

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 23 / 24. MAI 2017

Rallye-WM Portugal

# Ogier setzt sich ab



Motocross-GP Deutschland

## Seewer gewinnt MX2-Klasse

Vorschau 24h Nürburgring

## Wir klären die Favoritenfrage

Deutschland € 2,20

A 2,20 CHF 2,50 16,98

B, NL, LUX € 2,60 E 2,99



4 190525 1902203 23



DTM-Rennen am Lausitzring  
**Audi holt Doppelsieg  
im Hauptrennen**



MotoGP Le Mans: Drama um Rossi  
**Maverick Viñales siegt  
nach Rossi-Sturz**



Formel 1: Die Quartalszeugnisse  
**Tops und Flops der  
Formel-1-Saison 2017**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Zwischenbilanz: Tops und Flops nach fünf GP S. 4
- Formel 1** Kommentar: Wie hat sich die F1 verändert? S. 6
- Formelsport** News aus der Formel 1 und der IndyCar S. 7
- Formelsport** Der F3-GP in Pau und die Formel E in Paris S. 8
- Historie** Crash-Fest beim Indy500 vor 25 Jahren S. 10
- Sportwagen** Vorschau auf den 24h-Marathon am Ring S. 12
- Sportwagen** News aus der GT- und Prototypenwelt S. 14
- Rallyesport** Ogier siegt beim WM-Lauf in Portugal S. 16
- Rallyesport** Mikkelsen patzt, Tidemand erbt WRC2-Sieg S. 18
- Rallyesport** Weitere WM-News, Kommentar und mehr S. 22
- Tourenwagen** Auer und Green auch in der Lausitz vorn S. 24
- Tourenwagen** News aus WTCC, TCR, NASCAR und DTM S. 27
- Historischer Motorsport** Start der Tourenwagen Classics S. 28

## Motorrad:

- MotoGP** Viñales holt dritten Sieg, starker Rossi am Boden S. 30
- MotoGP** Weitere Hintergründe und umfassende Statistik S. 32
- Motorrad-WM** Das Moto2-Geschehen und Hintergründe S. 34
- Motorrad-WM** So lief der Moto2-Lauf in Le Mans S. 36
- Straßensport** Endurance-WM in Oscherleben und mehr S. 38
- Offroad** KTM als MXGP-Macht, Seewer MX2-Laufsieger S. 40
- Offroad** News aus Supercross, Speedway und Co. S. 42

## Leserservice:

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

08

Grand Prix de Pau: Doppelsieg für Maximilian Günther



28

Rennen wie anno dazumal bei den Tourenwagen Classics



40

Viel Action und ein Schweizer Sieg bei der Motocross-WM in Teutschenthal





**12** 24h Nürburgring: 2016 jubelte Mercedes – wer gewinnt 2017?



**09** Formel E Paris: Buemi war wieder nicht zu schlagen

### FI: DAS NEUE GESICHT

Mit frischem Fleisch in der Führungsebene hat die Formel 1 das erste Saisonviertel erlebt. Aber stimmt die Richtung? MSA-Reporter Elmar Brümmer findet: Sie wird gelebt und geliebt! **Seite 6**

### GT MASTERS: LAMBO VORN

2017 scheint das Jahr für Lamborghini im GT3-Sport zu werden. Beim Auftritt des ADAC GT Masters am Lausitzring feierte der Huracán international seinen fünften Rennsieg in Folge. **Seite 14**

### MOTO2: LÜTHI AUF PODEST

Tom Lüthi hätte das Rennen in Le Mans auch gewinnen können, nach einer Kollision fuhr aber einmal mehr Franco Morbidelli zum Triumph. Das Duell der beiden wird immer rauer. **Seite 34**

# Quartals-Bewe

**Fahrer-Tops:** Die neuen Autos trennen die Spreu vom Weizen. Lewis Hamilton erfüllt das, was er sich vorgenommen hat: Im vielleicht härtesten WM-Duell des Jahrhunderts mitzumischen. Fernando Alonso kämpft mit ähnlicher Kraft, nur meistens gegen die Honda-Technik. Es gibt eine Menge Lichtblicke unter den Piloten.



## SEBASTIAN VETTEL



Ein Großer fordert einen anderen Großen heraus. Auf Augenhöhe mit Lewis Hamilton zu fahren (und manchmal auch aus dem Augenwinkel davon) ist das Beste, was Sebastian Vettel im entscheidenden Jahr seiner Karriere passieren konnte. Das kitzelt alles aus ihm heraus. Seine alte Quali-Stärke ist zurück, seine Instinkte sind wieder geschärft, er gibt bei Ferrari überzeugend den Mannschaftskapitän. Untrügliches Zeichen dafür: Über Bordfunk kommen meist nur Dankesworte.



## VALTTERI BOTTAS



Das Rennen gegen die Vorurteile war das Schwerste und trotzdem das Leichteste nach dem Upgrade für den Ex-Williams-Piloten. Er hat sich nichts anmerken lassen, die vorgesehene Rolle als Nummer zwei einfach ignoriert und ist mit Tunnelblick den Zweifeln davongefahren. Erste Pole, erster Sieg. Lewis Hamilton ist gewarnt, die Mercedes-Teamführung ist froh. Die Klagen, dass er noch zu wenig Profil besitzt, sollte Bottas ignorieren. Das kommt schon noch – mit dem Erfolg.



## ESTEBAN OCON



Im Fernduell der Mercedes-Junioren mit Pascal Wehrlein hat der Franzose gleich einen satten Vorsprung herausgefahren, nicht nur nach Punkten. Dem Talent hilft, dass er bei Force India eine ordentliche Basis und einen starken Teamkollegen hat. So kann er an der Aufgabe wachsen, und das macht er bisher mit einer Kontinuität, die man ihm nicht unbedingt zugetraut hatte. Fünf Rennen, fünfmal Top 10. Die Grundlage für eine erfolgreiche Zukunft scheint gelegt.

**Fahrer-Flops:** Der, der am meisten verloren hat, ist gar nicht mehr dabei: Nach Nico Rosberg, dem amtierenden Weltmeister, fragt keiner mehr. Die Flops in den Cockpits messen sich vor allem im direkten Vergleich mit dem Teamkollegen. Da herrscht bei ein paar Herren deutlich Handlungsbedarf.



## KIMI RÄIKKÖNEN



Die Diskussion um seine Zukunft kann der Ice-man schon nicht mehr hören. Verständlich, er kommt ja schon mit der Gegenwart nicht richtig klar. Liegt es tatsächlich nur an der Abstimmung des Autos? Die Laune des Finnen verbessert das alles nicht. Mal sehen, wie lange er noch unter dem Schutz von Sebastian Vettel steht. Vielleicht weiß er auch einfach nicht, was er (noch) will. Aber so weitermachen, das geht irgendwie auch nicht.



## LANCE STROLL



Es war klar, dass es in diesem Jahr für einen Rookie besonders schwer werden würde. Aber da ist eben der Ehrgeiz, und da sind die Millionen. Aber dass es so schwer werden würde? Der Kanadier hat allerdings auch alles Renn-Pech der Welt. Vielleicht ist das am Anfang auch die beste Schule. Aber Geduld war bei Williams noch nie eine besonders ausgeprägte Tugend. Stroll muss aufpassen, dass er nicht an der Aufgabe zerbricht.



## MARCUS ERICSSON



Schwedische Investoren, das ist die sichere Bank für Sauber, und es scheint auch eine Arbeitsplatzgarantie für den Landsmann im Cockpit zu sein. Allerdings gilt immer noch das Leistungsprinzip. Der gehandicapte Wehrlein kam auf Anhieb besser klar. Gut, das Auto ist nicht der Brüller. Aber trotzdem muss auch ein Fahrer im hinteren Mittelfeld auf sich aufmerksam machen. Ericsson muss in die Offensive gehen, ob er will oder nicht.

# rtung

Fünf von 20 Rennen sind gefahren, eines so spannend wie das andere. Einige Prognosen haben sich bestätigt. Vieles ist in der neuen Formel 1 aber tatsächlich durcheinandergekommen, wie unsere ausgewählten Tops und Flops nach dem ersten Saison-Viertel zeigen.

Von: **Elmar Brümmer**



## Team-Tops:

Nein, die Silberpfeile sind 2017 nicht abgestürzt, die neuen Siege machen sie sogar umso stolzer. Das gilt auch für den neu erstarkten Herausforderer Ferrari. Behaupte noch einer, Kontinuität wäre langweilig. Das beste Beispiel ist Force India, das konsequent seinen Weg im Mittelfeld geht. Eine gute Mischung.



## Team-Flops:

Diejenigen, die nicht nur den anderen Autos, sondern auch den eigenen Erwartungen hinterherfahren, müssen sich im zweiten Quartal dringend konsolidieren, sonst ist schnell die ganze Saison gelaufen. Aber im Mittelfeld kann es im Laufe des Entwicklungsrennens noch zu einigen Verschiebungen kommen.



WILHELM

### FERRARI



Vielleicht hat Sergio Marchionne mit seinem massiven Druck am Ende ja doch Recht. Jedenfalls ist es eine komplett veränderte Scuderia, die als Häufchen Elend in die Winterpause gefahren und als strahlender Sieger wieder aus ihr herausgekommen ist. Die starken Männer hinter dem Technik-Wandel sind Mattia Binotto und Rory Byrne. Erfahrung und Ehrgeiz, das war schon zu Schumachers Zeiten die beste Mischung für Italiens prominenteste Automobilwerkstatt.



WILHELM

### MERCEDES



Was für ein Weckruf. Und es scheint so, als hätten in Brackley nach drei Jahren Triumph-Abonnement alle darauf gewartet. Denn in der Krise kommt es noch mehr auf die schnelle und richtige Reaktionsfähigkeit an. Im Vergleich zu den Testfahrten erleben wir ein neues Silberpfeil-Team, das die alten Stärken konserviert. Was für eine Verwandlung. Das geht über die Fahrer, die Techniker und die Strategen bis hin zur Teamführung. Der Prozess wird spannend bleiben.



XPB

### FORCE INDIA



Was die Effizienz angeht, haben die Inder dem Sauber-Team den Rang abgelaufen. Mit Abstand hat man sich vor dem Mittelfeld positioniert, als einziger Rennstall überhaupt, der in allen Rennen bisher immer beide Fahrer in den Punkten hatte. Sehr unaufgeregt, sehr zielstrebig, mit Glück hat das alles nichts zu tun. Sondern damit, bei aller Unsicherheit um die Rennstall-zukunft alles aus den grundsätzlich immer noch bescheidenen Mitteln herauszuholen.



SUTTON-IMAGES

### RED BULL



Wir glauben nicht, dass Adrian Newey seine Magie verloren hat. Aber er braucht in diesem Jahr wohl noch ein paar neue Tricks. Es holpert noch etwas mit der richtigen Fahrzeuglinie. Auch das angeblich beste Fahrerduo im Feld hat noch nicht richtig zeigen können, wie top es wirklich ist. Gemessen an der eigenen Erwartungshaltung ist das Abschneiden bisher enttäuschend – und es kann nicht immer nur Renault schuld daran sein.



XPB

### WILLIAMS



Dass Paddy Lowe einen Abstieg machen würde mit dem Wechsel von Mercedes zu seinem alten Rennstall, war ihm klar. Aber er hatte zumindest Hoffnung auf eine gefestigte Saison mit regelmäßigen Punkteplätzen. Diese Hoffnung hat sich für das Dino-Team bisher nicht erfüllt. Die Truppe braucht dringend ein Erfolgserlebnis. Allerdings sind Felipe Massa und Lance Stroll bislang auch eher Verlegenheitslösung als ein Duo mit einer starken Perspektive.



SUTTON-IMAGES

### MCLAREN



Ist es eine Tragödie oder eine Komödie, die da gerade in Woking läuft? Zak Brown hat einen ganzen Haufen Probleme zum Amtsantritt übernommen, und die liegen nicht ausschließlich am unzuverlässigsten Motor der Formel 1. Die alten Mechanismen im Team greifen nicht mehr, ohne Fernando Alonso hätten wohl alle schon die Lust verloren. In der Traumfabrik muss man sich neu erfinden. Immerhin: Das erdet so manchen wieder.

Formel 1

# Emotionen sind die beste Werbung



Wie hat sich der Auftritt der Formel 1 unter den neuen Besitzern verändert? Beim Europa-Auftakt in Barcelona konnte die renovierte Königsklasse beweisen, dass die Fans näher dran sind an der großen Show.

Von: **Elmar Brümmer**

Vielleicht lag es daran, dass der Mann die Uniform der Rentner trug, eine beige Windjacke. Er wirkte ein bisschen wie in der Sommerfrische, aber er wirkte auch ein bisschen verloren. Bernie Ecclestone war in Barcelona einmal mehr Gast in der Formel 1. Seiner Formel 1, die nicht mehr seine ist. Frühstücksdirektor ist er, zu Hause in den leeren Büros in London, als Gast von Vladimir Putin oder dem König von Bahrain. Er ist immer noch wichtig im inneren Zirkel der Königsklasse, und es gibt immer noch viele, die Angst davor haben, dass er zurückkommt. Aber er spürt auch, dass die neuen Machthaber von Liberty Media sich – wortwörtlich – die Freiheit nehmen, das festgefahrene System der Vermarktung und der Außendarstellung zu verändern. Schritt für Schritt. Und der Europa-Auftakt in Barcelona war ein Beginn. Es soll mehr kommen, aber das hängt auch davon ab, wie einfach oder schwierig sich das Aushebeln fester Verträge und starrer Hierarchien bewältigen lässt.

Jedenfalls wurden die Besucher am Circuit de Catalunya von frischer Farbe überrascht. Der Paddock-Eingang wurde umgestaltet, er wirkte in der Betonwelt der hinlänglich bekannten Rennstrecke beinahe futuristisch. Kosmetik, könnte man sagen, aber dahinter steckt ein Konzept. Große weiße Tafeln kündeten von der „F1 Experience“. Erlebnisfaktor, das ist ein von unsagbar vielen unsäglichen Marketingmenschen häufig missbrauchtes Wort. Aber

tatsächlich tut es gut, dass in dieser Umgebung einmal zu lesen. Als Botschaft, als Statement, als Plan. Das Erlebnis Formel 1. Sicher, der Große Preis von Spanien, der als Prozession erwartet wurde und als Thriller endete, hat viel zur guten Stimmung in Barcelona beigetragen. Die Aussicht darauf, dass wir die ganze

**DIE NEUE FORMEL 1 LEBT NICHT NUR, SIE WIRD AUCH GELEBT. SOGAR GELIEBT. IMMER DANN, WENN DAS ERLEBNIS STIMMT.**

Saison über einen Kampf der Giganten erleben werden, mit Rad-an-Rad-Duellen, Strategiepoker und Überholmanövern. Die neue Formel 1 ist eine Wundertüte, in der offenbar nichts mehr gilt, was mal gesetzt war. Deshalb ist es gut, dass sich auch das Umfeld verändert. „Schöner Zirkus hier“, steht in einer SMS an den Autor,

die von einem Erstbesucher nach dem Qualifying kam. Der Wunsch, doch mal an diese neue Bar im Fahrerlager zu gelangen, konnte nicht erfüllt werden. Aber dieser Treffpunkt ist auch so eine Sache: Macht für das breite Publikum zunächst keinen Unterschied, auch wenn an der Theke des Hauptsponsors ein „Hier sind alle willkommen“ steht. Aber es hat eine ungeheure Wirkung, zeugt es doch vom Lebemann-Image der Formel 1, das diese in ihrer detaillierten Ernsthaftigkeit so oft verleugnet und unterdrückt hat. Aber Image ist wichtig in diesen Zeiten, und dass Null-Promille-Bier ausgeschenkt wird, hat sogar noch eine politische Korrektheit.

## Ein Zeichen von Nähe

Für die Zuschauer wurde die Fan-Zone ausgeweitet, wurden Interviews auf der Startgeraden geführt, lockern sich die ehemals so strengen Social-Media-Bestimmungen, was von den professionellen Teams auch sofort genutzt wird. Es ist ein Zeichen von Nähe, das gesetzt werden soll.

Dabei sind es die kleinen Gesten mit der großen Wirkung. Reaktionsfähigkeit gehört dazu, nicht nur auf der Piste. Nehmen wir den kleinen französischen Jungen, der so herzerreißend geweint hatte nach Kimi Räikkönens Ausscheiden, und zweimal von einem Kameramann mit Blick für Emotionen eingefangen worden war. Liberty Media hatte ihn ausfindig machen und mit seinen Eltern ins Fahrerlager eskortieren lassen, wo er im Ferrari-Motorhome auf sein Idol traf – und auch beim Iceman ein fröhliches Lachen auslöste. Vermutlich hätte der Mann mit der Rentner-Windjacke der ganzen Familie erst einmal Paddock-Club-Tickets berechnet. Dabei war die Geste mit die beste Story des Wochenendes: Die neue Formel 1 lebt, sie wird gelebt. Emotionen sind unbezahlbar. ■

## RETURN TO SENDER

Thema: „Die neue Formel 1“

Ist die Formel 1 Fan-freundlicher geworden?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

[msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:msa-lesertribune@motorpresse.de)



Die Leiden und die Freude des sechsjährigen Thomas Danel überstrahlten sogar das Spektakel auf der Strecke

Formel 1

# Budget-Deckel üben

Liberty Media baut die Formel 1 langsam um. In einem ersten Schritt suchen die Amerikaner die Nähe zu den Fans. Dann stehen eine gerechtere Geldverteilung und eine Budgetdeckelung auf dem Programm.

Von: **Michael Schmidt**

**T**eam-Videos in sozialen Netzwerken, Fandorf, Boxengassen-Besuche, Autogrammstunden, Bustouren um die Rennstrecke: Die neuen Besitzer der Formel 1 probieren sich aus. Was gefällt dem Fan, was nicht?

Der schwere Teil kommt noch. Liberty Media will die Teams von einer gerechten Ausschüttung der Einnahmen und einer Kostendeckelung überzeugen. Dazu haben sie bis zum Ablauf des Concorde-Abkommens Ende 2020 Zeit. Formel-1-Chef Chase Carey sagt jedoch: „Wir lassen uns vom



Der Mann nach Bernie: Chase Carey will die Formel 1 umbauen

Concorde-Abkommen keine Fesseln anlegen.“ Der Amerikaner setzt auf Einsicht: „Wenn es der Serie besser geht, geht es allen besser. Ein Sport lebt von engem Wettbewerb. Der Underdog muss gewinnen können.“

Liberty will den Teams im Sommer einen Plan präsentieren, wie eine Budgetdeckelung aussehen könnte. So soll die Zahl der Mitarbeiter, der Produktionskosten und der Werkzeuge begrenzt werden. Liberty will eine solche Kostenkontrolle vor ihrer Einführung ein Jahr lang ohne Konsequenzen bei Nichteinhaltung üben. „Wir müssen erst einmal schauen, ob die Überwachungsmechanismen überhaupt funktionieren“, sagt Ross Brawn.

Doch werden die großen Teams auf ihre Privilegien verzichten? Carey appelliert auch hier an die Vernunft: „Ein Sport kann nur gesund sein, wenn er spannend und der Ausgang nicht vorhersehbar ist. Wenn ein Team alles gewinnt, dann hat es die Schlacht gewonnen, aber den Krieg verloren. Weil keiner mehr zuschaut.“ ■

quenzen bei Nichteinhaltung üben. „Wir müssen erst einmal schauen, ob die Überwachungsmechanismen überhaupt funktionieren“, sagt Ross Brawn.

## NACHRICHTEN

### RENTE VERSCHOBEN

Eigentlich sollte Felipe Massa Williams nur aus der Not helfen. Als Ersatz für Valtteri Bottas. Dafür kehrte der 36-jährige Brasilianer aus der Rente zurück. Jetzt kann sich Massa gut vorstellen, länger in der Formel 1 zu bleiben. „Bei Williams hat sich viel getan, seit Paddy Lowe und Dirk de Beer gekommen sind. Die Entwicklung des Autos ist viel logischer und aggressiver als vorher. Wenn Williams mich fragt, ob ich weitermachen will, sage ich nicht nein.“

### NEUE LACKIERUNG

Haas F1 ändert die Farben. Rot verschwindet bis auf das Warzeichen der Firma auf der Airbox. Dafür wechseln sich Schwarz, Hellgrau, Dunkelgrau und Weiß ab. „Sieht doch viel aggressiver aus“, findet Teamchef Günther Steiner.



IndyCar

# Bourdais will zurück

Scott Dixon startet das Indy 500 von der Pole-Position. Fernando Alonso qualifizierte sich sensationell als Fünfter. Sébastien Bourdais überlebte einen Horror-Crash.

Von: **Michael Schmidt**

**S**ébastien Bourdais hatte am ersten Qualifikationstag zum Indy 500 gerade zwei Runden mit über 231 Meilen pro Stunde abespult, als es in Kurve 2 passierte. Der Dallara-Honda des Coyne-Teams stellte sich quer, Bourdais korrigierte, und schon bog das Auto im 45-Grad-Winkel in die Mauer ab. Die „SAFER Barrier“, Stahlplanen vor der Mauer, rettete Bour-

dais das Leben. Der 38-jährige Franzose zog sich schwere Beckenbrüche zu. Bourdais fällt für den Rest der Saison aus, kündigte aber bereits ein Comeback an.

Scott Dixon gewann die Tempeschlacht im Brickyard mit einem Schnitt von 232,164 mph

(373,654 km/h) über vier fliegende Runden. Der Neuseeländer hatte zuvor noch Bourdais im Krankenhaus besucht. Die Pole-Position ist ein gutes Omen. 2008 gewann Dixon vom besten Startplatz sein einziges Indy 500. Fernando Alonso qualifizierte

sich sensationell auf Platz 5. Trotz eines Motorsaussetzers in Kurve 4. Vorher war der Honda-Motor in Rekordzeit in 90 Minuten getauscht worden. ■

### INDY500 QUALIFYING

Fahrer	Schnitt
1. Scott Dixon	232.164 mph
2. Ed Carpenter	231.664 mph
3. Alexander Rossi	231.487 mph
4. Takuma Sato	231.365 mph
5. Fernando Alonso	231.300 mph
6. J.R. Hildebrand	230.889 mph
7. Tony Kanaan	230.828 mph
8. Marco Andretti	230.474 mph
9. Will Power	230.200 mph
10. Ryan Hunter-Reay	231.442 mph
11. Ed Jones	230.578 mph
12. Oriol Servià	230.309 mph
13. Mikhail Aleshin	230.271 mph
14. Graham Rahal	230.253 mph
15. Max Chilton	230.068 mph



Bourdais kracht in Turn 2 in die Mauer und zieht sich Beckenbrüche zu

# Günther siegt doppelt

Beim Saisonhöhepunkt der Formel-3-EM in Pau gewann Maxi Günther zwei Rennen. Er ist damit wieder mitten im Titelkampf.

Von: **Tobias Grüner**

## F3-EM PAU RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Joel Eriksson	34:59,570 min
2. Lando Norris	+0,243 s
3. Maximilian Günther	+2,636 s
4. Nikita Mazepin	+3,560 s
5. Ralf Aron	+3,970 s
6. Harrison Newey	+4,564 s
7. Pedro Piquet	+5,383 s
8. Ferdinand Habsburg	+6,637 s
9. Mick Schumacher	+5,825 s
10. Jehan Daruvala	+7,201 s

## F3-EM PAU RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Maximilian Günther	34:14,016 min
2. Lando Norris	+1,953 s
3. Callum Ilott	+5,287 s
4. Harrison Newey	+11,883 s
5. Ralf Aron	+12,596 s
6. Jake Hughes	+13,411 s
7. Nikita Mazepin	+15,873 s
8. Ferdinand Habsburg	+17,371 s
9. Jehan Daruvala	+18,009 s
10. Jake Dennis	+20,084 s

## F3-EM PAU RENNEN 3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Maximilian Günther	34:23,254 min
2. Callum Ilott	+1,952 s
3. Ralf Aron	+3,237 s
4. Harrison Newey	+6,786 s
5. Joel Eriksson	+8,386 s
6. Ferdinand Habsburg	+9,395 s
7. Tadasuke Makino	+11,453 s
8. Pedro Piquet	+11,979 s
9. Jake Dennis	+12,272 s
10. Guanyu Zhou	+17,826 s

## FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Joel Eriksson	139
2. Lando Norris	139
3. Maximilian Günther	137
4. Callum Ilott	109
5. Ferdinand Habsburg	51
6. Ralf Aron	46
7. Mick Schumacher	45
8. Harrison Newey	43
9. Jake Dennis	41
10. Jehan Daruvala	40

**M**anchmal ist Motorsport ungerecht. Nicht immer steht der Pilot mit der besten Rennpace am Ende auch ganz oben auf dem Podium. In diesem Fall hieß der schnellste Fahrer des Wochenendes von Pau Lando Norris. Doch statt mit einer großen Führung in der Gesamtwertung reiste der McLaren-Junior am Ende punktgleich mit Joel Eriksson aus Südfrankreich ab. Die mäßige Ausbeute des Briten hatte mehrere Gründe. Beim ersten Lauf auf dem engen Stadtkurs erwischte der talentierte Brite wieder einmal einen bescheidenen Start. Ericsson zog noch vor der ersten Kurve vorbei und eroberte Platz zwei. Weil Polesetter Callum Ilott in Führung liegend schon in Runde eins in die Bande krachte, ging Ericsson kampflös an die Spitze. Bei leichtem Nieselregen fand die tückische Strecke am Fuße der Pyrenäen gleich mehrere prominente Opfer. In Runde 16 verabschiedeten sich Jake Dennis und Joey Mawson im Parallelfug in die Mauer. Nur mit viel Glück kam

Maxi Günther dahinter unbeschadet durch das Trümmerfeld und staubte den Rang drei hinter Ericsson und Norris ab.

### Zwei Poles, kein Sieg

Für die beiden Rennen am Sonntag hatte sich Norris die Pole-Position gesichert. Doch es wurde wieder nichts mit dem Siegerpokal. In Lauf zwei spielte Günther am Start den Spielverderber. Der deutsche Prema-Pilot gewann das Beschleunigungsduell und ließ die teils wilden Angriffe seines Konkurrenten anschließend souverän abblitzen. Weil Ericsson in Runde 23 in die Bande abbog und ausfiel, konnte Norris mit Rang zwei immerhin die Führung im Gesamtklassement übernehmen. Im dritten Lauf ging es dann um den prestigeträchtigen „Grand Prix de Pau“. Dieses Mal wollte Norris nichts anbrennen lassen. Von der Pole-Position setzte sich der Carlin-Pilot direkt vor die Nase von Günther und zog anschließend in großen Schritten davon. Selbst eine Safety-Car-Phase brachte ihn nicht aus dem

Konzept. Nach dem Restart legte der Brite wieder los wie die Feuerwehr. Doch in Runde 18 war die Norris-Show mit einem großen Knall plötzlich beendet. „Ich habe gar nicht mehr gepusht. Plötzlich ist vorne links etwas gebrochen und ich bin in die Leitplanke eingeschlagen“, ärgerte sich Norris über den Unfall. Maxi Günther bedankte sich und fuhr den Sieg beim Saisonhöhepunkt souverän nach Hause. Für die anderen deutschen Piloten lief es dagegen nicht optimal. Mick Schumacher sammelte nach mäßiger Leistung im Qualifying nur im ersten Rennen zwei Punkte, blieb aber immerhin ohne grobe Fehler. David Beckmann und Keyvan Andres warteten vergeblich auf die ersten Zähler der Saison. Überzeugen konnte dagegen Ferdinand Habsburg. Der Österreicher punktete in allen Rennen und schob sich auf Rang fünf im Gesamtklassement. Ganz vorne liegen Ericsson und Norris gleichauf. Günther fehlen nach dem Doppelsieg aber nur noch zwei Zähler auf die Spitze. ■



Konstant schnell und fehlerlos: Maximilian Günther meldete sich mit zwei Siegen in Pau zurück im Titelkampf

Beim Start musste Sébastien Buemi seine Position in der ersten Kurve noch verteidigen



# Buemi nicht zu stoppen!

Sébastien Buemi dominiert die Formel E: Beim sechsten Rennen in Paris holte der Schweizer bereits seinen fünften Saisonsieg. In der Punktetabelle liegt Buemi jetzt mit satten 43 Zählern in Führung.

Von: **Sam Smith**

**L**ucas di Grassi wäre vermutlich der Einzige gewesen, der den Durchmarsch von Sébastien Buemi in der Formel E noch hätte verhindern können – doch auch dieses Spannungselement verflüchtigt sich seit dem sechsten Saisonlauf in Paris zunehmend: Di Grassi musste zwei Unfälle verdauen – und blieb in Frankreich punktelos.

Den Gegnern bleibt für den weiteren Saisonverlauf nur noch das Prinzip Hoffnung, nach dem Motto: Irgendwann muss Buemi doch mal patzen! Die Experten mahnen zur Vorsicht: Buemi dominierte in Paris – auf einem Kurs, wo er im Vorjahr noch Mühe hatte. Will sagen: Das Renault e.dams-Team und Buemi bekommen ihren Job aktuell auf allen Strecken in den Griff, dazu überlassen sie nichts dem Zufall: Das Team schickte den gesamten Powertrain zwischen den Rennen

in Monaco und Paris zurück in die Werkstatt, wegen einer minimalen Unregelmäßigkeit.

„Wir wollten nur kein Risiko eingehen“, sagte Teamchef Jean-Paul Driot. „Wir hatten Hinweise aus den Daten, dass etwas nicht perfekt war, aber vermutlich war es nicht der Powertrain, sondern die Batterien. Trotzdem haben wir alles analysiert, denn Paris ist natürlich für uns ein besonders wichtiges Rennen!“

## Buemi mit Punktepulster

Das kann man so sagen, der Sieg in Paris war gleich aus mehreren Gründen wichtig: Titelgegner Lucas di Grassi blieb punktelos, jetzt beträgt der Vorsprung von Buemi schon fast das Äquivalent von zwei Rennsiegen. Das könnte im späteren Verlauf der Saison wichtig werden, denn Buemi wird das Rennen in New York vermutlich wegen seiner LMP1-Verpflichtungen bei Toyota sausen lassen müssen. In NY werden aber gleich zwei Rennen ausgetragen – ergo muss Buemi einen Vorsprung herausfahren.

Noch jemand reiste zufrieden aus Paris ab: José María López. Der DS-Virgin-Pilot holte Platz 2 und konnte damit den in seiner Rookie-Saison erworbenen Ruf als schneller Bruchpilot endlich abstreifen. Eigentlich hätte Platz 2 Techeetah-Pilot Jean-Éric Vergne gehört, doch der Franzose

schmiss sein Auto beim Heimspiel in Turn 13 in die Leitplanken. Aber die Schuldfrage ist ungeklärt, offensichtlich brach die Lenkung an seinem Auto, eventuell eine Folge des Unfalls beim Monaco-Rennen, wo er mit Nelson Piquet jr. aneinandergeraten war: „Ich hatte sehr viel Energie gespart und gerade damit begonnen, zu attackieren, als ich abflog – wirklich ärgerlich!“

Nick Heidfeld holte in Paris seinen zweiten Podestplatz in Folge, Teamkollege Felix Rosenqvist fuhr im Schlepptau dahinter auf Platz 4 – was belegt, dass sich das Mahindra-Team im Aufwind befindet. Keine Freude hatte Daniel Abt in Paris: Nach guter Aufholjagd fiel er auf Platz 6 liegend mit einem Batterieproblem aus – nur zwei Runden vor Rennende. ■

## 6. SAISONLAUF FORMEL E IN PARIS

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Sébastien Buemi	Renault e.dams	59:41,125 min
2. José María López	DS Virgin Racing	+0,707 s
3. Nick Heidfeld	Mahindra	+2,043 s
4. Felix Rosenqvist	Mahindra	+2,621 s
5. Nicolas Prost	Renault e.dams	+3,521 s
6. Robin Frijns	Andretti	+7,999 s
7. Nelson Piquet jr.	NEXT-EV	+32,420 s
8. Tom Dillmann	Venturi	+32,929 s
9. Mitch Evans	Jaguar	+33,369 s
10. Stéphane Sarrazin	Venturi	+34,051 s

## STAND FAHRERWERTUNG

1. Buemi	132 Punkte
2. Di Grassi	89
3. Prost	58
4. Heidfeld	47
5. Vergne	40
6. Rosenqvist	40
7. Bird	35
8. Piquet	33
9. López	28
10. Abt	26



## STAND TEAMWERTUNG

1. Renault e.dams	190 Punkte
2. Abt Schaeffler Audi Sport	115
3. Mahindra	87
4. DS Virgin Racing	63

500 Meilen von Indianapolis 1992

# Crashfestival im Kühlschrank



Unfälle prägten die Story des Indy 500 von 1992. Nach einer Crash-Serie im Training ging es im Rennen im Viertelstundentakt weiter. Schuld waren extrem tiefe Temperaturen und kalte Reifen.

Von: **Michael Schmidt**

**M**an hätte es ahnen können. Die 76. Ausgabe der 500 Meilen von Indianapolis standen unter einem schlechten Stern. Nur zwölf Fah-

rer sahen die Zielflagge. Bereits das Training wurde von einer unheilvollen Unfallserie überschattet: Indy-Neuling Nelson Piquet krachte am sechsten Trainingstag in die Mauer von Turn 4. Der Brasilianer bezahlte für seine Ungeduld. Piquet hatte gerade in die Kurve eingelenkt, als er sah, dass die Ampeln auf Gelb standen. Verärgert über die erneute Unterbrechung ging er vom Gas und lenkte ein bisschen stärker ein, um sofort in die Boxengasse abzubiegen. Der Lola-Buick geriet weit vor dem Scheitelpunkt außer Kontrolle und prallte in stumpfem Winkel in die Mauer. Piquet zog sich Trüm-

merbrüche an beiden Beinen zu und entging nur knapp einer Amputation des linken Fußes.

Im weiteren Verlauf des Trainings zogen sich auch Pancho Carter und Hiro Matsushita bei Unfällen Knochenbrüche zu. Rick Mears überschlug sich bei einem Mauerkontakt in Turn 2. Der Penske-Pilot war auf seinem eigenen Kühlwasser ausgerutscht. Am 15. Mai schlug das Schicksal erneut zu, diesmal grausamer als zuvor. Rookie Jovy Marcelo fuhr Turn 1 zu tief an und landete frontal in der Mauer. Der 27-jährige Debütant von den Philippinen starb an einem Schädelbasisbruch.

Roberto Guerrero stellte den Lola-Buick des Kenny-Bernstein-Teams mit dem Rekordschnitt von 232,482 Meilen pro Stunde auf die Pole-Position. Das bedeutete 374,165 km/h Schnitt über vier fliegende Runden. Guerrero kam nicht einmal bis zur Startlinie. Beim Aufwärmen der Reifen hinter dem Pace Car verlor der Kolumbianer sein Auto und bog auf der Gegengeraden rechtwinklig in die Mauer ab.

Es war der Auftakt zu einem unglaublichen Crashfestival. Grund für die Probleme war das extrem kühle Wetter. Bei 14 Grad kamen die Reifen nur langsam auf Temperatur. Tom Sneva er-



Autofriedhof in Turn 1: Die Wracks von Crawford (#26), Bacheart (#19) und Fox (#91) werden abgeschleppt

REINHARD

## RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Al Unser junior	Galles Galmer-Chevrolet	200 Runden	3:43.04,991 h = 216,435 km/h
2.	Scott Goodyear	Walker Lola-Chevrolet	200 Runden	3:43.05,034 h + 0,043 s
3.	Al Unser senior	Menards Lola-Buick	200 Runden	3:43.17,049 h + 12,058 s
4.	Eddie Cheever	Ganassi Lola-Ford	200 Runden	3:43.17,272 h + 12,281 s
5.	Danny Sullivan	Galles Galmer-Chevrolet	199 Runden	- 1 Runde
6.	Bobby Rahal	RahalHogan Lola-Chevrolet	199 Runden	- 1 Runde
7.	Raul Boesel	Simon Lola-Chevrolet	198 Runden	- 2 Runden
8.	John Andretti	HallVDS Lola-Chevrolet	195 Runden	- 5 Runden
9.	A. J. Foyt	Foyt Lola-Chevrolet	195 Runden	- 5 Runden
10.	John Paul junior	Mann Lola-Chevrolet	194 Runden	- 6 Runden

Meiste Führungsrunden: Michael Andretti, Newman/Haas Lola-Ford, 161 Runden



Der Milchmann: Al Unser junior feiert seinen ersten Indy-Sieg. Der Galmer G92 des Galles-Teams war ein Eigenbau

REINHARD

## DAS RESULTAT

500 Meilen Indianapolis 1992, 24. Mai 1992 Indianapolis

Wetter:	14 °C, bedeckt
Distanz:	200 Runden à 4,023 km = 804,6 Kilometer
Nennungen:	45
Gestartet:	33
Gewertet:	12
Führungswechsel:	17
Pole-Position:	Roberto Guerrero, Bernstein Lola-Buick, 232,482 mph = 374,165 km/h



Start: Cheever geht kurz in Führung

REINHARD

## ZAHL DES RENNENS

# 13

Fahrer beendeten das Rennen in der Mauer. Fünf der Unfallpiloten landeten im Krankenhaus.

öffnete in der elften Runde den Unfallreigen. Der Haudegen verlor seinen Lola-Buick in Turn 4. Es dauerte acht Runden, bis der Indy-Sieger von 1983 geborgen war. Im Anschluss verfiel das Rennen in ein Muster: Grünlicht, Unfall, Gelb, Pause, Krankentransport, wieder Grün. Das langsame Fahren hinter dem Safety Car kühlte die Reifen aus. Bei jedem Restart rauschte einer in die Mauer. Mario Andretti brach sich bei seinem Turn-4-Crash mehrere Zehen. Jim Crawford riss die Penske-Fahrer Rick Mears und Emerson Fittipaldi aus dem Rennen. Die Kollision zwischen Philippe Gache und Stan Fox hätte ins Auge gehen können. Fox torpedierte mittschiffs den von der Mauer zurückprallenden Lola

des Franzosen. Jimmy Vasser donnerte mit dem Heck voran in die Außenwand.

Als sich das Rennen gerade etwas beruhigt hatte, gab es erneut eine Unfallmeldung. Ein gebrochener Radträger beförderte Jeff Andretti in Turn 2 in die Mauer. Der Aufprall war so hart, der Winkel so steil, dass sich der jüngste Andretti-Sohn schwerste Beinverletzungen zuzog. Sie fesselten ihn drei Monate ans Krankenbett. Mario Andretti erinnert sich: „In der Notaufnahme sah es aus wie im Fahrerlager. Die Ärzte wollten sich gerade an meinen Zehen zu schaffen machen, als sie Jeff eingeliefert haben.“

Michael Andretti dominierte das Rennen nach Belieben. Doch dann, elf Runden vor Schluss,

rollte der Newman/Haas-Pilot nach 161 Führungsrunden mit 30 Sekunden Vorsprung mit einem Motorschaden aus. Der Indy-Fluch traf die Andretti-Familie ein weiteres Mal.

Die letzten Runden waren an Dramatik nicht zu überbieten. Al Unser junior und Scott Goodyear duellierten sich Rad an Rad bis zur Ziellinie. Der Galmer von Unser, ein Eigenbau des Galles-Teams, hatte eine Nasenlänge Vorsprung. Der mit 0,043 Sekunden bis dahin knappste Zieleinlauf der Indy-Geschichte machte den Unterschied zwischen dem Siegerscheck über 1 244 184 Dollar und dem Preisgeld für den Zweiten über 609 333 Dollar aus. Al Unser senior auf Platz 3 komplettierte das Familienglück. ■

# Wer gewinnt die Überras



Bei den VLN-Läufen trainierten die GT3-Top-teams fürs 24h-Rennen

Die Favoriten für das 24h-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife auszumachen, gleicht in diesem Jahr einem Würfelspiel. Zu viel Einfluss hatten die Regeländerungen des DMSB. Wir geben Ihnen trotzdem einen Überblick, wer wie aufgestellt ist.

Von: **Bianca Leppert**

**E**s wird mal wieder voll am Ring. Am kommenden Wochenende scharren über 161 Starter mit den Hufen und fahren in ihren jeweiligen Klas-

sen um den Sieg beim 24h-Rennen auf der 25,378 Kilometer langen Variante aus Nordschleife und Grand-Prix-Kurs. Im Fokus vieler Fans: der Kampf in der top besetzten GT3-Klasse.

Sowohl BMW, Mercedes, Porsche, Audi als auch Bentley dürfen zum engeren Favoritenkreis gezählt werden. Aber auch die Renner der Scuderia Glickenhaus sollte man nicht abschreiben. Ferrari dürfte eher eine Außen-seiterrolle zukommen.

## BMW mit Großaufgebot

Das liegt auch an der Anzahl der Autos. Während die Italiener nur ein heißes Eisen im Feuer haben, stellt BMW mit sechs werksunterstützten M6 GT3 die stärkste

**»PORSCHE, AUDI UND BENTLEY LEIDEN UNTER DER AERO-ÄNDERUNG NICHT SO STARK WIE DIE GT3-AUTOS MIT VIEL ABTRIEB.«**

Hans-Peter Naundorf, Rowe

Armada. Alle Autos von Schnitzer, Rowe und Schubert gehen mit Michelin-Reifen ins Rennen. Die Kundenteams von Falken und Walkenhorst (Dunlop) könn-

ten den Joker ziehen, falls die neue Michelin-Version, die zum ersten Mal beim 24h-Qualirennen getestet wurde, nicht so funktioniert, wie sie soll.

Ein Knackpunkt bei BMW: Die Zuverlässigkeit war in der Vorbereitungsphase nicht immer die größte Stärke. Daneben klagte man über Nachteile im Verkehr und beim Toppespeed. „Porsche, Audi und Bentley leiden unter der Aero-Änderung nicht so stark wie die GT3-Autos mit viel Abtrieb“, meint Rowe-Teamchef Hans-Peter Naundorf.

Auch in Sachen Balance of Performance musste man jüngst einen Dämpfer hinnehmen: zehn Kilogramm mehr Gewicht und 15 Millibar weniger Ladedruck. Zu-

# hungsparty am Ring?



Bentley bringt beim 24h-Rennen nun doch drei Continental GT3 an den Start



Bei Audi war die Reifenfrage eine Woche vor dem 24h-Rennen noch geheim

dem passte der BoP-Ausschuss für alle Teilnehmer die Kraftstoffwerte an, um Acht-Runden-Stints zu garantieren.

## Plus zehn Kilo für Mercedes

Bei Mercedes geht man mit einem Aufgebot von fünf AMG GT3 in das Langstreckenrennen, dem man im vergangenen Jahr mit einem Vierfachsieg den Stempel aufdrückte. Black Falcon, HTP Motorsport und Haribo Racing stellen die Wagen mit dem Stern auf der Haube. Im Gegensatz zu BMW sind die werksunterstützten Autos bei HTP und Black Falcon zwischen Michelin und Dunlop aufgeteilt. Haribo bleibt Michelin treu. Wie BMW war man in Sachen Ergebnisse bei der

Vorbereitung eher zurückhaltend. In der jüngsten BoP-Anpassung gibt es zehn Kilo zusätzlich, es bleibt aber beim Restriktor von 2 x 32,2 mm, den man aufgrund des neuen Schalldämpfers zugestanden bekommen hat. Die vom DMSB verordnete Höhenänderung von 65 auf 70 mm war im AMG-Lager ein großes Thema: Man fährt traditionell einen größeren Anstellwinkel, der in diesem Verhältnis die Balance verschob. Die DMSB-Entscheidung traf unter anderem bei Uwe Alzen auf Unverständnis: „Ob 65 oder 70 Millimeter Fahrhöhe – die Autos sind genauso schnell, aber kritischer zu fahren.“

Ein Pluspunkt von Mercedes dürfte die Organisation und

Struktur sein: Ein Schlüssel zum Erfolg war im vergangenen Jahr, dass sich die Teams untereinander vernetzt hatten und kein Geheimnis um das jeweilige Setup gemacht wurde.

## Audi mit starken Zeiten

Für Audi-Kutscher Mike Rockenfeller hat Mercedes die Favoritenrolle inne: „Man sieht, wie ruhig das Auto auf der Straße liegt, und die Rundenzeiten sind auch gut.“

Dabei gilt auch Audi als ein Geheimfavorit nach dem 24h-Qualirennen. Man blieb in der BoP bisher von Leistungsänderungen relativ unberührt. Die theoretischen Bestzeiten im Qualilauflauf von 8,14 Minuten waren bei den beiden werksunterstützten Teams WRT und Land Motor-

der Vorbereitung mehrmals bessere Ergebnisse zunichte machten. Kurios: Man legte sich selbst eine Woche vor dem Rennen noch nicht auf die Verteilung der Reifen für die vier Autos fest.

## Bessere Porsche-BoP

Porsche wird sich über das kleine Zugeständnis in der Balance of Performance freuen, nun wieder einen halben Millimeter größeren Restriktor fahren zu dürfen.

Ursprünglich war dieser für das Qualirennen um einen Millimeter verkleinert worden. Entsprechend groß war der Aufschrei, weil Porsche behauptet, man habe im Vergleich zu vielen anderen Herstellern keinen Hokuspokus veranstaltet – sprich: kein Sandbagging betrieben. Beide VLN-Siege gingen auf das Konto der Weissacher. Die Speerspitzen sind zweifelsohne Manthey, Frikadelli und Falken.

Bentley hat indes seine Mannschaft aufgestockt. Man setzt beim 24h-Rennen auf der Nord-schleife nun drei statt zwei Continental GT3 ein – zum Zug kommen die Bentley-Werksfahrer. Offenbar hat man gemerkt, dass es sich lohnen könnte. Christian Menzel meint: „Das Paket hat sich enorm weiterentwickelt.“ Seit dieser Saison ist Yokohama neuer Reifenpartner.

Auch Glickenhaus zählt zu den Geheimfavoriten. Man war beim 24h-Qualirennen ganz nah am Sieg – doch die Haltbarkeit könnte die beiden Prototypen schnell wieder einbremsen. ■

**»BEI BENTLEY HAT SICH DAS GANZE PAKET ENORM WEITERENTWICKELT.«**

Christian Menzel

sport, die jeweils zwei Audi R8 LMS einsetzen, überzeugend.

Noch immer ist nicht bekannt, welcher Wurm sich beim letztjährigen 24h-Rennen eingeschlichen hatte. Sind die Hausaufgaben erledigt, sollte sich das in diesem Jahr nicht wiederholen.

Gleiches gilt für Unregelmäßigkeiten beim Tanken, die bei

## QUALIFIZIERTE TEAMS TOP-30-QUALIFYING

KL.	Bewerber	Fahrer	Fahrzeug
SP9	Manthey Racing	Patrick Pilet	Porsche 911 GT3 R
SP9	Falken Motorsports	Martin Ragginger	Porsche 911 GT3 R
SP9	Audi Sport Team WRT	Robin Frijns	Audi R8 LMS
SP9	Manthey Racing	Mathieu Jaminet	Porsche 911 GT3 R
SP9	Frikadelli Racing	Norbert Siedler	Porsche 911 GT3 R
SP9	Haribo Racing Team	Uwe Alzen	Mercedes AMG GT3
SP9	AMG Team HTP Motorsport	Christian Hohenadel	Mercedes AMG GT3
SP-X	Traum Motorsport	Felipe Fernández Laser	SCG003C
SP9	Walkenhorst Motorsport	Christian Krognes	BMW M6 GT3
SP9	Manthey Racing	Sven Müller	Porsche 911 GT3 R
SP9	Mercedes-AMG Black Falcon	Maro Engel	Mercedes AMG GT3
SP9	Falken Motorsports	Stef Dusseldorp	BMW M6 GT3
SP-X	Traum Motorsport	Franck Mailleux	SCG003C
SP9	Phoenix Racing	Mike Rockenfeller	Audi R8 LMS
SP9	BMW Team Schnitzer	Marco Wittmann	BMW M6 GT3
SP9	Bentley Team Abt	Christopher Brück	Bentley Continental GT3
SP9	Audi Sport Team Land	N.N.	Audi R8 LMS

Sportwagen-WM/LMP1-Klasse

## Toyota ändert Fahrer-Aufgebot für Le Mans

Das Toyota-LMP1-Team hat auf die Ereignisse bei den ersten beiden WM-Rennen reagiert: Stéphane Sarrazin und José María López tauschen die Fahrerplätze.

**D**as TMG-Team aus Köln hat die richtigen Schlüsse aus den ersten beiden WMLäufen in Silverstone und Spa gezogen: In England hatte sich der Argentinier José María López bei einem Unfall bei einsetzendem Regen eine Wirbelverletzung zugezogen, die ihn für den zweiten Lauf in Spa schachtmatt setzte. In Belgien stellte sich zudem heraus, dass der junge japanische Nachwuchspilot Yuji Kunimoto deutlich zu langsam war. Daraufhin hat das TMG-Team

letzte Woche Dienstag die richtigen Konsequenzen gezogen: José María López wechselt vom Auto mit der Startnummer 8 auf den dritten Toyota, der nur noch in Le Mans zum Einsatz kommen wird; der Argentinier wird durch Stéphane Sarrazin ersetzt, der bis 2016 zum Toyota-Stammaufgebot gehörte und zudem als besonders stark in Le Mans gilt.

Damit hat Toyota die beiden unerfahrenen Piloten Kunimoto und López auf ein Auto gepackt – und in Summe seine beiden Top-Autos gestärkt. Vorher waren beide Neulinge auf zwei Autos verteilt, was die Chancen auf einen Toyota-Gesamtsieg in Le Mans deutlich schmälert hätte.

Fakt bleibt, dass Toyota letztlich nicht mit drei gleich stark besetzten LMP1-Autos in Le Mans antreten wird – eine gute Nachricht für Porsche. ■ MCS

Sportwagen-WM/24h-Rennen Le Mans

## Wer ersetzt Bourdais beim Ford-Team?

Nach dem spektakulären Crash im Qualifying zum Indy 500 steht Sébastien Bourdais für das Ford-Team in Le Mans nicht zur Verfügung. Wer soll den Franzosen, der 2016 zusammen mit Joey Hand und Dirk Müller den GTE-Klassensieg in Le Mans holte, ersetzen?

**S**chock beim Zeittraining zum Indy 500: Sébastien Bourdais verlor sein übersteuerndes Auto in der dritten Quali-Runde in Turn 2 aus der Kontrolle und schlug dann brutal in die Safer-Wall-Barrier ein. Bei dem heftigen Unfall zog sich Bourdais Brüche an Becken, Hüfte und Rippen zu. Der schwere

Unfall ist auch eine schlechte Nachricht für Ford, wo der Franzose als dritter Pilot auf dem Top-Ford des Chip Ganassi Teams genannt war. Dieser Ford für Bourdais, Hand und Müller hatte in gleicher Fahrerbesetzung im Vorjahr den Sieg gegen Ferrari herausgefahren. Ford-Projektleiter Dave Pericak kündigte an, dass das Team in den Folgetagen Umstellungen vornehmen wird.

Das Problem: Das Auto mit der Startnummer 68 ist das Top-Auto der Amis. Einen offiziellen Ersatzfahrer gibt es nicht mehr, und Piloten mit Ford-Erfahrung sind rar: Ex-Ford-Pilot Marino Franchitti hat keinen Vertrag mehr, IndyCar-Pilot Toni Kanaan hat keine Le-Mans-Erfahrung und könnte beim Le-Mans-Vor-test Anfang Juni nicht teilnehmen, weil dann der IndyCar-Lauf in Detroit stattfindet. ■ MCS

ADAC GT Masters Lausitzring

# Alles Lambo, oder was?

Precote Herberth Motorsport und GRT Grasser siegten für Porsche und Lamborghini am Lausitzring. Für die Italiener war es international bereits der fünfte Triumph in Folge!

Von: Bianca Leppert

**V**ier Rennen, vier verschiedene Sieger: Die meiste Konstanz im ADAC GT Masters haben derzeit die Porsche-Piloten Robert Renauer und Sven Müller von Precote Herberth Motorsport, die die Tabelle nach zwei Rennwochenenden mit sechs Punkten Vorsprung anführen. Der Grundstein für diesen Erfolg: der Premiersieg im ersten Rennen am Samstag auf dem Lausitzring.

Von Platz 3 gestartet, klemmte sich Renauer direkt hinter den dominierenden Zakspeed-Mercedes AMG GT3 von Luca Stolz. Die beiden führen mit neun Sekunden Vorsprung auf den Rest des

Feldes in einer anderen Liga. Ein Zweikampf auf der Strecke bahnte sich jedoch nicht an. Stattdessen wurde Stolz unglücklich von Christopher Mies im Land-Audi abgeräumt, der bei der Ausfahrt aus der Boxengasse aufs Gras kam und den AMG GT3 gleich mit ins Verderben riss. Damit war die Bahn für den Sieg von Renauer und Müller vor Stolz und Luca Ludwig frei.

Im zweiten Rennen am Sonntag hatte man hingegen selbst die Pechvogel-Rolle inne. Schon in der dritten Kurve krachte es. Das Rennen war daraufhin beendet. Umso besser lief es für die Drittplatzierten vom Samstag: Lamborghini-Kutscher Mirko Bortolotti münzte seine Pole-Position vom Start weg in die Führung um. Ebenfalls einen Granaten-Start legte Philipp Eng im BMW M6 GT3 hin, der sich lange auf Rang 2 behauptete. Am Ende knickten jedoch bei Partner Ricky Collard die Hinterrreifen ein.

Die amtierenden Meister Mies und Connor de Phillippi holten Rang 2 hinter den Siegern Borto-

lotti und Ezequiel Perez Compagn, nachdem Audi für Sonntag zehn Kilo BoP-Gewicht ausladen durfte. Die Grasser-Teamkollegen Christian Engelhart und Rolf Ineichen wurden Dritte.

Das Lamborghini-Team schreibt die internationale Erfolgsstory fort: Nach vier Siegen in Folge in der Blancpain GT Series holte Bortolotti nun den fünften im GT Masters. ■



Lamborghini dominiert mit dem Huracán aktuell den GT3-Sport in Europa

**MICHELIN PILOT SPORT<sup>4</sup> S.  
ECHTE LEIDENSCHAFT.  
AUSSERGEWÖHNLICHES  
FAHRERLEBNIS.**

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA  
Michelinstraße 4 · 76185 Karlsruhe · Deutschland · Stand: 02/2017  
MICHELIN und die grafische Darstellung des Michelin Mannchens sind  
Eigentum der Compagnie Générale des Etablissements Michelin. © Michelin



Erstklassig beim Bremsen auf trockenen Straßen und auf nassen Fahrgewegen: Der neue MICHELIN Pilot Sport<sup>4</sup> S überzeugt mit einem Höchstmaß an Sicherheit und exzellenter Performance. Die angewandte Dynamic-Response-Technologie und das ultrareaktive Profildesign sorgen für straffes Ansprechverhalten und hervorragende Lenkkontrolle. Deshalb ist er auch nicht nur die erste Wahl zahlreicher Sportwagenhersteller, sondern all derer, die das Fahren lieben.

Überzeugen Sie sich, wie gut ein Sportreifen wirklich sein kann:  
[michelin.de/autoreifen/michelin-pilot-sport-4-s](http://michelin.de/autoreifen/michelin-pilot-sport-4-s)



# Das Morden im



Vor vollem Haus flog M-Sport-Pilot Sébastien Ogier mit seinem Ford Fiesta in Fafe zum zweiten Saisonsieg

# Norden

ROESELER

Der sechste WM-Lauf war eine Rallye der Superlative. 14 aktuelle World Rally Cars sind Saisonrekord, und neun Fahrer, die sich um den Sieg schlagen, gab es schon Ewigkeiten nicht mehr. Am Ende aber hatte der Weltmeister die Nase vorn und konnte erstmals auch im Norden Portugals gewinnen.

Von: **Markus Stier**

**W**er sein Taschengeld bisher mit Rallye-Wetten aufbesserte, hat 2017 kein leichtes Leben. Es ist nahezu unmöglich, den Sieger eines WM-Laufes vorherzusagen, und selten gab es in viereinhalb Jahrzehnten derart viele siegfähige Fahrer. In Portugal waren es nicht weniger als neun.

Fangen wir an mit Dani Sordo, im Hyundai Schnellster im Shakedown und entgegen sonstiger Gewohnheit vor dem Start offen vom Sieg sprechend. Der Spanier fuhr zwar keine einzige Bestzeit, hielt sich aber permanent im Vorderfeld auf. Nach der ersten Etappe war er mit nur 4,6 Sekunden Rückstand auf die Spitze Zweiter. Als allerdings am zweiten Tag das Tempo ganz vorn deutlich erhöht wurde, musste der Routinier aus Torrelavega abreißen lassen. Mit leicht beschädigtem Hinterteil am i20 beendete er den Samstag und brachte an einem ansonsten fehlerfreien Wochenende wieder mal einen dritten Platz ins Ziel, der 17. in seiner Sammlung.

Jari-Matti Latvala ist der Zweite in der Liste. Der Finne, dessen Toyota zuletzt nicht allzu schnell wirkte, zündete plötzlich am Freitagmorgen den Nachbrenner am Yaris WRC und setzte sich mit einer Bestzeit an die Spitze. Dabei war Latvala alles andere als fit. Durch eine Infektion am Rücken litt er nicht nur unter starken Schmerzen, sondern auch an erhöhtem Fieber. Statt an den Zeitkontrollen gewohnt redselig über seine Leistung zu referieren, hockte er die meiste Zeit erschöpft im Auto. Am Samstag drehte sich dazu noch der Magen auf links. „Ich glaube, das kommt von den Medikamenten“, vermutete Copilot Miikka Anttila.

Da allerdings war die Rallye schon verloren. Zunächst hatte

sich Latvala am Freitagnachmittag mit weichen Reifen verzockt. „Beim Testen hatten wir nie nennenswerten Reifenverschleiß, ich hätte nicht gedacht, dass die Strecken so übel aussehen“, entschuldigte er sich auch bei den Teamkollegen, die seiner Reifenwahl folgten und sämtlich auf Slicks zum Service zurückkehrten. Latvala schulterte seine Erfolgchancen durch eine Rolle seitwärts schon vorher. Statt einer Zehntelsekunde Rückstand waren es nun knapp fünf Minuten. Das Team nutzte den Rest der Rallye als Testeinsatz. Latvala muss sich als Neunter von Tabellenrang zwei verabschieden.

Glücklich, dass er endlich mitspielen darf, war Teamkollege Esapekka Lappi, der ein halbes Jahr keine Rallye mehr gefahren ist und nach leckgeschlagenem Ladeluftkühler und krummem Hinterrad Zehnter wurde.

Bestplatziertes Toyota-Mann war damit Juho Hänninen, der zwar nur auf drei von 19 Prüfungen Schnellster der finnisch-japanischen Allianz war, aber dieses Mal ohne Probleme ein zählbares Ergebnis einsammelte. Über Platz sieben kam er allerdings wieder nicht hinaus.

Schwer tat sich bisher auch Hyundais Youngster Hayden Paddon. Beim letzten Test vor der Portugal-Rallye fand der Neuseeländer endlich einen Weg, sich das neue i20 Coupé gefügig zu machen. Als das Geläuf am Freitagnachmittag größer wurde, drehte Paddon auf und robte sich bis auf knapp vier Sekunden an die Spitze heran.

## Paddon ohne Strom

Doch die Herrlichkeit war ebenso schnell wieder vorbei. Plötzlich starb der Motor ab und ließ sich erst nach einigem Gefummel an Kabeln und Steckern zum Weitermachen überreden. Da waren schon zehn Minuten futsch. Weil ein Wechsel des Kabelbaums in den 45 erlaubten Service-Minuten am Abend nicht möglich war, gab Paddon auf und startete am Samstag unter Rallye-Regeln mit weiteren zehn Minuten Strafe. Damit nicht genug: Am Samstag versagte die Servolenkung, es kamen noch mal 20 Strafminuten obendrauf. Trotz Rang zwölf war der Kiwi nicht unglücklich. Was zählt, ist, dass er wieder bei der Musik ist.

Ganz vorn im Orchester gegen in diesem Jahr die M-Sport-Junioren. Alle Experten sind sich einig, dass ein Sieg von Ott Tänak

und Elfyn Evans nur eine Frage der Zeit ist, aber bisher geht das Geduldsspiel für den Esten und den Waliser weiter. Tänak übernahm am Freitagmittag die Führung und hielt sie bis zum späten Samstagvormittag. Dann rauschte er mit dem Heck in eine Böschung, verbog sich die Hinterradaufhängung und zerdepperte einen Dämpfer. Immerhin ist der Fiesta stabil genug, dass Tänak nur rund eine Minute verlor und sich bis zum Service retten konnte. So kam er als Gesamtvierter mit einem blauen Auge davon.

Elfyn Evans hielt sich nach der ersten Etappe mit 18 Sekunden Rückstand in Schlagdistanz, bot auf seinen DMack-Reifen auch am Samstagmorgen eine ermutigende Vorstellung, doch auch der Brite kiltte einen Dämpfer und fiel zurück. Es blieb Platz sechs.

Zurück meldet sich auch Mads Östberg. Der im Vorjahr sang- und klanglos bei M-Sport aussortierte Norweger gewann im vom tschechischen Jipocar-Team eingesetzten Fiesta die Auftaktprüfung am Donnerstagabend und ging als Führender schlafen. Leider machte schon am Freitagmittag ein Reifenschaden alle Ambitionen zunichte. Östberg wurde unter Wert geschlagen Achter.

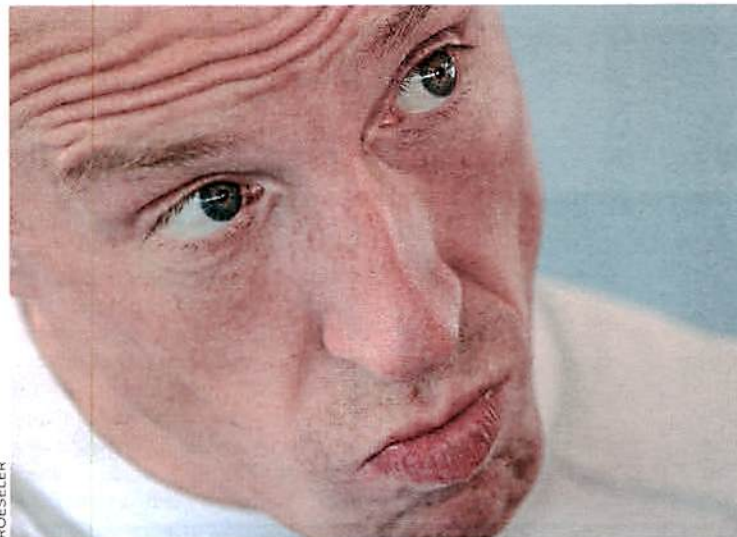
## Erst Demut, dann Abflug

Kris Meeke ist der Nächste auf der Liste. Nach zwei Ausritten an einem Wochenende in Argentinien hatte sich der Nordire Demut verordnet, biss sich aber trotzdem früh am Vorderfeld fest und übernahm gar kurzzeitig die Spitze. Aber im zweiten Durchgang der Prüfung „Ponte de Lima“, die auch Latvala und Paddon zum Verhängnis wurde, erwischte es auch Meeke. Frühe Meldungen über einen Reifenschaden und Nachrichten über einen Dämpferdefekt ließen anfangs noch die Unschuldsvermutung zu. Doch dann war klar, dass dies nur Folgeschäden eines Fahrfehlers waren. Neben dem C3-Chassis hing bei Citroën nun auch der Haussegen schief.

Dass die beiden anderen Werksfahrer nicht in der Lage sind, ganz vorn mitzufahren, verschärft die Lage zusätzlich. Stéphane Lefebvre ist seit der ersten Schotter-Rallye im März in Mexiko punktlos. Craig Breen schlug sich tapfer, litt aber bei seiner ersten Portugal-Rallye an Erfahrungsmangel und tat als Einziger, was Teamchef Matton sich gewünscht hatte: das Auto fehlerlos ins Ziel zu bringen. Breen



Thierry Neuville musste erst warm werden, dann drehte der Belgier auf



Kris Meeke macht Citroën wenig Freude, ist aber selbst auch unglücklich

**!** So ausgeglichen ist die WM: Beim ersten Service lagen die Top Acht innerhalb von elf Sekunden, insgesamt fünf Führungswechsel gab es in Portugal.

wurde zum vierten Mal in dieser Saison Fünfter. Mit 43 Punkten ist der Ire der bestplatzierte Citroën-Mann in der Tabelle – auf Rang sieben.

Wie seit fünf Jahren nicht anders gewohnt, reiste Sébastien Ogier als Tabellenführer nach Porto. Nachdem er sich in Argentinien mit einem waidwunden Fiesta ins Ziel gerettet hatte, be-

fahl Teamchef Malcolm Wilson den Aufbau eines komplett neuen Chassis für den Franzosen. Außer Motor und Getriebe, die den Regeln entsprechend mehrere Rallyes hintereinander herhalten müssen, waren sämtliche Teile fabrikneu.

Portugal war für Ogier immer ein gutes Pflaster. Hier holte er 2010 seinen ersten WM-Sieg gegen den großen Loeb. Seitdem hat er an der Algarve weitere drei Male triumphiert, allerdings nicht, seit die Rallye in den Norden des Landes umgezogen ist. „Die Prüfungen hier oben sind weniger felsig, sondern eher sandig“, dozierte der Weltmeister. Nebeneffekt der geologischen Differenz: Ogiers Fähigkeit, auf grobem Geläuf seine Reifen zu schonen, fällt hier nicht so sehr ins Gewicht.

Auf sein Handicap, als Tabellenführer freitags die Straße für die Kollegen zu fegen, wollte



Ogier gar nicht näher eingehen und tat gut daran. Gewöhnt an seine früheren Jammerplatten maulten die Konkurrenten schon beim ersten Mittagsservice, dass ihnen die Pisten schon ab dem vierten Starter mit fiesen Rillen das Leben schwer machten. Startplatz eins sei gar kein Nachteil. Ogier klagte nicht, im Gegenteil: „Wenn mir vor dem Start jemand fünf Sekunden Rückstand zum Mittagsservice angeboten hätte, ich hätte sofort unterschrieben.“

## Ford gut im Groben

Portugal zeigte, dass Ford auf tiefem Geläuf das beste Auto im Feld hat. Bei umgekehrter Reihenfolge und Waffengleichheit am Samstag drehte Ogier langsam auf. Sein einzig verbleibender Gegner war beim zweiten Mittagsservice Thierry Neuville im bestplatzierten Hyundai. Der Belgier hatte freitags im Staub des humpelnden Latvala-Toyota



Jari-Matti Latvala kränkelte, war aber anfangs trotzdem sehr schnell



Esapekka Lappi fuhr sich ein Rad krumm, überzeugte aber trotzdem

**!** So knapp ist der Wettbewerb: Bis auf die Zehntel teilten sich Ott Tänak, Craig Breen und Kris Meeke auf den 27 Kilometern von Ponte de Lima die Bestzeit.

Zeit verloren, der Veranstalter bezifferte den Verlust nach einem komplizierten Verfahren mit Videoaufzeichnungen und Durchschnittszeiten der Konkurrenten auf 11,7 Sekunden und schrieb selbige gut. Neuville hätte lieber 15 gehabt, aber darauf kam es am Ende nicht mehr an. „Das Tempo, das Seb gegangen ist, konnte ich nicht fahren“, ge-

stand der nicht gerade an mangelndem Selbstbewusstsein leidende Belgier am Samstagmittag.

Ogier ging in der Gewissheit schlafen, dass der Vorsprung von 17 Sekunden auf den finalen knapp 55 Kilometern des Sonntags im Normalfall nicht aufzuholen wäre. Einen zaghaften Angriff am Morgen wehrte der Weltmeister locker ab und fuhr ohne Probleme seinen 40. WM-Sieg ein. Neuville betrieb mit vier Punkten in der abschließenden Powerstage Schadensbegrenzung. Der selbsterklärte WM-Favorit rückt in der Tabelle immerhin auf Rang zwei vor. Aber nun beginnen die beiden Nullrunden zum Saisonbeginn zu schmerzen. Der Champion hat nach seinem fünften Portugal-Sieg schon satte 22 Punkte Vorsprung. Ein Radioreporter sagte schlagfertig: „Der nächste Lauf ist in Sardinien, aber Ogier ist schon fast in Polen.“ ■

## RALLYE PORTUGAL (18.–21.4.2017)

6. von 13 Läufen, 19 Wertungsprüfungen über 349,17 km

1.	Ogier/Ingrassia (F/F) Ford Fiesta WRC	3:42.55,7 h
2.	Neuville/Gilsoul (B/B) Hyundai i20 WRC	+15,6 s
3.	Sordo/Marti (E/E) Hyundai i20 WRC	+1.01,7 min
4.	Tänak/Jarveoja (EST/EST) Ford Fiesta WRC	+1.30,2 min
5.	Breen/Martin (IRL/GB) Citroën C3 WRC	+1.57,4 min
6.	Evans/Barritt (GB/GB) Ford Fiesta WRC	+3.10,6 min
7.	Lappi/Ferm (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+3.48,9 min
8.	Östberg/Floene (N/N) Ford Fiesta WRC	+5.29,7 min
9.	Latvala/Anttila (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+5.43,6 min
10.	Lappi/Ferm (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+8.13,3 min

Bestzeiten: Ogier 5, Paddon 4, Neuville 4, Meeke 3, Tänak 3, Östberg 2, Meeke 1, Breen 1

### WM-STAND FAHRER

1.	Ogier	128 Pkte.
2.	Neuville	106
3.	Latvala	88
4.	Tänak	83
5.	Sordo	66
6.	Evans	53
7.	Breen	43
8.	Paddon	33
9.	Meeke	27
10.	Hänninen	21



### WM-STAND MARKEN

1.	M-Sport-Ford	199 Pkte.
2.	Hyundai	173
3.	Toyota	113
4.	Citroën	85



Pontus Tidemand war nicht der schnellste Mann auf der Strecke, aber auf der Uhr

WRC2 Portugal

# Hochamt der zweiten Liga

Trotz vollem Haus fuhr Andreas Mikkelsen erneut in einer eigenen Liga. Als sich der Norweger kurz vor Schluss rausgegelte, erbte Skoda-Teamkollege Pontus Tidemand den Sieg – dank eines schnellen Reifenwechsels.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**as WRC2-Feld war selten breiter und stärker besetzt als in Portugal. Verständlich, bildete der Schotter-Klassiker doch den ersten von drei Pflicht-Läufen, die zu den sieben Wertungsläufen der WRC2 zählen. Prompt feierten 20 Teams mit allen fünf bisher homologierten R5-Modellen ein Hochamt der zweiten Liga. Als Partycrasher zeigte sich einmal mehr Ex-VW-Werksfahrer Andreas Mikkelsen.

Ein Beispiel für dessen Überlegenheit: Auf der 26,7 Kilometer langen zweiten Prüfung nahm der 23-jährige Ford-Jungstar Teemu Suninen dem drei Jahre älteren Skoda-Werkspiloten Pontus Tidemand 2,8 Sekunden ab. Mikkelsen aber stürmte satte 14,5 Sekunden schneller über die Schotterpiste. „Auf dieser Strecke haben wir im Vorjahr mit VW getestet. Also brauchte ich

nur meine Streckenkenntnis zu nutzen, um einen ordentlichen Vorsprung rauszufahren“, verriet der 27-jährige Norweger und baute seine Führung mit sieben Bestzeiten in Folge weiter aus. Am Freitagabend lag er über eine Minute vor Suninen, weitere 2,3 Sekunden dahinter folgte Mikkelsens Teamkollege Tidemand auf Rang 3. Der Viertplatzierte Skoda-Privatier Quentin Gilbert lag zu diesem Zeitpunkt schon fast vier Minuten zurück.

Für Spannung sorgte vor allem der Kampf um Rang 2. Suninen im Ford und Tidemand im Skoda wechselten mehrfach die Positionen. Als hätte es noch eines zusätzlichen Höhepunktes bedurft, hatten die beiden in der letzten Samstag-Prüfung beinahe synchron einen Reifenschaden. Auf genau diesen Fall hatten sich Tidemand und Beifahrer Jonas Andersson besser vorbereitet und vor Argentinien schnelle Reifenwechsel trainiert. Mit Erfolg: Die Schweden brauchten weniger als zwei Minuten und nahmen ihren finnischen Konkurrenten so knapp 20 Sekunden ab.

Auch am Sonntag kam noch einmal Spannung auf. Mit mehr als drei Minuten Vorsprung ging Mikkelsen in die abschließende Powerstage und legte seinen Werkswagen aufs Dach. Fast hätte es auch Skoda-Kollege Tidemand erwischt. Dieser fing sich an der gleichen Stelle einen wei-

teren Reifenschaden ein, konnte aber elf Sekunden seines Vorsprungs auf den heranpreschenden Suninen ins Ziel retten und erbte so den Sieg. Im Gegensatz zu Mikkelsen hat Tidemand damit eine lupenreine Weste: Bei vier von vier Rallyes fehlerlos, baute der Titelfavorit seine Tabellenführung auf satte 46 Punkte aus. Tabellenzweiter ist nun Ford-Pilot Teemu Suninen. ■

**!** Vier Starts, vier Siege. So souverän Skoda-Werkspilot Pontus Tidemand auch abliefert: Der 26-jährige Schwede steht vor einer ungewissen Zukunft. Anders M-Sport-Junior Teemu Suninen: Statt im Ford Fiesta R5 darf der drei Jahre jüngere Finne in Polen und Finnland im aktuellen World Rally Car ausrücken.



Mikkelsen war unterfordert



In Fafe gab es Kleinholz

## WRC2 PORTUGAL

1. Tidemand / Andersson (S) 3:54.17,6 h  
Skoda Fabia R5
2. Suninen / Markkula (FIN) +11,2 sec  
Skoda Fabia R5
3. Tempestini / Bernacchini (I) +7.00,6min  
Citroën DS3 R5

## PUNKTESTAND NACH 6 LÄUFEN

1. Pontus Tidemand (S) 100 Punkte
2. Teemu Suninen (FIN) 54 Punkte
3. Eric Camilli (F) 52 Punkte
4. Andreas Mikkelsen (N) 50 Punkte
5. Benito Guerra (MEX) 30 Punkte

**MOTORSPORT**  
aktuell

# POLE POSITION

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus **Carrera-Rennbahn** sichern!

**Carrera GO!!! PUSH'N PASS**  
Rennbahn mit Kurven, Steilkurven, Fly-Over, Looping u.v.m., Handregler mit Turbo-Button für mehr Geschwindigkeit, Streckenlänge: ca. 8,9 m, Aufbaumasse: 220 x 98 cm, Zuzahlung 16,40 €.



**NEU**

**Carrera GO!!!**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 6302. Geschäftsführer: Dr. Volker Brecht, Norbert Lehmann. Vertrieb, Distribution, Betreuung und Kassas erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Obereschlegel (Vertrieb), Christina Dohmann, Dr. Michael Röhre, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, als wesentlicher Unternehmer. AG Hamburg, HRB 96732.

**Ihre Vorteile im Abo:** ■ Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus ■ 15 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Nach einem Jahr jederzeit kündbar

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15 % Preisvorteil  
 selbst lesen. Best.-Nr. 1603885  verschenken. Best.-Nr. 1603886

Ich bestelle das Jahresabo von **MOTORSPORT aktuell** (50 Ausgaben) und meine Prämie, die **Carrera GO!!! PUSH'N PASS Rennbahn**, für zusammen zzt. nur 109,90 € (D), das entspricht einer Zuzahlung von 16,40 € (D). Meine Prämie erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres wird **MOTORSPORT aktuell** weiterhin geliefert, für jährlich zzt. nur 93,50 € (D) statt 110,- € (D) im Einzelkauf. Ich kann diesen Folgebezug jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: 102,- € (A), 149.00 SFr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

**Meine persönlichen Angaben:** (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke **MOTORSPORT aktuell** an: (nur beim Geschenkabo ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Die Belieferung soll frühestens ab dem 20 beginnen. (Optional)

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

**Direktbestellung:** ☎ +49 (0)711 3206-8888 ☎ +49 (0)711 182-2550 ✉ [motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de) 🌐 [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)  
**Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart**

Rallye-WM

# Sébastien Ogier 2018: Die Zeit läuft

Nie wurde früher über die Zukunft gesprochen als in dieser Saison. Sébastien Ogier will bis zum Sommer Klarheit über seine Zukunft. Er würde gern bei M-Sport bleiben, aber Malcolm Wilson hat bisher das Geld nicht.

Von: **Reiner Kuhn und Markus Stier**

**A**n den Ausstieg von Volkswagen erinnert sich Sébastien Ogier nur ungerne zurück: „So einen Winter will ich nie mehr erleben.“ Die junge Familie musste ebenso zurückstehen wie eine geplante Zahn-OP. Stattdessen arbeitete der Weltmeister an einem Programm für die Saison 2017 – und entschied sich für das Angebot von M-Sport. Das Wagnis, bei einem Team ohne Werksunterstützung zu unterschreiben, zahlt sich aus. Ogier führt die Fahrer-WM an und M-Sport liegt in der Herstellerwertung vorn.

Trotz aller Freude weiß Wilson um die ungewisse Zukunft.

Aus eigener Kraft kann sich M-Sport den Superstar nicht mehr leisten, ein großer Sponsor hat bisher nicht angebissen. M-Sport hofft auf Unterstützung durch Ford. Doch abgesehen von ein paar netten Worten von Dave Pericak, Chef von Ford Performance, fehlt es weiter an einem klaren Bekenntnis zum Rallye-WM-Engagement. „Ich habe bisher keinen Plan B“, sagt Wilson.

„Im Sommer will ich wissen, für welches Team ich 2018 fahre“, stellt Ogier klar. Der 33-jährige Franzose fühlt sich wohl, ver-

langt aber, dass ausreichend Budget für die Weiterentwicklung des Fiesta vorhanden ist.

Bei Hyundai ist das Boot für 2018 schon voll, Toyota-Teamchef Mäkinen mimt Desinteresse. Ein möglicher Wechsel zu Citroën könnte am Sportchef scheitern. „Es ist zu früh, um über 2018 zu sprechen“, blockt Yves Matton ab. „Ich bin mir sicher, dass er mit uns spricht, bevor er woanders unterschreibt“, sagt der Belgier. Matton will sich in Sachen Fahrerriege erst nach dem Sommer festlegen. ■



Sébastien Ogier will die Garantie für die Weiterentwicklung des Fiesta

Rallye-WM

## Ein ganz normales Wochenende?

Esepekkka Lappi gilt als finnischer Hoffnungsträger. Nur logisch, dass Landsmann Tommi Mäkinen den WRC2-Weltmeister ins Toyota-Team holte. Nun gab der 26-Jährige sein WRC-Debüt und beeindruckte neben und auf der Piste.

Von: **Reiner Kuhn**

**S**echs Testtage saß Esepekkka Lappi bisher in einem World Rally Car. Gerade einmal drei Tage und 500 Testkilometer absolvierte er auf Schotterpisten. „Schon deshalb nehme ich es locker“, gab sich der Finne vor seinem WRC-Debüt im Toyota Yaris cool. „Tommi

(Mäkinen) sagte, ich soll einfach Gas geben und versuchen, auf der Strecke zu bleiben. Druck habe ich also keinen.“ Lappi gibt sich aufgeräumt und selbstbewusst: „Für mich ist das eine ganz normale Rallye. Elfyn Evans, der in Argentinien fast gewonnen hätte, habe ich letztes Jahr noch gebügelt.“ Orientieren wollte sich Lappi aber vor allem an den Zeiten seines Teamkollegen Juho Hänninen, dessen Setup er übernahm: „Der Teamkollege ist und bleibt eben der härteste Gegner.“ Gesagt, getan: Auf der ersten richtigen Prüfung lag er nach 26,7 Kilometern gerade einmal ein Zehntel hinter jenem Fahrer, der die meisten Kilometer im Yaris WRC absputzte. Nach 14 Prüfungen lag Lappi als Gesamtsiebter zwischen Evans und Hänninen, bevor er sich im Übermut zwei kleine Fahrfehler leistete.

Der starke Auftritt wurde dennoch belohnt: Auf der abschließenden Power-Stage holte er als Viertschnellster zwei zusätzliche WM-Zähler, einen dritten gab es für Gesamtrang 10. ■



Lappi: kein Mangel an Selbstvertrauen

## KOMMENTAR

### WERTANLAGE

Nach sechs von 13 Saisonläufen reibt man sich vor Entzückung die Hände. Vier verschiedene Fahrer und vier verschiedene Hersteller konnten sich in die Siegerliste eintragen. Trotz aller Spannung und Unwägbarkeiten gibt es eine Konstante: Sébastien Ogier. Fünfmal stand der Franzose auf dem Podium, zweimal ganz oben. Selbst wenn er wie in Argentinien mit seinem Untersatz hadert und strauchelt, sammelt er als Vierter wertvolle WM-Zähler. Kein Wunder, führt der Weltmeister die WM-Tabelle auch in einem Privatteam an. Der 33-Jährige und sein kongenialer Copilot Julien Ingrassia sind die Erfolgsgaranten in der weltweiten Driftliga. Oder anders gesagt: das beste Investment der Rallye-WM. Kein anderes Duo liefert zuverlässiger und konstanter ab als die beiden Franzosen. Aus dem Vorjahr gibt es nicht einen Unfall zu berichten. Auf dem Weg zum vierten WM-Titel leistete sich Ogier 2016 gerade einmal zwei Dreher. Verständlich, dass Malcolm Wilson nach dem VW-Ausstieg alles in die Waagschale warf, um den Besten der Besten in sein Team zu holen. Wilson weiß: Nirgends hat der Fahrer einen größeren Anteil am Erfolg als im Rallyesport. Wichtig auch: Von einem wie Ogier profitieren alle, von den jungen Werkskollegen bis zu den Ingenieuren bei der Weiterentwicklung. Aber auch die Marke Ford und die Sponsoren. In der aktuellen Konstellation gar der von Red Bull kontrollierte WM-Promoter. Sollte M-Sport den Superstar an ein potentes Werksteam verlieren, ist es nur eine Frage der Zeit, bis diese Mannschaft die Rallye-WM dominiert und die aktuelle Spannung Schnee von gestern ist. Womöglich Gift für die im Aufwind befindlichen Aktien der Rallye-WM.



Reiner Kuhn  
Redakteur

**BOOT STATT AUTO**

Trotz seiner in Argentinien wieder aufgetretenen Hüftverletzung reiste Hayden Paddons Co John Kennard nach Porto. Während Paddon mit Ersatzmann Sebastian Marshall die Strecke besichtigte, besuchte der neuseeländische Nebenerwerbs-Winzer diverse Weingüter und zeigte sich so begeistert, „dass ich am Donnerstag noch eine fünfstündige Bootstour mit Weinprobe drangehängt habe“, berichtet der 58-jährige Kennard vom erfolgreichen Portugal-Trip.

**ZU VIEL SPRIT?**

Seit 30 Jahren steckt Edith Weiss ihr mit Versicherungen, Geldanlagen und Immobilien verdientes Geld in weltweite Rallyeauftritte. Ihr achter WM-Start – übrigens immer mit anderen Copiloten – sollte allerdings ihr kürzester werden. Zusammen mit ihrer dänischen Beifahrerin Jeanette Kvick passierte die aus Rosenheim stammende Weltenbummlerin im Peugeot 208 R2 zwar den zeremoniellen Start, enterte aber nie die erste Prüfung. Laut

Zeugen soll es am Vorstart neben einem heftigen Disput gar Handgreiflichkeiten zwischen Fahrerin und Copilotin gegeben haben. Beifahrerin Kvick bezichtigte ihre 52-jährige Chauffeurin der Trunkenheit. Statt wie die Konkurrenz am Vormittag den Shakedown zu absolvieren, soll sich Weiss ein paar Bierchen genehmigt haben.

**FLOTTE HÖSCHEN**

Von der Pedalerie über den Schalthebel bis zum Kopfhörer drapierten die Mechaniker den Hyundai i20 WRC von Dani Sordo mit Dessous, um dessen Aberglauben zu brechen. Der spanische Reiter fährt im Wettbewerb nämlich nur mit ganz bestimmter Unterwäsche. In Argentinien vergaß er diese im Auto. Ergo telefonierte er mit allen und jedem in Alzenau, um diese nach der Ankunft des Wettbewerbswagens zurückzubekommen. Dass die genervten Mechaniker auch die frischgewaschenen Lieblingsklamotten ihres Piloten im Gepäck hatten, zeigt das Ergebnis. Sordo wurde Dritter und reiste mit Pokal und feuchter Unterwäsche ab. ■ RK

**Rallye-WM**

**Ein halbes Jahrhundert**

Die Rallye Portugal gehört zu den traditionsreichsten WM-Läufen. 2017 feierte sie bereits ihren 50. Geburtstag.

**N**eben Trophäen, Overalls, und Rallyeschildern erinnerte auch jener Renault 8 Gordini, mit dem José Carpineiro Albino 1967 die erste Ausgabe der Rallye Portugal gewann, an die geschichtsträchtigsten Momente des Schotterklassikers, der 1973 zu den Gründungsmitgliedern der WM zählte. Nachdem die Rallye 2001 im Schlamm-Chaos versank und gleichzeitig Deutschland in die Top-Liga drängte, flog Portugal aus dem Kalender.

Die Organisatoren wechselten in den Süden und fanden bei Faro eine neue Heimat. Seit 2007 steht Portugal wieder auf dem Tourplan der weltbesten Piloten. Nach dem Besuch der Fafe Rally Show an der berühmten Sprungkuppe im Nordosten bei Porto machte FIA-Präsident Jean Todt mithilfe von Rallye-Kommissionschef Carlos Barbosa Druck, die Rallye wieder auf den historischen Boden im Norden des Landes zurückzuholen. Dort toben die weltbesten Driftkünstler seit 2015 zum Abschluss über die Kulkuppe von Fafe. Mit seinem Sieg bei der Jubiläumssause zog Weltmeister Sébastien Ogier mit Rekordsieger Markku Alen gleich, der zwischen 1975 und 1987 fünfmal auf der iberischen Halbinsel triumphierte. ■ RK



Die Portugal-Rallye ist immer noch ein Publikums-Magnet

**WRC2**

**Holzer und MEM stellen R5-Konzepte vor**

Während Holzer für seinen Corsa R5 weiter auf grünes Licht von Opel hofft, soll der Proton Iriz R5 von MEM ab nächster Saison in der WRC2 antreten.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie R5-Kategorie boomt weiter. Mit Hochdruck werden neue Kundensportmodelle entwickelt. So buhlen in wenigen Monaten auch der Citroën C3 R5 und der VW Polo R5 um die Gunst der Kunden. Zwei private Motorsportschmieden scheint das wenig zu schrecken.

Im Vorfeld der Rallye Portugal zeigte der langjährige Opel-Partner Holzer erstmals seinen schon im Sommer 2016 fertiggestellten Corsa R5. „Wir sind von der Resonanz bei Fans, Medien



Holzer will das Findelkind Corsa R5 doch noch zum Laufen bringen

und Importeuren überwältigt und hoffen, nun auch Opel von diesem Projekt zu überzeugen“, erklärt ein sichtlich gerührter Günther Holzer. „Der Motor stammt von Tuner Lehmann, das Getriebe von 3mo und das Fahrwerk von Reiger“, sieht sich der Augsburgener gut aufgestellt. „Wir brauchen nur eine Zusage aus Rüsselsheim und könnten sofort mit dem Testen beginnen.“

Deutlich weiter ist die britische Rallyeschmiede MEM. Zwar werden Chris Mellors und sein Team den Proton Iriz R5 erst Ende Juni beim Goodwood Festival of Speed präsentieren. Im Gegensatz zu Holzer hat MEM, die schon den Satria S2000 für Proton entwickelten, aber grünes Licht des malaiischen Herstellers. Angetrieben wird der Iriz R5 von einem modifizierten Vierzylinder



Ausdrücklich gewünscht: Proton R5

aus dem Mitsubishi Lancer Evo X, dessen Hubraum von zwei auf 1,6 Liter verkleinert wurde. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Xtrac-Getriebe, und beim Fahrwerk setzt die Mannschaft von Mellors auf Reiger-Dämpfer.

Die Homologation des Iriz R5 soll zum 1. Januar 2018 erfolgen. Anschließend sind Einsätze in der asiatischen APRC und der WRC2 geplant. ■



# Harakiri-Taktik

Mercedes-Doppelsieg am Samstag durch Lucas Auer und Robert Wickens, am Sonntag Audi-Doppelsieg mit Jamie Green und Mattias Ekström. Der Schwede war der Mann des Rennens. Er verblüffte die Konkurrenz mit einer Harakiri-Taktik und profitierte von der schier unendlichen Haltbarkeit seiner Reifen.

Von: **Claus Mühlberger**

**M**omentum. Dieses Wort wird im Englischen im Sinne von „Schwung haben“ verwendet. Früher sagte man auch: „Der hat einen Lauf!“ Gerade im Motorsport machen viele bei der Ergebnis-Analyse den Fehler, fast alles technokratisch erklären zu wollen – und den Menschen außer Acht zu lassen.

Das ist ein Fehler. Denn wenn einer das richtige „Momentum“

hat, führt das oft dazu, dass er, bestärkt und beflügelt von großem Selbstbewusstsein, ganz außergewöhnliche Dinge vollbringt. Lucas Auer ist das beste Beispiel dafür. Der 22-jährige Österreicher machte auf dem Lausitzring dort weiter, wo er zwei Wochen zuvor in Hockenheim aufgehört hatte. Auer fuhr am Samstag auf die Pole, und er gewann das Samstag-Rennen scheinbar mühelos vor Robert Wickens.

Momentum hin oder her: Am Sonntag wurde Auer wieder auf den harten Boden der Tatsachen zurückgeholt. In der Qualifikation glückte ihm keine anständige Runde. Und wer auf Platz 15 losfährt, kann bei dem hochkarätigen DTM-Starterfeld froh sein, wenn er als Zehnter im Rennen noch einen Meisterschaftspunkt erhascht. Auer sorgte bei den ARD-Zuschauern für Heiterkeit, als er sich über den Verkehr auf der Piste beklagte: „Dauernd fährt einer vor mir herum.“ Der gelassene Kommentar von Mercedes-Sportchef Ulrich Fritz dazu: „Ja, das ist der Luggi anscheinend

**»IM QUALI IST ES SCHWER. IM RENNEN GEHT'S BESSER. GUT FÜR DIE UNTERHALTUNG!«**

JAMIE GREEN

nicht mehr gewöhnt.“ Tabellenführer Auer hat nun, nach vier von 18 Rennen, 69 Punkte auf dem Konto, einen mehr, als er 2016 in der ganzen Saison sammelte, als er Zwölfter wurde.

## Ekströms gewagte Taktik

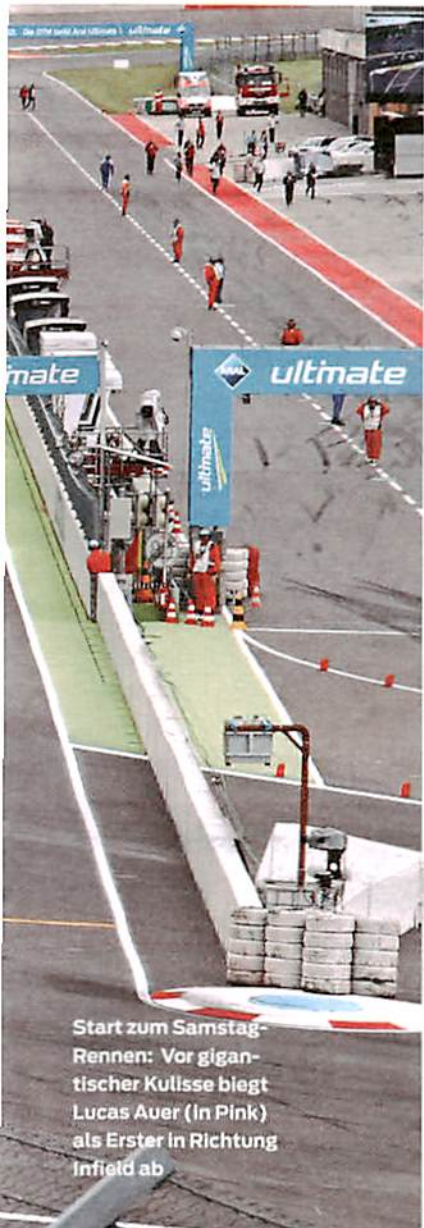
Verglichen mit den teils sehr turbulenten Darbietungen beim Saisonauftakt in Hockenheim ging es in der Lausitz eher beschaulich zu. Doch DTM-Rennen auf der gigantischen 320-Millionen-Mark-Anlage in Brandenburg waren seit 2001 nur höchst selten nervenzerfetzende Krimis. „Der Lausitzring ist halt eine technische Strecke“, meinte Sonntag-Sieger Jamie Green.

Doch gerade der Brite sorgte für ein Highlight, als er dem lange führenden Robert Wickens mit DRS-Hilfe die Führung abknöpfte.

Wer nun umgehend einen Konter des Kanadiers erwartet hatte, sah sich getäuscht. Green baute seinen Vorsprung unbeirrt aus. Zwei Gründe waren dafür maßgeblich. „Unser Mercedes war wegen der Performance-Gewichte um 15 Kilo schwerer als der Audi“, rechnete Fritz vor.

Zudem war der Audi viel, viel netter zu den Hankook-Einheitsreifen als die Mercedes und vor allem die BMW. Diese These untermauerten auch Greens Markengefährten Mattias Ekström und Mike Rockenfeller. Um dem Verkehrsgewühl im Mittelfeld zu entgehen, kamen diese beiden schon nach der allerersten Runde zum obligatorischen Reifenwechsel an die Box. Dann standen 150 Kilometer auf einem Satz Reifen an – was nach einer höchst kniffligen Aufgabe klingen mag.

Doch die Realität sah anders aus. Ekström, der als Achter gestartet war, profilierte sich wieder



Start zum Samstag-Rennen: Vor gigantischer Kulisse biegt Lucas Auer (In Pink) als Erster in Richtung Infield ab



Trickreicher Schwede: Ekström zauberte mit den Hankook-Reifen



Robert Wickens holte 38 Punkte



Sieg für Oranje: Jamie Green fuhr am Sonntag mit seinem Audi RS 5 souverän zu seinem zweiten Saisonsieg

als Spezialist für verwegene Aufholjagden. Der Schwede wurde Zweiter und war mit sich zufrieden: „Es war nicht schwer. Ich fuhr einfach so schnell ich konnte.“

Abbauende Reifen? Kein Thema für Ekström: „Ich hätte bestimmt noch 20 Runden mehr fahren können.“ Von dem vor der Saison so gefürchteten „Drop“ der neuen Hankook-Reifengeneration (also sinkendem Grip und daher dramatisch ansteigenden Rundenzeiten) fehlte in der Lausitz fast jede Spur – zumindest bei den Audi, und, mit Abstrichen, auch bei den Mercedes. „Das wussten wir schon nach den Tests“, verrät Ekström. Doch das werde sich bestimmt ändern: „In Zandvoort etwa sind die Reifen ganz anders gefordert als auf dem ‚smoothen‘ Lausitzring.“

Doch am Ende griff Ekström in die Trickkiste. Dies argwöhnnte jedenfalls die misstrauische Konkurrenz, der es sauer aufstieß, dass er seinen RS 5 in der Auflaufrunde einfach abstellte. Der Schwede wollte „komische Geräusche“ gehört haben: „Ich

stellte das Auto ab, weil ich keinen größeren Schaden riskieren wollte.“ Mercedes-Mann Fritz fand dies nicht lustig: „Nächstes Mal fahren wir alle mit drei Litern weniger los und bleiben gleich nach der Ziellinie stehen.“ Der DMSB ließ es bei einer Verwarnung für Ekström bewenden.

Ganz andere Sorgen hatte Jens Marquardt: Einen Tag nach seinem 50. Geburtstag sah er so aus, als wäre er nicht ein Jahr, sondern fünf Jahre älter geworden. Grund für den Gram: Podiumsplätze waren für die Seinen nur mit dem Fernglas erkennbar, weil die Reifen auf den M4 stärker abbauen als bei der Konkurrenz. „Qualifikation und Rennen sind für uns zwei Welten“, resümierte Marquardt. Ein vierter Platz für Maxime Martin war am Samstag das BMW-Highlight. Am Sonntag, bei höheren Temperaturen, reichte es gar nur für Rang 8. „Sobald wir hinterherfahren, haben wir Probleme“, ächzte Marquardt. „Aber grundsätzlich ist der Speed da bei unserem Auto. Wir geben weiter Gas.“ ■

## AUS DEM FAHRERLAGER

### OMINÖSER ZUSATZ-TANK

Nach dem Samstag-Rennen in Hockenheim wunderte sich der DMSB über einen Wassertank im Heck der Audi RS 5. Der Fahrerlagerfunk bauschte dies schnell zu einer „Top secret“-Story auf. Ahnungslose meinten sogar, dieser Tank könne trickreich so ausgelegt werden, dass er als (verbotener) Schwingungsdämpfer fungiert. Mumpitz: Der Tank gehörte angeblich zu einem Bremsenkühlungssystem, einer Art Sprinkleranlage für die Bremsscheiben, welche die standardmäßige Bremssattelkühlung unterstützt. Wegen der längeren Standzeit bei den Reifenstopps fürchtete man, dass die Bremsen überhitzen. Denkbar wäre aber auch, dass das Wasserreservoir als Ballast diene. Mehr Gewicht hinten bedeutet bessere

Traktion. Hinter den Kulissen einigte man sich schnell darauf, dass dieses strittige Teil künftig nicht mehr verbaut werden darf. Allzu relevant in Bezug auf die Performance war es anscheinend ohnehin nicht: Denn am Sonntag siegte Audi, tags zuvor hatte der beste RS 5-Fahrer lediglich Rang drei belegt.

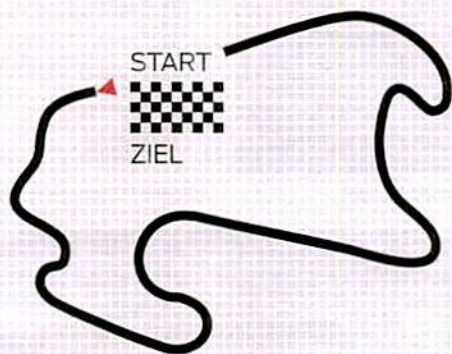
### NEUE RESTART-REGEL

Das Prozedere für den Restart nach einer Safety-Car-Phase wurde geändert. Es bleibt beim „Doublefile“. Aber nun bestimmt der Erste, wann losgefahren wird, so wie in der NASCAR-Serie. Beim Saisonauftakt hatte der Rennleiter das Startsignal gegeben, was einige Fahrer verwirrte. Jamie Green bekam eine Fünf-Sekunden-Strafe wegen Frühstarts aufgedrückt, was den Briten aber nicht daran hinderte, den zweiten Lauf des Jahres zu gewinnen. ■ CM

DTM 2017 RESULTATE

LAUSITZRING (D) 3,478 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Lausitzring (D): 20. Mai 2017; 3. von 18 Läufen; 149,554 km über 43 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 20 Grad, bewölkt  
**Pole-Position**  
 # 22 Auer (Mercedes-AMG Motorsport BWT) 1:16,193 min  
**Schnellste Runde**  
 # 33 René Rast (Audi Sport Rosberg) 1:17,343 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	43	56:37,503 min	1:17,415	25+3
2. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	43	+ 3,613 s	1:17,550	18+2
3. René Rast (D)	Audi/Rosberg	43	+ 12,581 s	1:17,343	15
4. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	43	+ 17,660 s	1:17,677	12+1
5. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	43	+ 17,810 s	1:17,833	10
6. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	43	+ 20,253 s	1:17,771	8
7. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	43	+ 21,366 s	1:17,586	6+2
8. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	43	+ 22,319 s	1:17,719	4
9. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	43	+ 26,361 s	1:17,803	2
10. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	43	+ 29,960 s	1:17,876	1
11. Timo Glock (D)	BMW/RMR	43	+ 34,423 s	1:17,920	0
12. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	43	+ 35,163 s	1:18,147	0
13. Marco Wittmann (D)	BMW/RBM	43	+ 36,280 s	1:18,157	0
14. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	43	+ 38,467 s	1:18,210	0
15. Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	43	+ 39,577 s	1:17,691	0
16. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	43	+ 48,526 s	1:17,850	0
17. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	43	+ 1:01,476 min	1:18,428	0
DQ Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	34	-	1:17,864	0

Performance-Gewichte: Audi -10 kg (1115), BMW -5 kg (1120), Mercedes +5 kg (1130)  
 Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)



QUALIFYING RENNEN 1

1. Lucas Auer	1:16,193 min
2. Robert Wickens	1:16,298 min
3. Maxime Martin	1:16,404 min
4. René Rast	1:16,420 min
5. Timo Glock	1:16,424 min
6. Tom Blomqvist	1:16,473 min
7. Nico Müller	1:16,484 min
8. Mike Rockenfeller	1:16,506 min
9. Gary Paffett	1:16,510 min
10. Edoardo Mortara	1:16,542 min
11. Marco Wittmann	1:16,551 min
12. Mattias Ekström	1:16,751 min
13. Maro Engel	1:16,775 min
14. Augusto Farfus	1:16,804 min
15. Loïc Duval	1:16,981 min
16. Paul di Resta	1:17,202 min
17. Bruno Spengler	1:17,097 min
18. Jamie Green	disqualifiziert

QUALIFYING RENNEN 2

1. Robert Wickens	1:16,299 min
2. Tom Blomqvist	1:16,323 min
3. Jamie Green	1:16,326 min
4. Gary Paffett	1:16,368 min
5. Maxime Martin	1:16,379 min
6. René Rast	1:16,406 min
7. Nico Müller	1:16,409 min
8. Mattias Ekström	1:16,441 min
9. Augusto Farfus	1:16,460 min
10. Marco Wittmann	1:16,579 min
11. Mike Rockenfeller	1:16,651 min
12. Bruno Spengler	1:16,662 min
13. Timo Glock	1:16,704 min
14. Loïc Duval	1:16,710 min
15. Lucas Auer	1:16,812 min
16. Paul di Resta	1:16,813 min
17. Maro Engel	1:16,889 min
18. Edoardo Mortara	1:17,127 min

ERGEBNIS RENNEN 2

Lausitzring (D): 21. Mai 2017; 4. von 18 Läufen; 149,554 km über 43 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 22 Grad, sonnig  
**Pole-Position**  
 # 6 Robert Wickens (Mercedes/Mercedes me) 1:16,299 min  
**Schnellste Runde**  
 # 33 René Rast (Audi Sport Rosberg) 1:17,098 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	43	56:20,480 min	1:17,268	25+1
2. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	43	+ 6,295 s	1:17,190	18
3. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	43	+ 7,034 s	1:17,380	15+3
4. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	43	+ 7,387 s	1:17,268	12
5. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	43	+ 9,750 s	1:17,430	10
6. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	43	+ 13,039 s	1:17,243	8
7. René Rast (D)	Audi/Rosberg	43	+ 16,370 s	1:17,098	6
8. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	43	+ 18,115 s	1:17,366	4+3
9. Marco Wittmann (D)	BMW/RBM	43	+ 26,283 s	1:17,320	2
10. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	43	+ 34,419 s	1:17,367	1
11. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	43	+ 34,973 s	1:17,479	0
12. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	43	+ 36,322 s	1:17,449	0
13. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	43	+ 37,554 s	1:17,547	0
14. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	43	+ 37,878 s	1:17,608	0
15. Timo Glock (D)	BMW/RMR	43	+ 38,815 s	1:17,707	0
16. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	43	+ 39,363 s	1:17,573	0
17. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RBM	43	+ 39,994 s	1:17,461	0+2
18. Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	43	+ 44,331 s	1:17,265	0

Performance-Gewichte: Audi -10 kg (1115), BMW -5 kg (1120), Mercedes +5 kg (1130)  
 Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)

STAND FAHRER

1. Auer	69 Punkte
2. Green	53
3. Paffett	46
4. Rockenfeller	41
5. Wickens	38
6. Ekström	32
7. Rast	31
8. Glock	25
9. Müller	20
10. Mortara	19
11. Wittmann	18
12. Martin	17
13. di Resta	12
14. Engel	3
15. Spengler	2

STAND HERSTELLER

1. Mercedes	187 Punkte
2. Audi	177
3. BMW	64

STAND TEAMS

1. Mercedes-AMG BWT	88 Punkte
2. Audi Sport Team Rosberg	84
3. Merc.-AMG Mercedes me	84
4. Audi Sport Team Abt Sp.	52
5. Audi Sport Team Phoenix	41
6. BMW Team RMR	27
7. BMW Team RBM	19
8. BMW Team RMG	18
9. Merc.-AMG Silberpfeil	15

WTCC

# Huff muss liefern

Am Wochenende gastiert die Tourenwagen-WM am Nürburgring. Auf der Nord-schleife ist Volvo Favorit – und Rob Huff (Citroën) unter Zugzwang.

Von: Michael Bräutigam

**F**est steht: Es wird einen neuen Nordschleife-Sieger geben, denn bisher betreten nur José María López und Yvan Muller die höchste Stufe des Podests – und beide sind keine aktiven WTCC-Fahrer mehr.

Als Favoriten gehen die Volvo-Piloten ins Rennen. Bereits im letzten Jahr kämpfte Thed Björk um den Sieg im Eröffnungsrennen, ehe ein Ölleck für ein vorzeitiges Aus sorgte. In diesem

Jahr sind die „Blauen“ voll dabei, dazu kommt die Strecke dem S60 perfekt entgegen. Weiterhin muss man zwar mit den maximalen 80 kg herumfahren, aber dieses Schicksal teilt man mit den Citroën, die nach der Pole und dem Laufsieg am Hungaroring

erstmals in dieser Saison mit der vollen Zuladung unterwegs sind.

Für Rob Huff ist das Heimspiel seines Münnich-Teams ein Schlüsselrennen. Ein Sieg ist fast Pflicht, wenn er den angepeilten Titel nicht in allzu weite Ferne rücken lassen will. ■



Rob Huff im Münnich-Citroën: Zeigt er der Konkurrenz endlich das Heck?

## NACHRICHTEN

### TCR: HYUNDAI SCHON 2017 MIT RENNEINSÄTZEN?

Eigentlich wollte man bei Hyundai 2017 als reines Testjahr absolvieren, ehe man im kommenden Jahr die ersten Renneinsätze fährt. Doch wie die Kollegen von „Touring Car Times“ berichten, könnte sich dieser Plan ändern. Nach Testfahrten in Aragón und Misano sowie in den kommenden Tagen in Valencia ist man mit der Entwicklung scheinbar schon weiter fortgeschritten als gedacht. Laut Chef-Tester Gabriele Tarquini, der bei den Rennen in Monza vor Ort war, seien deshalb Renneinsätze noch im laufenden Jahr möglich. Dass es sich dabei auf jeden Fall um Einsätze außerhalb Europas handeln würde, sei angesichts von Hydais Heimat in Südkorea kein großes Hindernis.

DTM

## Auf die Out-Lap kommt es an

Als neue Königsdisziplin gilt die Runde nach dem Boxenstopp. Der Balanceakt auf kalten Reifen ist schwierig – und es zeigten sich gewaltige Unterschiede zwischen den Fahrern.

**M**eist geht es in der DTM um Hundertstelsekunden. In der Lausitz waren die Top 10 des Sonntag-Qualifyings lediglich durch 28/100 getrennt, was 16,8 Metern entspricht. Doch im Rennen zeigten sich im Runden-

zeitenvergleich teils gewaltige Unterschiede. Auf der „Out-Lap“, der ersten Runde nach dem Boxenstopp, lagen beim Samstag-Rennen mehr als sechs Sekunden zwischen dem Schnellsten, Jamie Green, und dem Langsamsten, Timo Glock, der allerdings einen kleinen Ausrutscher hatte.

Ebenfalls mau: Marco Wittmann büßte fünf Sekunden ein, zwei davon gehen aufs Konto der Mechaniker, die beim Radwechsel Probleme hatten. Auf den ersten vier Kilometern mit kalten Reifen verlor Wittmann vier Plätze. ■ CM



Timo Glock im BMW M4: Schwierigkeiten auf der Out-Lap mit kalten Reifen

NASCAR

## Kyle Busch erstmals der All-Star-Sieger

Beim traditionellen All-Star-Rennen in Charlotte ging es zwar nicht um Meisterschaftspunkte, aber um eine Menge Geld. Die eine Million Dollar Siegprämie ging erstmals an Kyle Busch.

**C**harlotte ist das Epizentrum der NASCAR-Szene. Rund um die 800 000-Einwohner-Stadt sind fast alle Cup-Teams angesiedelt. Eine Woche vor dem Cup-Lauf an gleicher Stelle findet also seit nunmehr über 30 Jahren das lukrative All-Star-Rennen statt.

Als zusätzliches Spannungselement wurde den Teams erstmals ein Satz der weicheren Option-Reifen für das nur 70 Runden kurze Rennen zur Verfügung gestellt. Für 2018 ist die Einführung einer solchen zweiten Mischung in Überlegung.

Überraschenderweise pokerte aber niemand für das letzte, zehnründige Segment mit den Option-Pneus, stattdessen ver-

trauten alle Fahrer auf das bewährte Reifenmaterial.

Beim letzten Restart musste Brad Keselowski seine Führung auf alten Gummis an Kyle Busch abgeben, welcher danach unwiderstehlich davonzog. Mehr als eine Sekunde betrug am Ende sein Vorsprung. Nach Kurt (2010) konnte sich nun also auch der jüngere Busch-Bruder in die Siegerliste des All-Star-Rennens eintragen – und sich über eine Million US-Dollar Preisgeld freuen. Dazu war es sein erster Sieg in einem Cup-Auto in Charlotte. Eine perfekte Generalprobe für das Meisterschaftsrennen. ■ MBR

### NASCAR CUP SERIES

Charlotte/North Carolina (USA)  
All-Star-Rennen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
4.	Kurt Busch (USA)	Ford
5.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Joey Logano (USA)	Ford
9.	Brad Keselowski (USA)	Ford
10.	Denny Hamlin (USA)	Toyota



# Zurück in die goldene Ära der Tourenwagen

Über Jahre waren die Tourenwagen Classics eine reine Demo-Veranstaltung. Nach einem Probejahr 2016 geht es in dieser Saison richtig rund. Die historischen Tourenwagen der DTM und STW racen auch zweimal im Rahmen der modernen DTM.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**s sind die legendären Duelle: BMW M3 E30 gegen Mercedes 190 E Evo. Rad an Rad, Stoßstange an Stoßstange – untermalt von jenem infernalischem Vierzylinder-Sound und jenem Ansaugergeräusch, das sich unlösbar in die Hirne der Motorsportfans eingebrannt hat. Damals wurden zwei Automobil-Ikonen durch ihre Dauerfehde auf der Rennstrecke geschaffen.

Sie sind natürlich auch die beliebtesten Modelle bei den Tourenwagen Classics, die 2017 ihre zwei-

te Saison absolviert. Schaut man sich die illustre Starterliste einmal an, gibt es aber noch mehr Ikonen zu entdecken. Vom BMW 635 CSI über Ford Sierra Cosworth bis hin zum Alfa Romeo 155 ITC wird eine abwechslungsreiche Reise quer durch die Historie der „alten“ DTM geboten. Dazu gesellen sich Boliden aus der STW bis 1999, die mit ihren schreienden Zweiliter-Motoren für Gänsehaut sorgen.

Einer, der seinerzeit im Cockpit eine tragische Rolle spielte, ist nun eine der treibenden Kräfte hinter der Rennserie. Marc Hessel, der 1987 den eigentlich sicheren DTM-Titel herschenkte, bildet zusammen mit Ralph Bahr und Alexander Ferreira die Serienorganisation. Dazu kommen ein fester Technischer Kommissar, zwei Rennleiter sowie ein insgesamt dreiköpfiges Moderatorenteam.

## Saisonauftritt in Aarhus

Auch Letzteres ist ein sehr namhaftes. Neben Stamm-Moderatorin Danielle werden beim zweiten bis fünften Lauf auch Rainer Braun und Christa Haas mit von

der Partie sein, welche schon in den seligen DTM- und STW-Zeiten die Rennaction begleiteten.

Zur Präsentation der Serie im Rahmen des DTM-Saisonauftritts hielt Haas dann auch gleich mal eine echte „Brandrede“, um die Rennfans auf die historische Serie einzustimmen. Mit dabei waren auch viele alte Tourenwagenstars – zum Beispiel Klaus Ludwig, Harald Grohs, Manuel Reuter, Johnny Cecotto, Prinz Leopold von



Neben den liebevoll gepflegten historischen Rennwagen wie dem E30 M3 oder dem 190 E Evo sorgten auch die Reporter Rainer Braun und Christa Haas für eine echte Zeitreise.

Bayern und Volker Strycek. Während „Poldi“ Schirmherr der Serie ist, greift Strycek auch selbst auf einem Opel Astra STW ins Lenkrad. Seinem Fahrpartner Steffan Irmiler verhalf er im vergangenen Jahr sogar zu Gesamtrang 3 in der Tabelle. Neben dem DTM- bzw. DPM-Champion von 1984 sind noch weitere bekannte Namen im Fahrerfeld dabei. So gewann Kurt Thiim in seinem Original-Rennwagen den letztjährigen Lauf im Rahmen der WEC am Nürburgring. Christian Danner mischte am Steuer eines Alfa Romeo 155 ITC das Feld am Salzburgring auf und ist – wie Strycek – auch für 2017 wieder für die Serie genannt. Mit Volker Schneider, Hessel, Thiim, Alexander Burgstaller, Volker Schneider, Alfrid Heger und Hubert Haupt finden sich noch weitere ehemalige DTM-Piloten im Feld. Damit ist sichergestellt, dass die Rennpreziosen auch ordnungsgemäß bewegt werden. Die Saison umfasst sechs Rennen – los ging es schon am vergangenen Wochenende in Aarhus. ■

# Ausfall kurz vor dem Zielstrich

16 Starter waren beim Saisonstart der Tourenwagen Classics in der dänischen Hafenstadt Aarhus dabei. Sie boten tollen Rennsport mit ihren alten Rennern.

Von: **Tobias Grüner**

**D**ie Fans in Aarhus bekamen hochdramatischen Tourenwagen-Sport wie in den guten alten Zeiten geboten. Von der Pole-Position gestartet, konnte sich Jörg Hatscher in seinem 1996er-ITC-/Klasse 1-Mercedes-Benz früh von seinen Verfolgern absetzen. Kurt Thiim nahm an zweiter Stelle die Verfolgung auf. Gerade als er sich anschickte, den Rückstand zu verkürzen, rollte der Lokalmatador aus: „Ich bekam aus heiterem Himmel starke Vibrationen“, klagte der Däne.

Auch der Mercedes von Hatscher, der früher von Jan Magnussen pilotiert wurde, kam nicht ins Ziel. Zehn Meter vor der karierten Flagge rollte das Auto mit Hydraulikschaden aus. Eine Aufholjagd vollführte Ralph Bahr, einer der drei Ausrichter der 2016 ins Leben gerufenen Tourenwagen Classics. Nach einem Kabelbruch im Zeittraining nahm der Wiesbadener das Ren-



Ganz vorn: Ralph Bahr erbt im Ex-Grohs-M3 den Auftaktsieg in Aarhus

nen mit dem 1987er-BMW M3 E30 von Harald Grohs an zwölfter Stelle auf. Kontinuierlich orientierte er sich mit dem schwarzen Vogelsang-Dreier nach vorn. Nach dem Pech der Konkurrenz überquerte er schließlich als Erster den Zielstrich – gefolgt von Jens Böhler, ebenfalls auf BMW M3 E30. An dritter Stelle: Peter Schumann auf BMW 635 CSI.

Die bildschön vorbereitete Gruppe-A-Version des Saarländers ließ Erinnerungen an den Vorläufer der DTM, die 1984 gegründete Deutsche Produktionswagen-

Meisterschaft (DPM), aufkommen. Mit einem identischen „Sechser-Coupé“ setzte sich Volker Strycek 1984 als erster Titelgewinner der deutschen Tourenwagen-Bundesliga in Szene. Strycek wird im weiteren Verlauf der Saison mit einem eigenen Opel Omega 24V in das Geschehen der Tourenwagen Classics eingreifen. Fazit: Der Anfang ist gemacht, und in drei Wochen setzt sich das sechs Renntermin umfassende Veranstaltungsprogramm der Tourenwagen Classics auf dem Nürburgring fort. ■



Kurz vor der Zielflagge ausgerollt: Jörg Hatscher im ehemaligen ITC-Einsatzauto von Jan Magnussen

## GEWINNEN SIE ZWEI VIP-TICKETS ZUM SAISONFINALE IN HOCKENHEIM!

Die Tourenwagen Classics setzt auch bei der Wahl des Finales eine alte DTM-Tradition fort: Der letzte Lauf der Saison findet am 6. und 7. Oktober im Rahmen der DMV-GTC-Serie in Hockenheim statt. Sie können live dabei sein. Sichern Sie sich zwei besondere Tickets für das Saisonfinale! Zum Paket gehören neben den Eintrittskarten eine Übernachtung, der Zugang zur VIP-Lounge und ein Meet & Greet mit den Fahrern. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost. Der Rechtsweg ist dabei wie immer ausgeschlossen und eine Barauszahlung nicht möglich. Viel Glück!

Mitmachen unter:

[www.ams.to/tourenwagenclassics](http://www.ams.to/tourenwagenclassics)



## TOURENWAGEN-CLASSICS: TERMINE 2017

19.–21. Mai	Aarhus (DK)
<a href="http://www.craa.dk">www.craa.dk</a>	
16.–18. Juni	Nürburgring
<a href="http://www.nbr-classic.com">www.nbr-classic.com</a>	
30. Juni – 2. Juli	Norring
<a href="http://www.dtm.com">www.dtm.com</a>	
11.–13. August	Nürburgring
<a href="http://www.avd.de/ogpracing">www.avd.de/ogpracing</a>	
8.–10. September	Nürburgring
<a href="http://www.dtm.com">www.dtm.com</a>	
6.–7. Oktober	Hockenheim
<a href="http://www.dmv-gtc.de">www.dmv-gtc.de</a>	

TOURENWAGEN  
CLASSICS

WIR  
GRATULIEREN  
DEN SIEGERN

eisenmann  
EXHAUST SYSTEMS

3DRACE-LOG  
WE GO LIVE

INTAX



# Bis zum bitteren Ende

Es war der erste direkte Schlagabtausch von Valentino Rossi und Maverick Viñales um einen Sieg. Doch er endete fünf Kurven vor dem Ziel.

Von: **Imre Paulovits**

**M**it einem Schlag kam richtig Tempo rein. Als Maverick Viñales begann, sich von Johann Zarco und Valentino Rossi zu lösen, mit denen er von Beginn an gemeinsam an der Spitze gekreist war, machte Valentino Rossi ernst. Er überholte Johann Zarco, knallte auf einmal Rundenzeiten hin, die eine Sekunde schneller waren als vor dem Rennen prognostiziert, und holte seinen 16 Jahre jüngeren Teamkollegen im Handumdrehen ein. Es war klar: Der alte Meister hatte seine Reifen diesmal am besten eingeteilt und die meisten Reserven. Er bremste sich vor der Dunlop-Schikane an Viñales vorbei, und die Menge

flippte aus. Plötzlich wurden auf den Tribünen die gelben Flaggen geschwenkt, als sei man in Mugello oder Misano. Und Rossi legte gleich ein Polster zwischen sich und seinen Verfolger.

Doch Viñales war noch lange nicht gebrochen. Er kämpfte sich wieder ran. Und als Rossi in Turn 6 einen leichten Rutscher hatte, nutzte er die Situation sofort und ging wieder in Führung.

Rossi hatte in der hinteren Schikane keine Chance zum Kontern. Er platzierte sich in der „S-Bleu“ zum finalen Angriff – doch da rutschte ihm das Hinterrad weg. Mit seinem 115. Grand-Prix-Sieg vor Augen und der Möglichkeit, nach Suzuka 2001, wo er Hondas 500. GP-Sieg eingefahren hatte, dies nun auch für Yamaha zu tun, musste Rossi nun eine bittere Niederlage im Kiesbett hinnehmen.

„Es ist eine Schande“, hatte er sich zwei Stunden später einigermaßen gefasst. „Es war unser bisher bestes Wochenende in dieser Saison. In Turn 6 war ich einen Tick zu schnell, da konnte

**»WENN DU GESTÜRZT BIST, HAST DU IMMER EINEN FEHLER GEMACHT.«**

VALENTINO ROSSI

Maverick wieder vorbei. Aber ich war in Sektor 4 sehr stark, ich wollte meine Chance nutzen. Wie der Sturz dann passiert ist, ist etwas unverständlich. Normalerweise rutscht einem die Front weg, wenn man so pusht, nicht das Heck. Aber wenn du stürzt, hast du immer einen Fehler gemacht. Jetzt kann ich nur hoffen, dass ich meinen Speed, den ich hier hatte, auch bei den nächsten Rennen beibehalten kann.“

## Yamaha dominiert

Le Mans war mit seinen flüssigen, langen Kurven immer eine Strecke, die den Yamahas liegt. Doch mit dem neuen Asphalt, der laut den Fahrern nur in Turn 3 etwas wellig

ist, sonst eben wie ein Billardtisch und dazu viel Grip bietet, kam ihrem Fahrwerk noch einmal entgegen. Und nicht nur die beiden Werksfahrer waren stark, auch Moto2-Weltmeister Johann Zarco war für sein Heimrennen bis in die Haarspitzen motiviert.

Es wurde schnell klar, dass der Franzose auf den weichen Reifen ins Rennen gehen wollte. Es war unglaublich, wie er deshalb mit ihnen sparte, auf seinem Hinterrifen in Q1 durchfuhr, nach zehn Runden in diesen Reifen noch die schnellste Runde hineinknallte und in Q2 einzog. Und auch dort fuhr Zarco nur einen Hinterrifen und qualifizierte sich für die erste Startreihe. Dass er sich dann im Handumdrehen an die Spitze setzen und lange Zeit das Rennen anführen würde, hat dann fast schon niemanden mehr verwundert. Umso mehr aber, dass er bis zum Schluss mit den WM-Spitzenreitern mithalten konnte. „Ich wollte auf keinen Fall den Fehler von Katar wiederholen“, schmunzelte der Tech3-Pilot. „Aber als mich Maverick überholt hat,



Dani Pedrosa: Dovizioso und Crutchlow abgehängt und aufs Podest gefahren



Zarco: zu Hause auf dem Podest



Jonas Folger: Weiter das Problem mit vollem Tank, aber zum Schluss fast noch Lorenzo abgefangen

konnte ich sein Tempo gut mitgehen. Die Pace von Valentino zum Schluss war unglaublich, aber als ich ihn in der letzten Runde mit Maverick kämpfen sah, wusste ich schon, dass hier auf der engen Strecke etwas passieren kann. Und es ist passiert. Dieser zweite Platz macht mich sehr glücklich. Die vielen Fans haben mir sehr viel Energie gegeben.“

Sein Teamkollege Jonas Folger hatte zwar auch ein sehr starkes Finale, aber genauso kämpft der deutsche MotoGP-Rookie weiterhin mit dem vollen Tank zu Rennbeginn. „Ich habe da einfach zu wenig Feedback“, musste Folger eingestehen. „Das ist sehr ärgerlich, denn zum Schluss haben wir immer eine sehr gute Pace. Ich muss da noch an mir selber arbeiten, und wir müssen etwas finden. In FP4 klappt es mit vollem Tank und Rennsetting manchmal, aber im Rennen ist es dann doch anders. Deshalb glaube ich, dass ich mehr an mir selbst als am Motorrad arbeiten muss. Vielleicht muss ich einfach in dieser Phase des Rennens mehr positive

Erfahrungen sammeln, damit ich mehr Selbstvertrauen kriege.“

### Pedrosa plötzlich WM-Zweiter

Sehr Marc Márquez sich in den letzten beiden Rennen wieder an den WM-Kampf herangearbeitet hat, so schnell hat er sich in Le Mans wieder verabschiedet, als er in Turn 3 stürzte, was ihm zuvor in den Trainings schon zweimal passiert war. „Zum Glück sind wir auch weiterhin nur 27 Punkte hinter Viñales, aber zwei Stürze in fünf Rennen darf ich mir nicht erlauben“, übte er Selbstkritik. Dafür machte Dani Pedrosa keinen Fehler. Und als am Sonntag mit den höheren Temperaturen mehr Grip kam, fuhr er sich nicht nur auf den bestmöglichen Platz hinter den zweiten WM-Rang. „Dieses Wochenende hat sehr schwer begonnen, ich hätte dieses Ergebnis wirklich nicht erwartet“, strahlte er hinterher. „Ich hoffe, dass wir unseren Schwung weiter halten.“

Dass die WM noch einige Überraschungen bietet, ist sicher. ■

## 3 FRAGEN AN MAVERICK VIÑALES



### WIE SIEHST DU DEINEN DRITTEN SIEG IN DIESEM JAHR?

Ich hatte diesmal viel härtere Gegner als die letzten beiden Male. Johanns Tempo zu Beginn war unglaublich. Auch nachdem ich ihn überholt hatte, konnte ich ihn einfach nicht abhängen, und das bei mittleren 1:32er-Zeiten! Als dann Valentino kam und mich überholt hat, habe ich die letzten zwei Runden besonders gut vorbereitet. Dann hat er einen kleinen Fehler gemacht, und ich konnte ihn überholen. Ich wusste, dass ich in Sektor 2 und 3 schnell bin. Ich habe versucht, mir einen kleinen Vorsprung rauszufahren, danach habe ich nur auf die finale Attacke von Rossi gewartet und war auch auf einen Rempler vorbereitet. Aber er kam nicht.

### HAST DU MITBEKOMMEN, WIE ROSSI GESTÜRZT IST?

Nein. Ich habe einfach alle Lücken zugemacht, habe alles riskiert und den Vorderreifen an seine Grenzen gepusht. Es ist schön, nach zwei schlechten Rennen wieder gewonnen und die WM-Führung zurückerober zu haben.

### WIE SIEHT JETZT DEIN WEITERER WM-FAHRPLAN AUS?

Das nächste Rennen in Mugello wird sehr schwierig. Da wird Valentino sicher sehr stark sein und zurückschlagen wollen. Es ist aber auch eine Strecke, die zu meinem Fahrstil passt und auch der Yamaha gut zu liegen scheint. Ich will aber keine zu hohen Erwartungen wecken. Ich hatte mich auch schon in Jerez wohlfühlt, und es ist nach hinten losgegangen. Wir müssen einfach weiter hart arbeiten.

Motorrad-GP

# Der nächste wundersame Schritt

Nach dem Schritt nach vorne durch den neuen Motor in Jerez fanden sich die KTM-Fahrer in Le Mans plötzlich unter den ersten 10 wieder.

Von: Imre Paulovits

**D**a traute man seinen Augen nicht: Nicht nur, dass beide KTM-Werksfahrer es in die Q2 geschafft hatten, sie fuhren sich auf die Startplätze 8 und 10. „Der Sprung mit dem neuen Motor war in Jerez schon ersichtlich, und dann haben wir am Montag bei dem Test dort noch so einiges ausprobieren können“, versucht Teamchef Mike Leitner das Phänomen zu erklären. „Aber letztendlich haben unsere Fahrer in FP3 einen super Job gemacht und sich damit gleich den Einzug in die Q2 gesichert. Aber dort hat sich mit dem achten Platz von Pol Espargaró und dem zehnten von Bradley Smith bestätigt, dass wir es geschafft haben, uns aus eigener Kraft noch weiter nach vorne zu arbeiten.“

Tech3-Yamaha-Pilot Johann Zarco fiel dabei auf, dass die KTM nun vor allem im zweiten und dritten Gang aus den Kurven he-



Pol Espargaró und Bradley Smith: In der Qualifikation beide in den Top 10

raus deutlich besser beschleunigt. „Die haben einen großen Schritt bei der Leistungsentfaltung des Motors und bei der Elektronik gemacht“, bescheinigt ihnen der Franzose. Dies kann Leitner nur bestätigen. „Wir haben uns am Kurvenausgang in der Beschleunigungsphase klar gesteigert. Beide Fahrer haben uns auch bestätigt, dass die Gasannahme besser geworden ist. Bei all unseren Schwachstellen ist das Paket da-

durch besser geworden. Jetzt müssen wir mit logischen Schritten weiterarbeiten.“

Pol Espargaró ist von dem Motor-Paket begeistert. „Nicht nur, dass wir mit dem Big-Bang-Motor einen Schritt weiter nach vorn gemacht haben. Er ist genauso zuverlässig wie sein Vorgänger“, so der 25-jährige Spanier. „Wir haben einen großen Schritt beim Motor gemacht, jetzt müsste einer beim Fahrwerk kommen.“ ■

## KOMMENTAR

### DEM GENERATIONEN-

**KONFLIKT** in der MotoGP haben wir entgegengefiebert, dem direkten Schlagabtausch zwischen Valentino Rossi und seinem 16 Jahre jüngeren Teamkollegen Maverick Viñales. Und als es in Le Mans so weit war, hat uns das Duell noch viel mehr Gänsehaut beschert, als man es sich vorstellen konnte. Man kann es sich zwar noch einmal ausmalen, und auch die Rennfahrer können es sich im Kopf zurechtlegen. Aber nur wenn die Situation wirklich da ist, können sie wirklich so weit gehen und bei der Fahrt am absoluten Limit dieses Limit noch einmal ein Stück weiter hinausschieben. Wie sich Rossi an Viñales heranfuhr, wie dieser noch einmal Reserven mobilisierte, und dann den kleinsten Moment abpasste, das war das höchste Niveau und der größte Nervenkitzel, den Motorradsport bieten kann. Nur schade, dass uns die allerletzte Attacke verwehrt blieb.



Imre Paulovits  
Ressortleiter  
Motorradsport

## AUS DEM FAHRERLAGER

### IN GEDANKEN BEI HAYDEN

Der schwere Fahrradunfall von Nicky Hayden hat auch in der Motorrad-WM Bestürzung ausgelöst. Das ganze Wochenende stand eine Tafel mit #GoNicky auf dem Tisch der Pressekonferenzen. Hayden ist unter seinen MotoGP-Kollegen einer der beliebtesten Fahrer. Dass ihm ein so schwerer Unfall beim Training mit dem Fahrrad ereilt hat, ging vielen auch deshalb so nah, weil sich so gut wie jeder der Piloten konditionell mit dem Rennrad vorbereitet. „Es ist sehr schwer sich vorzustellen, was mit Nicky wird“, sagte Valentino Rossi, dessen Teamkollege der Amerikaner sowohl bei Honda als auch bei Ducati war. „Wir können nur das Beste hoffen und für ihn beten.“

### ZARCO FOR PRESIDENT



Fellon mit Zarcos Schützlingen

Die Aussicht, nach vielen Jahren erstmals ein Top-Ergebnis eines Landsmannes in der höchsten Klasse des Motorradsport zu erleben, trieb die Franzosen noch zahlreicher nach Le Mans als in den letzten Jahren. Es gab einen richtigen Hype um den zweifachen Moto2-Weltmeister. Kurz nach ihrer Präsidentschaftswahl fühlten einige auch offensichtlich,

dass dort der richtige Kandidat gefehlt hat: Es fanden sich mehrere Banner auf den Tribünen mit der Aufschrift „Zarco for President“, einmal in der Variante „Zarco 5 President“.

### BEHINDERUNGEN MIT UNS

Am Samstagabend wurden die Zuschauer, die in Le Mans auch gleich hinter der Haupttribüne campieren können, schon die letzten Jahre mit einem spektakulären Programm mit Stuntshows auf der Zielgeraden unterhalten. Dieses Jahr gab es dazu noch eine Demonstration der historischen 500er-Klasse von ihrem Anfang 1949 bis zu ihrer Ablösung 2003 durch die MotoGP. Die donnern-takt der Viertakter der Anfangszeit und die kreischenden schnellen Viertakter trieben so manchem

alten Rennfan Tränen in die Augen. Dazu gab es eine rührende Premiere. 30 körperlich behinderte Rennfahrer aus neun Ländern fuhren das erste internationale Rennen dieser Art in der Geschichte. Sie zeigten auf unglaubliche Weise, wie sie ihre Behinderung kompensieren können. Der Italiener Daniele Barbero, dem der rechte Unterschenkel fehlt, wurde strahlender Sieger.

**EIN HERZ FÜR KINDER** Auch neun Kinder zwischen sechs und zehn Jahren aus der Rennfahrerschule von Johann Zarco und seinem Mentor Laurent Fellon zeigten an diesem Abend ihr Können. Der Moto2-Weltmeister hat sich bereits vor zwei Jahren zum Ziel gesetzt, sein Wissen an den Nachwuchs weiterzugeben. ■ IP

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Circuit Bugatti Le Mans (F) – 21. Mai 2017** 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 117,180 km über 28 Runden à 4,185 km. 23 Fahrer gestartet, 15 gewertet.  
Wetter/Piste trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 37 Grad. Schnitt des Siegers: 161,6 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	schnellste Rdn.	Reifen v./h.	Punkte
1. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	28	43:29,793 min	305,6 km/h	1:32,309 min	M/M	25
2. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	28	+3,134 s	307,2 km/h	1:32,763 min	S/S	20
3. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	28	+7,717 s	306,7 km/h	1:32,633 min	M/S	16
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	28	+11,223 s	309,1 km/h	1:32,785 min	M/M	13
5. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	28	+13,519 s	305,7 km/h	1:32,885 min	H/M	11
6. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	28	+24,002 s	308,9 km/h	1:33,444 min	M/M	10
7. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	28	+25,733 s	307,1 km/h	1:32,900 min	S/S	9
8. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	28	+32,603 s	299,8 km/h	1:33,471 min	S/S	8
9. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	28	+45,784 s	301,4 km/h	1:34,022 min	M/S	7
10. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	28	+48,332 s	304,3 km/h	1:33,894 min	M/M	6
11. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	28	+50,036 s	304,9 km/h	1:34,022 min	S/S	5
12. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	28	+52,661 s	304,7 km/h	1:34,195 min	M/S	4
13. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	28	+53,179 s	303,7 km/h	1:34,117 min	M/S	3
14. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	28	+55,432 s	300,7 km/h	1:34,310 min	M/S	2
15. Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	28	+1:06,878 min	303,1 km/h	1:34,491 min	M/S	1
<b>Nicht gewertet:</b>							
Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+1 Rdn	305,5 km/h	1:32,373 min	M/M	-
Alex Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	23	+5 Rdn	303,3 km/h	1:33,167 min	M/S	-
Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	17	+11 Rdn	302,9 km/h	1:32,934 min	M/M	-
Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	17	+11 Rdn	304,3 km/h	1:33,433 min	M/M	-
Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	7	+21 Rdn	306,4 km/h	1:33,449 min	M/M	-
Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	5	+23 Rdn	305,9 km/h	1:35,355 min	M/S	-
Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	3	+25 Rdn	313,7 km/h	1:34,734 min	S/S	-
Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	0	+28 Rdn	263,3 km/h	-	M/S	-

### QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Viñales	1:31,994 h
2. Rossi	1:32,100 h
3. Zarco	1:32,229 h
4. Crutchlow	1:32,300 h
5. Márquez	1:32,493 h
6. Dovizioso	1:32,726 h
7. Redding	1:33,119 h
8. P. Espargaró	1:33,399 h
9. Abraham	1:33,517 h
10. Smith	1:33,629 h
11. Miller	1:33,756 h
12. Baz	1:33,955 h
13. Pedrosa	1:32,415 h
14. Bautista	1:32,484 h
15. Folger	1:32,695 h
16. Lorenzo	1:32,830 h
17. Iannone	1:32,844 h
18. A. Espargaró	1:33,187 h
19. Petrucci	1:33,231 h
20. Barberá	1:33,233 h
21. Lowes	1:33,817 h
22. Rabat	1:33,875 h
23. Guintoli	1:34,082 h

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Viñales	85
2. Pedrosa	68
3. Rossi	62
4. Márquez	58
5. Zarco	55
6. Dovizioso	54
7. Crutchlow	40
8. Lorenzo	38
9. Folger	38
10. Miller	29

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	108
2. Honda	95
3. Ducati	72
4. Suzuki	22
5. Aprilia	19

### WM-STAND TEAMS

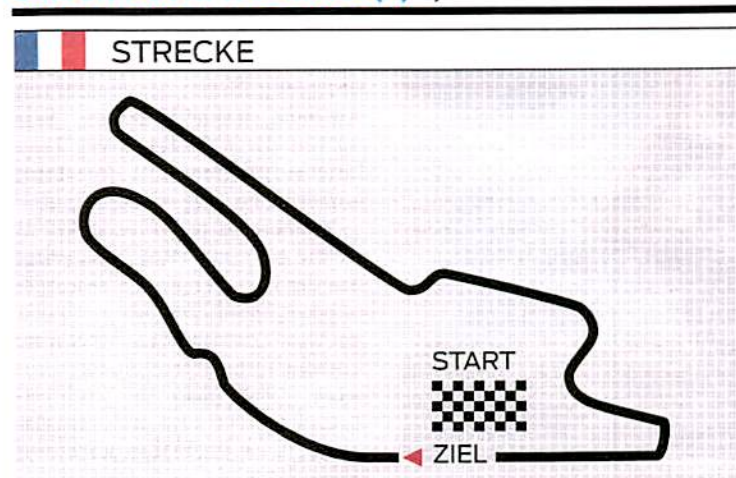
Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	147
2. Repsol Honda Team	126
3. Monster Yamaha Tech3	93
4. Ducati Team	92
5. Octo Pramac Ducati	52
6. Estrella Galicia Marc VDS	42
7. LCR Honda	40
8. Avintia Racing	31
9. Pull & Bear Aspar Team	23
10. Team Suzuki Ecstar	23

»JETZT HABE ICH DEN FEHLER, DEN ICH IN AUSTIN GEMACHT HABE, WIEDERGUT-MACHEN KÖNNEN.«

Maverick Viñales

Rundenrekord: **1:32,309, Maverick Viñales (Yamaha), 2017**  
Quali-Rekord: **1:31,975, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**  
Topspeedrekord: **316,3 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2016**

### CIRCUIT BUGATTI LE MANS (F) 4,185 KM



Maverick Viñales: Nach seinem dritten Saisonsieg wieder WM-Leader

Moto2

# Kampf zwischen Lüthi und Morbidelli

Diesmal hatte Tom Lüthi die Pace, um mit Franco Morbidelli um den Sieg zu kämpfen. Doch nach einer Kollision fiel er zurück und verlor jede Chance.

Von: Imre Paulovits

Nirgendwo in seiner Karriere konnte Tom Lüthi bislang über die Jahre so gute Ergebnisse einfahren wie auf dem Circuit Bugatti. 2005 und 2006 hat er dort mit der 125er gewonnen, 2012 und 2015 in der Moto2. Nachdem er sich für die Pole-Position qualifiziert hatte, strotzte er vor Tatendrang, es auch dieses Jahr wieder zu schaffen.

Es sah dann auch so aus, dass Lüthi die bessere Pace als Franco Morbidelli hat, allerdings machte der Italiener an den Kurvenausgängen immer Meter auf ihn gut, und jedes Mal, wenn sich der Schweizer an die Spitze gesetzt

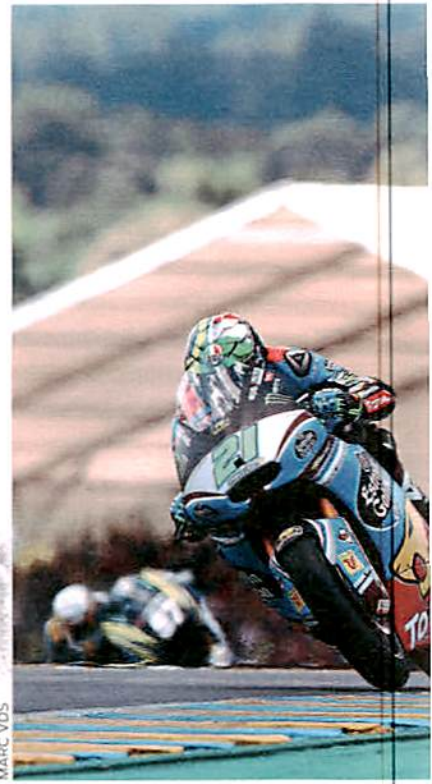
hatte, konterte er umgehend. Und bei dem Konter in der achten Runde kollidierten sie, der Schweizer wurde rausgetragen und fiel auf Platz 4 hinter Alex Márquez zurück. „Ich hatte mich von Beginn an nicht gut gefühlt, ich hatte hinten viel weniger Grip als am Tag zuvor, das Hinterrad hat ständig geslidet“, erzählte Lüthi. „Weil ich den Drive aus den Kurven heraus nicht hatte, war es schwer anzugreifen, weil ich auf der Bremse immer von sehr weit hinten kommen musste. So wollte ich unbedingt vorne bleiben. Morbidelli hatte aus der Schikane heraus den besseren Drive, ist innen reingestochen, und wir haben uns berührt.“

So wog auch der Rückfall hinter Márquez schwer. „Es hat sehr lange gedauert, bis ich an ihm vorbei war, denn er ist mir aus den Kurven heraus immer weggezogen. Ob mein Speed sonst gereicht hätte, um vorne zu bleiben, kann ich nicht sagen.“

So gewann Morbidelli sein viertes Rennen der Saison vor dem erneut starken Francesco Bagnaia. Die Schüler von Valentino Rossi breiten sich langsam aber sicher an der Spitze dieser Klasse aus.

## Sorgen der Suter-Piloten

Dominique Aegerter wurde zwar Fünfter, zufrieden war er damit aber nicht. „Ich war voll am Limit, mir haben im Rennen drei Zehntel gefehlt“, ärgerte sich der Schweizer. „Das Motorrad, das Team und ich haben mehr Potenzial, wir können es am Rennntag aber einfach nicht einsetzen. Dafür müssen wir eine Lösung finden.“ So ist er auch in Le Mans geblieben, um dort zu testen. Auch die Dynavolt-Piloten Marcel Schrötter und Sandro Cortese, die im Rennen 12. und 14. wurden, werden zum Testen bleiben. „Wenn man seine eigene Startposition nicht halten kann, dann gibt es auch keinen Grund, zufrieden zu sein“, sagte Schrötter. „Ich hoffe, dass Suter beim Test eine Lösung findet.“ ■



Hier machte Tom Lüthi (#12) noch Jagd auf

MotoGP

## Ab Mugello mit dem steiferen Vorderreifen

Am Freitag beim GP von Frankreich wurde abgestimmt: Ab Mugello bringt Michelin den Vorderreifen mit härterer Karkasse. Daran hat nicht jeder seine Freude.

Von: Imre Paulovits

Dorna-Sicherheitsberater Loris Capirossi rief am Freitag die MotoGP-Fahrer zusammen. Nachdem sie an dem Testtag in Jerez den Reifen mit der härteren Karkasse getestet hatten, sollten sie nun entscheiden, ob in Zukunft dieser oder der von Michelin seit Beginn dieses Jahres gebaute, mit einem weicheren Unterbau versehene Reifen in Zukunft bereitstehen und weiterentwickelt werden soll.

Die Abstimmung fiel erstaunlich klar zugunsten des steiferen Reifens aus. 20 von 23 Piloten stimmten für ihn. Aber einer, dessen Fahrstil von der weicheren

Karkasse klar profitiert hatte, war darüber gar nicht glücklich: Jorge Lorenzo. Der fünffache Weltmeister bevorzugt runde Linien und einen hohen Kurvenspeed, und dabei fühlte er sich von der weichen Konstruktion unterstützt. Har-

te Bremsen wie Valentino Rossi oder Marc Márquez wollten hingegen mehr Stabilität beim Bremsen. Die beiden Superstars haben zusammen mit ihren Teammanagern überhaupt erst durchsetzen können, dass Michelin bereit war, eine

schon als endgültig eingeschlagene Entwicklungsrichtung wieder umzukrempeln.

Lorenzo wurde zwar vor allem von Jack Miller scharf angegriffen, warum er sich nicht mit dem abfinden kann, was die Mehrheit entschieden hatte, doch der Mallorquiner hatte auch so seine Argumente. „Ich weiß, dass die Spätbremsen lieber einen härteren Aufbau hätten“, verteidigt sich Lorenzo. Aber ich kann mich auch noch an den letzten Herbst erinnern, als wir die Entscheidung zugunsten des weicheren Aufbaus gemacht haben. Wir hatten diese Reifen zwei Tage lang verglichen und uns dann entschieden, weil er mehr positive Aspekte hatte. Unter anderem ist die Neigung zum Chattering mit der härteren Karkasse ausgeprägter. Jetzt haben wir nach nur ein paar Testrunden in Jerez eine Entscheidung getroffen. Ich weiß jetzt schon, dass bei anderen Temperaturen und anderem Asphalt neue Probleme kommen werden.“ ■



Jorge Lorenzo: „Die Entscheidung für die härtere Karkasse fiel zu voreilig“

# Morbidelli wird rauher



Franco Morbidelli (#21): Nach dem Rammstoß fiel der Schweizer zurück

## NACHRICHTEN

**MOTOGP: JACK MILLER** hatte bei einem Sturz in Turn 3 im FP4 alle Schutzengel der Welt bei sich. Sein Vorderrad klappte ein, er konnte es wieder korrigieren, dies trieb ihn aber genau Richtung der seitlichen Mauer. Das Motorrad schlug ein, Miller konnte gerade noch rechtzeitig abspringen, wurde aber auch so über sein Bike geschleudert. Wie durch ein Wunder trug er keine Knochenbrüche davon, auch konnten die Ärzte keine Gehirnerschütterung feststellen. Am Sonntag fuhr er dann auf Platz 8. „Mir tut aber alles weh“, klagte der toughe Australier. Sein rechter Daumen war auch auf die doppelte Größe seines linken geschwollen. „Dazu ist mein rechtes Knie angeschwollen, mir tut der ganze Rücken weh und mein ganzer Körper ist grün und blau.“

**MOTOGP: ALEX RINS** war als Gast in Le Mans an der Suzuki-

Box. Eigentlich soll Sylvain Guintoli auch die Rennen in Mugello und in Barcelona an den ersten beiden Juni-Wochenenden fahren, Rins betonte aber, dass er zumindest versuchen möchte, sein Heimrennen in Barcelona zu fahren.

**MOTO2: TARRAN MACKENZIE** stürzte zwar im Rennen fünf Runden vor dem Ziel, Stefan Kiefer war mit seinem Neuwert trotzdem zufrieden: „Er hat sich unheimlich schnell an die Moto2 gewöhnt und er geht sehr professionell an die Sache heran“, lobte Kiefer den 21-jährigen Schotten. Für Mackenzie selbst war es ein Sprung ins eiskalte Wasser. „Aber die Moto2 macht unheimlich Spaß“, freute sich der Sohn von Niall Mackenzie. „Sie ist viel steifer und genauer als ein Supersport-Motorrad, so wie eine große Moto3.“

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Circuit Bugatti Le Mans (F) – 21. Mai 2017 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 108,810 km über 26 Runden à 4185 km. 31 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Franco Morbidelli (I)	Kalex	26	42:17,557 min	1:36,836 min	25
2.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	26	+1,714 s	1:36,881 min	20
3.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	26	+5,837 s	1:37,161 min	16
4.	Álex Márquez (E)	Kalex	26	+6,212 s	1:37,142 min	13
5.	Mattia Pasini (I)	Kalex	26	+13,537 s	1:37,221 min	11
6.	Dominique Aegerter (CH)	Suter	26	+14,945 s	1:37,527 min	10
7.	Takaaki Nakagami (J)	Kalex	26	+16,413 s	1:37,181 min	9
8.	Simone Corsi (I)	Speed Up	26	+16,681 s	1:37,462 min	8
9.	Xavi Vierge (E)	Tech3	26	+17,163 s	1:37,273 min	7
10.	Yonny Hernández (COL)	Kalex	26	+17,605 s	1:37,444 min	6
11.	Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	26	+22,528 s	1:37,459 min	5
12.	Marcel Schrötter (D)	Suter	26	+22,909 s	1:37,751 min	4
13.	Ricard Cardús (E)	KTM	26	+23,801 s	1:37,548 min	3
14.	Sandro Cortese (D)	Suter	26	+24,322 s	1:37,750 min	2
15.	Axel Pons (E)	Kalex	26	+25,959 s	1:37,569 min	1
16.	Xavier Siméon (B)	Kalex	26	+26,116 s	1:37,765 min	-
17.	Miguel Oliveira (P)	KTM	26	+26,394 s	1:37,616 min	-
18.	Fabio Quartararo (F)	Kalex	26	+26,846 s	1:37,363 min	-
19.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	26	+28,506 s	1:37,936 min	-
20.	Remy Gardner (AUS)	Tech3	26	+48,794 s	1:38,095 min	-
21.	Tetsuya Nagashima (J)	Kalex	26	+49,354 s	1:38,343 min	-
22.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	26	+49,680 s	1:38,434 min	-
23.	Jesko Raffin (CH)	Kalex	26	+49,913 s	1:38,458 min	-
24.	Alex Bassani (I)	Speed Up	26	+1:03,235 min	1:38,791 min	-
25.	Edgar Pons (E)	Kalex	26	+1:03,801 min	1:39,215 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>						
	Isaac Vinales (E)	Kalex	25	+1 Rd.	1:37,495 min	-
	Tarran Mackenzie (GB)	Suter	21	+5 Rdn.	1:38,987 min	-
	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	17	+9 Rdn.	1:37,805 min	-
	Jorge Navarro (E)	Kalex	8	+18 Rdn.	1:38,561 min	-
	Stefano Manzi (I)	Kalex	7	+19 Rdn.	1:38,109 min	-
	Luca Marini (I)	Kalex	0	0 Rdn.	-	-

### WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Morbidelli	100
2.	Lüthi	80
3.	Márquez	62
4.	Oliveira	59
5.	Bagnaia	53
6.	Nakagami	41
7.	Aegerter	37
8.	Vierge	32
9.	Marini	31
10.	Corsi	27
11.	Schrötter	27
18.	Cortese	10
22.	Raffin	5

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	125
2.	KTM	62
3.	Suter	44
4.	Tech 3	32
5.	Speed Up	27

### STARTAUFGSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Lüthi	1:36,548 h
2.	Bagnaia	1:36,574 h
3.	Morbidelli	1:36,649 h
4.	Marini	1:36,794 h
5.	Aegerter	1:36,863 h
6.	Márquez	1:36,884 h
7.	Pasini	1:36,966 h
8.	Baldassarri	1:37,154 h
9.	Schrötter	1:37,173 h
10.	Cortese	1:37,185 h
11.	Vierge	1:37,223 h
12.	Siméon	1:37,268 h
13.	Hernandez	1:37,277 h
14.	Corsi	1:37,280 h
15.	Cardús	1:37,369 h
16.	A. Pons	1:37,376 h
17.	Oliveira	1:37,440 h
18.	Nakagami	1:37,448 h
19.	Vinales	1:37,677 h
20.	Quartararo	1:37,685 h
21.	Navarro	1:37,698 h
22.	Syahrin	1:37,766 h
23.	Gardner	1:37,769 h
24.	Manzi	1:37,911 h
25.	Raffin	1:37,979 h
26.	Locatelli	1:38,122 h
27.	Nagashima	1:38,572 h
28.	Bassani	1:38,733 h

Moto3

# Mir behält im Krimi von Le Mans

Es war ein nervenaufreibendes Rennen. Doch weil Joan Mir richtig taktierte und im Sattel blieb, konnte er sich an der WM-Spitze ein gutes Stück absetzen.

Von: **Imre Paulovits**

**S**o etwas haben auch die Alteingesessenen noch nicht gesehen. Dass fünf oder sechs Fahrer umkippen, wenn sie unvermutet auf eine Ölspur treffen, das gab es schon öfter, aber diesmal schlidderten sage und schreibe 15 Maschinen in der zweiten Runde in der Virage de la Chapelle hilflos ins Kies. Es war noch nicht einmal zu erkennen, wer zuvor in dieser Kurve Öl verloren hatte. Weder die Streckenposten noch die Fahrer ahnten etwas, und die um die Plätze kämpfenden Jungspunde hatten keine Chance. Nur gut, dass wenigstens die Moto3-Bikes

heute noch ein Gewicht haben, das für Rennmaschinen angemessen ist, und so wurde niemand von den umherfliegenden Maschinen erschlagen oder ernsthaft verletzt. Aber es gab viel zu tun für die Mechaniker, um die Motorräder in der Zeit herzurichten, bis die Streckenposten mit der Säuberung der Strecke fertig waren.

## WM-Favoriten im Aus

Wenn die Fahrer auch sichtlich geschockt waren, nach dem Neustart ging es wieder zur Sache, als gäbe es kein Morgen. Nicolò Bulgè hatte es bei dem Gemetzel aber doch etwas härter erwischt, der VR46-KTM-Pilot konnte sich vor Schmerzen kaum auf dem Motorrad halten und wurde nach hinten durchgereicht. Dafür machte sich Romano Fenati auf, nach seinem Sieg in Austin und dem zweiten Platz in Jerez wieder ganz oben auf dem Treppchen zu stehen, doch so lässig und überlegen er vorn davonzu-

fahren schien, so lässig flog er auch ab. Dann machte es ihm Pole-Sitter Jorge Martín nach. WM-Leader Joan Mir hingegen behielt die Nerven, fuhr einen klaren Sieg vor Arón Canet und Fabio di Giannantonio heraus und hat damit an der WM-Spitze 33 Punkte Vorsprung.

Wenn bislang auch alle Podestplätze in diesem Jahr an Honda-Piloten gingen, waren es doch wieder die beiden Platinum-Bay-Real-Estate-KTM-Piloten Darryn Binder und Marcos Ramírez, die die beste Show ablieferten. Das Fahrwerk der diesjährigen KTM ist ihrem Motor klar überlegen, und sie drückten sich überall rein, wo sie nur konnten. Binder bezahlte seinen Wagemut mit einem Abflug in der letzten Runde, Ramírez wurde zwar von den Honda-Piloten geschluckt, von Canet und Giannantonio aber nur knapp. Ob es nur eine Frage der Zeit ist, bis wir eine Österreicherin ganz oben sehen? ■



Moto3

## Kornfeil holt für Peugeot die ersten Punkte

In Le Mans gab es Freude beim Saxoprint-Peugeot-Team: Diesmal konnte Jakub Kornfeil gut im zweiten Pulk mithalten.

**T**eamchef Terrell Thien saß am Freitag zwar nachdenklich, aber doch nicht verzweifelt im Teamtransporter. „Mahindra hat im Winter wirklich hart gearbeitet, die Motorräder sind viel besser und zuverlässiger geworden“, sprach er es aus. „Aber was Honda zu Beginn des Jahres aus den Kisten geholt hat, hat uns doch alle schockiert, und nicht nur uns. Die haben bei den Motoren die Latte in eine andere Galaxie gehängt.“

Thien wusste auch, wie er beim erfahrenen Jakub Kornfeil für Abhilfe sorgen kann. „Der Junge ist gut und erfahren, aber wie man eine leistungsmäßig unterlegene Moto3 fahren muss, das musste

ihm erst einmal erklärt werden. Unser Fahrwerk ist prima, da muss er einfach reinhalten.“

Kornfeil nahm es sich zu Herzen, konnte diesmal im großen Pulk, der sich im Respektabstand zu Joan Mir gebildet hatte, mithalten und holte so als Elfter fünf Punkte für das Team. „Mehr wollte ich nicht riskieren, diese Punkte wollte ich heimbringen“, freute sich der Tscheche. ■ IP



Jakub Kornfeil: Anschluss gefunden

Moto3

## Philipp Öttl: Schmerzen überwunden

Philipp Öttl vollbrachte eine wahre Heldentat in Le Mans: Zwei Wochen nach seinem Schlüsselbeinbruch fuhr er das Rennen in Le Mans zu Ende.

Von: **Imre Paulovits**

**E**r war richtig aufgekratzt: nach seiner Schlüsselbein-OP wollte sich niemand festlegen, ob Philipp Öttl in Le Mans wieder fahren kann, doch dann hatte sich der 21-Jährige selber dafür entschieden. „Ich hatte mich nach der OP jeden Tag ein bisschen gesteigert“, gab er euphorisch zu. „Am letzten Wochenende hatte ich dann das Gefühl, dass ich fahren kann, habe mich ans Fahrradtraining gemacht, und dann am Montag entschieden, dass wir nach Le Mans fahren.“

Dass es an den ersten beiden Tagen nass war, kam ihm dabei nicht gerade zugute. „Im Nassen kann man das Gefühl nicht so richtig aufbauen, und wir konnten auch nicht so viele Runden fahren, wie ich es sonst im Trockenen gemacht hätte“, gab er zu. „Im Trockenen habe ich mich dann auch viel wohler gefühlt, und dass ich im Qualifying 29. war, schaute schlechter aus, als es in Wirklichkeit war.“

Im Rennen hatte Öttl sogar Glück, dass er von so weit hinten starten musste, denn so konnte er sehen, wie vorne alle über dem Öl umfallen, und rechtzeitig abbremsen. „Aber nach dem Neustart gab es viele rutschige Stellen wegen dem Öl, und da habe ich mich nicht richtig drübergetraut“, gab er hinterher aber zu. „Im Warm-up war das Gefühl aber besser, ich hoffe, dass ich bis Mugello wieder ganz fit sein werde.“ ■

# ans die Nerven



Sieger Joan Mir (#36), noch vor Ramirez (#42) und Binder

Moto3-Junior-WM

## Alles in fester Hand der großen WM-Teams

In Le Mans war es klar zu erkennen: Die großen Motorrad-WM-Teams bauen in der Junior-WM ihren Nachwuchs auf. Und gegen sie ist es nur schwer zu gewinnen.

Da saßen sie in ihrer ersten Pressekonferenz vor den Journalisten, die noch eine Minute vorher mit Valentino Rossi, Maverick Viñales und Johann Zarco gesprochen hatten, und waren ganz nervös. Aber Sieger Alonso López, Dennis Foggia und Jere-

my Alcoba meisterten auch diese Prüfung mit Bravour. Kein Wunder: Die beiden Spanier werden von der Schule von Emilio Alzamora aufgezogen, der Italiener von der von Valentino Rossi. Und dazu gehört nicht nur, dass sie das Material bekommen, mit dem ihre Teamkollegen letztes Jahr die Grands Prix gefahren sind, sondern auch Englisch büffeln müssen und auch alle Pflichten, die ein Profi-Rennfahrer neben der Strecke zu erfüllen hat, lernen. Auf der Strecke können sie es schon wie die Großen: Alonso schlug Foggia um ganze 48 Tausendstel, Alcoba um zwei Zehntelsekunden. ■ IP



Foggia, López und Alcoba (v.li.)

### CUP-STAND

1.	Jeremy Alcoba (E) Honda	41
2.	Dennis Foggia (I) KTM	33
3.	Alonso López (E) Honda	25
4.	Makar Yurchenko (KZ) KTM	23
5.	Sergio García (E) Honda	22
6.	Jaume Sala (E) KTM	16

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGERBNIS

Circuito de Jerez (E) – 7. Mai 2017 Vierter Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft: 101,729 km über 23 Runden à 4,423 km. 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 25 Grad, Asphalt: 35 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.	
1.	Joan Mir (E)	Honda	23	27:37,830	1:47,093	25
2.	Aron Canet (E)	Honda	23	+4,252	1:47,273	20
3.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	23	+4,365	1:47,224	16
4.	Marcos Ramirez (E)	KTM	23	+4,469	1:47,090	13
5.	Juanfran Guevara (E)	Honda	23	+4,845	1:47,291	11
6.	Enea Bastianini (I)	KTM	23	+5,463	1:46,923	10
7.	Jules Danilo (F)	KTM	23	+5,652	1:47,282	9
8.	Andrea Migno (I)	Honda	23	+5,821	1:47,167	8
9.	Bo Bendsneyder (NL)	Honda	23	+6,049	1:47,320	7
10.	Danny Kent (GB)	KTM	23	+6,193	1:47,102	6
11.	Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	23	+7,504	1:47,297	5
12.	John McPhee (GB)	Honda	23	+8,741	1:47,379	4
13.	Nakarin Atiratphuvapat (T)	KTM	23	+16,006	1:47,095	3
14.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	23	+16,405	1:47,605	2
15.	Marco Bezzecchi (I)	Honda	23	+16,514	1:47,584	1
16.	Livio Loi (B)	Honda	23	+16,639	1:47,919	-
17.	Nicolò Bulega (I)	Honda	23	+16,752	1:47,798	-
18.	Manuel Pagliani (I)	Peugeot	23	+16,996	1:47,614	-
19.	Ayumu Sasaki (J)	Mahindra	23	+17,046	1:47,437	-
20.	Maria Herrera (E)	KTM	23	+17,206	1:46,954	-
21.	Philipp Öttl (D)	Honda	23	+28,501	1:48,523	-
22.	Tony Arbolino (I)	KTM	23	+33,398	1:48,285	-
23.	Patrik Pulkkinen (FIN)	Honda	23	+42,059	1:48,362	-

### nicht gewertet

Darryn Binder (SA)	KTM	15	1 Rdn	1:47,190	-
Tatsuki Suzuki (J)	Honda	14	2 Rdn	1:47,710	-
Kaito Toba (J)	Honda	14	2 Rdn	1:47,764	-
Nicolò Antonelli (I)	KTM	11	5 Rdn	1:49,207	-
Jorge Martín (E)	Honda	10	6 Rdn	1:42,969	-
Romano Fenati (I)	Honda	7	9 Rdn	1:42,841	-
Albert Arenas (E)	Mahindra	3	13 Rdn	1:43,579	-
Adam Norrodin (MAL)	Honda	0	23 Rdn	-	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte	
1.	Mir	99
2.	Fenati	65
3.	Canet	63
4.	Martin	59
5.	McPhee	53
6.	di Giannantonio	51
7.	Migno	43
8.	Ramirez	36
9.	Guevara	34
12.	Bastianini	31

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit	
1.	Martin	1:42,813
2.	Bulega	1:42,844
3.	Guevara	1:42,961
4.	Fenati	1:42,999
5.	Arenas	1:43,038
6.	Antonelli	1:43,051
7.	Ramirez	1:43,051
8.	Mir	1:43,057
9.	Bendsneyder	1:43,086
10.	Kent	1:43,186
11.	Bastianini	1:43,320
12.	Canet	1:43,352
13.	Loi	1:43,391
14.	Pagliani	1:43,420
15.	di Giannantonio	1:43,489
16.	Danilo	1:43,572
17.	Binder	1:43,652
18.	Kornfeil	1:43,671
19.	Norrodin	1:43,711
20.	Dalla Porta	1:43,717
21.	Bezzecchi	1:43,740
22.	Suzuki	1:43,793
23.	Migno	1:43,824
24.	Arbolino	1:43,891
25.	McPhee	1:43,893
26.	Toba	1:43,918
27.	Sasaki	1:43,928
28.	Öttl	1:44,092

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte	
1.	Honda	125
2.	KTM	60
3.	Peugeot	5



Joan Mir: Einsamer WM-Spitzenreiter

Endurance-WM

# Jetzt entscheiden Nuancen



GMT94: Zweiter Sieg in Folge nach Le Mans



Marvin Fritz: Wieder gesund und gut dabei

Schon wieder ein neuer Rekord und schon wieder ein Sieg des französischen Yamaha-Werksteams. GMT94 hob auch das Acht-Stunden-Rennen beim Hattrick in der Motorsport Arena von Oschersleben mit 318 gefahrenen Runden auf eine neue Ebene. Eine Pfütze Benzin kostete das Bolliger-Team Platz drei.

Von: **Anke Wieczorek**

**D**abei hingen GMT94 und YART wie schon vor fünf Wochen in Le Mans zusammen wie die Kletten. YART-Boss Mandy Kainz war so aufgekratzt, dass er den Mechanikern für einen Toilettengang Höchststrafen androhte – im Scherz, versteht sich.

Eine halbe Minute lag nach 318 Runden zwischen den Spitzenteams, wobei YART mit stumpfen Waffen kämpfte. „Wir hatten nicht das gewohnte Fahrerpotential“, blieb Kainz ganz nüchtern. „Marvin Fritz ist nach dem schweren Sturz bei der Superstock 1000-EM gehandicapt und er ist hier in Oschersleben nochmal von der Yamaha geflogen. Unser Japaner Kohta Nozane kannte weder die Strecke, noch hatten wir einen Reifentest gemacht. Wenn du gewinnen willst, brauchst du drei Fahrer wie Broc Parkes in Bestlaune.“

GMT94 ließ in Oschersleben nichts anbrennen. Pole Position im Training und Sieg trotz einer Stop-and-Go-Strafe wegen einer nicht ausgeschalteten Zündung beim Boxenstopp während des Rennens.

Derzeit ist die Endurance-WM so eng wie lange nicht. GMT94 und YART trennten nach fünf Stunden gerade mal eine Sekun-

**»WENN DU SIEGEN WILLST, BRAUCHST DU FAHRERKALIBER IN BESTFORM UND BESTLAUNE«**

Mandy Kainz

de. GMT94 hatte die YZF-R1 mit vollem Futter versorgt, während YART die magere Variante bevorzugte, was ganz am Ende insgesamt zwei Boxenstopps weniger ausmachte. „Die Minuten holst du sonst nicht mehr auf.“

Kainz meint, es seien nur noch Nuancen, die alles entscheiden: Fahrer und Reifen. „Wir fahren Rennen gegen uns selbst.“ Der Österreicher meint, dass die guten Strecken für YART erst noch kommen. „Umso heißer die Temperaturen sind, desto besser

kommt der Bridgestone-Reifen in Gang.“ Deshalb müsse GMT94 jetzt auf Dunlop für den WM-Titel rausfahren, was überhaupt möglich ist. Kainz trocken: „Denn auf dem Slovakiaring und in Suzuka kommen wir mit 150 Prozent.“

Das Bolliger Team Switzerland hatte zehn Minuten vor dem Ende noch auf Platz drei gelegen, doch der Sprit reichte nicht mehr bis ins Ziel. Das Tanken kostete eine Position: Platz vier. Dabei hatte Roman Stamm in der letzten Stunde noch die schnellste Rennrunde des Teams vorgelegt.

Der IDM-Führende Markus Reiterberger beeindruckte mit starken Rundenzeiten im Team LPR Poland BMW, in dem auch Lukas Trautmann an Bord ist. Reiter ging als Startpilot ins Rennen und übergab die S1000 RR auf dem vierten Platz an Trautmann. Doch der Österreicher stürzte und das Motorrad war Kernschrott. ■



Lucy Glöckner: 2. Platz bei den SST

## RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Oschersleben (D): 18.–21. Mai 2017; 3. WM-Lauf; 318 Rdn. à 3,667 km; 33 Teams gestartet, 23 gewertet; Wetter: trocken, 6–20°C

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. GMT94 (Checa/Canepa/Di Meglio)	Yamaha YZF-R1	08:00:39,097
2. YART (Parkes/Fritz/Nozane)	Yamaha YZF-R1	+30,587
3. Maco Racing Team (Junod, Jerman, Dos Santos)	Yamaha YZF-R1	+3 Rdn.
4. Bolliger Switzerland (Salger, Stamm, Savary)	kawasaki ZX-10 R	+4 Rdn.
5. F.C.C. TSR (Black/D. Cudlin/Hook)	Honda CBR 1000 RR	+4 Rdn.
6. Moto AIN CRT (Clere, Masbou, Mulhauser)(1.SST)	Yamaha YZF-R1	+5 Rdn.
7. Voelpker NRT48 (Kerschbaumer, Glöckner, Bühn) (2.SST)	BMW S 1000 RR	+6 Rdn.
8. Yamaha Vltais (Maurin/Mackels/Alt) (3.SST)	Yamaha YZF-R1	+6 Rdn.
9. SERT (Philippe, A.Cudlin, Masson)	Suzuki	+7 Rdn.
10. Honda Endurance Racing (da Costa, Gimbert, Foray)	Honda	+8 Rdn.

## WM-STAND TEAMS

1.	SERT	108
2.	GMT94	101
3.	SCR	92
4.	SRC Kawasaki	86
5.	YART	84

## WM-STAND FAHRER

1.	Masson	108
2.	Philippe	108
3.	Canepa	101
4.	Checa	101
5.	De Puniet	92

# Geiger und Dubbink gewinnen den Auftakt



Dirk Geiger (#1) vor den NEC-GP-Piloten Kevin Orgis (#44) und de Vits (#19)

Der ADAC-Northern Europe Cup fuhr in Oschersleben zwei Rennen aus. Dirk Geiger konnte in der Standard-Klasse beide für sich entscheiden, Tim Georgi die in der GP-Klasse.

Von: **Maria Pohlmann**

Nachdem er sich bereits die Pole Position der Standard-Klasse gesichert hatte, ließ Geiger auch zum Start des ersten Rennens nicht nach. Er führte jede Runde seiner Kategorie an, obwohl seine Verfolger viel Druck machten. Der 15-jährige Tscheche Oliver König landete mit nur zwei Zehntelsekunden Rückstand auf dem zweiten Rang. Toni Erhard eroberte Platz drei vor Simon Jespersen und Philipp Freitag.

Im zweiten Lauf lieferte sich Geiger einen harten Kampf gegen Jespersen und König, die den amtierenden Standard-Meister nicht ziehen lassen wollten. Schließlich konnte sich Geiger aber durchsetzen und gewann auch das zweite Rennen. Jespersen musste sich mit Platz zwei geschlagen geben, König wurde Dritter, gefolgt von Erhard, der das Podest nur knapp verpasste. Freitag komplettierte erneut die Top-5.

Nachdem sich Walid Khan Soppe (17. NL) die Pole Position

gesichert hatte, ging sein Freudenberg-Racing-Teamkollege Georgi im ersten Rennen in Führung. Die beiden lieferten sich ein hartes Duell an der Spitze, das schließlich Georgi gewann. Soppe folgte nur 0,182 Sekunden dahinter. NEC-Rookie Jan-Ole Jähning komplettierte das Podium.

Ernst Dubbink, der Sieger von Assen, und Kevin Orgis folgten auf den Plätzen vier und fünf. Im zweiten Rennen fand Georgi einen noch schnelleren Rhythmus. Runde für Runde zog er seinen Verfolgern auf und davon, bis er schließlich mit über 14 Sekunden Vorsprung auch das zweite Rennen gewann. Soppe wurde erneut Zweiter vor Jähning. Kevin Orgis und Sasha de Vits komplettierten die Top-5 der GP-Klasse.

## ADAC-Junior-Cup: Hart

Im ersten Lauf des ADAC Junior Cup fuhr Aaron Schäfer zunächst an die Spitze, dann schloss David Brian Hart auf, übernahm die Führung und gewann im Foto-Finish um ganze 0,049 Sekunden. Max Schmidt sicherte sich die dritte Position und damit seinen ersten Podestplatz. Schäfer ging im zweiten Rennen erneut in Führung, Hart ging diesmal schnell vorbei und gewann diesmal souverän. Schäfer hatte später mit Schmidt zu kämpfen, der noch an ihm vorbeiging und sich den zweiten Rang holte. ■

## CUP-STAND GP

1.	Tim Georgi (D) KTM	50
2.	Jan-Ole Jähning (D) KTM	45
3.	Kevin Orgis (D) KTM	44
4.	W. Khan Soppe (NL) KTM	40
5.	Ernst Dubbink (NL) Honda	38

## CUP-STAND STANDARD

1.	Dirk Geiger (D) Honda	75
2.	Toni Erhard (D) Honda	49
3.	Oliver König (CZ) Honda	44
4.	Philipp Freitag (D) Honda	38
5.	Simon Jespersen (DK) Ho.	33

# Doppelsieg der Birchall-Brüder

Die Brüder Ben und Thomas Birchall waren die Dominatoren der Seitenwagen-WM in Oschersleben.

Beim Sprint-Race, das nach einem Motorschaden von Eckart Rösinger wegen Streckenreinigung um 40 Minuten verschoben werden musste, gingen Birchall/Birchall gleich in Führung und gaben diese nicht mehr ab. Päivärinta/Kainulainen versuchten ihnen etwas einzuheizen, mussten aber bald abreißen lassen und gaben sich mit dem zweiten Platz zufrieden.

Beim Gold Race am Sonntag setzten sich Päivärinta/Kainulainen nach dem Start zwar an die Spitze, doch die Birchalls kämpften sich von der dritten Position aus nach vorn und machten sich wieder aus dem Staub, um zum Schluss mit fast einer halben Minute zu gewinnen. Streuer/De Haas, die lange auf P3 gelegen hatten, mussten sich Holden/Wilkes geschlagen geben und fielen weiter zurück. „Das hat ganz schön geschlaucht, ich bin noch nie ein so langes Rennen gefahren“, gestand Ilse de Haas. ■ MP

## ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

**Oschersleben (D): 20. Mai 2017; Sprintrennen; 44,0 km über 12 Rdn.; 17 Teams gestartet, 16 gewertet**

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1.	Birchall/Birchall (GB/GB)	LCR-Suzuki 18:50,928
2.	Päivärinta/Kainulainen (FIN/FIN)	LCR-Honda +9,967
3.	Holden/Wilkes (GB/GB)	LCR-Kawasaki +38,691
4.	Streuer/De Haas (NL/NL)	LCR-Honda +46,144
5.	Lawrie/Huges (GB/GB)	LCR-Suzuki +1:03,717

**Oschersleben (D): 21. Mai 2017; 2. WM-Lauf; 77,0 km über 21 Rdn.; 16 Teams gestartet, 14 gewertet**

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1.	Birchall/Birchall (GB/GB)	LCR-Suzuki 31:12,955
2.	Päivärinta/Kainulainen (FIN/FIN)	LCR-Honda +27,702
3.	Holden/Wilkes (GB/GB)	LCR-Kawasaki +49,811
4.	Streuer/De Haas (NL/NL)	LCR-Honda +1:15,557
5.	Grabmüller/Kirchhofer (D/D)	LCR-Yamaha +1:21,022

## WM-STAND

1.	Birchall	75 Pkt.
2.	Päivärinta	60
3.	Streuer	42
4.	Grabmüller	34
5.	Holden	32
6.	Lawrie	32
7.	Blackstock	27
8.	E. Leblond	22
9.	Rutz	19
10.	Kimeswenger	13
11.	Bachmaier	12
12.	Remse	12
13.	Barbier	7
14.	Baker	6
15.	F. Leblond	5

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE: NICKY HAYDEN

liegt nach einem Trainingsunfall im kritischen Zustand auf der Intensivstation der Ospedale Bufalini in Cesena. Der MotoGP-Weltmeister von 2006 war nach der WM-Runde in Imola mit Freunden in Italien geblieben, um dort etwas auszuspannen und mit dem Rennrad zu trainieren. Nur wenige hundert Meter von der Rennstrecke von Misano ist Hayden mit einem Peugeot 206 zusammengeprallt, hat dessen Windschutzscheibe und Dach getroffen und sich dabei Knochenbrüche, innere Verletzungen und ein schweres Schädel-Hirn-Trauma zugezogen. Wie es genau zu dem Unfall kam, wird von der Polizei noch untersucht, das Auto fuhr auf einer Vorfahrts-Straße, die Hayden kreuzte. Bei Redaktionsschluss war der MotoGP-Weltmeister von 2006

in schwerster Lebensgefahr. Er ist an eine Herz-Lungen-Maschine angeschlossen, die Ärzte konnten bei seinem Zustand keine OP durchführen. Seine Mutter Rose, sein Bruder Tommy und seine Lebensgefährtin Jackie sind bei ihm. Am Wochenende in Donington wird Ten Kate aus Respekt vor Hayden keinen zweiten Fahrer neben Stefan Bradl einsetzen.

### SUPERBIKE-WM: DUCATI

hat sich auf seine Art für den überlegenen Doppelsieg von Chaz Davies in Imola bedankt. Der Superbike-Werksfahrer durfte anschließend mit dem Testteam nach Mugello reisen und die MotoGP-Ducati testen. Wenn auch keine Zeiten bekanntgegeben wurden: Gigi Dall'Igna zeigte sich begeistert vom 30-jährigen Briten.



Das Duell des Tages: Jeremy Seewer fuhr WM-Leader Pauls Jonass davon

# Erster Sieg in Europa

Jeremy Seewer verbuchte seinen ersten europäischen GP-Erfolg in Teutschenthal. Aber der Schweizer musste zittern, ob sein Erfolg am grünen Tisch annulliert würde. Für KTM fuhren Tony Cairoli und Jeffrey Herlings im MXGP total überlegen.

Von: **Alex Hodgkinson**

**E**s war doppeltes Glück für alle, dass die Sturmfront schon Freitagabend statt am prognostizierten Samstag über dem Talkessel wütete. Das Qualiprogramm fing mit Verspätung an, aber eine natürliche Bewässerung ist immer effektiver als ein Feuerwehreinsatz. Und so fand das Programm unter schwierigen, aber akzeptablen Bedingungen statt.

Trotzdem gab es Opfer! Evgeny Bobryshev, der 2010 seinen einzigen GP-Sieg vor Ort gefeiert hatte, stürzte in der letzte Runde des Pflichttrainings und brach sich

das rechte Schlüsselbein, während sich Yentel Martens im EMX300-Lauf in Führung liegend mit einem gebrochenen Schienbein verabschiedete.

Doch das waren längst nicht die einzigen Sturzopfer. Tim Gajser ging unter Druck von Tony Cairoli während der MXGP-Qualifikation hart zu Boden, und während des MX2-Qualifikationslaufes gab es fünf Führungswechsel. Alle Titeldividenden mit Ausnahme von Pauls Jonass stürzten, der Lette hatte dem anstürmenden Benoit Paturel nichts entgegenzusetzen. Kein Grund zur Sorge im KTM-Lager: Der einstige Bruchpilot hat in diesem Jahr unter der Obhut von Marc de Reuver das Abwarten gelernt, wohlwissend, dass es nur am Renntag WM-Punkte gibt.

## Nagl kommt nicht voran

In der MXGP-Qualifikation siegte Tony Cairoli nach dem Ausscheiden von Gajser, aber dem Sizilianer war die Gefahr vonseiten Jeffrey Herlings bewusst. Der Niederländer glänzte nämlich mit Trainingsbestzeit und konnte in der Endphase mühelos von Rang 5 auf Platz 2 vorfahren.

Max Nagls enttäuschende Saison ging weiter: Platz 10 im Pflichttraining und Elfter im Qualilauflauf. IceOne-Teammanager Antti Pyrhonen: „Max setzt sich selbst hier bei seinem Heim-GP noch mehr unter Druck.“

Als 14. gestartet, fuhr Nagl in Lauf 1 auf dem zehnten Platz ins Ziel. Es war ein frustrierendes Ergebnis, aber: Die Leistungsdichte im MXGP ist so extrem, dass kein anderer Spitzenfahrer so viele Plätze gutmachen konnte. In Lauf 2 schaffte der Oberbayer endlich einen Spitzenstart, wurde aber nach einer halben Runde auf Platz 9 zurückbefördert und kam schließlich als Achter ins Ziel.

Vorn waren Cairoli und Herlings unantastbar, zum Schluss hatte der Italiener die Nase vorn. „Wir haben uns in letzter Zeit im Team auf die Starts konzentriert und es hat sich ausgezahlt“, sagte Cairoli. „Ich war in beiden Läufen gleich vorne.“

Trotzdem gab es eine Überraschung im ersten Lauf: „Ich konnte die besten Spuren nicht gleich finden, und Jeffrey konnte mich mühelos einholen. Als ich

seine Spuren gesehen habe, konnte ich wieder zu ihm aufschließen. Aber die Überraschungen waren schlimm heute, und zum Schluss wollte ich kein Risiko eingehen.“

Der Altmeister ließ sich den Sieg im zweiten Lauf nicht nehmen: „Ich sah, dass Jeffrey im Pulk feststeckte und habe gleich ein Polster herausgefahren.“

Herlings war mit Platz 2 zufrieden: „Schau mal, wo wir vor sechs Wochen waren, und seit Valkenswaard bin ich immer auf dem Podest gewesen. Das einzige

**!** Die KTM-Gegner im MXGP lösen sich in Luft auf. Doch Suzuki-Top-Fahrer Jeremy Seewer, Hauptgegner in der MX2, wächst mit seinem Einsatz zu einer ernsthaften Gefahr heran.

fehlende Glied sind jetzt noch die Starts.“ Gajser sammelte nur 20 Punkte, womit Cairoli die WM-Führung auf 44 Punkte ausbauen konnte. Herlings ist nun schon WM-Sechster.

Dennis Ullrichs Gastspiel brachte nur drei WM-Punkte, aber der Masters-Champion zeigte, dass es ihm nicht an Speed fehlt: „Ich habe diesen Einsatz selber finanziert, und ich weiß noch nicht, ob ich an weiteren GPs teilnehme. Aber ohne den Stress als Stammpilot hat es mir Spaß gemacht.“

Das MX2-Duell zwischen Jeremy Seewer und Pauls Jonass spitzt sich weiter zu. Der Letzte

konnte zweimal den Holeshoot gewinnen und als WM-Führer nach Hause fahren, aber es war nicht die stärkste Vorstellung seiner Karriere: „Ich war selbst überrascht, dass ich auf dem Podest war, es ist nicht gerade meine Lieblingsstrecke. Aber ich habe in den letzten 12 Monaten viel gelernt. Letztes Jahr hätte ich es mit der Brechstange probiert und wäre gestürzt.“

Seewer fuhr nach den Rückschlägen der vergangenen drei GP zwei furiose Rennen. Die Belohnung war sein erster GP-Sieg in Europa und ein Gewinnvorsprung von 5 Punkten auf Jonass in der WM. In Lauf 1 konnte

sich der Bülacher mit großem Elan von Rang 5 nach vorne kämpfen und Jonass die Führung 6 Runden vor Schluss abnehmen. Sein Ritt auf Platz 4, um den Tagessieg zu retten, war sensationell.

„Ich hatte eine gute Spur auf der Geraden vor der Boxenanlage, aber Jorge Prado verlor die Kontrolle, und ich konnte ihm nicht ausweichen“, erklärte der sympathische Schweizer. „Ich war abseits der Strecke und kam auf einer anderen Stelle zurück, aber ich büßte zwei Plätze ein. Ich habe dabei nichts gewonnen. Nach dem Rennen sprach ich mit Tony Skillington von der FIM, und er sagte mir, ich hätte

keine Konsequenzen zu befürchten.“ KTM-Teammanager Dirk Gruebel dazu: „Ich habe lediglich die FIM gebeten, das Video anzusehen. Bei ähnlichen Vorgängen in der Vergangenheit wurde einer unserer Fahrer disqualifiziert. Die FIM hat uns mitgeteilt, sie betrachten den Vorfall als unbedenklich, und wir haben keinen Protest eingelegt.“

Brian Hsu fuhr in Lauf 1 auf Rang 5 vor, während Henry Jacobi als Achter ins Ziel kam. Jacobi: „Es klappt jetzt mit dem Pflichttraining. Und von einem günstigen Startplatz ist alles möglich.“ Leider stürzten beide DMSB-Fahrer im zweiten Lauf. ■



MXGP: Max Nagl (#12, ganz links) half auch ein Traumstart nicht



Top-5-Platzierung: Brian Hsu

## MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MXGP

Teutschenthal(D): 21. Mai; 8. WM-Lauf; Wetter: sonnig/20 Grad. 1. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet; 19 Runden à 1,540 km (= 29,260 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	35:19,364 min = 49,702 km/h
2. Tony Cairoli (I)	KTM	19	+ 1,872 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 23,634 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 25,211 s
5. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	19	+ 29,976 s
6. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	19	+ 34,390 s
9. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 47,075 s
10. Max Nagl (D)	Husqvarna	19	+ 57,503 s
17. Valentin Guillod (CH)	Honda	19	+ 1:48,952 min
18. Dennis Ullrich (D)	KTM	19	+ 1:50,348 min

## MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / MX2

Teutschenthal(D): 21. Mai; 8. WM-Lauf; Wetter: sonnig/20 Grad. 1. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet; 18 Runden à 1,540 km (= 27,720 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	18	33:54,226 min = 49,056 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	+ 2,337 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 3,596 s
4. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	18	+ 4,452 s
5. Brian Hsu (D)	Husqvarna	18	+ 22,865 s
6. Michele Cervellin (I)	Honda	18	+ 26,631 s
7. Brian Bogers (NL)	KTM	18	+ 27,754 s
8. Henri Jacobi (D)	Husqvarna	18	+ 28,026 s
9. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	18	+ 31,982 s
10. Julien Lieber (B)	KTM	18	+ 41,403 s

## MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MXGP

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet; 19 Runden à 1,540 km (= 29,260 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tony Cairoli (I)	KTM	19	35:28,768 min = 49,482 km/h
2. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 5,978 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 9,350 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 14,689 s
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 21,857 s
6. Max Anstie (GB)	Husqvarna	19	+ 26,104 s
8. Max Nagl (D)	Husqvarna	19	+ 42,990 s
12. Valentin Guillod (CH)	Honda	19	+ 1:21,801 min
21. Dennis Ullrich (D)	KTM	19	+ 1 Runde
22. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 1 Runde

## MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / MX2

2. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet; 18 Runden à 1,540 km (= 27,720 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Covington(USA)	Husqvarna	18	34:26,321 min = 48,295 km/h
2. Benoit Paturel (F)	Yamaha	18	+ 2,124 s
3. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	18	+ 3,834 s
4. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	18	+ 7,585 s
5. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	+ 26,607 s
6. Julien Lieber (B)	KTM	18	+ 29,456 s
7. Brian Bogers (NL)	KTM	18	+ 30,650 s
8. Michele Cervellin (I)	Honda	18	+ 30,732 s
28. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	18	+ 11 Runden
30. Brian Hsu (D)	Husqvarna	18	+ 12 Runden

## WM-STAND MXGP

1.	Tony Cairoli (I)	305 Punkte
2.	Tim Gajser (SLO)	261
3.	Gautier Paulin (F)	260
4.	Clement Desalle (F)	246
5.	Jeremy v. Horebeek (B)	226
6.	Jeffrey Herlings (NL)	221
9.	Max Nagl (D)	163
11.	Arnaud Tonus (CH)	145
20.	Valentin Guillod (CH)	47
33.	Dennis Ullrich (D)	3

1.	KTM	332 Punkte
2.	Honda	295
3.	Yamaha	272

## WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	325 Punkte
2.	Jeremy Seewer (CH)	288
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	264
4.	Julien Lieber (B)	249
5.	Benoit Paturel (F)	220
6.	Thomas Covington (USA)	184
7.	Jorge Prado Garcia (E)	175
8.	Brent Van Doninck (B)	174
22.	Brian Hsu (D)	47
26.	Henry Jacobi (D)	33

1.	KTM	367 Punkte
2.	Husqvarna	308
3.	Suzuki	299

Ryan Dungey

# Dungey beendet Karriere

Nach seinem dritten Supercross-WM-Titel in Folge erklärte Ryan Dungey vier Tage vor dem Auftakt zur US-MX-Saison seine Rennfahrerkarriere für beendet. Wir erklären den Hintergrund und seine Zukunftspläne.

Von: **Alex Hodgkinson**

**D**ie Entscheidung fiel mir nicht leicht. Aber unsere Sportart ist brutal. Körperlich fühle ich mich in der besten Verfassung meiner Karriere, und ich habe das allerbeste Material. Aber dieses Jahr spürte ich den mentalen Druck. Ich fand es zunehmend schwieriger, mich auf das Rennen zu fokussieren, und das hat mich beunruhigt“, gestand der 27-Jährige. „Ich hätte einfach das Geld genommen, um im Mittelfeld zu fahren. Aber das bin ich nicht. Und ich möchte nicht auf diese Weise den Fans in Erinnerung bleiben. Ich fahre

keine Rennen mehr, aber ich bleibe dem Sport treu. Jetzt, da ein Kapitel meines Lebens zu Ende geht, fängt ein neues an.“

Dungeys Rücktritt kam nicht unerwartet. Er erlitt während der 2016er-Freiluftsaison eine Wirbelsäulenverletzung und war zunehmend wegen Verletzungen von Fahrerkollegen wie Ken Roczen beunruhigt.

## Zukunft als Fahrertrainer

Seine genaue Rolle bei KTM steht noch nicht fest, aber KTM-Motorsportdirektor Pit Beirer sagte: „Ich bin sicher, Ryan hilft uns, junge Fahrer zu finden, die unser Team an der Spitze halten.“ KTM-USA-Teammanager Roger De Coster sagte dazu: „Eine Ära geht zu Ende, aber Ryan arbeitet bereits mit Marvin Musquin.“

Dungeys Fähigkeiten, junge Kollegen zu unterstützen, waren im vergangenen Herbst in der Veltins-Arena zu spüren, als er Nachwuchs-Star Jorge Prado Garcia an die Hand nahm. Und es würde niemanden überraschen, wenn er in einigen Jahren das Ruder vom 72-jährigen De Coster



Das war's: letzte Siegerehrung für Ryan Dungey (links) mit Roger De Coster

übernehmen würde. Der Rücktritt war die zweite sensationelle Nachricht aus Mattighofen:

KTM stellte in Eisenerz die bahnbrechenden Zweitakt-Modelle KTM 250 EXC TPI und KTM 300 EXC TPI mit Kraftstoff-Einspritzung vor. Das Ansetzen eines Zweitakt-Gemisches wird überflüssig und eliminiert die Notwendigkeit, den Vergaser auf verschiedene Umweltbedingungen einzustellen. ■

## NACHRICHTEN

### SPEEDWAY: SMOLINSKI FÜR SEC QUALIFIZIERT

In einem Last-Minute-Krimi schaffte der letzte verbliebene Deutsche Martin Smolinski in Gorican (HR) den Sprung in die EM-Finalrunde SEC mit einem starken vierten Platz. Vor seinem letzten Lauf hatte der Olchinger nur sechs Punkte auf dem Konto. Mit einem Lauf-sieg gegen Andrej Kudriashov auf der Ziellinie katapultierte sich Smolinski hinter die punktgleichen Nicolai Klindt und Kacper Gomolski auf Platz 4. Überlegener Sieger wurde Przemyslaw Pawlicki (PL). Damit hat der deutsche SEC-Veranstalter Güstrow (15.07.) die Möglichkeit, einen zweiten Deutschen mit Wildcard starten zu lassen.

### MOTOCROSS: ELI TOMAC GEWINNT AUFTAKT

Nachdem Eli Tomac mit Ryan Dungey (siehe oben) der letzte ernsthafte Gegner abhandengekommen ist, gewann der Kawasaki-Star den Auftakt der US-Outdoor-Meisterschaft im kalifornischen Hangtown mit zwei Laufsiegen. Im ersten Lauf konnte er KTM-Fahrer Marvin Musquin noch abfangen, obwohl Tomac gestürzt war. Josh Grant vervollständigte den Kawasaki-Erfolg mit zwei dritten Plätzen hinter Musquin.

Speedway-U21-Weltmeisterschaft

## Fienhage in den WM-Finals

Lukas Fienhage sorgt weiter für Furore: Als einziger Deutscher qualifizierte sich der 17-Jährige für die U21-WM-Finalserie.

Von: **Thomas Schiffner**

**I**n Terenzano (I) schied der zwei Jahre ältere Michael Härtel knapp aus. Das Rennen wurde wegen Regen von Samstag auf Sonntag verschoben. Härtel

begann mit einer Startband-Disqualifikation, zwei Laufsiege zum Ende brachten ihn nur noch auf Platz 7. „Die Bahn war brutal glatt und eines solchen Prädikats nicht würdig“, so Härtel. Schwacher Trost: Einen Platz vor Härtel schied auch Titelverteidiger Max Fricke aus! Der zweite Deutsche in Italien, Sandro Wassermann, wurde Zehnter. Vier punktgleiche Fahrer mussten um den Sieg streichen: Jack Holder gewann vor Eduard Krmar, Kacper Woryna

und Daniel Kaczmarek. In Pardubice siegte der Pole Maksym Drabik vor Brady Kurtz.

### Qualifikation im Stechen

Um die letzten beiden Qualifikationsplätze mussten drei Punktgleiche ins Run-off. Der Pole Dominik Kubera gewann, aber Lukas Fienhage konnte den Dänen Jonas Jeppesen abwehren und schaffte den letzten Qualifikationsplatz für die drei Finals, eines am 08.09. in Güstrow. ■

## SPEEDWAY-U21-WM

### Qualifikation Pardubice (CZ), 19.05.

1. Maksym Drabik (PL)	15 Punkte
2. Brady Kurtz (AUS)	14
3. Dominik Kubera (PL)	11+3
4. Lukas Fienhage (D)	11+2
5. Jonas Jeppesen (DK)	11+1
6. Patrick Hansen (DK)	10
7. Dmytro Mostowik (UA)	8

### Qualifikation Eskilstuna (S), 20.05.

1. Robert Lambert (GB)	14 Punkte
2. Jevgenijs Kostigovs (LV)	13
3. Dmitri Bergé (F)	12
4. Bartosz Smektala (PL)	10+3
5. Alexander Woertin (S)	10+2
6. Gleb Chugunov (RUS)	10+1
7. Frederik Jakobsen (DK)	10+0

### Qualifikation Terenzano (I), 20.05.

1. Jack Holder (AUS)	12+3 Punkte
2. Eduard Krmar (CZ)	12+2
3. Kacper Woryna (PL)	12+1
4. Andreas Lyager Hansen (DK)	12+0
5. Daniel Kaczmarek (PL)	11
7. Michael Härtel (D)	9
10. Sandro Wassermann (D)	7

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

Wir erstatten Ihnen die MwSt. - bis zum 15. Juni auf Sportauspuffanlagen und Sounds Tel: +49(0)5264/8601  
@: info@mariani.de H

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

## Audi-MTM



RS6 Avant 4.0 TFSI MTM, EZ 12/2014, 68000 km, 531 kW (722 PS), schwarz, Leder, Navi, Tel., Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., VB 93.000,-. Tel. 0151/18362577, kunzegerd@rocketmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38903

## Bentley



Continental Mulliner S, EZ 5/2007, 158000 km, 411 kW (559 PS), schwarz, Klima, 49.950,- EUR.  
uwe.kesselring@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38968

## BMW

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

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

**JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG** für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com)  
Tel. 09933-902023 H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

BMW M4 GTS 500 PS, DTM Sonderedition weiß, Neuwagen 2017, einer von 200, Preis VS. Tel. 0171/3614608, m4dtmedition@gmail.com

Powerbox für alle BMW Diesel ab 199,- €. Tel. 0177-1838110 H

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

Z4 M Coupé, Bj. 04/2008, 51000 km, dunkelblau-met., Vollausstatt., unf.frei, 8-fach bereift, 43.500,- €. 0172-3168655



19% Frühjahrsrabatt auf: Sportauspuffanlagen und Sounds. Nur bis zum 15.06.2017 Tel: +49(0)5264/8601  
@: info@mariani.de H

Suche Z3 Coupé im Topzustand, max. 50.000 km, nur dt. Fzg., Scheckheft, NR, GW! 0171/2305545 & stk1967@web.de

Von WA 220i Aktiv Tourer, Autom., Luxury Line, Lederausst., Navi, Leder Dakota, Rückfahrk., autom. Heckklappe, Driving-Assistant Plus, Komfortzugang u.v.m., 6000 km, ab 19.10. T. 08732/2888

## BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## Citroën

Citroen 2CV Ente in Einzelteilen, bei Interesse - Anforderung einer Liste auf [nc-schuelwo5@netcologne.de](mailto:nc-schuelwo5@netcologne.de)

## Corvette

Wir suchen Corvettes - alle Modelle!  
06105/21133, [www.corvette-center.de](http://www.corvette-center.de) H

## Ferrari

WANTED: Ferrari 488 Spider für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380

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

Dino GT4 308, EZ 12/1974, 117000 km, 174 kW (237 PS), hellblau-metallic, VB 108.000,- EUR, Motor generalüberholt, ca. 600 Restaurationsstunden, original Bordmappe, Zertifikat aus Maranello über Fahrzeugfertigungsdaten bzw. Fahrzeugproduktionsdaten. Tel. 0172-4049820  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38902

## Ford



Focus RS Allrad, EZ 03/17, 95 km, Winterpaket, Komfortpaket u.v.m., Preis: 38.500,- €. Peter Wolf, E-Mail: [wolf-pack@web.de](mailto:wolf-pack@web.de), Tel. 0160/98132488

Ford GT gesucht. 0171/4167106 H

## Jaguar

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

## Lamborghini

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

## Lotus

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

## Mercedes



A45 AMG 4MATIC, EZ 01/2016, 13460 km, 280 kW (381 PS), jupiterrot, Navi, Xenon, 47.770,- € (MwSt. awb.) S&G Automobil AG, Schoemperlenstr. 14, 76185 Karlsruhe, Tel. 0721-9565-0, [www.sug.de](http://www.sug.de) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38918

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**Mercedes**

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



**Exklusiver Luxus - traumhaft flexibel**  
„VANSPO RTS Camper SP6“ Sprinter 316 CDI - für Büro und Freizeit! Großes Klappbett im Heck, Küchenblock, alles Leichtbaumöbel - jederzeit herausnehmbar! EZ 05/2014, ca. 15000 km, Aerodynamikpaket SP6 (Front-, Seite-, u. Heck), Sonder-Alu-Radsatz VEST4 (grau matt) mit 265/45 R20, Leistung, Volleder-Alcatara und PORSCHE Teppich, umfangreiche Interieur-Pakete, einmalig ausgestattet zum Preis von 77.900,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38824

**CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 35000 km, NP: 160.000,- VB 79.800,- T. 0171/3491847**

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



**Arktikweiß - der lässt keinen kalt!** Vito 119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“, Messefahrzeug mit High Class Ausstattung, EZ 02/2017, ca. 2000 km, dynamischer VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 19 Zoll, luxuriöse Handbelederung im Karostepp-Design (schwarz), einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer mit LKW Zulassung, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehm. uvm., 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. 38822

**SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS, schw./ Leder sw., 21000 km, NP 184.000,- €, VB 112.900,- €. Tel. 0171/3491847**

**www.mariani.de**

**Wir erstatten Ihnen die MwSt. - bis zum 15. Juni auf Sportauspuffanlagen und Sounds** Tel: +49(0)5264/ 8601 @: info@mariani.de H

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

**Anhängerkupplungen für alle Mercedes** zum Top-Preis. Auch AMG Paket, z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09933/902023 H

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

**Morgan**

Aero gesucht. 0171/4167106 H

**Porsche**



**Porsche 911 Targa 4S, Sammlerzustand, EZ 10/2008, 355 PS, orig. 22.500 km, Bose, PASM, Sport Chrono, adapt. Sportitze, nur bei Porsche gewartet, 65.900,- €. Tel. 0171/3235672 (ab 19.00 Uhr)**

**Porsche-Fan sucht 991 R + 991 GT3 RS, zahle Höchstpreis. Tel. 0172/5159727**

**Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H**

**Anhängerkupplungen inkl. Montage auf 2,5 Std. für Porsche Macan - Panamera - und Cayenne zum günstigen Festpreis. www.kupplung-vor-ort.com, T. 09933/902023 H**

**Boxster GTS/Spyderges. 0171/4167106 H**



**944 II, EZ 07/86, 172000 km, 150 PS, G-Kat, Classic Data 2, H-Kennz., Aut., Klima, Leder u.v.m., 12.990,- €. 944auf@wolke7.net mehr: motor-klassik.de Nr. 38878**

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

**Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H**

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



**911 Turbo S, EZ 1/2016, nur 2000 km, neuwertig, kultgepflegt, unfallfrei, 412 kW (560 PS), tiefschwarz, Extras inkl. Winterreifen auf original Felgen, 169.900,- EUR. Tel. 0172/8007906**

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39002

**Renault Alpine**

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

**Renn/Rallye**

Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

**Service - Verkauf - Beratung**

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

SCHARF und SCHNELL!

**www.CATCAMS.BE**  
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL  
[SAE 4340, geschmiedet]

Beratung - Verkauf - Service

**BELL HELMETS** Direkt vom Importeur

**Lütticke motorsport**  
02354-7046993  
**www.lms-racing.com**

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

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

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

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

**ISA-RACING**  
MOTORSPORTZUBEHÖR

**Beratung • Verkauf • Service**

**ISA-Racing GmbH**  
Tel.: 02651-9625 0 - www.isa-racing.de

**Seat**

www.autodiscount-nrw.de H

**Skoda**

www.autodiscount-nrw.de H

**Smart**

www.berlin-tuning.com H

**Subaru**

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

**Volvo**

Fa. Osmann kauft Ihren Volvo. Tel. 0171/5244461 H

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH



**V60 Kombi Polestar AWD, EZ 09/2016, 2700 km, 270 kW (367 PS), Kamera, Carbon Dekor, PCC, Schaltwippen, Hartmann-Sound, WiFi, 20" Räder, uvm., 57.860,- € (MwSt. abw.) La Linea Franca Kfz.-Handels GmbH Köln-Raderberg, Raderberggürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221-800600, www.lalinea.de H**

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38959

**MOTOR SPORT aktuell** **Jetzt online abonnieren!**

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

**Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!**

**www.motorsport-aktuell.com/abo**

**www.Rennsportshop.com**



REDAKTION  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefax: +49 (0)711 182 1958  
 www.motorsport-aktuell.com  
 msa@motorpresse.de  
 Chefredaktion: Marcus Schurig  
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
 Cotton, Michael Helmrich, Alex Hodgkinson,  
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
 Markus Stier, Anke Wieczorek  
 Fotografen: sutton-images.com, XPB  
 Grafik und Produktion: Michael Heinz  
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer  
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1  
 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 1820  
 MOTORSPORT aktuell gehört zum  
 Geschäftsbereich Automobil  
 Redaktionelle Gesamtleitung:  
 Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)  
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),  
 Burkhard Knopke  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung:  
 Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1641  
 Telefax: +49 (0)711 182 1699  
 Werbeverkauf Online:  
 Zeljko Berden  
 zberden@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1346  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig  
 ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1613  
 Carmen Brix  
 cbrix@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1522  
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379  
 Druck:  
 Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180  
 78467 Konstanz  
 Vertrieb:  
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
 Am Sandtorkai 74  
 20457 Hamburg  
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:  
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
 Einzelheft:  
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)  
 Jahresabonnement:  
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10  
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90  
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten  
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-  
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil  
 von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von  
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

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

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

# Leserbriefe

## Historie: Unglaublich spannend

Höllennritt in Bern,  
 MSA 22/2017

Vielen Dank für den tollen Artikel zu dem alten Berner Track. Ich finde es unglaublich spannend, etwas über alte Rennstrecken und deren Historie, Dramen und Schicksale zu erfahren. Könnten Sie bitte auch über die Südschleife vom Nürburgring eine Reportage veröffentlichen?

Michael Selfner,  
 per E-Mail

## Formel 1 im Selbstversuch

F1-Kommentar Elmar Brümmer  
 MSA 21/2017

Seit Jahren verzichte ich aus unterschiedlichsten Gründen darauf, meine Meinung zur MotoGP (z. B. Formen der Übertragung durch Sport1 oder Eurosport 1+2) sowie zur Formel 1 kundzutun. Geärgert habe ich mich oft, insbesondere über die Schönrederei sogenannter Verantwortlicher zu ihrem „Produkt“. Für den diesjährigen Formel-1-GP in Spanien habe ich zu Weihnachten eine Karte für die Haupttribüne bekommen. Stolze 500 Euro hat sie gekostet. Mit entsprechender Erwartung bin ich am Sonntag von einer vorgelagerten Insel, auf der ich gerade im Urlaub war, nach Barcelona geflogen. Mit selbst organisiertem Bustransfer weitere 150 Euro. Und was bekomme ich dafür? Den gleichen Plastiksitz wie auf den „billigen“ Plätzen (wenn auch überdacht), von irgendwelchen Getränken o. ä. keine Spur. Nach dem Porsche Cup dann zwei Stunden gähnende Langeweile (wenn man die fünf Minuten Fahrerparade mal außen vor lässt) und danach ein Rennen, bei dem ich mich über ein paar wenige Überholmanöver dank DRS freuen soll.

Ach so, es gab ja auch einen Titanenkampf. Zugegeben. Vettels Überholmanöver gegen Bottas war sicher toll, als ich es dann im Fernsehen gesehen habe. Die „Situation“, als Vettel aus der Box kam, war auch gut. Ja, auch der Unfall Raikkönen und Verstappen hat mein Rennsportherz höher schlagen lassen.

Ansonsten eine Prozession in sicherem Abstand von Autos, die so harmlos leise sind, dass der Porsche Cup lauter rüberkam. Hat der McLaren überhaupt einen Verbrennungsmotor?

Was ich sagen will: Ich war entsetzt, was ich am Ort des Geschehens für solch eine Menge Geld geboten bekommen habe. Das ist nicht die Hälfte wert! Das Produkt Formel 1 ist nur noch theoretisch vorhanden. Es ist nicht mehr greifbar, ist virtuell. Ich sitze nicht auf der Tribüne und fachsimple über möglichen Reifenabbau oder Undercuts, um mir einen Rennverlauf erklärbar zu machen. Ich will Fahrzeuge und Fahrer sehen, die in größerer Zahl auf Augenhöhe das ganze Rennen um Positionen kämpfen. UND hören! Mein Nachbar mit seinem getunten 3er BMW macht mehr Lärm, von einem Supersportwagen mit „Sportauspuff“ mal ganz zu schweigen. Stampft den Hybrid-Blödsinn ein, das versteht und will sowieso niemand.

Mal abwarten, was die neuen Chefs zum Guten verbessern können beziehungsweise wollen. Ich freue mich schon auf das MotoGP-Rennen im September – Rimini, ich komme! Ich würde darauf wetten, dass man dort für nicht mal die Hälfte des Geldes drei (!) Rennen plus Rahmenprogramm geboten kommt, sondern dazu ordentlichen Motorsound, Mann-gegen-Mann-Kämpfe und viel mehr drumherum. In diesem Sinne, hebt die Formel 1 nicht in den Himmel, bleibt kritisch und unabhängig.

Achim Horn, per E-Mail

## Rubriken-Frage

Zur F1-Coverage  
 MSA 22/2017

Ich finde das neue Format eurer Zeitung sehr gut gelungen. Das Heft ist handlicher geworden und die Artikel übersichtlicher. Außerdem muss ja nicht jede Fachzeitschrift aus teurem Hochglanzpapier bestehen. So spart Ihr Produktionskosten und die Leser sparen Geld beim Kauf des Magazins.

Allerdings vermisse ich seit diesem Jahr zwei Dinge: Da ist zu einem die Doppelseite, auf der Ihr in der Vergangenheit alle Teams aus der Formel 1 in der Reihenfolge der aktuellen Konstrukteurswertung kurz vorgestellt habt und mit Bezug auf den jeweiligen technischen Entwicklungsstand die Stärken und Schwächen bewertet wurden.

Zum anderen fehlt mir die Rubrik „So lief mein Rennen“, auf der kurze Statements von sechs verschiedenen Fahrern zu lesen waren. Das Tolle daran war, dass jeder Fahrer mal zu Wort kam, also die Top-Fahrer genauso wie die Mittelfeld- oder sogar die Hinterherfahrer.

Martina Papke, per E-Mail

Eure neue Version der MSA finde ich grundsätzlich gut, jedoch die Berichterstattung, besonders aus der Formel 1, finde ich sehr mangelhaft. Vor allem für Menschen, die das betreffende Rennen nicht sehen konnten, macht diese Art der Berichterstattung keinen Sinn. Es geht nicht darum, Fragen zu beantworten, sondern den Rennverlauf zu recherchieren und darzustellen.

Klaus Ackermann, per E-Mail

## KONTAKT

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Es sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Donnerstag, 25. Mai

09.55	F1 Monaco, FP1 <b>LIVE</b> (WH: 12.15 Sky)	Sky Sport 1/N-TV
11.30	Porsche Carrera Cup Lausitzring (Zus.)	N-TV
13.55	F1 Monaco, FP2 <b>LIVE</b> (WH: 20.00 Sky)	Sky Sport 1/N-TV
13.50	F1 Monaco, FP2 <b>LIVE</b>	ORF
22.50	24h Nürburgring, Qualifying 1 <b>LIVE</b>	RTL Nitro

#### Freitag, 26. Mai

11.10	Formel 2 Monaco, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1
11.50	Audi TT Cup Nürburgring Rennen 1 <b>LIVE</b>	Sport 1+
19.25	24h Nürburgring, Top 30 Quali <b>LIVE</b>	RTL Nitro

#### Samstag, 27. Mai

10.55	F1 Monaco, FP1 <b>LIVE</b> (WH: 12.15 Sky)	Sky Sport 1
10.45	WTCC/ETCC Nürburgring, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
12.15	WTCC/ETCC Nürburgring, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
12.55	Rallye-WM Portugal, Highlights	motorsport.tv
13.00	F1 Monaco FP3 (Zus.) und Qualifying <b>LIVE</b>	RTL
ca. 13.55	F1 Monaco, Qualifying <b>LIVE</b>	Sky Sp1/ORF/SRF2
ab 15.00	24h Nürburgring, Rennen <b>LIVE</b>	RTL Nitro
16.05	Formel 2 Monaco, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1
19.05	Audi TT Cup Nürburgring Rennen 2	Sport 1+
23.30	NASCAR Cup Series, Charlotte <b>LIVE</b>	Motorvision TV

#### Sonntag, 28. Mai

06.10	Motorsport - Die tödlichen Jahre (Doku)	N-TV
07.30	DRM Sachsen Rallye (Zus.)	N-TV
09.30	Porsche Supercup Monaco, Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 1
13.55	F1 Monaco, Rennen <b>LIVE</b> (WH: 17.00, 19.00)	Sky Sport 1
ca. 13.55	F1 Monaco, Rennen <b>LIVE</b>	RTL/ORF1/SRF2
15.45	24h Nürburgring, Rennen (Zus.)	RTL
17.30	Indy500, Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1 US

### Motorrad

#### Freitag, 26. Mai

22.25	Trial-WM, Camprodon (Zus.)	motorsport.tv
-------	----------------------------	---------------

#### Samstag, 27. Mai

17.30	Superbike-WM Donington, Rennen 1	Eurosport 1
-------	----------------------------------	-------------

#### Sonntag, 28. Mai

20.00	MX2-WM Ernée, Rennen 1 (Aufz.)	motorsport.tv
21.00	MXGP-WM Ernée, Rennen 1 (Aufz.)	motorsport.tv
22.00	MX2-WM Ernée, Rennen 2 (Aufz.)	motorsport.tv
22.15	MXGP-WM Ernée, Rennen 2 (Aufz.)	Eurosport 2
23.00	MXGP-WM Ernée, Rennen 2 (Aufz.)	motorsport.tv
23.45	Supersport-WM Donington (Zus.)	Eurosport 1

#### Montag, 29. Mai

00.15	Superbike-WM Donington, Rennen 2	Eurosport 1
10.20	Supermoto-EM, Sparta (Zus.)	motorsport.tv

#### Dienstag, 30. Mai

14.30	Motocross-WM, „Behind the gate“	motorsport.tv
ab 22.05	MXGP-WM Ernée, die Rennen (Aufz.)	motorsport.tv

### Livestreams

#### Freitag 26. Mai

17.00	Indy500, Carboration Day <b>LIVE</b> www.youtube.com/indycar
-------	---

#### Samstag 27. Mai

15.00	24h Rennen komplett im Stream <b>LIVE</b> www.24h-rennen.de
-------	--

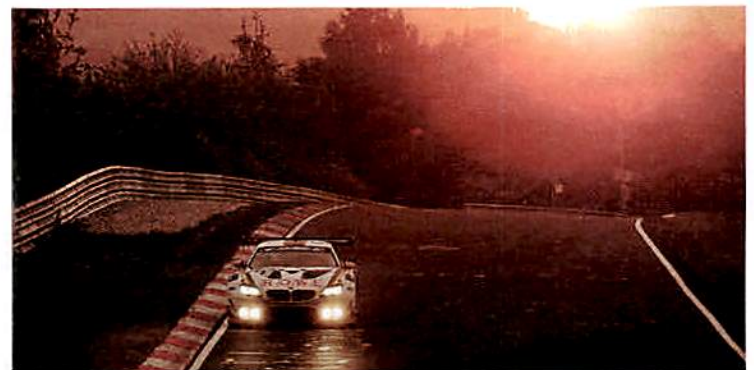
#### Sonntag 28. Mai

18.00	Indy 500 Rennen <b>LIVE</b> www.dazn.com
-------	---

# Vorschau



Formel 1 in Monaco: Wer gewinnt 2017 den GP im Fürstentum?



24h Nürburgring: BMW macht Jagd auf 20. Gesamtsieg beim Eifelmarathon



Indy500: Schafft Alonso die Sensation und kann als Rookie gewinnen?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

26./27.5.	DRM Sachsen Rallye	D
27.5.	Tourenwagen-WM/-EM Nürburgring	D
27./28.5.	24h-Rennen Nürburgring	D
28.5.	Formel 1 GP Monaco (+ F2/Supercup)	MC
28.5.	IndyCar, Indy 500	USA
28.5.	NASCAR Cup Series, Charlotte	USA

### Motorrad

25.5.	Langbahn-WM, Herxheim	D
26./27.5.	Enduro-WM, Spoleto	I
27.5.	Speedway-GP, Dugavpils	LT
27./28.5.	Superbike-/Supersport-WM, Donington	GB
27./28.5.	Motocross-WM, Ernée	F
28.5.	Trial-WM, Motegi	J

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

BIS ZUM 30.06.2017 TICKETS BESTELLEN UND 20 % SPAREN!  
TICKETS UNTER: 0180 5311210\* ODER WWW.AVD-OGP.DE

## 45. AVD OLDTIMER GRAND PRIX

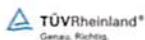
Über 30 hochkarätige Läufe in 3 Tagen

Freier Zugang zum Fahrerlager

Neu! Attraktive Vorteils-Aktionen  
und mehr Programm-Highlights

# RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 11.-13.08.2017

Partner und Sponsoren



In Zusammenarbeit mit



Medienpartner



Automobilclub  
von Deutschland

Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen.

\*(0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)