. Doch nun war auch er völlig aufgelöst. Auch Ducati-CEO Claudio Domenicali umarmte seinen teuersten Angestellten innig. Bei diesem Ausbruch der Gefühle über etwas, was man schon fast nicht mehr für möglich gehalten hätte, ging fast unter, dass Ducati bei seinem Heim-GP noch etwas zu feiern hatte, was ihnen noch nie zuvor gelungen ist: Ein Doppelsieg vor Heimpublikum. Überhaupt ist dies einer italienischen Marke zu

„ICH DENKE, DIESER SIEG WIRD NICHTS MEHR AN MEINER ZUKUNFT ÄNDERN.“

JORGE LORENZO

letzt vor 46 Jahren gelungen, 1972 in Imola, als Giacomo Agostini und Alberto Pagani auf MV Agusta die ersten beiden Plätze belegten.

Doch Mugello ist ein italienischer Hexenkessel, und der MotoGP-Sport hat seine eigenen Gesetze. Normalerweise würde jede Nation tagelang im Siegestaumel über diese nationale Meisterleistung dahinschweben, trotzdem überwog eine andere Siegesfreude: Dass Valentino Rossi es daheim wieder aufs Siegerpodest geschafft hat. Es lag schon eine gewisse Komik in der Situation, dass zwei Ducati-Piloten ganz oben auf dem Podest standen, darunter aber die ganze

Zielgerade voll von gelben Rossi-T-Shirts und alles in gelben Rauch getränkt war und der 39-jährige Yamaha-Pilot laut gefeiert wurde. Hinterher heizte der Streckensprecher die Menge noch einmal mit „Dovi-Vale“, „Dovi-Vale“ an, und eine halbe Stunde später kamen die beiden für die Zuschauer noch einmal zusammen aufs Siegerpodest, bevor sich der gigantische Stau bis spät in die Nacht in Richtung Autobahn wälzte.

Der letzte Baustein

Jorge Lorenzo hat am Sonntag alle kalt erwischt. Es hatte sich zwar schon das ganze Wochenende angedeutet, dass er schnell sein würde, doch Strohfeuer zu Beginn der Rennen haben wir von ihm schon so oft erlebt. Doch diesmal wurde es ein Feuerwerk. Gleich nach dem Start setzte er sich an die Spitze. Und selbst, nachdem sich sein Teamkollege und Vorjahres-Sieger Andrea Dovizioso an die zweite Position gesetzt hatte, war es noch immer Lorenzo, der die Pace vorgab.

Jorge Lorenzo: Dank neuer Tankform mehr Energie-reserven – Im Rennen in einen makellosen Start-Ziel-Sieg umgesetzt



Pol Espargaró (#44) und Bradley Smith (#38) holten beide Punkte für KTM



Jorge Lorenzo: Emotionen pur



Valentino Rossi (#46): Die Angriffe des unheimlich starken Andrea Iannone (#29) abgewehrt und aufs Podest gefahren

Und die wurde immer überle-gener, je länger das Rennen andau-erte. Der fünffache Weltmeister war in seinem Element, er kon-trollierte das Rennen von der Spitze aus. So sehr, dass der sonst als Reifenflüsterer bekannte Dovizioso auf der zweiten Werks-Ducati beim Versuch, ihm zu fol-gen, in Probleme geriet.

Dabei war es ein kleines Einzel-teil, das Lorenzo endgültig nach vorne ließ: Ein neuer, für ihn angefertigter Benzintank, den Du-cati nach Mugello brachte. „Jetzt können es alle sehen, dass ich nicht gelogen habe“, zeigte sich Lorenzo erleichtert. „Ich konnte mich auf dem Tank der GP18 nicht richtig abstützen und das hat mir zu viel Energie genom-men. Jetzt hat alles gepasst.“

Doch dieser Sieg scheint zu spät zu kommen. Obwohl noch nichts offiziell verlautbart wurde, gibt es im Hintergrund längst ein Konstrukt für die Fortsetzung der Karriere des Jorge Lorenzo. Yamaha Malaysia soll nächstes Jahr ein Yamaha-Satelliten-Team machen, mit ihm als Nummer 1.

„Wäre dieser Sieg früher gekom-men, wäre meine Karriere sicher-lich bei Ducati weitergegangen“, gab Lorenzo ganz offen zu. „Aber er wird nichts mehr ändern.“

Márquez bleibt Márquez

Mugello hat aber auch die WM-Spitze wieder zusammengeführt. Marc Márquez wusste eigentlich, dass er hier nichts zu bestellen haben würde, weil er keinen pas-senden Vorderreifen für die Hon-da fand. Er wollte sich zurückhal-ten, konnte aber den wohl längsten Vorderrad-Slide, den er je hatte, bis zum Kiesbett nicht wieder aufstellen.

Valentino Rossi hat durch seinen dritten Platz die zweite Stelle in der WM-Tabelle über-nommen, aber der neunfache Weltmeister lässt keine über-mäßige Euphorie aufkommen: „Mugello ist Mugello. Hier war die Yamaha schon immer gut, und die Fans haben alles aus mir rausgeholt. Aber wenn wir um den Titel mitkämpfen wollen, müssen wir erst überall auf die Pace von Márquez kommen.“ ■

DREI FRAGEN AN JORGE LORENZO



WIE KONNTEST DU WIEDER GANZ IN DEINEM ALTEN STIL GEWINNEN?

In den letzten anderthalb Jahren musste ich sehr viel Kritik und sehr viel Leid einstecken. Aber jetzt ist der Traum wahr geworden, dank Beharrlichkeit und Entschlossenheit. So langsam sind die Teile zusammengekommen, die mir dieses Vertrauen geben. Und jetzt konnte ich beweisen, dass all das, was ich gesagt habe, wahr war. Und so habe ich den ersten Sieg mit Ducati gewonnen.

DIESER SIEG SCHEINT BEI DIR MEHR EMOTIONEN ALS ALLE BISHERIGEN AUSGELÖST ZU HABEN.

Ich mache keinen Hehl da-raus, es ist der glücklichste

Tag meines Lebens. Der erste MotoGP-WM-Titel 2010 war ähnlich, wie auch 2008 der erste MotoGP-Sieg und 2003 der erste 125er-Sieg. Es war nun ein ganz spezieller Moment. Ich war nur noch darauf aus, ihn mit meinem Team zu genießen, genau wie die nächsten zehn Stunden, die für uns eine einzige Party waren.

AB WANN HAST DU AN DEN SIEG GEGLAUBT?

Ich fühle mich jetzt besser auf diesem Motorrad als je zuvor. Seit der letzten Modifikation des Tanks kann ich meine Energie besser einteilen, und so kann ich länger konstant schnelle Runden fahren. Ich hatte aber Sorgen wegen dem Vorderrei-fen. So habe ich meinen Fahrstil umgestellt, um ihn zu schonen. Der hat nach dem Rennen richtig gut ausgesehen.

Iannone: Trennung von Suzuki

In Mugello wurde bekannt gegeben, dass Andrea Iannone und Suzuki 2019 nicht weiter zusammenarbeiten werden. Dies wirft jedoch mehr Fragen als Antworten auf.

Von: **Imre Paulovits**

Es klang wie eine einfache Erklärung, aber dahinter verbarg sich viel Diskussion und viel Organisationsarbeit im Hintergrund. Andrea Iannone sagte am Donnerstag öffentlich, dass seine Zukunft von 2019 an nicht bei Suzuki liegen wird. Man hätte in den letzten Rennen zwar Erfolge eingefahren, aber die Schwierigkeiten der letzten Saison hätten dafür gesorgt, dass seine Zukunft eine andere sein würde, die er schon in Barcelona mitteilen wollte.

Was sich hinter dieser saubergewaschenen Formulierung versteckte, wurde während des Wochenendes mehr oder weniger klargestellt. Der Umgang zwischen dem „Maniac“ und den Suzuki-Technikern war in der Krisenzeit der Blauen im Vorjahr über die Belastungsgrenze hinaus strapazios. Alle Erfolge, die er nun eingefah-



Andrea Iannone: Trotz Rausschmiss bei Suzuki gute Laune nicht verloren

ren hat, können die japanischen Ingenieure und Manager nicht darüber hinwegtrösten.

Nun stellen sich gleich mehrere Fragen. Wo wird Iannone weitermachen? Und wer wird zu Suzuki kommen? Moto3-Weltmeister Joan Mir ist ein ganz heißer Kandidat, sein Manager Paco Sanchez hat schon Maverick Viñales zum Suzuki-Werksteam gebracht. Da stellt sich gleich die nächste Frage, ob Suzuki das Risi-

ko eingeht und neben Álex Rins, der noch klar in der Lernphase steckt, gleich den nächsten Rookie aufbaut. Es könnte sich aber noch etwas Verwegeneres abzeichnen. Honda oder Ducati könnten sich Mir angeln, und dann könnte entweder Dani Pedrosa oder Danilo Petrucci bei Suzuki landen. Alle halten sich bedeckt, aber es wurde das ganze Mugello-Wochenende betont, dass es schon in Barcelona viele Neuigkeiten geben wird. ■

KOMMENTAR

MOTOGP-WELTMEISTER SIND GANZ BESONDERE MENSCHEN, man vergisst,

sich daran zu erinnern, wenn sie nicht mehr die Leistung ihrer Glanztage bringen. Was musste sich Jorge Lorenzo seit seinem Umstieg auf Ducati alles anhören, welche Fragen musste er ertragen. Er wirkte manchmal völlig lustlos, seine Erklärungen wie blanke Ausreden. Und er schien dabei völlig wehrlos dazustehen, vor den Medien und der Öffentlichkeit. Dabei hat er nur versucht, einen kleinen Einblick in seine Lage zu geben. Dabei hat er immer fest an sich selber geglaubt, gewusst, wie er fahren muss, damit er vor allen anderen ins Ziel kommt. Seit Beginn dieser Saison sprach er davon, dass ihm das Abstützen beim Bremsen fehlt, und ein neuer Tank hat alle Probleme gelöst. Der Motorsport wirkt manchmal so einfach, wenn man nur die Lösungen und nicht die Mühen sieht.



Imre Paulovits
Ressortleiter
Motorradspport

AUS DEM FAHRERLAGER

DIE MAGIE DER GONDELN

Vor dem Mugello-Grand-Prix drehte Jorge Lorenzo mit der MotoGP-Ducati einen Werbefilm in Venedig, in dem er und die Desmosedici zunächst getrennt in Gondeln über das Wasser gleiten, er die Geheimnisse der Stadt mit ihren Masken und ihrer Glasbläserkunst erkundet und schließlich zu seinem Motorrad findet. Nachdem er seinen ersten Grand Prix mit Ducati gewinnen konnte, scherzte Valentino Rossi: „Von jetzt an musst du vor jedem Grand Prix nach Venedig fahren.“ Lorenzo hatte bei der Pressekonferenz sogar das gestreifte Hemd eines Gondoliers unter seinen Helm gehängt und meinte, die Stadt hätte eine besondere Inspiration für ihn gehabt. Rossi und Lorenzo waren nach

dessen Ducati-Sieg übrigens in einer Laune, wie man sie seit 2015 nicht mehr zusammen gesehen hat. Nachdem sie gemeinsam Witze gemacht hatten, gaben sie einander die Hand, und der neunfache Weltmeister äußerte sich mehr als anerkennend über die Leistung seines Konkurrenten, die ihm selbst auf der Ducati verwehrt blieb.

WIEDER GRESINI-FEIER

Seit Jahren war es in Mugello Tradition, dass das Team von Fausto Gresini, das lange Jahre Sponsoren aus der Knabberwaren-Industrie hatte, am Samstagabend eine Party mit Live-Musik und Gaumenfreuden gab. Doch diesmal war der Platz, auf dem sie sonst stattfand, durch die immer größer werden-

den Hospitality-Paläste belegt, und man fragte sich, ob diese Tradition nun ein Ende gefunden habe. Doch weit gefehlt. Pünktlich am späten Samstagnachmittag ertönte die Live-Musik – feinsten unplugged Bluesrock. Diesmal fand die komplette Band auf dem Steg des gewaltigen Aprilia-Glaspalastes Platz. Auf der anderen Seite war auch noch ausreichend Raum für das Büfett, das von drei



Tolle Unplugged-Musik bei Gresini

verschiedenen Caterern angeboten wurde.

HELME UND SONDERLACKE

Mugello ist jedes Jahr eines der großen Feste für die italienischen Teams, wo ihre speziellen Lackierungen für den Heim-GP preisgegeben werden. Die Moto2- und Moto3-Teams von Valentino Rossis Sky-VR46-Team trugen auf dem Schwarz die italienischen Nationalfarben, Pramac-Ducati präsentierte die Motorräder von Danilo Petrucci und Jack Miller in Lamborghini-Gelb, wobei der Gelb-Schwarz-Anteil bei den beiden Fahrern unterschiedlich ausfiel. Valentino Rossi hatte wieder einen Mugello-Spezialhelm, der diesmal ganz in den italienischen Landesfarben gehalten war.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Mugello (I) – 3. Juni 2018 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,635 km über 23 Runden à 5,245 km. 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 51 Grad. Schnitt des Siegers: 173,4 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 18	23	41:43,230 min	343,0 km/h	1:48,106 min	M/S	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	23	+6,370 sec	356,5 km/h	1:48,019 min	H/S	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	23	+6,629 sec	345,2 km/h	1:48,096 min	H/M	16
4. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	23	+7,885 sec	350,0 km/h	1:48,073 min	M/S	13
5. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	23	+7,907 sec	346,1 km/h	1:48,047 min	M/S	11
6. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	23	+9,120 sec	349,8 km/h	1:48,372 min	M/M	10
7. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	23	+10,898 sec	355,8 km/h	1:48,001 min	M/S	9
8. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	23	+11,060 sec	350,8 km/h	1:48,467 min	H/M	8
9. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	23	+11,154 sec	352,4 km/h	1:48,255 min	M/S	7
10. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	23	+17,644 sec	347,3 km/h	1:48,537 min	M/M	6
11. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	23	+20,256 sec	347,4 km/h	1:48,847 min	H/S	5
12. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	23	+22,435 sec	342,8 km/h	1:48,861 min	M/S	4
13. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP 17	23	+22,464 sec	349,1 km/h	1:48,865 min	M/S	3
14. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	23	+22,495 sec	349,5 km/h	1:48,886 min	M/S	2
15. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	23	+26,644 sec	343,2 km/h	1:48,903 min	M/S	1
16. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	+39,311 sec	346,0 km/h	1:48,091 min	H/H	-
17. Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP 16	23	+1:01,211 min	342,5 km/h	1:50,151 min	M/S	-
18. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	23	+5 Runden	337,7 km/h	1:48,600 min	M/S	-
Nicht gewertet:							
Alex Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	19	+4 Runden	344,8 km/h	1:48,544 min	M/S	-
Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 17	1	+22 Runden	345,2 km/h	-	M/M	-
Tom Lúthi (CH)	Honda RC 213 V	1	+22 Runden	328,9 km/h	-	M/S	-
Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	0	+23 Runden	-	-	H/M	-
Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	0	+23 Runden	-	-	M/S	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Rossi	1:46,208 min
2. Lorenzo	1:46,243 min
3. Viñales	1:46,304 min
4. Iannone	1:46,347 min
5. Petrucci	1:46,445 min
6. Márquez	1:46,454 min
7. Dovizioso	1:46,500 min
8. Crutchlow	1:46,813 min
9. Zarco	1:46,830 min
10. Rins	1:46,909 min
11. Miller	1:46,998 min
12. Morbidelli	1:47,002 min
13. Rabat	1:46,908 min
14. Syahrin	1:47,188 min
15. P. Espargaró	1:47,335 min
16. Bautista	1:47,708 min
17. Smith	1:47,818 min
18. Nakagami	1:47,868 min
19. Lúthi	1:47,989 min
20. Pedrosa	1:48,065 min
21. A. Espargaró	1:48,286 min
22. Abraham	1:48,532 min
23. Redding	1:48,744 min
24. Siméon	1:48,794 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	95
2. Rossi	72
3. Viñales	67
4. Dovizioso	66
5. Zarco	64
6. Petrucci	63
7. Iannone	60
8. Crutchlow	56
9. Miller	49
10. Lorenzo	41

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	130
2. Yamaha	108
3. Ducati	107
4. Suzuki	74
5. KTM	24
6. Aprilia	18

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	139
2. Repsol Honda Team	124
3. Alma Pramac Racing	112
4. Ducati Team	107
5. Team Suzuki Ecstar	93
6. Monster Yamaha Tech3	81
7. LCR Honda	66
8. Red Bull KTM Factory Racing	30
9. Reale Avintia Racing	27
10. Angel Nieto Team Gresini	20

„ES WAR EIN DUMMER FEHLER, ABER ICH HABE IN DER WM NOCH IMMER EIN AUSREICHENDES POLSTER.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1:47,639, Marc Márquez (Honda), 2013**
Quali-Rekord: **1:46,208, Valentino Rossi (Yamaha), 2018**
Topspeedrekord: **356,5 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2018**

AUTODROMO DEL MUGELLO (I) 5,245 KM

STRECKE



Valentino Rossi: Mit dem Podestplatz auf den zweiten WM-Rang vorgerückt

Oliveira fährt zum ersten KTM-Si

Es gab viele Favoriten, aber zum Schluss konnte sich Miguel Oliveira durchsetzen und den ersten KTM-Moto2-Sieg des Jahres feiern.

Von: **Imre Paulovits**

Jürgen Lingg hatte am Samstagabend richtig gute Laune. Der Ex-Rennfahrer und fürsorgliche Teamchef des Intact-GP-Teams konnte sich richtig freuen: „Es ist nicht die Abstimmung, die Marcel Schrötter in Barcelona ausgetüftelt hat, die ihn so weit nach vorn gebracht hat. Durch das viele Fahren hat sich einfach etwas in seinem Kopf gelöst, das er bislang nicht lösen konnte.“ Schrötter war im Quali die zweitschnellste Zeit gefahren. Wenn auch klar war, dass die Italiener, allen voran Routinier Mattia Pasini, der hier bereits 2005 bei den 125ern, 2009 bei den 250ern und im Vorjahr in der Moto2 gewonnen hatte, in

Mugello mit Zähnen und Krallen alles dransetzen würde, um zu gewinnen, hatte Lingg doch eine kleine Hoffnung: „Wenn Marcel einen guten Start erwischt, kann er vielleicht mit Pasini vom Feld wegziehen. Und wer weiß, Pasini ist nicht immer fehlerfrei.“

Genau diesen Plan verfolgte dann auch sein Schützling. Doch schon in der zweiten Kurve war er beendet. Schrötter hatte einen super Start erwischt, führte das Feld durch die erste Kurve, doch schon in der zweiten schmierte ihm das Vorderrad weg. Der bemitleidenswerte Bayer war untröstlich. „Ich weiß nicht, ob ich zu früh zu viel gewollt habe, oder ob der Vorderreifen in der Aufwärmrunde etwas aufgesammelt hat. Ich bin bisher zumindest in meiner ganzen Karriere noch nie in der ersten Runde gestürzt“, schaute Schrötter sehr traurig drin. „Es ist schon bitter. Aber das Positive ist, dass wir uns durch harte Arbeit Stück für Stück an die Spitze herangearbeitet haben

und jetzt ganz vorne angekommen sind.“

Auch Pasini brachte sein Rennen nicht durch, sondern stürzte klar in Führung liegend. Danach sah Lorenzo Baldassarri am stärksten aus, doch Miguel Oliveira blieb ihm auf den Fersen. Und als es in der letzten Runde so schien, als hätte Baldassarri bereits einen ausreichenden Vorsprung herausgefahren, hatte er einen ganz bösen Rutscher. Oliveira drückte sich im nächsten Eck eiskalt rein und schaffte es, die Führung über die Ziellinie zu bringen.

Dominique Aegerter setzte sich fünf Wochen nach seiner Becken-OP erstmals wieder auf die Moto2-KTM, und was er zustande brachte, war mehr als aner kennenswert. Er biss sich durch die Schmerzen und holte einen sauberen zwölften Platz. „Ich habe aber erst in der letzten Woche wieder mit den Beinen und dem Rumpf trainieren können. Ich hatte furchtbaren Muskelkater, und mir fehlte die Kraft“, so Aegerter. ■



GOLD&GOOSE

Kalex testet Triumph in Rennspezifikation

Ein Rollout mit dem Triumph-Serienmotor hat Kalex bereits im März gemacht, in diesem Monat folgt der erste Test mit dem Rennmotor.

Von: **Imre Paulovits**

In Mugello hat Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel einen Prototyp der nächstjährigen Moto2-ECU bekommen. In dieser Woche kann er den ersten Triumph-765ccm-Dreizylinder-Motor in Moto2-Spezifikation bei Externpro abholen, der Firma auf dem Gelände des Motorland Aragón, die den Aufbau und die Betreuung der Moto2-Motoren durchführt. Vom 19. bis zum 21. Juni wird der deutsche Hersteller somit erstmals den Moto2-Prototyp für 2019 mit annähernd dem Leistungsstand testen, wie er nächstes Jahr in der WM zu sehen sein wird, und liegt damit vor der Konkurrenz.

„Am ersten Tag wird wieder Jesko Raffin den Shakedown durchführen, der bereits das Gleiche mit unserem Motorrad mit dem Triumph-Serienmotor gemacht und dort einen super Job abgeliefert hat“ so Baumgärtel. „Wer

die anderen beiden Tage fährt, müssen wir noch sehen, denn da muss Jesko mit seinem Team aus der Moto2-EM testen.“

Baumgärtel freut sich schon auf die Herausforderung der nächsten Moto2-Generation. Der

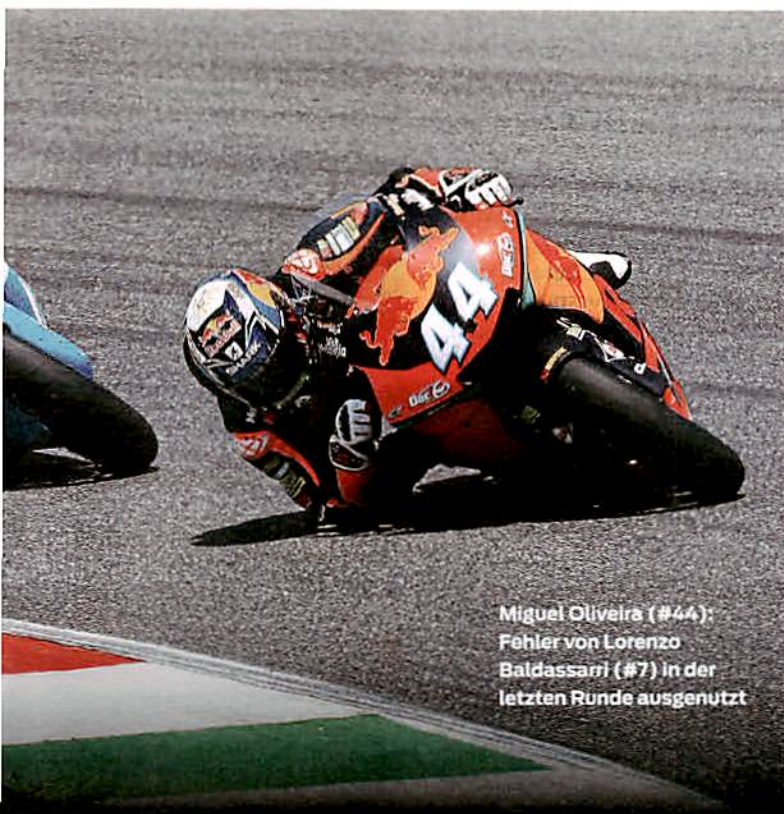
Triumph-Dreizylinder baut zwar schmaler als der mittlerweile in die Jahre gekommene Honda-CBR-600-Vierzylinder, dazu wird er dank seines Hubraumvorteils sowohl mehr Leistung als vor allem auch mehr Drehmoment haben, was die Moto2 auf ein neues Leistungsniveau heben wird. Auch die Elektronik wird deutlich weiter entwickelt sein als das der Honda, die noch ganz ohne Traktionskontrolle und veränderbare Mappings auskommen musste. Aber da dies heute bei Straßenmotorrädern längst Standard ist und der größte Sprung beim MotoGP-Aufstieg die Elektronik darstellte, hat man bei der Regelausarbeitung das Feld geöffnet.

Eine andere Herausforderung stellt die vordere Motoraufhängung dar. Lag sie beim Honda-Motor tief, sodass für den kontrollierten Flex ein langer Ausleger eingesetzt werden konnte, liegt er bei Triumph am Zylinderkopf. Doch beim ersten Test zeigte die Kalex damit keine Schwäche. ■



Jesko Raffin: Er macht auch den ersten Shakedown der Kalex mit Rennmotor

eg der Saison



Miguel Oliveira (#44): Fehler von Lorenzo Baldassarri (#7) in der letzten Runde ausgenutzt

NACHRICHTEN

MOTOGP Tom Lüthi erlebte ein sehr kurzes MotoGP-Rennen, der Schweizer stürzte in der zweiten Runde. „Ich hatte nach dem Start zu wenig Vertrauen in der ersten Kurve“, so Lüthi. „Da habe ich viel Zeit verloren. Ich bin dann gut an Siméon herangekommen und wollte ihn angreifen. Auf der Zielgeraden bin ich im Windschatten aber beim Bremsen schneller gewesen als ich erwartet hatte, bin ganz an ihn herangesogen worden und habe ihn von hinten berührt. Es war ein wirklich kurzes Rennen.“

MOTOGP Ducati-Testpilot Michele Pirro wollte eigentlich seinen Heim-Grand-Prix mit einer Wildcard fahren, doch am Freitagnachmittag hatte er in FP2 einen furchtbaren Highsider beim Anbremsen der ersten Kurve nach der langen Zielgeraden. Pirro blieb bewusstlos liegen, wurde in die Klinik nach Bologna geflogen,

doch dann kam Entwarnung. Der 31-jährige Italiener erlitt nur eine ausgekugelte Schulter und eine Gehirnerschütterung und kam am Sonntag bereits zum Rennen in die Ducati-Box. Die Gehirnerschütterung hatte es allerdings in sich, beide Augen waren heftig eingekblutet. Pirro hatte übrigens zuvor mit 355,2 km/h den absoluten Rekord für MotoGP-Bikes aufgestellt, den Dovizioso auf 356,4 und im Rennen auf 356,5 km/h weiter steigerte.

MOTO2/MOTO3 Viele Moto2- und Moto3-Teams blieben am Montag nach dem Grand Prix in Mugello, wo sie bei bestem Wetter weitere Updates probieren konnten. Dabei geht das Wettrüsten in der Moto2 zwischen Kalex/Öhlins und KTM/WP weiter. So waren auch die Top-Teams beider Hersteller in Mugello vor Ort und probierten neue Lösungen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

GP von Italien, Mugello – 3. Juni 2018 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft, 110,145 km über 21 Runden à 5,245 km. 33 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 43 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Miguel Oliveira (P)	KTM	21	39:42,018 min	1:52,337 min	25
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	21	+0,184 sec	1:52,450 min	20
3.	Joan Mir (E)	Kalex	21	+0,334 sec	1:52,482 min	16
4.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	21	+0,484 sec	1:52,400 min	13
5.	Álex Márquez (E)	Kalex	21	+3,537 sec	1:52,653 min	11
6.	Brad Binder (ZA)	KTM	21	+5,985 sec	1:52,690 min	10
7.	Luca Marini (I)	Kalex	21	+9,908 sec	1:52,950 min	9
8.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	21	+11,219 sec	1:52,616 min	8
9.	Xavi Vierge (E)	Kalex	21	+12,371 sec	1:52,772 min	7
10.	Simone Corsi (I)	Kalex	21	+12,675 sec	1:53,015 min	6
11.	Fabio Quartararo (F)	Speed Up	21	+17,843 sec	1:52,988 min	5
12.	Dominique Aegerter (CH)	KTM	21	+20,353 sec	1:53,289 min	4
13.	Iker Lecuona (E)	KTM	21	+28,751 sec	1:53,196 min	3
14.	Joe Roberts (USA)	NTS	21	+32,436 sec	1:53,979 min	2
15.	Steven Odendaal (ZA)	NTS	21	+32,465 sec	1:53,562 min	1
16.	Isaac Viñales (E)	Kalex	21	+33,054 sec	1:53,650 min	-
17.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	21	+33,505 sec	1:54,056 min	-
18.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	21	+43,900 sec	1:53,681 min	-
19.	Eric Granado (BR)	Suter	21	+47,264 sec	1:54,171 min	-
20.	Hector Garzo (E)	NTS	21	+56,603 sec	1:54,588 min	-
21.	Federico Fuligni (I)	Kalex	21	+1:13,609 min	1:54,270 min	-
22.	Xavi Cardelus (AND)	Kalex	21	+1:27,927 min	1:54,791 min	-

Nicht gewertet:

	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	15	+6 Runden	1:53,320 min	-
	Héctor Barberá (E)	Kalex	15	+6 Runden	1:53,431 min	-
	Mattia Pasini (I)	Kalex	13	+8 Runden	1:52,371 min	-
	Jules Danilo (F)	Kalex	12	+9 Runden	1:54,292 min	-
	Stefano Manzi (I)	Suter	10	+11 Runden	1:52,739 min	-
	Danny Kent (GB)	Speed Up	9	+12 Runden	1:53,622 min	-
	Romano Fenati (I)	Kalex	7	+14 Runden	1:52,595 min	-
	Sam Lowes (GB)	KTM	6	+15 Runden	1:52,859 min	-
	Jorge Navarro (E)	Kalex	4	+17 Runden	1:52,675 min	-
	Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	1	+20 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	111
2.	Oliveira	98
3.	Baldassarri	84
4.	Márquez	78
5.	Mir	64
6.	Vierge	59
7.	Pasini	58
8.	Binder	47
9.	Schrötter	37
10.	Lecuona	26
11.	Aegerter	20
12.	Quartararo	20
13.	Marini	19

STARTAUFGSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Pasini	1:51,575 min
2.	Schrötter	1:51,605 min
3.	Márquez	1:51,642 min
4.	Bagnaia	1:51,921 min
5.	Corsi	1:51,959 min
6.	Fenati	1:51,973 min
7.	Marini	1:51,979 min
8.	Baldassarri	1:52,083 min
9.	Mir	1:52,100 min
10.	Navarro	1:52,112 min
11.	Oliveira	1:52,145 min
12.	Vierge	1:52,173 min
13.	Nagashima	1:52,227 min
14.	Lowes	1:52,244 min
15.	Kent	1:52,245 min
16.	Quartararo	1:52,318 min
17.	Locatelli	1:52,387 min
18.	Pawi	1:52,391 min
19.	Binder	1:52,433 min
20.	Manzi	1:52,618 min
21.	Barberá	1:52,644 min
22.	Lecuona	1:52,668 min
23.	Bendsneyder	1:52,729 min
24.	Viñales	1:52,840 min
25.	Odendaal	1:52,842 min
26.	Aegerter	1:52,879 min
27.	Tuuli	1:53,390 min
28.	Roberts	1:53,562 min

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	145
2.	KTM	98
3.	Speed Up	24
4.	Tech 3	14
5.	Suter	6

Moto3

Jorge Martín hat es endlich wi

Zweimal wurde WM-Favorit Jorge Martín bisher ohne eigenes Verschulden aus dem Rennen gerissen. Doch in Mugello gewann er wieder.

Von: **Imre Paulovits**

Es war wieder ein Krimi, wenn auch nicht ganz so wie im letzten Jahr. Hatte sich damals das ganze Feld fast das ganze Rennen hindurch als ein einziger riesiger Pulk zusammengedrängt, konnten sich diesmal Pole-Sitter Jorge Martín, sein Teamkollege Fabio di Giannantonio und KTM-Speerspitze Marco Bezzecchi schnell vom restlichen Feld absetzen. Dafür bekämpften sie sich umso mehr, als es um die Führung ging. Dabei fiel auf, dass Martín klar den höchsten Kurvenspeed hatte. Doch er konnte sich bis zur Zielgeraden nie weit genug absetzen,

um die beiden anderen Verfolger abzuschütteln.

Und dann ging auch noch die KTM von Bezzecchi ab wie eine Granate – wie bereits in Le Mans, wo die Österreicher neue Auspuffanlagen und Airboxen geliefert hatten, um ihren 250er-Einzylinder weiter aufzurüsten. Der Italiener aus dem Team von Prüstel-GP hatte deshalb nicht mit den Nerven zu kämpfen, er wusste ja, dass er zum Schluss die besten Karten hatte. Immer wieder testete Bezzecchi an, wie er aus dem doppelten Windschatten der beiden Hondas herauskommen könnte, und drehte vor der Ziellinie eher etwas ab, um seine Karten nicht ganz aufzudecken.

Und dann jubelte doch Martín. Der 20-jährige Mallorquiner hatte die Zielkurve so optimal genommen, dass er sich genau den nötigen Vorsprung verschafft hatte. Bezzecchi scherte zunächst hinter Di Giannantonio aus und klemmte sich hinter Martín. Dann machte er den zweiten Satz und war

vorbei – aber eben leider zehn Meter nach der Ziellinie.

Doch es gibt wohl niemanden, der Martín diesen Sieg nicht gegönnt hätte. Der MotoGP-Rookies-Cup-Sieger von 2014 ist seit über einem Jahr der klar schnellste Mann der Moto3-WM. Er hat Rückschläge eingesteckt und in Mugello endlich wieder ernten können. Aber er hatte diesmal Glück, weil er zu Rennmitte, als er in Führung lag, einem über die Strecke laufenden Hasen auswich, der groß genug gewesen wäre, um den Spanier zu Fall zu bringen. Martín war aber noch wegen etwas anderem emotional aufgekratzt: „Heute ist es genau zwei Jahre her, dass Luis Salom, der auch aus Mallorca war wie ich, tödlich verunglückt ist. Deshalb will ich diesen Sieg ihm widmen. In diesem Rennen sind so viele Dinge passiert. Erst hat ein Stein meine Verkleidungsscheibe eingeschlagen, dann kam der Hase. So war es ein großartiger Sieg.“ ■



Moto3

Philipp Öttl: Von Virus eingebremst worden?

Nach einem guten ersten Tag war Philipp Öttl am Samstag und Sonntag völlig kraftlos und fuhr ohne zu Testen heim.

Das Wochenende hatte für den Jerez-Sieger wieder richtig gut angefangen. Im ersten Training war er Dritter, im zweiten Vierter, und so hatte er allen Grund, sich auf das Rennen zu freuen. Doch am Samstag verpasste er im Qualifying die Gruppe und fiel auf den 20. Startplatz zurück.

Im Rennen kam es aber noch schlimmer: Öttl fiel nach dem Start bis auf den 29. Platz zurück, konnte sich von dort bis zwei Runden vor Schluss zwar bis auf Platz 14 vorarbeiten, doch dann kam er als 19. ins Ziel. „Ich hatte gesehen, dass die Gruppe bis ganz auf Platz 8 nach vorne reichte und hatte mir gute Chancen



Öttl: letzte zwei Runden Kraft weg

ausgerechnet“, sagte Öttl enttäuscht. „Doch dann war ich plötzlich mit meiner Kraft völlig am Ende, ich weiß nicht, warum. Auch am Samstag hatte ich schon ein etwas komisches Gefühl.“ So reiste Ötts Truppe am Sonntagabend wieder ab und ließ den Test am Montag aus. Philipp Öttl will sich jetzt untersuchen lassen, um in Barcelona wieder fit zu sein. ■ IP

MotoE

Weitere Details für 2019 festgelegt

In Mugello trafen sich die Teams des nächstjährigen MotoE-Cup mit Serienmanager Nicolas Goubert und den Technikern von Energica.

Goubert rannte in Mugello mit einem Lächeln im Gesicht durch das Fahrerlager. „Wir kommen der Sache langsam näher, wir wollen den Zuschauern eine tolle Show liefern.“ Dies soll gewährleistet werden, indem Batterien verwendet werden, die über die gesamte Renndistanz ihre volle Kapazität abgeben und so keine taktischen Rennen gefahren werden müssen, um die Energie einzuteilen. Billig werden die Batterien nicht, es ist die Rede von um die 30000 Euro für das Energie-Pack. Michelin arbeitet bereits an den Reifen, laut Rennleiter Piero Taramasso müssen sie auf das Gewicht und die

relativ kurze Renndistanz optimiert werden.

Fest steht, dass es 2019 fünf Rennen zum MotoE-Cup geben wird, alle werden bei europäischen Grands Prix vor dem Moto3-Rennen stattfinden. An welchen fünf Grands Prix, muss noch entschieden werden. Im September gibt es für die Teams einen verpflichtenden Einführungskurs für die Mechaniker, im November sollen die ersten Tests schon mit dem fertigen Rennmotorrad stattfinden. In Mugello fuhr Max Biaggi, der zwischen 1994 und 1996 den absoluten Weltrekord für Elektromotorräder hielt, Demo-Runden noch mit dem Serien-Motorrad.

Die Teams rüsten bereits auf. So haben die MotoGP-Teams bereits angefragt, ob sie ihre Testfahrer für den Cup einschreiben können. Dann dürfen diese aber keine Wildcards mehr fahren. Es ist also mit einem hochkarätigen Fahrerfeld zu rechnen. ■ IP

eder geschafft



MotoGP Rookies Cup

Yuki Kuniichi entscheidet Krimi für sich

Nur 1,5 Sekunden trennten die Top 13 am Ende von 16 unglaublichen Runden in Mugello.

Der 15-jährige Japaner Yuki Kuniichi vor schaffte es, vor Can Öncü und Adrián Carrasco die Ziellinie als Erster zu überqueren. „Ich bin auf Sicherheit gefahren“, grinste Kuniichi. „Ich war in der ersten Gruppe und wusste, dass ich nach vorne kommen konnte, aber ich wartete bis zur letzten Runde. Ich wusste, dass Can der schnellste Fahrer war, aber ich hatte Glück, er hat

einen Fehler gemacht, und das war perfekt für mich. Als ich vorne war, wusste ich, dass ich es gewinnen konnte, hielt einfach den Kopf unten und konzentrierte mich. Das Motorrad lief großartig, es war ein so lustiges Rennen.“

„Ja, ich habe einen Fehler gemacht“, gab Can zu. „Ich habe einen Gang zu weit zurückgeschaltet, da ist mir das Hinterrad ausgebrochen. Ich habe es aber auch so fast geschafft, mich wieder an die Spitze zu kämpfen.“ Der 14-jährige Türke führt den Cup nun sieben Punkte vor Jerez-Sieger Carlos Tatay, Kuniichi liegt bereits 25 Punkte zurück. ■ IP

CUP-STAND

1.	Can Öncü (TR)	65
2.	Carlos Tatay (E)	58
3.	Yuki Kuniichi (J)	40
4.	Deniz Öncü (TR)	39
5.	Filip Salaž (CZ)	35
6.	Ryusei Yamanaka (J)	28



Kuniichi (#92) knapp vor der Meute

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mugello (I) – 3. Juni 2018 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 104,900 km über 20 Runden à 5,245 km. 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 43 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Jorge Martín (E)	Honda	20	39:20,810 min	1:57,108 min	25
2.	Marco Bezzecchi (I)	KTM	20	+0,019 sec	1:56,695 min	20
3.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	20	+0,043 sec	1:56,628 min	16
4.	Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	20	+10,948 sec	1:57,097 min	13
5.	Andrea Migno (I)	KTM	20	+11,083 sec	1:57,357 min	11
6.	Enea Bastianini (I)	Honda	20	+11,165 sec	1:57,214 min	10
7.	Toni Arbolino (I)	Honda	20	+11,194 sec	1:57,069 min	9
8.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	20	+14,567 sec	1:57,193 min	8
9.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	20	+14,676 sec	1:56,982 min	7
10.	Manuel Pagliani (I)	Honda	20	+14,682 sec	1:57,303 min	6
11.	Arón Canet (E)	Honda	20	+14,693 sec	1:57,243 min	5
12.	John McPhee (GB)	KTM	20	+14,720 sec	1:57,266 min	4
13.	Darryn Binder (ZA)	KTM	20	+14,733 sec	1:57,309 min	3
14.	Albert Arenas (E)	KTM	20	+14,770 sec	1:57,388 min	2
15.	Marcos Ramírez (E)	KTM	20	+15,237 sec	1:57,713 min	1
16.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	20	+15,271 sec	1:57,417 min	-
17.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	20	+15,368 sec	1:57,446 min	-
18.	Alonso López (E)	Honda	20	+15,631 sec	1:57,467 min	-
19.	Philipp Öttl (D)	KTM	20	+15,953 sec	1:57,328 min	-
20.	Kaiko Toba (J)	Honda	20	+15,983 sec	1:57,400 min	-
21.	Nicolò Bulega (I)	KTM	20	+16,030 sec	1:57,462 min	-
22.	Kazuki Masaki (J)	KTM	20	+22,492 sec	1:57,919 min	-
23.	Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	20	+22,520 sec	1:57,304 min	-
24.	Livio Loi (B)	KTM	20	+50,691 sec	1:58,360 min	-
25.	Nakarin Atirathvapat (T)	Honda	20	+1:23,045 sec	1:59,292 min	-
Nicht gewertet:						
	Makar Yurchenko (KZ)	KTM	18	+2 Runden	1:57,935 min	-
	Jaume Masia (E)	KTM	16	+4 Runden	1:56,950 min	-
	Dennis Foggia (I)	KTM	6	+14 Runden	1:57,154 min	-
	Stefano Nepa (I)	KTM	5	+15 Runden	1:59,004 min	-
	Adam Norrodin (MAL)	Honda	2	+18 Runden	1:57,459 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte	
1.	Bezzecchi	83
2.	Martín	80
3.	Di Giannantonio	75
4.	Canet	61
5.	Migno	56
6.	Antonelli	44
7.	Bastianini	43
8.	Rodrigo	41
9.	Ramírez	38
10.	Öttl	36

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte	
1.	KTM	122
2.	Honda	121

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit	
1.	Martín	1:56,634 min
2.	Suzuki	1:56,824 min
3.	Sasaki	1:56,844 min
4.	Canet	1:56,858 min
5.	Bezzecchi	1:56,875 min
6.	Di Giannantonio	1:56,905 min
7.	Antonelli	1:56,937 min
8.	Norrodin	1:56,993 min
9.	Ramírez	1:57,087 min
10.	Toba	1:57,266 min
11.	Masaki	1:57,306 min
12.	Rodrigo	1:57,358 min
13.	Masia	1:57,366 min
14.	Bastianini	1:57,463 min
15.	Migno	1:57,513 min
16.	Bulega	1:57,542 min
17.	Dalla Porta	1:57,572 min
18.	Arbolino	1:57,589 min
19.	McPhee	1:57,606 min
20.	Öttl	1:57,637 min
21.	Kornfeil	1:57,678 min
22.	Arenas	1:57,745 min
23.	Yurchenko	1:57,779 min
24.	Pagliani	1:57,863 min
25.	Binder	1:58,181 min
26.	Lopez	1:58,319 min
27.	Foggia	1:58,458 min
28.	Atirathvapat	1:58,578 min
29.	Nepa	1:59,143 min
30.	Loi	1:59,711 min



Marco Bezzecchi: weiter WM-Führung

99. Tourist Trophy

Rundenrekord für Harrison, Sieg für Dunlop

Aus stehendem Start ist Dean Harrison am Samstag bei der Superbike TT auf der Isle of Man einen neuen Rundenrekord gefahren. Als sein Bike streikte, ging der Sieg an Michael Dunlop.

Von: **Toni Börner**

Mit 16.50,384 Minuten für 60,725 Kilometer Landstraße ist Dean Harrison auf Kawasaki der neue schnellste Mann auf dem Mountain Circuit. Der Kawasaki-Pilot hatte schon in der Trainingswoche den Rekord unterboten – und legte aus dem Stand auch offiziell nach. Seine Zeit bedeutete eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 134,432 Meilen pro Stunde, das sind 216,35 km/h Durchschnitt!

Harrison baute seine Führung gegenüber Dunlop bis auf über 16 Sekunden aus. Doch nach dem ersten Boxenstopp nach Runde 2 holte der wieder auf. In Runde 4 war Dunlop bei der Ballaugh-Bridge schon bis auf vier Sekunden ran. Wenige Kilometer später gab Harrison mit defekter Kuppelung bei Sulby-Crossroads auf.

Schließlich konnte Dunlop keiner mehr das Wasser reichen, und der Neffe von Legende Joey feierte seinen 16. TT-Sieg. Am Mittwoch war sein Teamkollege Dan Kneen gestorben. Dunlop widmete diesen Sieg natürlich Kneen. „Das war eine harte Woche für alle im Team“, rang Dunlop mit den Tränen. „Die ganze Mannschaft hat einfach hart gearbeitet, es war

mehr als emotional, und ich danke allen von ganzem Herzen.“ Dunlop kennt diese Emotionen: Als sein Vater Robert bei der North West 200 im Training verstarb, holte er zwei Tage später seinen ersten Rennsieg.

Dunlop hatte viel Lob für Harrison übrig. „Die Pace von Dean hat mich am Anfang überhaupt nicht überrascht. Er ist die ganze Woche perfekt gefahren, da gibt es gar keine Zweifel. Als ich meine erste Boxentafel gesehen habe, wusste ich sofort Bescheid. Wir wussten vor dem Rennen, dass ich auf den ersten beiden Runden Probleme haben würde. Ab der dritten Runde habe ich aber wieder aufholen können, da hat mein Motorrad angefangen zu funktionieren – aber Dean ist leider ausgefallen. Das war unverdient, denn er ist die ganze Woche über stark gefahren.“

Rang 2 ging an Manx-Mann Conor Cummins. „Dieses Jahr ist die Pace unglaublich hoch – das Wetter war dazu ja auch einfach da, dass es jeden Tag schneller werden konnte“, resümierte er. Cummins zeigte sich vor allem begeistert, dass er in der BSB Kilometer und damit Fahrpraxis sammeln konnte. „Ich muss mich unglaublich bei Padgetts bedanken“, rundete er ab. „Mit Dan, das war einfach eine schreckliche Woche. Jeder auf der Isle of Man hat das gespürt, das war richtig schlimm. Wenn das auch kein Sieg ist, es fühlt sich trotzdem gut an, hier oben auf dem Podest zu stehen – und das geht an die ganze Insel, an die Freunde und seine Familie.“ ■



Michael Dunlop: Nach Harrisons Ausfall der klare Dominator der Superbike-TT

RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY SUPERBIKE

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 2. Juni 2018; 364,350 km über 6 Rdn. à 60,725 km; 65 Fahrer gestartet, 38 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Michael Dunlop (GB)	BMW	1:44.13,398
2. Conor Cummins (IoM)	Honda	+50,861
3. James Hillier (GB)	Kawasaki	+1.21,521
4. David Johnson (GB)	BMW	+1.45,239
5. Michael Rutter (GB)	BMW	+3.13,976
6. Lee Johnston (GB)	Honda	+3.28,616
7. Martin Jessopp (GB)	BMW	+3.51,500
8. Ivan Lintin (GB)	Kawasaki	+3.53,772
9. Philip Crowe (GB)	BMW	+3.58,703
10. Joshua Brookes (AUS)	Norton	+4.00,878

RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY 1. SEITENWAGEN

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 2. Juni 2018; 182,175 km über 3 Rdn. à 60,725 km; 36 Teams gestartet, 26 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Birchall/Birchall (GB)	Honda	57.33,635
2. Holden/Cain (GB)	Honda	+57,132
3. Reeves/Wilkes (GB)	Honda	+1.09,033
4. P. Founds/Walmsley (GB)	DDM	+1.56,621
5. A. Founds/Lowther	Yamaha	+3.43,359
6. Harrison/Winkle (GB)	Honda	+3.59,958
7. Hope/Burnfrey (GB)	Suzuki	+4.40,765
8. Gibson/Gibson (GB)	Suzuki	+4.59,809
13. Roscher/Parker (D/GB)	LCR-Suzuki	+6.29,362
17. Grabmüller/Lavorel (A/F)	Yamaha	+7.13,999

NACHRICHTEN

TT SEITENWAGEN Die erste Seitenwagen-TT musste in der ersten Runde nach einem Unfall von Tony Baker und Fiona Baker-Milligan abgebrochen werden, beide kamen mit kleineren Verletzungen davon. Beim Neustart machten die Brüder Ben und Tom Birchall die Pace und brachen den Rundenrekord für Seitenwagen gleich zweimal. Sie gewannen vor John Holden/Lee Cain und Tim Reeves mit Mark Wilkes. Der Deutsche Maik Roscher holte mit Shaun Parker den 13. Platz. „Wir

hatten einen neuen Motor drin, aber der ging überhaupt nicht, uns haben überall wenigstens 10 km/h Top-Speed gefehlt“, ärgerte sich Roscher. Der Österreicher Michael Grabmüller kam mit dem Franzosen Sébastien Lavorel auf Platz 17 ins Ziel.

TT SUPERBIKE Manx-Mann Dan Kneen verlor am Mittwoch im Training zur Isle-of-Man-TT sein Leben. Im schnellen Rechtsknick hinter dem K-Tree verlor der Tyco-BMW-Pilot die Kontrolle über sei-

ne S 1000 RR. Kneen war sofort tot. Im Vorjahr hatte er mit dem Penz-Team in der Superstock-TT sein erstes Podest bei diesem Rennen gefeiert. Dieses Jahr war er am Dienstag mit einem Schnitt von über 132 Meilen bereits schneller als je zuvor auf dieser Piste unterwegs gewesen. Dann verpasste er in Chruchtown die Ideallinie, versuchte zu korrigieren, hatte aber keine Chance mehr. Nachdem Dan Kneen verunfallt war, wurde die Session abgebrochen und es gab eine „Full-

Course-Red-Flag“, bei der die Fahrer zum Startpunkt vor der Haupttribüne in Douglas zurückgeführt werden. Am letzten Mittwoch kam es dabei aber zu einem tragischen Missverständnis: Während die Motorradmeute mit unter 100 km/h unterwegs war, kam das Safety Car mit über 200 Stundenkilometern entgegen – und stieß frontal mit Steve Mercer zusammen. Mercer liegt nun in Liverpool auf der Intensivstation, sein Zustand ist nach wie vor kritisch.

Enduro-WM Tallin

Höhen und Tiefen

Ein neuer Fahrer sorgte für Aufsehen: Junioren-Weltmeister Brad Freeman steuerte seine Beta am ersten Tag des WM-Laufes nach ganz oben aufs Podium.

Von: **Robert Pairan**

Freeman fährt nicht einmal für ein offizielles Werksteam, sondern für die Mannschaft von Ex-WM-Fahrer Jarno Boano.

Auf Platz 2 landete der Finne

Eero Remes, dem Gelände-Bedingungen wie in seiner Heimat entgegenkamen. Damit übernahm der TM-Fahrer zunächst die GP-Führung.

Fahrerisch hätte das auch für den zweiten Tag reichen können, doch da schlug er mit dem Motorgehäuse seiner Enduro so heftig an einem Felsen an, dass er vorzeitig aufgeben musste und punktelos blieb.

Stattdessen gewann erneut Alex Salvini, der Italiener kann die goldene Startnummer des Führenden auf seiner Husqvarna kleben lassen. ■



Bleibt vorn: Alex Salvini

ENDURO-WM TAG 1

Tallin (EST), 2. Juni

1. Bradley Freeman (GB), Beta	1.08:19,64 h
2. Eero Remes (FIN), TM	+15,85 s
3. Steve Holcombe (GB), Beta	+17,65 s
4. Alex Salvini (I), Husqvarna	+18,62 s
5. Jamie McCanney (GB), Yamaha	+1:55,32 m
6. Daniel McCanney (GB), GasGas	+2:10,01 m
7. Loic Larrieu (F), Yamaha	+2:16,38 m
8. Thomas Oldrati (I), Honda	+2:32,04 m
9. Antoine Basset (F), GasGas	+3:10,50 m
10. Anthony Geslin (F), Beta	+3:11,04 m

ENDURO-WM TAG 2

Tallin (EST), 3. Juni

1. Alex Salvini (I), Husqvarna	1.08:27,68 h
2. Steve Holcombe (GB), Beta	+9,92 s
3. Bradley Freeman (GB), Beta	+14,39 s
4. Loic Larrieu (F), Yamaha	+1:40,46 m
5. Christ. Nambotin (F), GasGas	+1:54,02 m
6. Daniel McCanney (GB), GasGas	+1:58,04 m
7. Christophe Charlier (F), Beta	+2:07,25 m
8. Jamie McCanney (GB), Yamaha	+2:10,10 m
9. Thomas Oldrati (I), Honda	+2:16,43 m
10. Antoine Basset (F), GasGas	+3:16,04 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand (nach 8 Läufen)

1. Alex Salvini (I)	118 Punkte
2. Steve Holcombe (GB)	112
3. Eero Remes (FIN)	102
4. Bradley Freeman (GB)	96
5. Jamie McCanney (GB)	93
6. Loic Larrieu (F)	71
7. Christophe Nambotin (F)	60
8. Daniel McCanney (GB)	51
9. Aleks Jukola (FIN), KTM	38
10. Antoine Basset (F)	37

Erzbergrodeo

Jarvis, der Eiserne

Erneut bezwang Graham Jarvis „den Berg aus Eisen“ in Österreich am schnellsten und bewies damit, dass er auch mit 43 Jahren noch nicht zum alten Eisen zählt.

Von: **Robert Pairan**

Wie meistens beim Erzberg gaben zunächst ganz andere Fahrer den Ton an: Direkt nach dem Start übernahm der fünffache Sieger Taddy Blazusiak die Spitze des Feldes, bis ihn ein technischer Defekt am Auspuff zu schaffen machte. Dann führte der Deutsche Manuel Lettenbichler über eineinhalb Stunden, immer dichter gefolgt von dem Briten Billy Bolt.

In dieser Zeit hatte sich auch Jarvis immer weiter nach vorne

gearbeitet und war kurz vor dem Ziel als Dritter in der „Grünen Hölle“, sein britischer Landsmann Jonny Walker direkt dahinter.

Lettenbichler bekam Schiebehilfe von Bolt und erreichte als erster Fahrer das Ende dieser schweren Passage. Doch dann stellte er seine KTM zur Seite und ging zurück, um Bolt ebenfalls

zu helfen. In dieser Zeit passierten ihn erst Jarvis, dann Walker. Lettenbichler blieb nur Platz 3, über den er sich als seine beste bisherige Platzierung am Erzberg trotzdem freuen konnte. Mit Platz 2 am Erzberg geht Walker vor Bolt und Jarvis in Führung bei der neugeschaffenen World Enduro Super Series (WESS). ■



Erzberg-Bezwinger Graham Jarvis

WORLD ENDURO SERIES

Erzbergrodeo (A), 31.05.–03.06.

1. Graham Jarvis (GB), Husqvarna	2:05,59 h
2. Jonny Walker (GB), KTM	2:06,40 h
3. Manuel Lettenbichler (D), KTM	2:09,02 h
4. Wade Young (ZA), Sherco	2:21,44 h
5. Billy Bolt (GB), Husqvarna	2:30,03 h
6. Travis Teasdale (ZA), Beta	2:38,49 h
7. Paul Bolton (GB), KTM	2:39,40 h
8. Tadeusz Blazusiak (PL), KTM	2:41,51 h
14. Philipp Scholz (D), KTM	3:11,28 h
15. Lars Enöckl (A), GasGas	3:18,17 h
19. Kevin Gallas (D), Husqvarna	3:31,36 h
23. Leon Hentschel (D), Husqvarna	3:59,46 h

NACHRICHTEN

US-CROSS: PLATZ 2 FÜR KEN ROCZEN

Kawasaki-Werkspilot Eli Tomac dominierte auch den dritten Lauf der US-Meisterschaft in Thunder Valley (Colorado). Hinter dem ohne Punktverlust Meisterschaftsführenden konnte Ken Roczen (Honda) mit zwei zweiten Plätzen sein bestes Ergebnis in 2018 einfahren. Nach einem Restart in Moto 1 führte der Thüringer sogar zeitweise. Auch in Lauf 2 kämpfte Roczen um die Führung. Der Deutsche liegt nach 3 Rennen 43 Punkte hinter Tomac auf Platz 5. Bis zum vierten Lauf in Mount Morris hat der 24-Jährige zwei Wochen Ruhepause.

TRIAL: BUSTO UND FAJARDO SENSATIONSSIEGER

Nicht Toni Bou, sondern sensationell seine spanischen Landsmänner Jeroni Fajardo und Jaime Busto gewannen den Doppel-WM-Lauf in Motegi (J). Am ersten Tag wurde Bou hinter Fajardo, Raga und Fujinami nur Vierter. Für Busto war es am Sonntag (vor Bou und Raga) sein erster WM-Sieg überhaupt. Rekordweltmeister Bou führt zwar nach drei Läufen weiter (50 WM-Punkte), hat aber nur 2 Punkte Vorsprung auf die punktgleichen Busto und Fajardo.

BERGHAUPTEN-SIEG BEIM STC IN LANDSHUT

Die „Black Forest Eagles“ gewannen den dritten Lauf zum Speedway Team Cup am Sonntag in Landshut mit 40 Punkten. Zweiter wurde Meißner (32 Punkte), obwohl die Sachsen Martin Smolinski wegen seines Starts beim Speedway of Nations-Finale nicht einsetzen durften! Güstrow (30) wurde noch vor Gastgeber Landshut (11) Dritter. Der ACL musste den verletzten Stephan Katt durch Mario Niedermaier ersetzen; Meißner fuhr mit Tim Wunderer. In der Tabelle ist Berghaupten mit Tabellenführer Cloppenburg (5 Matchpunkte) jetzt punktgleich. Dritter ist Dohren mit 3 Matchpunkten.



Auch Großbritannien war Herlings-Land. Der Niederländer fährt Cairoli immer weiter davon

Frechheit ohne Grenzen

Am Wochenende in Frankreich ist erst Halbzeit in der MXGP-WM, aber die Fehdehandschuhe haben Jeffrey Herlings und Antonio Cairoli schon ausgezogen. Der Niederländer führt mit 14:3 nach Laufsiegen.

Von: **Alex Hodgkinson**

Herlings' Frechheit kennt keine Grenzen. Die englische Wiesenstrecke ohne besondere technische Schwierigkeit ist nicht gerade ein Herlings-Paradeparcours, aber im Pflichttraining rollte der Niederländer in den ersten 20 Minuten nur um die Strecke und sein Name fehlte in der Zeitenliste unter den ersten 20.

Fünf Minuten vor Ende der Session fuhr er aus dem Nichts auf den zweiten Platz, ein Tausendstel hinter Tony Cairoli, legte einen schnellen Pitstop ein und fuhr erneut auf die Strecke, um seine Pole-Runde wenige Sekunden vor Abschluss zu beginnen. Gautier Paulin und Tim Gajser

versuchten, ins Schlepptau zu kommen, büßten jeweils „nur“ zwei Sekunden ein, um sich als Dritter bzw. Viertes vorzuschieben, aber Herlings stand 1,4 Sekunden vor Cairoli auf der Pole.

Der Qualilaf bot ein neues Szenario, als Cairoli gleich in Führung schoss und seine Führung bis ins Ziel um zwei Sekunden pro Runde vergrößerte. Und Herlings? Der Niederländer behielt die Ruhe, blieb auf Platz 4 ohne ständige Steinschläge eines Vordermannes und holte sich erst in den letzten Runden Platz 2 vor Gajser und Glenn Coldenhoff. Der zweite Platz in der Quali hinter Cairoli ist kein schlechter Ausgang – Herlings konnte damit verhindern, dass sich der Italiener bei den Rennen am Startgatter neben ihm postierte.

Zwei Holeshots für Cairoli

Cairoli konnte sich in beiden GP-Läufen den Holeshots sichern, aber der neunfache Weltmeister musste trotzdem zwei Niederlagen schlucken.

Herlings fuhr in Lauf 1 gleich an die zweite Stelle, und der drittplatzierte Tim Gajser konnte 20 Minuten lang Kontakt zu den

beiden KTM halten. Trotzdem war die Mattighofen-Vorherrschaft nicht in Gefahr.

Vier Runden vor Schluss legten die beiden KTM noch einen Gang zu. Herlings fuhr zuerst an Cairoli auf dieselbe Art und Weise außen vorbei, auf die Stefan Everts James Stewart am selben Ort 2006 erniedrigt hatte, aber Cairoli konterte sofort mit einem riesigen Sprung aus dem Tal. Drei Kurven weiter kam es zur Berührung.

Herlings: „Ich sah meine Chance und fuhr unter Toni in eine Kurve. Wir haben uns am



Jeffrey Herlings baut seinen Vorsprung auf Antonio Cairoli kontinuierlich aus. Dabei setzte er bei seinen 14 Laufsiegen Renntaktiken ein, die schon an Arroganz grenzen.

Ellenbogen berührt und dann ein zweites Mal. Es war nicht meine Absicht, dass er zu Boden ging.“

Cairoli war nach dem Rennen nicht zu sprechen. Offiziell musste er schnell zum Flughafen, aber er hatte seine Wut schon beim TV-Gespräch direkt nach dem Zieleinlauf rausgelassen: „So was hat er nicht nötig! Er hat einen riesigen Vorsprung in der Meisterschaft, und es war ein sehr aggressiver Move.“

Tatsache war, dass der Italiener nach der ersten Berührung im Sattel geblieben war und dann erfolglos versuchte, die Innenspur für sich zu gewinnen.

Der zweite Lauf verlief noch aufregender. Herlings startete schwach, aber er konnte schon in der ersten Rennrunde den zweiten Platz mit einer Reihe erstaunlicher Überholvorgänge übernehmen.

Danach herrschte Ruhe im Kampf um den Sieg, denn Herlings gab sich mit einem Abstand von 3 bis 4 Sekunden zufrieden: „Ich wollte nicht ständig von Steinen von seinem Hinterrad getroffen werden. Wir haben alle anderen Runde für Runde distanziert, und ich habe nicht damit



Same Procedure: Die Nummer 1, Pauls Jonass, fährt Jorge Prado (#61) einmal mehr auf und davon



Auf P3: Erstaunlicher Henry Jacobi

gerechnet, dass Tony das Tempo halten könnte."

Aber das konnte der Italiener und verkürzte fünf Runden vor Schluss sogar seine Rundenzeiten um weitere eineinhalb Sekunden. Herlings' Reaktion auf Cairoli's Schlusspurt war erstaunlich: Er senkte seine Rundenzeiten um zwei Sekunden und fuhr ganz am Ende des Tages die beiden schnellsten Runden. Im letzten Turn fuhr Herlings unter Cairoli, der nervöse Italiener verlor das Momentum, und der Niederländer sicherte sich seinen siebten 100.000-Euro-Siegesbonus der Saison. Der drittplatzierte

Romain Febvre kam mit 40 Sekunden Rückstand ins Ziel.

Max Nagl konnte eine enttäuschende Qualifikation vergessen machen, indem er zwei solide WM-Läufe fuhr. Im ersten Lauf fuhr er vom 13. Platz auf Rang 11 und in Lauf 2 belegte er Rang 14. Jeremy Seewer war im ersten Lauf auf dem Vormarsch in die Top 10, bis er einen Steinklumpen auf die Nase bekam und mit blutverschmiertem Gesicht und Rennklamotten ins Ziel fuhr. Ein achter Platz im Lauf bestätigt die Tapferkeit des Schweizer.

In der MX2-Qualifikation fuhr Jorge Prado zu einem souveränen

Sieg, aber am Renntag war Pauls Jonass die dominierende Macht. Der Lette setzte schon in der Startrunde zum ersten Lauf alles ein, um den jungen Spanier vom ersten Platz zu verdrängen und ließ seinen Titelrivalen nie wieder herankommen, während sie das übrige Fahrerfeld um 2 bis 3 Sekunden pro Runde distanzieren: „Ich habe gestern keinen Rhythmus gefunden, aber wir haben ein paar Fahrwerkseinstellungen vorgenommen, und heute fand ich meine Spuren bis ins Ziel.“

In Lauf 2 wartete der amtierende Weltmeister bis zur Halbzeit, bevor er an Prado vorbeif

ging: „Mein Start war nicht so gut, und ich leistete mir einige Fahrfehler.“

Jacobi als dritte Kraft

Henry Jacobi blieb im ersten Lauf zunächst außerhalb der Top 10, aber als Ben Watson von hinten anrollte, blieb er im Schlepptau und hatte im Ziel dem Engländer Platz 6 wieder abgenommen. Lauf 2 verlief noch besser, und einige Runden konnte er als Dritter den beiden Werks-KTMs folgen, bis er mit Thomas Kjer Olsen kollidierte. Calvin Vlaanderen nutzte die Gelegenheit, sein zweites Podest in Folge zu sichern. ■

MOTOCROSS-GP ENGLAND / MXGP

Matterley Basin (GB): 3. Juni, 9. WM-Lauf, Wetter: sonnig/26 Grad. **1. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 14 Runden à 1,950 km (= 27,300 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	14	35:58,965 m = 45,522 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	14	+10,188 s
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	14	+14,527 s
4. Clément Desalle (B)	Kawasaki	14	+32,384 s
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	14	+47,533 s
6. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	14	+50,591 s
7. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	14	+58,183 s
8. Julien Lieber (B)	Kawasaki	14	+1:01,933 m
11. Max Nagl (D)	TM	14	+1:12,214 m
12. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	14	+1:16,858 m

MOTOCROSS-GP ENGLAND / MXGP

2. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 14 Runden à 1,950 km (= 27,300 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	14	35:26,698 m = 46,212 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	14	+1,150 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	14	+40,145 s
4. Clément Desalle (B)	Kawasaki	14	+42,049 s
5. Tim Gajser (SLO)	Honda	14	+54,266 s
6. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	14	+58,266 s
7. Alessandro Lupino (I)	Kawasaki	14	+59,513 s
8. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	14	+1:01,221 m
14. Max Nagl (D)	TM	14	+1:47,524 m
16. Valentin Guillod (CH)	KTM	14	+2:00,220 m

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings (NL)	436 Punkte
2.	Antonio Cairoli (I)	382
3.	Clément Desalle (B)	314
4.	Romain Febvre (F)	291
5.	Gautier Paulin (F)	267
6.	Tim Gajser (SLO)	257
7.	Glen Coldenhoff (NL)	237
9.	Jeremy Seewer (CH)	198
11.	Max Nagl (D)	160
27.	Valentin Guillod (CH)	12
1.	KTM	447 Punkte
2.	Kawasaki	325
3.	Yamaha	314

MOTOCROSS-GP ENGLAND / MX2

Matterley Basin (GB): 3. Juni, 9. WM-Lauf, Wetter: sonnig/26 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 14 Runden à 1,950 km (= 27,300 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	14	36:21,354 m = 45,055 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	14	+0,840 s
3. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	14	+49,040 s
4. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	14	+55,651 s
5. Marshal Weltin (USA)	Honda	14	+59,351 s
6. Ben Watson (GB)	Yamaha	14	+1:00,863 m
7. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	14	+1:01,791 m
8. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	14	+1:06,628 m
9. Anth. Rodriguez (VEN)	Yamaha	14	+1:10,412 m
23. Tom Koch (D)	KTM	14	+2:21,863 m

MOTOCROSS-GP ENGLAND / MX2

2. Lauf: 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 14 Runden à 1,950 km (= 27,300 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	14	36:42,951 m = 44,613 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	14	+1,294 s
3. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	14	+38,493 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	14	+40,283 s
5. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	14	+54,081 s
6. Iker Larranaga (E)	Husqvarna	14	+58,663 s
7. Jago Geerts (B)	Yamaha	14	+59,296 s
8. Davy Pootjes (NL)	KTM	14	+1:07,559 m
9. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	14	+1:13,917 m
24. Tom Koch (D)	KTM	14	+2:22,826 m

WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	401 Punkte
2.	Jorge Prado (E)	373
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	288
4.	Ben Watson (GB)	279
5.	Calvin Vlaanderen (ZA)	234
6.	Jed Beaton (AUS)	216
7.	Henry Jacobi (D)	187
8.	Jago Geerts (B)	179
9.	Thomas Covington (USA)	166
31.	Tom Koch (D)	12
1.	KTM	444 Punkte
2.	Husqvarna	356
3.	Yamaha	301

Speedway of Nations Teterow

Direkt ins Finale

Mit einer souveränen Leistung beim Heimspiel in Teterow qualifizierte sich das deutsche Duo bei der Premiere des Speedway of Nations direkt für das Finale kommendes Wochenende in Wroclaw.

Von: **Thomas Schiffner**



Starker Teamauftritt: Huckenbeck (außen) und Smolinski gegen Dänemark

Dass am neuen Wettbewerb, der den World Cup ersetzt, je sieben Nationen mit nur je zwei Stammpfahrern teilnehmen, konnte für die DMSB-Vertretung ein Vorteil sein – und es wurde auch einer. Kai Huckenbeck und Martin Smolinski boten eine homogene Teamleistung, fuhren perfektes Paar-Speedway, und U21-Backup-Fahrer Michael Härtel blieb arbeitslos im Fahrerlager.

Die zwei erstplatzierten Teams qualifizierten sich nach 21 Heats direkt für die Finalveranstaltung in Wroclaw; die Teams auf den Plätzen 3, 4 und 5 mussten zwei K.o.-Rennen um den letzten Qualifikationsplatz bestreiten. Die Deutschen marschierten aber von Beginn an

an der Spitze: 4:2 gegen Lettland, 5:1 gegen Slowenien, dann folgte eine 2:4-Niederlage gegen Dänemark, ein 3:3 gegen Slowenien und ein 4:2 gegen die USA. Vor dem letzten Heat lagen die Russen Laguta und Saifutdinov nur einen Punkt vor den Gastgebern an der Spitze und ein Erfolg über die Favoriten hätte sogar den Tagessieg gebracht. Die Russen gewannen mit 5:1, aber Smolinski/Huckenbeck hatten ihr Finalticket sicher. „Das war ein schönes Rennen und sehr gut für das deutsche Speedway, dass wir im Finale zurück sind. Es zeigt den hohen Level, den wir haben“, strahlte Smolinski.

Im ersten K.o.-Rennen gewann Greg Hancock gegen Slo-

wenien. Da Hancocks Partner Gino Manzares verletzt war, kamen aber die Slowenen ins zweite K.o.-Rennen, das Dänemark trotz eines 3:3 gegen Heatsieger Zagar gewann. ■

SPEEDWAY OF NATIONS

Semifinale 1, Teterow (D), 02.06.

1. RUSSLAND 25 Punkte:
Artem Laguta 16, Emil Saifutdinov 9
2. DEUTSCHLAND 20 Punkte:
Kai Huckenbeck 11, Martin Smolinski 9
3. DÄNEMARK 18 Punkte:
M. Jepsen Jensen 10, Kenneth Bjerre 8
4. SLOWENIEN 17 Punkte: Matej Zagar 14
5. USA 17 Punkte: Greg Hancock 16
6. UKRAINE 15 Punkte: Andriy Karpov 7
7. LETTLAND 14 Punkte: Andzejs Lebedevs 8

Langbahn-WM-Qualifikation Marienbad

Alle drei weiter

Jörg Tebbe gewann die Qualifikation in Marienbad nach Stechen gegen Bernd Diener. Auch Max Dilger startet beim Challenge in Bielefeld.

Von: **Thomas Schiffner**

Das sturzreiche Rennen letzten Donnerstag in Altrip hatte seine Opfer gefordert: Stephan Katt musste auf seinen Start am Samstag im Kurort Marianske Lazne verzichten. Jesse Mustonen fuhr gehandicapt und erreichte unter 26 (!) Fahrern den zwölften und letzten Qualifikationsplatz für den WM-Challenge am 24. Juni in Bielefeld. Der in Altrip ebenfalls gestürzte Martin Malek

wurde Achter. Max Dilger, in Altrip Zweiter, schaffte auf der 1000-Meter-Bahn nur Platz 10.

Der Kampf um den Tagessieg war eine deutsche Angelegenheit: Nach fünf Durchgängen waren Bernd Diener und Jörg Tebbe punktgleich. Das Stechen gewann Tebbe gegen den ältesten Teilnehmer. Hynek Stichauer war als Dritter bester Tscheche,



Tagessieger Jörg Tebbe

während Josef Franc mit einer Reihe technischer Probleme nur Siebter wurde. Da FIM und DMSB für Bielefeld noch drei Wildcards vergeben, hat Katt noch gute Chancen, dabei zu sein. ■

LANGBAHN-WM

Qualifikation, Marienbad (CZ), 02.06.

- | | |
|------------------------------|-------------|
| 1. Jörg Tebbe (D) | 18+4 Punkte |
| 2. Bernd Diener (D) | 18+3 |
| 3. Hynek Stichauer (CZ) | 17 |
| 4. Andrew Appleton (GB) | 16 |
| 5. Henri Ahlborn (FIN) | 15 |
| 6. Paul Cooper (GB) | 15 |
| 7. Josef Franc (CZ) | 14 |
| 8. Martin Malek (CZ) | 14 |
| 9. Romano Hummel (NL) | 13 |
| 10. Max Dilger (D) | 12 |
| 11. Henry van der Steen (NL) | 11 |
| 12. Jesse Mustonen (FIN) | 11 |

NACHRICHTEN

DOPPELSIEG FÜR MARC-REINER SCHMIDT

Beim zweiten Lauf der Supermoto-IDM in St. Wendel gewann Marc-Reiner Schmidt den Start des ersten Heats, worauf Husqvarna-Fahrer Markus Class über das Vorderad stürzte. Danach passierte das Gleiche umgekehrt. Schmidt gewann vor Titelverteidiger Class und Markus Volz. Genauso endete auch Lauf 2. Weil Class den ersten DM-Lauf verpasst hatte, liegt er in der Punktetabelle weit hinter DM-Leader Schmidt.

NEUE ARBEITSPLÄTZE FÜR HUSQVARNA-FAHRER

Iker Larranaga und Brent Van Doninck wurden von Husqvarna nach der Schließung des 8Biano-Teams nach dem deutschen GP in Teutschenthal schnell untergebracht. Der Spanier und der Belgier sind jetzt beim belgischen Diga-Proccross-Team, welches Husqvarna mit Dylan Walsh und Caleb Grothues in der EMX250 vertritt.

SPEEDWAY-PAAR-CUP AN MSC CLOPPENBURG

Der letzten Freitag erstmals in Wittstock ausgetragene DMSB-Paar-Cup musste wegen Regens abgebrochen werden und wurde nach 14 Heats gewertet. Sieger Cloppenburg, mit Lukas Fienhage (12), Martin Smolinski (10) und René Deddens (3), kam auf zwei Punkte mehr als Gastgeber Wittstock (Kevin Wölbert 15). Dritte wurden die DMV White Tigers, die Kai Huckenbeck (15) engagiert hatten.

FRANC, DILGER UND LAMBERT SIEGREICH

Der Brit Robert Lambert gewann das Fronleichnam-Speedway in Olching. Nach Stechen gegen Bjarne Pedersen wurde Martin Smolinski Zweiter. Den zeitgleichen Sandbahn-Klassiker in Altrip gewann Josef Franc vor Max Dilger und Michael Härtel. Im „Goldener Römer“-Lauf fiel Franc führend aus und Dilger erbeite den Sieg vor Härtel.

**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 H

BMW

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Ferrari

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



Testarossa TR512M, EZ 4/2000, 35000 km, 324 kW (441 PS), gelb, Leder, Klima, NR-Fzg., VB 265.000,- €. Tel. 0171/3650548
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44350

360 Challenge Stradale ges. 0171/4167106 H

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

**Jetzt online
abonnieren!**
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/aba

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

Honda

NSX gesucht. 0171/4167106 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und
gebr., alle Typen. 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

Land Rover

AUTOHAUS
KRUMEY+GILLES



Land Rover / Range Rover ab 18.950,-
Discovery, Freelander, Evoque, Sport.
Autohaus Krumei & Gilles GmbH, Cäcilien-
str. 2-8, 45479 Mülheim-Ruhr,
0208-41975-15, www.krumei-gilles.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44388

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421
Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

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

Maserati Spyder wenig Kilometer ge-
sucht. 0171/4167106 H

Mercedes



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

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 Alters-
gründen zu verk., Classic Data Note 2, VB
10.500,- €. Tel. 0160/8997842



MB SL 320 (129), Bj. 06/2000, 32839 km,
wie neu, TÜV 2020, arrow grau-met.,
Topzust., unf.frei, 34.500,- €. 0171/9985869

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL
als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin
Privatmann und Barzahler. Tel. 04351/44411,
martin-spielring@t-online.de

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

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



CITAN CP LINE! "CP LINE" - HARTMANN
Citan 111 CDI, EZ 05/2016, ca. 13144 km,
Aerodynamikpaket CP LINE (Front-, Sei-
ten-, Heckspoiler), 18 Zoll Alu-Sportrad-
satz MILO 1 mit Bereifung 225/40/R18,
Euro 6, Klima, Panoramadach, Navi,
Rückfahrkamera, Hecktüren, Dachreling
und vieles mehr... 21.090,- € (MwSt. awb.)
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44347

CLS AMG S4M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585
PS, grau-m., Led. sw., 54000 km, NP:
160.000,-, VB 59.000,-. T. 0171/3491847

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

Mercedes



www.varex.com

SLS - / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee. varex@varex.com, 08022/6607080H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44335

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

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Gentleman "V 250 - HARTMANN VP Spirit", EZ 03/2015, ca. 33468 km, flintgrau-met., einzigartig im Auftritt, Frontspoilerlippe, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 19 Zoll Alu-Radsatz LUND2, mattschwarze Seitenrohre, Leistungssteigerung, V8 Soundmodul u.v.m., Edition mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6 Gr. I, Standhgz., NAVI, 2x Schiebetür, Klima u. v.m., 44.049,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44348

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

Mini

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

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 08061/36666

Boxster Spyder gesucht. 0171/4167106 H



Porsche GT3, EZ 10/2007, ClubSportPaket, zweite Hand, unfallfrei, 58000 km, 4 neue Reifen, grosse Inspektion durchgeführt, TÜV u. AU neu (05/2020), 84.000,- €. Tel. 0033/6/11789347, infos.chalets@neuf.fr

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

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

Wir rüsten nach:
PORSCHE Rückfahrkamera
nur original - mit
dynamischen
Leitlinien!

www.digitaletechnik.de

991 auch GT3/RS/R, Cayman auch GT4, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera. Vor-Ort-Service. Tel. 0700/22022011 H

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

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

911 Bj. '65 Rennfahrzeug gesucht. 0171/4167106 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

Renn/Rallye

FERODO
Motorsport- und
High Performance
Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

e-mail: info@bsa-corse.de

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

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

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

- ° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR [VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
- ° RENN PLEUEL [SAE 4340, geschmiedet]

www.Rennsportshop.com

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

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

Rennttransporter



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

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
 Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Tim Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 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 Kioskauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
 Telefax +49 (0)711 182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine
 Haftung.

Leserbriefe

Jammernde Werke am Ring

Teilnehmerschwund beim
24h-Rennen am Nürburgring
MSa 22/2018

So was nennt der Fachmann doch „Duplizität der Ereignisse“. Gab es nicht schon mal eine ähnliche Situation? War es nicht Ende der 1980er-Jahre, als die damaligen Gruppe-H-Opel-Manta mit Fuchschwanz den Werksteams um die Ohren (und ums Auto) gepfiffen sind? Und wie haben die Werksteams damals reagiert? Genau wie heute: Anstatt ihre Autos entsprechend aufzurüsten, um gegen die Gruppe H anzukommen, haben sie so lange gejammert und gewünselt, bis das Reglement entsprechend geändert wurde. So, dass für die Gruppe-H-Fahrer und die Zuschauer das 24h-Rennen am Ende unattraktiv wurde. Mit der Folge, dass im kommenden Jahr etliche Breitensportler und Tausende Zuschauer – vermutlich aus Protest – weggeblieben sind. Ich finde, das 24h-Rennen sollte ausschließlich für den Breitensport und die Privatfahrer reserviert sein. Ich habe nichts gegen die GT3 und die anderen starken Boliden, aber bitte nur von Privatteams eingesetzt. Für Werke gibt es in diesem Bereich doch auch noch andere Plattformen. Müssen die immer wieder den Breitensport zerstören?

Vinzenz Schöttgen,
D-76287 Rheinstetten

Rossi im Rossi-Land

Zur MotoGP in Mugello
MSa 25/2018

Wer das Q2 in Mugello am Samstag gesehen hat, wird nie wieder Formel 1 gucken. Emotionen pur. Mehr geht nicht. Rossi im Rossi-

BILD DER WOCHE



MotoGP im Nebel: Die Rossi-Fans gaben in Mugello Rauchzeichen ab

Land, Márquez mit einem Rutscher, geht aber trotzdem nicht vom Gas. Ich könnte noch einige andere Sachen aufzählen. Die Kommentare von Kollege Nebel und Stecker, die Slow-Motion-Aufnahmen. Einfach klasse. Es wird auch Zeit, mal nicht nur zu meckern über die Berichterstattung. Ich freu mich schon auf mehr.

Thomas Haake,
D-28832 Achim

Pause von der Formel 1

Zum Monaco-Grand-Prix
MSa 24/2018

Ich habe mir letztes Wochenende nach echt langer Zeit mal wieder ein Formel-1-Rennen angeschaut. Ich muss sagen, dass ich all die Leute verstehe, die über die Formel 1 von heute und deren Präsentation im TV jammern. Das Monaco-Rennen war wirklich nicht besonders spannend. Die einzige Frage, die sich stellte, war, ob vielleicht doch noch Ricciar-

dos Auto kaputtgehen oder ob er das Rennen einfach heimfahren würde. Aber sorry, das verstehe ich nicht unter Motorsport. Und dann ist da noch der RTL-Moderator. Er wird nach jedem Kommentar von Christian Danner korrigiert, kommentiert Motorsport auf Bild-Zeitungsniveau – ist entzückt, wenn auf der Strecke ein Unfall passiert – und hält sich ansonsten mit Statistiken darüber auf, was sonst noch so neben der Strecke passiert. Ich werde mir den Käse wohl erst mal ein paar Jahre lang nicht mehr anschauen. Mal sehen, ob es dann überhaupt noch eine Formel 1 gibt...

Jörg Weber,
E-08004 Barcelona

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.

1.–3. Juni: Hockenheimring: sport auto High-Performance Days
 15./16. Juni: ADAC Rallye Masters: Rallye Stewweder Berg
 23. Juni: VLN Rennen 3: 60. ADAC ACAS H&R-Cup

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 7. Juni

19.00 Rallye-WM Sardinien, Live Stage **LIVE** Sport 1+

Freitag, 8. Juni

18.55 Formel 1 Montreal, FP1 **LIVE** N-TV

Samstag, 9. Juni

08.30 Rallye-WM Sardinien, Live Stage **LIVE** Sport 1+

11.00 ADAC Formel 4 Spielberg, 1. Rennen **LIVE** Sport 1

11.45 TCR Germany Spielberg, 1. Rennen **LIVE** Sport 1

12.45 GT Masters Spielberg, 1. Rennen **LIVE** Sport 1

14.30 Carrera Cup Spielberg, 1. Rennen **LIVE** Sport 1

16.00 Rallye-WM Sardinien, Live Stage **LIVE** Sport 1+

17.45 ADAC Formel 4 Spielberg, 2. Rennen (Aufz.) Sport 1+

20.45/23.40 F1 Montreal, Qualifying (zeitvers.) SRF2/ORF1

Sonntag, 10. Juni

01.00 Formel 1 Montreal, Qualifying (Aufz.) RTL

02.00 IndyCar Series, Fort Worth/Texas **LIVE** Sport 1 US

09.30 Rallye-WM Sardinien, Live Stage **LIVE** Sport 1+

09.45 ADAC Formel 4 Spielberg, 2. Rennen **LIVE** Sport 1

11.35 Carrera Cup Spielberg, 2. Rennen **LIVE** Sport 1+

12.20 Rallye-WM Sardinien, Power Stage **LIVE** Sport 1+

13.00 GT Masters Spielberg, 1. Rennen **LIVE** Sport 1

14.00 Rallycross-WM Hell, HF & Finale **LIVE** Pro 7 FUN

14.40 TCR Germany Spielberg, 2. Rennen **LIVE** Sport 1

17.40/18.00 Formel E, Zürich ePrix **LIVE** SRF 2/ES 2

ca. 19.10 Formel 1 Montreal, Vorber. & Rennen **LIVE** RTL/ORF 1

19.30 NASCAR Cup Series, Michigan **LIVE** Motorvision TV

20.00 Formel 1 Montreal, Vorber. & Rennen **LIVE** SRF 2

22.00 Formel E, Zürich ePrix (Aufz.) Eurosport 1

Motorrad

Mittwoch, 6. Juni

22.00 Isle of Man, 1. Sidecar-TT-Rennen (Zus.) Motorvision TV

Donnerstag, 7. Juni

22.00 Isle of Man, 1. SSP-TT-Rennen (Zus.) Motorvision TV

Freitag, 8. Juni

22.00 Isle of Man, Superstock-TT-Rennen (Zus.) Motorvision TV

Samstag, 9. Juni

12.40 Superbike-WM Brunn, 1. Rennen **LIVE** Servus TV

22.05 Isle of Man, 2. SSP-TT-Rennen (Zus.) Motorvision TV

23.30 Superbike-WM Brunn, 1. Rennen (Aufz.) Eurosport 1

Sonntag, 10. Juni

11.30 Supersport-WM Brunn, Rennen **LIVE** Eurosport 2

12.40 Superbike-WM Brunn, 2. Rennen **LIVE** Servus TV

12.45 Langstrecken-WM, Oschersleben **LIVE** Eurosport 2

13.00 MX2-WM St. Jean, 1. Rennen **LIVE** motorsport.tv

14.00 MXGP-WM St. Jean, 1. Rennen **LIVE** motorsport.tv

16.00 MX2-WM St. Jean, 2. Rennen **LIVE** motorsport.tv

17.00 MXGP-WM St. Jean, 2. Rennen **LIVE** motorsport.tv

ab 19.15 Motocr.-WM St. Jean, die Rennen (Aufz.) Eurosport 2

23.30 Superbike-WM Brunn, 2. Rennen (Aufz.) Eurosport 1

23.30 Isle of Man, Lightweight/TT Zero (Zus.) Motorvision TV

Montag, 11. Juni

22.00 Isle of Man, Senior-TT-Rennen (Zus.) Motorvision TV

Dienstag, 12. Juni

22.00 Isle of Man, 2. Sidecar-TT-Rennen (Zus.) Motorvision TV

Internet/Livestream

Samstag, 9. Juni

ca. 17.15 TCR Europe Spa, 1. Rennen **LIVE** tcr-series.tv

Sonntag, 10. Juni

ca. 11.15 TCR Europe Spa, 2. Rennen **LIVE** tcr-series.tv

Vorschau



Formel 1 Grand Prix von Kanada: Schlägt Mercedes in Montreal zurück?



SBK-WM in Tschechien: Superbike-Comeback nach fünf Jahren Pause in Brunn

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

07.–10.06.	Rallye-WM, Sardinien	I
09.06.	IndyCar Series, Fort Worth/Texas	USA
09./10.06.	ADAC GT Masters, Spielberg (+ TCR/F4/PCC)	A
09./10.06.	TCR Europe, Spa-Francorchamps	B
10.06.	Formel 1, Montreal/Québec	CDN
10.06.	Rallycross-WM, Hell	N
10.06.	Formel E, Zürich ePrix	CH
10.06.	NASCAR Cup Series, Brooklyn/Michigan	USA

Motorrad

26.05.–08.06.	Isle of Man, Tourist Trophy	GBM
09.06.	Langstrecken-WM, 8h Oschersleben	D
09.06.	Speedway-Bundesliga, Stralsund	D
09./10.06.	Superbike-/Supersport-WM, Brunn	CZ
09./10.06.	IDM (nur SBK1000), Oschersleben	D
10.06.	Motocross-WM, Saint-Jean-d'Angély	F
10.06.	Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Barcelona	E
10.06.	Supermoto-EM, Poznan	PL

Champions

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

LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Rennaufklebern, abnehmbarem Frontsplitter, sowie verstell- und abnehmbarem Heckspoiler, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,- €.



**Für Sie
zur Wahl**



LEGO Speed Champions Bugatti Chiron

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden, Leitkegeln und Werkzeug, Maße: ca. 13 x 4 x 5 cm, Zuzahlung: 1,- €.

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1741345, verschenken 1741346.
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 46,75 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Fon +49 (0)711 3206-8888