

Ferrari: Zweiter Sieg in Bahrain

Vettel, der Reifenflüsterer!



WTCR-Start in Marrakesch
**Altstar Tarquini
holt zwei Siege!**

Moto3: Grand Prix Argentinien
**Deutsches Team
holt Moto3-Sieg**

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



WRC-WM auf Korsika
**Evans trumps beim
Spiel groß auf**



MotoGP: Grand Prix Argentinien
**Crutchlow gewinnt
dramatisches Rennen**



Sportwagen-WM: Saisonvortest
**Toyota nur scheinbar
am schnellsten?**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Vettel zittert sich zum Sieg beim GP Bahrain **S. 4**
- Formel 1** Umfassende Statistik zum GP in Sakhir **S. 6**
- Formel 1** Warum Ferrari plötzlich vor Mercedes fährt **S. 8**
- Formel 1** So reagieren die Teams auf den Kostendeckel **S. 10**
- Formel 1** GP Bahrain: Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 12**
- Formel 2** Günther bei der Premiere gleich auf dem Podest **S. 13**
- Formelsport** Weitere Hintergründe aus Formel 1 und Co. **S. 14**
- Sportwagen** Rowe-BMW beim zweiten VLN-Lauf vorn **S. 16**
- Langstrecken-WM** Alles zum WEC-Prolog in Le Castellet **S. 18**
- Sportwagen** Weitere News aus den diversen Serien **S. 22**
- Rallye-WM** Ogier gewinnt die Heimrallye auf Korsika **S. 24**
- Rallye-WM** WRC2 Korsika, Kommentar, weitere News **S. 28**
- Tourenwagen** Ein Oldie glänzt bei der WTCR-Premiere **S. 32**
- Tourenwagen** Neues aus DTM, TCR, NASCAR und Co. **S. 34**

Motorrad:

- MotoGP** Crutchlow sensationell Sieger in Argentinien **S. 36**
- Motorrad-WM** Pasini Moto2-Sieger und Tabellenführer **S. 40**
- Motorrad-WM** Deutsches Team holt Moto3-Sieg in Termas **S. 42**
- Straßensport** Interview mit Reiterberger, weitere News **S. 44**
- Eisspeedway** Koltakov holt vorzeitig den Titelgewinn **S. 46**
- Motocross-WM** Herlings feiert Doppelsieg im Trentino **S. 48**
- Offroad** Supercross-WM, Speedway und Nachrichten **S. 50**

Leserservice:

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

28 WRC2 Rallye Korsika: Auch in Liga 2 gibt es einen Rallye-Dominator



40 Moto2 Argentinien: Das Intact-Team aus Memmingen gelgt weiter groß auf!



32 WTCR-Auftakt in Marrakesch: Hyundai startete erfolgreich in das neue Tourenwagen-Zeltalter



46 Eisspeedway-GP in Heerenveen:
Dmitri Koltakov feiert seinen dritten Titel



20 WEC-Prolog in Paul Ricard: Wie sieht das
Kräfteverhältnis in der GT-Klasse aus?

KRIEG IN DER FORMEL 1?

Die neuen Formel-1-Bosse haben in Bahrain endlich den Fahrplan für die Zukunft der Königsklasse vorgestellt. Das Papier enthält viel Sprengstoff. Wir haben die brisanten Details.

Seite 10

PLÄNE FÜR DIE DTM

Wie geht es mit der DTM weiter? Im MSA-Interview verrät der neue ITR-Geschäftsführer Achim Kostron interessante Details über die Vermarktung der Serie, die TV-Partner und neue Teams.

Seite 34

MÁRQUEZ VS. ROSSI

Die Vorfälle beim Rennen in Argentinien stellen die Beziehung der MotoGP-Superstars Marc Márquez und Valentino Rossi auf die Belastungsprobe. Die Aussagen nach dem Rennen sind harter Tobak.

Seite 38

02-PAPENMEIER

BMW

Ferrari zur Risiko-

Sebastian Vettel hat auch das zweite Saisonrennen in Bahrain gewonnen. Der Schlüssel zum Erfolg war eine riskante Ein-Stopp-Taktik, bei der die Soft-Reifen 39 Runden halten mussten.

Von: **Tobias Grüner**

Warum änderte Ferrari die Taktik?

Eigentlich ging Ferrari mit einer klaren Zwei-Stopp-Taktik ins Rennen. Weil Valtteri Bottas am Start an Kimi Räikkönen vorbeiging und von Sebastian Vettel anschließend nicht abzuschütteln war, legten die Strategen den ersten Stopp auf den frühestmöglichen Zeitpunkt in der 18. Runde. So konnte man dem Undercut von Mercedes zuvorkommen. Doch obwohl Bottas im zweiten Stint auf den härteren Medium-Reifen unterwegs war, hielt der Finne den Abstand zur Spitze konstant. Vettel versuchte im zweiten Stint mit den Soft-Gummis an der Spitze sofort Tempo zu machen, konnte aber nicht entscheidend wegziehen.

So zog Ferrari seinen letzten Joker und holte Räikkönen früher als geplant zum zweiten Stopp an die Box. Er sollte als Köder Mercedes zu einer Reaktion zwingen. Der Schachzug sorgte tatsächlich dafür, dass die Karten neu gemischt wurden. Allerdings nicht so, wie sich das die Taktiker vorgestellt hatten. Noch bevor das linke Hinterrad gewechselt war, schickte die Boxenampel den Ice-man wieder auf die Strecke. Doch da stand der Mechaniker noch in der Fahrlinie. Der Italiener wurde vom Auto erfasst und zu Boden geschleudert. Mit gebrochenem Schien- und Wadenbein ging es direkt ins Medical Center.

Auch für Vettel hatte das Malheur Konsequenzen. Bis sich das Team wieder gesammelt hatte, war der perfekte Zeitpunkt für den zweiten Boxenstopp längst verpasst. Mit frischen Reifen hätte er höchstens noch Hamilton eingeholt. Bottas lag schon außer Reich-

weite. So stellten die Strategen unfreiwillig die Taktik um. Vettel musste plötzlich durchfahren. „Zehn Runden vor Schluss habe ich am Funk gesagt, dass ich alles im Griff habe. Aber das war gelogen“, gab der Heppenheimer anschließend zu. „Als mir die Zeiten von Valtteri durchgegeben wurden, habe ich kurz gerechnet und erwartet, dass er mich schnappen wird. In den letzten fünf Runden war es schwer, das Auto überhaupt auf der Strecke zu halten. Das Rennen hätte keine Runde länger gehen dürfen.“ Am Ende rollte Vettel mit 0,6 Sekunden Vorsprung über den Zielstrich.

Hätte Mercedes gewinnen können?

Bei Mercedes wusste man nicht, ob man sich freuen oder ärgern soll. Die Positionen zwei und drei von den Startplätzen drei und neun konnten sich eigentlich sehen lassen. Doch wegen der überraschend guten Pace lag auch der Sieg in Reichweite. Als Vettel früh zum ersten Stopp abbog und sich mit dem Soft-Reifen auf eine vermeintliche Zwei-Stopp-Strategie festlegte, schien das Pendel zugunsten der Silberpfeile auszuschlagen. „Wir haben uns mit der Taktik selbst schachmatt gesetzt“, scherzte Vettel. Doch weil Mercedes fest mit einem starken Schlusspurt des Ferrari auf frischen Reifen rechnete, ließ man Bottas zur Rennmitte lange die Medium-Reifen schonen, um für die Verteidigung Reserven zu haben.

Erst nach Räikkönens Boxen-Unfall war klar, dass Vettel nicht mehr wechseln würde. Bottas wurde sofort von der Kette gelassen, doch die Attacke kam zu spät. Hätte man den Finnen früher aufgefordert, Gas zu geben, wäre das Rennen wohl etwas anders ausgefallen. Mercedes konnte aber nicht ahnen, dass Ferrari die Strategie umstellt. Selbst bei Pirelli zeigte man sich überrascht: „Wir hätten es Sebastian nicht zugetraut. Nicht wegen des Verschleißes, sondern wegen des Gripverlustes über die Distanz. Wir hätten gedacht, er bricht am Ende stärker ein“, gab Pirelli-Sportchef Mario Isola zu.



Boxen-Unfall: Der Ferrari-Mechaniker hinten links steht noch halb vor dem Rad, als Kimi Räikkönen plötzlich Gas gibt



Im Duell zwischen Max Verstappen und Lewis Hamilton flogen die Funken. Nach drei Runden waren beide Red Bull draußen

aktik gezwungen



Wer war Schuld am Verstappen-Aus?

Das Duell zwischen Max Verstappen und Lewis Hamilton in Runde 3 erhitzte die Gemüter. Bei der Kollision am Ausgang von Kurve 1 schlitzte der Mercedes-Frontflügel den linken Hinterreifen am Red Bull auf. „Bei uns geht sofort alles kaputt und bei den anderen ist kein Kratzer zu erkennen“, klagte Red-Bull-Berater Helmut Marko. Als Folge der Kollision musste Verstappen wenig später mit einem defekten Differenzial aufgeben. Doch wer hatte Schuld? Die beteiligten Piloten verwiesen auf den jeweils anderen. „Von meiner Seite habe ich genügend Platz gelassen“, stellte Verstappen klar.

Hamilton war ganz anderer Meinung. Als die Szene im Raum vor der Siegerehrung abgespielt wurde, wählte der Brite eine Beleidigung für Verstappen, die mit dem Wort „Schwachkopf“ noch vorsichtig übersetzt ist. In der Pressekonferenz legte er noch einmal nach: „Das war einfach eine unnötige Kollision. Zwischen uns Fahrern muss ein gewisser Respekt herrschen. Das hat sich aber nicht respektvoll angefühlt. Am Ende war es auch für ihn ein dummes Manöver, weil er dadurch das Rennen nicht beenden konnte. Es ist offensichtlich, dass er in letzter Zeit zu einigen Fehlern neigt.“

Und was sagten die Schiedsrichter zu der Aktion? Gar nichts! Rennleiter Charlie Whiting erklärte warum: „Wir haben uns das in der Rennleitung angesehen. Aber weil klar war, dass keinem Fahrer die Hauptschuld zugeschrieben werden konnte, haben wir auf eine offizielle Untersuchung verzichtet.“

Warum war Toro Rosso so schnell?

Toro Rosso geigte in Bahrain groß auf. Pierre Gasly sorgte mit Rang 4 für die größte Überraschung. Schon im Qualifying stellte der Franzose das schnellste Auto aus dem Mittelfeld. Anschließend erklärte der Rookie: „Ich weiß auch nicht, warum wir

so gut unterwegs sind. Da müssen wir wohl noch einmal in die Daten schauen.“ Teamchef Franz Tost gab die Antwort, warum es plötzlich richtig nach vorne ging: „Wir sind mit einem neuen Aerodynamik-Paket nach Bahrain gekommen. Dazu hat auch noch Honda ein paar Modifikationen für den Antrieb beigesteuert. Das hat unsere Leistung gegenüber Melbourne deutlich verbessert. Die neuen Teile haben wie zuvor berechnet funktioniert.“

Das Paket beinhaltete einen neuen Unterboden, einen neuen Frontflügel sowie Leitbleche an der Seite. „Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir dieses Performance-Level halten können. Punkte sollten mindestens in jedem Rennen möglich sein“, gab sich Tost optimistisch. Dass der Toro Rosso so gut läuft, wird man beim alten Honda-Partner ungern sehen. McLaren fuhr der Pace von Gasly weit hinterher.

Wie kam Sauber in die Punkte?

Die zweite Überraschung neben Gasly hieß Marcus Ericsson. Der Sauber-Pilot schaffte es von Startplatz 17 bis auf Rang 9. Es waren die ersten Punkte für den Schweden seit Monza 2015. Das Wunder kam nicht nur durch Glück zustande. Sauber zeigte im Rennen eine im Vergleich zum Qualifying deutlich verbesserte Pace. Der entscheidende Faktor war aber die Ein-Stopp-Strategie. Ericsson schaffte es trotz Spritsparen und Reifenschonem im ersten Stint ordentliche Rundenzeiten zu fahren. Der Boxenstopp klappte dank vor der Saison verbessertem Equipment perfekt. So konnte man am Ende auch vom Papier her schnellere Autos hinter sich lassen. „Zur Rennmitte haben wir gemerkt, dass heute Punkte drin sind“, erklärte Teammanager Beat Zehnder. „Wir haben Marcus gesagt, dass er sich gegen Hülkenberg, Alonso und Vandoorne nicht wehren soll. Das hätte nur Zeit gekostet und die Punkte in Gefahr gebracht. Er hat heute eine fehlerfreie Leistung abgeliefert und alle unsere Vorgaben perfekt umgesetzt.“ ■



Sauber-Aufschwung: Seit dem GP Aserbajdschan 2017 hat der Schweizer Rennstall auf Punkte gewartet

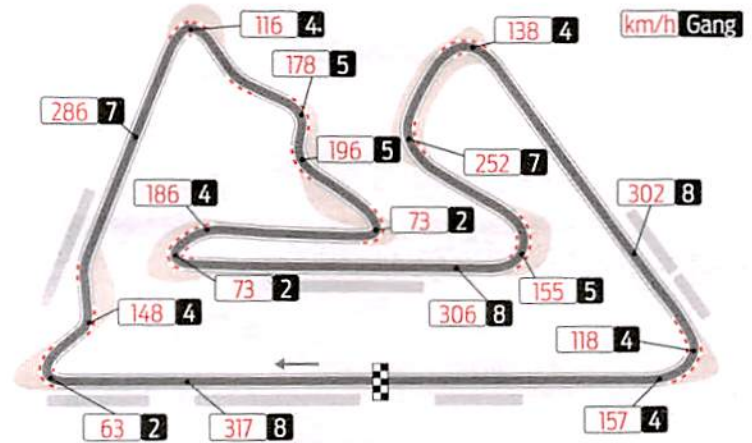
SUTTON IMAGES

SUTTON IMAGES

GP BAHRAIN: 2. VON 21 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,412 km**
 Runden: **57**
 Distanz: **308,238 km**
 Zuschauer: **33 000**
 Wetter: **28 Grad, bewölkt**
 Topp speed Qualifikation: **327,1 km/h (Räikkönen)**
 Topp speed Rennen: **340,0 km/h (Grosjean)**
 Gangwechsel/Runde: **56**
 Vollastanteil: **73% (1040 m = 13,5 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,48 Liter**
 Führungswechsel: **3**



STARTAUFSTELLUNG

1	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.27958 min		
2	Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1.28101 min		
3	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.28124 min		
4	Daniel Ricciardo, AUS	3
Red Bull-Renault, 1.28398 min		
5	Pierre Gasly, F	10
Toro Rosso-Honda, 1.29329 min		
6	Kevin Magnussen, DK	20
HaasFI-Ferrari, 1.29358 min		
7	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.29570 min		
8	Esteban Ocon, F	31
Force India-Mercedes, 1.29874 min		
9	Lewis Hamilton, GB ¹⁾	44
Mercedes, 1.28220 min		
10	Carlos Sainz, E	14
Renault, 1.29986 min		
11	Brendon Hartley, NZ	28
Toro Rosso-Honda, 1.30105 min		
12	Sergio Pérez, MEX	11
Force India-Mercedes, 1.30156 min		
13	Fernando Alonso, E	14
McLaren-Renault, 1.30212 min		
14	Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Renault, 1.30525 min		
15	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Renault, 1.29374 min		
16	Romain Grosjean, F	8
HaasFI-Ferrari, 1.30530 min		
17	Marcus Ericsson, S	9
Sauber-Ferrari, 1.31063 min		
18	Sergey Sirotkin, RUS	35
Williams-Mercedes, 1.31414 min		
19	Charles Leclerc, MC	16
Sauber-Ferrari, 1.31420 min		
20	Lance Stroll, CDN	18
Williams-Mercedes, 1.31503 min		

Startnummer
 1) Fünf Plätze zurück wegen Getriebewechsels

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Vettel	57/49 ²⁾	1:32.01,940 min = 206,068 km/h	ss/s	1 (24,524 s)	1.34,453 min
2. Bottas	57/3	+ 0,699 s	ss/m	1 (25,105 s)	1.33,740 min
3. Hamilton	57/5	+ 6,512 s	s/m	1 (24,302 s)	1.33,953 min
4. Gasly	57	+ 1.02,234 min	ss/s/ss	2 (49,792 s)	1.34,863 min
5. Magnussen	57	+ 1.15,046 min	ss/ss/s	2 (49,735 s)	1.34,327 min
6. Hülkenberg	57	+ 1.39,024 min	ss/s/ss	2 (48,836 s)	1.34,667 min
7. Alonso	56		s/m/ss	2 (49,574 s)	1.34,168 min
8. Vandoorne	56		ss/s/m	2 (50,212 s)	1.35,131 min
9. Ericsson	56		s/m	1 (25,194 s)	1.35,093 min
10. Ocon	56		ss/m/s	2 (49,315 s)	1.35,043 min
11. Sainz	56		ss/ss/s	2 (51,075 s)	1.35,535 min
12. Leclerc	56		s/m/ss	2 (50,702 s)	1.35,058 min
13. Grosjean	56		ss/s/ss/ss	3 (116,801 min)	1.34,053 min
14. Stroll	56		s/ss/m	2 (58,250 s)	1.35,266 min
15. Sirotkin	56		s/m/ss	2 (50,365 s)	1.34,563 min
16. Pérez ²⁾	56		s/m/ss	2 (49,669 s)	1.35,075 min
17. Hartley ³⁾	56		ss/s/ss	2 (1.01,599 min)	1.34,689 min
18. Räikkönen	35	Radverlust (P 3)	ss/s		1.34,337 min
19. Verstappen	3	Radaufhängung (P 19)	s/ss		
20. Ricciardo	1	Batterie (P 4)	ss		

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

FAHRER-WM

1. Vettel	2* 50 Punkte
2. Hamilton	33 Punkte
3. Bottas	22 Punkte
4. Alonso	16 Punkte
5. Räikkönen	15 Punkte
6. Hülkenberg	14 Punkte
7. Ricciardo	12 Punkte
8. Gasly	12 Punkte
9. Magnussen	10 Punkte
10. Verstappen	8 Punkte
11. Vandoorne	6 Punkte
12. Ericsson	2 Punkte
13. Sainz	1 Punkt
14. Ocon	1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	1:1
Vettel – Räikkönen	1:1
Ricciardo – Verstappen	1:1
Alonso – Vandoorne	2:0
Sirotkin – Stroll	1:1
Perez – Ocon	1:1
Gasly – Hartley	0:2
Grosjean – Magnussen	0:2
Hülkenberg – Sainz	2:0
Ericsson – Leclerc	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Ferrari	1* 65 Punkte
2. Mercedes	55 Punkte
3. McLaren-Renault	22 Punkte
4. Red Bull-Renault	20 Punkte
5. Renault	15 Punkte
6. Toro Rosso-Honda	12 Punkte
7. HaasFI-Ferrari	10 Punkte
8. Sauber-Ferrari	2 Punkte
9. Force India-Mercedes	1 Punkt



Video:
 Die Diskussion
 nach dem Rennen

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Daniel Ricciardo	Red Bull	1.31,060 min	14
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,304 s	24
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,398 s	18
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,410 s	17
5. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,212 s	21
6. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,456 s	23
7. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,719 s	26
8. Carlos Sainz	Renault	+ 1,825 s	21
9. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,911 s	19
10. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,044 s	18
11. Fernando Alonso	McLaren	+ 2,163 s	24
12. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,218 s	20
13. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 2,304 s	25
14. Lance Stroll	Williams	+ 2,319 s	22
15. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,407 s	29
16. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,437 s	27
17. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,448 s	22
18. Sergio Pérez	Force India	+ 2,602 s	26
19. Esteban Ocon	Force India	+ 2,734 s	23
20. Max Verstappen	Red Bull	keine Zeit	2

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.29,868 min	15
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,525 s	8
3. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,584 s	8
4. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,823 s	14
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,851 s	8
6. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,913 s	16
7. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,276 s	11
8. Carlos Sainz	Renault	+ 1,332 s	12
9. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,570 s	18
10. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,577 s	13
11. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,592 s	18
12. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,645 s	14
13. Esteban Ocon	Force India	+ 1,686 s	17
14. Sergio Pérez	Force India	+ 1,696 s	14
15. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,869 s	14
16. Marcus Ericsson	Sauber	+ 1,991 s	17
17. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,992 s	14
18. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,179 s	19
19. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,595 s	11
20. Lance Stroll	Williams	+ 2,997 s	12

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.29,817 min	32
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,011 s	37
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,563 s	31
4. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,655 s	32
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,928 s	32
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,934 s	31
7. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,403 s	34
8. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,415 s	38
9. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,465 s	29
10. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,605 s	35
11. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,774 s	33
12. Carlos Sainz	Renault	+ 1,784 s	34
13. Esteban Ocon	Force India	+ 1,992 s	31
14. Sergio Pérez	Force India	+ 2,051 s	34
15. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2,152 s	35
16. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,555 s	37
17. Lance Stroll	Williams	+ 2,565 s	30
18. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,657 s	37
19. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,916 s	32
20. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 3,091 s	38

STATISTIK DES WOCHENENDES

52

Überholmanöver zählten Statistiker im Rennen von Bahrain, nachdem es zwei Wochen zuvor in Melbourne gerade einmal fünf Platzwechsel auf der Strecke zu beobachten gab. Der größere Reifenverschleiß, unterschiedliche Strategie-Varianten sowie eine verlängerte DRS-Zone führten zu einer deutlich erhöhten Anzahl an direkten Duellen. An Abwechslung mangelte es nicht. Vier Piloten, die in Australien noch leer ausgingen, schafften es in die Punkte. Das einzige Team, das nach zwei Rennen noch ohne Zähler dasteht, ist Williams. Das letzte Mal, dass Ferrari zwei Grands Prix in Folge gewinnen konnte, war beim Heimspiel in Italien und dem Nachtrennen in Singapur 2010. Das letzte Jahr, in dem ein Fahrer nicht Weltmeister wurde, der die ersten beiden Läufe gewann, war 1982.

FAHRERNOTEN

-  **09/10** @ 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **08/10** @ 6,50
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **05/10** @ 5,50
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **08/10** @ 8,00
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **10/10** @ 9,50
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **08/10** @ 8,50
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **06/10** @ 6,50
Sergio Pérez
Force India
-  **08/10** @ 7,00
Esteban Ocon
Force India
-  **04/10** @ 3,50
Sergey Sirotkin
Williams F1
-  **04/10** @ 4,50
Lance Stroll
Williams F1
-  **08/10** @ 8,50
Fernando Alonso
McLaren
-  **07/10** @ 7,00
Stoffel Vandoorne
McLaren
-  **10/10** @ 6,00
Pierre Gasly
Toro Rosso
-  **06/10** @ 5,00
Brendon Hartley
Toro Rosso
-  **06/10** @ 7,00
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **09/10** @ 9,00
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **08/10** @ 8,00
Nico Hülkenberg
Renault F1
-  **05/10** @ 6,00
Carlos Sainz
Renault F1
-  **09/10** @ 8,00
Marcus Ericsson
Sauber
-  **05/10** @ 5,00
Charles Leclerc
Sauber

ZITAT DES RENNENS

ICH KAM GUT AUS DER LETZTEN KURVE UND HABE MICH NEBEN LEWIS GESETZT. WIR WURDEN VON ALONSO INGEQUETSCHT, ABER ICH BLIEB IMMER VOR IHM, BIS ES ENDETE.“

Max Verstappen



In Bahrain boten die Fahrer heiße Duelle im Minutentakt

Ferrari im Höhenflug:
Mercedes ist plötzlich
doch verwundbar

Verkehrte Welt

Der Favorit Mercedes strauchelt. Ferrari gewinnt zwei Mal in Folge. Das stellt alle Prognosen auf den Kopf. Ferrari hat sein Hauptproblem abgestellt. Mercedes noch nicht.

Von: **Michael Schmidt**

Für Sebastian Vettel und Ferrari hätte die Saison nicht besser beginnen können. Zwei Rennen, zwei Siege. Der erste mit Glück, der zweite mit Zit-

tern, aber aus eigener Kraft. Das hätte man vor der Saison eigentlich eher Mercedes und Lewis Hamilton zugetraut. Doch nach dem GP Bahrain steht es im WM-Duell zwischen Vettel und Hamilton 50:33 nach Punkten.

Mussten beim Saisonauftakt in Melbourne höhere Mächte mithelfen, so drängte Ferrari seinen Gegner in Bahrain in die Defensive. Die erste Startreihe strahlte in Rot. Mercedes machte Vettel dann noch das Geschenk, dass Hamilton eine Getriebestrafe kassierte. In der zweiten Rennhälfte des GP Australien setzte hin und wieder der Hydraulik-

druck aus. Bei einem Getriebekontrolle in Bahrain stellte man fest, dass ein Lager im Differenzial Schaden genommen hatte.

Doch Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen wären auch so in die erste Startreihe gefahren. Ferrari hatte in Bahrain das schnellere Auto. Was daran lag, dass Maranello sein Hauptproblem löste und Mercedes eine alte Schwachstelle wieder einholte. Sie könnte dem Titelverteidiger noch auf anderen Strecken zu schaffen machen. Plötzlich wandelten sich für Ferrari vier Zehntel Rückstand in 0,2 Sekunden Vorsprung um. Das Zünglein

an der Waage spielen wieder einmal die Reifen. Und die sind in diesem Jahr heikler als im Vorjahr. Die Arbeitsbereiche sind kleiner und liegen bei den weichen Reifen in niedrigeren Temperaturfenstern als 2017.

Kein Untersteuern mehr

Ferrari fand weder bei den Testfahrten noch in Melbourne den gewünschten Grip an der Vorderachse. Vettel und Räikkönen brachten ihre Autos nicht in die Kurven hinein. „Das Auto hat geschoben wie eine Kuh“, blickte Vettel mit entsprechenden Handbewegungen auf den Saisonsta-

zurück. Deshalb verlor Ferrari in Melbourne vor allem in langsamen und mittelschnellen Kurven auf Mercedes. Umgekehrtes Spiel beim WM-Gegner. Die Silberpfeile kleben am Kurveneingang auf der Straße, doch sie bekommen am Ausgang ein Problem, wenn der Asphalt aggressiv und die Gummimischungen weich sind. Dann überhitzen die Hinterreifen. „Wir bringen das eine Ende des Autos mit dem anderen einfach nicht zusammen“, verzweifelte Niki Lauda. Sein Motorenhelfer Andy Cowell gab zu: „Ferrari hat bei der Power mit uns gleichgezogen.“ Mercedes hat jetzt nur noch einen Vorteil im Benzinverbrauch. „Ferrari musste im Rennen von der ersten Runde an Sprit sparen. Wir erst später“, verraten die Strategen.

Hinterreifen überhitzen

Ferrari hat das Blatt gewendet, ohne den SF71H groß anzufassen. „Das Auto blieb gleich. Die Basis war immer gut. Wir haben es nur besser ausbalanciert. In Bahrain kam das Gefühl zurück, das ich in Melbourne noch vermisst habe“, verrät Vettel.

Die Schwachstelle bei Mercedes deutete sich schon bei den Testfahrten mit Blasenbildung auf den Hinterreifen an. Auch in Bahrain wurden die Hinterreifen zu heiß. Je weicher die Mischung, desto schlimmer. Lewis Hamilton war in der Qualifikation auf dem Supersoft-Reifen nur um zwei Zehntel schneller als auf dem härteren Soft-Gummi. Laut Pirelli sollten mindestens sechs Zehntel zwischen den beiden Reifentypen liegen. In Melbourne kam man mit einem blauen Auge davon, weil der Streckenbelag die Reifen weniger fordert. Die Ursache für die Rückkehr eines alten Problems hört sich kurios an. Der Mercedes hat zu viel Abtrieb auf

Der Mercedes hat zu viel Anpressdruck auf der Hinterachse. Das führt am Kurvenausgang zu extremem Walken des Reifens, der sich dann von innen zu stark erwärmt.



WILHELM

Die Mercedes-Piloten kämpften mit den Hinterreifen



XPB

Ferrari bekam seine Untersteuer-Probleme endlich in den Griff

der Hinterachse. Und er fährt wegen der geringen Anstellung des Autos weniger Federweg als der Rest. Damit walken die Reifen zu viel, was sie von innen zu stark erwärmt. Wer wie Williams hinten zu wenig Anpressdruck hat, überhitzt die Reifen auch. In diesem Fall durch Rutschen auf der Oberfläche.

Toto Wolff fühlte sich in seiner Einschätzung vor Saisonbeginn bestätigt: „Ich habe immer gesagt, dass es zwischen Ferrari, Red Bull und uns eine enge Kiste wird. Noch enger als im letzten Jahr.“ Das Streckenlayout und der Asphalt werden entscheiden, wer den Ton angibt. Bahrain war wie im Vorjahr Ferrari-Land. Dass sich im Rennen das Bild beinahe gekehrt hätte, liegt daran, dass

nicht so schnell gefahren wird wie in der Qualifikation. „Da stabilisieren sich die Reifentemperaturen besser“, erklärte Reifenexperte Andrew Shovlin.

Der Verdacht, auch dieser Silberpfeil könnte eine Diva sein, wird von Wolff bestritten: „Die Fahrer fühlen sich wohl im Auto. Sie waren im Training nur nicht schnell genug.“ Die Diva von 2017 kündigte ihre Launen nicht an. Und wenn sie sich zickig gab, wusste man oft nicht warum. Diesmal ist das Problem klar umrissen. Der Mercedes muss schonender mit seinen Hinterreifen umgehen. Solange das nicht gelingt, kann er seinen Speed-Vorteil nicht ausspielen. Dann sind die Silberpfeile verwundbar. Jeder kleine Fehler wird bestraft.

Ein schlechter Startplatz, ein zu konservatives Renntempo, die falsche Reifenwahl, Zeitverlust im Verkehr oder beim Boxenstopp. Allein da gewann Vettel 2,5 Sekunden auf Bottas.

Die große Unbekannte bleibt Red Bull. In Melbourne steckten die Fahrer ständig im Verkehr. In Bahrain kamen sie nur zwei Runden weit. Max Verstappen spürt, dass er ein Siegerauto hat, aber er will zu sehr mit dem Kopf durch die Wand. Daniel Ricciardo hatte wieder Technikpech. Motorsportchef Helmut Marko ist überzeugt: „Ricciardo hätte gewinnen können. Er war drauf und dran, Räikkönen zu überholen. Und er hätte sich von Vettel am Ende nicht so abkochen lassen wie Bottas.“ ■



WILHELM

Nach den Testfahrten hätte wohl niemand geglaubt, dass Ferrari das zweite Saisonrennen aus eigener Kraft gewinnt



F1 mit Kostendeckel

Das Formel-1-Management hat die Karten auf den Tisch gelegt. 2021 soll eine Budgetdeckelung von 150 Millionen Dollar kommen. Die kleinen Teams erhalten mehr Geld. Den großen werden die Privilegien gekürzt. Setzt sich Liberty durch, wären Mercedes und Ferrari die Verlierer in dem Spiel.

Von: **Michael Schmidt**

Der Vortrag dauerte genau 75 Minuten. Die Formel-1-Chefs Chase Carey und Ross Brawn sprachen, die Vertreter der zehn Teams hörten zu. Dann bekamen sie eine Kladde in die Hand gedrückt, in der noch einmal schriftlich bestätigt wurde, wie sich die Besitzer der Formel 1 die Zukunft ihrer Roadshow ab 2021 vorstellen. Wer ein großes Blutvergießen erwartet

hatte, wurde enttäuscht. Keiner der Teamchefs wollte sich zu weit aus dem Fenster lehnen. Man tritt sich stattdessen darüber, ob Liberty eine Wunschliste oder eine Blaupause präsentiert hatte. Mercedes sah in dem Papier den Start zu neuen Verhandlungen. Toto Wolff: „Es ist gut, dass wir jetzt wissen, wie sich Liberty und die FIA die Zukunft der Formel 1 vorstellen. Einige der Ideen sind notwendig, einige gut und einige sehr herausfordernd. Wir müssen sie erst im Detail verstehen. Dann können wir immer noch entscheiden, ob wir es mögen oder nicht.“ Claire Williams dagegen jubelte: „Ein guter Tag für Williams. So können wir überleben.“

Wann bricht der Krieg aus?

Chase Carey kündigte mit einem Satz Gesprächsbereitschaft an: „Wir haben nicht den exklusiven Anspruch auf gute Ideen.“ Soll heißen: Wer bessere Vorschläge hat, wird gehört. Unter der Hand hören wir von Liberty jedoch, dass es bei den Finanzfragen

kaum noch Verhandlungsspielraum gibt. Weil das Formel-1-Management bereits mit dem Rücken zur Wand steht. Wenn die Budgets wie von Niki Lauda angeregt nur auf 250 Millionen Dollar sinken, ändert sich gar nichts. Dann sind 2021 sechs Teams verschwunden. Force India, Williams und McLaren unfreiwillig, HaasF1 und die beiden Red-Bull-Rennställe aus freien Stücken. Red Bull bleibt nur im Boot, wenn die Formel 1 spürbar abrüstet und der Sport wieder zu seinen Wurzeln zurückkehrt. Bevor es zum totalen Kollaps kommt, nimmt Liberty lieber in Kauf, Mercedes und Ferrari zu verärgern. Die anderen Teams zeigen kein großes Mitleid mit den Dinosaurs. „Mercedes ist 2021 nach sieben WM-Titeln in Folge sowieso weg. Und wer sagt, ob Sergio Marchionne in drei Jahren noch Präsident von Ferrari sein wird? Dann gibt es vielleicht einen, der anders denkt als er.“

Wenn Liberty das Papier so umsetzt, wie es präsentiert wurde, dann hätten die Amerikaner

„WENN WIR NICHTS ÄNDERN, VERLIEREN WIR BIS 2021 VIELLEICHT SECHS TEAMS. DESHALB MÜSSEN WIR ETWAS TUN.“

Ross Brawn

Motorsportgeschichte geschrieben. Folgende Punkte würden die Königsklasse reformieren:

> Zum ersten Mal in der Geschichte der Formel 1 soll eine Budgetdeckelung für faire Verhältnisse sorgen. Als Obergrenze sind 150 Millionen Dollar ins Auge gefasst. Ausgenommen sind die Gehälter für Fahrer und leitende Angestellte und die Ausgaben für das Marketing.

> Die Einnahmen aus den Startgeldern und TV-Rechten werden zu gleichen Teilen an die Teams verteilt. Einen Bonus gibt

Sollten sich die neuen F1-Bosse mit ihren Plänen für 2021 durchsetzen, dann wären Ferrari und Mercedes die großen Verlierer. Sie müssten am meisten abspecken



xxx

ben. Prinzipiell sollen Komponenten, die auf die Wettbewerbsfähigkeit der Autos keinen spürbaren Einfluss haben, ab 2021 standardisiert werden. Zum Beispiel die Innereien des Getriebes. Aerodynamik, das Fahrwerk und der Antrieb bleiben frei. „Die Autos sollen weiterhin klar unterscheidbar bleiben“, heißt es in dem Papier.

Verlust vieler Jobs

Die Teams haben elf Tage Zeit, die Vorschläge zu verdauen. Am 17. April trifft sich die Strategiegruppe. Dann bricht vielleicht der Krieg aus, der bis zunächst mühsam im Zaum gehalten wurde. Wenn sich die Pläne in die Realität umsetzen lassen, wären Ferrari und Mercedes die Verlierer in diesem Spiel. Sie müssten ihre Budgets halbieren und massiv Personal abbauen. Bei Mercedes geht man davon aus, dass rund 500 der 1000 Leute in der Chassis-Fraktion ihren Job verlieren. Bei Ferrari genauso. Die anderen Teams halten dagegen, dass keiner die Topsteams gebeten habe, ihren Apparat so aufzublähen. Wenn Teams wie Force India und Williams pleitegehen, verlieren genauso viele Leute ihre Arbeit. Ross Brawn erinnert sich: „Als Mercedes das Team 2010 von mir übernommen hat, lagen wir ungefähr bei dem Budget und dem Personalbestand, das ab 2021 gelten soll. Die sind erst in den letzten sieben Jahren so gewachsen. Es besteht der Zwang, immer noch größer zu werden.“

Mit Ausnahme von Mercedes und Ferrari kann jeder mit dem neuen Sozialismus im GP-Sport leben. Selbst Renault und Honda haben sich auf die Seite derer geschlagen, die abrüsten wollen. Sie haben auch mit den abgespeckten Motoren ohne MGU-H kein Problem mehr. Liberty steht mit dem Rücken zur Wand. Der Sport balanciert ohne Netz auf einem dünnen Seil. Sponsoren verabschieden sich. Bei nur zehn Teams darf man keines verlieren. Es gibt aber weder Kaufinteressenten für bestehende Rennställe noch neue Teams am Horizont. Der Sport ist zu teuer und zu kompliziert. Wer heute ein Team gründen will, braucht mehrere Hundertschaften von Spezialisten. Das gibt der Markt gar nicht her. Auch die Autokonzerne halten sich fern. Porsche, Lamborghini und Aston Martin haben verlauten lassen, dass sie nur bei einer Abrüstung der Technik ein Formel-1-Engage-

ment ins Auge fassen. Wenn sich nichts ändert, nehmen die Hersteller, die bereits im Sport sind, den Sport in Geiselschaft. Weil er völlig von ihnen abhängig ist. Nicht wenige im Fahrerlager unterstellen Ferrari und Mercedes genau diese Pläne. „Die wollen selbst an die Hebel der Macht und werden alles verhindern, was Liberty in die Hand nimmt.“

Ferrari in Erklärungsnot

Ferrari kann sich nicht einmal beschweren. Das älteste Team der Formel 1 nimmt finanziell erneut eine Sonderstellung ein. Sie wird allerdings nur halb so gut honoriert wie bisher. Die Kostenbremse soll sicherstellen, dass die Werksteams ihre Überschüs-

se als Gewinn verbuchen, statt damit ihre Autos schneller zu machen. „Die Formel 1 soll für alle ein Profit-Center werden“, fordert Brawn. Das könnte den streitbaren Ferrari-Chef Sergio Marchionne in Erklärungsnot bringen. Seine Aktionäre werden ihn fragen, warum Ferrari lieber 100 Millionen Dollar ausgeben statt gewinnen will.

Niki Lauda sieht in der Budgetdeckung die größte Hürde. „Wir können nicht in so kurzer Zeit so viele Leute entlassen.“ Red Bull hätte das gleiche Problem. Helmut Marko hält es für lösbar: „Wir beginnen bereits, Leute in andere Projekte wie den Aston-Martin-Sportwagen Valkyrie auszulagern.“ ■



FERRARI

In den Formel-1-Fabriken der Topsteams arbeiten fast 1000 Angestellte



SUTTON IMAGES

Die Fahrergehälter sind bei dem neuen Budget-Deckel ausgeklammert



HONDA

Die V6-Motoren sollen billiger werden, um neue Hersteller anzulocken

es nur noch für Ferrari und die Motorenhersteller. Ferrari erhält für seine historische Leistung eine Sonderzahlung von 40 Millionen Dollar. Mercedes, Ferrari, Renault und Honda bekommen jeweils 10 Millionen Dollar extra dafür, dass sie Kunden ihre Motoren bereitstellen.

> Die Regeln sollen schneller und unbürokratischer geändert werden. Bislang stand der Zwang des einstimmigen Votums dagegen. Strategiegruppe und Formel-1-Kommission werden aufgelöst. Die zehn Vertreter von FIA, F1-Management und den Teams entscheiden nach dem Mehrheitsprinzip. Nur bei heiklen Themen wird eine 75-Prozent-Mehrheit nötig sein.

> Das Motorenformat soll so kommen, wie Ende Oktober letzten Jahres präsentiert. Also weiterhin ein 1,6-Liter-V6-Turbo als Basis, ohne MGU-H, mit stärkerer MGU-K, mehr Drehzahl, großzügigerem Spritlimit und Batterien und Turbolader von der Stange.

> Einzelheiten zu den Autos werden erst 2019 bekannt gege-

AUS DEM FAHRERLAGER

KEIN BÜRO FÜR BERNIE

Bernie Ecclestone war wieder mal Gast im Formel-1-Fahrerlager. Allerdings mit einem externen Büro. „Letztes Jahr hatte ich noch ein Büro im Turm der Rennleitung. Jetzt haben sie mich in den VIP-Tower außerhalb des Fahrerlagers abseviert. Ich glaube, Liberty will mir das Leben schwer machen.“

MARKO SAUER

Helmut Marko wurde für seinen Vorschlag, in der Qualifikation und im Rennen mit dem gleichen Power-Modus zu fahren, heftig kritisiert. Der Grazer keilt zurück: „Ja bin ich denn ein einsamer Rufer im Wald? Für das Chassis gelten doch auch Parc-fermé-Regeln.“

FALSCHER HARTLEY

Am Donnerstag wurden in der Boxengasse die Namen aller Fahrer auf den Asphalt vor den jeweiligen Garagen gepinselt. Doch bei Brendon Hartley schlich sich ein Schreibfehler ein. Statt „Hartley“ stand „Hartly“ auf dem Boden. „Da habe ich wohl einen neuen Teamkollegen bekommen“, scherzte Boxennachbar Pierre

Gasly. Noch in der Nacht zum Freitag wurde der Fehler korrigiert.

PIRELLI HOT LAPS

Schon am Donnerstag wurde es in Bahrain laut auf der Strecke. Als Teil des neuen Unterhaltungsprogramms von Liberty starteten die „Pirelli Hot Laps“. Dabei chauffieren die F1-Stars VIP-Gäste und normale Fans im Eiltempo um die Strecke. Den Anfang machten Fernando Alonso und Stoffel Vandoorne mit einem McLaren 720S, Lewis Hamilton und Valtteri



Formel-1-Stars spielen Chauffeur

Bottas mit einem Mercedes AMG GT S sowie Max Verstappen und

Daniel Ricciardo mit einem Aston Martin Vanquish S.

SCHLECHTE BANANE

Carlos Sainz verriet in Bahrain, warum ihm beim GP Australien so kotzübel war. Ein Ventil der Trinkflasche schloss nicht richtig und ließ den ganzen Inhalt in den Mund des Piloten sprudeln. „Dazu habe ich vor dem Rennen noch eine Banane gegessen, die komisch schmeckte. Schon nach ein paar Bissen merkte ich, wie mein Bauch rumorte. Zusammen mit dem Wasser stockte auch die Verdauung“, erklärte der Spanier. Einfach ausspucken konnte Sainz das Wasser nicht: „Das hätte mein Mikrofon beschädigt.“

GRID GIRLS ZURÜCK

Die neuen US-Bosse haben die Grid Girls in der Formel 1 abgeschafft. Die Organisatoren von Monaco und Russland wollen sie zurückholen. „Warum um alles in der Welt sollte ich 30 Mädchen daran hindern, ihren Lebensunterhalt zu verdienen?“, erklärte Michel Boeri, der Präsident des Automobil Club de Monaco.

E-SPORT-FAN OCON

Esteban Ocon zählt nicht nur im richtigen Rennauto zur Spitzenklasse. Der Franzose kann auch gute E-Sports-Fahrer herausfordern. „Ich trainiere drei bis vier Mal pro Woche am Computer. Hin und wieder schlage ich die Stars.“

HAMILTON WIE SURTEES

Lewis Hamilton wäre gerne wie John Surtees Weltmeister auf zwei und vier Rädern. Es wird ein Traum bleiben. „Ich könnte nicht mal so ein Bike testen. Das Risiko wäre viel zu groß.“



Hamilton fährt nur zum Spaß

KOMMENTAR

Seit dem GP Australien ist die Formel 1 in Alarmstimmung. Das Auftaktrennen produzierte nur fünf Überholmanöver. Trotz zusätzlicher DRS-Zone. FIA-Präsident Jean Todt fordert schnelle Abhilfe. Deshalb kam es in Bahrain zu einer Krisensitzung der Technikchefs. Die sollten sich Lösungen überlegen, wie man das Hinterherfahren erleichtern kann. Und zwar schon für 2019. „Für 2021 arbeiten wir an radikal neuen Lösungen“, verspricht Pat Symonds, der in Diensten des F1-Managements die Arbeitsgruppe leitet, die das Rennauto für die Zukunft neu erfinden soll. Diesmal soll nicht mehr der gleiche Fehler passieren wie 2009, als die Überholgruppe in gleicher Mission unterwegs war. Es wurde ein Eigentor. „Wir haben überstürzt etwas geändert, das später zum Bumerang wurde. Der Frontflügel mit dem Standard-



Die mangelnde Action in Australien hat die Formel-1-Bosse aufgeschreckt

Mittelteil ist heute Teil des Überholproblems“, gibt Symonds zu. Ist es dann ratsam, dass die FIA auf einen Schnellschuss für 2019 drängt? Man sollte besser die Rennen in Bahrain und China abwarten. Erst dann sieht man, wie ernst das Überholproblem wirklich ist. Fünf Überholmanöver in anderthalb Stunden

sind sicher zu wenig. Schlimmer noch ist, dass der Zuschauer schnell die Aussichtslosigkeit eines Überholversuchs erkennt. Weil der Hintermann viel zu weit weg ist, Reifen schonen oder Sprit sparen muss. Es muss nicht jedes Überholmanöver gelingen. Solange der Fan das Gefühl hat, es könnte gelingen,

ist für Spannung gesorgt. An der Überholproblematik ist nicht nur die Aerodynamik schuld. Da spielen viele Faktoren hinein. Das hohe Gewicht der Autos, das die Reifen stresst. Gummimischungen, die zu schnell überhitzen. Ein Spritlimit, das die Fahrer zum Langsamfahren zwingt. Ein Motor, der sieben GP-Wochenenden halten muss. Das verlangt Fernsteuerung von den Boxen. Eine Kühlung, die nicht für Fahrer im Verkehr berechnet wird, sondern nach der schnellstmöglichen Rundenzeit. Also bitte kein Stückwerk, sondern besser an einer Gesamtlösung arbeiten!



Michael Schmidt Redakteur

Muss die Formel 1 auf das Überholproblem reagieren? Schreiben Sie an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Norris gewinnt Auftakt, Günther mit starkem Debüt

Beim Formel-2-Saisonauftakt in Bahrain hießen die großen Gewinner Lando Norris und Artem Markelov. Doch auch Serienneuling Maximilian Günther konnte beim ersten Auftritt im neuen Auto überzeugen.

von Tobias Grüner

In Bahrain hat eine neue Formel-2-Epoche begonnen. Auf dem Kurs in der Wüste wurden die ersten Rennen mit der neuen Auto-Generation ausgetragen. Mit 16-Turbo, tiefen Nasen, mehr Abtrieb und Halo unterscheiden sich die Rennwagen des Jahrgangs 2018 deutlich von ihren Vorgängern. Bis auf kleinere Probleme mit Motorsetzern und Überhitzercheinungen konnte man das Debüt der neuen Technik durchaus als gelungen bezeichnen.

Auch in Sachen Fahrerpersonal präsentierte sich die zweite Formel-Liga neu aufgestellt. Dem ersten Rennwochenende des Jahres drückte vor allem Lando Norris seinen Stempel auf. Nach der

gewonnenen Qualifikation am Freitag machte der britische Formel-3-Meister im Hauptrennen am Samstag kurzen Prozess. Von der Pole-Position enteilte er dem Feld und fuhr am Ende locker mit 8,3 Sekunden Vorsprung vor Sérgio Sette Câmara zum ersten Formel-2-Sieg des Jahres.

Für die größte Show im Hauptrennen, bei dem alle Piloten in der Mittagshitze mit extremem Reifenabbau zu kämpfen hatten, war jedoch Artem Markelov verantwortlich. Der Russian-Times-Pilot musste nach einem Motorsetzer in der Startaufstellung aus der Boxengasse losfahren. Von dort aus pflügte er mit sehenswerten Überholmanövern durchs komplette Feld und sicherte sich am Ende noch den dritten Podiumsplatz. Erst nach dem Rennen kam heraus, dass ein falsches Motormapping dazu geführt hatte, dass der Motor von Markelov 15 PS mehr produzierte als die Triebwerke der Konkurrenz. Da weder das Team noch der Fahrer Schuld an dem Fehler hatten, verzichteten die FIA-Kommissare auf eine Strafe.

Auch der deutsche Vertreter Maximilian Günther legte ein

! Der Start in die F2-Saison wurde zur Hitzeschlacht. Die Nachwuchspiloten mussten bei Asphalttemperaturen von über 40 Grad cool bleiben und die Reifen schonen.

erfolgreiches Debüt hin. Am Samstag gelang dem Arden-Pilot von Startplatz 10 der achte Platz, was gleichbedeutend mit der Pole-Position für den Sprint am Sonntag war. Dort musste er sich nur Markelov geschlagen geben, der zeigte, dass er es auch ohne Leistungsvorteil kann. Wie ein alter Hase hielt Günther seine Verfolger Sette Câmara und Norris in Schach und wurde am Ende mit dem Podiumsplatz belohnt. Etwas Glück war auch dabei, weil der zwischenzeitlich führende Nyck de Vries einen freiwilligen Stopp

einlegte, der ihn auf Platz fünf zurückwarf.

Günther zeigte sich entsprechend zufrieden: „Ich bin superhappy über das erste Podium. Vor allem in der zweiten Rennhälfte war es nicht einfach, sich mit den abbauenden Reifen zu verteidigen. Ich habe über den Winter hart gearbeitet. Das hat sich jetzt ausgezahlt.“

Auch die beiden Schweizer Vertreter sind ordentlich in die Saison gestartet. Ralph Boschung konnte mit Platz 10 im Hauptrennen und Rang 7 im Sprint gleich doppelt punkten. Louis Delétraz verfehlte mit ein wenig Pech auf den Plätzen 13 und 9 die Zähler jeweils nur knapp. ■

F2 BAHRAIN, RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Lando Norris	57:46,201 min
2. Sérgio Sette Câmara	8,321 s
3. Artem Markelov	8,532 s
4. Alexander Albon	9,349 s
5. George Russel	13,947 s
6. Nyck de Vries	14,661 s
7. Sean Gelael	19,326 s
8. Maximilian Günther	22,573 s
9. Jack Aitken	28,559 s
10. Ralph Boschung	31,585 s

F2 BAHRAIN, RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Artem Markelov	42:42,161 min
2. Maximilian Günther	2,105 s
3. Sérgio Sette Câmara	3,803 s
4. Lando Norris	5,043 s
5. Nyck de Vries	10,265 s
6. Luca Ghiotto	15,696 s
7. Ralph Boschung	23,511 s
8. Nirei Fukuzumi	24,582 s
9. Louis Delétraz	25,194 s
10. Nicholas Latifi	25,687 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Lando Norris	39
2. Artem Markelov	30
3. Sérgio Sette Câmara	28
4. Maximilian Günther	16
5. Nyck de Vries	16
6. Alexander Albon	12
7. George Russell	10
8. Sean Gelael	6
9. Luca Ghiotto	4
10. Ralph Boschung	3



Ein überlegener Sieg im Hauptrennen und Platz 4 im Sprint machen Lando Norris zum ersten Tabellenführer

Formel 1

Ärger um Reifenänderung

Mercedes bat Pirelli, für schnelle Strecken mit neuem Asphalt die Gummischicht zu reduzieren, um Blasenbildung zu verhindern. Pirelli folgte dem Rat. Die Konkurrenz ist sauer.

Von: **Michael Schmidt**

Die Testfahrten in Barcelona waren ein Warnschuss. Nach ihren Rennsimulationen lieferten verschiedene Teams Hinterreifen ab, die mit Blasen übersät waren. Am schlimmsten traf es Mercedes. Pirelli schiebt es auf den neuen Asphalt von Barcelona. „Er ist schwarz, speichert die Hitze. Weil alle Bodenwellen glattgebü-

gelt wurden, können die Autos tiefer fahren und produzieren noch mehr Grip als sonst. Das kann bei Dauerbelastung zu Überhitzung führen“, erklärt Pirelli-Sportchef Mario Isola. Pirelli hat seine Mischungen eine Stufe weicher ausgelegt als 2017. Das senkt den Arbeitsbereich. Deshalb tritt die Tendenz zum Überhitzen früher ein als im letz-

ten Jahr. Was die Autos im Rennen bremst und zur Überholproblematik beiträgt.

Mercedes machte Pirelli auf das Problem aufmerksam. Pirelli reagierte – angeblich in Eigeninitiative. In Barcelona, Silverstone und Paul Ricard wird die Lauffläche um 0,4 Millimeter reduziert. Alle drei Strecken haben einen neuen Asphalt. Eigentlich hätte dafür 70 Prozent der Teams zustimmen müssen. Pirelli hebt mit Artikel 12.6.1 die Regel auf. Man beruft sich wie 2011 und 2012 in Monza und Spa auf die Sicherheit. Die Konkurrenz ist sauer. „Wir haben keine Probleme mit Blasen“, heißt es bei McLaren. Force India poltert: „Wir wurden nicht mal gefragt.“ Red Bull sieht einen Wettbewerbsvorteil schwinden: „Unser Auto geht sanfter mit den Reifen um als der Mercedes.“ HaasF poltert: „Warum sollen wir die Reifen ändern, wenn Mercedes ein Problem hat? Sie müssen selbst schauen, wie sie ihre Reifen managen.“ ■



Hilft Mercedes die Änderung der Reifen mehr als der Konkurrenz? Pirelli dementiert eine Wettbewerbsverzerrung

Formel 1

Neue Überhol-Regeln

Der GP Australien mit nur fünf Überholmanövern hat bei der FIA und Liberty die Alarmglocken läuten lassen. In einer Krisensitzung wurden die Technikchefs dazu vergattert, 2019 die Flügel anders zu gestalten, um das Überholen zu erleichtern.

Von: **Michael Schmidt**

Nach dem GP Australien mit nur fünf Überholmanövern haben Liberty und die FIA Alarm geschlagen. Sie fordern schon ab 2019 Änderungen an den Autos, um die Probleme beim Hinterherfahren zu lindern. In einer Krisensitzung in Bahrain standen der Heckflügel und der Frontflügel im Blick-

punkt. Es wurde diskutiert, den Flap des Heckflügels zu vergrößern und so dem Flügel mehr Tiefe zu geben. Das hieße, dass die Maximalhöhe von derzeit 80 Zentimeter ansteigt, die Mindesthöhe aber bleibt. Bei einer stärkeren Anstellung des Flaps vergrößert sich der DRS-Effekt. Im Moment liegt das Geschwindigkeitsdelta bei rund 20 km/h. Es soll sich auf 25 km/h erhöhen.

Der Frontflügel soll einfacher werden, damit er nicht mehr so sensibel auf verwirbelte Luft reagiert. Im Gespräch ist, sich beim Flügel auf eine Ebene zu beschränken und die Kaskaden zu verbieten. Die Technikchefs lehnten mit Ausnahme von Williams die Vorschläge ab. 2019 käme zu früh, sagen sie. Und wenn 2021 sowieso neue Autos kommen, macht auch 2020 keinen Sinn. Die Strategiegruppe kann den Plan am 17. April mit den Stim-

men der FIA und der FOM durchdrücken.

Beschlossene Sache ist, dass es ab dem nächsten Jahr ein einheitliches Fahrgewicht geben wird. 80 Kilogramm mit Sitz. Wer darunter liegt, muss Ballast hinzufügen. Die Heckflügel-Endplatten dürfen im oberen Bereich

keine Slots aufweisen. Die Höhe der Leitbleche zwischen den Vorder- und den Seitenkästen wird um 15 Zentimeter gekappt. Dafür dürfen die Strömungsausrichter zehn Zentimeter weiter vorne beginnen. Das soll an der Chassis-Seite die sichtbare Fläche für Sponsoren vergrößern. ■



Die Bargeboards sollen flacher werden, um Platz für Sponsoren zu schaffen

Hamilton lässt Mercedes warten

Die Verträge von Lewis Hamilton und Daniel Ricciardo laufen Ende des Jahres aus. Beide lassen ihre Teams zappeln. Hamilton spricht gar vom wichtigsten Vertrag seiner Karriere.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes und Red Bull müssen warten. Lewis Hamilton und Daniel Ricciardo lassen sich mit ihrer Vertragsunterschrift Zeit. Eigentlich wollten Mercedes und Hamilton vor dem Saisonbeginn zu einem Abschluss kommen. Doch die Verhandlungen sind ins Stocken geraten. Hamilton verrät: „Wir reden immer noch. Ich will erst alle Fakten auf dem Tisch haben, bevor ich mich entscheide.“ Der Weltmeister hat eigentlich keine Alternativen. Niki Lauda beruhigt: „Nach dem GP China verhandeln wir weiter.“

Es geht um die Frage, ob er zwei oder drei Jahre unterschreiben soll. „Ich habe keine Eile. Im



Lewis Hamilton pokert weiter um seinen nächsten Mercedes-Vertrag

Moment passieren in der Formel 1 viele spannende Dinge. In Bahrain hat uns Liberty die Zukunft der Formel 1 präsentiert. Ich will erst einmal abwarten, was dabei herauskommt. Erst wenn ich das ganze Bild kenne, werde ich eine Entscheidung treffen. Dieser Vertrag wird der wichtigste meiner

Karriere. Mir bleiben nicht mehr so viele Jahre in der Formel 1.“

Daniel Ricciardo hat die Wahl: Red Bull, Ferrari oder Mercedes. Red Bull hat dem Australier eine Frist gesetzt. Ricciardo deutet an, wann die ausläuft: Es wird keine Neuigkeiten geben, bis wir nach Europa kommen.“ ■

NACHRICHTEN

HOHER SPRITVERBRAUCH

Auf eine Runde sind die Formel-1-Autos noch einmal schneller geworden. Das Renntempo dagegen ist langsamer. Fünf Prozent mehr Abtrieb bedeutet auch mehr Luftwiderstand und höheren Spritverbrauch. Um ein Rennen ohne Spritsorgen zu fahren, bräuchte man 109 statt 105 Kilogramm Kraftstoff.

NEUE LETZTE KURVE

Mark Webber hat eine Lösung für das Überholproblem in Melbourne: „Sie sollten die letzte Kurve verbreitern. Das erlaubt wie in der Zielkurve in Sepang verschiedene Linien. Dann kann der Fahrer dahinter versetzt fahren und hat Abtrieb am Frontflügel.“

TORO ROSSO STARK

Ein Aero-Paket hat Toro Rosso eine halbe Sekunde gebracht. Frontflügel, Leitbleche und Unterboden waren neu. Honda modifizierte die MGU-H. Auf Renault fehlen 12 PS.

Taktik-Coup bringt Newgarden den Sieg

Auch im zweiten Rennen verlor IndyCar-Rookie Robert Wickens den Sieg erst in der Schlussphase. Penske trickste in Phoenix alle mit einem späten Boxenstopp aus. Frische Reifen wurden für Josef Newgarden zum Joker.

Von: **Michael Schmidt**

Dazu braucht es Mut und Überblick. 20 Runden vor Schluss lag Josef Newgarden in Führung. Trotzdem holte ihn Penske-Chefstrategie Tim Cindric an die Box, als Ed Jones mit einem Crash in Turn 3 eine Gelbphase auslöste. Newgarden rutschte auf den vierten Platz ab, hatte jetzt aber frische Reifen der weichsten Mischung. Beim Re-Start sieben Runden vor Schluss ging der 27-jährige Amerikaner

in einem Aufwasch an James Hinchcliffe und Alexander Rossi vorbei. Drei Runden später war Spitzenreiter Robert Wickens fällig. Newgarden flog mit dem Grip-Vorteil außen in Kurve 1 an dem Kanadier vorbei.

Wickens überraschte die Szene auch bei seinem ersten Oval-Rennen. Der Rookie stellte den Dallara des Schmidt Peterson-Teams auf den sechsten Startplatz und wurde mit 2,9 Sekunden Rückstand hinter Newgarden

Zweiter. Platz 3 ging trotz einer Boxenpanne an Alexander Rossi. Der Indy-500-Sieger von 2016 fuhr beim ersten Boxenstopp einen seiner Mechaniker um. Zum Zeitverlust kam noch eine Durchfahrtsstrafe. „Ich hatte heute ein Auto zum Gewinnen“, meinte Rossi zerknirscht. Auch Auftakt-sieger Sébastien Bourdais verlor das Rennen in den Boxen. Der Trainingsschnellste führte 43 Runden lang, parkte dann falsch vor seiner Box und wurde be-

straft. Will Power streifte wie Pietro Fittipaldi die Mauer. Das Nachtrennen in Phoenix zählte zwölf Führungswechsel mit neun Fahrern und 98 Überholmanövern. Scott Dixon machte die meisten Plätze gut. Er startete auf Platz 17 und wurde Vierter. ■

INDYCAR: PHOENIX

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Josef Newgarden	1:44.00,3552 h
2. Robert Wickens	+ 2,0046 s
3. Alexander Rossi	+ 3,4890 s
4. Scott Dixon	+ 3,8175 s
5. Ryan Hunter-Reay	+ 4,0122 s
6. James Hinchcliffe	+ 9,4497 s
7. Ed Carpenter	+ 9,4731 s
8. Tony Kanaan	+ 9,8650 s
9. Graham Rahal	+ 10,1747 s
10. Simon Pagenaud	+ 10,3247 s

Punktstand nach 2 Läufen

1. Newgarden	77 Punkte
2. Rossi	72
3. Bourdais	70
4. Rahal	63
5. Hunter-Reay	62



Risiko zahlt sich aus: Josef Newgarden war im Schlusspurt nicht zu halten

Rowe-BMW überrascht



Achterbahnfahrt bei Rowe Racing:
Nach einem Crash mit erheblichem
Schaden bei den Einstellfahrten
holte man im Rennen den Sieg

Es hatte nach einem Mercedes-Sieg von Black Falcon gerochen, doch der Rowe-BMW M6 GT3 behielt am Ende die Oberhand – was für Verwirrung sorgte. Der Falken-Porsche komplettierte das Podium.

Von: **Bianca Leppert**

Es war Balsam auf der geschundenen Seele von Rowe-Racing. In der Nacht von Freitag auf Samstag brannten die Lichter in der Box noch bis um 3 Uhr in der Früh: Nach einem Ausrutscher bei den Einstellfahrten von Jesse Krohn war die Front Schrott, die Mechaniker standen unter Strom.

Rund 24 Stunden später: Die Mannschaft aus dem Saarland jubelt über den ersten VLN-Sieg der Saison mit dem BMW M6 GT3. Der letzte Rowe-Erfolg auf der Nordschleife ist 959 Tage alt. Die schwarze Motorhaube, die so gar nicht zum Rest des weißen Autos passen will, erzählt von den Strapazen der Nacht. Weil man auch für das Schwesterauto

eine Haube brauchte, blieb nur diese spezielle Version übrig.

Der Erfolg des Finnen Krohn und des Amerikaners Connor de Phillippi nach 27 Runden mit 8,7 Sekunden Vorsprung verwirrte das zweitplatzierte Mercedes-Quartett (Manuel Metzger, Maro Engel, Adam Christodoulou, Dirk Müller). „Wir sind davon ausgegangen, dass wir gewinnen können“, sagte Metzger.

Warum? Weil der Rowe-BMW als Letzter der Spitzengruppe in Führung liegend in die Box abbog, 33 Minuten vor Schluss. Und er kam als Führender wieder raus. Zur Erinnerung: Der bisherige Wegfall der Mindeststandzeit am Ende des Rennens spielte hier keine Rolle, diese Regelung existiert nicht mehr. Stattdessen gibt es eine neue Tabelle bis zur letzten Rennminute. Betrachtet man die Gesamtdauer der Stopps beider Autos, ergibt sich nur ein marginaler Unterschied – die Stintlängen-Strategie war also nicht entscheidend.

Vielmehr die jeweiligen Bedingungen auf der Strecke mit den Code-60-Phasen: Der Mercedes machte zwischen Runde 15 und 20 viel gut, verlor aber auch in der finalen Phase wieder eini-

„WIR SIND WIRKLICH FEST DAVON AUSGEGANGEN, DASS WIR DAS RENNEN GEWINNEN KÖNNEN.“

Manuel Metzger, Black Falcon

ge Sekunden. „Auch am Setup haben wir seit dem Auftaktrennen, wo wir hauptsächlich mit den Reifen beschäftigt waren, viel verbessern können“, erklärte Rowe-Teamchef Hans-Peter Naundorf. De Phillippi ergänzte: „Wir standen außerdem in der Startaufstellung weiter vorne. Wenn du da nicht in der Führungsgruppe bist, verlierst du sofort den Anschluss.“

8-Minuten-Marke geknackt

Apropos Startaufstellung: Zum ersten Mal in dieser Saison wurde die 8-Minuten-Marke geknackt: Von beiden Manthey-911 und dem AMG von Black-Falcon (#14). Laurens Vanthoor lieferte eine 7.58,951 Minuten ab. Im Rennen sollten Grello #911 und #912 we-

niger Glück haben: Während er zeitweise nach einem Doppelsieg aussah, platzte der Traum innerhalb weniger Minuten. Er drehte sich die #912 nach einer Berührung mit einem der HTE Mercedes auf der GP-Strecke dann touchierte Vanthoor mit der #911 im Bereich Galgenkopf die Planke. Die Splitteraufhängung wurde so stark beschädigt, dass Feierabend war. Immerhin blieb für die #912 Platz 5.

Falken Motorsport rettete die Porsche-Ehre mit der dritten Position. Im Zeittraining stand nur Rang 11 zu Buche, doch im Rennen arbeiteten sich Klaus Bachler und Martin Ragginger nach vorne. „Die Temperaturen kamen uns entgegen“, erklärte Ragginger. „Wenn es kühler ist, sind die Reifen etwas sensibler, was das Temperaturfenster angeht. Unser BMW hat da im Vergleich weniger Probleme. Wenn es wärmer ist und wir im Fenster sind, dann funktioniert es super.“

Die Gangart war beim zweiten Lauf deutlich härter als beim Auftakt. „Es wurde wirklich mit dem Messer zwischen den Zähnen gefahren“, meinte Mercedes-Pilot Engel, der sich in der Startphase mit den beiden Porsche

NACHRICHTEN

HERSTELLER-TREFFEN

Am Freitagabend (6.4.) wurde zu einem Hersteller-Meeting geladen. Es soll über vier Stunden bis nach Mitternacht gedauert haben. Unter anderem wurde die neue Rake-Messung diskutiert. Zudem hob BoP-Chef Norbert Kreyer den Zeigefinger: Man wisse, dass Zeiten unter 8 Minuten kein Kunststück seien.

MERCEDES 24H-LINEUP

Mercedes-AMG hat die Aufstellung für das 24h-Rennen bekanntgegeben. Man bringt zwei Teams mit jeweils zwei Autos mit Werksunterstützung an den Start: HTP Motorsport und Black Falcon. Fahrer: Yelmer Buurman, Thomas Jäger, Manuel Metzger, Dirk Müller, Luca Stolz, Jan Seyffarth, Maro Engel, Adam Christodoulou, Dominik Baumann, Maxi Götz, Indy Dontje, Edoardo Mortara, Daniel Juncadella, Christian Hohenadel und Doppelstarter Renger van der Zande.

KTM: MANN GEGEN FRAU

KTM hat gemeinsam mit A.T.U. ebenfalls ein 24h-Projekt vorgestellt. Man lässt ein Frauen- gegen ein Männer-Quartett antreten. Den Mädels-X-Bow steuern Lena Strycek, Laura Kraihamer, Rahel Frey und Naomi Schiff. Die Konkurrenz sind Volker Strycek, die beiden Stuck-Brüder und Max Friedhoff.

HONDA TESTET MIT NSX

Nach dem Wechsel von Schubert zu Honda fragte man sich, ob die Nordschleife ein Thema würde. Am Freitag war Honda-Partner J.A.S. Motorsport bei den Einstellfahrten mit einem NSX vertreten. Am Steuer saß Marco Bonanomi, man rollte mit Dunlop-Reifen.

LOTTERER IM STRESS

Ex-LMP1-Ass André Lotterer war bei VLN 2 in Eile. Er kam Freitagnacht direkt vom WEC-Prolog in Paul Ricard in die Eifel für seinen ersten Einsatz auf dem Team75 Bernhard-Porsche, worin er auch das 24h-Rennen bestreiten wird.



Der SCG003C der Scuderia Glickenhaus trat dieses Mal in weißem Kleid an



Nach einer Pause bei VLN 1 war Black Falcon wieder in der SP9 vertreten

von Manthey Racing auseinandersetzte. Trotzdem wurde man den Eindruck nicht los, dass vor dem 24h-Rennen wie immer mit Zielzeiten geblufft wird – von den einen mehr, von den anderen weniger. Auch deshalb schlug der BoP-Ausschuss am Freitagabend vor dem Rennen noch einmal auf den Tisch (siehe Nachrichtenspalte rechts). „Im Training war es etwas merkwürdig. Der BMW war acht Sekunden hinter seiner letztjährigen Bestzeit, aber wir nur eine Sekunde“, meinte Manthey-Teamchef Nicki Raeder.

Als bester Audi-Vertreter sah der Land-R8 als Vierter die Zielflagge. Gestartet waren Sheldon van der Linde und Marcel Fässler nur von der 16. Position, direkt dahinter der Phoenix-Audi, der im Rennen Sechster wurde. Wie beim Auftaktrennen fand man im Zeittraining keinen Audi in den Top 10. Fragte man nach Gründen, hörte man: mangelnde Leistung. Was unterging: Ja, man fährt zwar mit einem kleineren Restriktor, jedoch auch mit weniger Gewicht. Dieses Vorgehen nennt man rundenzeitneutrale Anpassung. Sprich: Weniger Top-speed, aber trotzdem in Summe die gleiche Rundenzeit.

Technik-Gebrechen

Auf den Plätzen 7 bis 9 folgt ein Mercedes-Trio aus HTP (#48), Black Falcon (#15) und HTP (#47). Der Walkenhorst-BMW M6 GT3 komplettiert die Top 10. In diesem Zusammenhang ein Nachtrag zum Thema Tarnen und Täuschen: Ausgerechnet dieses Auto ohne Werksunterstützung mit Yokohama-Reifen fuhr die schnellste Rennrunde! Da kann man sich ein Schmunzeln im Hinblick auf die Leistung der Konkurrenz nicht verkneifen.

Beim letzten Mal ging diese Ehre an den Wochenspiegel-Ferrari mit Pro-Am-Besetzung. Nicht unbedingt eine optimale

Vorbereitung auf den Marathon zweimal rund um die Uhr erwischte Frikadelli und das Team75 Bernhard. Beide hatten in Training und Rennen mit einem Auto Leistungsverlust – im Verdacht war zunächst der Motor-kabelbaum. Offenbar gab es ähnlichen Hickhack in Daytona.

Am Auto von Lars Kern und André Lotterer kamen Bremsprobleme zu Beginn des Rennens hinzu. Lotterer, der bei VLN 1 noch Kilometer für die Permit im Cayman sammelte, kam damit nicht so viel zum Fahren wie geplant. Das 24h-Qualirennen fällt für das Team von Timo Bernhard wegen der Überschneidung mit

dem ADAC GT Masters-Saisonauftakt in Oschersleben aus.

Der Publikumsbeliebte von Glickenhaus musste ebenfalls vorzeitig wegen Motoraussetzern und Leistungsverlust die Segel streichen. Eine Stunde vor Rennende war Schluss für den SCG003c, der in der SP-X-Klasse gemeldet war.

Beim Siegerteam Rowe hatte man nicht ausschließlich Grund zum Jubeln: An der #98 von Richard Westbrook und John Edwards machte die Lichtmaschine Zicken, weshalb das restliche Rennen nach einer längeren Reparaturpause nur noch für Testzwecke genutzt wurde. ■

VLN, 2. LAUF, 43. DMV 4-STUNDEN-RENNEN (4 STUNDEN)

Pole-Position

911 Laurens Vanthoor (Manthey Racing, Porsche 911 GT3 R, SP9) 7.58,951 min

Schnellste Runde

35 (Hirschi/Abbott/Krognes, Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3, SP9) 8.05,390 min

1.	#99	Krohn/de Phillippi	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9	27 Runden
2.	#14	Engel/Christodoulou/Metzger/Müller	Mercedes-AMG Team Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SP9	+ 8,789 sek
3.	#4	Bachtler/Müller	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 13,082 sek
4.	#29	Van der Linde/Fässler	Audi Sport Team Land	Audi R8 LMS	SP9	+ 19,404 sek
5.	#912	Pilet/Makowiecki/Tandy	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 26,558 sek
6.	#5	Stippler/Müller	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+ 44,101 sek
7.	#48	Götz/Hohenadel/Dontje	Mercedes-AMG Team Mann Filter	Mercedes-AMG GT3	SP9	+ 57,632 sek
8.	#15	Buurman/Jäger/Seyffarth	Mercedes-AMG Team Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SP9	+ 1.26,003 min
9.	#47	Mortara/Baumann/Dontje	Mercedes-AMG Team Mann Filter	Mercedes-AMG GT3	SP9	+ 1.26,675 min
10.	#35	Hirschi/Abbott/Krognes	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 1.46,542 min



Toyota dominierte den WEC-Vortest. In der Saison sollte der Abstand zu den Privat-LMP1 deutlich geringer sein

Allein auf weiter Flur?

Eine Topklasse vor dem Umbruch: Weil die LMP1-Autos neuerdings gebalanciert werden, ist die Aussagekraft der Rundenzeiten beim WEC-Saisonvortest in Le Castellet begrenzt. Toyota war zwar deutlich schneller als die LMP1-Privatiers – aber das kann man erklären.

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

Die WM-Bosse versprechen uns für die sogenannte Supersaison 2018/19 einen tollen und engen Fight in der LMP1-Klasse. Der Grund? Die Performance der privaten LMP1-Wagen ohne Hybridantrieb wurde mit viel Aufwand so angepasst, dass der einzige LMP1-Hersteller mit Hybridantrieb – also Toyota – die Rennen eben nicht im Schlafwagenstil gewinnen kann.

Ein Blick auf die Resultate des Saisonvortests in Le Castellet (siehe rechts) scheint diese These zu widerlegen: Mike Conway schaffte im Toyota TS050 Hybrid mit der Startnummer 8 die Bestzeit von 1.32.662 Minuten, wobei die-

ses Auto mit dem High-Downforce-Paket antrat. Toyota wird beim Saisonauftakt in Spa Anfang Mai beide Autos aber mit dem bereits homologierten Aero-Kit für wenig Abtrieb in Angriff nehmen. Der Schwesterwagen (#7) war auf dem Circuit Paul Ricard genau mit diesem Kit unterwegs, hier setzte Ersatzfahrer Anthony Davidson mit 1.34.655 Minuten den Bestwert.

Doch auch der lag noch weit unter den schnellsten Rundenzeiten der privaten LMP1, die ohne Hybridantrieb unterwegs sind: Vitaly Petrov im BR1-Dallara des SMP-Teams fehlten 4,5 Sekunden auf die Toyota-Zeit – das sah nicht nach dem versprochenen engen Kampf aus.

Klima raus, Kühler rein

Doch die Größe des Deltas lässt sich erklären: Toyota fuhr in den ersten sieben des auf 30 Stunden angesetzten Saisonvortests nicht in WM-Spezifikation – also nicht regelkonform. Beim Test ist das erlaubt, denn es findet nicht mal eine technische Abnahme statt. Toyota-Technikchef Pascal Vasselon erläuterte die Gründe für das Vorgehen: „Wir haben ein neues Kühlsystem für das LMP1-Auto entwickelt, das betrifft auch die Kühlung der Batterien. Da wir bei

allen bisherigen Tests sehr kühle Bedingungen vorfanden, haben wir in Le Castellet die Leistung über mehr Ladedruck und mehr Kraftstoffdurchfluss erhöht, um für das Gesamtsystem höhere Temperaturen zu simulieren.“

Das neue Kühlungsarrangement wurde nötig, weil Toyota aus Gewichtsgründen die Klimaanlage eingemottet hat. Die kühlte bisher kurioserweise nicht etwa das Cockpit, sondern die Batterien. Mit erhöhter Hybridleistung und ohne Fuel Cuts, über die die maximale Spritmenge pro Runde eingepegelt wird, unterbot Toyota in Le Castellet die bisherige LMP1-Bestmarke von Porsche um fast fünf Sekun-

den – was aber auch damit zu tun hatte, dass weite Teile der Strecke für den französischen GP im Juni neu asphaltiert wurden.

Ab der siebten Teststunde lagen die Rundenzeiten von Toyota dann im Bereich um 1.38 Minuten, also in etwa auf dem Level der privaten-LMP1-Wagen. „Mit dem Nummer-7-Auto haben wir danach einen Ausdauertest ohne Probleme absolviert“, so Vasselon. Dabei spulten Mike Conway, Alex Wurz, Anthony Davidson, José María López und Sébastien Buemi 839 Runden ab – nur unterbrochen von einer Reparatur, weil man ein Streckenbegrenzungsteil überfahren hatte.

Toyota nutzte den Tests aber-



Das amerikanische Dragonspeed-Team setzt einen dritten BR1 Dallara ein

mals dazu, die sogenannten Fail-Save-Modes zu optimieren, also jene Programme die im Falle eines technischen Problems die schnelle Rückkehr in die Box sicherstellen sollen.

„Natürlich machen wir diese Tests mit besonderem Blick auf Le Mans, da wir dort in der Vergangenheit oft in ungewöhnliche Situationen gelaufen sind“, sagte Vasselon. „Jetzt haben wir für nahezu jede Eventualität einen Masterplan – und funktionieren de Ausfallabsicherungen.“

Hinter den beiden Toyota tummeln sich die durchweg neuen LMP1-Autos von Dallara, Oreca, Ginetta und Kolles. Den Bestwert markierte wie erwähnt SMP-Pilot Vitaly Petrov (BR1-Dallara) mit 1.37.034 Minuten, knapp gefolgt vom neuen Rebellion-Oreca, dem Kolles-Nismo sowie dem Manor-Ginetta. Die beiden BR1-Dallara von SMP führen dabei mit dem Low-Down-

NIE STANDEN DIE CHANCEN IN DEN LETZTEN 20 JAHREN BESSER, DASS EIN PRIVATTEAM MIT ETWAS GLÜCK DAS 24H-RENNEN IN LE MANS GEWINNEN KANN.

force-Kit, das US-Kundenteam Dragonspeed verwendete in Le Castellet den Kit für viel Abtrieb.

Die Rundenzeiten der Topautos der vier privaten LMP1-Konstrukteure waren zwar nur 1,2 Sekunden getrennt, aber die Voraussetzungen für den Test waren durchaus unterschiedlich: Das Rebellion-Team, für das auch André Lotterer und Neel Jani fahren, hatte zuvor gerade mal einen Shakedown über fünf Runden abgespult – das SMP-Team hatte dagegen im November 2017 mit der Testarbeit begonnen.

Die große Frage, wie nahe letztlich die beiden Werks-Toyota mit Hybrid und die privaten LMP1-Hersteller ohne Hybrid beieinander liegen werden, konnte in Le Castellet nicht geklärt werden. Die finalen Einstufungen sind noch nicht offiziell kommuniziert, aber Toyota-Technikchef Vasselon gab das Folgende preis: Toyota bekommt als Werksteam für sein komplexes Auto einen

Rundenzeitenvorteil bezogen auf Le Mans von vermutlich einer halben Sekunde pro Runde. Statt nach 14 Runden muss Toyota jetzt aber schon nach elf Runden nachtanken, die Privatis dürfen zehn Runden fahren. Auch die Nachtankzeit wurde bei Toyota gestreckt, ihr Vorteil sinkt von 18 auf 5 Sekunden.

Die privaten LMP1 sind dafür um 45 Kilo leichter und haben 69 Prozent mehr Kraftstoff pro Runde im Vergleich zu Toyota. Die Streitfrage im LMP1-Fahrerlager lautet: Führen die komplizierten Verrechnungen zu engen Rennen? Bei Toyota fürchtet man, dass die Privatis besonders in Le Mans sehr schnell sein werden.

Rebellion-Teamchef Bart Hayden hielt in Le Castellet fest: „Unser Auto ist brandneu, folglich steckt natürlich noch Potenzial in dem Paket, das wir sukzessive heben werden.“ Die Oreca-Ingenieure, die für das Design und die Entwicklung des Rebellion R13 mit Gibson-Motor verantwortlich sind, lassen keinen Zweifel daran, dass sie in Le Mans mindestens einen Podestplatz einfahren wollen. Auch bei Dallara, die den BR1 für das SMP-Team entwickelt haben, sind alle Augen auf Le Mans gerichtet, wie ein leitender Ingenieur bekannte: „Bevor das neue LMP1-Reglement im Juli 2020 in Kraft treten wird, sind noch drei 24h-Rennen in Le Mans zu fahren. Selbst wenn Toyota einen Vorteil beim Speed hat, so standen die Chancen in den letzten 20 Jahren niemals besser, dass ein Privatteam das wichtigste Langstreckenrennen der Welt gewinnen kann.“

Abstand deutlich geringer

Toyota-Technikchef Pascal Vasselon gibt zu, dass ihm ein solches Szenario gar nicht schmecken würde. „Für uns ist der Sieg in Le Mans Pflicht, darauf fokussieren wir auch unsere Testarbeit. Wir haben zugestimmt, dass die privaten LMP1 bei der Performance nachlegen können, damit der Abstand nicht zu groß ist. Die privaten LMP1 waren ja bisher in Le Mans immer mindestens 5 bis 7 Sekunden pro Runde langsamer als die LMP1-Hybridfahrzeuge. Entsprechend wird der Unterschied bei der Rundenzeit 2018 deutlich geringer sein.“

Der Nachteil des neuen Systems ist aber auch klar: De facto gibt es jetzt eine BoP-Komponente, und damit hält die Politik Einzug in die LMP1-Klasse – und das



Lachnummer: Statt die Oreca-Technik zu loben, gab's Witze zum Zebra-Design



Die beiden BR1-Dallara von SMP machten in Le Castellet einen guten Eindruck

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

SAISONVORTEST IN LE CASTELLET, FRANKREICH

Länge der Strecke: 5,791 Kilometer

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Bestzeit
1.	LMP1-H	#8	Buerni/Conway	Toyota TS050 Hybrid	1.32.662 min
2.	LMP1-H	#7	Buerni/Wurz/Conway/López	Toyota TS050 Hybrid	1.34.655 min
3.	LMP1-H	#11	Aleshin/Petrov	SMP-BRI-Gibson	1.37.034 min
4.	LMP1-H	#1	Lotterer/Jani/Senna/Beche	Rebellion R13 Gibson	1.37.044 min
5.	LMP1-H	#17	Sarrazin/Orudzhev/Isaakyan	SMP-BRI-Gibson	1.37.574 min
6.	LMP1-H	#4	Webb/Kraihammer/Dillmann	Kolles-Enso-CLM P1/01	1.37.795 min
7.	LMP1-H	#6	Rowland/Brundle	Manor-Ginetta G60-LT-P1	1.38.156 min
8.	LMP1-H	#10	Hanley/Hedman/Zande	Dragonspeed-BRI-Gibson	1.38.264 min
9.	LMP1-H	#5	Robertson/Stonem/Roussel	Manor-Ginetta G60-LT-P1	1.39.925 min
10.	LMP2	#31	Gonzales/Hanley/Maldonado	Dragonspeed-Oreca	1.40.771 min
11.	LMP2	#36	Lapierre/Negrao/Thiriet	Signatech-Alpine A470	1.41.088 min
12.	LMP2	#28	Ferodo/Vaxiviere/Duval	TDS-Oreca	1.41.227 min
13.	LMP2	#29	Van Eerd/Lammers/Garde	RTM-Dallara	1.41.323 min
14.	LMP2	#38	Tung/Aubry/Richelmi	JDC-Racing-Oreca	1.41.748 min
15.	LMP2	#37	Jaafar/Tan/Jeffri	JDC-Racing-Oreca	1.41.857 min
16.	LMP2	#30	Creed/Ricci/Rees/Brandela	Larbre-Ligier	1.41.963 min
17.	GTE-Pro	#91	Lietz/Bruni	Porsche 911 RSR	1.51.332 min
18.	GTE-Pro	#92	Christensen/Estre	Porsche 911 RSR	1.51.837 min
19.	GTE-Pro	#67	Priaux/Tincknell	Ford GT	1.52.010 min
20.	GTE-Pro	#66	Mücke/Pla/Johnson	Ford GT	1.52.116 min
21.	GTE-Am	#88	Quabais/Roda/Cairolì	Dempsey-Porsche 911 RSR	1.52.936 min
22.	GTE-Am	#86	Wainwright/Barber/Davidson	Gulf-Porsche 911 RSR	1.53.133 min
23.	GTE-Pro	#51	Pier Guidi/Calado	Ferrari 488 GTE	1.53.250 min
24.	GTE-Pro	#82	Eng/Catsburg/Blomqvist	BMW M8 GTE	1.53.389 min
25.	GTE-Pro	#97	Lynn/Martin/Adam	Aston Martin Vantage	1.53.444 min
26.	GTE-Am	#77	Ried/Andlauer/Campbell	Dempsey-Porsche 911 RSR	1.53.474 min
27.	GTE-Pro	#71	Rigon/Bird	Ferrari 488 GTE	1.53.559 min
28.	GTE-Am	#56	Bergmeister/Lindsey/Perfetti	Project1-Porsche 911 RSR	1.53.632 min
29.	GTE-Pro	#95	Sørensen/Thilm/Turner	Aston Martin Vantage	1.53.866 min
30.	GTE-Am	#90	Yoluc/Eastwood/Alers	TF Sport-Aston Martin	1.54.128 min



Die beiden Werks-Porsche 911 RSR des Manthey-Teams führten die Zeitenlisten beim Saisonvortest in Le Castellet mit klarem Vorsprung an

Porsche-Dominanz?

Das leichteste GTE-Auto war beim WEC-Saisonvortest auch das schnellste in der GTE-Pro-Klasse: Porsche ein paar Zehntel vor Ford. Doch dahinter riss das Feld um fast zwei Sekunden ab. Besonders Ferrari fühlt sich benachteiligt – beim Gewicht.

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

Immer dann, wenn Fahrzeugeinstufungen in einer Rennklasse die Performance unterschiedlicher Fahrzeuge auf ein Niveau bringen sollen, steht die BoP im Zentrum der Kritik, wenn es nicht wunschgemäß läuft. Und natürlich galt das beim Saisonvortest der Sportwagen-WM in Le Castellet auch für die GTE-Pro-Klasse. Glotzt man nur stur auf die Rundenzeiten, so dominierten die beiden Porsche 911 RSR des Manthey-Teams das Zeitentableau. Die beiden

Ford GT folgten mit einem Abstand von etwas über einer halben Sekunde. Das Gesprächsthema in Frankreich war der Abriss hinter den Top 4: Der bestplatzierte Ferrari auf Platz 5 hatte auf dem 5,791 Kilometer langen Kurs bereits einen Rückstand von gut zwei Sekunden, dito Aston Martin mit dem neuen Vantage GTE und BMW, die erstmals eine volle WEC-Saison mit dem neu entwickelten BMW M8 bestreiten werden.

Starteinstufung als Krux

Vor der Einführung der Auto-BoP zu Beginn der Saison 2017 hätte ein so großer Abstand leicht erklärt werden können: Jene, die sich im Nachteil wähen, fahren langsam: entweder um selber eine bessere Einstufung herauszuschinden oder um den vermeintlichen Dominatoren eine schlechtere Einstufung zu beschern. Doch wie der Name Auto-BoP schon sagt, hat sich das Spiel geändert: Es gibt eine Ersteinstufung, dann werden über ein automatisiertes System mit-

DEN ZEITLICHEN RÜCKSTAND AUF PORSCHE WOLLTE BEI FORD NIEMAND AUF DIE GOLDWAAGE LEGEN.

tels komplexer Algorithmen sukzessive Anpassungen vorgenommen, vorwiegend bei Gewicht und Motorleistung. Es macht also keinen Sinn, beim Vortest einfach nur stumpf langsam zu fahren, denn die Ersteinstufung bleibt auch in Spa in Kraft.

Dazu müssen zwei Faktoren bei der Analyse der Rundenzeiten berücksichtigt werden: Beim Vortest gibt es keine technische Abnahme, ergo kann man nicht mit Sicherheit wissen, mit welchen Einstellungen die Teams unterwegs waren. Und zweitens wurden weite Teile der Strecke in Le Castellet neu asphaltiert, was die Vergleichbarkeit erschwert.

Bei Porsche war man – wie könnte es nun auch anders sein – hochzufrieden: „Die Ersteinstufung der BoP scheint aus unserer Sicht zu passen“, hielt GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser fest. Die beiden Werks-Elfer spulten 638 Runden oder fast 3700 Kilometer problemlos ab. Primär ging es um Setup-Arbeit mit den für 2018 neuen Reifenspezifikationen von Michelin.

Im Ford-Camp war man ebenfalls happy: „Wir schauen hier nicht primär auf die Rundenzeiten, sondern darauf, die Reifen besser kennenzulernen und das Setup so anzupassen, dass wir Doppelstints ohne große Performance-Einbußen schaffen“, so Ford-Werkspilot Andy Priaulx. Die halbe Sekunde Rückstand auf Porsche wollte bei Ford niemand auf die Goldwaage legen. „Wir würden uns etwas mehr Leistung wünschen, denn der Motor ist mit so wenig Ladedruck am unteren Limit“, hielt Priaulx fest.

Ganz anders die Stimmung im Ferrari-Lager: Die letztjährige Weltmeister haben ein Startge-



Völlig unzufrieden: Ferrari ist mit der BoP-Gewichtseinstufung unglücklich

XPB



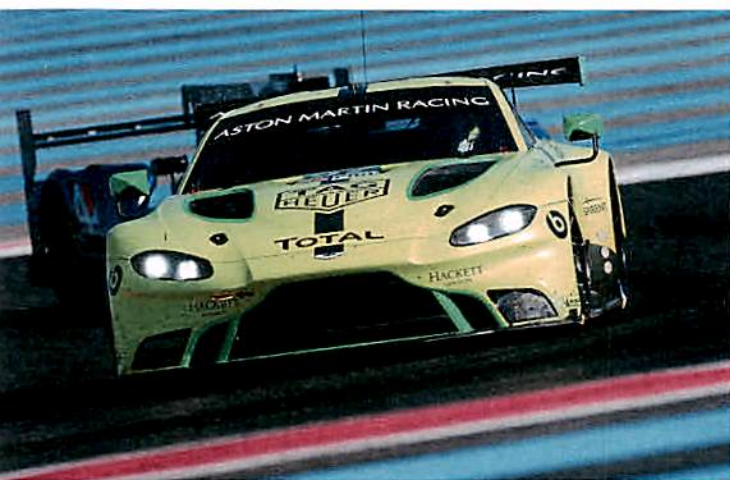
Eigentlich zufrieden: Im Ford-Camp hätte man gerne etwas mehr Leistung

XPB



Mit dem M8 der Startnummer 81 fuhr BMW Reifen- und Abstimmungstest

BMW



Steherqualitäten: Aston Martin absolvierte in Ricard einen 30-Stunden-Test

XPB

NACHRICHTEN

NEUE REIFENREGELN

In den beiden GTE-Klassen wurden die Regeln minimal modifiziert: In der GTE-Pro-Klasse stehen den Werksteams nun für Qualifying und Rennen fünf Reifensätze zur Verfügung, also netto zwei Reifen mehr als 2017. Zwar müssen die Teams immer noch Doppelstints absolvieren, um über die Renndistanz zu kommen, aber das Thema Doppelstints büßt nun im Vergleich zum letzten Jahr etwas an Schärfe ein.

GTE-AM: GLEICHE REIFEN

Wer die Rundenzeiten der GTE-Amateurklasse auf Seite 19 genauer studiert, stellt fest, dass einige GTE-Am-Teams schneller unterwegs waren als die Werksteams. Das hat unter anderem damit zu tun, dass die Privatteams, etwa die deutsche Dempsey-Proton-Mannschaft von Christian Ried, nicht mehr mit den Vorjahresreifen vorlieb nehmen müssen, sondern 2018 mit dem aktuellen Werksmaterial von Michelin antreten dürfen. Drei Porsche-Kundenteams (Project 1, Dempsey Proton Racing und Gulf Racing) nutzten den zweitägigen Prolog in Südfrankreich für umfangreiche Tests und setzten dabei vier Porsche 911 RSR ein.

UMBRUCH IN DER LMP2?

Die LMP2-Autos stellten in Le Castellet mit sieben Autos die kleinste Klasse, auch in der WM sind nur sieben Autos fulltime genannt. Es gibt unterschiedliche Gründe für den Schwund: Ein Teil der Teams wie Rebellion oder SMP wechselt für die Supersaison 2018/19 in die LMP1-Klasse. Anderen Teams wiederum ist die WM zu teuer geworden, sie präferieren einen Start in der European Le Mans Series, wo die LMP2-Teams auch den Gesamtsieger bei jedem Rennen stellen. Schließlich fürchten einige LMP2-Teams Kostensteigerungen, weil sich Michelin stärker engagiert – denn jeder Reifenkrieg kostet immer eine Stange Geld.

wicht von 1280 Kilo aufgebremst bekommen – 38 Kilo mehr als die Porsche 911 RSR. „Das hohe Gewicht überlagert unsere Performance komplett, auch und besonders in Bezug auf die Reifennutzung“, jammerte Werkspilot James Calado. Sein Ferrari wurde jedoch nach nur 64 Runden wegen eines Feuers beim Nachtanken abgestellt – genau das Gleiche passierte bereits bei Testfahrten.

Nur zwei der fünf GTE-Hersteller nutzten die Chance, die komplette Nacht durchzufahren und so aus dem Vortest einen veritablen 30-Stunden-Test zu machen: Neueinsteiger BMW und Aston Martin, die das neue Vantage-Modell mit Vier-Liter-Turbomotor an den Start bringen.

BMW: Grantig, aber still

Bei Aston Martin hielt man sich mit Aussagen zur BoP zurück: „Das neue Auto ist deutlich komplexer als der Vorgänger, aber nach knapp 25 000 Testkilometern haben wir den Vantage ganz gut im Griff“, so Darren Turner. „Die größte Verbesserung ist das Handling – das ist um Welten besser als vorher! Am wichtigsten war für uns beim Vortest, durchzufahren und Kilometer herunterzubolzen, um zu sehen, ob es noch Schwachstellen bei der Haltbarkeit gibt.“ Kein anderes Team spulte in Le Castellet mit einem Auto mehr Kilometer ab als Aston Martin: 852 Runden schaffte der „Dauertester“ mit der Startnummer 95.

Bei BMW hätte man in Le Castellet vermutlich gute Gründe gehabt, über die BoP zu jammern, denn die Ersteinstufigung in der WEC ist ein hartes Stück Brot: Mit 1255 Kilo liegt man 35 Kilo über der IMSA-BoP, der Ladedruck liegt teilweise um bis zu 200 mbar unter den Werten vom IMSA-Saisonauftritt in Daytona. Wir erinnern uns: Damals platzte BMW-Sportchef Jens Marquardt sogar der Kragen, er rügte die IMSA-BoP öffentlich.

In der WEC hat sich BMW offenbar darauf verlegt, bei Tests und im Rennen zu demonstrieren, dass die Einstufung zu weit von der Realität weg ist. Parallel nutzte man den Vortest zum Dauerlauf mit einem Auto. Einziger Schluckauf war eine Reparatur des Kraftstofftanks, die vier Stunden Testzeit kostete. Doch es gibt ja noch Hoffnung: Für Le Mans wird es wegen der speziellen Charakteristik der Rennstrecke eine neue BoP geben ... ■

Blancpain GT: Saisonauftakt Sprint Series in Zolder (Belgien)

Attempto Racing holt ersten Blancpain-Sieg

Beim Hauptrennen zur Blancpain GT Sprint Series in Zolder sah es am Sonntag lange danach aus, dass das Grasser-Lamborghini-Team den Erfolg aus dem Quali-Rennen vom Samstag wiederholen würde. Doch dann sollte sich bei den fälligen Boxenstopps alles noch mal drehen...

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

Das deutsche Attempto Racing-Team von Arkin Aka holte sich beim Saisonauftakt der GT Sprint Series im belgischen Zolder den ersten Blancpain-Sieg überhaupt: Die Audi-R8-LMS-Piloten Steijn Schothorst und Kelvin van der Linde siegten mit deutlichem Vorsprung – was auch ein wenig dem Pech bei Lamborghini zu verdanken war. Denn eigentlich hatte der Grasser-Lamborghini-Pilot Mirco Bortolotti nach dem Start zum Hauptrennen bereits einen Vorsprung von fast acht Sekunden auf den zweitplatzierten Attempto-Audi von Van der Linde herausgefahren.

Das Rennen drehte sich jedoch komplett bei den Boxenstopps: Lamborghini-Pilot Christian Engelhart verlor massiv Zeit wegen eines Problems mit den



In Zolder feierte das Audi-Team Attempto mit Steijn Schothorst und Kelvin van der Linde den ersten Sieg

Gurten. Gleichzeitig ging aber nicht die Attempto-Mannschaft in Führung, sondern der WRT-Audi von Dries Vanthoor. Doch die Freude bei Vanthoor und WRT sollte nicht lange halten: Dem belgischen Nachwuchsstar wurde kurze Zeit später eine Durchfahrtsstrafe wegen eines Fehlers beim Verlassen der Boxengassen-Ausfahrt aufgebürdet.

Das Tohuwabohu ließ Attempto-Pilot Schothorst kalt: Er kontrollierte das Rennen fortan von der Spitze und fuhr den Sieg mit sieben Sekunden Vorsprung souverän nach Hause. „Mein Teamkollege Kelvin van der Linde hat das Auto in perfektem Zustand übergeben. Als sich das Feld nach den Stopps gelichtet hat, sah ich weder vor noch hinter mir irgendwelche Gegner.

Daher konnte ich mich prima auf meine Aufgabe konzentrieren und den Sieg nach Hause fahren“, so Schothorst nach dem Sieg.

Platz 2 ging an die AKKA-Mercedes-Crew Raffaele Marciello und Michael Meaden, das Podium komplettierte der zweite Grasser-Lamborghini von Andrea Caldarelli und Ezequiel Perez Compagnon. ■

Sportwagen-Weltmeisterschaft: Die Zukunft der LMP1-Klasse

ACO gibt klare Kante

Beim WEC-Vortest in Le Castellet ließen die ACO-Bosse endlich erkennen, wie sie sich die LMP1-Zukunft vorstellen: Unbedingt mit Hybrid, eventuell auch mit Einheits-Hybrid, vor allem aber mit einem Kostendeckel!

Mehrere wichtige Erkenntnisse zur LMP1-Zukunft nehmen wir aus Le Castellet mit. 1.: Das neue Reglement gilt ab 2020, nicht ab 2021. „Wir können uns keine dritte Übergangssaison leisten“, so WM-Boss Gérard Neveu. 2.: Das Formel-1-

Motorenreglement spielt für die LMP1 keine Rolle mehr. „Da warten wir nicht drauf“, sagt Neveu. 3.: Die Hypercar-Idee ist vom Tisch. 4.: Hybrid ist auf jeden Fall gesetzt. Die FIA könnte über einen Tender ein Einheitssystem ausschreiben. Gleichzeitig will man aber die Chance offenlassen, dass Hersteller ihr eigenes System entwickeln. Das muss dann aber gegen das Einheitssystem gebalanciert werden. 5.: Die größte Überraschung: Der ACO will einen Kostendeckel für die LMP1-Klasse, angeblich im Bereich von 20 bis 25 Millionen Euro. 6.: Das Ziel lautet noch immer, eine globale LMP1-Plattform zusammen mit IMSA zu zimmern. ■ MCS

Sportwagen-Weltmeisterschaft: Den Turnaround geschafft?

Neveu fordert Beifall

WM-Boss Gérard Neveu sagt, er habe großen Anteil daran, dass die WEC nach dem Ausstieg von Audi und Porsche überleben konnte: „Der Notfallplan hat funktioniert, jetzt können wir die Zukunft gestalten!“

Gérard Neveu gibt zu, dass die sechs Wochen nach dem Ausstieg von Porsche im August 2017 seine schlimmste Phase als WM-Chef gewesen sei: „Wir haben nicht mit einem Ausstieg Ende 2017 gerechnet, und wir waren darauf auch nicht vorbereitet.“ Binnen sechs Wochen

und mitten in der französischen Urlaubszeit musste Neveu die losen Enden neu zusammenknüpfen: Umstellung auf die neue Saisonstruktur mit dem 24h-Rennen in Le Mans als Saisonfinale; Verschmelzung der beiden LMP1-Klassen, Entwicklung einer Perspektive für eine neue LMP1-Klasse ab 2020. „Viele haben uns den Untergang prophezeit, aber hier in Le Castellet stehen 22 Teams mit 35 Autos am Start – das ist ja wohl nicht schlecht, besonders nach so einer einschneidenden Krise! Ich würde mir wünschen, dass mehr Leute anerkennen, was die WM-Organisation geleistet hat. Wir haben das Fundament für die Zukunft gelegt.“ ■ MCS



NÄCHSTE RUNDE DOPPELTE CHANCEN

Zeig' im Rennsimulator „upracer“ was
Du kannst und werde Super Racer!



Motorsport-Partner:  **TEICHMANNRACING**

Wir suchen dieses Jahr zwei Super Racer (m/w), die je einen Fahrerplatz für die komplette Rennsaison 2019 erhalten. Einen Fahrer, mit mind. Internationaler C-Lizenz für das Teichmann-Racing-Team in der VLN und einen Motorsport-Rookie für KTM in der X-BOW BATTLE Rookies Challenge.

Nutze Deine Chance:

Tuning World Bodensee // 10.05. – 13.05.2018

High Performance Days // 01.06. – 03.06.2018

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort
oder unter: www.super-racer.me

Eine Aktion von

upgraded  **de** in  **auto motor sport**

sport
auto

MOTOR
SPORT

Premium-Sponsor



MICHELIN

Classic-Partner





Lost in Transmission

Im Kurvenlabyrinth der korsischen Insel kann die Orientierung schon mal verloren gehen. Besonders schwer wird es, wenn man sich zusätzlich in den Tiefen der Fahrzeugabstimmung verliert.

Von: **Markus Stier**

Da stehen sie und posieren wie alte Freunde. Seb und Seb, Ogier und Loeb. Ogier erinnert sich, wie er 2005 erstmals als Hobby-Mechaniker für ein kleines Team nach Korsika kam und den älteren Sébastien aus der Ferne bewunderte, als der seinen ersten Sieg auf der In-

sel feierte. Vor zehn Jahren kreuzten sich die Wege erneut, als Seb, der Jüngere seinen Junioren-WM-Titel unter Dach und Fach brachte, und Seb der Ältere den letzten von vier Korsika-Erfolgen. Für die Grande Nation ist klar, dass nur einer dieser beiden die dickste Pulle entkorken wird, nach Loeb's grandiosem Comeback in Mexiko gilt der 44-Jährige gar als Top-Favorit. Der stöhnt: „Ich weiß, die Erwartungen sind hoch.“ Kein Wunder, hat doch sein Citroën-Team 2017 alles in Grund und Boden gefahren, bis bei Kris Meeke der Motor platzte.

Kalte Dusche

Loeb ist tatsächlich der Einzige, der auf der ersten, satte 46 Kilometer messenden Prüfung Weltmeister Ogier halbwegs folgen

kann. Rang 2, notiert Frankreich und droht: Wartet, wenn der erst mal warm ist. Doch heute bleibt die Küche kalt. Schon auf der zweiten Prüfung verliert Loeb C3 in einer Rechtskurve den Halt, in der folgenden Links geht es geradeaus in den Graben, in den ihn die hilfsbereiten Fans eher noch tiefer versenken als ihn zu befreien. Loeb im Loch, da werden Erinnerungen wach. „Na Seb, wie bei der Dakar“, knufft ihn, zurück im Service, ein langer Landsmann augenzwinkernd in die Seite. Der Verspottete kann darüber gar nicht lachen, groß aufmucken kann er aber auch nicht. Der Spötter ist PSA-Sportchef Jean-Marc Finot.

Loeb fährt immerhin am Samstag drei Bestzeiten und zeigt, was möglich gewesen wäre,

umso frustrierter ist man bei Citroën. Doch geht bei den paar Highlights unter, dass die Franzosen ihre letztjährige Überlegenheit auf Asphalt eingebüßt haben. Kris Meeke gelingt keine einzige Bestzeit, obwohl er zwischenzeitlich kurz auf Rang 2 vorrückt. Da hat der Ire aber schon fast 50 Sekunden Rückstand, und eine Stunde später kommen noch zehn Minuten obendrauf. Beifahrer Paul Nagle hat sich im Aufschrieb verheddert und eine Links 5 anstelle einer Drei angesagt. „Was war denn das?“ fragt Meeke. „Wo ist mein Teamkollege?“ fragt Loeb. Er konnte ihn nicht sehen. Meeke C3 liegt 15 Meter jenseits der Straße in der Macchia bei den Wildschweinen. Die französische Rallye-Nationalmannschaft geht



Gut lachen: Seb der Jüngere hat schon drei Saisonsiege



Thierry Neuville kämpfte, wurde aber mit Ach und Krach Dritter

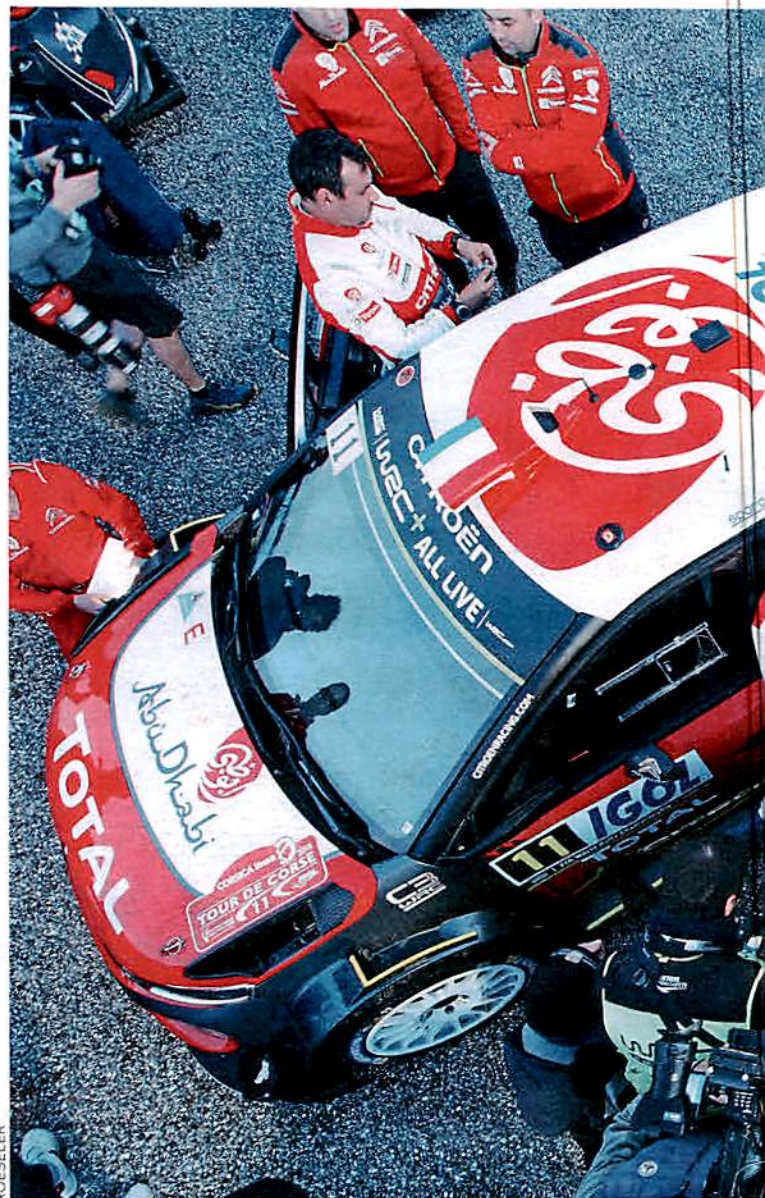
Lästiges Untersteuern

Die Hyundai kämpfen mit Untersteuern, mit einem generellen Mangel an Traktion, und man wähnt sich auch in Sachen Leistung nicht ganz vorn. Neue Fahrwerksteile und ein Motor-Update sind erst für den kommenden Lauf in Argentinien vorgesehen. Am Freitagabend ist man so verzeifelt, dass für den Samstag Federn eingebaut werden, die beim Korsika-Test gar nicht ausprobiert wurden. Mikkelsen, der sich mit der stur geradeausrutschenden Nase des i20 am schwersten tut, konstatiert: „Was auch immer wir probiert haben, es hat nichts geändert.“ Der Norweger wird enttäuschter Siebter, Sordo holt wenigstens Rang vier.

Neuville tröstet sich bis zum Samstagabend mit dem Umstand, dass er als Zweiter in Sachen Punktekonto noch ganz gut bei der Musik ist, aber der immer besser in Fahrt kommende Tänak schiebt ihn auf der

Neuilles dritter Rang täuscht: Der Belgier konnte erstmals seit 23 Rallyes keine Bestzeit fahren, die Teamkollegen erst recht nicht. Hyundai hat seine Vorherrschaft eingebüßt.

letzten Tagesprüfung auf Rang drei zurück, und Neuville weiß, er kann auf den beiden verbleibenden Sonntagsprüfungen nicht zurückschlagen kann, ohne erhebliche Risiken einzugehen. Er hat Glück, als er auf der mit 55 Kilometern längsten Prüfung der Rallye an denselben Bordstein knallt wie Lappi,



aber obwohl die Felgenkante auf zehn Zentimetern eingerissen ist, hält der Reifen noch 46 Kilometer lang die Luft, und die Besatzung verliert nur 13 Sekunden. Neuville ist nicht der Einzige, der Glück hat. Der vor ihm liegende Rivale Ott Tänak könnte auch schon sieben Minuten hinter ihm sein, denn schon am Freitag gibt es am Toyota ein Leck im Bremssystem. Aber das Problem macht sich erst auf dem Rückweg zum Service bemerkbar. „Noch eine Prüfung hätten wir damit wohl nicht geschafft“, gesteht Technikchef Tom Fowler.

Auf drei Zylindern

Die Positionen ganz vorn sind also bezogen, aber da wäre noch die Powerstage, auf der es zum Schluss fünf Extrapunkte zu holen gäbe, aber im Finale läuft Neuilles Hyundai plötzlich nur noch auf drei Zylindern. Der Team kann nicht sagen, ob es

ein mechanisches Problem ist, ein elektronisches, oder ob eine Zündkerze oder ein Injektor den Geist aufgegeben haben. Neuville rettet sich mit Glück auf Rang 3. Bei der Siegerehrung sieht der Mann aus St. Vith mit der tief vor der Körpermitte gehaltenen Schampus-Pulle aus wie ein Hooligan auf dem Herrenlo nach einer Heimmiederlage.

Am Ende kann sich das orientierungslose Team nur noch damit trösten, dass Hyundai die Führung in der Marken-WM knapp gehalten hat. Nur vier Punkte dahinter lauert schon wieder die Weltmeistertruppe. Zwar ist auch Asphalt-Spezialist Bryan Bouffier etwas verloren, weil er in den schnellsten Rallyeautos aller Zeiten zu wenig Übung hat, der Franzose stellt auf Prüfung 8 seinen Ford Fiesta mit einem Motorproblem ab.

Auch Elfyn Evans, der auf Korsika schon Zweiter war, tut



Der Rummel um Sebastian Loeb war wieder beachtlich



Esapekka Lappi beeindruckte als schnellster Toyota-Mann



Geschlaucht, aber auf Draht: Phil Mills beim ersten WM-Einsatz seit 2010

sich schwer, weil sein Stammbefahrer Daniel Barritt nach seiner Gehirnerschütterung in Mexiko noch keine Startfreigabe erhalten hat. Aber sein 53-jähriger Ersatzmann Phil Mills, der seit acht Jahren keinen WM-Lauf mehr bestritten hat, findet sich schnell zurecht. Kein Wunder. Der Waliser war 2003 an der Seite von Petter Solberg schon Weltmeister. Evans holt als Fünfter zehn wichtige Markenpunkte.

Zeit-Management

Die schnellsten Hyundai liegen beide vor ihm, aber das macht nichts, es gibt ja noch Ogier. M-Sport hat dank seines unermüdlich drängelnden und wuselnden Franzosen seine Hausaufgaben vor der Rallye Korsika bestens erledigt. Der Champion klagt nicht eine Sekunde über Handlings-Probleme und verwaltet schon seit Freitagmittag seinen Vorsprung von rund 40

Sekunden, den er nicht nur dem günstigen ersten Startplatz zu verdanken hat. Was die am Freitagabend klagenden Geschlagenen gern verschweigen: Ogier ist ihnen nicht nur auf den verstofften Passagen davongeeilt, er hat sie auch auf trockenem Boden abgeduscht. Nach den ersten drei Bestzeiten lässt es der Meister gut sein und betont zum Frust der Konkurrenz bei jeder Gelegenheit, dass er keineswegs gewillt ist, an diesem Wochenende noch mal auf 100 Prozent zu gehen.

Ogier genießt die schöne Insel, das Meer und den Sonnenschein. Er ist so sehr im Urlaubsmodus, dass er beim Abspielen der Marseillaise glatt vergisst, die Sonnenbrille abzunehmen. Technische Probleme oder Schwierigkeiten mit dem Fahrwerk gab es im Hause Ogier nur beim Papa. Der schließt seinen siegreichen Sohn im Ziel auf Krücken in die Arme. ■

RALLYE KORSIKA (6.–8.4.2018)

Vierter von 13 Läufen, 12 Wertungsprüfungen über 333,48 Kilometer

1. Ogier/Ingrassia (F/F) Ford Fiesta WRC	3:26:52,7 h
2. Tänak/Järveoja (EST/EST) Toyota Yaris WRC	+36,1 min
3. Neuville/Gilsoul (B/B) Hyundai i20 WRC	+1:07,5 min
4. Sordo/de Barrio (E/E) Hyundai i20 WRC	+2:02,6 min
5. Evans/Mills (GB/GB) Ford Fiesta WRC	+2:06,1 min
6. Lappi/Ferm (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+2:33,5 min
7. Mikkelsen/Jaeger (N/N) Hyundai i20 WRC	+2:43,4 min
8. Kopecky/Dresler (CZ/CZ) Skoda Fabia R5	+10:34,8 min
9. Meeke/Nagle (GB/IRL) Citroen C3 WRC	+10:40,5 min
10. Bonato/Boulloud (F/F) Citroen C3 WRC	+12:26,0 min

Bestzeiten: Lappi 4, Ogier 3, Loeb 3, Tänak 3

WM-STAND FAHRER

1. Ogier	84
2. Neuville	67
3. Tänak	45
4. Mikkelsen	41
5. Meeke	36
6. Lappi	36
7. Latvala	31
8. Sordo	30
9. Breen	20
10. Evans	18



WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	111
2. M-Sport-Ford	107
3. Toyota	93
4. Citroen	81

Die schwere Geburt

Das Debüt des neuen Citroën C3 R5 sorgte auch neben der Strecke für Aufregung.



Während Skoda-Werks-pilot Jan Kopecký einen Start-Ziel-Sieg feierte, sorgte das Debüt des neuen Citroën C3 R5 für reichlich Gesprächsstoff. Auch mit der FIA. Vor und nach der Rallye. Erst dann konnte Yoann Bonato endlich Platz 2 feiern.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Shakedown der Rallye Korsika war im vollen Gange, da rauchten bei Citroën schon die Köpfe. Der neue C3 R5 hing bei der technischen Abnahme fest. Die FIA-Techniker monierten fehlerhafte Homologationspapiere. Wie seit Tagen gemunkelt, könnte die Premiere des neuen Kundensportmodells noch ins Wasser fallen. Erst am Donnerstagnachmittag bekam Citroën die Starterlaubnis. Nun sollten Stéphane Lefebvre und seine Teamkollege Yoann Bonato, seines Zeichens französischer Asphaltmeister, die versammelte R5-Konkurrenz das Fürchten lehren.

Die kam zum großen Kräfte-messen ebenfalls mit neuer Technik. Skoda homologierte zum 1. April für den Fabia R5 unter anderem ein neues, satte 9 PS stärkeres und spürbar kräftigeres Triebwerk, Hyundai präsentierte für den i20 R5-Motor die schon

länger angekündigte variable Ventilsteuerung.

Vom Start weg nahm Skoda-Routinier Jan Kopecký das Zepter in die Hand. Auf dem Weg zum ungefährdeten Start-Ziel-Sieg markierte der Tscheche die Hälfte der zwölf WP-Bestzeiten und stürmte auf Gesamtrang 8. Sein junger Teamkollege Ole-Christiane Veiby hatte vier Mal die Nase vorn. Wäre der 21-Jährige nicht von einem defekten Getriebe ausgebremst worden, statt Rang 4 wäre auch ein Skoda-Doppelsieg drin gewesen. Die beiden restlichen Bestzeiten konnte sich Lefebvre gutschreiben lassen.

Den von Citroën-Teamchef Pierre Budar selbstbewusst geforderten WRC2-Titel wird er in dieser Saison allerdings kaum einfahren. In Prüfung 5 zerstörte der Franzose seinen Dienstwagen an einer Hauswand. Zeit, um auf die Gestrandeten zu blicken: Toyota-Junior Hiroki Arai segelte in der



Nach dem zweiten Saisonsieg führt Jan Kopecký die WRC2-Tabelle an. Nun darf er auf Sardinien seine Titeljagd erstmals fortsetzen.

gleichen Prüfung ins Aus, konnte am Folgetag aber ebenso wieder starten wie Teamkollege und Schweden-Sieger Takamoto Katsuda, der sich schon auf WP 1 ins Unterholz verabschiedete. Junioren-Weltmeister Nil Solans haderete wie in Mexiko mit der Technik seines Ford Fiesta. Der nach der ersten Tagesetappe auf Rang 4 liegende Pierre Louis Loubet setzte seinen Hyundai in WP 8 gegen einen Stein und musste ebenfalls zwischenzeitlich zuschauen.

Cleverer agierte Bonato im zweiten Citroën C3 R5. Trotz anfänglicher Bremsproblemen am jungfräulichen Dienstwagen blieb er cool, fuhr konstant flotte Zeiten und wurde mit knapp zwei Minuten Rückstand auf Sieger Kopecký Zweiter. Mindestens ebenso groß war die Freude bei Fabio Andolfi. Der Italiener wechselte von Hyundai in einen Skoda und enterte nach einer starken Fahrt erstmals das WRC2-Podium. Nur 1,8 Sekunden dahinter: Werks-Junior Veiby. Nach der Rallye lag gar ein Skoda-Dreifacherfolg in der Luft. Denn kaum folgte die Schlussabnahme durch die FIA-Techniker, ging das Geplänkel um die Zulassung des Citroën C3 R5 in die nächste Runde. Bei der Lenkung stimmt das Gewicht nicht mit den im Homologationsblatt abgebildeten Bauteilen überein. Citroën kam mit einer Geldstrafe von 10000 Euro davon und konnte doch noch ein gelungenes Debüt verkünden. ■



Jan Kopecký: Auf Asphalt eine Bank



Fabio Andolfi: Endlich Treppchen

WRC2 KORSIKA

1.	Kopecký / Dresler (CZ/CZ)	3:37,27,5 h
	Skoda Fabia R5	
2.	Bonato / Boulloud (F/F)	+ 1,51,2 min
	Citroën C3 R5	
3.	Andolfi / Scattolin (I/I)	+ 3,08,5 min
	Skoda Fabia R5	

PUNKTESTAND NACH LAUF 4

1.	Jan Kopecký (CZ)	50 Punkte
2.	Pontus Tidemand (S)	43 Punkte
3.	Takamoto Katsuda (J)	29 Punkte
4.	Ole Christian Veiby (N)	27 Punkte
5.	Eddie Sciorsere (I)	18 Punkte

Rallye-WM

„Keine Zeit, um Luft zu holen“

Lesen am Limit. Nirgends sind die Anforderungen an Copiloten höher als beim Kurvenfestival auf Korsika. Für Weltmeister Julien Ingrassia Grund genug, sich speziell vorzubereiten.

Von: **Reiner Kuhn**

Satte 31:53.8 Minuten benötigten Sébastien Ogier und Julien Ingrassia auf der 49 Kilometer langen Auftaktprüfung für die Bestzeit. Kaum war die Rallye gestartet, legten die Weltmeister die Basis für ihren souveränen Start-Ziel-Sieg. „Julien war vom ersten Meter an drin“, weiß Ogier um die besondere Leistung seines Copiloten.

„Für uns Beifahrer ist Korsika die schwierigste aller Rallyes. Zusätzlich zu meinem Fitnessprogramm habe ich mich deshalb nochmals extra auf diese besondere Herausforderung vorbereitet“, verrät Ingrassia. So haben die Physio- und Sport-Therapeuten Irene Bastari und Stéphane Orsier in ihrem Genfer Institut spezielle Koordinations- und Konzentrations-Übungen für den

38-jährigen Profi entwickelt. Zum Beispiel muss der Weltmeister unter Belastung Rechenaufgaben lösen oder Texte vorlesen. „Das Wichtigste für Beifahrer ist, cool zu bleiben. Deshalb arbeiten wir auch an der Atemtechnik. Auf Korsika kommt Kurve an Kurve. Da hat man keine Zeit, um Luft zu holen“, sagt Ingrassia und erklärt: „Alles hängt alles vom Rhythmus ab, vor allem beim Zusammenspiel im Cockpit. Das Timing der Ansagen muss exakt stimmen, egal bei welchem Tempo.“ Ab der Streckenbesichtigung gilt volle Kon-

zentration. „Auch beim Kontrollieren der Notizen muss man das spätere Renntempo im Auge haben. Denn je nach den Bedingungen verlangen manche Kurvenkombinationen einen anderen Rhythmus. Hinzu kommt die physische Belastung, nicht nur beim Bremsen und Beschleunigen. Da wir Beifahrer kein Lenkrad in der Hand halten, wirken die Fliehkräfte auf unseren Körper wohl eher etwas heftiger. Und durch die Aerodynamik der neuen WRC sind auch die mittelschnellen Kurven deutlicher spürbar als früher.“ ■



Fliegendes Lesezimmer: Ingrassia an seinem Arbeitsplatz im Fiesta WRC

ROESELER

Rallye-WM

Todt: WRC künftig mit Hybrid

FIA-Präsident Jean Todt will schon die nächste WRC-Generation mit elektrischem Zusatzantrieb ausrüsten lassen, die WM tritt auf die Bremse.

Von: **Markus Stier**

Der oberste Motorsport-Funktionär ist bekannt für seinen eher nostalgischen Blickwinkel auf seinen früheren Sport. Neuerdings hat der ehemalige Beifahrer Jean Todt aber die Zukunft im Blick: „Die Welt schreitet voran, und wir müssen das zur Kenntnis nehmen“, sagt der 72-jährige Franzose. Geht es nach ihm, soll schon in der nächsten WRC-Generation ein Hybridantrieb zum Einsatz kommen. Der im Motorsport gerade eifrig vorangetriebenen Elektrifizierung

erteilt Todt für den Rallyesport aber eine Absage: „Es gibt kein Batteriesystem, das es erlaubt, 200 Kilometer elektrisch Rallye zu fahren. Wer weiß, vielleicht eröffnet uns eines Tages Wasser-



Jean Todt: Motorsport als Labor

MCKLEIN

stoff ganz neue Möglichkeiten.“ Obwohl noch keinerlei Vorschläge zur praktischen Umsetzung auf dem Tisch liegen, tritt Todt aufs Gas: „Für mich ist Motorsport nicht einfach eine Show, ich sehe ihn auch als Labor.“ Die Praktiker der Branche treten auf die Euphorie-Bremse, soll doch das künftige Reglement schon ab 2020 gelten. Hyundai-Teamchef Michel Nandan, im Nebenberuf Technikchef seines Teams sagt: „Das kommt ein bisschen plötzlich. Das derzeitige Regelwerk ist das Beste, was wir je hatten. Wir müssen erst mal darauf achten, dass es nicht teurer wird.“

Unter diesem Aspekt käme im Rallyesport nur ein standardisierter Zusatzantrieb infrage, den alle Teams verwenden. Todts Vorstoß sieht Nandan als Versuchsballon: „Es geht dabei vor allem darum, weitere Hersteller in die WM zu locken.“ ■

KOMMENTAR

LEHRBUCH-POLITIK!

FIA-Präsident Jean Todt gab sich bei seiner geliebten ‚Tour de Corse‘ die Ehre. Zu besprechen gab es einiges. Allen voran zum WM-Kalender. Wie steht es um die neuen WM-Ziele in Chile, Japan, Kanada oder Kenia? Wichtiger: Welche Läufe müssen weichen? Genauer: Warum scheint der bei Herstellern, Teams und WM-Promoter gleichermaßen unbeliebte, weil aufwendigste europäische WM-Lauf auf Korsika weiter gesetzt und andere Rallyes wackeln? Todt spricht dann von Tradition und Eigenständigkeit, statt von Märkten und Formaten. Klare Antworten umschifft er. Oder wechselt das Thema. Gezielt nutzt er dazu eine markige Forderung: Neue Technologien für eine bessere Zukunft. Nicht übermorgen, sondern morgen. Geht es nach ihm, soll schon in der nächsten WRC-Generation ein Hybridantrieb zum Einsatz kommen. Wider besseres Wissen. Egal. So funktioniert Sportpolitik. Nicht nur bei den Herstellern dürfte man ob derlei Aussagen die Stirn runzeln. Will man die Hybrid-Technologie dort aus Gewichts- und Kostengründen künftig statt in den kleinen Basisautos der World Rally Cars nur noch in großen SUVs nutzen? Im weltweit wichtigsten Segment von C3, Fiesta, Polo, Yaris, i20 und Co, wird es dagegen bald nur noch kleine Turbomotoren oder reine Elektroantriebe geben. Letztere machen wegen der geringen Reichweite und aufgrund der problematischen Unfallsicherheit im Rallyesport kaum Sinn. Der Applaus dürfte nur kurz währen, Todt seine Aussagen bald korrigieren. Auch, weil das ab 2020 geltende WRC-Reglement schon bald bestätigt werden muss. Ein neuer Themenwechsel muss her.



Reiner Kuhn
Redakteur

Junior-WM

Franzosen unter sich

Der Franzose Jean-Baptiste Franceschi gewinnt sein Heimspiel vor Landsmann Terry Folb. Julius Tannert wird nach einem frühen Ausrutscher Neunter.

Wie in Schweden dominierten auch beim zweiten von sechs Läufen die heimischen WM-Junioren. Mit zwei frühen Bestzeiten setzte sich der Elsässer Terry Folb an die Spitze. Auf der vierten Prüfung begann Jean-Baptiste Franceschi sein Bestzeiten-Feuerwerk und übernahm eine Prüfung später die Führung. Im Ziel lag der 22-Jährige aus

der Nähe von Nizza über eine halbe Minute vor Folb. Auftaktsieger Emil Bergkvist wurde mit 3:28.6 Minuten Rückstand Dritter.

Julius Tannert musste sich nach einem frühen Patzer mit Rang 9 begnügen. Auf der zweiten Wertungsprüfung – die erste wurde nach einem Unfall für die WM-Junioren neutralisiert – rutschte er in einen Graben und verlor zehn Minuten. Zwar konnten der Sachse und sein österreichischer Beifahrer Jürgen Heigl anschließend mit einigen Top-3-Zeiten zeigen, was ohne Patzer möglich gewesen wäre, die Aufholjagd blieb aber auch deshalb unbelohnt, weil alle 14 WM-Junioren das Ziel sahen. ■ RK



In einer eigenen Welt: Sieger Franceschi holte neun von zwölf Bestzeiten

Österreichische Rallye Meisterschaft - Lavanttal

Klare Sache für Mayr-Melnhof

Mit einer makellosen Bilanz gewinnt Niki Mayr-Melnhof die Lavanttal-Rallye und übernimmt die Tabellenführung in der ÖRM.

Von: Reiner Kuhn

Niki Mayr-Melnhof und Copilot Leopold Welsersheim sind auch bei der Lavanttal-Rallye nicht zu halten. Bei seinem Start-Ziel-Sieg markiert das Duo mit seinem Ford Fiesta R5 alle Bestzeiten und verweist die WRC-Piloten Gerwald Grössing (+1:31.09 min) und Gerhard Aigner (+2:25.01 min) mit Respektabstand auf die Plätze. „Ich bin überglücklich über diesen Erfolg. Alle zwölf Prüfungen gewinnt man nicht immer“, strahlte Mayr-Melnhof und dankte dem Team rund um Beppo

Harrach für ein perfektes Auto. Nach seinem Triumph vor drei Wochen im Rebenland und im letzten Jahr im Schneebergland ist dies der dritte Gesamtsieg bei einem österreichischen Meisterschaftslauf. Besser noch: Nach zwei überzeugenden Erfolgen übernahm Mayr-Melnhof auch die Tabellenführung von Auftaktsieger Johannes Keferböck (Ford Fiesta R5), der zuletzt vor zehn Jahren im Lavanttal startete und mit über fünf Minuten Rückstand schon deutlich abgeschlagen auf Rang 4 folgte.

In der 2WD-Wertung spielt Ex-Champion Max Zellhofer (Suzuki S1600) seine Routine aus und feierte ebenfalls einen ungefährdeten Triumph. Sein ärgster Verfolger, der Ungar Kristof Klausz (Peugeot 208 R2), hat am Ende 1:43 Minuten Rückstand. Dritter wurde Luca Waldherr (Opel Adam R2). Im Mitropa-Cup

AUS DEM SERVICEPARK

GLÜCK IM UNGLÜCK

Die WRC2-Piloten Guillaume de Mevius und Katamoto Katsuda warfen beim Vortest ihre Dienstwagen vehement neben die Strecke. Der Japaner parkte seinen Ford 40 Meter tiefer in einer Baumgruppe, der Peugeot des Belgiers kam gar erst 80 Meter unterhalb der Teststrecke zum stehen. Beide Crews blieben weitgehend unverletzt, Katsuda startete zur Rallye.

GENAUE ANSICHTEN

Nirgends ist es schwieriger, einen präzisen Aufschrieb zu erstellen, als auf Korsika. Verständlich, dass auch zahlreiche Teams an der Streckenbesichtigung teilnahmen, die diesmal gar nicht starteten, darunter Citroën-Werkspilot Craig Breen, M-Sport-Fahrer Teemu Suninen oder Hyundai-R5-Junior Jari Huttunen. Sie hoffen allesamt, im kommenden Jahr von ihren Notizen zu profitieren.

TEURE TEMPOSÜNDEN

Auch auf der französischen Mittelmeerinsel lieben die Teams die FIA-Kassen klingeln. Mit 550 Euro für 62 km/h in

einer 40er-Zone schaffte es Esepikka Lappi auf Rang drei. R2-Privatier Lilian Schlosser musste 632,50 Euro für 105,3 km/h bei erlaubten 80 berappen. Fünf Euro mehr kosteten WRC2-Pilot Pierre Louis Loubet 25,5 km/h Überschuss in einer 40er-Zone.

NEUE AUFGABE

Premiere für Friedhelm Kissel. Zusammen mit Christian Leca fungierte der Leiter der Rallye Deutschland auf Korsika erstmals als FIA-Steward. Den Vorsitz hatte einmal mehr der ehemalige Weltklasse-Beifahrer Timo Rautiainen, der sich als Chefsteward mit der Deutschen Waltraud Wünsch abwechselte.

RUNDE SACHE

Zehn Jahre nachdem Sébastien Ogier und Julien Ingrassia auf Korsika den Junior-WM-Titel feierten, gewannen die beiden zum zweiten Mal den heimischen WM-Lauf auf der Mittelmeerinsel. Passend zu ihrem Jubiläum war das M-Sport-Duo bei der Asphalttatz erstmals im neu aufgebauten Chassis Nummer zehn unterwegs. ■ RK

kann sich der Deutsche Manuel Kößler (Subaru Impreza STI) als Sieger feiern lassen, nachdem Landsmann Hermann Gaßner seinen Mitsubishi Evo X mit Achsbruch in der zweitletzten WP abstellen musste. Dominik Dinkel parkt seinen Skoda Fabia

R5 ebenfalls kurz vor dem Ziel. Erst haderte der 25-Jährige mit den Bremsen. Zwei schleichende Plattfüße und ein Elektronikproblem ließen den Bayer am Samstag auf Gesamtrang 12 abstürzen, und Dinkel gab vor der finalen Prüfung auf. ■



Der neue Maßstab in Österreich: Mayr-Melnhof in seinem Ford Fiesta R5

Das EKS-Audi Team will sich von der großen Konzern-Schwester nicht noch mal bügeln lassen



AUDI

Die Jagd wird eröffnet

Wir schreiben das Jahr 51 nach Rallycross-Erfindung. 2018 wird der fünfte Weltmeister der Rallycross-Historie gesucht, und alle jagen das im Vorjahr so überlegene VW-Team. Am kommenden Wochenende geht es in Spanien in die erste Runde.

Von: **Markus Stier**

Das Starterfeld zeigt sich im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig, nachdem neben Ford das ohnehin erfolglose Kia-Team von Gigi Galli ebenso den Rückzug antrat wie die österreichische Ford-Mannschaft von Max Pucher. Der Titelträger in der Topkategorie der Supercars wird 2018 aus 15 permanenten Teilnehmern ermittelt. Sechs Teams mit jeweils zwei Fahrern sind gesetzt, ebenso wie drei Einzelkämpfer.

Neben der Allianz Volkswagen und Petter Solberg, kurz PSRX, mit Solberg selbst und Weltmeister Johan Kristoffersson, bleibt nur das Duo Sébastien Loeb und

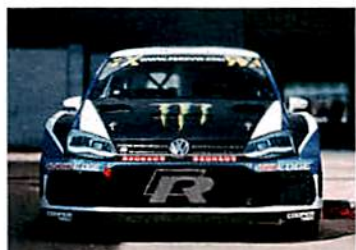
Timmy Hansen aus dem Vorjahr erhalten – doch firmiert man nun als Peugeot Total Team und ist nicht mehr als Familienbetrieb unter der Leitung von Altmeister Kenneth Hansen. Kenneth kommt nun eine eher beratende Funktion zu, ähnlich der Rolle eines Sportdirektors. Es dauerte ungewöhnlich lange, bis sich die Franzosen sortiert hatten. Peugeot hatte im Herbst erklärt, dass es mit Loeb durchaus langfristig für die Rallycross-WM plane und künftig als echtes Werksteam auftreten wolle, doch die Teamstruktur und die Rolle der Hansen-Familie kristallisierten sich erst im Februar heraus.

Die Hansens zeigten sich geduldig und betonten stets den unbedingten Wunsch und die volle Bereitschaft, mit Peugeot wieder in der WRX mitmischen zu wollen. Neben Kenneth soll auch Susan Hansen weiter eine Rolle in der Mannschaft spielen. Auch Kevin, Timmys jüngerer Bruder, bleibt der WRX erhalten, als Einzelkämpfer zwar, aber dennoch unter der Flagge von Peugeot Total. Der vierte Peugeot aus diesem Rennstall wird vom Franzosen Gregoire Demoustier

pilotiert – offiziell unter Nennung von Sébastien Loeb Racing.

Im Winter waren auch die anderen Teams nicht untätig. Mattias Ekström verkaufte seinen Bestand an Wettbewerbsfahrzeugen und rüstete erheblich auf. Dass er den Norweger Andreas Bakkerud zum Teamgefährten machte, gilt bei vielen als Geniestreich. Bis zum Rückzug des um den Internet-Star Ken Block gebauten Ford-Werksteams Ende 2017 war Bakkerud dort klar der bestimmende Mann. Nun hat er den wohl schlagkräftigsten Boliden unter dem Hintern, den man sich bei der Verfolgung der Volkswagen wünschen kann.

Die Präsentation des neuen Polo in der Autostadt Wolfsburg glich einem Tag der offenen Tür. Unter den Gästen fand sich auch Jannik Riese. Der Youngster, selbst in der internationalen Deutschen Rallycross Meisterschaft (DRX) mit einem VW Polo unterwegs, studiert in Wolfsburg und nutzte die Gelegenheit zu einem Selfie mit seinen Vorbildern und Markenkollegen – den Weltmeistern Petter Solberg und Johan Kristoffersson. Das Team von PSRX-Volkswagen bleibt un-



VW hat den Polo überarbeitet



Peugeot stellt sich neu auf



Prodrive bringt zwei neue Renault

verändert und erklärte einvernehmlich, dass die Titelverteidigung in Team- und Fahrer-WM das Ziel ist. Dazu wurde der Polo noch einmal überarbeitet.

Volkswagen, Peugeot, Audi – alles dreht sich um dieses Trio, und kaum einer zweifelt daran, dass die Titelträger aus diesen Reihen kommen. Doch es gibt noch drei weitere Teams, mit denen zu rechnen ist: Guerlain Chicherit und Jerome Gosselin kommen mit brandneuen Renault Mégane RS RX. Die von Prodrive aufgebauten Autos starten als Team GCK. Der nach dem Pucher-Rückzug heimatlose Timo Scheider hat dort zumindest als Testfahrer angedockt. Auf Augenhöhe sollte Konkurrent GRX Taneco sein, bestehend aus Timur Timerzyanov und Niklas Grönholm. Dessen Vater Marcus fädelt als Teamchef einen Deal mit Hyundai ein. Die Hyundai i20 RX, die auf der WRC-Plattform des 2016er Autos basieren, sind ebenso wie die Renault noch nicht kampferprobt, wir werden diese Fahrzeuge also erstmals in einer kompletten WRX-Saison erleben.

Über mehr Erfahrung verfügt da schon Olsbergs MSE mit den Ford Fiesta. Die Schweden kehren aus der Global Rallycross Meisterschaft (GRC), die in den Vereinigten Staaten ausgetragen wird, zurück. Die Piloten Kevin Eriksson und Robin Larsson sind kampferprobte WM-Fahrer, die für einige Überraschungen gut sein können. Der Lette Janis Baumanis wird wie im Vorjahr für STARD fahren und damit ist der Rennstall von Manfred Stohl auch 2018 zumindest mit einem Auto wieder permanent dabei.

Aus Deutschland gibt es keine ständige Präsenz. René Münnich will sich auf die Europameisterschaft konzentrieren und im WM-Feld allenfalls sporadisch antreten. Möglicherweise ermöglicht er Timo Scheider den ein oder anderen Gaststart.

RALLYCROSS-KALENDER

14.-15.4.	Barcelona,	Spanien
28.-29.4.	Montalegre	Portugal
12.-13.5.	Mettet	Belgien
26.-27.5.	Silverstone	Großbritannien
9.-10.6.	Hell	Norwegen
30.6.-1.8.	Höljes	Schweden
4.-5.8.	Trois-Rivières	Kanada
1.-2.9.	Lohéac	Frankreich
15.-16.9.	Riga	Lettland
29.-30.9.	Cota	USA
13.-14.10.	Estering	Deutschland
24.-25.11.	Kapstadt	Südafrika

Hyundais Blitzstart



Drei Rennen, zwei Siege: Gabriele Tarquini und Hyundai legten in Marrakesch einen Blitzstart hin

Gabriele Tarquini (Hyundai) war der Mann des Wochenendes bei der Premiere der WTCR. Zwei Siege in den drei Läufen lassen ihn auch als ersten Tabellenführer abreisen.

Von: **Michael Bräutigam**

Selten zuvor war die Dichte großer Champions in einer Tourenwagenserie so groß wie in der WTCR 2018. Dementsprechend schwer war es, im Vorfeld irgendwelche Voraussagen zu treffen. Die genaue Analyse der Daten vom Barcelona-Vortest zeigte nur: Zählte man die einzelnen Sektoren zusammen, so waren die Honda und speziell Hyundai favorisiert. Allerdings auch das nur unter Vorbehalt, denn die endgültige Balance of Performance (BoP) für den Auftakt gab es erst am Donnerstagmorgen – also zwei Tage vor dem ersten freien Training.

Das erschwerte die Voraussagen zusätzlich. Und dann fanden die beiden freien Trainingsitzungen auch noch unter feuchten Bedingungen statt. So richtig wurden die Karten also erst im ersten Qualifying auf den Tisch gelegt. Da zeigte sich schnell: Hyundai wird die Marke sein, die es zu schlagen gilt. Thed Björk, Norbert Michelisz und Gabriele Tarquini machten die Top 3 unter sich aus. Michelisz konnte aber nicht wie erhofft das Pech der Vorsaison abschütteln.

Tarquini: Oldie but Goldie

Noch bevor das erste Rennen gelaufen war, verabschiedete sich in besagter Quali-Sitzung eine große Menge Öl flammend aus dem Ölkreislauf des Motors. Auf Anraten von Hyundai wurde das Triebwerk, das eigentlich eine ganze Saison halten soll, gewechselt. So ging es ans Ende der Startaufstellung für Lauf eins.

Nachdem 23 der 25 Piloten im Training innerhalb von zwei Sekunden lagen, war alles ange-

richtet für die mit Spannung erwartete WTCR-Rennpremiere. Die ging ebenfalls wie erwartet nicht ganz ohne Verluste ab. In der ersten Kurve gab es eine Kettenreaktion, die für zwei Piloten gleich das Rennende bedeutete. Nach kurzer Unterbrechung, um Frédéric Vervischs Audi zu bergen, ging das Rennen weiter.

Der Rest ist schnell erzählt. Björk hatte sich am Start den Platz an der Sonne von Tarquini abjagen lassen. Der mit 56 Jahren älteste Fahrer im Feld spielte den Vorteil, den Hyundai entwickelt zu haben und ihn wie seine Westentasche zu kennen, eiskalt aus, und gab die Spitze nicht mehr her.

Björk, der zwar drückte, aber keine realistische Angriffsposition einnehmen konnte, sah es gelassen: „Er kennt das Auto halt von Beginn an. Ich werde es lernen und ein Gefühl dafür bekommen“, gelobte er Besserung.

Auch Rob Huff (VW) auf Platz 3 war alles andere als unzufrieden. „Wir haben nicht erwartet,

am ersten Rennwochenende auf dem Podium zu stehen, denn ehrlich gesagt sind wir davon ausgegangen, dass Hyundai und Honda vorne sein würden.“

Diese Vermutung bestätigte sich, als es ins sonntägliche zweite Qualifying ging. Neben den vier Hyundai zog noch Yann Ehrlacher (Honda) ins Q3 ein. Am Ende aber konnte auch der Münich-Pilot keinen der koreanischen Renner hinter sich lassen.

Die Hoffnung für die Konkurrenz hieß Reversed Grid. Dieses wird 2018 für das zweite der drei Rennen pro Wochenende angewendet. Der Glückliche, der sich nach P10 im zweiten Quali-Segment über die Reversed-Pole freuen konnte, war Cupra-Pilot Pepe Oriola. Das „Glückliche“ ist dabei durchaus wörtlich zu nehmen. „Eine Zehntel Unterschied und du bist Sechster oder Zwölfter, das kann man unmöglich planen“, so der Spanier.

Am Start zum zweiten Lauf ließ er sich von Jean-Karl Vernay (Audi) vernaschen. Nach Kollision



Gewann das Reversed-Grid-Rennen: Jean-Karl Vernay im WRT-Audi



Sprung aufs Podest: Lokalheld Bannani fuhr im zweiten Lauf auf Platz 2

konnte auch Mehdi Bannani an Oriola vorbeiziehen. Vernay ließ sich danach auch von mehreren Safety-Car-Phasen nicht aus dem Konzept bringen. Einige Kollisionen im dank Reversed Grid wie erwartet actionreichsten Rennen des Wochenendes sorgten immer wieder für Neutralisationen, doch Vernay fuhr souverän zum Sieg. „Damit haben wir vor dem Wochenende nicht gerechnet“, gab der frisch zum Audi-Poolfahrer beförderte Franzose zu Protokoll. Er sammelte auch in den beiden weiteren Rennen Punkte und reist als zufriedener Gesamt-Dritter vom Auftakt ab.

Guter Start für Münnich

Der Mann des Wochenendes schlug im dritten Lauf nochmal zu. Tarquini behielt am Start die morgens herausgefahrenen Pole-Position und gewann souverän. „Der Traum geht weiter. Ich gewinne, ich führe die Meisterschaft an. Besser kann man eine Saison nicht beginnen“, gab der Italiener zu Protokoll und strahlte

dabei wie ein 20-Jähriger. Ein unüblicher Fehler entschied über die Reihenfolge der weiteren Podiumsfahrer: Björk auf P2 schaltete aus Versehen kurz mal seinen i30 N TCR aus, wodurch Teamkollege und -chef Müller durchschlüpfen konnte. „Das ist mir auch noch nicht passiert“, lachte der Schwede.

Zum Thema BoP war im Nachhinein nicht mehr viel zu hören. Die Hyundai wirkten zwar stark, allerdings drehen da auch drei WTCC-Weltmeister und der amtierende Vizechampion am Volant. Nach dem Motto „Abwarten und Tee trinken“ werden aktuell erstmal die Füße stillgehalten.

Einen guten Auftakt erlebte das Münnich-Team. Yann Ehrlacher holte mit zweimal P4 das beste Teamergebnis. „Nächstes Mal geht's aufs Podest“, sagte der 21-Jährige. „Ich bin zufrieden“, konstatierte auch Teamchef Dominik Greiner, der sich zudem sicher ist: „Wenn bei James Thompson der Rost ganz ab ist, geht da auch noch mehr.“ ■

„DER TRAUM GEHT WEITER. ICH GEWINNE, ICH FÜHRE DIE MEISTERSCHAFT AN. BESSER KANN EINE SAISON NICHT BEGINNEN.“

Gabriele Tarquini



MARRAKESCH (MA), 1. RENNEN

1. von 30 Läufen, 20 Runden à 2,971 km (25 gestartet, 21 gewertet)

1. Gabriele Tarquini (I), BRC Racing	Hyundai	48:58,707 min
2. Thed Björk (S), MRacing - YMR	Hyundai	+ 0,729 s
3. Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 2,823 s
4. Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+ 4,593 s
5. Gordon Shedden (GB), Audi Sp. Leopard Lukoil	Audi	+ 5,702 s
6. Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 10,136 s
7. Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport	Honda	+ 10,784 s
8. Aurélien Comte (F), DG Sport Competition	Peugeot	+ 11,577 s
9. Mehdi Bannani (MA), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 15,025 s*
10. John Filippi (F), Campos Racing	Cupra	+ 15,026 s

Schnellste Runde: 1.26,450 (Tarquini)

*inkl. Strafe

MARRAKESCH (MA), 2. RENNEN

2. von 30 Läufen, 20 Runden à 2,971 km (24 gestartet, 19 gewertet)

1. Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	31:42,418 min
2. Mehdi Bannani (MA), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 0,890 s
3. Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+ 3,270 s
4. Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport	Honda	+ 3,631 s
5. Thed Björk (S), MRacing - YMR	Hyundai	+ 6,570 s
6. James Thompson (GB), Münnich Motorsport	Honda	+ 7,916 s
7. Norbert Michelisz (H), BRC Racing	Hyundai	+ 11,929 s
8. Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 13,630 s
9. Yvan Muller (F), MRacing - YMR	Hyundai	+ 14,555 s
10. Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 14,959 s

Schnellste Runde: 1.26,368 (Vernay)

MARRAKESCH (MA), 3. RENNEN

3. von 30 Läufen, 23 Runden à 2,971 km (23 gestartet, 19 gewertet)

1. Gabriele Tarquini (I), BRC Racing	Hyundai	35:32,310 min
2. Yvan Muller (F), MRacing - YMR	Hyundai	+ 2,524 s
3. Thed Björk (S), MRacing - YMR	Hyundai	+ 2,922 s
4. Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport	Honda	+ 4,645 s
5. Norbert Michelisz (H), BRC Racing	Hyundai	+ 5,937 s
6. Mehdi Bannani (MA), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 6,631 s
7. Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 8,121 s
8. James Thompson (GB), Münnich Motorsport	Honda	+ 9,932 s
9. Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+ 10,743 s
10. Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+ 13,740 s

Schnellste Runde: 1.26,150 (Tarquini)

STAND FAHRER

1. Tarquini	62 Punkte
2. Björk	51
3. Vernay	41
4. Ehrlacher	37
5. Bannani	32
6. Müller	29
7. Huff	24
8. Michelisz	22
9. Oriola	16
10. Guerrieri	14

STAND TEAMS

1. BRC Racing Team	86 Pkt.
2. MRacing - YMR	82
3. Sébastien Loeb Racing	56
4. Audi Sport Leopard Lukoil	56
5. ALL-INKL.COM Münnich	53
6. Campos Racing	20
7. DG Sport Competition	6
8. Boutsen Ginion Racing	2

Interview mit Achim Kostron, dem Geschäftsführer des DTM-Promotors ITR

„David gegen Goliath“

Der neue ITR-Geschäftsführer Achim Kostron über die internationale Vermarktung der DTM, die Pläne des neuen TV-Partner Sat.1 und mögliche neue Teams in der Serie.

Von: **Claus Mühlberger**

Seit Kurzem kümmert sich die bekannte Sportmarketing-Agentur IMG um die Vermarktung der DTM. Was versprechen Sie sich davon? Kostron: IMG hat ein enormes internationales Netzwerk. Das wird uns sehr dabei helfen, in der internationalen TV-Vermarktung große Reichweiten zu erzielen.

Es geht der DTM also vordergründig um hohe Zuschauerzahlen und nicht darum, Erlöse aus dem Verkauf von Fernsehrechten zu erzielen? Richtig. Reichweite ist das große Ziel. Wer Reichweite hat, unterstützt damit auch die Sponsorensuche. Ich muss hinzufügen:

Die DTM kauft keine Senderplätze. Das haben wir nicht nötig.

In Deutschland gibt es mit Sat.1 einen neuen TV-Partner. Die Moderatorin Andrea Kaiser ist deutlich spektakulärer als die Herren der ARD.

Absolut! Sat.1 gehört zu den Top-4-Sendern im deutschsprachigen Raum. Sehr erfreulich ist es, dass wir jetzt feste Startzeiten haben. Mit Ausnahme des Nachtrennens in Misano im August, wo es um 22.20 Uhr losgeht, werden die Rennen immer um 13.30 Uhr gestartet. Die DTM-Sendung beginnt um 13 Uhr. Eine halbe Stunde Vorbereitungszeit, das ist deutlich mehr als bisher. Der Nachlauf nach dem Rennen ist in der Regel auch eine halbe Stunde. Das kann aber etwas variieren.

Ein leidiges Thema bei den Privatsendern ist die Unterbrechung durch Werbeunterbrechungen. Was plant Sat.1 hier?

Während der DTM-Rennen wird es ausschließlich Splitscreen-Werbung geben. Es wird also

nicht ganz zur Werbung weggeschaltet. Das macht auch aus Sicht der Werbetreibenden Sinn. Denn so zappen die Zuschauer nicht weg. Laut Rundfunk-Staatsvertrag dürfen Privatsender pro Sendestunde zwölf Minuten lang Werbespots zeigen. Diesen Rahmen des maximal Erlaubten wird Sat.1 nicht ausschöpfen. Die DTM-Fans müssen keine Angst haben, dass es zu viel Werbung während des Rennens gibt. Den größten Werbeblock wird es im Nachlauf geben.

Der neue Kommentator Edgar Mielke ist bekannt für seine leidenschaftlichen, temperamentvollen Schilderungen.

Das ist ganz in unserem Sinne. Wir wollen einen anderen, frischen Auftritt.

Ein großes Thema des Jahres lautet: Es muss Ersatz für Mercedes gefunden werden. Falls Privatteams mit Turboautos aus Japan in der DTM 2019 starten wollen: Wäre die ITR bereit, das Sparschwein zu schlachten und interessierte Teams gebe-



ITR-Geschäftsführer Achim Kostron

nenfalls auch finanziell zu unterstützen?

Dieses Szenario ist keinesfalls absurd. Ob für die Finanzierung unser Sparschwein erhalten muss, das weiß ich allerdings nicht. Es gibt verschiedene Modelle, wie man seitens der ITR hier Unterstützung leisten kann. Generell arbeiten wir schon seit letztem Jahr an der Thematik der Privatteams. Sie sollen in der DTM wieder eine größere Rolle spielen. Stichwort: David gegen Goliath. Diese Diskussion begann schon lange, bevor Mercedes seinen Ausstieg bekannt gegeben hat. Wir sind aber weiterhin auch in der Hersteller-Akquise. Da ist aber noch nichts kommunikationsfähig. ■

ADAC TCR Germany

Wer beerbt Doppel-Champ Files?

Am Wochenende beginnt die dritte Saison der ADAC TCR Germany. Fest steht nur: Weil Doppel-Champ Josh Files nicht mehr antritt, wird es einen neuen Meister geben. Doch wen?

Von: **Michael Bräutigam**

Geht man von den Zeiten des Vortests aus, der wie der Saisonauftakt in Oschersleben stattfand, dann darf man vor allem auf dem winkligen Kurs in der Magdeburger Börde die VW-Golf-Piloten auf dem Zettel haben. Wie man bei der WTCR in Marrakesch gesehen hat, fruchtet das technische Update zur neuen Saison. Dass man 2018 also wie alle anderen Fabrikate mit 80 mm Bo-



Nur einer von vielen Titelaspiranten: Niels Langeveld im Racing-One-Audi

denfreiheit fahren muss (2017: 70 mm), scheint man in Hannover kompensiert zu haben. Speziell Luca Engstler und Florian Thoma (Engstler Motorsport) sowie Benjamin Leuchter (Max Kruse Racing) sind Aspiranten.

Mit der Test-Bestzeit im Rücken ist der Vizemeister von 2016, Harald Procyk (Opel), ebenfalls einer der Favoriten. Der von Kissling Motorsport gebaute Astra TCR darf zudem 10 kg unter Basisgewicht antreten, was in der

Motorsport Arena sicher nicht von Nachteil sein dürfte.

Kirsch neu im Renault

Auf die gesamte Saison gesehen dürfte der amtierende Vizemeister Mike Halder (Honda) der Favorit sein. 2017 wurde er ohne Sieg Vizemeister. Mit dem brandneuen Civic hat er die entsprechende Waffe, auf jeder Strecke der Saison ein konkurrenzfähiges Paket zu haben.

Auch Niels Langeveld (Audi, zwei Laufsiege 2017) ist definitiv zum engeren Favoritenkreis zu zählen. Neben einigen Underdogs könnte Steve Kirsch noch ein echtes „Dark Horse“ im Titelrennen sein. Der Sachse wurde kurzfristig vom Besagroup Racing Team verpflichtet, wo er einen der neuen, von Vukovic Motorsport entwickelten Renault Mégane pilotieren wird. ■

Sieg von Startplatz 27

Beim actionreichen BTCC-Auftakt in Brands Hatch sicherten sich Jack Goff (Honda), Senna Proctor (Vauxhall) und Tom Ingram (Toyota) die Siege.

Von: **Michael Bräutigam**

Goff sicherte sich am Samstag zunächst seine saisonübergreifend dritte Pole in Folge. Im ersten Lauf konnte er die Führung knapp gegen den nachdrückenden Colin Turkington (BMW) verteidigen und so den perfekten Auftakt besiegeln.

Eines der denkwürdigsten Rennen ereignete sich im zweiten Lauf auf dem kurzen Indy-Kurs der Strecke nahe Kent. Auf abtrocknender Strecke wurde erst im Rennverlauf klar, dass Slicks die richtige Wahl gewesen waren, die Spitzengruppe aber geschlossen auf Regenreifen setzte. Einer, der goldrichtig lag, war



Der erste BTCC-Saisonsieger: Pole-König und Lauf-1-Sieger Jack Goff

der letztjährige Rookie-Meister Senna Proctor, der vom 27. (!) Startplatz bis ganz nach vorne fuhr. Sowohl für Proctor als auch sein Team Power Maxed Racing. Auf Platz 2 landete Jake Hill (VW), der von Startplatz 25 kam.

Ingram erster Leader

Erster Tabellenführer ist aber der Sieger des dritten Laufs, Tom Ingram. Im diesmal komplett Slickbereiften Feld zeigte der Toyota-

Pilot eine ähnlich beherzte Fahrt wie Proctor zuvor und fuhr vom 11. Startplatz bis nach vorn.

Direkt einen Podiumsplatz konnte die von HMS Racing lancierte Alfa Romeo Giulietta nach NGTC-Regularien einfahren. Nach einem Ausfall im ersten Lauf und P6 im zweiten Durchgang wurde Rob Austin als Polesitter für das Reversed-Rennen gezogen. Diese „Pole“ setzte er in Platz 3 beim dritten Durchgang um. ■

NACHRICHTEN

TCR EUROPE: RICHARD IM HYUNDAI STATT HONDA

Vergangene Woche berichteten wir, dass der Schweizer Kris Richard im Honda von Target Competition in der TCR Europe starten wird. Richtig ist natürlich: Er wird im Hyundai i30 N TCR des Teams starten, das über den Winter den Hersteller gewechselt hat. Darüber hinaus sind Gaststarts in der WTCR geplant, wo man am Nürburgring und Vila Real dabei sein möchte.

SUPERCARS: TRIPLE EIGHT HOLT BEIDE LAUFSIEGE

Jamie Whincup und Craig Lowndes sorgten dafür, dass beide Laufsiege in Symmons Plains an das Triple-Eight-Team gingen. Für Lowndes war es nicht nur der erste Saisonsieg, sondern nach einem sieglosen 2017 auch der erste Triumph seit 2016. Titelverteidiger Whincup ist jetzt auch neuer Gesamtführender.

Kyle Busch gewinnt im Rodeo

Endlich: Nach drei zweiten Plätzen in den ersten sechs Rennen feierte Kyle Busch (Toyota) in Texas den ersten Saisonsieg. Dabei überstand er ein wahres Rodeo-Rennen unbeschadet.

Von: **Michael Bräutigam**

Busch war nach den konstanten Leistungen in den Vorwochen bereits als Punktleader nach Fort Worth gekommen. Doch für den sicheren Playoff-Einzug zählen nur Siege, so hatte der Champ von 2015 noch eine Rechnung offen.

In der ersten Stage hatte sich zunächst Kevin Harvick (Ford) durchgesetzt. Er sammelte neben 87 Führungsrunden aber auch einige unnötige Kilometer in der Boxengasse. Gleich drei Mal fing er sich eine Durchfahrtsstrafe ein. Dazu verpatzte seine Crew einen Stopp, als sich der Wagenheber verklemmte, und dann

war noch mal ein Extra-Stopp nötig, um ein Rad zu fixieren. Während Harvick wie durch ein Wunder noch auf P2 vorkam und sich nur um 0,3 Sekunden Busch geschlagen geben konnte, mussten andere vorzeitig aufgeben.

Momentum umgesetzt

Schon früh crashte Titelverteidiger Martin Truex Jr. (Toyota). Kyle Larson (Chevrolet) machte Bekanntschaft mit der Wand, als der rechte Vorderreifen zerbarst. Einer Kollision mit gleich sieben Autos – die eine gut zehnmündige Rot-Pause nach sich zog – fielen unter anderem Denny Hamlin (Toyota), Jimmie Johnson (Chevrolet) und Brad Keselowski (Ford) zum Opfer.

Von dem ganzen Rodeo bekam Sieger Busch (116 Führungsrunden) nicht viel mit. „Nach Daytona konnten wir einige gute Finishes verbuchen und haben uns über dieses Momentum gefreut. Aber gleichzeitig waren wir gefrustet, weil wir es nicht in die Victory Lane geschafft haben“, so Busch, der auch die zweite Stage gewann. ■



Nach vier Top-3-Ergebnissen endlich der erste Saisonsieg: Kyle Busch

NASCAR CUP SERIES

Fort Worth/Texas (USA)

7. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
4.	Erik Jones (USA)	Toyota
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Joey Logano (USA)	Ford
7.	Kurt Busch (USA)	Ford
8.	Darrel Wallace Jr. (USA)	Chevrolet
9.	Clint Bowyer (USA)	Ford
10.	William Byron (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung

nach 7 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	316 Punkte
2.	Logano (Ford)	278
3.	Blaney (Ford)	265
4.	Harvick (Ford)	257
5.	Martin Truex Jr. (Toyota)	250
6.	Bowyer (Ford)	249
7.	Keselowski (Ford)	237
8.	Kurt Busch (Ford)	224
9.	Hamlin (Toyota)	222
10.	Larson (Chevrolet)	202



Herr über das Chaos

Bei einem Rennen voller Wendungen und Überraschungen holte Cal Crutchlow seinen dritten MotoGP-Sieg und übernahm die WM-Führung.

Von: Imre Paulovits

Cal Crutchlow strahlte, wurde von allen Teammitgliedern einzeln umarmt und geküsst, doch eine fehlte: Wie schon bei seinen zwei MotoGP-Siegen zuvor war seine ständige Begleiterin, seine Frau Lucy, nicht vor Ort. So wand sich der Brite auch möglichst schnell heraus und ließ sich sein Telefon geben.

Er hat Geschichte geschrieben: Nicht nur, dass er Hondas 750 GP-Sieg eingefahren hat, er ist auch der erste Brite seit dem 29. April 1979, der die WM in der Königsklasse anführt. Damals hatte Barry Sheene den WM-Auftakt im venezolanischen San Carlos gewonnen und führte die WM bis zum Öster-

reich-GP auf dem Salzburgring an. Seither mussten die Fans von der Insel fast 38 Jahre warten, bis wieder einer der ihren die Klasse, die sie jahrzehntelang dominiert hatten, anführt. Crutchlow musste bei all seiner Redegewandtheit mit den Worten ringen.

Rennleitung an den Grenzen

Dass das Wetter das ganze Wochenende verrückt gespielt hatte, war das Eine. Aber dass Jack Miller den Wetterkapriolen zweimal einen Haken schlug, hat für eine Kette von Ereignissen gesorgt, die diesen Grand Prix für immer als Kuriositäten-Kabinett in die Geschichte eingehen lassen und die Rennleitung bis an ihre Grenzen gefordert hat. Der australische Pramac-Ducati-Pilot Miller hatte am Ende des abtrocknenden Trainings auf Slicks gesetzt. Und obwohl Márquez das auch probiert hatte und wieder auf Regenreifen umstieg, knallte Miller auch nach einem fürchterlichen Fast-Abflug die Pole-Position hin. Als nach einem kurzen Schauer vor dem Start die Strecke wieder abtrocknete,

„ICH WAR GEZWUNGEN, MIT VIEL RISIKO ZU FAHREN. ES TUT MIR LEID FÜR VALENTINO.“

Marc Márquez

war es wieder Miller, der als Einziger auf Slicks gesetzt hatte – und damit goldrichtig lag. Wenige Minuten vor dem Start kam dann bei allen Panik auf, die Teams schoben alle Bikes in die Boxengasse, und der Pole-Sitter stand sichtlich amüsiert alleine in der Startaufstellung. Seine gute Laune verfinsterte sich aber, als der Start verschoben wurde. Nach Reglement hätten alle auf dem letzten Startplatz Aufstellung nehmen müssen. Die Rennleitung erinnerte sich noch zu gut an die haarsträubenden Aktionen, als 2014 beim GP von Deutschland auf dem Sachsenring 13 Fahrer aus der Boxengasse losfahren, und wollte zur

Sicherheit der Fahrer eine sichere Ordnung herstellen. Daher wurde die originale Startaufstellung so weit modifiziert, dass Miller an seinem Startplatz stehen bleiben durfte und die Zielgerade bis zur letzten aufgemalten Startreihe genutzt wurde. So konnte Jack Miller mit fünf Startreihen Vorsprung losfahren.

Doch damit nicht genug: Als das Feld Aufstellung nahm, ging der Motor von Marc Márquez aus. Wie der durchtrainierte Spanier es schaffte, das MotoGP-Bike anzuschleppen, war respektabel, nur drehte er sich gegen die Fahrtrichtung, als er wieder Aufstellung nahm. In der Hektik konnte die Rennleitung gar nicht so schnell reagieren, und bis sie dem Weltmeister eine Durchfahrtsstrafe mitteilen konnte, war dieser bereits in Führung: Márquez hatte an diesem Wochenende immer eine Pace, an die niemand annähernd herankam – ob im Nassen oder im Trockenen.

Viel Ärger für Márquez

Nach seiner vollzogenen Boxen-

Die Helden von Argentinien: Cal Crutchlow (#35), Johann Zarco (#5) und Alex Rins (#42) führten alle zeitweise das Rennen an, Crutchlow hatte die meisten Reserven



Na, wo sind sie denn? Pole-Sitter Jack Miller und die kuriose Startaufstellung



Cal Crutchlow: „Mein Telefon bitte!“



Stein des Anstoßes: Marc Márquez rammt Valentino Rossi und schiebt ihn von der Piste zum Sturz ins nasse Gras

gassendurchfahrt fiel Márquez auf den 19. Platz zurück, und schon da ahnten viele Unheil. „Wenn der gezwungen wird, bei diesen Bedingungen aufzuholen, werden gefährliche Dinge nicht ausbleiben“, ahnte Ex-500er-GP-Sieger Simon Crafar schon, als Márquez wieder auf der Strecke war.

Aleix Espargaró war dann der Erste, der dies abbekam. Márquez drückte sich innen an den Aprilia-Werksfahrer rein, wo kein Platz mehr war, und schob ihn von der trockenen Linie. Espargaró blieb im Sattel, Márquez musste sich für die Aktion einen Platz zurückfallen lassen. Da war er aber schon drei Plätze weiter vorn, zur Sicherheit ließ er sich zwei Plätze wieder zurückfallen.

Doch danach kam es erst richtig dick: Als er Valentino Rossi überholen wollte, machte er es genauso wie mit Espargaró. Nur, dass er diesmal selbst von der trockenen Linie abkam, weit herausgetragen wurde, Rossi mitnahm und dieser auf dem nassen Gras stürzte, während Márquez sitzen blieb. Er schaffte es noch an

Maverick Viñales vorbei auf Platz 5, doch die Rennleitung gab ihm 30 Sekunden Zeitstrafe, womit er auf den 18. Platz zurückfiel, just einen vor Rossi, der sein Motorrad wieder in Gang bringen konnte.

„Ich war gezwungen, mit Risiko zu fahren“, wehrte sich Márquez. „Bei der Startaufstellung habe ich den Marshall noch gefragt, ob Boxengasse oder Grid, und er hat auf den Grid gedeutet. Bei Espargaró war ich wirklich zu hart, bei ihm habe ich mich auch entschuldigt, Für Valentino tut es mir leid, aber ich wurde selber herausgetragen.“

Böses Blut geschürt

So wurden die tollen Leistungen von Cal Crutchlow, Johann Zarco und Jack Miller überschattet. Márquez ist ein Siegbesessener, damit bereitet er den Fans oft viel Freude. Doch jetzt hat er das Fass, das er seit Jahren mit Rempeln bis zum Rand gefüllt hat, endgültig zum Überlaufen gebracht. Und mit Valentino Rossi ist er genau auf den Falschen getroffen. ■

3 FRAGEN AN CAL CRUTCHLOW



WIE FÜHLST DU DICH NACH DIESEM SIEG?

Es ist ein merkwürdiges Gefühl, denn diesmal haben

viele und auch ich selbst das Podest oder gar einen Sieg von mir hier erwartet. Wir waren hier das ganze Wochenende schnell, das kam im Qualifying aber nicht rüber, weil wir einen Fehler gemacht haben. Vor dem Rennen hat Lucio Cecchinello schon zu mir gesagt, ich solle ruhig bleiben, ich könne leicht aufs Podest fahren. Zwei Runden vor Schluss war ich mir dann selber sicher, dass ich es gewinnen kann, egal, was passiert. Davor bin ich sehr komfortabel gefahren, habe aus dem Windschatten heraus die Möglichkeiten ausgelotet und habe auf den nassen Stellen andere Linien gewählt als die beiden

anderen, um bei einem Sturz eines anderen nicht abgeschossen zu werden.

HAST MIT EINEM ANGRIFF VON ZARCO GERECHNET?

Ja, aber ich wusste, dass ich im dritten Sektor so viel schneller fahren kann als er, dass er im vierten Sektor 0,4 Sekunden aufholen muss, damit er nah genug dran ist. Und das war für ihn unmöglich.

DU HAST DEN 750. GP-SIEG FÜR HONDA EINGEFAHREN.

Es ehrt mich sehr, mich in die Reihe der Namen einzuschreiben, die für Honda Geschichte geschrieben haben, von Tom Phillis bis heute. Honda hat in den letzten beiden Jahren sehr viel für mein Team und mich getan, wir haben jetzt besseres Material als wir je zuvor hatten.

Márquez' Aktion und ihr Nachspiel

Dass Marc Márquez Valentino Rossi abgeräumt hat, hat wieder böses Blut geschürt. Der neunfache Weltmeister sieht in Márquez eine Gefahr für den Sport und erwartet von der Rennleitung Schritte.

Von: **Imre Paulovits**

Als Marc Márquez nach dem Rennen gleich zur Yamaha-Box kam, um sich bei Valentino Rossi zu entschuldigen, war dieser für den Spanier nicht zu sprechen.

Rossi änderte seine Meinung auch Stunden später nicht. „Dass er sich entschuldigen wollte, ist reine Show“, so der neunfache Weltmeister. „Deshalb ist er vor laufenden Kameras gekommen, und auch nicht alleine, sondern mit seinem Manager und seinem Teamchef.“

Rossi, der selbst öfter wegen hartem Fahren von seinen Gegnern kritisiert wurde und stets betonte, Kontakt würde in der MotoGP dazugehören, zeigte diesmal aber klar auf, wo die Grenzen liegen und fand harte Worte für seinen Gegner: „So eine Aktion



MOTOGP

Valentino Rossi (#46): „Die Rennleitung muss uns vor Márquez (#93) schützen.“

kann jedem von uns mal passieren. Aber bei ihm passiert es laufend. Man muss nur einmal dieses Wochenende durchzählen. Schon am Freitag ist er bei Maverick Viñales innen so reingefahren, dass beide gestürzt wären, wenn dieser nicht aufgemacht hätte. Am Samstag machte er das Gleiche mit mir, im Rennen dann mit Aleix Espargaró und mit mir.“

Und dann wird Rossi noch deutlicher: „Die Art, wie er es macht, ist die Gefährlichste. Er zielt zwischen das Motorrad und das Bein des Fahrers, da ist es sehr wahrscheinlich, dass dieser stürzt. Das scheint ihm dann am besten zu gefallen, denn dann hat er einen Gegner weniger. Damit zerstört er unseren Sport. Die Rennen

dürfen nicht zu einem Demolition-Derby ausarten, bei dem der gewinnt, der als Letzter stehen bleibt. Das wäre wahrscheinlich er. Ganz ehrlich habe ich Angst vor seinen Aktionen. Als ich auf meiner Tafel sah, dass er kommt, hatte ich schon ein mulmiges Gefühl. Wir waren hier nicht sehr stark, ich wusste, dass er eine Sekunde schneller ist als ich, und dann hat er mich zum Fall gebracht. Ich erwarte, dass die Rennleitung etwas unternimmt. Sie hat die Verantwortung und sie muss uns schützen.“

Hat sich ihr Verhältnis nun wieder verschlechtert? „Nein, seit 2015 habe ich kein Verhältnis mehr zu ihm. Und er hat vor niemandem Respekt.“ ■

GASTKOMMENTAR

DER GRAND PRIX VON ARGENTINIEN bot ein völlig unerwartetes und spannendes MotoGP-Rennen mit Aktionen, die die Grenzen des harten Sports mit denen von unfairen, egoistischen Attacken verwischen. Marc Márquez war wieder, wie Marc Márquez halt ist. So, wie er Aleix Espargaró und Valentino Rossi überholt hat, so kann man einfach nicht überholen. Wenn dem Márquez die Reifenhaftung nicht reicht, dann nimmt er eben den Nachbarn als Anlieger. Er ist schon ein gnadenloses Talent und bringt Aktionen, die kein anderer fertigbringt. Aber man muss Fairness walten lassen und in seinen superhoch liegenden Grenzen bleiben. Bei diesen Verhältnissen kann man nicht ein ganzes Feld überholen. Ein Márquez weiß ganz genau, wo die Grenzen sind und was man den anderen zumuten kann. Und er darf niemanden in Gefahr bringen.



Dieter Braun,
zweifacher
Weltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

VIEL FREIZEITABENTEUER

Wenn sie schon so weit fliegen müssen, nutzen die GP-Piloten und der ganze Tross die Möglichkeiten, die Südamerika im Allgemeinen und Argentinien im Speziellen bieten. Am Mittwoch vor dem GP-Wochenende nahm Johann Zarco die Einladung der beiden Südamerikaner Gabriel Rodrigo und Eric Granado an und machte mit ihnen eine Bootsfahrt von Buenos Aires nach San Fernando, wo sie im Delta des Rio Paraná Jetski fuhren. „Das Wasser ist braun und trübe, aber alle sagten, es wäre sauber und man könnte ruhig darin schwimmen“, wunderte sich Zarco und hatte viel Spaß. Dann zeigte der Argentinier Rodrigo seinen Kollegen Sam Lowes und Dani Pedrosa sowie Dorna-

CEO Carmelo Ezpeleta den neuen Golfclub von Termas de Río Hondo, den sie feierlich eröffneten. Besonders der MotoGP-Boss zeigte dabei, dass ihm der Umgang mit dem Schläger und dem kleinen Ball geläufig ist.

STÄHLERNER VALENTINO ROSSI

Valentino Rossi hat in Argentinien besonderen Kultstatus und eine Anhängerschaft, die der in seiner Heimat Italien in nichts nachsteht. Als der neunfache Weltmeister vor dem MotoGP-Rennen zweimal in die Einführungsrunde fuhr, um die Reifen auf beiden Motorrädern einzufahren, flippten die gänzlich gelben Tribünen völlig aus und überlöteten seine M1. Nun können die Fans Valentino Rossi

das ganze Jahr in Termas de Río Hondo sehen: Der Künstler Joaquín Arbiza aus Uruguay hat eine Skulptur des neunfachen Weltmeisters geschaffen, die aus 9000 Blechstücken besteht, die mit insgesamt 30 000 Lötstellen zusammengefügt wurden. Es zeigt Rossi bei einem Wheelie auf der Yamaha M1. Deren Räder wurden aus 4500 Schrauben zusammengelötet, der Körper von Valentino Rossi besteht aus Karosserieblech und Stoßstangen-Stahl von Autos aus den 1950er-Jahren. Die Skulptur wurde gegenüber des Museums an der Rennstrecke aufgestellt. Bei der Einweihung am Freitag nach dem MotoGP-Training war neben Valentino Rossi und Carmelo Ezpeleta sogar Gouverneur Gerardo Zamora zugegen.

STAR SEBASTIÁN PORTO

Diesmal fuhr Ex-GP-Pilot Sebastián Porto das MotoE-Bike, dafür gleich dreimal. Der 250er-Vizeweltmeister von 2004 ist noch immer in der Brasilianischen Meisterschaft auf einer BMW S 1000 RR aktiv und topfit. Er bekam selbst für seine Demorunden stehenden Applaus von den argentinischen Fans. ■ IP



Valentino Rossi als Kunstwerk

MOTOGP-ERGEBNISSE

Termas de Río Hondo (RA) – 8. April 2018 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 115,344 km über 24 Runden à 4,806 km. 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet.
Piste: abtrocknend, Luft 22 Grad, Asphalt 23 Grad. Schnitt des Siegers: 170,4 km/h

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	24	40:36,342 min	330,0 km/h	1:40,386 min	M/M	25
2. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	24	+0,251 sec	323,9 km/h	1:40,425 min	S/M	20
3. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	24	+2,501 sec	324,7 km/h	1:40,756 min	M/M	16
4. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 18	24	+4,390 sec	321,3 km/h	1:40,840 min	M/M	13
5. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	24	+14,941 sec	323,8 km/h	1:40,614 min	M/M	11
6. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	24	+22,533 sec	328,6 km/h	1:41,148 min	M/M	10
7. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP 17	24	+23,026 sec	326,4 km/h	1:41,160 min	M/M	9
8. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	24	+23,921 sec	324,4 km/h	1:40,647 min	S/M	8
9. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	24	+24,311 sec	320,5 km/h	1:41,091 min	S/M	7
10. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	24	+26,003 sec	331,1 km/h	1:41,167 min	M/M	6
11. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	24	+31,022 sec	324,3 km/h	1:41,622 min	M/M	5
12. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	24	+31,891 sec	319,0 km/h	1:41,707 min	S/M	4
13. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	24	+32,452 sec	317,0 km/h	1:41,093 min	M/M	3
14. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	24	+42,061 sec	317,2 km/h	1:41,668 min	M/M	2
15. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 18	24	+42,274 sec	326,7 km/h	1:41,060 min	M/M	1
16. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	24	+42,625 sec	323,7 km/h	1:41,284 min	M/M	-
17. Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	24	+43,350 sec	317,2 km/h	1:41,962 min	M/M	-
18. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	+43,860 sec	327,0 km/h	1:39,902 min	M/M	-
19. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	24	+52,082 sec	322,6 km/h	1:40,895 min	M/M	-
20. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	24	+1:03,944 min	321,2 km/h	1:42,312 min	M/M	-
21. Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP 16	24	+1:10,144 min	319,4 km/h	1:42,445 min	S/M	-
Nicht gewertet:							
Bradley Smith (GB)	KTM RC16	17	+7 Runden	324,6 km/h	1:41,203 min	M/M	-
Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	13	+11 Runden	322,3 km/h	1:41,667 min	M/M	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Miller	1:47,153 min
2. Pedrosa	1:47,330 min
3. Zarco	1:47,365 min
4. Rabat	1:47,681 min
5. Rins	1:47,743 min
6. Márquez	1:47,754 min
7. A. Espargaró	1:47,845 min
8. Dovizioso	1:48,247 min
9. Viñales	1:49,044 min
10. Crutchlow	1:49,304 min
11. Rossi	1:49,326 min
12. Iannone	1:49,975 min
13. Abraham	1:49,878 min
14. Lorenzo	1:50,063 min
15. Redding	1:50,175 min
16. P. Espargaró	1:50,324 min
17. Siméon	1:50,364 min
18. Petrucci	1:50,449 min
19. Bautista	1:50,606 min
20. Lüthi	1:50,833 min
21. Smith	1:51,007 min
22. Morbidelli	1:51,012 min
23. Syahrin	1:51,142 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Crutchlow	38
2. Dovizioso	35
3. Zarco	28
4. Viñales	21
5. Márquez	20
6. Miller	19
7. Petrucci	17
8. Rossi	16
9. Rins	16
10. Iannone	16

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	45
2. Ducati	38
3. Yamaha	36
4. Suzuki	23
5. KTM	5
6. Aprilia	4

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. LCR Honda	41
2. Monster Yamaha Tech3	37
3. Movistar Yamaha MotoGP	37
4. Ducati Team	36
5. Alma Pramac Racing	36
6. Team Suzuki Ecstar	31
7. Repsol Honda Team	29
8. Reale Avintia Racing	14
9. Estrella Galicia Marc VDS	6
10. Red Bull KTM Factory Racing	5

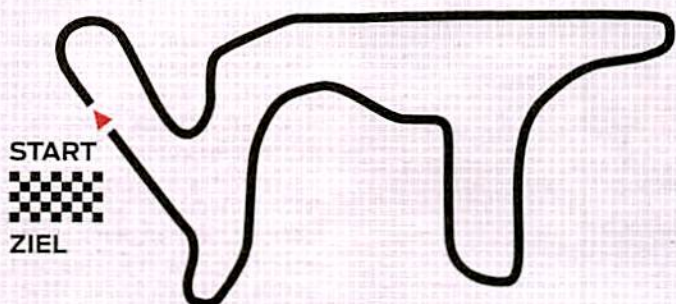
„ES IST MIR EINE EHRE, NACH SO VIELEN JAHREN ALS ERSTER BRITTE WIEDER DIE WELTMEISTERSCHAFT ANZUFÜHREN.“

Cal Crutchlow

Rundenrekord: **1:39,019, Valentino Rossi (Yamaha), 2015**
Quali-Rekord: **1:37,683, Marc Márquez (Honda), 2014**
Topspeedrekord: **334,4 km/h, Danilo Petrucci (Ducati), 2017**

TERMAS DE RÍO HONDO (RA) 4,806 KM

STRECKE



Glücklicher Cal Crutchlow: Erster Brite seit 1979, der die Königsklasse anführt

Moto2

Intact-GP führt die Moto2-Te

Mit einem Sieg hat Evergreen Mattia Pasini die WM-Führung übernommen, aber nur knapp vor Xavi Vierge. Und Intact-GP aus Memmingen führt die Team-WM an!

Von: Imre Paulovits

Jürgen Lingg war ganz außer sich. „Was wir hier erlebt haben, das kann man nur schwer in Worte fassen“, jubelte der sonst immer so beherrschte Teamchef. „Dass wir hier nun die Team-WM anführen, ist so unglaublich. Dabei müssen eigentlich beide Fahrer die Kalex noch kennenlernen.“

Xavi Vierge hatte schon am Samstag sein Potenzial aufgezeigt, als er im Nieselregen einiges riskierte und sich in seiner letzten Runde auf die Pole-Position katapultierte. Im Rennen rangelte er mit Lorenzo Baldassarri, Miguel

Oliveira und Mattia Pasini um die Führung. Und als in den letzten Runden nur noch er und Pasini übrig blieben, setzte er seinen zwölf Jahre älteren Gegner bis zur Ziellinie unter Druck – dieser behielt aber die Oberhand.

„Ich bin überglücklich mit dem Podestplatz“ freute sich Vierge. „Ich habe in den ersten Runden einen Fehler gemacht und komplett den Anschluss zur Spitzengruppe verloren. Ich habe dann versucht, schneller zu fahren und sie wieder einzuholen. Es hat Spaß gemacht, mit Mattia bis zur letzten Runde zu kämpfen. Ich habe alles versucht, um ihn zu überholen, aber heute war es einfach nicht möglich.“

Pasini hat nun 13 (!) Jahre nach seinem ersten GP-Sieg die WM-Spitze in der mittleren Klasse übernommen. Und wenn er es tatsächlich schaffen sollte, über die ganze Saison eine Konstanz reinzubringen, könnte es zu einem der unglaublichsten Märchen in der Motorrad-WM kommen.



Wie guter Wein: Mattia Pasini wird mit dem Alter immer besser

„Es war ein fantastisches Wochenende, ich hatte ein tolles Gefühl mit meinem Bike“, freute sich Pasini. „Bei den Wetterbedingungen war es nicht einfach, aber ich habe richtig taktiert, und so soll es auch für den Rest der Saison werden. Es ist wichtig, immer einen kühlen Kopf zu bewahren und ins

Ziel zu kommen. Denn die Moto2-WM erlaubt dir keine Fehler.“

Aegerter Achter

Dominique Aegerter zeigte bei den schwierigen Bedingungen, dass mit ihm fahrerisch zu rechnen ist. Er katapultierte sich von Startplatz 11 aus schnell an die

MotoGP

Lüthi und KTM: Viel Stress im Wetterchaos

KTM erkämpfte im Wetterchaos von Termas immerhin vier WM-Punkte mit Pol Espargaró. Tom Lüthi fehlte am Schluss eine Sekunde zum ersten WM-Punkt.

Von: Imre Paulovits

Pol Espargaró ist nach seinem Bandscheibenbruch nicht zu beneiden. Der 26-jährige Spanier muss noch jeden Morgen Schmerzmittel von der Clinica Mobile bekommen. Das hielt den wackeren KTM-Piloten aber nicht davon ab, am Samstagmorgen unter gemischten Bedingungen die siebtschnellste Zeit hinzulegen. Doch zum Qualifying war sein No-1-Motorrad erst zum zweiten Stint fertig, da war bereits der bessere Reifensatz aufgebraucht und der Einzug in Q2 nicht möglich. Bradley Smith blieb zu lange draußen und verheizte seinen Reifen.

Im Rennen hatte sich Smith bereits bis P9 vorgekämpft, als er gerammt wurde. Bei der erneuten Aufholjagd stürzte er sieben Runden vor Schluss. Espargaró war nach P11 nicht ganz glücklich, musste aber zugeben: „Der 11.

Platz ist sicherlich nicht das, wohin wir wollen und womit wir uns zufriedengeben. Aber nach so einem verrückten Wochenende müssen wir froh sein, dass wir dahinkamen. Um besser zu werden, müssen wir unsere Trak-

tion bei wenig Grip verbessern. Aber bis Austin werden wir alle hart arbeiten.“

Tom Lüthi hatte mit dem MotoGP-Motorrad viel zu lernen, so gemischte Bedingungen hatte der 31-jährige Schweizer bei den Wintertests nie vorgefunden. Er machte aber eine steile Lernkurve und verbesserte sich am Samstag im Regen um zwei Sekunden, was für den 20. Startplatz vor seinem Teamkollegen reichte. „Wir haben einen alten neuen MotoGP-Piloten, das hilft“, grinste Crewchief Gilles Bigot. Im chaotischen Rennen war es für den Moto2-Vizeweltmeister schwierig, die richtigen Linien und das Vertrauen für die unterschiedlichen Grip-Bedingungen zu finden. So wurde er am Ende der eng durch das Ziel fahrenden Gruppe mit Morbidelli, Lorenzo und Bautista schließlich 17. „Es war ein schöner Fight, aber ich hatte an den nassen Stellen einige böse Slides und war die ganze Zeit am Limit. Aber ich habe wieder viel dazugelernt“, freute sich Lüthi. ■



Tom Lüthi (#12) hier noch vor Teamkollege Morbidelli, Lorenzo und Bautista

am-WM an!



Die reinste Freude: Teamchef Lingg umarmt Xavi Vierge nach dem Rennen

siebte Position und wurde schließlich Achter. „Dies ist sicher ein super Ergebnis“, freute sich der Schweizer. „Zumal das Limit unseres Motorrads bei diesen schwierigen Bedingungen nicht leicht zu finden war.“

Marcel Schrötter fuhr ebenfalls in die Top 10. „Mit dem zehnten

Platz konnte ich aus diesem Wochenende einigermaßen noch etwas rausholen“, freute sich Schrötter. „Die Trainingstage verliefen äußerst kompliziert. Vom 20. Startplatz ins Rennen zu gehen, war ein zusätzliches Hindernis, da absolut nicht viel Platz auf der trockenen Linie war.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP Bereits in Katar machten erste Gerüchte die Runde, dass Repsol-Honda hinter Johann Zarco her sei und Dani Pedrosa Ende des Jahres nach 13 Jahren im Werksteam abgelöst würde. Da es einige Gazetten bereits als bare Münze verkauften und etliche Geschichten drumherum schrieben, ergriff Cal Crutchlow die Initiative, um dem Einhalt zu gebieten: „Ich finde es ziemlich geschmacklos. Es geht schließlich um den Job von Dani und er verrichtet ihn hervorragend.“ Zarco selbst gibt zu, dass er nach dem bestmöglichen Platz für 2019 Ausschau hält und dass Repsol-Honda bereits das beste Team war, als er als kleiner Junge vor dem Fernseher saß. Im Rennen kollidierte Zarco dann bei einem Überholmanöver gerade mit Pedrosa, dieser flog auf dem massen Fleck mit einem üblen Highsider ab, blieb aber unverletzt.

MOTORRAD-WM Rund ein Drittel der 4,8 Kilometer langen Strecke von Termas de Río Hondo wurde vor dem Argentinien-GP neu asphaltiert, und die Fahrer lobten, dass nun einige tückische Bodenwellen der Vergangenheit angehören. Allerdings mussten sie genauso schnell feststellen, dass die neu asphaltierten Stellen langsamer abtrocknen als die alten. Bei dem ständig wechselnden Wetter machte dies das Fahren noch schwieriger.

MOTOGP Andrea Iannone outete sich mit seiner Helmlackierung als Argentinien-Fan. Ganz oben prangte ein Bild seiner argentinischen Freundin Belén Rodríguez, dazu hatte er Bilder von argentinischen Größen wie Papst Franziskus, Diego Maradona und Ché Guevara verewigt. Dies half den Suzuki-Piloten im Rennen aber nicht über Reifenprobleme hinweg.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Termas de Río Hondo (RA) – 8. April 2017 2. WM-Lauf; 110,538 km über 23 Runden à 4,806 km. 32 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste: abtrocknend, Luft 22 Grad, Asphalt 23 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Mattia Pasini (I)	Kalex	23	40:37,538 min	1:44,368 min	25
2. Xavi Vierge (E)	Kalex	23	+0,850 sec	1:44,329 min	20
3. Miguel Oliveira (P)	KTM	23	+1,414 sec	1:44,517 min	16
4. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	23	+5,178 sec	1:45,098 min	13
5. Álex Márquez (E)	Kalex	23	+5,431 sec	1:44,830 min	11
6. Remy Gardner (AUS)	Tech3	23	+10,425 sec	1:45,185 min	10
7. Joan Mir (E)	Kalex	23	+13,379 sec	1:45,365 min	9
8. Dominique Aegerter (CH)	KTM	23	+13,460 sec	1:45,206 min	8
9. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	23	+22,038 sec	1:45,263 min	7
10. Marcel Schrötter (D)	Kalex	23	+22,867 sec	1:45,279 min	6
11. Iker Lecuona (E)	KTM	23	+24,102 sec	1:45,389 min	5
12. Danny Kent (GB)	Speed Up	23	+25,972 sec	1:45,175 min	4
13. Sam Lowes (GB)	KTM	23	+26,010 sec	1:45,200 min	3
14. Isaac Viñales (E)	Kalex	23	+31,769 sec	1:45,490 min	2
15. Andrea Locatelli (I)	Kalex	23	+33,264 sec	1:45,917 min	1
16. Luca Marini (I)	Kalex	23	+33,828 sec	1:45,899 min	-
17. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	23	+48,603 sec	1:46,023 min	-
18. Steven Odendaal (ZA)	NTS	23	+50,651 sec	1:46,304 min	-
19. Romano Fenati (I)	Kalex	23	+51,594 sec	1:45,746 min	-
20. Héctor Barberá (E)	Kalex	23	+53,070 sec	1:46,105 min	-
21. Stefano Manzi (I)	Suter	23	+53,260 sec	1:46,506 min	-
22. Fabio Quartararo (F)	Speed Up	23	+56,979 sec	1:45,835 min	-
23. Simone Corsi (I)	Kalex	23	+59,266 sec	1:46,128 min	-
24. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	23	+1:10,121 min	1:47,081 min	-
25. Joe Roberts (USA)	NTS	23	+1:12,051 min	1:46,740 min	-
26. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Kalex	23	+1:32,993 min	1:47,988 min	-
27. Federico Fuligni (I)	Kalex	23	+1:33,218 min	1:48,182 min	-
28. Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	23	+1:36,078 min	1:47,504 min	-
29. Eric Granado (BR)	Suter	23	+1:38,951 min	1:48,073 min	-
Nicht gewertet:					
Jorge Navarro (E)	Kalex	3	+20 Runden	1:50,179 min	-
Brad Binder (ZA)	KTM	1	+22 Runden	-	-
Jules Danilo (F)	Kalex	1	+22 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Pasini	38
2. Baldassarri	33
3. Bagnaia	32
4. Vierge	28
5. Oliveira	27
6. Márquez	27
7. Schrötter	15
8. Gardner	14
9. Mir	14
10. Binder	10

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	50
2. KTM	27
3. Tech 3	14
4. Speed Up	4

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Vierge	1:56,137 min
2. Baldassarri	1:56,408 min
3. Kent	1:56,536 min
4. Pasini	1:56,591 min
5. Navarro	1:56,679 min
6. Lowes	1:56,830 min
7. Oliveira	1:57,006 min
8. Márquez	1:57,070 min
9. Gardner	1:57,166 min
10. Roberts	1:57,263 min
11. Aegerter	1:57,582 min
12. Marini	1:57,621 min
13. Viñales	1:57,677 min
14. Odendaal	1:57,813 min
15. Bagnaia	1:57,891 min
16. Binder	1:57,898 min
17. Mir	1:58,058 min
18. Barberá	1:58,342 min
19. Fenati	1:58,534 min
20. Schrötter	1:58,585 min
21. Lecuona	1:58,614 min
22. Corsi	1:58,673 min
23. Nagashima	1:58,813 min
24. Granado	1:58,991 min
25. Bendsneyder	1:59,630 min
26. Locatelli	1:59,677 min

Moto3

Rossis Schützling siegt mit de

Argentinien wurde zum deutschen Fest. Prüstel-GP holten ihren ersten Sieg mit VR46-Schützling Marco Bezzecchi.

Von: **Imre Paulovits**

Nicht nur in der Moto2, auch in der Moto3 konnte ein deutscher Teamchef sein Glück kaum fassen: Die zuvor arg gebeutelten Prüstel GP, die als Nachfolger des Racing Team Germany mit unterlegenem Material eine schwere Zeit durchmachen mussten, standen nach dem nur zweiten Rennen mit KTM und dem italienischen Supertalent Marco Bezzecchi plötzlich als Sieger da. Teamchef Florian Prüstel konnte sein Glück kaum fassen: „Es ist ein riesiges Gefühl, dass man nach dem zweiten Rennen der Saison schon den ersten Sieg feiern kann“, freute sich der Junior-

Chef des rührigen, aber hochprofessionellen sächsischen Teams. „Ich bin so stolz, Marco im Team zu haben. Es war letztes Jahr ein so harter Kampf, ihn für uns zu bekommen. Aber dass wir jetzt die Unterstützung und das Vertrauen von VR46 für unser junges Team haben, das ist ein Traum. Das Team um ihn herum wurde schon bei den Tests stark, jetzt ist es durch diesen Sieg noch stärker geworden. Und wir konnten unseren Unterstützern und Partnern, die an uns geglaubt und seit 2016 begleitet haben, etwas zurückgeben. Ich freue mich riesig.“

Bezzecchi selbst strahlte über beide Ohren, aber der 18-jährige nahm trotzdem alles etwas gelassener – so wie das ganze Rennen. Er war vom Start weg allen davongefahren, hatte sich auf der noch stark nassen, aber abtrocknenden Piste mit traumwandlerischer Sicherheit bewegt, und während viele Kollegen an den Überhängen halsbrecherische

Slides hatten, machte der VR46-Schützling so gut wie keinen Rutscher. Dabei hatte er seine Regenreifen so gut eingeteilt, dass sie bis zum Schluss hielten und er nie Risiken eingehen musste.

„Es macht mich wirklich glücklich, dass ich das alles hier umsetzen konnte“, freute sich Bezzecchi. „Wir haben in diesem Winter hart gearbeitet, und dieser Sieg hat mich für meine Kollision in Katar entschädigt.“

WM-Favorit verzockt

Neben ihm grinste auf dem Podest Arón Canet, der nach zwei zweiten Plätzen die WM-Führung übernommen hat. Denn der Sieger von Katar, Jorge Martín, kam nach der Aufwärmrunde zum Reifenwechsel auf Slicks, doch es dauerte zu lange, und der Spanier von Gresini-Honda kam nicht weiter als auf P11 vor. „Wenn ich die Slicks schon auf dem Grid reingemacht hätte, hätte ich wohl mit Abstand gewonnen“, sinnierte Martín hinterher. ■



Moto3

Öttl nach Reifenwechsel chancenlos

Philipp Öttl setzte auf die gleiche Taktik wie Ex-WM-Leader Jorge Martín, war damit aber noch schlechter beraten.

Die Szene war riskant und hektisch: Das ganze Feld rollte aus der Aufwärmrunde in die Startaufstellung, als Jorge Martín und Philipp Öttl in die Boxengasse abbogen und sich Slicks aufziehen ließen. Ötts Mannschaft war zwar schneller und der deutsche KTM-Pilot konnte als Erster wieder aus der Boxengasse raus, aber da war das Feld bereits einige Kurven weiter. Öttl wurde von Martín bald überholt, die Strecke trocknete langsamer als erhofft auf, und Öttl kam nicht weiter als Rang 23 nach vorne.

„Ich kam voller Optimismus nach Argentinien, auch weil ich im Vorjahr hier als Vierter nur

0,6 Sekunden auf den Sieger verloren habe“, so Öttl hinterher. „Doch mit den ständig wechselnden Bedingungen kam ich diesmal nicht klar. Die Entscheidung, auf Slicks zu wechseln, war im Nachhinein gesehen ein Fehler. Somit habe ich die Chance auf ein gutes Rennen vergeben. Jetzt vergesse ich das Ganze und konzentriere mich voll auf das nächste Rennen in Austin.“ ■ IP



Öttl (#65) auf Slicks: zu spät trocken

Moto3

Durchfall und andere Unannehmlichkeiten

Wieder wütete die Rache der Inka in Termas und viele GP-Teilnehmer hatten Durchfall. Besonders übel erwischte es Tatsuki Suzuki.

Von: **Imre Paulovits**

Der Japaner aus dem Team SIC58 Squadra Corse konnte einem schon leidtun. In Katar war er gestürzt und hatte sich das Schlüsselbein gebrochen. Für Argentinien hatte er sich die Zähne zusammengebissen und sich über den Schmerz hinweggesetzt. Doch dann wurde er von allen am übelsten von der grassierenden Durchfall-Welle erwischt und saß die drei Tage mehr auf dem Örtchen als auf seinem Motorrad. Er kam Sonntagfrüh völlig entkräftet zum Renntag und war bleich

wie Schnee. Doch er raffte sich im Warm-up zusammen und fuhr die zweitschnellste Zeit! Im Rennen allerdings verließ den 20-jährigen Japaner die Kraft, er wurde bis Platz 21 durchgereicht und musste hinterher von seinem Motorrad gehoben werden.

Eine Kostprobe seines Talents lieferte der 19-jährige Russe Mark Yurchenko aus Sankt Petersburg ab, der vom kasachischen Verband unterstützt wird und deshalb unter dessen Flagge startet. Aber auch Yurchenko muss sich noch an die Gangart in der Moto3-WM gewöhnen. In FP3 kollidierte er mit Arón Canet und zog dabei den Kürzeren. Im Rennen stürzte er in der zweiten Runde, konnte aber weiterfahren, fuhr dann an die Box, um auf Slicks zu wechseln und fuhr mit 1:55,987 die zweitschnellste Rennrunde hinter Jorge Martín – was ihn aber auch nicht vom letzten Platz wegbrachte. ■

utschem Team



Valentino Rossi gratuliert Bezzecchi von der Boxenmauer

MotoGP Rookies Cup

Wieder die Japaner und die Öncü-Brüder

Die Öncü-Brüder fahren noch ein Jahr im Cup mit und drückten den Tests in Jerez ihren Stempel auf. Nur ein Japaner verhinderte ihren Durchmarsch.

Während das WM-Feld in Südamerika mit dem Wetter kämpfte, hatten die Jünglinge des MotoGP-Rookies Cup in Jerez drei Tage Sonnenschein. Und sie ließen bei der Vorbereitung für den Auftakt des hart umkämpften Cups am ersten Mai-Wochenende an gleicher Stelle die Rekorde purzeln.

Dabei setzten die Öncü-Brüder gleich ihre Akzente, und der 14-jährige Can fuhr mit 1:48.908 die Bestzeit, gefolgt vom 16-jährigen Japaner Ryusei Yamanaka (1:48,965) und seinem Zwillingsbruder Deniz Öncü (1:49,196). An Selbstvertrauen mangelt es den jungen Türken nicht: „Es war ein guter Test, ich habe jetzt viel mehr Vertrauen als im Vorjahr. Das eine Jahr an Erfahrung macht den Unterschied. Es ist viel besser als im Vorjahr. Und wir haben mit den Mechanikern ein gutes Motorrad hinbekommen, das sehr viel Spaß macht“, stellte Can Öncü fest. ■



Can Öncü: Schnellster



Ryusei Yamanaka: ganz nah dran

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Termas de Río Hondo (RA) – 8. April 2018 2. WM-Lauf; 100,926 km über 21 Runden à 4,806 km. 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: abtrocknend, Luft 22 Grad, Asphalt 23 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Bezzecchi (I)	KTM	21	41:43,822 min	1:58,803 min	25
2. Arón Canet (E)	Honda	21	+4,689 sec	1:58,077 min	20
3. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	21	+4,963 sec	1:57,679 min	16
4. Enea Bastianini (I)	Honda	21	+5,818 sec	1:57,820 min	13
5. Adam Norrodin (MAL)	Honda	21	+9,112 sec	1:58,597 min	11
6. Alonso Lopez (E)	Honda	21	+13,349 sec	1:58,688 min	10
7. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	21	+13,925 sec	1:58,590 min	9
8. Niccolò Antonelli (I)	Honda	21	+14,363 sec	1:58,925 min	8
9. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	21	+16,573 sec	1:58,969 min	7
10. Toni Arbolino (I)	Honda	21	+24,299 sec	1:56,621 min	6
11. Jorge Martín (E)	Honda	21	+25,373 sec	1:55,968 min	5
12. Marcos Ramírez (E)	KTM	21	+26,060 sec	1:57,118 min	4
13. Andrea Migno (I)	KTM	21	+26,376 sec	1:58,320 min	3
14. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	21	+26,488 sec	1:58,065 min	2
15. Livio Loi (B)	KTM	21	+26,537 sec	1:58,329 min	1
16. Ayumu Sasaki (J)	Honda	21	+29,252 sec	1:59,458 min	-
17. John McPhee (GB)	KTM	21	+32,937 sec	1:59,500 min	-
18. Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	21	+33,892 sec	1:57,847 min	-
19. Kaito Toba (J)	Honda	21	+37,665 sec	1:59,614 min	-
20. Kazuki Masaki (J)	KTM	21	+38,202 sec	2:00,038 min	-
21. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	21	+1,02,305 min	1:59,040 min	-
22. Darryn Binder (ZA)	KTM	21	+1,17,384 min	1:59,752 min	-
23. Philipp Öttl (D)	KTM	21	+1,36,986 min	1:59,591 min	-
24. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	21	+1 Runden	1:55,987 min	-
Nicht gewertet:					
Jaume Masia (E)	KTM	19	+2 Runden	1:58,295 min	-
Dennis Foggia (I)	KTM	18	+3 Runden	1:58,186 min	-
Albert Arenas (E)	KTM	17	+4 Runden	1:59,461 min	-
Nicolò Bulega (I)	KTM	16	+5 Runden	1:58,564 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Canet	40
2. Martín	30
3. Bezzecchi	27
4. Di Giannantonio	26
5. Dalla Porta	25
6. Antonelli	21
7. Rodrigo	18
8. Norrodin	16
9. Bastianini	13
10. Lopez	10

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	45
2. KTM	36

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Arbolino	1:53,782 min
2. Bezzecchi	1:54,088 min
3. Rodrigo	1:54,330 min
4. Norrodin	1:54,346 min
5. Bastianini	1:54,361 min
6. Di Giannantonio	1:54,363 min
7. Antonelli	1:54,366 min
8. Canet	1:54,380 min
9. Martín	1:54,388 min
10. Migno	1:54,562 min
11. Masia	1:54,568 min
12. Arenas	1:54,649 min
13. Sasaki	1:54,799 min
14. Foggia	1:54,988 min
15. Dalla Porta	1:55,323 min
16. Loi	1:55,458 min
17. Masaki	1:55,514 min
18. Kornfeil	1:55,516 min
19. Suzuki	1:55,604 min
20. Öttl	1:55,800 min
21. Lopez	1:55,982 min
22. McPhee	1:56,107 min
23. Atiratphuvapat	1:56,176 min
24. Toba	1:56,222 min
25. Binder	1:56,333 min
26. Ramírez	1:56,478 min
27. Bulega	1:57,976 min
28. Yurchenko	2:00,087 min



Arón Canet: neuer WM-Leader

„Fahren um die Meisterschaft“

Markus Reiterberger geht als Favorit in die Superstock-1000-EM. Im MSA-Interview erzählt der 24-jährige BMW-Pilot, wie er sich nach den Vorbereitungen fühlt, wie er seine Chancen sieht, und wie er wieder in die Superbike-WM zurückkehren will.

Von: Imre Paulovits

Wie war deine Wintervorbereitung?

Ich war im Winter und im Frühjahr sehr viel in der MX-Halle Bayern in Lassing mit vielen Sandbahnfahrern, habe mich dazu im Fitness-Studio vorbereitet. Ich fühle mich sehr gut, und auch die Tests waren super.

Wo habt ihr getestet?

Zuerst war ich in Valencia beim BMW-Presse-Event und habe dort ein paar schnelle Runden gefahren. Dann sind wir nach Almeria zum neuen Andalucia-Ring, da habe ich neuen Streckenrekord gefahren. Dann sind wir drei Tage in Aragón gefahren, da war ich in der SST-1000-Klasse deutlich der Schnellste. Florian Marino und Maximilian Scheib waren auch da, aber auch Michael Ruben Rinaldi auf dem Ducati-Werks-Superbike, und auch den haben wir im Griff gehabt, er hat zwei Tage gebraucht, bis er mit dem Superbike schneller war als ich mit der Superstock.

Sind deine Verletzungen mittlerweile komplett ausgeheilt?

Es ist alles verheilt, die Knochen stehen super, aber die ganzen Tiefenmuskeln um den Bruchrum sind schwierig zu lockern. Ich hatte fünf verschiedene Therapien, mache viel Training und Physio, damit ich es in den Griff bekomme. Aber das dauert einfach noch eine Zeit, ich werde es wahrscheinlich immer etwas spüren. Aber es stört mich beim Fahren nicht. Es ist nur im Alltag etwas nervig.

Habt ihr dein Team für die Superstock-1000-EM neu aufgestellt?

Nein, wir haben das komplette



Markus Reiterberger: Nach Wintervorbereitung und Tests sehr zuversichtlich

„ES WÄRE MEIN ABSOLUTES WUNSCH-SZENARIO, WENN BMW MIT UNSE-REM TEAM IN DIE SUPERBIKE-WM ZURÜCKKEHRT.“

Markus Reiterberger

Team beibehalten und sind von der Seite Reiterberger und Bühn in die Superstock-EM aufgestiegen. Ich bin richtig happy darüber, dass ich meine komplette Umgebung dabei habe. Und ich hoffe, dass der nächste Schritt mit dieser Zusammensetzung die Superbike-WM ist.

Konntet ihr eure IDM-Erfahrung beim Aufbau des Motorrads nutzen?

Das IDM-Reglement ist dem der

Superstock-EM sehr ähnlich, wir müssen da nur mit Profilreifen fahren und können nicht die supersoftes Pirelli-Slicks aus der IDM nehmen. Trotzdem ist es sehr nah zum IDM-Bike. Wir haben eine 2018er BMW neu aufgebaut, und ich bin sehr happy damit. Es funktioniert einwandfrei, und die letzten Jahre IDM und der WM-Lauf auf dem Lausitzring waren eine große Hilfe. Wir wissen genau, wie wir das Superstock-Bike abstimmen müssen, damit wir damit schnell sind.

Du bist für viele der EM-Favorit. Siehst du dich auch in dieser Rolle?

Ja, ich bin sehr zuversichtlich, dass wir um die Meisterschaft fahren können, aber ich will nichts überstürzen und eher ein wenig tiefstapeln und realistisch bleiben. Es sind schon viele Granaten-Fahrer und auch Granaten-Teams in dieser Meisterschaft. Jeder Fehler wird da bestraft. Wir haben nur acht Rennen und dürfen uns da

keine Fehler leisten. Wenn aber alles richtig gutgeht, dann sind wir Titelanwärter.

Gibt es bereits Zusagen, dass du dann mit dem Team in die Superbike-WM aufsteigen kannst?

Zusagen gibt es noch nicht, es sind nach wie vor alles Gespräche. Wir stellen uns das schon so vor, und wir hoffen alle, dass wir mit unserem Team aufsteigen. Aber es ist davon abhängig, was wir für ein Budget zusammenbekommen und ob wir Unterstützung von einem Hersteller bekommen. Unsere Wunschvorstellung wäre, mit dem Team und BMW aufzusteigen, aber da sind wir sehr abhängig von dem, was bei BMW Motorrad in Zukunft gemacht wird. Ich hoffe, dass sie den Schritt zurück in die Superbike-WM wagen und dass wir die Chance kriegen. Das wäre das absolute Wunschscenario. Sie haben einen neuen Chef, mal schauen, in welche Richtung er geht. Im Moment hört es sich schon einmal gut an, was man so liest. Ich muss aber selbst auf meine Zukunft schauen, wie ich weiterkomme, und habe deshalb natürlich auch in alle Richtungen die Augen offen. Vielleicht gibt es auch andere Möglichkeiten, in die WM zurückzukommen. ■



Markus Reiterberger

Geburtstag: 9. März 1994

Geburtsort: Obing (D)

Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

- 2004 ADAC Minib. Einst. (1.)
- 2005 ADAC Minib. Nachw. (2.)
- 2006 ADAC Minib. Nachw. (1.)
- 2007 MotoGP R. C., KTM (8.)
- 2008 MotoGP R. C., KTM (11.)
- 2009 Yamaha R6 Cup (4.)
- 2010 Yamaha R6 Cup (1.)
- 2011 SST 1000 C., BMW (8.)
- 2012 SST 1000 C., BMW (6.)
- 2013 IDM SBK, BMW (1.)
- 2014 IDM SBK, BMW (3.)
- 2015 IDM SBK, BMW (1.)
- 2016 SBK-WM, BMW (16.)
- 2017 IDM SBK, BMW (1.)
- 2018 SST-1000-EM, BMW

Wirbel vor Europa-Start

Am nächsten Wochenende startet die Superbike-WM in ihre Europa-Saison. Es gibt bereits Reservefahrer für die Verletzten, und in der STK-1000-EM und SSP-300-WM werden die Messer gewetzt.

Von: Imre Paulovits

Nachdem Eugene Laverty durch seinen Beckenbruch in Thailand bis mindestens Ende Mai in Donington ausfällt, hat Aprilia den derzeit arbeitslosen Ex-Ducati-Werksfahrer Davide Giugliano als Ersatz für Aragón, Assen und wahrscheinlich Imola engagiert. Der 28-jährige Italiener, 2011 Superstock-1000-Cupsieger, der bislang 120 Superbike-WM-Läufe gefahren ist, und dabei fünfmal als Dritter auf dem Podest stand, letztes Jahr Nicky Hayden auf der

Ten-Kate-Honda vertreten hat, dabei aber keine sonderlich gute Figur machte, freut sich auf eine neue Chance.

Die Vertretung Kenan Sofuoglu auf der Puccetti-Kawasaki in der Supersport-WM wird der 33-jährige Sheridan Morais übernehmen. Der klein gewachsene Südafrikaner hatte im Vorjahr auf der Yamaha von Kallio Racing

eine gute Figur gemacht, kämpfte um Siege mit und wurde WM-Vierter. Er hofft, auch auf der Kawasaki vorn mitzufahren.

Die Superstock-1000-EM geht in ihre letzte Saison, Markus Reiterberger und Jan Bühn sind aus Deutschland dabei, wie in der Supersport-300-WM Luca Grünwald, Jan Ole Jähmig, und Maximilian Kappler. ■



Davide Giugliano: Für mindestens zwei WM-Runden Vertretung von Laverty

Endurance-WM

YART vor Le Mans schnell

In zwei Wochen startet der diesjährige Teil der 2017/18er Endurance-WM-Saison in Le Mans. Beim letzten Test fuhr YART klar die Bestzeit.

Von: Imre Paulovits

Fast das gesamte Starterfeld, das am 21./22. April beim 24-Stunde-Klassiker in Le Mans antreten wird, nutzen den Zweitages-Test auf den Circuit Bugatti. Den ersten verregneten Testtag dominierte noch F.C.C.-TSR-Honda, doch als es am zweiten Tag trockenen Asphalt gab, zeigte das YART-Team sein Stärke und brannte mit 1:36,867 die Bestzeit in den Asphalt.

Die von Yamaha Japan werksunterstützte österreichische Truppe von Mandy Kainz hat sich über den Winter mit Max Neukirchner als Teammanager verstärkt, und der junge Japaner Takuya Fujita, der seinen Lands-



Marvin Fritz: Beim letzten Test in Le Mans um Welten vor der Konkurrenz

mann Kohta Nozane in dem Team ersetzt, war bei den Rundenzeiten in Le Mans gleich auf Augenhöhe mit Marvin Fritz – sie knackten die 1:37-er Barriere.

Die nachfolgenden NRT-48-BMW-Motorrad waren mit 1:38,586 bereits über anderthalb Sekunden langsamer, Team Tecmas-BMW folgte mit 1:38,824. Das Honda-Endurance-Racing-

Werksteam fuhr bereits über 1:39, SERT kam nicht unter 1:40.

Aber das waren erst die Tests, und schnell war YART bereits letztes Jahr, aber die 24 Stunden forderten immer irgendwo ihren Tribut. Dieses Jahr wurde mit viel Material von dem Motorrad nachgerüstet, mit dem Yamaha die 8 Stunden von Suzuka gewonnen hat, und damit will YART nun auch bei den Klassikern gewinnen. ■

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE: Das Team von Dennis Hertrampf meldet nach. Auf Suzuki wird der Schweizer Dominic Schmitter in die Superbike-Klasse geschickt. „Wir wollen vordere Plätze erreichen“, so Hertrampf zu MSA. „Letztes Jahr waren wir durch die Verletzungen und die fehlende Kit-Elektronik von Yoshimura stark gehandicapt. Jetzt haben wir die und wir haben einen gesunden, fitten Dominic Schmitter.“ Hertrampf schiebt auch noch auf eine Vergrößerung des Teams. „Es kann sein, dass wir noch einen zweiten Piloten an den Start schieben, das entscheidet sich dann aber ganz, ganz kurzfristig.“ Auch das Thema eines Superbike-WM-Einsatzes auf permanenter Basis ist noch nicht vom Tisch. „Da laufen die Vorbereitungen und Planungen noch.“

ENDURANCE-WM: Hertrampf wird diese Saison auch in der Endurance-WM wieder dabei sein – auf Ducati. „Aber wir mussten in die EWC-Klasse umsteigen, die Super-Twin gibt es nicht mehr“, verriet er uns. „Wir haben jetzt in Le Mans zwei Tage getestet. Im Winter haben wir zwei komplett neue und identische Motorräder aufgebaut. Dabei sind wir auf Magneti Marelli gewechselt und konnte die Bikes jetzt dank Ollie Olma perfekt abstimmen, auch wenn es fast die ganze Zeit geregnet hat. Wir waren insgesamt dann auf dem zehnten Platz – das ist saugeil, damit hatte ich nicht gerechnet, und das war schon viel mehr, als wir erwarten durften.“

ALPE ADRIA YAMAHA-CUP: Im Rahmen der Alpe Adria Meisterschaft, sollte dieses Jahr ein Yamaha-R6-Cup stattfinden. Doch nachdem es zu wenige Anmeldungen gab, haben die Initiatoren den Stecker gezogen. Fritz Schwarz wird dafür mit den ursprünglich für den Cup vorgesehenen Yamahas im Alpe-Adria mit einem eigenen Team antreten.

Koltakov und kein Ende

Am ersten Tag beim WM-Showdown machte Dmitri Koltakov seinen dritten WM-Titel perfekt. Im Zweikampf um die Vizemeisterschaft bezwang Daniil Ivanov Dmitri Khomitsevich.

Von: **Thomas Schiffner**

In Heerenveen teilte sich die Weltelite erstmals in eine Dreiklassengesellschaft auf: Vorn, wie fast immer, alle Russen, dann alle Schweden und am Schluss der „Rest von Europa“ mit den Deutschen und Österreichern. Der verletzte Russe Karachintsev wurde durch Stefan Pletschacher ersetzt, sodass mit Weber, Zorn und Simon vier Deutschsprachige am Start waren. Doch nicht für lange: Für Inzell-Held Hans Weber war schon in Runde 1 von Heat 2 Schluss: Der Schlierseer stürzte erneut und verzichtete wegen starker Schmerzen in den Beinen auf weitere Starts am Samstag.



Dmitri Koltakov (L.) ist Weltmeister, Vize Daniil Ivanov kann nur hinterherschauen

Am Sonntag quälte der „Eishans“ sich durchs Rennen, stürzte noch einmal, holte aber 3 Punkte und beendete die WM auf dem für ihn unbefriedigenden 14. Platz.

Harald Simon legte am ersten Abend einen atemberaubenden Speed an den Tag, gewann Heat 3, stürzte dann aber an der Innen-

kante und im nächsten Lauf endete ein messerscharfes Duell mit Khomitsevich für den Waldviertler ebenfalls am Boden. Am Sonntag konnte Simon diese Form nicht konservieren und verlor den Prestige-Platz des besten Deutschsprachigen in der WM als Siebter mit nur einem Punkt Rückstand an Erzrivale Franz Zorn.

Der Saalfeldener hatte am Samstag Maschinenprobleme, musste vor Heat 12 das Motorrad wechseln und wurde dann wegen Zeitüberschreitung ausgeschlossen.

Am Sonntag war Zorn nicht wiederzuerkennen, verfehlte mit 12 Punkten und Platz 3 im Semifinale gegen Ivanov und Valeev das Finale nur ganz knapp und wurde Fünfter.

Während am Samstag mit Koltakov, Valeev, Ivanov und Khomitsevich noch vier Russen das Finale beendet hatten, schaffte

der starke Schwede Martin Haarahiltunen am letzten GP-Tag zum sechsten Mal in dieser Saison eine Finalteilnahme. Im Semifinale verwies er Khomitsevich auf Platz 3, was für den Exweltmeister das Ende im Kampf um den Vizeweltmeistertitel gegen Daniil Ivanov bedeutete. Den letzten WM-Lauf des Jahres gewann noch einmal der am Sonntag ungeschlagene Dmitri Koltakov, der sich mit seinem neunten Grand-Prix-Sieg der Saison und dem dritten WM-Titel in die schwindelerregenden Höhen eines Krasnikov katapultierte.

Neben Haarahiltunen überraschte mit dem 59-jährigen Stefan Svensson ein weiterer Schwede, der für den noch von Inzell verletzten Günther Bauer nachgerückt war. Svensson senior wurde am Samstag Fünfter sowie am Sonntag Siebter und schloss die Saison, obwohl nur Standby-Fahrer, vor allen Deutschen auf Rang 12 ab.

Stefan Pletschacher überraschte am Sonntag mit einer starken Leistung und 6 Punkten. Unter diesen Umständen sollte ein Karriereende des Ruhpoldingers noch kein Thema sein.

Der Veranstalter in Heerenveen erklärte, bis einschließlich 2022 GP-Läufe auszurichten. Ob dann aber ein anderer als ein Russe gewinnt, ist in Anbetracht der Kräfteverhältnisse äußerst unwahrscheinlich. ■



Russland-Connection: Khomitsevich, Weltmeister Koltakov, Ivanov (v.l.)

EISSPEEDWAY-WM

Heerenveen (NL), 7. April Grand Prix 9

1.	Dmitri Koltakov (RUS)	18 Punkte
2.	Dinar Valeev (RUS)	16
3.	Daniil Ivanov (RUS)	17
4.	Dmitri Khomitsevich (RUS)	16
5.	Stefan Svensson (S)	11
6.	Martin Haarahiltunen (S)	10
10.	Harald Simon (A)	5
11.	Franz Zorn (A)	5
13.	Stefan Pletschacher (D)	4
18.	Hans Weber (D)	0

Heerenveen (NL), 8. April Grand Prix 10

1.	Dmitri Koltakov (RUS)	21 Punkte
2.	Daniil Ivanov (RUS)	19
3.	Dinar Valeev (RUS)	16
4.	Martin Haarahiltunen (S)	14
5.	Franz Zorn (A)	12
6.	Dmitri Khomitsevich (RUS)	11
7.	Stefan Svensson (S)	9
10.	Stefan Pletschacher (D)	6
11.	Harald Simon (A)	5
13.	Hans Weber (D)	3

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 10 Rennen

1.	Dmitri Koltakov (RUS)	202 Punkte
2.	Daniil Ivanov (RUS)	167
3.	Dmitri Khomitsevich (RUS)	154
4.	Martin Haarahiltunen (S)	115
5.	Dinar Valeev (RUS)	98
6.	Franz Zorn (A)	76
7.	Harald Simon (A)	75
14.	Hans Weber (D)	39
18.	Günther Bauer (D)	15
19.	Stefan Pletschacher (D)	11

Rumschrauben

Ein Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Akkuschauber sichern!

**TOP
EXTRA**



BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

Damit haben Sie den Dreh raus! Kompakt und extrem leicht (nur 620 Gramm), mit automatischer Spindelarreterung, Power-Light-LED und Softgrip für besonders guten Halt.

3,6 Volt 1,5 Ah Lithium-Ionen-Akku
(Ladedauer: 3 h), inkl. Ladestation und
Bitsethalter mit 10 Bits, Zuzahlung 1,- €.

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625325, verschenken 1625326.
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.



In der Höhle des Löwen

Jeffrey Herlings erteilte Antonio Cairoli eine empfindliche Niederlage in der Höhle des Löwen. Es gab doppelten Grund zur Freude für die deutschen Fans: Erstes GP-Podest für Henry Jacobi und das WMX-Redplate für Larissa Papenmeier.

Von: **Alex Hodgkinson**

Die schnelle Rutschbahn in Pietramurata oberhalb des Gardasees war vor zwölf Monaten Schauplatz eines der aufregendsten GP-Siege in Cairoli's langer Karriere. Aber dieses Jahr hatte der neunfache Weltmeister keine Chance gegen einen Jeffrey Herlings, der endlich seine Startschwierigkeiten im Griff hat: „Wir haben viele Daten analysiert und während der letzten zwei Wochen mit dem Fahrwerk, neuen Motorteilen und der Elektronik getestet. Es hat sich gelohnt. Es macht das Leben viel einfacher, wenn ich gleich vorne mitfahren kann.“

Schon in der Qualifikation touchierten sich die beiden KTM-Superstars in der zweiten und dritten Kurve, bevor Herlings sich aus dem Staub machte, aber sie kamen im ersten WM-Lauf nicht mehr in Berührung. Cairoli: „Ich hatte gleich einen Stein in der Vorderradbremse und das Rad blockierte ständig. Als es sich nach einigen Runden befreit hatte, war mehr als Platz 4 nicht mehr drin.“

Der Italiener wollte im zweiten Lauf unbedingt zurückschlagen, aber schon in Runde 3 schlug Herlings zu. Cairoli: „Ich hatte den Angriff von der Außenspur erwartet. Als er innen vorbeifuhr, hatte ich keine Chance zur Verteidigung.“

Herlings: Süßer Sieg

Einige Runden blieb Cairoli im Schlepptau, und die beiden distanzten den drittplatzierten Clement Desalle um zwei Sekunden pro Runde. Aber in Runde 11 erhöhte Herlings das Tempo um weitere eineinhalb Sekunden, und der Zweikampf war vorbei. Das strahlende Gesicht von Herlings auf dem Podest sagte alles: „Das war ein süßer Sieg hier in

der Höhle des Löwen!“ Jeremy Seewer fuhr erneut zweimal unter die ersten Zehn, aber der Schweizer war frustriert: „Es war noch mehr drin, aber ich blieb zu lange hinter Patourel stecken.“

Noch frustrierter war Max Nagl: „Das Motorrad funktioniert immer besser, aber ich nicht. Ich war Freitag mit eingeklemmten Nerven in Nacken im Krankenhaus und hatte heute keine Energie.“ Nach Platz 13 in Lauf 1 konnte der TM-Werksfahrer einer Kollision von Simpson und Lieber in der Startkurve nicht ausweichen. Schon Samstag hatte der

! Larissa Papenmeier eröffnete die Frauen-WM mit einem GP-Sieg und verteidigte geschickt gegen Weltmeisterin Fontanesi. Die Westfälin startet in Portugal mit der roten Nummerntafel.

bisher ungeschlagene Pauls Jonass Mühe: „Ich bin am Startgatter eingeschlafen, wollte zu energisch attackieren und bin mit einem anderen Fahrer kollidiert. Alles meine Schuld, aber morgen werden die Punkte verteilt.“ Doch am Renntag ging das Formtief weiter. „Meine Starts waren an diesem Wochenende nicht gut. Ich konnte im ersten Lauf auf Platz 4 vorfahren, aber im zweiten Lauf sind Henry Jacobi und ich kollidiert.“

Jacobi contra Jonass

Der Deutsche sah es ein bisschen anders: „Er ist voll in mich reingesprungen!“ Trotzdem sicherte sich der Thüringer das erste WM-Podium seiner Karriere. „Ich hatte schon in der Qualifikation einen Spitzenstart und konnte mithalten. Und im ersten Lauf war ich längere Zeit Zweiter hinter Prado, bevor Olsen mich überholt hat.“

Dann plötzlich fand Jacobi in der Endphase des Rennens sein Selbstvertrauen wieder: „Ich merkte, dass mehr drin war und ging wieder auf Angriff.“ Der STC-Husky-Fahrer ging wieder am Werks-Bike vorbei und kam als



Erstes WM-Podium: Henry Jacobi

Ungewohnte Jagdszene: Jacobi (#29) hetzt GP-Sieger Jorge Prado (#61)

Zweiter hinter Prado ins Ziel. „Mein Start in Lauf 2 war nicht ganz so gut, aber ich war schnell wieder unter den ersten Fünf, bis Jonass in mich hineingesprungen ist.“ Die Kollision kostete beide vier Plätze, doch in den letzten Runden griff der Deutsche den WM-Führenden wieder an: „Ich war so wütend über die Kollision, weil ich dachte, es hätte mich das Podest gekostet.“ Er kam nicht an Jonass vorbei, sicherte sich aber trotzdem den Pokal, einen Punkt vor Seva Brylyakov. Thomas Covington gewann Lauf 2 für Husqvarna, aber Jorge Prado setzte die KTM-Domi-

nanz mit einer Wiederholung seines Tagessieges von 2017 fort, während die Gegner auf den japanischen Maschinen sich selbst zerstörten.

Energiebündel aus Bünde

Kawasakis Darian Sanayei, der zwei Wochen zuvor in Spanien fast eine Sensation gegen Jonass erreichen konnte, war nicht am Start: „Ich habe mir letzte Woche die Außenbänder im rechten Knie gerissen.“ Nach vier Runden im Training musste der Amerikaner aufgeben und wird wahrscheinlich diese Woche operiert – damit wäre seine Saison vorbei.

Honda-Pilot Hunter Lawrence, Dritter beim WM-Auftakt in Argentinien, fehlte ebenfalls am Sonntag und wird auch in Portugal aussetzen müssen. Der Aussie brach sich am Samstag im Qualilauflauf einen Mittelhandknochen.

Larissa Papenmeier fuhr beim Auftakt zur WMX-WM zu einem Sensationssieg. Das 28-jährige Energiebündel aus Bünde übernahm die Führung in der dritten von zwölf Runden des ersten Laufes und baute einen Vorsprung von zehn Sekunden auf, bevor Weltmeisterin Kiara Fontanesi vier Runden vor Schluss Platz 2 übernehmen konnte.

Papenmeier schien alles unter Kontrolle zu haben, bis eine Reihe Hinterbänkler sie auf übelste Weise behinderte. Eineinhalb Runden vor Schluss hatte Fontanesi, frenetisch angefeuert von ihren Landsleuten, den Anschluss. Doch „Larri“ behielt die Ruhe, verteidigte hart, aber fair die Innenspur, und die nervöse Italienerin ging in der letzten Runde zu Boden. Ein taktischer Ritt auf Platz 3 am Sonntagvormittag sicherte der Deutschen den Tagessieg, und sie trägt kommandes Wochenende in Portugal das Redplate der WM-Führenden auf der Twenty-Suzuki. ■

MOTOCROSS-GP TRENTO / MXGP

Pietramurata (I): 8. April, 4. WM-Lauf, Wetter: teils bewölkt/18 Grad. 1. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	34:45,091 m = 54,455 km/h
2. Clement Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 5,628 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 12,837 s
4. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 27,281 s
5. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 31,477 s
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 42,857 s
7. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	19	+ 46,757 s
8. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 48,233 s
9. Julien Lieber (B)	Kawasaki	19	+ 55,110 s
13. Max Nagl (D)	TM	19	+ 1:07,073 m

MOTOCROSS-GP TRENTO / MX2

Pietramurata (I): 8. April, 4. WM-Lauf, Wetter: teils bewölkt/18 Grad. 1. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	19	35:49,470 m = 52,824 km/h
2. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	19	+ 7,613 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 10,550 s
4. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	+ 11,771 s
5. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	19	+ 12,890 s
6. Michele Cervellin (I)	Honda	19	+ 18,733 s
7. Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 30,941 s
8. Davy Pootjes (NL)	KTM	19	+ 38,538 s
9. Vsevol. Brylyakov (RUS)	Yamaha	19	+ 39,870 s
27. Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1:46,555 m

MOTOCROSS-GP TRENTO / MXGP

2. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	34:31,212 m = 54,820 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 20,185 s
3. Clement Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 31,052 s
4. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	19	+ 35,707 s
5. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 38,637 s
6. Jeremy V. Horebeek (B)	Yamaha	19	+ 39,536 s
7. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 40,462 s
10. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	19	+ 1:09,626 m
26. Stefan Ekerold (D)	KTM	18	+ 1 Runde
37. Max Nagl (D)	TM	4	+ 15 Runden

MOTOCROSS-GP TRENTO / MX2

2. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet, 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Th. Covington (USA)	Husqvarna	19	35:29,253 m = 53,326 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 2,170 s
3. Vsevol. Brylyakov (RUS)	Yamaha	19	+ 24,692 s
4. Conrad Mewse (GB)	KTM	19	+ 30,510 s
5. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	19	+ 32,592 s
6. Davy Pootjes (NL)	KTM	19	+ 37,204 s
7. Ben Watson (GB)	Yamaha	19	+ 38,459 s
8. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	19	+ 41,585 s
9. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	+ 57,055 s
10. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	19	+ 57,795 s

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings (NL)	191 Punkte
2.	Antonio Cairoli (I)	181
3.	Clement Desalle (F)	145
4.	Romain Febvre (F)	135
5.	Gautier Paulin (F)	129
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	111
7.	Jeremy Van Horebeek (B)	104
8.	Jeremy Seewer (CH)	83
9.	Tim Gajser (SLO)	77
11.	Max Nagl (D)	68

1.	KTM	200 Punkte
2.	Kawasaki	145
3.	Yamaha	143

WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	180 Punkte
2.	Jorge Prado (E)	152
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	145
4.	Ben Watson (GB)	105
5.	Conrad Mewse (GB)	100
6.	Hunter Lawrence (AUS)	99
7.	Thomas Covington (USA)	91
8.	Jed Beaton (AUS)	91
9.	Vsevol. Brylyakov (RUS)	86
13.	Henry Jacobi (D)	71

1.	KTM	197 Punkte
2.	Husqvarna	167
3.	Honda	131

Supercross-WM Seattle

Wieder ein Tomac-Sieg

Eli Tomac landete in Seattle seinen sechsten Saisonsieg. Trotzdem konnte Husqvarna-Star Jason Anderson mit Platz 2 seine WM-Führung noch weiter ausbauen.

Von: **Thomas Schiffner**

Im offenen CenturyLink Field von Seattle musste nach Regenfällen schon das Training reduziert werden, weil es den ganzen Tag regnete. Und am Abend sahen 55.000 Zuschauer in den Hauptrennen eine Schlamm-schlacht. Kawasaki-Pilot Eli Tomac startete im Main Event als Dritter und lieferte sich mit Marvin Musquin ein Duell um Platz 2 hinter WM-Spitzenreiter Jason Anderson.

Als Tomac Musquin nach fünf Runden niederrang, verhalf ihm ein Fehler von Anderson im verkürzten Finale zur Führung, die er für die restlichen sechs Runden hielt. Anderson fuhr Platz 2 vor dem Franzosen nach Hause, womit er vier Rennen vor Saisonende seinen Vorsprung um weitere zwei WM-Punkte auf den KTM-Fahrer ausbauen konnte.

„Das waren bisher die verrücktesten Supercross-Momente,



Fun im Schlamm: Sechster Sieg für Kawasakis Eli Tomac

die ich erleben durfte“, resümierte Sieger Tomac. „Ich fühlte mich wie in einem Hinterhof, wo ich zum Spaß durch den Schlamm fahre.“

Weil der Mann aus Colorado aus den ersten beiden WM-Läufen nur einen Punkt geholt hatte, fehlen ihm trotz des sechsten

Saisonsieges (Anderson hat nur vier) noch immer 31 Punkte auf Musquin und uneinholbare 68 auf den WM-Leader. Musquin zementierte seinen zweiten Rang mit dem dritten Podium für KTM in Folge, und sein Teamkollege Broc Tickle erreichte mit Rang 4 sein bestes Saisonergebnis. ■

SUPERCROSS-WM

Seattle (USA), 7. April
13. WM-Lauf

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
3.	Marvin Musquin (F)	KTM
4.	Broc Tickle (USA)	KTM
5.	Cooper Webb (USA)	Yamaha
6.	Tyler Bowers (USA)	Kawasaki
7.	Chad Reed (AUS)	Husqvarna
8.	Blake Baggett (USA)	KTM
9.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
10.	Weston Peick (USA)	Suzuki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 13 von 17 Läufen

1.	Jason Anderson (USA)	288 Punkte
2.	Marvin Musquin (F)	251
3.	Eli Tomac (USA)	220
4.	Justin Brayton (USA), Honda	213
5.	Blake Baggett (USA)	209
6.	Weston Peick (USA)	185
7.	Broc Tickle (USA)	184
8.	Cooper Webb (USA)	180
9.	Dean Wilson (GB)	152
10.	Malcolm Stewart (USA), Suzuki	125

Speedway-Länderkampf Herxheim

Finale furioso in der Pfalz

Der Vierländerkampf in Herxheim brachte Spannung pur von Anfang bis Ende und einen Last-Minute-Sieg für das deutsche Quartett.

Von: **Thomas Schiffner**

Im ersten Lauf hatten die vier jungen Dänen die Führung übernommen, und sie hielt bis zum vorletzten Rennen, als die Riss-Brüder, Max Dilger und Lukas Fienhage zu einem atemberaubenden Endspurt ansetzten: Erik Riss kämpfte sich in Heat 19 durchs Feld, während Kasper Andersen Nerven zeigte und als erster Däne nur Dritter wurde.

Deutschland führte erstmals mit 44:43. Jonas Seifert hätte im letzten Heat die Deutschen mit einem Sieg in ein Stechen zwingen können, doch er wurde Letzter, während Max Dilger mit seinem fünften sensationellen Start den Lauf und damit das Rennen unter grenzenlosem Jubel von 1000 Fans für die Gastgeber mit 47:43 gewann. „Es war erst mein zweites Rennen. Ich habe mich im Finale nur auf meinen Start konzentriert. Erik hat die Vorarbeit dafür geleistet, dass ich überhaupt den Matchpunkt machen konnte“, strahlte Dilger. „Ich hatte einen neuen Motor eingebaut, da hat überhaupt nichts gestimmt. Mit meiner Leistung bin ich nicht zufrieden“, sagte Erik Riss kritischer. ■

SPEEDWAY

Herxheim (D), 8. April, Länderkampf

1. Deutschland 47 Punkte

Erik Riss 12, Mark Riss 12, Max Dilger 14, Lukas Fienhage 9

2. Dänemark 43 Punkte

Jonas Jensen 11, Jonas Seifert 10, Kasper Andersen 11, Martin Steen Hansen 11

3. Schweden 23 Punkte

Viktor Bergström 6, Alexander Woentin 7, Joel Kling 5, Alexander Edberg 5



Max Dilger (r.) war der Matchwinner

NACHRICHTEN

SPANIEN GEWINNT NATIONEN-TRIAL IN NIZZA

Die hoch favorisierten Spanier Toni Bou und Miquel Gelabert gewannen am Freitag in Nizza zum zwölften Mal das Trial der Nationen und kamen mit 13 Punkten Vorsprung auf die Gastgeber (Benoit Bincz/Alexandre Ferrer) ins Ziel. Franz Kadlec und Max Faude bildeten mit Platz 5 das Schlusslicht.

LUKAS HUTLA GEWINNT ROELOF-THIJS-POKAL

Den Roelof-Thijs-Pokal am Vorabend des Eis-GP-Rennens in Heerenveen gewann im A-Finale der Tscheche Lukas Hutla vor Jonas Andersson (S) und Charly Ebner (A). Rene Stellingwerf stürzte bei seinem Comeback im Finale in der zweiten Runde. Bester Deutscher wurde Luca Bauer (14.)

DOHREN GEWINNT STC

Das erste Rennen 2018 und die Premiere des Speedway Team Cup in Cloppenburg gewann Dohren mit 41 Punkten vor Cloppenburg (35), Neuenknick (20) und Güstrow (16). Kevin Wölbelt und Kai Huckenbeck fuhren Maximum.

NEURAUER-DOPPELSIEG

Mit einem Doppelsieg holte sich Lukas Neurauder in Langenlois die ÖM-Führung in der Open-Klasse. In Abwesenheit von Rauchenecker und Kratzer hievte sich Roland Edelbacher auf ÖM-Rang 2. Die MX2-Klasse bleibt weiter die Domäne von Edelbacher (1/1) vor Michael Sandner (2/4) und Manuel Perkhofner (4/3).

LANGBAHN-GP AUF FIM-TV

Erstmals in der Historie der Langbahn-Weltmeisterschaft werden diese Saison alle GP-Läufe und die Team-WM in Live-Bildern zu sehen sein. Die polnische Produktionsfirma Sabmar TV wird die sechs Rennen über den YouTube-Kanal der FIM streamen. Den englischen Kommentar spricht Alex Raby, es wird auch Interviews und Hintergrundberichte geben.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

Neu: M4/M3 382 kW/520 PS und 720 Nm inkl. Vmax. Nur Software, keine Module! M5 F10 551 kW/750 PS 900 Nm Vmax, X6M/X5M 529 kW/720 PS 1000 Nm! 550i (F10/F12) Biturbo 400 kW/544 PS, Vmax, E-Modelle 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450 PS, M5/M6 V10 406 kW/553 PS, 330 km/h Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i 201 kW/274 PS. Vmax u. Leistungskits für alle BMW/MINI. www.wintertuning.de H

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Ferrari

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

488 Spider, neu, schwarz/rot, ohne Zul. 2018, Vollausrüstung, VK zum Listenpreis 317.926,35 € MwSt. abw., Verbr. l/100 km: in.orts 16,6; auß.orts 8,4; komb. 11,4; CO2: 260 g/km, Effizienzkl. G. MVG GmbH, Grünwaldstr. 18, 75173 Pforzheim, Tel. 07231/788550 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43567

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dvp.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

Jaguar

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



E-Pace S P250 AWD, EZ 01/2018, 2500 km, 183 kW (249 PS), weiss, Leder, Navi, Xenon, Panoramadach, Rückfahrkamera, 19 Zoll-Felgen, Tempomat, Sitzhgz., LED, Dachreling, InControl Touch Pro, 51.500,- € (MwSt. abw.) Becker & Stopka GmbH & Co. KG, Wilhelm-Lantermann-Str. 102-104, 46535 Dinslaken, Tel. 02064-4103-0, www.becker-stopka.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43542

Land Rover

AUTOHAUS
KRUMEY+GILLES



Land Rover / Range Rover ab 18.950,- Discovery, Freelander, Evoque, Sport. Autohaus KrumeY & Gilles GmbH, Cäcilienstr. 2-8, 45479 Mülheim-Ruhr, 0208-41975-15, www.krumeY-gilles.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43566

Lotus

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

Maserati

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

Mercedes

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



Der Geländegänger "V 250 Edition 4x4 lang - HARTMANN VP GRAVITY im SUV Look", EZ 09/2016, ca. 22500 km, dezentler Offroader mit Höherlegung +30 mm, Front- u. Heck-Anfahrerschutz, Radlaufabdeckungen und schwarzen Seitenrohren und 19 Zoll FIVE2 Rädern (Bereifung 245/45 R19), Leistungssteigerung, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Standheizung, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, LED Scheinwerfer, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u.v.m. zum Preis von 55.454,- € (MwSt. abw.) 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. 43502

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

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



Arktikweiß - der lässt keinen kalt! Vito 119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“, Einzelstück mit High Class Ausstattung, EZ 11/2017, ca. 2000 km, Sportfahrwerk, VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 19 Zoll, luxuriöse Handbeleuchtung im Karostep-Design (schwarz), V8 Sound, einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehmbar u.v.m. Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. 77.500,- € (MwSt. abw.) 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. 43500



500TE, EZ 4/2004, 175000 km, 306 PS, silber-met., Leder, Navi, Tel., Klima, 19" Carlsson Schmiederäder, 17" Winter, Xenon, SD, SHZ, NR, DISTRONIC, VB 12.500,- €. Tel. 0171/2264015
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43588

CLS AMG S4M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 50000 km, NP: 160.000,-, VB 59.000,-, T. 0171/3491847



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

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



www.varex.com
SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN ANI Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43503

Mini

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

Mini



Mini John Cooper Works, Topzustand, SH, Inspektion neu, EZ 12/2012, 85000 km, 253 PS (eingetragen), Bilstein-Fahrwerk, Klima u.v.m., VB 14.000,- EUR. Tel. 08176-9994188

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43536

Motorräder

www.hertrampf-motocity.de
www.yoshimura-deutschland.de

Porsche

bis zu 4,1l - 295 kW/400 PS
Mehr Hubraum inkl. Motorüberholung
Carrera 996/997-1, Boxster 986/987-1
Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

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

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700

911 gesucht, von privat an privat, Bj. 1980 bis 2012. Seriöse und diskrete Abwicklung. Tel. 0170/268713

993 Carrera 4S, Bj. 97, original 22000 km, Neuzustand, Vollausrüstung, 150.000,- €. Tel. 0034/966866136

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

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX - 59

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

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

ZF
Renn- und High Performance Kupplungen

Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung

CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

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

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

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

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

VW



VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503

Tesla



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

Autotransporter



Exklusive Fahrzeugtransporte SENZ Mit unserer Flotte von über 50 LKWs, bieten wir von unserem Hauptsitz in Düsseldorf aus offene & geschlossene Fahrzeugtransporte - EUROPaweit -, exklusiv@senz.de, www.senz.de

Geschäftsverbindungen

BestWater

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

Literatur

www.autolit.de Tel. 08387/1297

Modellautos

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

MOTORSPORT 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
 Telefon: +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 Wiecek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Leitung), 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, Peider Bach
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Rammes
 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

WEC: EOT und BOP in der LMP1-Klasse

Analyse des LMP1-Ausgleichs
MSa 16/2018

Letztes Jahr hätte ich Toyota noch den Sieg in Le Mans gegönnt, obwohl ich eher Porsche-Fan bin. Aber wenn sich Toyota auf diese Art und Weise den Sieg „erkaufen“ will, würde ich Tränen lachen, wenn sie erneut scheitern. Sicher ist es nicht Toyotas Schuld, dass Porsche und Audi diese Bühne verlassen haben. Aber sich die übrigen „Überraschungen“ dadurch vom Leibe zu halten, dass die Gegner zusätzlich zu ihrer technischen Unterlegenheit eventuell auch noch Strafen bezahlen müssen, wenn sie schneller sind als erwartet, ist alles andere als sportlich. Was ist so ein Sieg schon wert? Auf die 24h-Rennen von Le Mans hatte ich mich die letzten Jahre immer gefreut. Ob ich mir das dieses Jahr antue, da bin ich noch nicht sicher. Nächstes Jahr kann alles wieder anders sein.

Harald Böhn,
D-67069 Ludwigshafen

Die große Story zu Jim Clark

Was passierte 1968 wirklich?
MSa 16/2018

Vielen Dank für die Jim-Clark-Story. Um die Dimension dieses Ereignisses zu erkennen, muss man bedenken, dass die mediale Situation mit heute nicht zu vergleichen war. Zu der Zeit liefen alle Meldungen über Tagespresse und Rundfunk. Der Fußball war der absolute König. Über Motorsport las und hörte man nur bei schweren Unfällen. Wie auch bei Jim Clark. Ich höre noch meinen

BILD DER WOCHE



Beim IndyCar-Rennen in Phoenix wurde im Oval künstlich Gummi gelegt

Vater durchs Treppenhaus rufen: „Fred, der Clark ist tot!“ Als 16-jähriger Fan war das der absolute Schock. Ich würde behaupten, dass die heutigen Fans, von Einzelfällen abgesehen, mit so was wesentlich oberflächiger umgehen würden – bei der Ablenkung durch Internet & Co. eine logische Folge.
Alfred Bläsen,
D-51107 Köln

Vielen Dank für den ausführlichen Rückblick. Tragisches Detail: Ursprünglich sollte Jim Clark gemeinsam mit Graham Hill den neuen Alan-Mann-Ford-P68-F3L bei seinem Debut beim 6-Stunden-Rennen von Brands Hatch fahren. Das ehemalige „BOAC 500“ war vom Herbst in das Frühjahr verlegt worden und fand am gleichen Tag wie das Formel-2-Rennen in Hockenheim statt. Doch letztendlich traf dann Colin Chapman die verhängnisvolle Entscheidung, dass Clark und Hill das Formel-2-Rennen auf dem Hockenheimring fahren sollen und Bruce McLaren/Denis Hulme und Jochen Rindt/Mike Spence als Fahrerpaarungen für die beiden

Alan-Mann-Ford in Brands Hatch genannt wurden.
Alfred Raidl,
A-1140 Wien

Lotterer und WEC

Formel E / LMP1-Ausgleich
MSa 16/2018

Danke für das sehr aufschlussreiche Interview mit André Lotterer zur Formel E – ich denke, damit ist allen Skeptikern, die immer noch meinen, das sei kein „echter“ Motorsport, erst mal viel Luft aus den Segeln genommen. Ebenfalls Dank für den süffisanten Beitrag zur Lage in der WEC – wie peinlich ist es doch von Toyota, als Riesenkonzern kleine Privatteams zu verprügeln und sich so mit einem hohlen Le-Mans-Sieg zu schmücken.
Thomas Imhof, per E-Mail

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.

25. April: Nordschleife Nürburgring; DSK Freies Fahren
 27.–29. April: 15. ADAC Bergpreis Schottenring

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 13. April

03.55	Formel 1 Shanghai, 1. Freies Training LIVE	N-TV
07.55	Formel 1 Shanghai, 2. Freies Training LIVE	ORF 1
ab 09.30	WTCR Marrakesch, die Rennen (Aufz.)	Eurosport 2
16.30	Formel 1 Shanghai, freie Trainings (Zus.)	N-TV

Samstag, 14. April

07.00	F1 Shanghai, FP3 (Zus.) & Quali LIVE	RTL
07.50	F1 Shanghai, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF 2
11.00	Formel 4 Oschersleben, 1. Lauf LIVE	Sport 1
11.45	TCR Germany Oschersleben, 1. Lauf LIVE	Sport 1
12.00	Formel E Rom, Qualifying LIVE	Eurosport 1
12.45	GT Masters Oschersleben, 1. Lauf LIVE	Sport 1
14.30	Carrera Cup Oschersleben, 1. Lauf LIVE	Sport 1
16.00	Formel E Rom, Rennen LIVE	Eurosport 1
22.30	Formel 4 Oschersleben, 2. Lauf (Aufz.)	Sport 1+

Sonntag, 15. April

ab 07.00	F1 Shanghai, Vorber. & Rennen LIVE	RTL/ORF 1
07.40	F1 Shanghai, Vorber. & Rennen LIVE	SRF 1
09.55	TCR Germany Oschersleben, 2. Lauf LIVE	Sport 1+
11.35	Carrera Cup Oschersleben, 2. Lauf LIVE	Sport 1+
11.45	Europ. Le Mans Series, Le Castellet LIVE	motorsport.tv
12.15	F1 Shanghai, Rennen (Wh.)	ORF 1
13.00	GT Masters Oschersleben, 2. Lauf LIVE	Sport 1
17.00	Formel 4 Oschersleben, 3. Lauf (Aufz.)	Sport 1+
19.30	NASCAR Cup Series, Bristol LIVE	Motorvision TV
22.30	Carrera Cup Oschersleben, 2. Lauf (Aufz.)	Sport 1
23.00	GT Masters Magazin, Oschersleben	Sport 1

Montag, 16. April

10.45	IndyCar Series, Long Beach (Aufz.)	Sport 1 US
-------	------------------------------------	------------

Motorrad

Freitag, 13. April

10.30	SuperEnduro-WM, Lidköping (Zus.)	Eurosport 2
20.30	Freestyle-Motocross WM, Krakau (Zus.)	Eurosport 2

Samstag, 14. April

10.15	Superbike-WM Aragon, Qualifying LIVE	Eurosport 1
12.40	Superbike-WM Aragon, 1. Lauf LIVE	Servus TV
13.00	Superbike-WM Aragon, 1. Lauf LIVE	Eurosport 1

Sonntag, 15. April

11.30	Supersport-WM Aragon, Rennen LIVE	Eurosport 1
12.40	Superbike-WM Aragon, 2. Lauf LIVE	Servus TV
13.00	Superbike-WM Aragon, 2. Lauf LIVE	Eurosport 1
14.00	MX2-WM Agueda, 1. Lauf LIVE	msp.tv/ES 2
15.00	MXGP-WM Agueda, 1. Lauf LIVE	msp.tv/ES 2
17.00	MX2-WM Agueda, 2. Lauf LIVE	msp.tv/ES 2
18.00	MXGP-WM Agueda, 2. Lauf LIVE	msp.tv/ES 2

Montag, 16. April

11.00/12.00	Superbike-WM Aragon, 1./2. Lauf LIVE	Eurosport 1
11.30	Supersport-WM Aragon, Rennen LIVE	Eurosport 1

Internet/Livestream

Samstag, 14. April

ca. 02.30	IMSA Long Beach, Qualifying LIVE	imsa.com
ca. 16.25	Formel 4 Oschersleben, 2. Lauf LIVE	sport1.de
ca. 19.30	IMSA Long Beach, Rennen LIVE	imsa.com

Sonntag, 15. April

ca. 11.35	Carrera Cup Oschersleben, 2. Lauf LIVE	sport1.de
14.00	Rallycross-WM, Barcelona LIVE	www.fiaworldrallycross.com
ca. 15.40	Formel 4 Oschersleben, 3. Lauf LIVE	sport1.de

Vorschau



Formel 1 in Shanghai: Der dritte Saisonlauf auf dem chinesischen GP-Kurs



Superbike-WM Aragon: Kann Chaz Davies auf seiner Paradedstrecke siegen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

13./14.04.	Rallye-SM (SRM), Critérium Jurassien	CH
14.04.	Formel E, Rom	I
14.04.	IMSA-Sportwagen, Long Beach/Kalifornien	USA
14./15.04.	ADAC GT Masters, Oschersleben (+ TCR/F4/PCC)	D
14./15.04.	NASCAR Euroserie, Valencia	E
15.04.	Formel 1, Shanghai	RC
15.04.	Rallycross-WM, Barcelona	E
15.04.	IndyCar, Long Beach/Kalifornien	USA
15.04.	European Le Mans Series, Le Castellet	F
15.04.	NASCAR Cup Series, Bristol/Tennessee	USA
15.04.	24h Nürburgring, Qualifikationsrennen	D

Motorrad

14.04.	Supercross-WM, Minneapolis/Minnesota	USA
14./15.04.	Superbike-/Supersport-WM, Aragón	E
14./15.04.	Speedway STC/Bundesliga, Diedenbergen	D
15.04.	Motocross-WM, Agueda	P

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