

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

NR.20 / 4. MAI 2017

Formel 1 – GP Russland

# Bottas: Flying Finn!



Tourenwagen-WM

**Volvo-Pilot Björk  
siegt in Monza**

Moto2-Interview: Thomas Lüthi

**Lüthi hofft auf  
MotoGP-Aufstieg**

Deutschland € 2,20

A € 2,49 | CH / Sfr 3,50 | £ 2,90

B, NL, LUX € 2,60 | E € 2,90



Rallye-WM Argentinien

**Neuville siegt mit 0,7  
Sekunden vor Evans!**



Superbike-Weltmeisterschaft

**Jonathan Rea mit  
Doppelsieg in Assen**



ADAC GT Masters Oschersleben

**Schnitzer-Team mit  
Bilderbuchstart**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Die Analyse zum Bottas-Sieg in Sotschi **S. 4**
- Formel 1** Umfassende Statistik zum Russland-Rennen **S. 6**
- Formel 1** Die Reifen als Schlüssel zum WM-Titelgewinn **S. 8**
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager und Schmidt-Kommentar **S. 10**
- Formelsport** F3-EM in Monza und IndyCar in Phoenix **S. 12**
- Sportwagen** Alles zum ADAC GT Masters in Oscherleben **S. 14**
- Sportwagen** LMP1-Technikstreit und weitere Hintergründe **S. 16**
- Rallyesport** Alles zum WM-Thriller in Argentinien **S. 18**
- Rallyesport** Aus dem Servicepark, EM- und ÖM-News **S. 24**
- Tourenwagen** Wie Volvo bei der WTCC in Monza aufgeigte **S. 26**
- Tourenwagen** Überraschung bei TCR-Germany-Auftakt **S. 28**
- Tourenwagen** DTM-Vorschau und weitere News **S. 29**

## Motorrad:

- Motorrad-WM** Interview mit Moto2-Pilot Tom Lüthi **S. 30**
- Motorrad-WM** Hintergründe und Vorschau auf Jerez **S. 32**
- Straßensport** Alles zur SBK-/SSP-WM in Assen **S. 34**
- Straßensport** Heimsieg beim NEC-Auftakt in Assen **S. 37**
- Superbike-WM** Wie es Marvin Fritz nach seinem Unfall geht **S. 38**
- Motorrad sport** Auftakt Moto3-Junior-WM und Moto2-EM **S. 39**
- Straßensport** IDM Superbike und weitere Nachrichten **S. 40**
- Offroad** Alles zur Supercross-WM und Speedway-EM **S. 41**
- Offroad** Speedway, MX Masters, Enduro-EM und mehr **S. 42**

## Leserservice:

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



26

WTCC Monza: Honda nah dran an Volvo im Königlichen Park



42

Speedway Bundesliga: Spannung im Duell Brokstedt vs. Stralsund



22

WRC2 Argentinien: Tidemand fährt in der zweiten Liga alles in Grund und Boden



**30** Thomas Lüthi im Interview: Der Moto2-Pilot über seine neue Stärke

**FORMEL 1: REIFEN-RÄTSEL**

Werden die Reifen dieses Jahr über den Formel 1-Titel entscheiden? Die Ingenieure suchen noch nach der Antwort auf die Frage, wie man die neue Pirelli-Generation zuverlässig ins Arbeitsfenster bekommt. **Seite 10**

**WEC: LMP1-TECHNIKSTREIT**

Porsche behauptet, dass einige Aerodynamik-Lösungen am neuen Toyota nicht dem LMP1-Reglement entsprechen. Vor allem die Heckpartie des TS050 haben die Weissacher im Fokus. **Seite 16**

**SBK: BRADL UNZUFRIEDEN**

Bei der Superbike-WM in Assen gab es für Stefan Bradl nicht viel Grund zum Jubeln. Der Deutsche kämpft noch mit der Technik seiner neuen Honda. Wir erklären, wo der Schuh drückt. **Seite 35**



**29** DTM-Vorschau: Die Last-Minute-Regeländerungen vor Hockenheim

# Aus der Zweiten s

Valtteri Bottas hat in Russland sein erstes F1-Rennen gewonnen. Mit einem Raketenstart aus der zweiten Reihe sorgte der Finne früh für die Entscheidung. Sebastian Vettel kam in den Schlussrunden nah dran, aber nicht mehr vorbei. Wir beantworten die wichtigsten Fragen zum Rennen.

Von: **Tobias Grüner**

## Warum schoss Bottas an beiden Ferrari vorbei?

Da stand Ferrari zum ersten Mal seit neun Jahren wieder mit beiden Autos in der ersten Startreihe und dann ausgerechnet dort, wo die Pole-Position fast schon ein Nachteil ist. 1025 Meter musste Sebastian Vettel von seinem Startplatz bis zum ersten Bremspunkt zurücklegen. So einen langen Anlauf gibt es auf keiner anderen Strecke im Kalender. Bei Gegenwind und einem Setup mit viel Abtrieb ist der Vorteil des Windschattens riesig.

„Ich glaube, mein Start war nicht viel besser oder schlechter als der von Sebastian. Aber ich konnte mich gut heransaugen und vorbeifahren“, freute sich Valtteri Bottas nach dem gewonnenen Beschleunigungsduell. Vettel äußerte sich verständlicherweise nur mäßig begeistert: „Es hat sich angefühlt, als hätte ich ein Zelt hinter mir aufgespannt. Ich hatte gehofft, dass ich in der ersten Kurve wenigstens um die Führung kämpfen kann. Aber er ist schon vor dem Bremspunkt einfach vor mir wieder eingeschert.“

Vettel klagte außerdem darüber, dass der Start in die Einführungsrunde nicht pünktlich durchgeführt wurde. Der Heppenheimer fand bei der Generalprobe deshalb nicht die nötigen Informationen über den Grip. Bottas verriet nach dem Rennen, was er seine alte Schwäche auf den ersten Metern beseitigen

konnte: „Ich habe im Januar und Februar mit den Mercedes-Ingenieuren alle meine Starts aus den letzten Jahren angeschaut, die Fehler analysiert und überlegt, was ich besser machen kann. Das hat sich ausgezahlt.“

## Warum war Ferrari plötzlich langsamer als Mercedes?

Der erste Stint gehörte in Melbourne, Shanghai und Bahrain noch zu den Schwachpunkten von Mercedes. In Sotschi konnte Valtteri Bottas auf den ungeliebten Ultrasofts sofort das Tempo diktieren. „Wir haben uns vor dem Rennen ein paar Sorgen gemacht“, gab der Sieger anschließend zu. „Ferrari hat im Training die Reifen immer sofort ins richtige Arbeitsfenster bekommen. Wir haben uns damit schwergetan. Doch heute konnte ich direkt attackieren und eine Lücke zu Sebastian reißen.“

Im Freitagstraining sah Ferrari über den Longrun noch stärker als Mercedes aus. Doch Bottas hatte das Auto so umgebaut, dass der Rückstand plötzlich verschwunden war. Ferrari fehlte in den ersten Runden nicht nur der Grip. Die Autos mussten auch mit reduzierter Motorleistung gefahren werden. Die Ingenieure stellten in den Daten Überhitzungserscheinungen fest. Erst nach dem späten Reifenwechsel konnte Vettel mit frischeren Supersoft-Reifen attackieren. Einen Weg vorbei an Bottas fand er aber nicht mehr.

## Warum fehlte Lewis Hamilton die Pace?

Bei Hamilton war das ganze Russland-Wochenende über der Wurm drin. Das Qualifying-Duell gegen Valtteri Bottas ging mit einer halben Sekunde Rückstand relativ deutlich verloren. Und auch im Rennen kam der Brite auf keinen grünen Zweig. Das fing schon beim Start an. „Eigentlich bin ich super weggekommen. Ich war schon an Kimi vorbei. Doch dann haben vorne die beiden die Spur gewechselt

Entscheidung auf den ersten Metern: Bottas geht im Windschatten an beiden Ferrari vorbei. Vettel hat keine Chance, die Führung zu verteidigen



Bottas ist der 107. Sieger in der Formel 1. Vettel konnte immerhin die Führung in der Gesamtwertung auf 13 Punkte ausbauen



# liegt man besser



Der GP Rusland begann mit einem großen Knall. Nach dem Crash von Jolyon Palmer und Romain Grosjean gab es viel Leerlauf

und mein Windschatten riss ab. Vor der ersten Kurve wurde mir dann der Weg blockiert und bei Kimi ging die Lücke auf“, klagte Hamilton im Ziel.

Aber auch ein besserer Start hätte nicht viel geholfen. Es fehlte einfach an Pace. „Lewis ist mit dem Setup irgendwo falsch abgebogen“, analysierte Teamchef Toto Wolff lapidar. „Irgendwas hat in der Beziehung zwischen Fahrer, Auto und Reifen nicht gepasst.“ Doch nach Aussage des Piloten waren die Einstellungen gar nicht so viel anders als bei Bottas. „Und unser Fahrstil unterscheidet sich eigentlich auch nicht groß“, grübelte Hamilton. Zum Rätsel um falsche Reifentemperaturen und mangelnden Grip auf der Hinterachse gesellten sich im ersten Stint auch noch Überhitzungsprobleme. Sie führten zu nervigen Zylinder-Aussetzern. Am Ende fehlte Hamilton mehr als eine halbe Minute auf den Sieger.

## Warum wurde so wenig überholt?

Mit den spektakulären Rennen in Shanghai und Bahrain wurde die Überholdiskussion bereits für beendet erklärt. In Sotschi wurde das Fass wieder aufgemacht. Nach dem Chaos in der Startrunde konnten Statistiker im Rest des Rennens nicht einen einzigen Platzwechsel auf der Strecke notieren. Toto Wolff wollte die Prozedur nicht überbewerten: „Hier ist es einfach schwer zu überholen. Die eierlegende Wollmilchsau, die überall Spektakel bietet, gibt es nicht. Außerdem war es doch ein spannendes Rennen, oder?“

Das Duell Bottas gegen Vettel sorgte zwar dafür, dass die Fans bis zum Ende dranblieben. Ein Überholmanöver wurde aber auch beim Kampf Rot gegen Silber nicht geboten. „Wir haben hier vor der langen Geraden einen ganzen Komplex an Kurven. Da ist es schwer, den Anschluss zu halten“, versuchte sich Bottas in einer Erklärung. Ein weiterer Grund für das Überholproblem liegt im glatten Asphalt von Sotschi. Der mechanische Grip ist

gering. Und wenn dann auch noch die Aerodynamik gestört wird, rutschen die Piloten nur noch herum.

Auch die Art der Strecke hat ihre Tücken. Zwischen den Mauern bleibt die verwirbelte Luft lange hängen. Das gleiche Phänomen konnte man früher auch schon auf dem Stadtkurs von Valencia beobachten, wo trotz langer Geraden ebenfalls nur wenig überholt wurde. Vor allem beim Überwinden wurde das Problem deutlich sichtbar: „Kaum war man weniger als zwei Sekunden dran, ging der Grip verloren“, ärgerte sich Sebastian Vettel. „Die blauen Flaggen wurden aber erst bei einem Abstand von einer Sekunde geschwenkt.“

## Warum stoppte Massa zweimal?

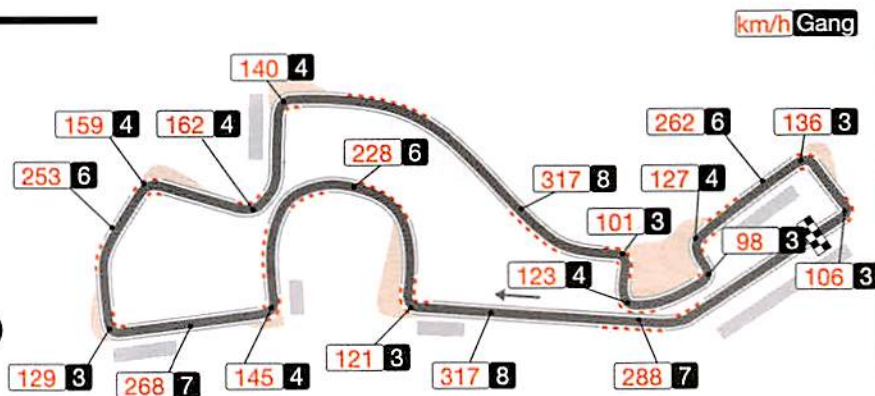
Felipe Massa wurde in den Schlussrunden plötzlich zum Zünglein an der Waage. Gerade als Vettel den Rückstand auf Bottas auf unter eine Sekunde drückte und in den DRS-Bereich kam, lief das Spitzenduo auf den Williams auf. Bottas zog am Ende der langen Gerade vorbei, Vettel blieb hängen. Damit war das Duell entschieden. Weil Massa nicht schnell genug zur Seite ging, gab es vom Heppenheimer auch noch den Stinkefinger und wilde Flüche über Funk. Massa nahm es locker: „Sebastian beschwert sich halt gerne. Das kennen wir.“

Doch Massa hätte gar nicht in die Situation kommen müssen. Lange fuhr er einem sicheren sechsten Platz entgegen. Doch zwölf Runden vor Schluss ging der Routinier zum zweiten Mal an die Box, was ihn bis auf Position neun nach hinten warf. „Wir mussten ihn wegen einem schleichenden Plattfuß reinholen“, erklärte Williams-Technikchef Paddy Lowe zerknirscht. „Schon den ersten Stopp hatten wir wegen des gleichen Problems vorziehen müssen.“ Nico Hülkenberg konnte sein Glück kaum fassen. Er rutschte kampfflos auf Rang 8 nach vorne. „Die zwei Punkte nimmt man gerne mit. So gut läuft es leider nicht immer“, grinste der Rheinländer. ■

GP RUSSLAND: 4. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,848 km**  
 Runden: **52**  
 Distanz: **303,897 km**  
 Zuschauer: **60 000**  
 Wetter: **26 Grad**  
 Topp speed Qualifikation: **331,2 km/h (Stroll)**  
 Topp speed Rennen: **331,4 km/h (Bottas)**  
 Gangwechsel/Runde: **60**  
 Vollgasanteil: **74 % (1120 m = 15,0 s)**  
 Benzinverbrauch/Runde: **2,67 Liter**  
 Führungswechsel: **2**



STARTAUFSTELLUNG

Startnummer	Fahrer	Zeit
1	Sebastian Vettel, D	5
	Ferrari, 1.33,194 min	
2	Kimi Räikkönen, FIN	7
	Ferrari, 1.33,253 min	
3	Valtteri Bottas, FIN	77
	Mercedes, 1.33,289 min	
4	Lewis Hamilton, GB	3
	Mercedes, 1.33,767 min	
5	Daniel Ricciardo, AUS	7
	Red Bull-Renault, 1.34,905 min	
6	Felipe Massa, BR	19
	Williams-Mercedes, 1.35,110 min	
7	Max Verstappen, NL	33
	Red Bull-Renault, 1.35,161 min	
8	Nico Hülkenberg, D	27
	Renault, 1.35,285 min	
9	Sergio Pérez, MEX	11
	Force India-Mercedes, 1.35,337 min	
10	Esteban Ocon, F	31
	Force India-Mercedes, 1.35,430 min	
11	Lance Stroll, CDN	18
	Williams-Mercedes, 1.35,964 min	
12	Danill Kvyat, RUS	26
	Toro Rosso-Renault, 1.35,968 min	
13	Kevin Magnussen, DK	20
	HaasFI-Ferrari, 1.36,017 min	
14	Carlos Sainz, E <sup>2)</sup>	55
	Toro Rosso-Renault, 1.35,948 min	
15	Fernando Alonso, E	14
	McLaren-Honda, 1.36,660 min	
16	Jolyon Palmer, GB	30
	Renault, 1.36,462 min	
17	Pascal Wehrlein, D	94
	Sauber-Ferrari, 1.37,332 min	
18	Marcus Ericsson, S	9
	Sauber-Ferrari, 1.37,507 min	
19	Romain Grosjean, F	8
	HaasFI-Ferrari, 1.37,620 min	
20	Stoffel Vandoorne, B <sup>1)</sup>	2
	McLaren-Honda, 1.37,070 min	

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Bottas	52/44 <sup>2)</sup>	1:28.08,743 min = 206,859 km/h	us/ss	1 (29,356 s)	1.37,367 min
2. Vettel	52/8	+ 0,617 s	us/ss	1 (30,097 s)	1.37,312 min
3. Räikkönen	52	+ 11,000 s	us/ss	1 (30,152 s)	1.36,844 min
4. Hamilton	52	+ 36,320 s	us/ss	1 (29,739 s)	1.38,398 min
5. Verstappen	52	+ 1.00,416 min	us/ss	1 (29,567 s)	1.38,429 min
6. Pérez	52	+ 1.06,788 min	us/ss	1 (29,868 s)	1.38,661 min
7. Ocon	52	+ 1.35,004 min	us/ss	1 (30,253 s)	1.38,745 min
8. Hülkenberg	52	+ 1.36,188 min	us/ss	1 (30,280 s)	1.38,418 min
9. Massa	51		us/ss/us	2 (59,843 s)	1.38,232 min
10. Sainz	51		us/ss	1 (29,973 s)	1.38,858 min
11. Stroll	51		us/ss	1 (29,971 s)	1.38,870 min
12. Kvyat	51		us/ss	1 (29,991 s)	1.38,300 min
13. Magnussen	51		us/ss	1 (36,559 s)	1.39,586 min
14. Vandoorne	51		ss/us/us	2 (1.06,004 min)	1.39,790 min
15. Ericsson	51		ss/us/us	2 (1.02,880 min)	1.39,790 min
16. Wehrlein	50		ss/us/us	2 (1.02,065 min)	1.40,922 min
17. Ricciardo	5	Bremsen (P 7)	us	5	1.42,285 min
18. Palmer	0	Unfall (P 16)	us	5	-
19. Grosjean	0	Unfall (P 17)	us	5	-
20. Alonso	0	Motorelektronik (P 15)	us	5	-

FAHRER-WM

1. Vettel	2*	86 Punkte
2. Hamilton	1	73 Punkte
3. Bottas	1	63 Punkte
4. Räikkönen		49 Punkte
5. Verstappen		35 Punkte
6. Ricciardo		22 Punkte
7. Pérez		22 Punkte
8. Massa		18 Punkte
9. Sainz		11 Punkte
10. Ocon		9 Punkte
11. Hülkenberg		6 Punkte
12. Grosjean		4 Punkte
13. Magnussen		4 Punkte
14. Kvyat		2 Punkte

\*Anzahl Siege

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

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	2:2
Vettel – Räikkönen	4:0
Ricciardo – Verstappen	3:1
Alonso – Vandoorne	4:0
Massa – Stroll	4:0
Pérez – Ocon	3:1
Sainz – Kvyat	1:3
Grosjean – Magnussen	2:2
Hülkenberg – Palmer	4:0
Ericsson – Wehrlein	0:2
Ericsson – Giovinazzi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	2*	136 Punkte
2. Ferrari	2	135 Punkte
3. Red Bull-Renault		57 Punkte
4. Force India-Mercedes		31 Punkte
5. Williams-Mercedes		18 Punkte
6. Toro Rosso-Renault		13 Punkte
7. HaasFI-Ferrari		8 Punkte
8. Renault		6 Punkte



**Video:**  
Die Diskussion nach dem Rennen

<sup>1)</sup> 15 Plätze zurück wegen fünftem Turbolader und fünfter MGU-H <sup>2)</sup> Drei Plätze zurück wegen Kollision mit Stroll beim GP Bahrain  
 Startnummer

## GP RUSSLAND, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Kimi Räikkönen	Ferrari	1:36,074	19
2. Valtteri Bottas	Mercedes	0,045	24
3. Lewis Hamilton	Mercedes	0,607	23
4. Max Verstappen	Red Bull	1,100	19
5. Sebastian Vettel	Ferrari	1,156	19
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	1,216	19
7. Sergio Pérez	Force India	1,383	29
8. Felipe Massa	Williams	1,826	29
9. Lance Stroll	Williams	1,870	30
10. Esteban Ocon	Force India	1,991	28
11. Daniil Kwjat	Toro Rosso	2,422	17
12. Kevin Magnussen	Haas FI	2,673	23
13. Fernando Alonso	McLaren	2,739	16
14. Carlos Sainz	Toro Rosso	2,902	17
15. Jolyon Palmer	Renault	3,084	16
16. Romain Grosjean	Haas FI	3,459	17
17. Stoffel Vandoorne	McLaren	3,467	19
18. Pascal Wehrlein	Sauber	3,657	21
19. Marcus Ericsson	Sauber	4,005	20
20. Sergey Sirotkin	Renault	-	2

## GP RUSSLAND, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:34,001	17
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,337	16
3. Valtteri Bottas	Mercedes	0,363	20
4. Lewis Hamilton	Mercedes	0,541	19
5. Max Verstappen	Red Bull	1,451	21
6. Felipe Massa	Williams	1,470	17
7. Nico Hülkenberg	Renault	1,661	15
8. Daniel Ricciardo	Red Bull	1,829	24
9. Carlos Sainz	Toro Rosso	2,163	20
10. Kevin Magnussen	Haas FI	2,555	19
11. Lance Stroll	Williams	2,648	19
12. Esteban Ocon	Force India	2,675	22
13. Daniil Kwjat	Toro Rosso	2,845	18
14. Fernando Alonso	McLaren	2,868	12
15. Sergio Pérez	Force India	2,961	21
16. Romain Grosjean	Haas FI	3,163	20
17. Stoffel Vandoorne	McLaren	3,181	15
18. Marcus Ericsson	Sauber	3,502	21
19. Pascal Wehrlein	Sauber	3,656	17
20. Jolyon Palmer	Renault	-	4

## ZITAT DES RENNENS

»ICH LAG IN DER ERSTEN KURVE INNEN NEBEN PALMER. KEINE AHNUNG, WARUM ER PLÖTZLICH EINLENKT. UND DANN NOCH EINMAL. DER SPRUNG ÜBER DEN RENAULT HAT UNSER AUTO STARK BESCHÄDIGT.«

Romain Grosjean

## GP RUSSLAND, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:34,120	36
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,263	36
3. Valtteri Bottas	Mercedes	0,670	36
4. Lewis Hamilton	Mercedes	0,709	34
5. Max Verstappen	Red Bull	1,420	15
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	1,790	26
7. Felipe Massa	Williams	2,141	39
8. Nico Hülkenberg	Renault	2,209	38
9. Kevin Magnussen	Haas FI	2,386	31
10. Sergio Pérez	Force India	2,480	38
11. Esteban Ocon	Force India	2,534	39
12. Fernando Alonso	McLaren	2,645	27
13. Jolyon Palmer	Renault	2,651	22
14. Romain Grosjean	Haas FI	2,919	31
15. Carlos Sainz	Toro Rosso	2,963	36
16. Stoffel Vandoorne	McLaren	3,005	25
17. Daniil Kwjat	Toro Rosso	3,180	35
18. Pascal Wehrlein	Sauber	3,321	30
19. Lance Stroll	Williams	3,627	36
20. Marcus Ericsson	Sauber	3,699	29

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 166

Rennen lang hatte Ferrari nicht mehr mit beiden Autos die erste Startreihe besetzt. Zuletzt gab es den Fall beim GP Frankreich 2008, als Kimi Räikkönen und Felipe Massa die schnellsten Runden in der Qualifikation gedreht hatten. Sebastian Vettel beendete in Russland außerdem die Serie von 18 Mercedes-Pole-Positionen in Folge. Der Heppenheimer hatte zuletzt beim GP Singapur 2015 am Start kein anderes Auto vor der Nase. Am Ende halfen die Glanzleistungen vom Samstag nichts. Schon in der ersten Kurve lag wieder ein Mercedes an der Spitze. Vettel konnte immerhin acht Führungsrunden sammeln, nachdem Bottas zum Boxenstopp abgebogen war. In den ersten drei Grand-Prix-Rennen von Sotschi hatten die Mercedes-Piloten jeweils alle Führungsrunden verbucht.



Nach der Quali konnten die Ferrari-Piloten noch lachen

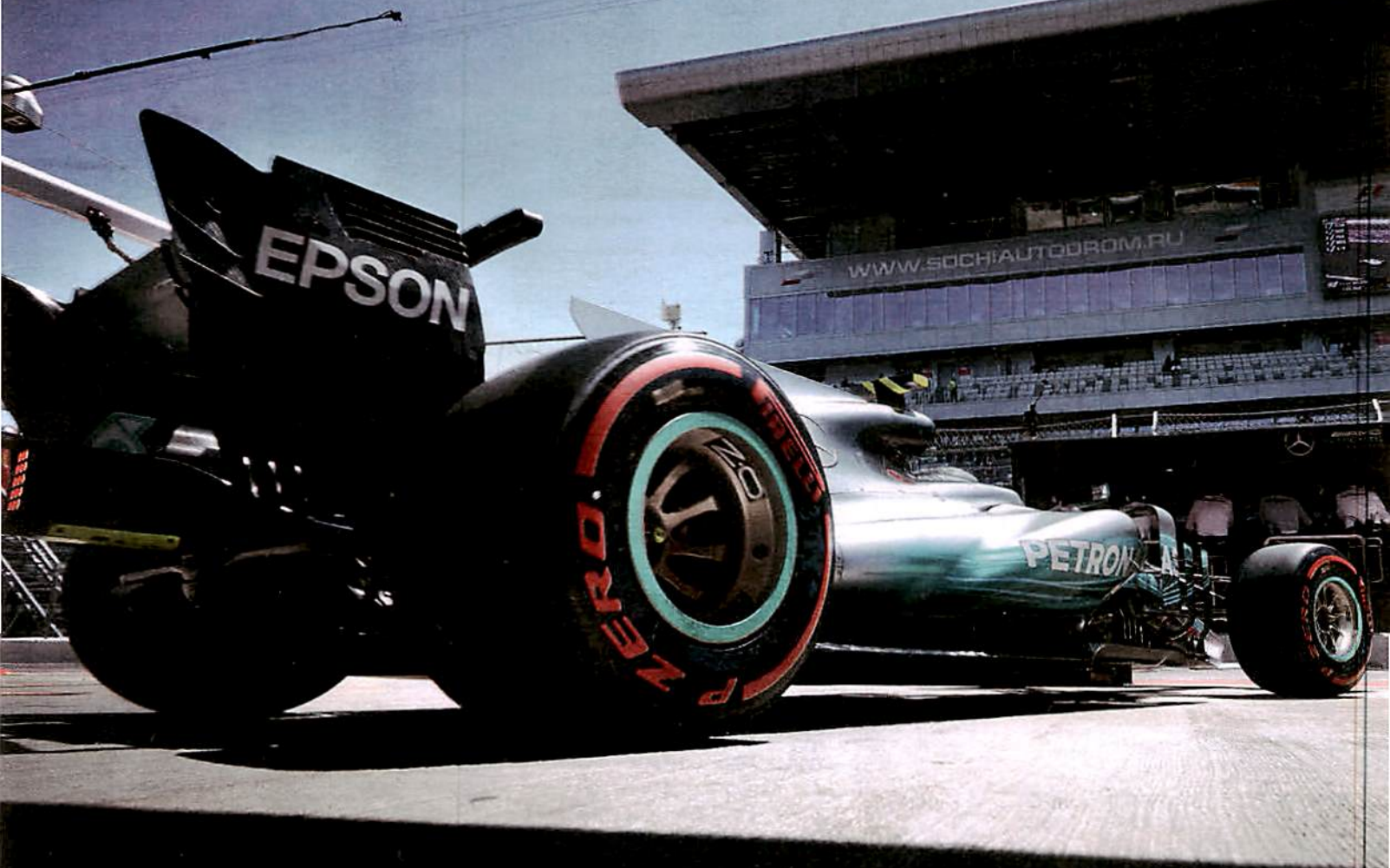
## FAHRERNOTEN

-  **06/10** @ 7,75  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG FI
-  **10/10** @ 7,50  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG FI
-  **09/10** @ 8,50  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing
-  **07/10** @ 6,50  
**Daniel Ricciardo**  
Red Bull Racing
-  **09/10** @ 9,25  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari
-  **08/10** @ 6,75  
**Kimi Räikkönen**  
Scuderia Ferrari
-  **09/10** @ 8,25  
**Sergio Pérez**  
Force India
-  **08/10** @ 7,00  
**Esteban Ocon**  
Force India
-  **08/10** @ 7,50  
**Felipe Massa**  
Williams FI
-  **06/10** @ 6,00  
**Lance Stroll**  
Williams FI
-  **07/10** @ 8,50  
**Fernando Alonso**  
McLaren FI
-  **06/10** @ 4,50  
**Stoffel Vandoorne**  
McLaren FI
-  **08/10** @ 7,00  
**Carlos Sainz**  
Scuderia Toro Rosso
-  **05/10** @ 6,00  
**Daniil Kwjat**  
Scuderia Toro Rosso
-  **02/10** @ 6,00  
**Romain Grosjean**  
Haas FI Team
-  **06/10** @ 5,25  
**Kevin Magnussen**  
Haas FI Team
-  **09/10** @ 7,50  
**Nico Hülkenberg**  
Renault FI
-  **02/10** @ 3,25  
**Jolyon Palmer**  
Renault FI
-  **05/10** @ 5,00  
**Marcus Ericsson**  
Sauber FI Team
-  **05/10** @ 6,50  
**Pascal Wehrlein**  
Sauber FI Team

# Wer löst das Pirelli-Rätsel?

Wer gewinnt den Titel:  
Ferrari oder Mercedes?  
Es könnte das Team sein,  
das als Erstes die neuen  
Pirelli-Reifen voll versteht.

Von: Michael Schmidt



WILHELM

**N**iki Lauda saß auf einem Stuhl vor dem Mercedes-Pavillon und kritisierte sich selbst: „Ich habe vor dem Rennen jedem erzählt, dass Ferrari gewinnt. So wie heute habe ich mich noch nie getäuscht.“ Der GP Russland hielt sich an kein Drehbuch. Er brach mit allem, was wir aus den ersten drei Rennen zu wissen glaubten. Ferrari gewann am Samstag und verlor am Sonntag. Normalerweise ist es umgekehrt.

Mercedes fuhr auf der weichsten Reifenmischung Ferrari davon und musste auf den härteren Supersoft-Sohlen um

den Premiersieg von Valtteri Bottas noch einmal zittern. War das in den ersten drei Rennen nicht genau andersherum? Exakt. Die Silberpfeile brauchten in Sotschi drei Trainingssitzungen, um Mittel und Wege zu finden, Vorder- und Hinterreifen gleichzeitig auf Temperatur zu bringen. Das war vorher noch nie ein Problem. Dafür gab es diesmal null Ärger mit zu heißen Hinterreifen wie in Australien und Bahrain. Verkehrte Welt.

Chefingenieur Andrew Shovlin wagte einen Erklärungsversuch: „Wir haben uns so darauf konzentriert, die Hinterreifen am

Leben zu halten, dass wir die Vorderreifen aus den Augen verloren hatten. Weil wir im Training plötzlich Aufwärmprobleme mit den Ultrasoft-Reifen bekamen, haben wir hauptsächlich mit dem weichsten Reifentyp gearbeitet und mit dem Supersoft-Gummi zu wenig Erfahrung gesammelt.“

## Die Kunst des Aufwärmens

Aussagen, die zeigen, wie stark der Umgang mit den Reifen das Ergebnis beeinflussen kann. Das Aufwärmen der Reifen ist in Sotschi eine Wissenschaft, weil Belag und Streckenlayout den

Pirelli-Sohlen generell wenig abverlangen und die hinteren Sohlen oft schon über den Berg sind, bevor links vorne Temperatur in den Reifen kommt. Es gibt keine einzige schnelle Kurve, die rechtsherum führt.

Das führt dazu, dass die Fahrer mit unterschiedlich vielen Aufwärmrunden experimentieren. Aber nicht nur das Aufwärmen war der Schlüssel zu einer schnellen Runde. Es kommt auch auf den Fahrstil an. Warum war HaasF1-Pilot Romain Grosjean Letzter in der Startaufstellung? „Er ist nicht auf Zeit gekommen, hat es immer aggressiver pro-

biert und wurde dabei immer langsamer. Die Kunst ist es, nicht zu wild und nicht zu defensiv zu fahren“, erklärte Teamchef Guenther Steiner.

Noch ein Rätsel: Warum bringt Ferrari nach 166 Rennen Pause erstmals wieder zwei Autos in die erste Startreihe? „Ich bin mir sicher, die wissen auch nicht genau“, schätzt Steiner. Das Rennen bestätigte ihn: Auch Ferrari ist nicht immer sattelfest. Im Rennen warf auf den Ultrasoft-Gummis der linke Vorderreifen Blasen – ausgerechnet der am wenigsten belastete Reifen. Experten mutmaßen, dass Ferrari mit dem Radsturz vorne zu weit gegangen ist.

Auch die Frage, warum Valtteri Bottas mit den Reifen in Sotschi besser zurechtkam als Lewis Hamilton, fand keine befriedigende Antwort. „Irgendwie hat er die Reifen besser ins Fenster gekriegt. Lewis stand von der ersten Trainingsrunde an neben den Schuhen. Er ist mit dem Setup irgendwann einmal falsch abgebogen“, erzählte Teamchef Toto Wolff. Die Abstimmung der beiden Mercedes war bis auf Einstellungen der Bremsbalance und des Differentials praktisch identisch. Vermutlich fand Bottas mit seinem Fahrstil den besseren Kompromiss zwischen Aggressivität und Defensivität. Niki Lauda resümierte: „Keiner versteht diese Reifen. Wir haben unsere Mini-Chance, sie im Rennen ins Fenster zu bringen, wie durch ein Wunder genutzt.“

### Ferrari ist stabiler

Obwohl Mercedes mit dem Sieg im WM-Duell ausglich, warnt Wolff: „Ferrari ist stabiler als wir. Sie treffen das Reifenfenster öfter und zuverlässiger. Wir müssen dieses Fenster vergrößern.“ Pirelli wird nicht dabei helfen, auch wenn Mercedes schon versucht hat, die Italiener zu überreden, das Arbeitsspektrum der Reifen zu erweitern. Pirelli-Technikchef Mario Isola widerspricht: „Das Fenster ist nicht kleiner geworden. Die Mischungen sind härter als letztes Jahr und benehmen sich im Aufwärmprozess so wie harte Reifen. Wenn der Grip mal da ist, bleibt er auch.“

Das Verständnis der Reifen kann diese WM entscheiden. Lauda: „Irgendwann werden wir die Reifen verstehen. Es ist die Frage, wer dabei schneller ist. Im Moment hat Ferrari einen Vorsprung. Sie kommen mit neuen Bedingungen besser zurecht als



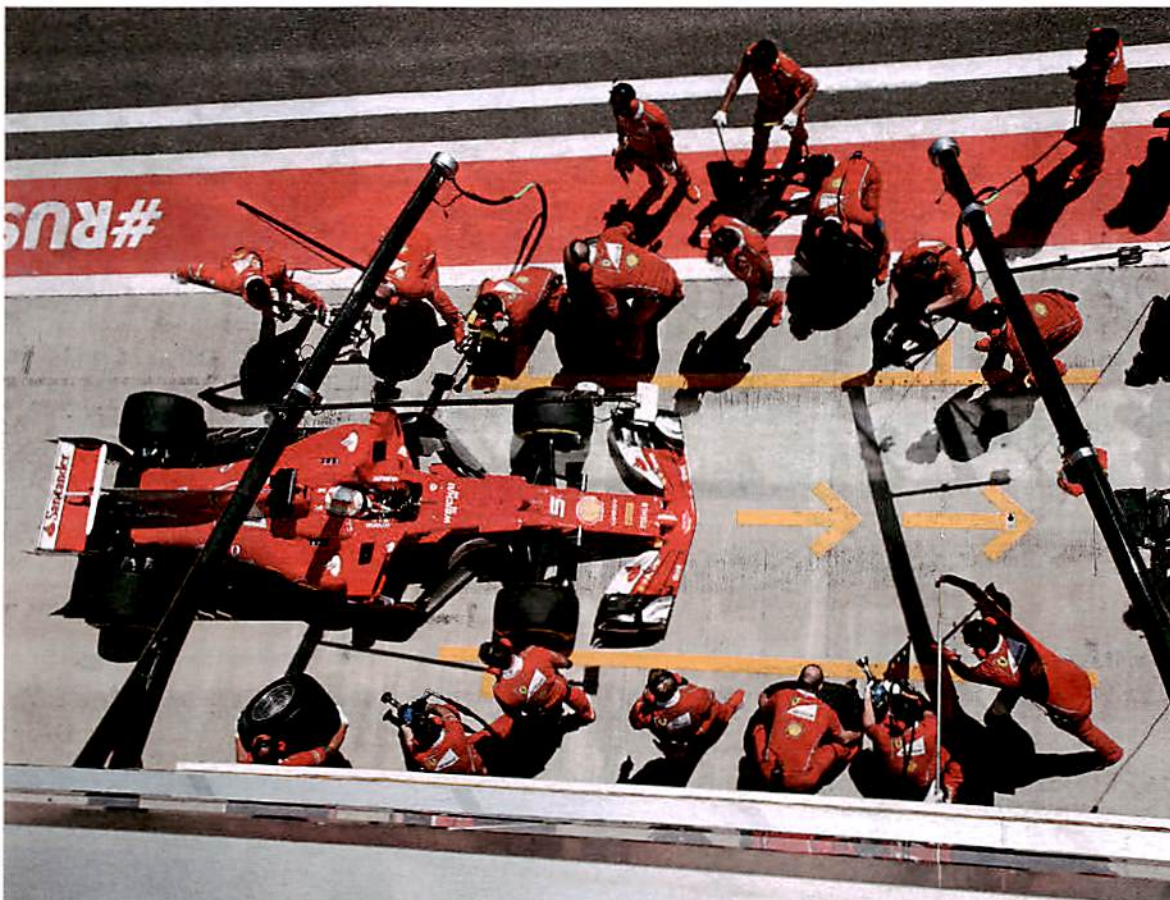
WILHELM

Reifen im Fokus: Entscheiden die Gummis die WM?



WILHELM

In Sotschi boten selbst die Ultrasoft-Reifen nur wenig Grip



WILHELM

Ferrari trifft das Reifenfenster häufiger als Mercedes. Der Silberpfeil reagiert sensibler auf die äußeren Bedingungen

**!** Wo hat Ferrari über den Winter den magischen Schlüssel für die Reifen gefunden? Vielleicht liegt es daran, dass Maranello sein Auto besser versteht als Mercedes.

wir, sind eigentlich immer schnell. Der Asphalt in Sotschi war glatt wie eine Glasplatte. Da begann für uns die Arbeit neu.“

Bei Mercedes fragt man sich, wie und wo Ferrari den magischen Schlüssel über den Winter gefunden hat. Vielleicht liegt es daran, dass Ferrari wenigstens sein Auto versteht. Der SF70H ist eine Allzweckwaffe, immer und überall schnell. Er hat alle schlechten Eigenschaften des Vorgängers abgelegt. Der Abtrieb in schnellen Kurven reißt nicht mehr ab. Die Reifen kommen schnell auf Temperatur und bleiben auch im Arbeitsfenster.

Die Mercedes-Ingenieure müssen die Dynamik ihres Autos mit dem längsten Radstand und dem geringsten Anstellwinkel aller Autos im Feld erst einmal kennenlernen. Die Testfahrten in Bahrain brachten die Techniker nicht vollständig auf die Spur. „Wir wissen einiges mehr, aber wir wissen noch nicht alles. Es sind viele Faktoren, die dazu beitragen können“, sagt Hamilton. Wolff führt viele Einflussgrößen an: „Die Aerobalance, die Gewichtsverteilung, die Fahrwerksabstimmung, der Fahrstil, die Temperaturkontrolle der Reifen über die Bremsen.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

**MGU-K IM HANDGEPÄCK**

Peinlicher Fehler bei Renault: Die MGU-K in Max Verstappens Antriebseinheit wurde nicht von Bahrain direkt nach Sotschi geschickt, sondern zurück nach England. Als das Team merkte, dass sie fehlt, suchte Renault verzweifelt nach dem Teil. Der letzte vom Team, der noch in England weilte, war Teamchef Christian Horner. Er brachte die MGU-K im Handgepäck mit. Als Gast in Bernie Ecclestones Privatjet.

**NEW YORK: NACHTRENNEN**

Lewis Hamilton ist Amerika-Fan. Nach Meinung des Mercedes-Piloten sollten mindestens zwei Rennen in den USA stattfinden. Das diskutierte Nachtrennen in New York wäre ganz nach Hamiltons Geschmack. „Diese Location, dann noch bei Nacht, das wäre megacool. Am besten legt man das Rennen so, dass es kurz vor Sonnenuntergang startet.“

**SPANIER NACH INDY**

Für die spanischen Journalisten gibt es auf die Frage Monte Carlo oder Indianapolis nur eine Ant-

wort. Ihr Superstar Fernando Alonso fährt in Indy. Also ist das Speedway der Mittelpunkt der Welt. 15 spanische Journalisten und Fotografen haben sich für das Indy 500 akkreditiert, nur zwei für den GP Monaco. Alonso wunderte sich: „Früher konnte ich unbehelligt durch die USA reisen. Plötzlich spricht mich am Flughafen jeder an und wünscht mir viel Glück. Ich hatte bei meinem IndyCar-Besuch in Alabama und der Sitzprobe in Indianapolis das Gefühl, in Spanien zu sein.“

**PÉREZ MAG DIE USA**

US-Präsident Donald Trump macht sich unter den Mexikanern mit dem angekündigten Mauerbau keine Freunde. Auch Pérez äußerte sich kritisch über Trump. Trotzdem freut sich der Force-India-Pilot auf den US-Grand-Prix: „Ich mag die Staaten und werde meine Meinung zu den USA nicht wegen einer Person ändern.“

**STARTNUMMERN GRÖßER**

Die Formel-1-Kommission segnete größere Startnummern und Fahrernamen auf den Autos ab.

Für die Startnummer gilt eine Mindestgröße von 24 Zentimetern Höhe und vier Zentimetern Dicke. Namen müssen mindestens 15 Zentimeter hoch und drei Zentimeter dick sein. Der Service an den Fans findet nicht bei allen Teams Zustimmung. „Bei uns geht ein Platz verloren, der uns sechs Millionen Dollar Sponsorgeld bringen könnte“, ärgert sich Force-India-Teammanager Andy Stevenson.



Die Startnummern werden größer

**SAUBER 2018 MIT HONDA**

Seit zwei Wochen lag die Pressemitteilung bei Sauber auf dem Tisch. In Sotschi durfte das Schweizer Team endlich verkünden, dass man 2018 mit Honda-

Motoren an den Start geht. Die letzte Frage, die bei dem Deal noch geklärt werden musste, war die Versorgungssicherheit in Sachen Getriebe und Hydraulik. McLaren musste Sauber und Honda garantieren, dass man die Bauteile auch dann liefert, wenn man den Motorenpartner wechselt.

**KVYAT-BIOGRAFIE**

Im Rahmen seines Heimrennens in Sotschi hat Toro-Rosso-Pilot Daniil Kvyat nicht nur seinen 23. Geburtstag gefeiert, sondern auch ein Buch vorgestellt. Titel: „Mein Weg in die Formel 1.“ Wir hätten Ihnen gerne gesagt, was drin steht. Doch leider ist es nur in russischer Sprache erhältlich. MS/TGEvent.



Kvyat-Torte im Toro-Rosso-Look

KOMMENTAR

Die Formel 1 beginnt, auf ihre Fans zu hören. Ab dem GP Spanien sollen die Startnummern und die Namen gut lesbar auf den Autos stehen. Schluss mit dem Rätselraten, wer im Auto sitzt. Die hässlichen Finnen am Ende der Airbox sind 2018 Geschichte. Der Halo wurde vorerst beerdigt, aber er ist noch nicht tot. Er kommt, wenn die Teams und die Fahrer die Cockpitverglasung ablehnen, die die FIA als Halo-Ersatz einführen will. Der Heiligenschein ist optisch eine Todsünde. Mit dem Shield, wie die Schutzscheibe genannt wird, könnte man leben, wenn man beide Augen zudrückt. Er erinnert an die Cockpitscheiben der Autos aus den späten 60er-Jahren. Aber was vor 50 Jahren modern war, passt nicht mehr so ganz in die moderne Kohlefaser-Welt. Die FIA will mit Macht einen Cockpitschutz durchdrücken. Sie



Große Nummern und eine Scheibe gab es in der Formel 1 schon früher. Hier der Ferrari 312B von 1970

hat zu viel Geld in die Entwicklung investiert und hat Angst vor Klagen, falls sie am Ende ganz auf einen Cockpitschutz verzichtet. Der Weltverband hat sich mit seinem Aktionismus selbst in eine Ecke gedrängt, aus der er nicht mehr rauskommt. Hätte es den Halo oder den Shield nie gegeben, hätte auch kein Fahrer

oder dessen Familie im Falle eines Unfalls mit herumfliegenden Teilen eine Handhabe, zu klagen. Da es nun aber etwas gibt, das gut dokumentiert bei gewissen Unfallszenarien dem Fahrer mehr Sicherheit bietet, würde sich die FIA bei einem Rückzieher anfechtbar machen. Jede Form von Cockpitschutz

kann den Sport Fans kosten. Weil es von der Optik her nicht in die DNA eines Formel-Autos passt und der ultimativen Fahrmaschine die Ernsthaftigkeit, die Aggressivität und die Einzigartigkeit nimmt. Und weil das nur der Anfang ist. Wenn man sich gegen alles absichern will, kommen am Ende Kirmesautos dabei heraus. Rennsport muss nicht gefährlich sein, aber er muss wenigstens den Anschein erwecken, dass er es ist. Beim Motorrad ist jedem klar, dass die Fahrer auf Höllenmaschinen reiten. Bei Autorennen braucht es mehr Überzeugungskraft, die Fahrer zu Helden zu machen.



Michael Schmidt Redakteur

Ihre Meinung: Wie stehen Sie zur neuen Formel 1? Schreiben Sie uns an [msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:msa-lesertribune@motorpresse.de)

READY TO RACE  
»www.ktm.com

**XBB**  
X-BOW-BATTLE

**X-BOW**

Foto: Joel Kernsienko

# READY TO RACE – mit KTM in die X-BOW BATTLE Saison 2017!

Die erfolgreichste Markenpokal-Rennserie Europas startet am 05. und 06. Mai in ihre achte Saison – in Brunn werden zum Auftakt über 50 KTM X-BOW Rennfahrzeuge in drei verschiedenen Klassen erwartet. Die Pilotinnen und Piloten der Rookies Challenge, der Elite- und der GT4-Klasse absolvieren jeweils zwei Sprint- sowie ein Endurance-Rennen und freuen sich schon jetzt auf fünf weitere Events im Jahr 2017. Veranstalter Georg Silbermayr und KTM wünschen allen Teams eine aufregende, erfolgreiche und vor allem unfallfreie Saison.



Kontakt: [battle@silbermayr.de](mailto:battle@silbermayr.de)  
Alle Informationen unter: [www.x-bow-battle.at](http://www.x-bow-battle.at)

**laptime**  
is all that counts

**KTM**

### F3-EM MONZA 1. RENNEN

1.	L. Norris	35:00,127 h
2.	J. Daruvala	+ 0,649 s
3.	F. Habsburg	+ 5,360 s
4.	J. Eriksson	+ 5,803 s
5.	G. Zhou	+ 17,245 s
6.	M. Schumacher	+ 17,937 s
7.	M. Günther	+ 19,334 s
8.	R. Aron	+ 22,580 s
9.	C. Iliott	+ 22,947 s
10.	J. Hughes	+ 22,975 s
11.	N. Mazepin	+ 23,653 s

### F3-EM MONZA 2. RENNEN

1.	J. Eriksson	34:53,980 h
2.	L. Norris	+ 0,735 s
3.	M. Schumacher	+ 9,037 s
4.	M. Günther	+ 13,533 s
5.	F. Habsburg	+ 14,829 s
6.	G. Zhou	+ 15,347 s
7.	C. Iliott	+ 15,930 s
8.	J. Daruvala	+ 18,991 s
9.	R. Aron	+ 22,615 s
10.	N. Mazepin	+ 23,826 s
11.	M. Sato	+ 27,555 s

### F3-EM MONZA 3. RENNEN

1.	C. Iliott	35:05,538 h
2.	L. Norris	+ 0,736 s
3.	M. Günther	+ 2,705 s
4.	J. Eriksson	+ 9,074 s
5.	F. Habsburg	+ 9,762 s
6.	M. Schumacher	+ 12,135 s
7.	P. Piquet	+ 13,627 s
8.	R. Aron	+ 14,980 s
9.	J. Daruvala	+ 15,371 s
10.	G. Zhou	+ 17,436 s
11.	N. Mazepin	+ 17,873 s

### FAHRER

1.	J. Eriksson	104
2.	L. Norris	103
3.	C. Iliott	76
4.	M. Günther	72
5.	M. Schumacher	43

### INDYCAR PHOENIX

1.	Simon Pagenaud	1:46,24,947 h
2.	Will Power	+ 9,102 s
3.	J.R. Hildebrand	+ 9,342 s
4.	Helio Castroneves	+ 16,587 s
5.	Scott Dixon	+ 18,260 s
6.	Tony Kanaan	+ 19,543 s
7.	Ed Carpenter	+ 1 Rde
8.	Charlie Kimball	+ 1 Rde
9.	Josef Newgarden	+ 2 Rdn
10.	Carlos Munoz	+ 2 Rdn
11.	Ed Jones	+ 3 Rdn
12.	James Hinchcliffe	+ 4 Rdn

### FAHRER

1.	Pagenaud	159
2.	Dixon	141
3.	Newgarden	133
4.	Bourdais	128
5.	Hinchcliffe	120

### Formel 3 EM Monza

# Neue Strecke, alte Sieger

Das F3-Wochenende in Monza ähnelte dem Saisonauftakt in Silverstone. Am Ende standen wieder Lando Norris, Joel Eriksson und Callum Iliott ganz oben auf dem Treppchen.

Von: Tobias Grüner

Die Spannung vor dem Formel-3-Spektakel in Monza war groß. Beim letzten Gastspiel der Nachwuchsserie im Königlichen Park vor zwei Jahren hatten die Junioren einiges an Kleinholz produziert. Doch dieses Jahr gab es keine Debatte um die fahrerischen Standards. Die Talente zeigten tolle Duelle auf der Highspeed-Strecke, die zu meist ohne Feindkontakt endeten. Am Ende war es fast schon verrückt, dass das Safety Car kein einziges Mal ausrücken musste. Statistisch unwahrscheinlich war



Joel Eriksson reiste mit einem Punkt Vorsprung auf Norris aus Monza ab

auch das Ergebnis. Wie schon in Silverstone staubten Lando Norris, Joel Eriksson und Callum Iliott die Siegerpokale ab. In der Gesamtwertung sieht alles nach einem Zweikampf zwischen Eriksson und Norris aus. BMW-Junior Eriksson liegt ein Pünktchen vor McLaren-Talent Norris. Würde der Brite am Start nicht immer wieder Plätze ver-

lieren, könnte es auch ganz anders aussehen. Titelfeldkandidat Maximilian Günther kam noch nicht richtig in Schwung. Der Prema-Pilot hängt bereits 32 Zähler zurück. Die beiden Rookies Mick Schumacher und Ferdinand Habsburg zeigten sich in ansteigender Form: Sie feierten jeweils ihre ersten Podiumsplätze in Monza. ■

### Indycar Phoenix

# Pagenaud siegt im Oval

Vorjahresmeister Simon Pagenaud hatte Glück beim Boxenstopp-Timing und übernahm mit seinem ersten Oval-Sieg die Führung in der Serie. Alle Andretti-Autos fielen aus.

Von: Michael Schmidt

Der Desert Diamond West Valley Grand Prix auf dem Einmeilen-Oval von Phoenix begann vor spärlicher Kulisse mit einer Schrecksekunde. Mikhail Aleshin verlor mitten im Feld in Turn 1 die Kontrolle über seinen Dallara-Honda und räumte nach dem Mauerkontakt vier Kollegen mit ab. Auch für Marco Andretti, Sebastien Bourdais, Max Chilton und Graham Rahal endete die Reise, bevor sie richtig begonnen hatte.

Zunächst bestimmte der Trainingsschnellste Helio Castroneves 73 Runden lang das Geschehen. Dann würfelte die Serie der

ersten Boxenstopps Penske-Kollege Will Power an die Spitze. Dem Australier sollte das Pech treu bleiben. Alle Spitzenfahrer bis auf Titelverteidiger Simon Pagenaud hatten ihre zweiten Boxenstopps bereits abgeschlossen, als Takuma Sato in der 136. Runde in die Mauer krachte. Das schenkte Pagenaud einen Gratis-Boxenstopp unter Gelb und die unangefochtene Führung.

Das Boxenstopp-Timing warf alle bis auf Pagenaud, Power, Hildebrand, Castroneves und Dixon eine Runde zurück. Umkämpft war nur der zweite Platz. Power verteidigte ihn 0,23 Sekunden vor J.R. Hildebrand. Pagenaud übernahm die Führung in der Meisterschaft. Schlechte Nachricht für Fernando Alonso: Alle vier Autos seines Indy-Teams Andretti fielen aus. ■



Mit Glück und Können fuhr Simon Pagenaud den ersten Oval-Sieg nach Hause

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG

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

## MANNESMANN-Werkzeugbox

Die 155-teilige Box bietet Ihnen alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen, besonders übersichtlich sortiert in einem stabilen Stahlblechkoffer. Ebenfalls enthalten: kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Klein-eisensortiment, Rollgabelschlüssel u.v.m.  
Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm  
Zuzahlung 1,- €.

BRÜDER  
**MANNESMANN**  
WERKZEUGE



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Belegstempel Stuttgart HPA 9307, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschäpe, Vorstand, Christina Dehmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

**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 lesen. Best.-Nr. 1579513  
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50 € zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra, die Werkzeugbox, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149.00 Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
Straße, Nr.	19
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 Sandtorkai 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.

**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
	X

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



# Porsche und BMW räumen ab

Der Saisonauftakt des ADAC GT Masters in Oschersleben mit 28 Autos sah zwei große Gewinner: BMW und Porsche. Während Porsche am Samstag mit einem Doppelsieg glänzte, holte das Schnitzer-BMW-Team mit dem M6 GT3 am Sonntag den ersten Sieg.

Von: **Bianca Leppert**

**E**s fing an, wie es im vergangenen Jahr zu Ende ging: Mit einem Porsche-Doppelsieg. Während beim Finale in Hockenheim die Herberth-Mannschaft vor dem Team 75 von Timo Bernhard einlief, war es in Oschersleben Bernhards neues Spitzenduo Michael Ammermüller und Mathieu Jaminet vor dem Schütz-Porsche von Klaus Bachler und Neuling Alex Macdowall. Was machte die Porsche so dominant? Die Fähigkeit, die neuen

Pirelli-DHD-Reifen beim Start und bei den drei Restarts nach Safety-Car-Phasen auf Temperatur zu halten. „Es war relativ kalt“, meinte Timo Bernhard. „Da hat der Porsche beim Reifen-Warm-up eventuell einen Vorteil. Die Bedingungen haben für uns gesprochen. Du benötigst Traktion, das kommt uns entgegen.“

Das deckte sich mit den Aussagen der Land-Audi-Piloten auf den Plätzen 3 und 5. Christopher Haase, der sich einen Dreikampf mit dem Schwesterauto und dem Aust-Audi lieferte, wagte nach der letzten Safety-Car-Phase keinen Angriff mehr: „Der Grip war bei allen Restarts komplett weg.“

## Ammermüller muss zittern

Innerhalb der Porsche-Fraktion machte der Boxenstopp am Ende den Unterschied. Bachler führte das Rennen vor dem Pflichtstopp an, doch sein Teamkollege Macdowall, der bisher in der WEC und ELMS unterwegs war, würgte den Motor beim Losfahren ab, was sieben Sekunden kostete. Ammermüller zitterte

**»DER PORSCHE HATTE BEIM REIFEN-WARM-UP EINEN VORTEIL. DIE BEDINGUNGEN HABEN FÜR UNS GESPROCHEN.«**

Timo Bernhard

auf den letzten Metern ebenfalls. In den letzten Kurven bemerkte er einen schleichenden Plattfuß hinten links. „Eine Runde mehr, und das Rennen wäre für uns vorbei gewesen.“ Vermutlich hatte ein Carbon-Teil einen Cut im Reifen verursacht.

Die Callaway-Corvette, die sich im Qualifying direkt hinter den beiden Porsche einreichte, fiel einer Berührung mit De Phillippi in Runde sechs zum Opfer. Die Meinungen zur Schuldfrage gingen bei Land und Callaway freilich auseinander.

Callaway-Teamchef Giovanni Ciccone ärgerte sich, dass der Vorfall nicht untersucht wurde. Man hatte sich zur neuen Saison darauf geeinigt, härter durchzugreifen und eine Sünderkartei mit Verwarnungen anzulegen, die im Wiederholungsfall eine Strafe bis hin zur Rennsperre bedeuten kann.

Was war mit Mercedes und Lamborghini los? Stefan Mücke und Sebastian Asch landeten mit dem Team Mücke, das wie Schnitzer ebenfalls von der DTM in die GT-Serie wechselte, auf dem sechsten Platz. „Uns haben 10 km/h Topspeed auf die Corvette gefehlt“, monierte Stefan Mücke. Einzig Indy Dontje und Marvin Kirchhöfer auf dem Mann-Filter-Mercedes waren in aussichtsreicher Position. Doch weil Dontje im Freien Training bei roter Flagge überholte, gingen zehn Plätze in der Startaufstellung flöten.

Bei Lamborghini vergaloppierte man sich bei HB Racing am Auto von Norbert Siedler und Marco Mapelli mit dem



Das GT-Masters-Team von Porsche-Werkspilot Bernhard holte einen Sieg



Vorjahres-Meister Mies holte beim Saisonstart 2017 die Plätze 3 und 10

Setup für das erste Qualifying. Bei Grasser war man mit dem Setup zufrieden – doch es war einfach nicht mehr drin.

### Kurzfristige BoP-Änderung

Trotzdem blieb die Stimmung im Fahrerlager beim Thema Balance of Performance ruhig. Der Tenor: Das wahre Kräfteverhältnis könne man sowieso erst am Sonntag, wo die stärker eingestuft Fahrer das Qualifying fahren, beurteilen. Umso überraschender trudelte um 21:30 Uhr ein Bulletin ein: Plus 20 Kilogramm für Porsche, plus 10 Kilogramm für Audi. Eine im Reglement festgeschriebene Regel erlaubt es, bei den ersten zwei Veranstaltungen während des Rennwochenendes Modifizierungen vorzunehmen. Das war ein Schnellschuss", meinte Wolfgang

Land. „Man hätte auch die Corvette und BMW sehen müssen und nach dem Qualifying anpassen.“

Manche vermuteten folglich auch die BoP als einen Faktor, der zum BMW-Sieg im zweiten Rennen führte – wenngleich viele Schnitzer den Sieg zum Einstand gönnten. Philipp Eng entgegnet: „Wir haben vorher lange diskutiert und beim Setup und mit neuen Reifen alles auf eine Karte gesetzt. Das Arbeitsfenster des Autos ist nicht riesengroß, das muss man treffen. Ich habe auch das Gefühl, dass uns die neue Version des Pirelli-Reifens hilft.“

Seine Vorstellung war zweifelsohne dominant: Beim Pflichtstopp übergab der BMW-Werksfahrer das Auto mit über sieben Sekunden Vorsprung an seinen 20-jährigen Teamkollegen Ricky Collard, der erst zum dritten Mal

**»COLLARD IST SEHR TALENTIERT. TROTZ WENIG ERFAHRUNG HAT ER HIER EIN FEUERWERK GEZÜNDET.«**

Philipp Eng

im M6 GT3 saß und seine erste Saison im GT-Sport bestreitet.

Der Briten gehörte wie Alex Macdowall am Samstag zu den Entdeckungen des Wochenendes. Als hätte er noch nie etwas anderes gemacht, behielt er in beiden Restart-Phasen die Nerven. „Ich war erstaunt, wie sehr die Reifen

Temperatur verlieren. Als ich die anderen gesehen habe, wie sie Zickzackfahren, habe ich mich noch gewundert, dass sie ihre Reifen kaputt machen. Das ist natürlich nicht so, aber am Ende waren wir die Glücklichen.“

Eng, der das Setup mit seinem Wissensvorsprung alleine mit dem Team machte, war beeindruckt: „Er ist extrem talentiert. Trotz wenig Erfahrung hat er ein Feuerwerk gezündet.“

Hinter BMW teilten sich Corvette und Porsche die Podiumsplätze. Herberth Motorsport verlor den zweiten Platz von Sven Müller aus der ersten Rennhälfte in der Boxengasse an Callaway. „Der Schlüssel war Daniels Inlap“, meinte Teamchef Ciccone. Das Auto von Müller und Robert Renauer blieb der einzige konkurrenzfähige Porsche – er war aber auch der einzige ohne Erfolgsgewicht. Das Siegerauto vom Team 75 musste mit einem Ölleck vorzeitig aufgeben. Der HB-Lambo und der Haase/Schmidt-Audi komplettierten die Top 5.

Insgesamt fiel auf, wie enorm sich das Niveau der Serie gesteigert hat. Im ersten Qualifying trennten die besten zwölf Autos gerade mal eine halbe Sekunde. „Ich bin mir sicher, dass wir die bisher leistungsdichteste Saison sehen werden – sowohl fahrerisch als auch was die Teams betrifft“, sagte ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk. ■

## ADAC GT MASTERS OSCHERSLEBEN, 1. LAUF

### Pole-Position

#17 Mathieu Jaminet (KÜS Team75 Bernhard, Porsche 911 GT3 R) 1.26.165 min

### Schnellste Runde

#17 Mathieu Jaminet (KÜS Team75 Bernhard, Porsche 911 GT3 R) 1.27.455 min

1.	#17 Jaminet/Ammermüller	KÜS Team75 Bernhard	Porsche 911 GT3 R	36 Runden
2.	#36 Bachler/Macdowall	Schütz Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 0,755 sek
3.	#1 De Phillippi/Mies	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 1,841 sek
4.	#3 Pommer/Van der Linde	Aust Motorsport	Audi R8 LMS	+ 2,533 sek
5.	#2 Schmidt/Haase	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 3,046 sek
6.	#26 Mücke/Asch	BWT Mücke Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 5,121 sek
7.	#99 Renauer/Müller	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 5,446 sek
8.	#21 Stolz/Ludwig	Mercedes-AMG Team Zakspeed	Mercedes AMG GT3	+ 6,161 sek
9.	#63 Ineichen/Engelhart	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracan GT3	+ 6,487 sek
10.	#42 Collard/Eng	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	+ 6,774 sek

## ADAC GT MASTERS OSCHERSLEBEN, 2. LAUF

### Pole-Position

#42 Philipp Eng (BMW Team Schnitzer, BMW M6 GT3) 1.25.322 min

### Schnellste Runde

#42 Philipp Eng (BMW Team Schnitzer, BMW M6 GT3) 1.26.850 min

1.	#42 Collard/Eng	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	35 Runden
2.	#77 Gounon/Keilwitz	Callaway Competition	Corvette C7 GT3	+ 0,431 sek
3.	#99 Renauer/Müller	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 1,047 sek
4.	#7 Mapelli/Siedler	HB Racing WDS Bau	Lamborghini Huracan GT3	+ 1,499 sek
5.	#2 Schmidt/Haase	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 3,818 sek
6.	#48 Dontje/Kirchhöfer	Mercedes-AMG Team HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 3,976 sek
7.	#24 Salaquarda/Winkelhock	BWT Mücke Motorsport	Audi R8 LMS	+ 4,397 sek
8.	#21 Stolz/Ludwig	Mercedes-AMG Team Zakspeed	Mercedes AMG GT3	+ 4,677 sek
9.	#3 Pommer/Van der Linde	Aust Motorsport	Audi R8 LMS	+ 5,001 sek
10.	#1 De Phillippi/Mies	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 5,536 sek

## PUNKTESTAND FAHRER NACH 2 VON 14 LÄUFEN

1.	Collard/Eng	26
2.	Ammermüller/Jaminet	25
3.	Müller/Renauer	21
4.	Schmidt/Haase	20
5.	Macdowall/Bachler	18
6.	Keilwitz/Gounon	18
7.	Mies/De Phillippi	16
8.	Pommer/Van der Linde	14
9.	Mapelli/Siedler	12
10.	Mücke/Asch	8

Sportwagen-Weltmeisterschaft

# Technikstreit in der LMP1



Bei Porsche wird die Reglements-konformität des Toyota TS050 infrage gestellt – besonders bezogen auf die aerodynamischen Lösungen im Heckbereich

Sechs Wochen vor dem WM-Highlight in Le Mans knistert es merklich im LMP1-Fahrerlager: Porsche behauptet, dass einige Aero-Lösungen beim neuen Toyota – unter anderem im Bereich des Heckdiffusors – nach ihrer Ansicht nicht dem LMP1-Reglement entsprechen. Bei Toyota sieht man das natürlich völlig anders.

Von: **Marcus Schurig**

**D**ie technischen Grenzlinien werden im Motorsport vom Reglement gezogen – doch immer dann, wenn der Wettbewerb besonders hart ist, fahnden die Ingenieure auch in den Grenzgebieten nach Zehntelsekunden. Ob diese allgemeine Feststellung im vorliegenden Fall zutrifft, können wir nicht final beantworten, denn weder kennen wir die „echten“ Details zum Technikstreit in der LMP1-Klasse noch haben wir Beweisfotos von möglichen Grenzüberschreitun-

gen noch kennen wir Details der nicht öffentlichen Abklärungen, die als sogenannte Clarifications zwischen den Herstellern und den Regelgebern FIA und ACO ausgetauscht werden.

## Toyota bestätigt Vorgang

Was wir wissen ist, dass Porsche die Reglements-konformität einiger Aero-Lösungen am neuen Toyota TS050 Hybrid für die Saison 2017 anzweifelt. Ein Augenmerk der Kritik richtet sich dabei offenbar auf die Heckpartie des Toyota, genauer gesagt auf den Diffusorbereich. Die Kontroverse, die seit Ende März im Verborgenen köchelt, hat nun immerhin den öffentlichen Raum erreicht: Toyota bestätigte auf Anfrage von Motorsport aktuell den Vorgang als solchen, wollte die Angelegenheit aber nicht kommentieren.

Stattdessen verweist man bei Toyota darauf, dass man weder von Porsche noch von der FIA offiziell auf das Thema angesprochen worden sei. Darüber hinaus hält das TMG-Team fest, dass sein neues Auto für 2017 komplett von der FIA homologiert und abgenommen sei, folglich sei der Vorgang aus Toyota-Sicht primär

ein Thema zwischen Porsche sowie FIA und ACO. Im Übrigen ist man bei Toyota der Meinung, dass die neuen LMP1-Autos von Porsche und Toyota fundamental ähnliche Aero-Konzepte verwenden – aus diesem Grund könne man kein Problem erkennen.

Bei Porsche lässt sich ein Team-Verantwortlicher wie folgt zitieren: „Es ist richtig, dass wir eine Anfrage bei FIA und ACO bezüglich der aerodynamischen Lösungen bei Toyota gestellt haben. Wir möchten uns zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht weiter dazu äußern.“

Aus Porsche-Sicht sind offenbar verschiedene Aero-Lösungen – unter anderem im Bereich des Heckdiffusors – nicht vom Reglement abgedeckt noch entsprechen sie dem Geist des Reglements oder den Abklärungen, die man in der Vergangenheit mit FIA und ACO getroffen hat. Damit ist erstens klar, dass Porsche offenbar gleich bei mehreren Punkten Klärungsbedarf sieht und dass sich die Frage nach der Reglements-konformität zweitens offenbar besonders stark auf den Heckdiffusor des Toyota bezieht – mehr lässt sich im Moment nicht mit Sicherheit sagen.

Da wie erwähnt weder Details noch konkrete Beweise vorliegen, kann man nur spekulieren: Im Diffusorbereich ist laut Reglement (Art. 3.4) der sogenannte Blown Diffusor, wie ihn zum Beispiel Audi 2013 verwendete, expressis verbis verboten.

Freilich sind aus der Formel 1 auch noch andere kreative Diffusor-Lösungen bekannt, wie sie beispielsweise 2009 und 2010 zum Einsatz kamen. Ob es sich im vorliegenden Fall um solche Lösungen handelt und inwieweit sie vom Regelwerk abgedeckt oder ausgeschlossen sind, kann hier nicht entschieden werden.

## Grauzone oder Grenze?

Folglich kann hier nicht beurteilt werden, ob es sich im vorliegenden Fall um Grauzonen oder um Grenzüberschreitungen handelt. Neu sind solche Vorgänge in der LMP1-Klasse jedoch nicht: Der angeblasene Diffusor bei Audi ist ein Beispiel, die Aero-Diskussionen beim Le-Mans-Rennen 2014 – unter anderem über den angeblich biegsamen Heckflügel von Toyota – sind ein weiteres Beispiel. Jetzt scheint der Ball bei den Regelgebern zu liegen, spricht bei FIA und ACO. ■

## Quali-Rennen für GTE? GTE-Am vor dem Aus?

In der FIA Langstrecken-Kommission werden zurzeit Maßnahmen diskutiert, um der Herstellerklasse GTE-Pro mehr Aufmerksamkeit zu spenden – gleichzeitig steht die Zukunft der GTE-Am-Klasse unter Druck.

**D**er GTE-Sport boomt: 2018 wird BMW mit dem M8 als fünfter Hersteller in die GT-Topklasse einsteigen, dazu erhöht der WM-Veranstalter ACO den Druck auf Corvette, zukünftig auch die Sportwagen-WM zu bestreiten. Die FIA hat der GTE-Pro-Klasse für 2017 einen offiziellen WM-Titel zugestanden, dazu stehen mit McLaren und Lamborghini zwei weitere GT-Hersteller vor einem möglichen

WM-Einstieg. Das hat zwei Konsequenzen: Erstens muss der WM-Ausrichter sicherstellen, dass die GTE-Pro-Klasse eine ihrem Status entsprechende Coverage bekommt. Die Langstreckenkommission hat vorgeschlagen, am Tag vor dem Rennen ein Qualifikationssprintrennen für die GTE-Wagen auszurichten.

Die zweite mögliche Konsequenz des GTE-Booms kennen MSa-Leser bereits: WM-Promoter Gérard Neveu hatte bereits Mitte Februar in MSa erklärt, dass der Zutritt weiterer Hersteller in der Profi-Klasse GTE-Pro dazu führen könnte, dass im WM-Feld in Zukunft kein Platz mehr für die GT-Amateurklasse sein wird.

„Unsere Kapazitäten sind begrenzt, bei acht GTE-Herstellern hätten wir 16 Autos – und dann geht uns der Platz für die GTE-Am aus“, sagte Neveu. ■ MCS

## Zwei GT-Open-Siege für Lexus in Estoril

Beim Saisonstart der GT-Open-Serie in Estoril teilten sich die beiden Lexus-Teams Emil Frey Racing und Farnbacher Motorsport die Siege.

**I**m ersten Rennen konnte sich das Duo des Schweizer Teams Emil Frey Racing, Albert Costa und Philipp Frommenwiler, nach hartem Kampf mit den McLaren der Teams Balfe Motorsport und Garage 59 durchsetzen: Zwar fiel Costa zu Rennbeginn auf Platz 3 zurück, doch Teamkollege Frommenwiler kassierte im zweiten Stint erst Shaun Balfe, wenig später fabrizierte der führende Garage-59-Pilot Alexander West einen Ausrutscher ins Kiesbett und fiel auf Platz 3 zurück – damit war der Weg zum Sieg für das Team von Emil Frey offen.

Im zweiten Rennen setzte sich abermals der neue Lexus RC-F GT3 durch – doch diesmal konnte das andere Lexus-Entwicklungsteam von Horst Farnbacher mit seinen Söhnen Dominik und Mario Farnbacher als Fahrer siegen. Die Entscheidung fiel beim Stopp, als Mario Farnbacher die Führung von Tappy und Benham übernehmen konnte und bis zum Ziel verteidigte.

Der McLaren fiel sogar noch auf Platz 3 zurück, als sich Lamborghini-Pilot Giovanni Venturini, der sich das Cockpit mit GT-Veteran Thomas Biagi teilte, kurz vor Rennende noch an Michael Benham vorbeipresste. Die Emil-Frey-Truppe beendete das zweite Rennen auf dem achten Platz; Dominik und Mario Farnbacher führen jetzt die Punkterwertung in der GT-Open-Serie an. ■ MCS

ADAC GT Masters: GT4-Rennen in Deutschland?

# ADAC denkt über GT4 nach

International erlebt die GT4-Klasse einen Boom. In Deutschland lässt der Durchbruch aber noch auf sich warten. Nun macht sich der ADAC erstmals Gedanken über eine zukünftige GT4-Serie.

Von: **Bianca Leppert**

**B**edenkt man, dass die GT4-Klasse als das nächste große Ding im Motorsport gehandelt wird, so ist es in Deutschland noch recht ruhig um die neue Kategorie, die unterhalb der GT3 angesiedelt ist und kostengünstiger sein soll. Lediglich in der VLN gibt es derzeit auf nationaler Ebene eine eigene GT4-Klasse.

Das Gegenteil ist zum Beispiel in Großbritannien der Fall: Dort schwächelte die GT3-Klasse so stark, dass nun die GT4-Wagen die Startfelder auffüllen müssen. Im ADAC GT Masters, das aus aktueller Sicht sicherlich die sinn-

vollste Plattform für diese Einsteigerkategorie bieten würde, muss man sich mit 28 GT3-Autos aktuell keine Sorgen um die Zukunft machen. Trotzdem denkt man bereits heute über die GT4-Klasse nach. „Wir sind 100 Prozent der Meinung, dass sie den gleichen Erfolgsweg wie die GT3 gehen kann“, sagte ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk beim Saisonauftakt des GT Mas-

ters in Oschersleben. „Auch die deutschen Hersteller werden nun kommen. Wir haben bereits mit Stéphane Ratel gesprochen, wie wir das mit den GT4-Rechten in unserem Fall machen könnten.“

Zugleich geht man das Thema aber noch vorsichtig an. Schließlich will man die GT3-Kategorie nicht kannibalisieren. Um das zu vermeiden, will man ein anderes Format für die GT4-Klasse fin-

den. „Wir könnten uns zum Beispiel ein 3h-Rennen am Samstag vorstellen, das in den Abend hineinreicht. Die Überlegungen sind aber noch nicht abgeschlossen“, meint Tomczyk. Für die Teams würde eine solche Aufstellung eine zusätzliche Finanzierungsmöglichkeit im GT-Masters-Paket bieten. Vor 2018 ist aber sicher nicht mit einer nationalen GT4-Serie zu rechnen. ■



Der Acura GT3 NSX wird 2017 in der GTD-Klasse der IMSA-Serie starten

# Thriller in der Sierra



Thierry Neuville fuhr im Finale in Argentinien fehlerlos und belohnte sich mit Saisonsieg Nummer zwei



Sie wäre ja zu schön gewesen, die Geschichte vom fünften Sieger in der fünften Rallye. Die Story vom ersten Waliser, der einen Weltmeisterschafts-lauf gewinnt. Am Ende gewann Favorit Thierry Neuville im Hyundai. Eine der spannendsten Rallyes der WM-Historie war es trotzdem.

Von: **Markus Stier**

**Z**unächst einmal muss sortiert und aussortiert werden, wie es zu diesem Herzschatzfinale auf über 2.100 Metern Höhe kam. Selten gab es eine WM-Rallye, in der sich dermaßen viele Favoriten so schnell aus dem Verkehr zogen oder gezogen wurden.

Es beginnt mit dem Hyundai-Team. Dort muss es eigentlich darum gehen, in der Markentabelle Boden gutzumachen gegen M-Sport. Und auch der in koreanischem Auftrag agierenden Multikulti-Truppe aus Alzenau ist klar, dass der Titel in diesem Jahr vor allem durch Konstanz gewonnen werden muss. Doch am Ende aller Tage sind es Menschen, die am Steuer sitzen, und die ihre persönlichen Befindlichkeiten nicht einfach ausknipsen können.

Dani Sordo ist so ein Mensch, der in seiner langen Karriere nur einen einzigen WM-Lauf gewinnen konnte. Teamkollege Thierry Neuville hat in der noch jungen Saison auf jedem Geläuf bewiesen, dass das neue Hyundai-Coupé ein Siegerauto ist. Dem Spanier dagegen taugt es nicht so richtig auf dem geliebten Asphalt, also muss es auf Schotter klappen. Und was wäre schöner, als in Argentinien zu gewinnen, wo die Fans noch heißblütiger und begeisterter sind als sonstwo, und wo man ihn in seiner Sprache begrüßt? Argentinien ist quasi ein Heimspiel für Sordo, nur eben auf der anderen Seite des Atlantik. Doch der Traum platzt schon auf der dritten Prüfung an einem Fels, der die Aufhängung knickt. Der Spanier kann sich zwar weiterschleppen, wird aber mit fast 15 Minuten Rückstand nur abgeschlagener Achter.

Was soll's, da ist ja noch Hayden Paddon, der strahlende Held des Vorjahres, der im packendsten Finale aller Zeiten

Weltmeister Ogier stehen ließ und hier in der Sierra de Córdoba seinen ersten WM-Sieg holte. Aber Paddon tut sich schwer in dieser Saison, zweifelt an sich selbst, tüftelt in den Pausen vor den Zeitkontrollen pausenlos am Aufschrieb. Das ist allzu großer Mühe nicht wert, denn auch für ihn ist alles schon gelaufen, als es gerade losgeht. Auf der ersten Freitagsprüfung überschlägt sich der Neuseeländer. Das Auto ist kaum beschädigt, das Selbstvertrauen schon. Am Sonntag versagt zu allem Überfluss auch noch die Servolenkung. Zu anfänglich zweieinhalb Minuten Zeitverlust kommen bis zum Ende noch weitere fünf. Das reicht gerade für Platz 6.

Bei Citroën hoffte Kris Meeke, nach komplett verkorkstem Saisonbeginn doch noch die richtige Welle zu erwischen. Nach dem Sieg in Mexiko und schnellen Zeiten auf Korsika ist klar, dass der C3 nicht so übel ist wie zunächst gedacht. Aber ein Hund ist er trotzdem: Auf der dritten Prüfung in Santa Rosa lauert eine Bodenwelle, über die andere Kollegen mehrheitlich voll drüberreiten, doch Meekes Auto hebt sie aus den Angeln. „Bastard“, brüllt Beifahrer Paul Nagle zweimal, bevor der rote Renner in den Büschen einschlägt und die Fahrt für diesen Tag beendet. Zwei Bestzeiten am Samstag dienen als Trostpreis für den frisch reparierten C3. Danach geht es mit noch mehr Schwung als am Vortag von der Piste, dieses Mal mit acht Rollen seitwärts.

### Gebrauchter Tag

Theoretisch wäre da noch der immer besser werdende Craig Breen, aber dem Iren zerhaut es auf der gleichen Welle, die Meeke am Freitag zum Verhängnis wurde, das Getriebe. Und auch der Samstag ist ein gebrauchter Tag. Bei der Ausfahrt aus dem Service entdeckt das Team an der gewechselten Kraftübertragung ein Ölleck – wieder Superally, wieder reichlich Strafminuten.

Aber Breen ist zum ersten Mal außerhalb von Europa im Einsatz, zum ersten Mal in der neuen Welt, das muss man genießen. Mit einer drittschnellsten Zeit in Mina Clavero zeigt er am Sonntagmorgen seine Klasse. Und auch auf der schwierigen Prüfung „El Condor“ kommt er unter die Top 6. Das Ziel erreicht er trotzdem nicht. Citroën zieht ihn vor der Rampe aus dem Ver-

kehr: Als 15. hätte Breen ohnehin keinen Punkt bekommen, und wer eine Rallye nicht beendet, darf ohne Strafe limitierte Teile tauschen. Citroën holt also null Punkte und bleibt abgeschlagen Vierter in der Markenwertung.

Davor rangiert Toyota. Das Team von Tommi Mäkinen zahlt einmal mehr Lehrgeld. Die Motoren überhitzen in der dünnen Höhenluft im Vorgebirge der Anden nicht so sehr wie im März in Mexiko, aber Juho Hänninen fällt mit Ärger am Vierzylinder-Turbo schon früh zurück. Und auch bei Jari-Matti Latvala, der zwischendurch durchaus ermutigende Zeiten fährt, schaltet das Steuergerät auf Notlauf und kappt die Leistung. Hänninen wird mit über elf Minuten Rückstand farbloser Elfter, Latvala ist halbwegs in Schlagdistanz geblieben, verliert aber eine halbe Minute wegen eines Reifenschadens. Er holt Platz 5 mit 1:48 Minuten hinter der Spitze, ist aber gar nicht mal schlecht gelaunt, weil weiterhin Tabellenzweiter und im Ziel nur 24 Sekunden hinter dem Weltmeister.

### Ogier langsamster Ford

Der ist ein Phänomen: Sébastien Ogier kann am Lenkrad alles und hat schon fast alles gewonnen. Nur in Argentinien soll es irgendwie nicht sein. Der Bann lässt sich auch dieses Mal nicht brechen. Als einziger Fahrer hat der Star im M-Sport-Team neue Teile an Bord. Man hat abermals die Stoßdämpfer überarbeitet und neue Differenziale. Aber der Tabellenführer hadert vom ersten Meter an mit seinem Ford Fiesta. „Unfahrbar“ nennt er das Auto noch am zweiten Tag und vermutet, am Auto müsse etwas gebrochen sein. Ogier bestreitet allerdings, dass es ausgerechnet die neuen Komponenten seien, die den Geist aufgeben hätten.

Wie auch immer – außer bei der Mickymaus-Prüfung zur Volksbelustigung am Donnerstagabend in Córdoba kann er keine einzige Bestzeit setzen. Und daran ist nicht zuerst seine Streckenposition schuld, denn ab Samstag fährt das Feld in umgekehrter Startreihenfolge des Klassements.

Ogier denkt wie immer strategisch, betreibt Schadensbegrenzung und hamstert Punkte. Er hat den Vorsprung auf den hinter ihm platzierten Verfolger Latvala um weitere drei Zähler auf 16 Punkte ausgebaut, so lässt sich auch ein unscheinbarer vierter Rang verdauen und der Umstand, dass der dominierende Mann des

letzten halben Jahrzehnts diese eine Mal überhaupt keine Rolle gespielt hat. Ogier holt nicht einmal Punkte für die Markenwertung, denn dort werden die besten zwei von drei Fahrern eines Herstellers gewertet, und zwei Kollegen waren schneller.

Argentinien war für Ott Tänak bisher immer ein übles Pflaster. „Hier kann dich jeder Stein aus dem Rennen nehmen“, mahnte er nach dem Kramen in schlechten Erinnerungen. Aber der neue Ott Tänak fährt mit Köpfchen, bricht die Dinge nicht mehr übers Knie und nicht die Querlenker am Felsen. Der Este kommt als Dritter ins Ziel und schiebt sich auf WM-Rang 4 der Fahrertabelle.

Es sind nicht nur die frühzeitigen Abgänge der Konkurrenz, die das M-Sport-Team in Argentinien übermächtig aussehen lassen. Zehn von 18 Bestzeiten gehen an die Truppe von Malcolm Wilson, alle drei Werksfahrer gehören zumindest zeitweilig zu den Schnellsten. Damit nicht genug: Selbst Privatfahrer Mads Östberg tanzt im Kunden-Fiesta des Jipocar-Teams von Martin Prokop ganz vorn mit und den restlichen Werksteams auf der Nase herum. Lange finden sich vier Ford unter den besten Fünf.

Erst am Samstagnachmittag bröckelt die Sensation. Erst versagt – wie schon öfter – an den neuen Fiesta die Hydraulik. Dann verliert Östberg in einer Wasserdurchfahrt den Diffusor, schließlich trifft er am Samstagnachmittag einen fetten Fels. Kein Wunder, heißt die Prüfung doch „Los Gigantes“. Der Ende 2016 als M-Sport-Werksfahrer mangels Erfolg noch aussortierte Östberg verlässt Villa Carlos Paz aber keineswegs so geknickt wie seine Radaufhängung. Endlich hat er mal wieder gezeigt, dass mit ihm im Konzert der Großen noch zu rechnen ist.

### Zweifel an Evans

Daran gab es beim verbleibenden Ford-Piloten Evans schon mehrfach Zweifel. Teamchef Malcolm Wilson sortierte ihn nach einer schwachen Saison 2015 wieder aus. Das dritte Werksauto, finanziert und ausgerüstet vom kleinen Reifenhersteller DMack, ist seine letzte Chance. Und die hat er bisher genutzt. Schnelle Zeiten in Monte Carlo und Schweden zeigen auch, dass DMack sich den von allen anderen Werksfahrern genutzten Michelin annähert. In Argentinien erweisen sich die



Die Toyota-Fans haben gute Laune: Latvala verteidigt Tabellenplatz 2



Platz 9 im Tableau spiegelt nicht Mads Östbergs starke Leistung wider

Argentinien ist ein gutes Pflaster für Karriereschübe. 2015 holte der Ire Kris Meeke hier seinen ersten WM-Erfolg, 2016 war es Kiwi Hayden Paddon.

britischen Gummis gar als Joker. Die weichere DMack-Mischung ist neuerdings etwas härter als ihr Pendant von Michelin und bietet auf den gleichzeitig sandigen, aber auch steinigen Pisten den perfekten Kompromiss aus Grip und Langlebigkeit.

Evans fährt dem Feld am Freitag mit sechs Bestzeiten in Folge davon und legt sich ein komfor-

tables Polster von rund einer Minute zu. Zwei Reifenschäden lassen den Vorsprung schrumpfen, und so kann der eine verbleibende Gegner wieder am Erfolg schnüffeln.

Vielleicht war es das Glück des Walisers, dass Thierry Neuville am Freitag zeitig einen Stoßdämpfer kyllte. Der Zeitverlust hielt sich bei Hyundais Speerspitze zwar in Grenzen, aber der Vorfall war ernst genug, um Neuilles Mütchen zu kühlen. Der Belgier beißt sich ab Samstag auf Rang 2 als einziger Nicht-Ford-Fahrer an der Spitze fest. Als Evans Zeit verliert, setzt er nach. Bis auf 11,5 Sekunden rückt er dem Youngster am Samstag auf den Pelz.

### Sonne zum Finale

Nach diesem Nieselregen zur Wochenmitte und gar Schnee auf „El Condor“ erhebt sich die strahlende Sonne an einem knallblauen Himmel zum großen Finale. Drei

Elfyn Evans fuhr im dritten M-Sport-Fiesta die Rallye seines Lebens, verlor aber den Sieg



Prüfungen mit insgesamt 55 Kilometern sind noch zu fahren. Auf dem ersten Durchgang der berühmtesten „El Condor“-Prüfung lässt sich Evans nicht den Schneid abkaufen, 39 Kilometer vor dem Ende hat er immer noch neun Sekunden Luft. Doch dann will der Fiesta beim Aufstieg von Mina Clavero nicht mehr bremsen. Hektisch entlüftet Evans das Bremssystem vor dem Finale, in das er mit winzigen sechs Zehntelsekunden Vorsprung geht.

Obwohl Neuville das Punktekonto im Auge behalten muss, gibt der Belgier im Felsengewirr von „El Condor“ noch einmal richtig Gas, kommt als bis dahin schnellster Mann im Ziel an – und verkündet: „Ich habe alles gegeben.“ Als Evans' erste Zwischenzeit auf dem Monitor auftaucht, geht ein Raunen durch den Service-Park: 3,5 Sekunden ist der Waliser schneller. Nach Meeke 2015 und Paddon 2016 ist



**!** Nur bei Grönholm und Loeb 2007 in Neuseeland (0,3 s) sowie bei Ogier und Latvala 2011 in Jordanien (0,2 s) war das Ergebnis noch knapper als diesmal.

auch Evans in Argentinien auf dem Weg zu seinem ersten Sieg. Aber auf „El Condor“ lauern nicht nur die gewaltigen Felsen am Wegesrand, sondern auch vier marode Hängebrücken, kaum breiter als die Autos.

An der zweiten bleibt das Fiesta-Heck hängen. Am Auto ist nichts krumm oder gebrochen, aber Evans' Moral ist angeknackst. Die

zweite Zwischenzeit weist 1,6 Sekunden Rückstand aus, die dritte immer noch 1,3. Obwohl der untere Teil vor El Copina breiter und weniger tückisch ist, kann Evans keine Zeit mehr gutmachen. Die Sensation bleibt dieses Mal aus. Der Nachwuchsmann hat gegen den etablierten Neuville um läppi-sche sieben Zehntel verloren.

Neuville stürmt sofort zu Evans, um ihm zumindest zu dessen Leistung zu gratulieren. „Das waren die schlimmsten Minuten meines Lebens“, sagt der Sieger über das Bangen im Ziel. Evans freut sich über Neuilles Komplimente, ist aber enttäuscht von dem Ergebnis. Doch wenn alles den Bach runtergeht, gilt in Britannien stets die Parole: steife Oberlippe. Höflich und mit einem Lächeln protokolliert Elfyn Evans also: „Es wird sicher einige Zeit dauern, bis die positiven Dinge dieses Wochenende überwiegen werden.“ ■



REINER KUHN

Kris Meeke lieferte an einem Wochenende gleich zweimal Schrott ab



MCKLEIN

Weltmeister Ogier spielte keine Rolle, baute aber die Tabellenführung aus

## RALLYE ARGENTINIEN (27.–30.4.2017)

5. von 13 Läufen, 18 Wertungsprüfungen über 357,59 km

1.	Neuville/Gilsoul (B/B) Hyundai i20 WRC	3:38:10,6 h
2.	Evans/Barritt (GB/GB) Ford Fiesta WRC	+0,7 s
3.	Tänak/Jarveoja (EST/EST) Ford Fiesta WRC	+29,9 s
4.	Ogier/Ingrassia (F/F) Ford Fiesta WRC	+1,247 min
5.	Latvala/Anttila (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+1,481 min
6.	Paddon/Kennard (NZ/NZ) Hyundai i20 WRC	+7,427 min
7.	Hänninen/Lindström (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+11,169 min
8.	Sordo/Martí (E/E) Hyundai i20 WRC	+14,441 min
9.	Ostberg/Floene (N/N) Ford Fiesta WRC	+16,113 min
10.	Tidemand/Andersson (S/S) Skoda Fabia R5	+17,321 min

Bestzeiten: Evans 7, Neuville 5, Meeke 2, Tänak 2, Ogier 1, Paddon 1

## WM-STAND FAHRER

1.	Ogier	102 Pkte.
2.	Latvala	86
3.	Neuville	84
4.	Tänak	66
5.	Sordo	51
6.	Evans	42
7.	Breen	33
8.	Paddon	33
9.	Meeke	27
10.	Hänninen	15



## WM-STAND MARKEN

1.	M-Sport-Ford	162 Pkte.
2.	Hyundai	140
3.	Toyota	99
4.	Citroën	71

WRC2 Argentinien

# Tidemand nach drittem Sieg alleiniger Tabellenführer

In der zweiten Liga ist das Skoda-Werksteam weiter ohne Gegner. Im fernen Argentinien fuhr Titelaspirant Pontus Tidemand im Schongang zu seinem dritten Saisonerfolg und der alleinigen Tabellenführung.

Von: **Reiner Kuhn**

Die WRC2-Saison hat noch nicht einmal richtig angefangen, da scheint die Luft schon raus. Wurde in der vergangenen Saison bis in den Herbst taktiert und attackiert, scheinen sich nun nicht nur die Privatfahrer vorzeitig von Titeltäumen verabschiedet zu haben, sondern auch M-Sport. Im Vorfeld der Rallye Argentinien zogen die Briten die Nennung von Werksfahrer Eric Camilli zurück und überließen das Feld dem in der zweiten Liga seit sieben Monaten ungeschlagenen Skoda Werksteam.

Nicht einmal ein Unfall beim Abschlusstest konnte die tschechische Mannschaft beim generalstabmäßig durchgezogenen Übersee-Gastspiel aus der Ruhe bringen. „Es war vielleicht nicht die beste Vorbereitung“, gab sich Werkspilot Pontus Tidemand reumütig. „Wir haben das Auto abgerollt und die Mechaniker mussten das Dach wechseln. Aber im Shakedown war der Fabia wieder zu 110 Prozent fit.“

Als hätte es dafür noch eines Beweises bedurft, fuhr der Schwede danach Kreise um die – in Abwesenheit der europäischen Topfahrer ohnehin schwache – Konkurrenz. Während Tidemand acht Bestzeiten in Folge markierte, lichteten sich hinter ihm früh die Reihen. Sowohl der ehemalige Produktionswagen-Weltmeister Benito Guerra aus Mexiko als auch der Pole Hubert Ptaszek stellten ihre privaten Skodas schon in der vierten Wertungsprüfung ab.

An Guerras Fabia verabschiedete sich nach einer harten Lan-



Sieger Pontus Tidemand war einer von nur zwei WRC2-Startern, der ohne Restart durchkam

dung ein Rad samt Aufhängung. Markenkollege Ptaszek zerstörte auf ähnliche Weise erst den Wasserkühler und nach dem Restart tags darauf an einem Stein das Fahrwerk (WP 12). Ähnlich erging es Gustavo Saba Rodríguez. Der Skoda-Privatfahrer aus Paraguay durfte ebenfalls kurz in die Verfolgerrolle schlüpfen, bevor ein ausgerissenes Rad auch seinen Vorwärtsdrang stoppte.

Der einzige Ford-Fahrer im Feld musste den harten Schotterpisten ebenfalls Tribut zollen. Kaum wurde Pedro Heller auf Rang 2 geführt, warfen ihn erst ein Reifenschaden (WP 9) und in der Folge ein Aufhängungsbruch (WP 13) zurück. Nach dem Restart endete seine Fahrt auf der finalen Power Stage mit Motorschaden.

Einzig Tidemand blieb von größerem Unbill verschont. Zur Halbzeit schaltete er in den Schongang, beließ es bei vier weiteren Bestzeiten und gewann mit dem satten Vorsprung von über zehn Minuten vor dem argentinischen Skoda-Privatier Juan Carlos Alonso. Der Lokalmatador schaffte das Kunststück, neben Sieger Tidemand als Einziger alle Wertungsprüfungen zu absolvieren und somit ohne Restart durchzukommen. Der zweite

Rang, wenn auch mit gewaltigem Rückstand, war der verdiente Lohn. Rang 3 ging mit Benito Guerra an den ersten Restarter. Fünf der sechs gestarteten Teams kamen ins Ziel – alle fuhren Skoda Fabia R5. ■



Das Skoda-Werksteam fährt in der WRC2 weiterhin alles in Grund und Boden. Nach fünf Saisonsiegen dürfte sich daran auch bei der mit über 30 WRC2-Startern top besetzten Rallye Portugal nichts ändern. Denn dort lassen die Tschechen erstmals Pontus Tidemand und Andreas Mikkelsen gemeinsam los.



Tidemand führt die Tabelle an

## WRC2 ARGENTINIEN

1.	Tidemand / Andersson (S)	3:55.42,7 h
	Skoda Fabia R5	
2.	Alonso / Mercadal (ARG)	+ 10.11,3 min
	Skoda Fabia R5	
3.	Guerra / Cue (MEX)	+ 43.05,5 min
	Skoda Fabia R5	

## PUNKTESTAND NACH 5 LÄUFEN

1.	Pontus Tidemand (S)	75 Punkte
2.	Andreas Mikkelsen (N)	50 Punkte
3.	Eric Camilli (F)	50 Punkte
4.	Teemu Suninen (FIN)	36 Punkte
5.	Benito Guerra (MEX)	30 Punkte

Rallye-WM

## „El Condor“ – Rallyefahren auf einem anderen Planeten

Seit über 30 Jahren ist die Wertungsprüfung „El Condor“ Höhepunkt der Rallye Argentinien. Im wahrsten Sinne des Wortes. Der Start der nach den hier lebenden Riesengeiern benannten Prüfung liegt auf 2.140 Metern Höhe.

Von: **Reiner Kuhn**

**A**lljährlich pilgern die argentinischen Fans in Massen an den Anden-Ausläufer Traslasierra. Auch der aus Córdoba stammende Tourenwagen-Weltmeister José María López zeltete in seiner Jugend mit Freunden in der unwirtlichen Gegend, um die weltbesten Rallyepiloten in spektakulärer Landschaft in Aktion zu sehen.

Riesige Felsbrocken säumen die Piste entlang der Kult-Prüfung „El Condor“, weit und breit ist kein Baum zu sehen. „An manchen Stellen denkst du, du bist auf dem Mond“, beschreibt

Weltmeister Sébastien Ogier die Szenerie. Der Start liegt auf 2.140 Metern Höhe. Von da aus geht es 16,32 Kilometer lang bergab, das Ziel erreichen die Fahrer 750 Meter tiefer. Etwa in der Mitte windet sich die Piste durch einen Canyon. Eine Szenerie wie im Wilden Westen, mit steilen Felswänden links und rechts. Abgründe werden von klapprigen Hängebrücken überspannt, die kaum breiter sind als ein Rallyeauto. Die Piste ist so schmal, dass Fehler schnell zu abgerissenen

Rädern oder ähnlichen Problemen führen. „Zum Ende hin wird die Strecke dann deutlich breiter“, weiß Jari-Matti Latvala. Doch zuvor gilt es, die wohl härtesten WM-Kilometer zu überstehen. Keiner weiß das besser als Hayden Paddon. „Hier erlebte ich im Vorjahr meinen größten Moment – und nun meinen Tiefpunkt“, beschreibt der Sieger von 2016 seine Hassliebe zur Sonderprüfung. Ein Gefühl, das nach seiner knappen Niederlage nun auch Elfyn Evans kennt. ■



Die Fans kampieren auf „El Condor“ meist schon vier Nächte vor dem Start

Rallye-WM

## Hersteller gegen Ausbau der WM

Für die WM-Verantwortlichen scheint der Ausbau der Rallye-WM eine ausgemachte Sache. Doch bei den Teams stößt die weltweite Expansion der Serie auf starke Skepsis. Selbst bei der FIA ist man nicht überzeugt.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**as nennt man wohl eine Finte: In Kroatien trafen FIA-Rallyedirektor Jarmo Mahonen, Rallye-Kommissionspräsident Carlos Barbosa und WM-Promoter Oliver Ciesla auf Premierminister Andrej Plenkovic und Parlamentspräsident Bozo Petrow. Mithilfe der Spitzenpolitiker könnte die Rallye Kroatien in die Weltmeisterschaft gehievt werden. Im Ser-

vicepark der Rallye Argentinien sorgte das vom WM-Vermarkter in die Öffentlichkeit getragene Treffen für Verwunderung. Auch, weil Ciesla zuvor im Interview mit MSA davon sprach, die Anzahl europäischer WM-Läufe zu reduzieren. Daher vermuten die Teams hinter dem Kroatien-Besuch eher ein Druckmittel für Verhandlungen mit aktuellen Veranstaltern. Schließlich will der Promoter mit mehr Überseerallyes die weltweite Präsenz er-

höhen und die WM auf 16 Läufe ausbauen.

„16 Läufe sind schlicht zu viel“, erklären Hyundai-Teamchef Michel Nandan und M-Sport-Boss Malcolm Wilson unisono. „Wie sollen wir das finanzieren?“ Auch Citroën-Teamchef Yves Matton und Toyota-Frontmann Tommi Mäkinen sind skeptisch: „Erst muss uns jemand erklären, wo der Mehrwert für den zusätzlichen Aufwand herkommen soll.“ ■



Die Phalanx der Hersteller will keine zusätzlichen Kosten

### KOMMENTAR

#### QUADRATUR DES KREISES

Die Reiseroute klingt ebenso schlüssig wie beeindruckend: Monte Carlo, Schweden, Kanada, Mexiko, Chile, Argentinien, fünf weitere Länder in Europa, ein Abstecher nach Kenia und vor dem Finale in Australien besucht man noch den Mittleren Osten und zwei asiatische Ziele wie Japan, China oder Indien. Macht mit der Winterrallye in Nordamerika fünf Kontinente und 16 Rallyes in zehn Monaten und viele spektakuläre Bilder. Nur logisch, dass sich WM-Promoter Oliver Ciesla so die Zukunft vorstellt. Sein Geschäftsmodell: „Nach der Qualität gilt es nun, die Quantität unseres Produkts zu erhöhen. FIA-Rallyedirektor Jarmo Mahonen unterstützt die Idee.

Dumm dabei ist nur, dass ein WM-Lauf ohne Anreise schon fünf Tage dauert. Das wissen vor allem die mit spitzem Bleistift rechnenden Werksteams, denen es vor zusätzlichen Reise- und Transportkosten graut. Ergo stehen sie einer Expansion der WM skeptisch gegenüber. Hinzu kommt: Ausgerechnet eine Analyse des Vermarkters bestätigt, dass eine Reduzierung auf drei Rallyetage die Kosten nur marginal verringert.

Mindestens ebenso wichtig: Statt neuen WM-Interessenten wie Kroatien Hoffnungen zu machen, wüssten die Hersteller gerne, welche europäischen WM-Läufe die FIA künftig für verzichtbar erachtet. Mindestens zwei müssten weichen. Gibt man einen starken Markt wie Polen auf? Oder doch eine sportlich zwar interessante, aber kostenintensive Tour de Corse, die unter dem persönlichen Schutz von FIA-Präsident Jean Todt steht? Diese Aufgabe zu lösen, kommt für den Promoter der Quadratur eines Kreises gleich. Für ein ‚Return of Investment‘ braucht es einen sehr langen Atem.



**Reiner Kuhn**  
Redakteur

## AUS DEM SERVICEPARK

## ERSATZWAGEN

Seit Ott Tänaks heftigem Trainingsunfall in Mexiko gehen M-Sport in Übersee die speziell präparierten Volvo S60 zur Streckenbesichtigung aus. Prokop-Teammanager Quirin Müller fand für Mads Östberg adäquaten Ersatz in Paraguay. Doch der angeblich frisch revidierte Gruppe-N-Subaru stellte sich als Blender heraus. Fehlende Bremsbeläge, ein maldes Getriebe und eine diffuse Lenkung waren nur die Spitze des Eisberges. Östberg war froh, dass er alle Prüfungen im vorgegebenen Zeitfenster besichtigen konnte.

## KULTFAHRER

Egal welcher Fahrer sich am Toyota-Service zeigte, die Autogrammjäger skandierten zumeist „Tommi“, „Tommi“, „Tommi“ und hofften, dass Teamchef Mäkinen sich auf ihren Shirts, Fahnen oder Modellautos verewigte. Jari-Matti Latvala hat dafür eine einfache Erklärung: „Während ich hier 2014 siegte, triumphtierte Tommi 1996, '97 und '98 dreimal in Folge – da ist doch klar, dass er auch dreimal so viele Anhänger hat.“

## WEGWEISER

Im Vorjahr ließ Sieger Hayden Paddon alle Welt wissen, dass ein gewisser Ole-Martin Lundefaret aus Norwegen mit seinen Fernanalysen einen großen Anteil an seinem ersten WM-Erfolg hatte. Das hat auch Mads Östbergs Vater Morton vernommen und verpflichtete den Landsmann für diese Saison als Berater für seinen Sohn. So konnte sich Lundefaret, der nebenbei weiter mit Östbergs WRC-Konkurrent Paddon „chatet“, erstmals vor Ort ein Bild von den anspruchsvollen Prüfungen in Argentinien machen.

## ÜBERRASCHUNGSSIEGER

Die Favoriten Marcos Ligato (Chevrolet Agile Maxi) und Federico Villagra (Ford Fiesta Maxi) zählten zu den 15 Ausfallopfern bei der nationalen Rallye Argentinien, die über einige WM-Prüfungen führte. Dagegen verwies der 46-jährige Luis Arce-luz im seriennahen Mitsubishi die Maxi-Piloten Alejandro Menendez (Peugeot 208) und Agustin Elvira (VW Golf) auf die Plätze und feierte den ersten Rallyesieg seiner Karriere. ■ RK

## Rallye-EM

## Starke Konkurrenz für Griebel auf Gran Canaria

Insgesamt 125 Teams haben für den zweiten EM-Lauf auf den Kanarischen Inseln genannt, die Spitze bilden 27 R5-Autos.

Die Rallye-EM boomt weiter. Am kommenden Wochenende werden bei der Rallye Gran Canaria (4. bis 6. Mai) insgesamt 125 Teams erwartet. Vor allem in der mit knapp 30 Autos stark besetzten Topkategorie brennt erneut die Luft. Neben dem französischen Asphalt-Champion Sylvain Michel und Azoren-Sieger Bruno Magalhães (beide Skoda) zählen vor allem Bryan Bouffier, Vorjahressieger

Alexey Lukyanuk und Europameister Kajetan Kajetanowicz (alle Ford) zu den Sieganwärtern. Letzterer wird bei der schnellen Asphaltstrecke erstmals die neueste, noch leistungsstärkere Evo2-Ausbaustufe des Fiesta R5 zünden. Im Blickfeld auch zwei Deutsche: Während U28-Spitzenreiter Marijan Griebel (Skoda) nach starkem Saisonauftakt weitere wichtige Punkte einfahren will, geht es für Markengefährte Albert von Thurn und Taxis darum, näher an die etablierte EM-Konkurrenz ranzufahren. In der mit elf Teilnehmern besetzten Junior-EM gelten einmal mehr die beiden Opel-Werksfahrer Chris Ingram und Jari Huttunen als Favoriten. ■ RK



Marijan Griebel tritt gegen eine Ford-Phalanx an

## ÖRM

## „Wertvollster Sieg“ über Weltmeister-Polo WRC

Im Wechselland siegt Hermann Neubauer im sechs Jahre alten Ford Fiesta WRC und vermiest Raimund Baumschlager dessen Debüt im Weltmeister-VW Polo R WRC.

Von: Reiner Kuhn

Vier von 14 möglichen Bestzeiten der Wechselland-Rallye ließ sich Raimund Baumschlager beim weltweit ersten Privateinsatz des VW Polo R WRC gutschreiben. Zu wenig, um im Weltmeisterauto einen entfesselt aufgeigenden Hermann Neubauer im ältesten der vier angetretenen World Rally Cars Paroli bieten zu können. Der amtierende Champion legte am mit tiefen Temperatu-

ren, Regen und leichtem Schneefall aufwartenden Freitag den Grundstein für seinen „wohl wertvollsten Sieg“. Hatte der Salzburger im Ford Fiesta WRC des Jahrgangs 2011 in der Auftaktprüfung schon die Nase vorn, nahm er Baumschlager im dichten Nebel der zweiten WP erneut fast zehn Sekunden ab. Ein „Polster“, das Neubauer am niederschlagsfreien Samstag mit vollem Einsatz und fünf weiteren WP-Erfolgen verteidigte. Am Ende fehlten Baumschlager 8,7 Sekunden.

„In Anbetracht der Umstände bin ich mit dem zweiten Platz mehr als zufrieden. Bei der Fahrwerks- und Reifenabstimmung war da jede Menge Neuland. Zudem muss ich mich erst einmal auf meinen neuen Arbeitsplatz einschließen“, erklärt Baumschlager und streut dem Titelverteidi-



Zu kurz gesprungen: Raimund Baumschlager wurde nur Zweiter

ger Blumen: „Es war ein harter Fight mit Hermann, vor dem man den Hut ziehen muss, weil er eine fehlerlose Rallye hingelegt hat.“ Neubauer übernimmt durch den Sieg die Führung in der Österreichischen Rallye Meisterschaft (ÖRM) und liegt nun vier Zähler vor Baumschlager sowie zehn

Punkte vor Andreas Aigner, der bei seinem ersten Ausflug im WRC-Fiesta hinter Ford-Kollege Gerwald Grössing Vierter wurde.

In der 2WD-Wertung feierte Lokalmatador Daniel Wollinger (Renault Clio R3) den dritten Sieg in Folge, Zweiter wurde Michael Kogler (Citroën DS3 R3). ■

# CHAMPIONS

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

Motor-Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart - Registereintrich Stuttgart HRB 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann.  
 Vertrieb: Belieferung, Überwachung und Prüfung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH und Co. KG, 70138 Stuttgart (Vorwahl) 07141 3206-8888.  
 Dr. Michael Falgout, Am Sandbörk 74, 20457 Hamburg, als alleiniger Unternehmer. Ad. Hamburg, HRB 95132.



Für Sie zur Wahl

**1** LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3

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

NEU



**2** LEGO Speed Champions Ford Mustang GT

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, austauschbaren Radblenden und Scheinwerfer-Aufklebern, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,-€.

**Ihre Vorteile im Abo:** ■ Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus ■ 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Exklusives Extra dazu ■ GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Nach einem halben 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. 1603887  verschenken. Best.-Nr. 1603888

Ich zahle für das Halbjahresabo von **MOTORSPORT aktuell** (25 Ausgaben) zzt. nur 46,75€ (zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung) statt 55,-€ im Einzelkauf. Mein Extra, das **LEGO Speed Champions Modell** meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Halbjahresabo-Preise Ausland: zzt. 51,-€ (A), 74.50 Sfr (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Als Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)  
 1. LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3  2. LEGO Speed Champions Ford Mustang GT  
 Zuzahlung 1,-€ Zuzahlung 1,-€

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 **1 GRATIS-Ausgabe**

IBAN \_\_\_\_\_

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

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

Ich verschenke **MOTORSPORT aktuell** an: (nur beim Geschenkaboo 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

# Polarstern glänzt im Speed-Tempel



An der Spitze des Feldes: Thed Björk fuhr souverän zu seinem und Volvos erstem Laufsieg in einem WTCC-Hauptrennen

Volvo musste liefern – und sie taten es: Thed Björk holte erst die erste Pole und dann den ersten Sieg für die Schweden in einem Hauptrennen. Heimlicher Gewinner war jedoch Tiago Monteiro (Honda).

Von: **Michael Bräutigam**

**F**ragte man vor dem Wochenende im Highspeed-Tempel von Monza bei den WM-Leadern von Honda nach, so blickte man in angespannte Gesichter. „Ich denke, uns fehlt ungefähr eine Sekunde“, sagte Norbert Michelisz. „Und es wird uns im Qualifying mehr wehtun als im Rennen, da sollte es mit dem Windschatten halbwegs gehen“, so der Ungar, der zudem der Meinung war, dass man die Top 10 im Qualifying erreichen könne.

Wie sich selbst die Profis irren können! Nicht Volvo oder Citroën, nicht Lada oder Chevrolet – nein, Honda ließ völlig überraschend die höchsten Topspeeds

notieren. An der Stelle kann man nur sagen: Chapeau – dafür, dass die Abstimmung zwischen den beiden Enden der Welt (der Motorenfabrik Mugen in Japan und Autobauer JAS in Italien) für dieses Jahr scheinbar viel besser hinkommen wurde als zuvor. Und dass speziell die in der Formel 1 so gescholtene Motorenabteilung von Honda so nachgelegt hat.

## Großer Druck auf Volvo

Zum Problemsektor für WM-Leader Tiago Monteiro und seinen ersten Verfolger Michelisz wurden also nicht die langen Geraden. Dafür verlor man die dann doch drei bis vier Zehntel auf die absolute Spitze ausgerechnet im Mittelteil mit den beiden Lesmo-Kurven. In den schnellen Ecken zeigten sich die Vorteile des langen Radstands speziell bei Citroën und Volvo.

Bei den Schweden war die Anspannung deutlich zu spüren. Man musste, wie letzte Woche auch in MSa angedeutet, in Italien performen – das wusste auch die Polestar-Werkstruppe. Wie viel Druck tatsächlich da war, zeigte sich im Qualifying. Zwar

rückten, neben Monteiro und Rob Huff (Citroën), alle drei Werks-S60 ins Q3 ein, aber Girolami und Catsburg bauten auf der entscheidenden Shootout-Runde zu viele Fehler ein und so belegten sie eben nur die Startplätze 5 und 4. Einzig Björk konnte das Potenzial umsetzen und sowohl für sich als auch Volvo die erste WTCC-Pole holen.

Auch Monteiro erwischte eine nahezu perfekte Runde und eroberte P2. „Den wird man nicht los, der ist wie Klebstoff“, witzelte Polestar-Rennchef Alexander Murdzewski Schedvin.

Tatsächlich scheint Monteiro in der Form seines Lebens zu sein. Seinen direkten Teamkollegen Michelisz hat er in diesem Jahr bislang sicher im Griff, Ryo Michigami als dritten Werksfahrer im Bunde ohnehin. Er kann das Potenzial des Honda voll ausreizen und ist, wenn es drauf ankommt, zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Wie beim Eröffnungsrennen von Monza. Da würgte Reverse-Pole-Mann Tom Coronel seinen Cruze am Start beinahe ab und fiel zurück. Erste Position für Monteiro (Startplatz

9) gutgemacht. Dank gleichzeitig gewohnt gutem Honda-Start ging es direkt in den Kampf um die Top 5. Nach einem Aufhängungsschaden von Girolami sowie einer Kollision zwischen Michelisz und Leader Bennani schnappte sich der Portugiese den letzten Podiumsplatz hinter Sieger Tom Chilton und Münnich-Pilot Huff.

## Björk entspannt zum Sieg

Im Hauptrennen legte Monteiro einen weiteren Blitzstart hin und übernahm die Führung. Doch ein minimaler Fehler des Honda-Piloten reichte und Björk schnappte zu. Ansonsten wäre sogar der Sieg möglich gewesen. „Auch wenn ich nicht denke, dass ich ihn das ganze Rennen hätte hinter mir halten können“, gab Monteiro zu, der dennoch natürlich überglücklich war. Mit seinen zwei Podiumsplätzen konnte er seine WM-Führung sogar ausbauen, was so nicht zu erwarten war.

Neben dem heimlichen Gewinner Monteiro gibt es mit Volvo und Thed Björk aber auch die offensichtlichen. Die Sieg-Premiere für beide in einem Hauptrennen, garniert von eben der Pole,



Eröffnungrennen: Michelisz greift an, Bennani macht zu, Kollision...



... und Chilton erbt den ersten Citroën-Saisonsieg vor Huff (L.) und Monteiro

macht Volvo zum Hersteller-WM-Leader und Björk zum ersten Verfolger von Monteiro.

„Das war vielleicht das beste Rennen, das ich je hatte. Ich war total entspannt und musste nur das nutzen, was mir vom Auto und vom Team gegeben wurde. Ein tolles Gefühl“, beschrieb der vierfache STCC-Champion seine Eindrücke aus dem Cockpit.

Wie Monteiro fuhr auch Rob Huff zweimal aufs Treppchen. Nach dem Debakel von Marrakesch ist der Weltmeister von 2012 also wieder auf Kurs. Weil Bennani im ersten Lauf den Nul-

ler schrieb und auch Tom Chilton im Hauptrennen mit einem Getriebebeschaden leer ausging, sichert sich Huff sogar schon jetzt die Privatfahrer-Führung. Sehr positiv sind die starken Platzierungen vor allem auch, wenn man die 50 Zusatzkilos bedenkt. Diese mussten alle Citroën-Fahrer in Monza erneut mitschleppen, während die Gegner von Honda und Volvo letztmalig mit Basisgewicht fuhren.

Neben den Laufsiegern und Monteiro darf also auch Huff zu den Gewinnern des Monza-Wochenendes gezählt werden. Eine gewichtsbereinigte Analyse zeigt: Der C-Elysée ist noch immer mindestens gleichwertig mit der neuen Autogeneration der Werksteams – welche aber natürlich stetig weiterentwickelt werden. Was sich nach zwei Wochenenden ebenfalls feststellen lässt: Das Titelrennen ist offen wie selten zuvor. Nach vier Rennen haben vier verschiedene Fahrer in vier der fünf verschiedenen Automodelle je einen Sieg eingefahren. Am Ende kann aber eben nur einer Weltmeister werden – bleibt die große Frage, wer? ■

**»DAS WAR VIELLEICHT DAS BESTE RENNEN, DAS ICH JE HATTE. ICH WAR TOTAL ENTSPANNT UND MUSSTE NUR NUTZEN, WAS MIR VOM AUTO UND VOM TEAM GEGEBEN WURDE.«**

Thed Björk

## WTCC MONZA (I), ERÖFFNUNGSRENNEN

3. von 20 Läufen, 9 Runden à 5,793 km (15 gestartet, 11 gewertet)

1.	Tom Chilton (GB), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	17:17,330 min
2.	Rob Huff (GB), Münnich Motorsport	Citroën (T)	+ 0,329 s
3.	Tiago Monteiro (P), Castrol Honda Racing	Honda	+ 2,630 s
4.	Esteban Guerrieri (RA), Campos	Chevrolet (T)	+ 6,899 s
5.	Thed Björk (S), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 7,793 s*
6.	Tom Coronel (NL), Roal Motorsport	Chevrolet (T)	+ 11,100 s
7.	John Filippi (F), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 12,928 s
8.	Nick Catsburg (NL), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 18,067 s
9.	Kevin Gleason (USA), RC Motorsport	Lada (T)	+ 18,449 s
10.	Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 19,200 s
11.	Yann Ehrlacher (F), RC Motorsport	Lada (T)	+ 20,207 s*
-	Norbert Michelisz (H), Castrol Honda Racing	Honda	+ 4 Rdn.
-	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 5 Rdn.
-	Néstor Girolami (RA), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 5 Rdn.
-	Ryo Michigami (J), Honda Racing JAS	Honda	+ 7 Rdn.

Schnellste Runde: 1:53,976 min (Björk)

\* inkl. Strafen

## WTCC MONZA (II), HAUPTRENNEN

4. von 20 Läufen, 12 Runden à 5,793 km (16 gestartet, 13 gewertet)

1.	Thed Björk (S), Polestar Cyan Racing	Volvo	23:51,974
2.	Tiago Monteiro (P), Castrol Honda Racing	Honda	+ 2,174 s
3.	Rob Huff (GB), Münnich Motorsport	Citroën (T)	+ 2,779 s
4.	Nick Catsburg (NL), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 3,269 s
5.	Néstor Girolami (RA), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 6,180 s
6.	Norbert Michelisz (H), Castrol Honda Racing	Honda	+ 6,181 s
7.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 9,582 s
8.	Esteban Guerrieri (RA), Campos	Chevrolet (T)	+ 11,522 s
9.	Yann Ehrlacher (F), RC Motorsport	Lada (T)	+ 11,877 s
10.	John Filippi (F), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 12,077 s
11.	Tom Coronel (NL), Roal Motorsport	Chevrolet (T)	+ 12,836 s
12.	Aurélien Panis (F), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 16,637 s
13.	Kevin Gleason (USA), RC Motorsport	Lada (T)	+ 19,306 s
-	Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 6 Rdn.
-	Tom Chilton (GB), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 8 Rdn.
-	Ryo Michigami (J), Honda Racing JAS	Honda	+ 8 Rdn.

Schnellste Runde: 1:53,381 min (Björk)

(T) = Trophy (Privatier)

### STAND FAHRER

1.	Monteiro	85 Punkte
2.	Björk	70
3.	Catsburg	50
4.	Michelisz	46
5.	Chilton	44
6.	Huff	44
7.	Guerrieri	41
8.	Girolami	39
9.	Bennani	33
10.	Coronel	16
11.	Filippi	7
12.	Gleason	2

### STAND PRIVATFAHRER

1.	Huff	27 Punkte
2.	Chilton	26
3.	Guerrieri	25
4.	Bennani	24
5.	Coronel	19
6.	Filippi	12
7.	Ehrlacher	9

### STAND HERSTELLER

1.	Volvo Polestar	198 Pkt.
2.	Honda	186



Gute Laune: Laufsieger Björk (L.), Polestar-Rennchef Murdzevski Schedvin

# Ein bekannter Sieger und eine mittlere Sensation

Josh Files (Honda) hat beim Saisonauftakt in Oschersleben seine Titelverteidigung mit einem Sieg begonnen. Den Gewinner im zweiten Lauf, Florian Thoma (VW), hatte jedoch vorab niemand auf dem Zettel.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**r macht genau dort weiter, wo er 2016 aufgehört hat: Ein Sieg, ein dritter Platz und eine recht deutliche Tabellenführung sind Josh Files' Tit-

## OSCHERSLEBEN, 1. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Josh Files	32:12,662
2. Steve Kirsch	+0,750
3. Sheldon van der Linde	+1,869
4. Kris Richard	+2,157
5. Jürgen Schmarl	+2,642
6. Pascal Eberle	+3,211
7. Tim Zimmermann	+3,614
8. Max Hofer	+4,229
9. Tom Lautenschlager	+4,986
10. Florian Thoma	+5,380

## OSCHERSLEBEN, 2. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Florian Thoma	31:52,932
2. Tim Zimmermann	+0,920
3. Josh Files	+1,425
4. José Rodrigues	+2,483
5. Sheldon van der Linde	+2,516
6. Pascal Eberle	+2,838
7. Kris Richard	+3,606
8. Antti Buri	+4,630
9. Sandro Kaibach	+5,047
10. Harald Proczyk	+5,426

## STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Josh Files	72
2. Sheldon van der Linde	58
3. Tim Zimmermann	56
4. Florian Thoma	54
5. Kris Richard	49
6. Steve Kirsch	46
7. Pascal Eberle	46
8. José Rodrigues	30
9. Jürgen Schmarl	29
10. Tom Lautenschlager	28

bringsel vom Saisonauftakt in Oschersleben. Der 26-Jährige aus Norfolk kann sich höchstens über die verpasste Pole-Position ärgern – die holte sich nämlich Europameister und Target-Honda-Teamkollege Kris Richard.

Der Schweizer, der seine zweite Tourenwagen-Saison bestreitet, kam jedoch beim Start ins erste Rennen schlecht weg und musste Files gleich den Vortritt lassen. Dahinter ging das über 40 Fahrzeuge starke Feld extrem gesittet durch die erste Kurvenkombination. Übrigens auch am Sonntag – da kann man vor den Piloten und auch der Rennleitung, die vorher mit Engelszungen auf die Akteure eingeredet hatte, nur den Hut ziehen.

## Thoma überrascht alle

Dass sich in einem so großen Feld doch einige Nicklichkeiten hochschaukeln, ist jedoch auch klar. So musste trotzdem dreimal das Safety Car ausrücken. Am Sieg von Files änderte sich dadurch freilich nichts. Mit Steve Kirsch und Sheldon van der Linde komplettierten zwei vorab als Titelanwärter kolportierte Piloten das Podest, während der im Rennen

zurückhaltend agierende Richard noch auf P4 zurückfiel.

War der erste Lauf noch einer, bei dem die üblichen Verdächtigen die Pokale abstaubten, gewann im zweiten Durchgang einer, den niemand auf der Rechnung hatte: Florian Thoma. Der 21-jährige Schweizer ist über den Winter vom Kart in den Tourenwagen umgestiegen. Sechs Testtage absolvierte er mit seinem Engstler-Team und dem VW Golf GTI TCR. Schlüssel zum Sieg war die Pole im Reversed Grid, umgesetzt in einen guten Start und einen routinierten Drive. „Besser konnte es gar nicht laufen“, freute sich Thoma.

Teammanager Kurt Tremel, der gleichzeitig den ersten Sieg des Golf in der ADAC TCR Germany überhaupt bejubeln konnte, war ebenfalls voll des Lobes für seinen Schützling: „Er hat sich das alles selbst erarbeitet. Der Bub hat richtig Potenzial!“ Bei seinen Tests im Winter habe er nicht einen Schaden produziert. „Manche gehen überheblich an die Sache ran und denken, sie seien die Größten. Er hat den nötigen Respekt. Und er hat dem Druck super standgehalten“, so Tremel.



Sieg, Platz 3 und Tabellenführung. Titelverteidiger Josh Files kann sich in Oschersleben höchstens über die verpasste Pole Position ärgern.

Auch in der Rookie-Wertung gewann ein Engstler-Golf-Pilot: Luca Engstler, der gerade 17-jährige Sohn von Teamchef Franz, hatte dabei zunächst Pech im Qualifying, als er gleich zweimal die rote Flagge auf einer schnellen Runde erwischte. Statt aus den möglichen Top 10 ging es so zweimal aus dem hinteren Mittelfeld ins Rennen. Mit den Plätzen 17 und 16 erfuhr er dennoch zweimal volle Rookie-Punkte. Engstler: „Im Großen und Ganzen bin ich zufrieden, auch wenn ich natürlich gerne etwas weiter vorne gelandet wäre.“



Alles gutgegangen: Das über 40 Fahrzeuge starke Feld fädelt sich in beiden Rennen unfallfrei in die Startkurve ein

DTM

# Funkverbot kommt



So spannend wie noch nie? Am 6./7. Mai startet die DTM in Hockenheim in die neue Saison

Der neue DTM-Chef Gerhard Berger ist zwar erst ein paar Wochen im Amt: Doch der Österreicher und seine Mitstreiter haben schon einiges bewegt. Last-minute-Änderungen im Reglement sollen dafür sorgen, dass die Rennen noch spannender und spektakulärer werden.

Von: **Claus Mühlberger**

Es ist eine alte Tradition in der DTM, dass das Reglement immer erst sehr spät veröffentlicht wird. Auch die Saison 2017 bildet da keine Ausnahme. Erst wenige Tage vor dem Saisonstart gab es die Regeln für Technik und sportlichen Ablauf in gedruckter Form. Bis ultimo wurde um Regeländerungen gerungen. Zum Beispiel darum, wie oft und wann der Klappflügel aktiviert werden darf. Der Einsatz der Überholhilfe bleibt weiterhin limitiert, auf jeweils 12 Runden (36 Aktivierungen) pro Rennen. Neu soll die Zahl der DRS-Aktivierungen auf einem LED-Display angezeigt werden.

Die größte DTM-Neuigkeit der letzten Tage ist zweifellos das Funkverbot. Es kommt nun doch sofort und nicht erst 2018. Jegliche Kommunikation von der Box in Richtung Fahrer ist nun untersagt, außer bei sicherheitsrelevanten Themen (Auto in der Boxengasse, bei gelben Flaggen und bei Safety Car). Ansonsten darf nur per Boxentafel kommuniziert werden. Die Kontrolle der neuen Regel ist nicht übermäßig aufwendig: Die Funkfrequenzen sind für jedermann zugänglich. Somit ist klar, dass sich die Konkurrenten gegenseitig belauschen – und gegebenenfalls beim Rennleiter anschwärzen. Natürlich kann auch der DMSB den Funkverkehr mithören.

## Entmachtete Ingenieure

Nach dem Credo des neuen DTM-Bosses sollen die Rennen für die Boxenmannschaften unübersichtlicher und somit für die Fans attraktiver werden. Und zwar ohne Kunstgriffe wie zum Beispiel „Reverse Grid“.

Nach Safety-Car-Phasen wird es künftig gewaltig Action geben. Beim Restart ist nicht mehr Gänsemarsch, sondern Zweierreihe („Doublefile“) angesagt. Aus Sicherheitsgründen jedoch nur

dann, wenn die Strecke gleichmäßig Gripverhältnisse bietet.

Das Training wird aufgewertet: An die drei schnellsten Fahrer der beiden Qualifyings werden nach dem Schema 3-2-1 zusätzliche Punkte vergeben.

Vieles spricht dafür, dass die DTM eine Renaissance erleben wird: Die Autos sind nun etwas stärker (plus 40 PS), die Aerodynamik wurde ein wenig beschnitten und die Reifen bieten zunächst deutlich mehr Grip – um dann aber rapide nachzulassen („Drop“). Dazu kommen der neue Klappflügel und das Verbot der Reifenheizdecken.

All diese Regeländerungen werden dazu beitragen, das von 24 auf 18 Autos reduzierte Feld ordentlich durcheinanderzuwirbeln. Eine Prognose abzugeben ist unmöglich. Aber das war auch 2016 schon schwierig: Bei den 18 Rennen im letzten Jahr gab es zehn verschiedene Sieger. Keinem einzigen Piloten gelang es, an einem Wochenende zwei Siege einzufahren.

Übrigens: Die neue DTM-Generation ist deutlich schneller. Bei dem Hockenheim-Test wurden die Rundenzeiten vom Pre-Season-Test im April 2016 um fast drei Sekunden unterboten. ■

## NACHRICHTEN

### ETCC: SCHWEIZER DOPPEL

Beim Auftakt der ETCC in Monza gaben die beiden Rikli-Hondas von Christjohannes Schreiber und Peter Rikli den Ton an. Weil beide im ersten Lauf aber nicht ordentlich in der Startbox standen, gab es eine nachträgliche Strafe. Aus dem eigentlichen Doppelsieg wurden P2 und 3 hinter Petr Fulín (Seat). Das 1-2-Finish wurde im zweiten Durchgang erreicht, wobei Schreiber nach einer Strafe für Rikli (Track Limits) den Sieg erlachte.

### TCR: HYUNDAI TESTET

Am Wochenende startet die TCR International Series in Spa ihre Europa-Saison. Mit dabei ist erstmals der zweite Comtoyau-Audi, wobei Frédéric Vervisch der Teamkollege von Stefano Comini wird. Währenddessen wird an anderer Stelle getestet: Nach zuvor einigen Rollouts fuhr Hyundai mit Testfahrer Gabriele Tarquini letzte Woche drei Tage lang im Motorland Aragón.

### NASCAR: EARNHARDT TRITT AB, LOGANO SIEGT

Vor dem Richmond-Wochenende schockte Dale Earnhardt Jr. die NASCAR-Gemeinde mit der Ankündigung, seine Cup-Karriere Ende 2017 zu beenden. Das Echo war gewaltig. „Junior“ wurde 14 Mal in Folge zum beliebtesten Fahrer der Serie gewählt. Im Schatten dessen fand also der neunte Cup-Lauf statt, an dessen Ende Joey Logano seinen ersten Saisonsieg feiern konnte. Beim verschobenen Bristol-Rennen am Montag zuvor landete Jimmie Johnson seinen zweiten Triumph in Folge.

### NASCAR CUP SERIES

Richmond/Virginia (USA)		
9. von 36 Meisterschaftsläufen		
1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Ford
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
7.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
8.	Kurt Busch (USA)	Ford
9.	Aric Almirola (USA)	Ford
10.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota



Die Top-Form von Tom Lüthi hält weiter an. Im MSA-Interview erklärt der 30-jährige Schweizer die Gründe seiner neuen Stärke.

Von: **Imre Paulovits**

**Nach den ersten drei Rennen der Saison hattest du noch nie so viele Punkte wie in diesem Jahr. Was hast du im Winter anders gemacht als bisher?**

Das ist eine ziemlich komplexe Geschichte. Schlussendlich habe ich an der Wintervorbereitung nicht krass viel geändert. Das Einzige, das anders war, war ein bisschen mehr Motorradfahren. Ich habe mehr Training auf dem Motocross-Bike einfließen lassen. Was aber die wichtigste Rolle spielt, ist die Zusammenarbeit mit dem Gilles (Bigot, sein Crewchief, Anm. der Red.). Wir verstehen uns immer besser, und man kann wirklich sagen, dass wir zusammengewachsen sind. Dazu haben wir mit Kalex und dem Team eine Kontinuität. Aber dass jetzt die Resultate gekommen sind, ist cool, vor allem in Austin, wo ich bislang Mühe hatte und jetzt auf dem Podest war.

**Habt ihr nur das Motorrad verbessert, oder hast du auch fahrerisch noch einmal**



Thomas „Tom“ Lüthi

**Geburtstag:** 06.09.1986  
**Geburtsort:** Oberdiessbach (CH)  
**Herkunftsland:** Schweiz

#### **WM-KARRIERE**

2002: 125 GP, Honda (27.)  
2003: 125 GP, Honda (15.)  
2004: 125 GP, Honda (25.)  
2005: 125 GP, Honda (1.)  
2006: 125 GP, Honda (8.)  
2007: 250 GP, Aprilia (8.)  
2008: 250 GP, Aprilia (11.)  
2009: 250 GP, Aprilia (7.)  
2010: Moto2, Moriwaki (4.)  
2011: Moto2, Suter (5.)  
2012: Moto2, Suter (4.)  
2013: Moto2, Suter (6.)  
2014: Moto2, Suter (4.)  
2015: Moto2, Kalex (5.)  
2016: Moto2, Kalex (2.)  
2017: Moto2, Kalex (z.Zt. 2.)

#### **HOBBS**

Motocross, Laufen, Angeln

# „Ich versuche, meine Konstanz weiter zu bewahren“

## was gefunden?

Natürlich versuche ich, auch fahrerisch immer weiter zu kommen. Das braucht eine gewisse Offenheit von Seiten des Fahrers, um nicht einfach zu sagen: Ich brauche ein besseres Motorrad. Denn nicht nur die Abstimmung des Motorrads muss verbessert werden. Gleichzeitig muss auch der Fahrer seinen Fahrstil anpassen und verbessern. Ich versuche auch jetzt noch, beides zusammen auf ein noch höheres Level zu bringen. Es gibt auch immer wieder Situationen, wo ich mit dem Gilles nicht nur über die Technik spreche, sondern wo wir auch ansprechen, was ich an den einzelnen Stellen fahrerisch anders machen könnte.

## Wie haben sich das Niveau und die Fahrweise in der Moto2 in den letzten Jahren entwickelt?

Die Fahrer, die vorne mitspielen, sind alle auf einem sehr hohen Niveau. Schon vor ein paar Jahren habe ich gedacht: Das kann doch nicht noch enger werden! Aber trotzdem wurde es immer enger. Es ist auch cool, dass Johann Zarco und Jonas Folger das bei ihrem Einstieg in die MotoGP zeigen, denn es zeigt das Niveau der Moto2-Klasse.

## Du träumst schon lange von der MotoGP. Könnten dir ihre Erfolge für einen MotoGP-Aufstieg helfen?

Sie zeigen sicher das Niveau der Moto2. Und auch die Leute, die meinten, die Moto2-Klasse wäre wegen der fehlenden Elektronik nicht die richtige Vorbereitung auf die MotoGP, müssen jetzt ihre Meinung ändern. Die beiden machen einen super Job. Ob mir das jetzt hilft, weiß ich nicht. Die beste Visitenkarte ist noch immer der Erfolg, um wirklich eine Chance auf ein gutes Motorrad in der MotoGP-Klasse zu bekommen.

## Du hattest 2013 eine schwere Ellenbogenverletzung, und du sprachst noch lange von der Folge-Behinderung. Beeinträchtigt sie dich noch?

Auf dem Motorrad nicht. Beim Training gehe ich eigentlich jeden Tag ans Limit des Arms, und das wird wohl auch so bleiben. Irgendwann kommen die Schmerzen, und da muss ich immer ein bisschen aufpassen, wie weit ich vor den jeweiligen Rennwochenenden gehen kann. Aber wenn ich bedenke, wie schwer die Verletzung war, ist es eigentlich der Hammer, wie fit ich wieder bin. Was mich nach den ganzen Jahren wieder freut, ist dass ich diesmal in Austin keine Probleme hatte. Dies war die einzige Strecke im Kalender, wo ich bislang immer Schmerzen nach dem Fahren hatte. Es war immer das Ziel meines Konditionstrainers, dass ich dort schmerzfrei fahren kann – und dieses Jahr war es so weit.

**»ALS ICH 2005 WELTMEISTER WURDE, WUSSTE ICH GAR NICHT, WIESO ICH GEWONNEN HABE.«**

Tom Lüthi

## 2005 warst du Weltmeister. Siehst du aus heutiger Sicht, warum es dir damals und heute möglich war, um den Titel zu fahren und in der Zwischenzeit nicht?

Das ist eine sehr schwierige Frage. Wenn ich heute darüber nachdenke, war 2005 unglaublich. Ich habe gewonnen, und ich wusste damals gar nicht, wieso ich gewonnen habe. Heute bin ich auf einem ganz anderen Niveau, auch viel bewusster. Ich weiß, warum ich Sachen mache, ich kann es viel besser analysieren. Ich weiß auch vor dem Rennen, wo wir wirklich stehen, es ist alles viel kalkulierter als damals. Vielleicht hat es mit dieser Erfahrung zu tun.

## Hat sich durch den Einstieg von KTM und der Rückkehr



Tom Lüthi in Austin: „Dieses Jahr konnte ich dort schmerzfrei durchfahren“

## von Suter etwas an der Arbeitsweise von Kalex geändert?

Nicht wirklich. Die Kalex-Jungs haben immer hart gearbeitet. Die sind richtig rennbegeistert, die haben diesen Virus, und das spürt man. Sie haben nicht auf der faulen Haut gelegen, sondern kontinuierlich gearbeitet und immer versucht, sich zu verbessern. Aber schlussendlich belebt Konkurrenz das Geschäft, und es ist die Weltmeisterschaft. Da ist es cool, dass jetzt auch andere wieder mitspielen.

## Wie siehst du derzeit die Kräfteverhältnisse in der Moto2?

Kalex hat noch immer die meiste Erfahrung, dazu sehr gute Teams und Piloten. Was KTM macht, ist sehr eindrücklich, aber das habe ich ein bisschen erwartet. Als ich Suter gefahren bin, war das ein Top-Motorrad. Vielleicht etwas schwieriger abzustimmen, aber wenn sie funktioniert hat, war sie top. Bei den Fahrern ist es derzeit klar der Morbidelli, der geschlagen werden muss. Er ist nicht unschlagbar, letztes Jahr haben wir es auch mehrmals geschafft. Er ist sehr nervenstark, mal sehen, wie es aussieht, wenn er Druck bekommt. Wir sind an zweiter Stelle der WM und haben fleißig Punkte gesammelt. Und ich versuche, durch meine Erfahrung die Konstanz beizubehalten. Ich denke, mit Oliveira muss man rechnen. Und dann könnten Stre-

cken kommen, wo Dominique Aegerter oder Marcel Schrötter mit den Suter stark sind. Dann sind da noch viele andere. Es ist die Moto2, man muss Training für Training wirklich alles geben, um das Motorrad möglichst optimal abzustimmen, damit man eine Chance hat, um den Sieg mitzukämpfen.

## Wie siehst du deine Ausgangslage für die Europa-Saison?

Die guten Übersee-Rennen geben uns viel Motivation. Als nächstes kommt Jerez, da lief es bei den Abschlusstests nicht ganz perfekt. Aber in der Zeit in Übersee konnten wir am Motorrad weiterarbeiten. Ich hoffe, auf diesem Flow weitermachen zu können, damit wir Podiums-Kandidaten bleiben. Dann kommt Le Mans, das ist eine ganz spezielle Strecke für mich, dort habe ich am meisten gewonnen. Da freue ich mich schon drauf.

## Wie lange planst du deine Rennkarriere? Und hast du schon einen Plan für danach?

Nein, noch nicht definitiv. Ich denke, auch wenn der Traum von der MotoGP-Klasse doch nicht in Erfüllung geht, ist es möglich, noch einige Jahre in der Moto2 zu fahren. Das Alter spielt nicht so eine große Rolle wie motiviert und körperlich fit und im Kopf frisch zu sein. Das sehen wir auch bei einem Valentino Rossi, der noch einiges älter ist als ich. ■

MotoGP

# Die Karten im Titelkampf sind wieder neu gemischt

Valentino Rossi kommt als WM-Leader nach Jerez, wo er letztes Jahr überlegen gewonnen hat. Dass der WM-Kampf jetzt erst richtig beginnt, darüber ist sich der 38-jährige Italiener genauso im Klaren wie seine Konkurrenten.

Von: Imre Paulovits

Es machte schon den Anschein, als würde sich Maverick Viñales an der WM-Spitze davonmachen. Er war immer derjenige, der die wenigsten Probleme hatte und mit scheinbar spielerischer Leichtigkeit eine Bestzeit nach der anderen aus dem Ärmel schütteln konnte. Doch sein Rennsturz in Austin hat aufgezeigt, dass auch er nur ein Mensch ist, und dass

er in diesem lesitungsstarken Feld sehr wohl voll am Limit ist.

Somit hat der Fahrer die WM-Führung übernommen, der zwar eine ganze Menge Probleme zu beklagen hatte, sie aber durch seine Erfahrung und seine Abgebrühtheit in den Rennen immer in den Griff bekommen hat. Zwar hat Rossi dieses Jahr noch kein Rennen gewonnen, er stand aber jedes Mal auf dem Podest und mittlerweile kommt sein Team der Lösung auch näher. Und da sich mittlerweile auch die Honda-Piloten für einen Vorderreifen mit stabilerer Karkasse stark machen, könnten sich seine Probleme mit einem Schlag lösen. Dazu hat Rossi letztes Jahr in Jerez gezeigt, dass er am besten gewappnet ist, wenn alle anderen Probleme mit den Reifen haben.

Die Favoriten selbst sehen ihre Chancen völlig real. „Wir haben es sicherlich richtig gemacht, mit dem 2017er Motorrad weiterzuarbeiten, das Bike hat das bessere



Pedrosa vor Márquez, Rossi, Lorenzo und Viñales: Viele Fahrer mit Potential

Potential, auch in Zukunft Rennen zu gewinnen und wir verstehen es immer besser“, sagt Valentino Rossi. Er warnt aber auch: „Bis jetzt sind erst drei Rennen vergangen, und Márquez wie auch Viñales sind überall stark.“

Maverick Viñales hat der Sturz nicht aus der Bahn geworfen. „Ich will den Sturz schnell ver-

gessen und will stärker, schneller und konstanter zurückkehren.“

Marc Márquez hat der Sieg in Austin viel Selbstvertrauen gegeben. „Jetzt stehe ich in der WM-Tabelle schon nicht mehr so schlecht da. Ich vertraue Honda, dass wir die Probleme lösen, aber es wird nicht leicht gegen Maverick und Valentino.“

MotoGP

## Álex Rins soll sich erstmal völlig auskurieren

MotoGP-Rookie Álex Rins, der sich in Austin einen komplizierten Unterarmbruch zugezogen hat, wurde operiert. Wann er wieder fahren kann, ist noch nicht sicher.

Von: Imre Paulovits

Álex Rins ist wirklich nicht zu beneiden. Seit letztem Sommer hat der 21-jährige Spanier eine Serie von Verletzungen gehabt, die jeder für sich einen Normalsterblichen für ein halbes Jahr in den Krankenstand schicken würden. Doch gerade weil er es immer forciert hat, so schnell wie möglich wieder zu fahren, war er nie völlig fit, und damit bei einem weiteren Sturz noch verletzungsgefährdeter. Jetzt ist erst einmal Schluss.

In Austin hat sich Rins im linken Unterarm verschobene Brüche der Elle und der Speiche direkt am Handgelenk zugezogen. Nachdem Dr. Austin Hill in der Universitätsklinik Austin den Arm soweit stabilisiert hatte, dass

Rins flugfähig war, flog der Suzuki-Werkspilot heim nach Barcelona und ließ sich dort am Donnerstag von Dr. Mir operieren.

Dieser setzte zwei Titanplatten ein. Bei dem Sturz hat sich Rins auch den ulnaren Nerv beschä-

digt. Nun will man zehn Tage abwarten, bis man eine genaue Reha-Planung beschließt.

Davide Brivio stellte schon in Austin klar, dass sich Rins jetzt erst einmal hundertprozentig auskurieren soll. „Wir sind alle froh, dass seine OP gut verlaufen ist“, sagte der Suzuki-Teamchef letzte Woche. „Jetzt muss er sich erst einmal der Reha stellen, aber wir erwarten ihn zu hundert Prozent zurück und können es kaum erwarten, dass er wieder auf die GSX-RR steigt.“

Suzuki hat auch noch keinen kompletten Plan erstellt, wer Rins bei wie vielen Rennen ersetzen soll. In Jerez fährt erst einmal Suzuki-Testpilot Takuya Tsuda das Rennwochenende und auch die anschließenden Tests am Montag nach dem GP. Der 31-jährige Japaner aus Iwada kennt die MotoGP-Suzuki von seinen Testfahrten her gut.



Álex Rins: zwei Titanplatten eingesetzt bekommen, Nerv beschädigt

# Kent bei Kiefer raus, in Jerez fährt Fuligni

Danny Kent hat seinen Vertrag bei Kiefer aufgelöst. Das Team hat für Jerez kurzfristig den Italiener Federico Fuligni verpflichtet.

**D**anny Kent hat während seiner Karriere schon so manche kurzfristige Entscheidung getroffen, trotzdem war jeder erstaunt, als er nach dem Austin-GP Stefan Kiefer mitteilte, dass er in der momentanen Aufstellung keine weiteren Erfolgchancen sieht und deshalb seinen Vertrag auflösen möchte.

Einen Spitzenfahrer vom Kaliber des Ex-Moto3-Weltmeisters während der Saison zu finden ist nicht leicht, deshalb hat sich das Team erst einmal schnell einen Ersatz für den nächsten Grand Prix am kommenden Wochenende gesichert und sich mit dem Italiener Federico Fuligni geeinigt. Der 21-Jährige aus Bologna hat bislang sieben GP bestritten, zuletzt das Finale 2016 in Valencia, dazu war er Testfahrer bei Suter und kennt somit die MMXII. Am letzten Wochenende wurde er bei der Moto2-EM in Albacete auf der Kalex des Forward Junior Teams Neunter. ■



Der Italiener Federico Fuligni ersetzt Danny Kent beim Kiefer-Team



Aegerter (#77) wird besser, Kent (#52) sieht sich nach etwas anderem um

# Vorschau GP Spanien

## ZEITPLAN

GP Spanien/Jerez  
(alle Zeitangaben in MEZ)

### Freitag, 5. Mai 2017

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

### Samstag, 6. Mai 2017

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

### Sonntag, 7. Mai 2017

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 26 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rd.

## STATISTIK

GP Spanien/Jerez

### Sieger 2016

Moto3: Brad Binder (SA), KTM  
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex  
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha

### Pole-Position 2016

Moto3: Nicolò Bulega (I), KTM, 1:46,223 (= 149,8 km/h)  
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1:42,408 (= 155,4 km/h)  
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:38,736 (= 161,2 km/h)

### Schnellste Runden 2016

Moto3: Brad Binder (SA), KTM, 1:46,922 (= 148,9 km/h)  
Moto2: Álex Rins (E), Kalex, 1:42,979 (= 154,6 km/h)  
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:40,090 (= 159,0 km/h)

### Rundenrekorde

Moto3: Brad Binder (SA), KTM, 1:46,723 (= 149,1 km/h) (2015)  
Moto2: Jonas Folger (D), Kalex, 1:42,876 (= 154,7 km/h) (2014)  
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:38,735 (= 161,2 km/h) (2015)

## STAND DER MOTORRAD-WM 2017

### MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	56
2.	Maverick Vinales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	50
3.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	38
4.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati DI6 GP 17	30
5.	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda	Honda RC 213 V	29
6.	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	27
7.	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	22
8.	Jonas Folger (D)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	21
9.	Scott Redding (GB)	Octo Pramac Ducati	Ducati DI6 GP 16	21
10.	Jack Miller (AUS)	Marc VDS Racing Team	Honda RC 213 V	21

### Moto2

1.	Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	75
2.	Thomas Lüthi (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex	56
3.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	43
4.	Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	32
5.	Xavi Vierge (E)	Tech 3 Racing	Tech3	25
6.	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	24
10.	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	Suter	18
13.	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	13
15.	Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	8
18.	Jesko Raffin (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex	5

### Moto3

1.	Joan Mir (E)	Leopard Racing	Honda	58
2.	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	52
3.	John McPhee (GB)	British Talent Team	Honda	49
4.	Romano Fenati (I)	Marinelli Rivacold Snipers	Honda	45
5.	Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	25
6.	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	24
7.	Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM	20
8.	Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	18
9.	Juanfran Guevara (E)	RBA Racing Team	KTM	17
10.	Livio Loi (B)	Leopard Racing	Honda	15

Sprint zur Ziellinie  
In zweiten Rennen:  
Rea (#1) behält  
knapp die Nase  
vorn



# Gestürmt, aber nicht erobert

Jonathan Rea wurde zwar im ersten Rennen durch Chaz Davies, im zweiten durch Tom Sykes mächtig unter Druck gesetzt. Doch der Weltmeister holte sich einen weiteren Doppelsieg.

Von: **Imre Paulovits**

Die beiden Kawasakis stürmten aus der Dreifach-Schikane, die hintere stürmte wie eine Kanonenkugel nach vorn, doch es reichte nicht: Auf dem Zielstrich fehlten ganze 0,025 Sekunden. „Jonathan hat die letzte Schikane nicht optimal erwischt. Ich konnte viel besser beschleunigen, doch er hatte vor mir zweimal den Weg gekreuzt, so konnte ich keine klare Linie an ihm vorbei finden“, fasste Tom Sykes zusammen. „Aber dass ich in meiner körperlichen Verfassung überhaupt so nah dranbleiben konnte, ist für mich schon ein Sieg.“

Der Yorkshire-Mann hatte von den vier Wochen seit dem letzten Rennen in Aragón mehr im Krankenhaus als außerhalb verbracht. Das vermeintliche Magenvirus hat sich als etwas Zäheres herausgestellt, die Ärzte sind noch auf der Suche nach einer Therapie. „Zwischenzeitlich hatten sie schon an das Schlimmste gedacht,

aber dies mittlerweile wieder ausgeschlossen“, verrät Sykes. „Es ist aber auch keine Gastritis, wie ebenfalls mal angenommen. Ich habe in einer Woche vier Kilo abgenommen und kann kaum Energie aus der Nahrung aufnehmen. Ich hoffe, dass die Ärzte bald eine Lösung finden.“

Zieht man dies in Betracht, hat der Weltmeister von 2013 im zweiten Rennen fast Wunder vollbracht. Er hat einen Zweisekunden-Vorsprung von Rea bis Rennmitte wettgemacht und ihn von da an ständig unter Druck gesetzt. „Meine Taktik war zunächst, den Verfolgern davonzufahren. Aber nachdem ich in Turn 11 einen bösen Rutscher hatte, habe ich Tom herankommen lassen und die Sache so kontrolliert“, gab Rea zu. „Es war aber nicht einfach.“ Bei seinem 200. Superbike-WM-Lauf hat der 30-jährige Nordire so seinen 45. Sieg eingefahren und sich damit in der ewigen Bestenliste vor Noriyuki Haga gesetzt. Nur noch Carl Fogarty (59 Siege) und Troy Bayliss (52) haben mehr Siege als Rea eingefahren. Und mit seinem elften Sieg in Assen hat er die als uneinholbar geglaubte Marke Fogartys von 12 Siegen bereits fast eingeholt.

Was aber noch mehr beeindruckte, war der Entwicklungssprung, der Kawasaki bei den Tests in Aragón und Portimão gelungen

ist. Der Kurvenspeed, den sie in schnellen Kurven gehen können, ist beeindruckend, und Rea hat verraten, dass bald noch weitere neue Teile kommen werden.

Umso stärker war die Vorstellung von Davies im ersten Rennen, wo er lange gegenhalten

konnte, bis seine Ducati zwei Runden vor Schluss mit einem elektronischen Problem stehen blieb. Damit dürfte die WM für den Ducati-Star gelaufen sein. Doch in zwei Wochen kommt erst einmal Imola. Dort fuhr Davies im Vorjahr auf einem anderen Planeten. ■



Michael van der Mark: starkes zweites Rennen in Nationalfarben



Das gewohnte Podium: Rea als Sieger, daneben Sykes (l.) und Davies

# Sofuoglu beeindruckend

Mit einem völlig ungefährdeten Sieg meldete sich Supersport-Rekordweltmeister Kenan Sofuoglu in den Titelkampf zurück.

Von: **Imre Paulovits**

**S**eine Überlegenheit war erdrückend: Weltmeister Kenan Sofuoglu hatte nach seiner Verletzungspause und null Punkten nach den ersten drei Rennen nichts zu verlieren. Doch wie er ab dem zweiten freien Trainings die Konkurrenz beherrschte und in der Superpole um fast sieben Zehntelsekunden schneller als der Rest der Welt war, ließ eine Vorahnung aufkommen, was im Rennen passieren wird. Und tatsächlich fuhr er allen auf und davon, die Kämpfe fanden hinter

ihm statt. „Ich habe zwar viele Rennen in meinem Leben gewonnen. Aber wenn man durch eine schwere Zeit geht und dann noch so viel Pech hat, ist es wirklich eine Erlösung und ein unglaubliches Gefühl, wenn man wieder gewinnt“, war der 32-jährige Türke völlig von seinen Gefühlen überwältigt. „Ich kam mit null Meisterschaftschancen hierher und wollte einfach mein Bestes geben.“

WM-Leader Lucas Mahias grinste nach dem Rennen über beide Ohren. Der Yamaha-Werkspilot konnte die Angriffe von Jules Cluzel erfolgreich abwehren und fuhr sich bis zur Schikane einen kleinen Vorsprung heraus. Doch dann wollte er unbedingt mit einem Wheelie über die Ziellinie. Cluzel machte sich so klein wie möglich und wischte auch vorbei, nur eben einen Meter hinter dem



Kenan Sofuoglu: eine Klasse für sich

Zielstrich. Auf dem Zielfoto war Mahias noch um fünf Zentimeter vorn. „In Turn 5 hatte ich Probleme, so konnte ich Sofuoglu nicht folgen“, gab Mahias zu. „Mit Jules wurde es auf der Linie noch knapp, so war es aber viel lustiger.“

Robin Mulhauser sah diesmal die Ziellinie, aber mit Reifenproblemen kämpfend war nicht mehr als Platz 20 drin. ■

Superbike-WM

# Bradl: Mit altem Motor bestes Saisonergebnis

Wenn Stefan Bradl im ersten Rennen auch Sechster wurde: Zufrieden ist der Deutsche mit dem Entwicklungsstand seines Motorrads nicht.

Von: **Imre Paulovits**

**T**en-Kate-Honda wollte beim Heimrennen brillieren, sie versuchten noch einen Joker aus dem Ärmel zu ziehen und hatten nach dem Aragón-Test eine weitere Motorenvariante für Assen aufgebaut. Doch der Schuss ging nach hinten los: „Damit war die Gasannahme auf den Stand von Australien zurückgefallen, die Elektronik passte wieder nicht“, musste Bradl feststellen. So wurde vor der Superpole wieder der alte Motor eingebaut, aber mehr als Startplatz 16 war nicht drin.

Im ersten Rennen fuhr Bradl dann auf Platz 6! „Ich nehme diesen sechsten Platz gerne wegen den Punkten und weil er sich gut

anhört, aber zufrieden können wir trotzdem nicht sein“, stellte Bradl klar. „Bei den massiven Technik-Problemen hatten wir ihn aber nicht verdient.“ Für das zweite Rennen versuchte Bradl eine andere Abstimmung. „Ich wurde aber beim Start eingeklemmt und habe einige Plätze verloren. Danach habe ich lange gebraucht, bis ich ein Gefühl fürs Vorderrad bekam.“

Randy Krummenacher wurde im ersten Rennen Elfter. „In der ersten Runde ist mir leider ein

Überholmanöver etwas missglückt, ich musste einen weiten Bogen fahren und habe dort einige Plätze eingebüßt. Aber dieses Rennen hat mir weitere Erfahrungen gebracht, hauptsächlich in der Anfangsphase, wo ich mich weiter steigern muss.“

Im zweiten Rennen wurde der 27-jährige Zürcher 14.: „Assen war ein sehr anstrengendes Wochenende. Ich bin mir ziemlich sicher, dass wir beim nächsten Mal in Imola viel besser dastehen werden.“ ■



Stefan Bradl (#6) vor Forés, Savadori und gewaltiger Zuschauerkulisse

## NACHRICHTEN

### SUPERSPORT-300-WM:

**SCOTT DEROUÉ** gewann nach dem Auftakt in Aragón auch in Assen. Doch bei seinem Heimrennen musste sich der 21-jährige Holländer vor allem gegen seinen Landsmann Glenn van Straalen richtig strecken, der im Ziel nur um eine Zehntelsekunde zurücklag. Mit den ersten Fünf innerhalb von drei Zehntelsekunden hatte auch dieses Rennen einen imposanten Zieleinlauf. Gabriel Noderer musste vom 29. Startplatz aus ins Rennen gehen. „Da war ich aber umso motivierter, weiter nach vorn zu kommen“, motivierte sich der 20-jährige Deutsche. „Ich konnte nach dem Start auch viele Plätze nach vorn kommen. Zum Schluss habe ich alle Türen zugehauen und den Platz halten können.“ Aber leider war dies der 16., für den es keine Punkte gab.

### SUPERSTOCK-1000-EM:

#### TOPRAK RAZGATLIOGLU

gewann das Rennen nach einem Unfall, in den auch Marvin Fritz verwickelt war (s. S. 38), nach Abbruch und Verkürzung auf neun Runden klar vor Michel Ruben Rinaldi und Florian Marino. Der Schweizer Sebastian Suchet wurde hervorragender Achter, die drei Deutschen Julian Puffe, Marc Moser und Toni Finsterbusch liefen nur einen Wimpernschlag voneinander getrennt auf den Plätzen 14, 15 und 16 ein. „Ich war schon auf Platz 13, doch dann hat Kevin Callia vor der Schikane viel zu spät gebremst und uns beide von der Strecke geschickt“, ärgerte sich Puffe.

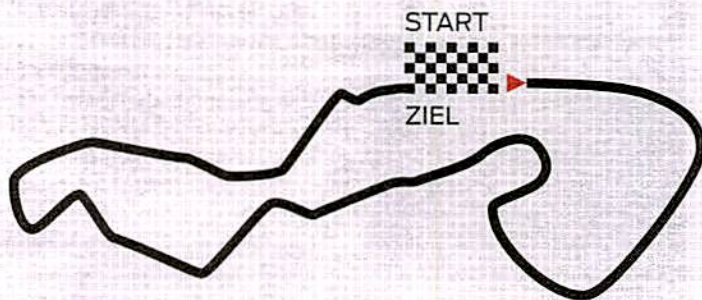
### SUPERBIKE-WM: JONATHAN

**REA** war in der Superpole gar eine Zehntelsekunde schneller als der Rundenrekord von Marc Márquez. „Es war die beste Runde, die ich je mit einem Motorrad gedreht habe“, so Rea. Doch weil er in seiner Auslaufrunde Chaz Davies behindert hat, der auf einer schnellen Runde war, wurde er auf den vierten Startplatz verbannt.

**SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE**

**ASSEN (NL) 4,542 KM**

**STRECKE**



**SUPERPOLE (2 LÄUFE)**

1.	Rea	1:33,505
2.	Sykes	1:33,715
3.	Davies	1:34,491
4.	Savadori	1:34,666
5.	Melandri	1:34,782
6.	Laverty	1:34,880
7.	Forés	1:34,930
8.	Van der Mark	1:35,049
9.	Torres	1:35,283
10.	Hayden	1:35,305
11.	Camier	1:35,319
12.	Lowes	1:35,698
13.	Krummenacher	1:35,721
14.	De Angelis	1:35,828
15.	Ramos	1:36,363
16.	Bradl	1:36,432
17.	Mercado	1:36,473
18.	De Rosa	1:36,489
19.	Russo	1:36,885
20.	Jezeq	1:36,895

**WM-STAND FAHRER**

1.	Rea	195 Punkte
2.	Sykes	131
3.	Davies	111
4.	Melandri	97
5.	Lowes	76
6.	Van der Mark	62
7.	Forés	60
8.	Torres	57
9.	Camier	54
12.	Bradl	35
16.	Krummenacher	21
17.	Reiterberger	19

**WM-STAND HERSTELLER**

1.	Kawasaki	195 Punkte
2.	Ducati	153
3.	Yamaha	87
4.	BMW	63
5.	Aprilia	55

**ERGEBNIS 1. RENNEN**

**Assen (NL):** 29. April 2017; 7. WM-Lauf; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 10 Grad; Asphalt: 18 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	33:37,082	1:34,880	25
2.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+4,501	1:35,084	20
3.	Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	21	+17,673	1:35,227	16
4.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	21	+22,569	1:36,061	13
5.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+30,797	1:35,773	11
6.	Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	21	+33,530	1:36,155	10
7.	Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+39,176	1:37,098	9
8.	Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	21	+39,254	1:35,937	8
9.	Leandro Mercado (ARG)	Aprilia RSV4 RF	21	+39,266	1:36,918	7
10.	Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	21	+41,493	1:35,909	6
11.	Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	21	+43,623	1:36,915	5
12.	Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	21	+48,218	1:37,110	4
13.	Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	21	+49,487	1:37,203	3
14.	Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	21	+50,016	1:36,347	2
15.	Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1:00,924	1:37,272	1
16.	Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1:16,401	1:38,379	-

**ERGEBNIS 2. RENNEN**

**Assen (NL):** 30. April 2017; 8. WM-Lauf; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 16 Grad; Asphalt: 25 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	33:48,345	1:35,579	25
2.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+0,025	1:35,712	20
3.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	21	+5,077	1:35,990	16
4.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+8,739	1:36,003	13
5.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	21	+16,244	1:36,531	11
6.	Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	21	+17,899	1:36,476	10
7.	Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	21	+19,026	1:36,475	9
8.	Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	21	+19,184	1:36,232	8
9.	Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	21	+21,475	1:36,352	7
10.	Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	21	+24,693	1:36,727	6
11.	Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+26,751	1:36,956	5
12.	Leandro Mercado (ARG)	Aprilia RSV4 RF	21	+26,924	1:36,871	4
13.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	21	+36,611	1:36,465	3
14.	Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	21	+40,597	1:37,484	2
15.	Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	21	+49,140	1:37,524	1
16.	Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	21	+51,241	1:37,488	-
17.	Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	21	+1:01,141	1:37,478	-

**SUPERSPORT-WM**

**Assen (NL):** 30. April 2017; 4. WM-Lauf; 81,756 km über 18 Rdn. à 4,542 km; 32 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 14 Grad; Asphalt: 16 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.	
1.	Kenan Sofuoğlu (TR)	Kawasaki ZX-6R	30:01,130
2.	Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+2,611
3.	Jules Cluzel (F)	Honda CBR 600 RR	+2,616
4.	Patrick Jacobsen (USA)	MV Agusta F3 675	+4,127
5.	Sheridan Morais (ZA)	Yamaha YZF-R6	+4,706
6.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+4,941
7.	Michael Canducci (I)	Kawasaki ZX-6R	+7,664
8.	Luke Stapleford (GB)	Triumph Daytona 675	+11,993
9.	Christian Gamarino (I)	Honda CBR 600 RR	+14,092
20.	Robin Mulhauser (CH)	Honda CBR 600 RR	+36,678

**SUPERSPORT-300-WM**

**Assen (NL):** 30. April 2017; 2. WM-Lauf; 54,504 km über 12 Rdn. à 4,542 km; 37 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 17 Grad; Asphalt: 30 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.	
1.	Scott Deroué (NL)	Kawasaki Ninja 300	23:29,655
2.	Glenn van Straalen (NL)	Honda CBR 500 R	+0,113
3.	Alfonso Coppola (I)	Yamaha YZF-R3	+0,277
4.	Borja Sánchez (E)	Yamaha YZF-R3	+0,283
5.	Dorren Loureiro (SA)	Kawasaki Ninja 300	+0,309
6.	Marc García (E)	Yamaha YZF-R3	+1,714
7.	Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 300	+2,068
8.	Harun Cabuk (TR)	Kawasaki Ninja 300	+6,916
9.	Ruben Doorakkers (NL)	Yamaha YZF-R3	+9,358
14.	Gabriel Noderer (D)	Honda CBR 500 R	+28,428

**SUPERSTOCK-1000-EM**

**Assen (NL):** 30. April 2017; 2. EM-Lauf; 40,878 km über 9 Rdn. à 4,542 km; 32 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 18 Grad; Asphalt: 31 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.	
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10R	14:46,062
2.	Michael R. Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	+1,073
3.	Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+2,438
4.	Danny de Boer (NL)	BMW S 1000 RR	+3,907
5.	Jeremy Guarnoni (I)	Kawasaki ZX-10R	+10,312
6.	Illia Mykhalchuk (UA)	Kawasaki ZX-10R	+10,682
8.	Sebastien Suchet (CH)	BMW S 1000 RR	+10,859
14.	Julian Puffe (D)	BMW S 1000 RR	+21,516
15.	Marc Moser (D)	Kawasaki ZX-10R	+21,665
16.	Toni Finsterbusch (D)	Kawasaki ZX-10R	+21,738

**WM-STAND**

1.	Mahias	65 Punkte
2.	Morais	45
3.	Rolfo	41
4.	Jacobsen	39
5.	Ryde	36
6.	Caricasulo	35
23.	Mulhauser	6

**WM-STAND**

1.	Deroué	50 Punkte
2.	Sánchez	26
3.	Coppola	21
4.	Van Straalen	20
5.	Valle	20
6.	Loureiro	19
20.	Noderer	2

**EM-STAND**

1.	Rinaldi	45 Punkte
2.	Razgatlioglu	38
3.	Marino	36
10.	Suchet	11
14.	Fritz	6
17.	Puffe	4
19.	Moser	1

ADAC Northern Europe Cup

# Geiger und Dubbink gewinnen den Auftakt



Die beiden Sieger des Auftaktrennens: Dirk Geiger (#1) und Ernst Dubbink

Dirk Geiger gewann in Assen den Cup-Auftakt in der Standard-Klasse, Lokalmatador Ernst Dubbink konnte sich in der GP-Klasse durchsetzen.

Von: Maria Pohlmann

**G**eiger kämpfte nach einem Spitzenstart mit seiner Standard-Honda das komplette Rennen über gegen die GP-Piloten und hielt sich wacker an der Spitze. Der amtierende Meister der Standard-Klasse kämpfte hart bis zur letzten Runde, in der seine Verfolger aus seiner Klasse wieder an ihn heranfahren konnten, um schließlich den Sieg mit 0,151 Sekunden Vorsprung nach Hause zu fahren. Toni Erhard, der als sechst-

schnellster Pilot der Standard-Kategorie vom zwölften Platz aus ins Rennen gegangen war, zeigte eine starke Aufholjagd und schnappte sich schließlich den zweiten Platz, nur 0,009 Sekunden vor Philipp Freitag, der sich im Foto-Finish mit Rang 3 geschlagen geben musste. Die beiden Holländer Jeffrey Buis und Rick Dunnik komplettierten die Top 5.

Nach einem fulminanten Start ging Pole-Setter Tim Georgi in der zweiten Runde zu Boden. Währenddessen arbeitete sich der holländische Routinier Ernst Dubbink von Startplatz 15 immer weiter an die Spitze nach vorn. Erst in der letzten Runde ging der Lokalmatador in Führung und sicherte sich schließlich den Sieg der GP-Klasse, nur 0,162 Sekunden vor Kevin Orgis, dem Belgier Sasha de Vits und Gaststarter Maximilian Kofler. ■

## RENNERGEBNIS ADAC NORTHERN EUROPE CUP

Assen (NL): 30. April 2017; 1. Cup-Lauf; 59,215 km über 13 Rdn. à 4,555 km; 27 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ernst Dubbink (NL)	Honda	23:56,894
2. Kevin Orgis (D)	KTM	+0,162
3. Sasha de Vits (B)	KTM	+0,235
4. Maximilian Kofler (A)	KTM	+0,418
5. Jan-Ole Jähning (D)	KTM	+0,492
6. Dirk Geiger (D) (1. Standard)	Honda	+1,184
7. Toni Erhard (D) (2. Standard)	Honda	+1,335
8. Philipp Freitag (D) (3. Standard)	Honda	+1,344
9. Jeffrey Buis (NL) (4. Standard)	Honda	+9,745
10. Rick Dunnik (NL) (5. Standard)	Honda	+15,839

## CUP-STAND GP

1. Dubbink	25
2. Orgis	20
3. de Vits	16
4. Jähning	13
5. Bijman	11

## CUP-STAND STANDARD

1. Geiger	25
2. Erhard	20
3. Freitag	16
4. Buis	13
5. Dunnik	11

RENNSPORT ZUM ANFASSEN!

INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT

**idm**   
2017



TERMINE 2017

**NÜRBURGRING**  
12.-14. Mai 2017

ZOLDER 07.-09. Juli

SCHLEIZER DREIECK  
28.-30. Juli

TT CIRCUIT ASSEN  
11.-13. August

LAUSITZRING  
18.-20. August  
IDM-Superbike-Klasse  
im Rahmen der SBK-WM


MOTORSPORT ARENA  
OSCHERSLEBEN  
01.-03. September

HOCKENHEIMRING  
29. Sept. - 01. Oktober

Infos unter: [www.idm.de](http://www.idm.de)

Günstige Tickets mit  
Fahrerlagerzugang unter:  
[www.nuerburgring.de](http://www.nuerburgring.de)  
Ab 14 € pro Tag bzw. 25 € pro  
Wochenende; Freitag freier Ein-  
tritt; Eintritt unter 18 Jahre frei.

Spannendes Programm:  
Attraktive Rennserien (IDM Super-  
bike 1000, IDM Supersport 600 &  
300, IDM Sidecar, Suzuki GSX-R  
1000-Cup, Yamaha R6-Dunlop-Cup  
u.a.), Probefahraktionen der Her-  
steller, Marktplatz, Pitwalk uvm.

BMW Motorrad 

PS IVM 

DUNLOP 

HONDA 

Kawasaki 

MOTORRAD  
Europas größte Motorradzeitschrift

SUZUKI 

YAMAHA  
Rides Your Heart 

PIRELLI 

# Marvin Fritz: Unglaubliches Glück im Unglück

IDM-Superbike-Meister Marvin Fritz ist beim WM-Lauf in Assen in einen Massensturz verwickelt worden und wurde dabei überrollt. Aber wie durch ein Wunder hat er keine größeren Verletzungen davongetragen.

Von: Imre Paulovits

Nachdem Marvin Fritz bei den 24 Stunden von Le Mans als Rookie die schnellste Nachtzeit gefahren war und auch in der Superstock-1000-EM ein überzeugendes Debüt gegeben hatte, war an dieser Stelle eigentlich ein Interview mit dem 24-jährigen Mosbacher eingeplant. Doch die Motorsport-Welt kann manchmal sehr grausam sein – und das zeigte sich in Assen sehr nachdrücklich.

Vom neunten Startplatz aus erwischte Fritz einen sehr guten Start und mischte gleich in der Führungsgruppe mit. Doch am Ende der ersten Runde rutschte er am Eingang der Dreifach-Schikane aus, sein Motorrad überschlug sich vor ihm, und er rutschte durch die S-Kurve wieder auf die Fahrbahn. Der Pulk war noch eng beisammen, und während der nachfolgende Mike Jones noch ausweichen konnte, stürzte Federico Sandi beim Ausweichversuch, Roberto Tamburini erwischte den am Boden liegenden Fritz und purzelte samt Motorrad über ihn drüber.

Fritz lag bewusstlos am Streckenrand, das Ärzteteam kümmerte sich um ihn. Damit sie ungestört arbeiten konnten, wurde die Unfallstelle mit großen Planen zur Hauttribüne hin verdeckt. Endlose Minuten vergingen, dann erlangte Marvin Fritz das Bewusstsein wieder, wurde aber zur Sicherheit in ein künstliches Koma versetzt und in das Krankenhaus von Groningen transportiert. Von dort kam dann Entwarnung. Bereits am Abend war er ansprechbar, und er hat wie durch ein Wunder auch keine Brüche davongetragen.



Marvin Fritz vor dem Start in Assen: Viel Ehrgeiz, um den Anschluss ganz an die EM-Spitze zu schaffen

**»ES GEHT MARVIN GANZ GUT, IN EIN PAAR TAGEN SOLLTE ER WIEDER HEIMFAHREN KÖNNEN.«**

Sepp Buchner

Bei Redaktionsschluss war er noch im Krankenhaus in Groningen, es werden noch einige Tests durchgeführt. Wie lange er noch dort bleiben muss, konnte noch

nicht gesagt werden. Aber sein Tuner Sepp Buchner ist guter Dinge: „Es geht ihm eigentlich ganz gut, ich denke, in ein paar Tagen wird er wieder heimfahren können.“

Wann Fritz wieder in den Rennsattel steigen kann, steht auch noch nicht fest. Erst einmal muss sich jeder nach dem Schock erholen. Am übernächsten Wochenende würde die nächste Superstock-EM-Runde in Imola anstehen, eine Woche später die 8 Stunden von Oschersleben. Wie man den ambitionierten Aufsteiger kennt, wird er sich sobald es seine Fitness zulässt wieder in

den Satten schwingen und den Unfall von Assen vergessen.

## Viel Erfahrung gesammelt

Am Abend vor dem Crash hatte Marvin Fritz noch begeistert von den Erfahrungen erzählt, die er bei seinem Schritt in die internationale Karriere gemacht hat. „Ich bin schon beim Nachtraining in Le Mans super zurechtgekommen, das war eine ganz neue Erfahrung. Die Bridgestone-Reifen waren auch unglaublich“, schwärmte er. „Die haben bis zum Schluss durchgehalten und ich habe die schnellste Nachrunde gefahren, als es leicht anfang zu tröpfeln. Die Nacht lief ohnehin viel besser als erwartet, es hat mir unheimlich gut gefallen. Und wenn dir Yamaha-Rennboss Nakajima persönlich auf die Schultern klopft und sagt, „Super gefahren!“, dann gibt das einem unheimlich Motivation.“

Auch in der Superstock-EM fühlt er sich mit seinem Team bestens aufgehoben. „Wir haben seit Aragón einen Riesenschritt gemacht, das Bike passt jetzt viel besser, ich denke, wir sind gut gewappnet, so dass wir der Spitze immer näher kommen werden.“ Nun wird er alles daran setzen, schnell wieder fit zu werden. ■



Marvin Fritz: Viel Talent und ein Team, das voll hinter ihm steht

Moto3-Junior-WM

# Spanien vor Kasachstan



Glücklicher Auftaktsieger: der erst 15-jährige Spanier Jeremy Alcoba



Hafiz Syahrin: Start-Ziel-Sieg des malaysischen Moto2-WM-Piloten

Jeremy Alcoba aus dem Estrella-Galicia-Junior-Team gewann den Auftakt der Moto3-Junior-WM in Albacete. Er musste dafür aber hart gegen den Kasachen Makar Yurchenko kämpfen.

Von: Imre Paulovits

Pünktlich zum Rennauftakt kam in Albacete die Sonne heraus und machte nach den verregneten Vortagen richtig Lust auf Rennfahren. Die hoffnungsvollen Jünglinge der Moto3-Junior-WM ließen sich auch nicht lange bitten und lieferten spannende Positionskämpfe.

Bald zogen Jeremy Alcoba aus dem Estrella-Galicia-Junior-Team von Emilio Alzamora und Makar Yurchenko von der Reale Avintia Academy den anderen davon und

lieferten sich ein Gefecht mit Herzschlag-Finale, das Alcoba gewann. Yurchenko hat sich aber endgültig in der internationalen Elite etabliert. Der 18-jährige ist eigentlich ein in St. Petersburg geborener Russe, der seit 2014 von der kasachischen Sportförderung unterstützt wird und so unter deren Flagge startet. Er war in Russland bereits Junioren-Motocross-Meister, ist in der russischen Superbike-Meisterschaft gefahren und hat die russische Supermoto-Meisterschaft gewonnen. Dazu fuhr er 2015 und 2016 den MotoGP Rookies Cup. Um seinen Traum vom Profi-Rennfahrer zu verwirklichen, ist er dann vor zwei Jahren nach Spanien gezogen.

„Es war schon ein irrer Kampf, vor allem in den letzten sechs Runden“, gestand Alcoba. „Ich hatte das Gefühl, dass mich Makar genau studiert, also habe ich in der letzten Runde meine Linien und Bremspunkte geän-

»ER HAT MICH STUDIERT, ALSO HABE ICH IN DER LETZTEN RUNDE MEINE BREMSPUNKTE GEÄNDERT.«

Jeremy Alcoba

dert. In der letzten Kurve habe ich eine engere Linie gefahren und später gebremst, so kam er nicht vorbei.“

Der 16-jährige Kemptener Matthias Meggle vom Intact Junior Team wurde 20., der Schweizer Jason Dupasquier 25.

## Moto2: WM-Fahrer vor

In der Moto2-EM fuhr wie erwartet der malaysische WM-Pilot Hafiz Syahrin einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg heraus. Umso erstaunlicher war, dass der

18-jährige Héctor Garzó, letztes Jahr Vizemeister der Moto3-Production-Klasse der Spanischen Meisterschaft, bei seinem ersten Moto2-Rennen gleich Zweiter wurde. Der letztjährige Tech3-Pilot Augusto Fernández wurde bei seinem Suter-Debüt Dritter.

Der 19-jährige Schweizer Marcel Brenner hatte vom vierten Startplatz aus große Hoffnungen, doch wegen eines durch ein Reifenproblem hervorgerufenen Chatterings musste er den Kampf mit dem amtierenden Meister Steven Odendaal abbrechen und wurde schließlich Siebter.

Das erste Rennen des neu geschaffenen European Talent Cup gewann der Däne Simon Jespersen vor den Spaniern Alex Toledo und Manuel González. Das zweite Rennen gewann Andreas Pérez vor González und Joan Ubiña. Im Cup führt durch seinen Sieg Jespersen (36 Punkte) vor dem punktgleichen González. ■

## RENNERGEBNIS MOTO3-JUNIOR-WM

Albacete (E): 30. April 2017; 1. WM-Lauf; 67,450 km über 19 Rdn. à 3,550 km; 34 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Jeremy Alcoba (E)	Honda	30:41,602
2. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	+0,068
3. Jaume Masia (E)	KTM	+2,390
4. Dennis Foggia (I)	KTM	+4,591
5. Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	+23,090
6. Bruno Palazzese Ieraci (I)	TM	+23,116
7. Sergio Garcia (E)	Honda	+23,183
8. Apiwath Wongthananon (T)	KTM	+24,221
20. Matthias Meggle (D)	KTM	+1:04,619
25. Jason Dupasquier (CH)	KTM	+1:40,699

## WM-STAND

1. Alcoba	25 Pkt.
2. Yurchenko	20
3. Masia	16
4. Foggia	13
5. Farid Izdihar	11
6. Ieraci	10
7. Garcia	9
8. Wongthananon	8
9. Skinner	7
10. Perez	6
11. Nesbitt	5
12. Polanco	4
13. Lorente	3

## RENNERGEBNIS MOTO2-EM

Albacete (E): 30. April 2017; 1. WM-Lauf; 71,000 km über 20 Rdn. à 3,550 km; 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Hafiz Syahrin (MAL)	Kalex	31:13,926
2. Héctor Garzó (E)	Tech3	+5,016
3. Augusto Fernández (E)	Suter	+7,343
4. Steven Odendaal (ZA)	NTS	+7,509
5. Eric Granado (BR)	Kalex	+8,289
6. Dimas Ekky (RI)	Kalex	+13,653
7. Marcel Brenner (CH)	Kalex	+18,392
8. Joe Roberts (USA)	Kalex	+23,185
9. Federico Fuligni (I)	Kalex	+32,781
11. Lukas Tulovic (D)	Kalex	+38,942

## WM-STAND

1. Syahrin	25 Pkt.
2. Garzó	20
3. Fernández	16
4. Odendaal	13
5. Granado	11
6. Ekky	10
7. Brenner	9
8. Roberts	8
9. Fuligni	7
10. Uribe	6
11. Tulovic	5
12. Ono	4
13. Gutiérrez	3

IDM Superbike 1000

# Eine andere Chance

Lukas Trautmann ist raus bei VanZon Remeha BMW, aber nicht ganz. Der Österreicher wird bei einem polnischen Kooperationspartner starten. Die Rückkehr von Markus Reiterberger ist daran nicht schuld.

Von: **Anke Wiczorek**

**E**igentlich hieß die IDM-Besetzung bei VanZon Remeha-BMW Jan Bühn, Danny de Boer, Lukas Trautmann, Arnaud Friedrich. Doch nach seiner WM-Kündigung kehrt auch Markus Reiterberger ins Nest zurück, um sich für den zweiten Anlauf in der Superbike-WM fit zu machen. Fast im gleichen Atemzug wurde Trautmann

Protagonist für den polnischen Kooperationspartner LRP Poland.

Er fährt für das Team auf der BMW S 1000 RR die nationale Meisterschaft und die Langstrecken-WM. Ist das eine Abschiebung? Nein, laut VanZon-Remeha Teamchef Werner Daemen sei es eine Chance auf zweiter Ebene. Der 21-jährige Trautmann gewann 2014 den Yamaha R6-Dunlop-Cup. 2016 wurde er auf der Werks-Yamaha YZF-R1M Gesamtvierter in der IDM Superbike.

Daemen sagt: „Ich halte Trautmann für einen der besten Rennfahrer aus Österreich.“ Aber im deutschsprachigen Raum wird Trauti bis auf die Endurance-WM nicht auftauchen. Doch falls er alles auf die Reihe kriegt, plant LRP Poland mit ihm Superbike-WM-Einsätze, für 2018 sind Wild Card-Einsätze angepeilt. „Ich war drei Tage in Polen um alles zu



Go East: Lukas Trautmann

klären“, lässt Daemen wissen. „Trautmann erwartet ein strukturiertes Umfeld und ein kleines Gehalt.“ Der Entschluss, ihn in den Osten zu schicken, war schon gereift, bevor Reiterberger aus der Superbike-WM ausstieg. „Das eine hat mit dem anderen überhaupt nichts zu tun.“ ■

IDM Superbike 1000

## Außer Spesen nichts gewesen: HPC-Suzuki-Premiere vertagt

Das Fahrer-Trio von HPC-Power Suzuki wollte den 1. Mai auf dem Nürburgring mit Tests verbringen, doch es blieb lediglich bei einer Sitzprobe für Dominic Schmitter, Vittorio Iannuzzo und Carl Berthelsen.

Von: **Anke Wiczorek**

**D**as erste Mai-Wochenende stand unter keinem guten Stern für das Team. Bei Neuzugang Carl Berthelsen fehlte nach dem Flug von Norwegen das Gepäck bei der Ankunft in Düsseldorf. Ein Teamhelfer düste von der Eifel aus in Richtung Teamzentrale ins niedersächsische Nordhorn, um die über zehn Jahre alten Klamotten aus den Rennfahrerzeiten von Teamchef Denis Hertrampf zu holen.

Höhepunkt der Odyssee: Zum Schluss wurde die ganze Veranstaltung auf dem Nürburgring gecancelt. Die Strecke war noch



Exklusiv für MSA und beim IDM-Start erstmals live: HPC-Power Suzuki

vom Automobilbetrieb verschmutzt und dazu nass. Nichts ging mehr. Die Ausfahrt der brandneuen Suzuki GSX-R 1000 muss warten. Umso mehr blieb Zeit, um sich teamintern gegenseitig zu beschnuppern. Für Berthelsen ist die Situation neu, er bekam von Hertrampf bisher nur das Material vorbereitet und handelte in Eigenregie. Für den letzt-

jährigen WM-Superbiker Dominic Schmitter klärt sich diese Woche, ob er in der IDM auch mit Daumenbremse fahren darf oder sich umgewöhnen muss. Das Suzuki-Team wird Ende dieser Woche drei Testtage in Oschersleben einlegen. Dort soll auch festgestellt werden, ob sich die Umstellung auf ein neues Data-recording wie erhofft rentiert. ■

### NACHRICHTEN

**BRITISH SUPERBIKE: LEON HASLAM** (Kawasaki) setzte seine Sieges-Serie in Donington Park fort und gewann das erste der beiden Rennen vor Titelverteidiger Shayne Byrne (Ducati) und seinem Kawasaki-Teamkollegen Luke Mossey. Doch im zweiten Rennen ereilte den Tabellenführer ein gewaltiger Sturz, nachdem er mit James Ellison kollidierte, dessen Yamaha durch einen technischen Defekt schlagartig langsamer wurde. Byrne gewann vor seinem Teamkollegen Glenn Irvin und Jason O'Halloran (Honda). Die Meisterschaft führt weiterhin Haslam mit 111 Punkten an, vor Luke Mossey (108) und Christian Iddon (BMW, 86).

**MOTOAMERICA: TONI ELÍAS** hat seinen Vorsprung an der Spitze der Amerikanischen Superbike-Meisterschaft weiter ausgebaut. Nach einem zweiten Platz im ersten Rennen hinter Cameron Beaubier (Yamaha) siegte Toni Elías (Suzuki) im zweiten Rennen hauchdünn vor seinem Teamkollegen Roger Hayden und Beaubier und führt so in der Meisterschaft mit 96 Punkten vor Beaubier und Hayden (je 69 Punkte). Elías wurde im ersten Rennen am Samstag in der letzten Kurve von Beaubier neben die Strecke gedrängt und lieferte sich noch in der Pressekonferenz am Sonntag ein Wortgefecht mit dem Yamaha-Werkspiloten. Das Supersport-Rennen am Samstag gewann Garrett Gerloff (Yamaha) vor Valentin Debise (Suzuki) und JD Beach (Yamaha). Am Sonntag gewann Debise vor Gerloff und Beach. Debise führt die Meisterschaft mit 65 Punkten vor Gerloff (61) und Beach (57).

**ADAC JUNIOR CUP: AARON SCHÄFER** gewann das Auftaktrennen im Rahmen der Superbike-WM in Assen, nur 0,176 Sekunden vor dem Spanier David Hart, den beiden Tschechen Matyas Konecny und David Kuban, sowie Max Schmidt.

Supercross-WM East Rutherford

# Blatt hat sich gewendet

Mit seinem ersten Sieg seit Ende Februar benötigt Ryan Dungey kommenden Samstag in Las Vegas nur noch ein Top-4-Ergebnis zum dritten Titel in Folge.

Von: **Alex Hodgkinson**

**D**er 27-jährige KTM-Leader fuhr die schnellste Qualifikationszeit und dominierte seinen Vorlauf im MetLife Stadion in East Rutherford, während Titelrivale Eli Tomac, neunfacher Sieger in den vergangenen zwölf Rennen, nur einen vierten Platz im anderen Vorlauf verbuchen konnte.

Dungeys Start im Finale war katastrophal, aber mit einem aufregenden Einsatz in der Sprungkombination zwischen den ersten beiden Kurven rettete er sich gleich einen Platz unter den ersten vier und setzte seine Jagd nach Tomac fort.

Dann beging Tomac in einer Linkskurve in der dritten Runde einen fatalen Fehler und fiel auf den 15. Platz zurück. Der bisherige WM-Führende konnte nur

fünf Plätze in den folgenden 12 Runden gutmachen, bevor er den Motor bei einer missglückten Landung von einem Doppelsprung abwürgte und als angeschlagener Achter mit fast einer Runde Rückstand ins Ziel kam. Aber Tomac hatte Glück, diese Position behalten zu dürfen, denn er hatte zwei Kurven und einen Streckenabschnitt von fast 100 Metern ausgelassen, als er seine Fahrt nach dem zweiten Zwischenfall fortgeführt hatte.

## Dungey bezwang Musquin

Eine halbe Stunde zuvor büßte Joey Savatgy fünf Plätze und die Führung in der 250ccm-Serie nach einem ähnlichen Vorfall ein. Politik auf höchster Ebene? Dungey kam indes unter enormen Druck von KTM-Teamkollege Marvin Musquin, und in der elften von 24 Runden ging der Franzose in Führung.

„Ich konnte von Marvins Spuren profitieren,“ erklärte Dungey. „Ich setzte ihn weiterhin unter Druck, und kurz vor dem Ziel machte er den entscheidenden Fehler.“ Musquin: „Ich fuhr zu schnell durch die Wellen und kriegte die Kurve nicht.“ ■



Wer hätte das gedacht? Dungey ist vor dem letzten Lauf wieder Titelfavorit

## SUPERCROSS-WM

### East Rutherford (USA) 16. WM-Lauf

1.	Ryan Dungey (USA)	KTM
2.	Marvin Musquin (F)	KTM
3.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
4.	Davi Millsaps (USA)	KTM
5.	Blake Baggett (USA)	KTM
6.	Justin Brayton (USA)	Honda
7.	Joshua Grant (USA)	Kawasaki
8.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
9.	Justin Barcia (USA)	Suzuki
10.	Dean Wilson (USA)	Husqvarna

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Nach 16 Rennen

1.	Ryan Dungey (USA)	341 Punkte
2.	Eli Tomac (USA)	332
3.	Marvin Musquin (F)	292
4.	Jason Anderson (USA)	248
5.	Cole Seely (USA)	212
6.	Davi Millsaps (USA)	208
7.	Blake Baggett (USA)	206
8.	Dean Wilson (USA)	169
9.	Chad Reed (AUS)	167
20.	Ken Roczen (D)	51

Speedway-Europameisterschaft

# Nur Smolinski steht im EM-Challenge

Martin Smolinski qualifizierte sich als einziger Deutschsprachiger für den Speedway-EM-Challenge.

Von: **Aifred Domes und Thomas Schiffner**

**E**in spannendes Duell um den Tagessieg gab es beim EM-Semifinale 2 zwischen den nach der Papierform favorisierten Michael Jepsen Jensen und dem Letten Andzejs Lebedevs. Im Stechen blieb der Fahrer aus Lettland vorne. Das bei fast sommerlichen Temperaturen durchgeführte Meeting brachte durchwegs spannende Läufe, und die Fahrer aus neun Ländern fanden ein volles Haus vor. Hinter dem Tagesdritten

Adrian Miedzinski stellte sich im Last Chance Race ein Vier-Nationen-Paket dem Starter und der Pole Kacper Gomolski hatte die glücklichere Hand. Michelsen, Kulakov und Loktaev reihten sich hinter dem qualifizierten Gomolski ein.

## Grobauer im Last Chance

Mit 6 Punkten zog sich der Österreicher Daniel Gappmaier gut aus der Affäre und wurde Zehnter. Beim Semifinale in Terenzano (I) gewann Timo Lahti. Einen

Punkt hinter dem Finnen kam Martin Smolinski. Er ist als Zweiter der einzige deutschsprachige Pilot, der im EM-Challenge am 20. Mai in Gorican (H) starten darf. Das dritte Semifinale fand erstmals auf der ungarischen Bahn in Nagyhalasz statt. Przemyslaw Pawlicki, Mikkel Bech, Andriey Karpov und Janusz Kolodziej kamen in den Challenge. Der Ruhstorfer Valentin Grobauer schied im Last Chance Heat gegen Kolodziej aus und wurde mit acht Punkten Siebter. ■



Mureck-Sieger Andzejs Lebedevs

## SPEEDWAY-EM

### Semifinale Mureck (A), 01.05.

1.	Andzejs Lebedevs (LV)	14+3 Punkte
2.	Michael Jepsen Jensen (DK)	14+2
3.	Adrian Miedzinski (A)	12
4.	Kacper Gomolski (PL)	11+3
5.	Mikkel Michelsen (DK)	11+0

### Semifinale Terenzano (I), 01.05.

1.	Timo Lahti (FIN)	14 Punkte
2.	Martin Smolinski (D)	13
3.	Kenneth Bjerre (DK)	12
4.	Andrej Kudriashov (RUS)	12+3
5.	Jakub Jamrog (PL)	11

### Semifinale Nagyhalasz (H), 01.05.

1.	Przemyslaw Pawlicki (PL)	14+3 Punkte
2.	Mikkel Bech (DK)	14+2
3.	Andriey Karpov (UA)	11
4.	Janusz Kolodziej (PL)	10+3
7.	Valentin Grobauer (D)	8+2

Speedway-GP Krsko

# Sieg des Rookies

Sein erster Auftritt als permanenter Speedway-GP-Pilot endete für den Slowaken Martin Vaculik in Krsko mit dem GP-Sieg.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**er 27-jährige Slowake zeigte sich über das Ergebnis des ersten Saison-GP weniger überrascht als alle anderen: „Ich bin nicht überrascht, hier



Erster GP-Sieg für Martin Vaculik

gewonnen zu haben. Ich habe nur mein Bestes gegeben und alles lief problemlos“, so Vaculik. Ironie der Speedway-Historie in Slowenien: Mit Vaculik, dem Final-Zweiten Fredrik Lindgren und dem Dritten Patryk Dudek standen exakt die drei auf dem Podium, die sich letztes Jahr beim GP-Challenge erst für die GP-Serie 2017 qualifiziert hatten!

Mit dem Australier Jason Doyle, der den Titel 2016 durch Verletzung verloren hatte, stand nur ein Favorit im Finalrennen, und

es gab kaum in einem Rennen Überholmanöver. Vaculik gewann den Start, Doyle musste sich mit Platz 4 zufriedengeben. Titelverteidiger Greg Hancock flog in seinem Halbfinale ausgerechnet gegen Lindgren und Vaculik raus und beendete das Rennen als Sechster. Der ehemalige WM-Dritte Emil Sayfutdinov hatte bei seinem GP-Comeback mit 12 Punkten einen guten Einstand. Was für Nicki Pedersen nicht zutraf: Nur 3 Punkte und Platz 14 für den Dänen. ■

## SPEEDWAY-GP

1. Lauf, Krsko (SLO)änderkampf, Pocking 29.04.17

1.	Martin Vaculik (SK)	16 Punkte
2.	Fredrik Lindgren (S)	16
3.	Patryk Dudek (PL)	13
4.	Jason Doyle (AUS)	12
5.	Emil Sayfutdinov (RUS)	12
6.	Greg Hancock (USA)	11
7.	Matej Zagar (SLO)	10
8.	Niels Kristian Iversen (DK)	9

## TABELLENSTAND

nach 1 Rennen

1.	Fredrik Lindgren (S)	16
2.	Martin Vaculik (SK)	16
3.	Patryk Dudek (PL)	13
4.	Jason Doyle (AUS)	12
5.	Emil Sayfutdinov (RUS)	12
6.	Greg Hancock (USA)	11
7.	Matej Zagar (SLO)	10
8.	Niels Kristian Iversen (DK)	9

Speedway-Bundesliga

# Brokstedt und Tiger

Stralsund unterlag am Wochenende zweimal: Erst gegen die DMV White Tigers, dann in Brokstedt.

Von: **W. Radszuweit**

**S**chon nach der Papierform sah es am 1. Mai nach einem weiteren Sieg für Brokstedt aus, doch erst nach

Heat 5 mit dem ersten 5:1-Ergebnis durch Bjarne Pedersen/Lukas Fienhage konnten sich die Schleswig-Holsteiner etwas absetzen. In den Läufen davor konnte Stralsund nur einen Laufsieg durch Richard Geyer verbuchen, der nach dem Start auf Kai Huckenbeck auffuhr und dessen Hinterrad ausspeichte. In Heat 9 gab es das zweite 5:1 wieder durch Pedersen und Fienhage. Heat 11 sah dann Kroner vor Fienhage, und

erst in Lauf 12 buchte Stralsund den ersten 5:1-Sieg durch Mathias Thörnblom/Ronny Weis. Ein weiterer 5:1-Sieg im Endlauf durch Pedersen brachte einen deutlichen 50:35-Sieg für die Hausherren, die damit alleiniger Tabellenführer sind. Ihr Heimrennen zwei Tage zuvor verloren die Stralsunder ebenfalls mit 41:43 gegen DMV White Tigers im letzten Lauf. Für die „Tiger“ war es der erste Auswärtssieg. ■

## SPEEDWAY-BUNDESLIGA

Stralsund 29.04.

1. DMV White Tigers 43 Punkte	
Robert Lambert (GB)	13 Punkte
Kevin Wölbart	13
Max Dilger	4+1
Danny Maassen	7
Ethan Spiller	4
David Pfeffer	2
2. MC Nordstern Stralsund 41 Punkte	
Tomasz Gapski (PL)	10+2
Matthias Bartz	6
Kai Huckenbeck	12+1
Ronny Weis	8
Richard Geyer	3
Henk Koonstra	2

Brokstedt 01.05.

1. Brokstedt Wikinger 50 Punkte	
Bjarne Pedersen (DK)	12+2
Kai Huckenbeck	11
Lukas Fienhage	8+4
Tobias Kroner	15
Hannes Gast	3
Niels Oliver Wessel	1
2. MC Nordstern Stralsund 35 Punkte	
Mathias Thörnblom (S)	12+1
Matthias Bartz	5
Christian Hefenbrock	7+2
Richard Geyer	6
Ronny Weis	4+2
Henk Koonstra	1

## TABELLENSTAND

nach 4 Rennen

1.	Brokstedt	2	95	4
2.	DMV White Tigers	2	80	2
3.	Wittstock	1	49	3
4.	Stralsund	2	76	0
5.	Landshut	1	40	0



Brokstedt gegen Stralsund überlegen

## NACHRICHTEN

### SPEEDWAY: DEUTSCHER SIEG AUCH IN NEUSTADT

Nachdem das deutsche Speedway-Nationalteam schon Ostern in Pocking gewonnen hatte, siegte das veränderte Quartett auch am Sonntag in Neustadt/Donau: Der überragende Martin Smolinski (15 Punkte) führte die Teamkollegen Sandro Wassermann (7), Mark Riss (7) und Erik Riss (5) mit 34 Punkten knapp zum Sieg vor Polen (33), Schweden (27) und Dänemark (26).

### SANDBAHN: HÄRTELS HEIMSIEG IN DINGOLFING

24 Tage vor dem GP-Start in Herxheim setzte WM-Rookie Michael Härtel beim Sandbahn-Klassiker in Dingolfing ein Ausrufezeichen. Sein Heimrennen gewann der 19-Jährige mit 23 Punkten vor Stephan Katt (22) und Jannick de Jong (19). Als Finalsieger ging auch die Trophäe „Silberner Schwammerling“ an Härtel. In der Gespannklasse gewannen Venus/Heiss mit Maximum vor Godden/Smith und Brandhofer/Scheunemann.

### SANDBAHN: DIENER-ERFOLG IN LÜBBENAU

Langbahn-Evergreen Bernd Diener gewann erstmals das traditionelle 1. Mai-Rennen in Lübbenau. Zweiter wurde Christian Hülshorst vor Kai Dorenkamp. Speedway-Spezialist Danny Maassen gab sein Saisondebüt auf der Langbahn und wurde auf Anhieb Zweiter.

### SUPERMOTO-ÖM: GATTINGER SPITZENREITER

Robert Gattinger (KTM) verließ den tschechischen Schauplatz des ÖM-Auftaktes in Pisek als Führender vor Bernhard Hitzberger (Yamaha) und Rudi Bauer, der auf TM wechselte. Buschberger fiel nach dem Sieg im Eröffnungslauf aus. Der Oberbayer Peter Mayerbüchler ist nun ÖM-Vierter vor seinem deutschen Landsmann Peter Banholzer.

**DOPING: ALKOHOL  
GEHÖRT NICHT DAZU**

Alkohol im Blut wird von der FIM nicht mehr als Drogen-delikt im Sinne der WADA-Bestimmungen geahndet. Nach Verhandlungen mit der Welt-Antidoping-Agentur WADA wurde diese seit 2003 von der Verbotliste aufgelistete Sünde gestrichen und Rennfahrer dürfen am Vorabend vor dem Rennen ein Glas Wein zu ihrer Mahlzeit nehmen. Ein bei einer Blutprobe festgestellter überhöhter Blutalkoholspiegel kann jedoch weiterhin zu Sanktionen wegen „Gefahren für andere Teilnehmer“ führen.

**MOTOCROSS: PROBLEME IN  
DER EM 300 ZWEITAKT**

Die Zweitakt-Europameisterschaft bis 300 ccm, die auf höchster Ebene während des Winters gerettet wurde, gerät weiterhin in Schwierigkeiten. Bob Buchanan vom GL12-Team: „Die geplante Schiffsreise von Bulgarien nach Orylonok für den russischen Lauf am 11. Juni ist gestrichen worden und Privatteams wie wir können die Überlandstrecke durch Lettland und Moskau nicht leisten. In einer Serie von nur fünf Rennen können wir diesen Punktverlust nie wettmachen.“

**MEISTERSCHAFTSSTAND****Nach 2 Läufen**

1.	Oscar Balletti (I)	37 Punkte
2.	Theophile Espinasse (F)	31
3.	Maurizio Micheluz (I)	27
4.	Jamie Lewis (GB)	18
5.	David Abgrall (F)	17
6.	Hugo Blanjoue (F)	16
7.	Oliver Nelson (S)	15
9.	Marco Neubert (D)	15

ja die Hauptsache“, so der 23-Jährige. Der erst 17-jährige australische MX2-WM-Fahrer Hunter Lawrence für Suzuki World machte mit zwei zweiten Plätzen von sich reden. Über den dritten Podiumsplatz freute sich der Brandenburger KTM-Pilot Christian Brockel. „Ich war nach dem Auftakt in Fürstlich Drehna so

frustriert und freue mich sehr, dass ich hier nun einiges gutmachen konnte“, so der Brandenburger. Für den bisherigen Tabellenführer Jens Getteman verlief das Wochenende suboptimal: Der belgische Kawasaki-Fahrer wurde Fünfter und musste die Spitzenposition an Dennis Ullrich abgeben. ■



Der „Alte“ ist der „Neue“: Dennis Ullrich führt die Masters schon wieder an

**MEISTERSCHAFTSSTAND****Nach 2 Rennen**

1.	Dennis Ullrich (D)	94 Punkte
2.	Jens Getteman (B)	73
3.	Brian Hsu (D)	57
4.	Christian Brockel (D)	49
5.	Hunter Lawrence (AUS)	44

ADAC MOTORSPORT

# „Ulle“ übernimmt

Mit einem Doppelsieg in Sachsen übernahm Titelverteidiger Dennis Ullrich die Tabellenführung.

Von: **Thomas Schiffner**

Die zweite Veranstaltung der ADAC MX Masters beim MC Jauer in Sachsen stand ganz im Zeichen des Dreifach-Champion Dennis Ullrich. Der Kämpfelbacher vom Sarholz Racing Team machte vor 6.000 Besuchern seinem Ruf als Top-Star der Rennserie alle Ehre und gewann beide Läufe.

**Getteman suboptimal**

„Ich denke, mein Erfolgsgeheimnis liegt darin, dass ich anders trainiere als meine Konkurrenz. Ich gehe nicht ständig ans Limit und gebe auch nicht permanent bis zum Anschlag Gas. Ich gehe es locker an und bin dann vielleicht im Qualifying nicht der Schnellste, dafür dann aber in den Wertungsläufen. Und das ist

**ADAC MX MASTERS****1. Lauf**

1.	Dennis Ullrich (D)	KTM
2.	Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki
3.	Bence Szvoboda (H)	KTM
4.	Lukas Neuraüter (A)	KTM
5.	Christian Brockel (D)	KTM

**2. Lauf**

1.	Dennis Ullrich (D)	KTM
2.	Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki
3.	Christian Brockel (D)	KTM
4.	Lukas Neuraüter (A)	KTM
5.	Peter Irt (SLO)	Yamaha

**Enduro-EM Gouveia**

## Enduro-EM startete in Portugal bei null

Nachdem Brad Freeman in die Weltmeisterschaft gewechselt ist, wird es einen neuen Overall-Meister in der Enduro-EM geben.

Bei völlig unterschiedlichen Vorzeichen auf der Strecke gab es am Ende auch zwei unterschiedliche Tagessieger: Am ersten Tag führen die zuerst gestarteten Junioren noch auf glatter und jungfräulicher Strecke, während sie für die Senioren schon ausgefahren war. Dazu kam heftiger Staub, den erst der ebenso heftige nächt-

liche Regen beendete. Nach Gesamtsieg von Junior-Fahrer Theophile Espinasse aus Frankreich konnte am zweiten Tag der Italiener Oscar Balletti aus der Senioren-E3-Klasse den Sieg holen.

Dabei hatte der Italiener, der sonst in der E1-Klasse fährt, erst neun Tage zuvor von seinem Team die 300er-Zweitakt-Husqvarna bekommen. Bester Deutscher war der amtierende E2-

Meister Marco Neubert. In der Gesamtwertung belegte er die Ränge 9 und 8. Der Norddeutsche ist damit der einzige Deutschsprachige in den Overall-Punkterängen. ■ RP

**ENDURO-EM****Gouveia (P), Overall, 1. Tag**

1.	Theophile Espinasse (F)	Sherco
2.	Oscar Balletti (I)	Husqvarna
3.	David Abgrall (F)	Sherco
4.	Nicolas Pellegrinelli (I)	KTM
5.	Hugo Blanjoue (F)	Yamaha
6.	Maurizio Micheluz (I)	Husqvarna
9.	Marco Neubert (D)	KTM
21.	Davide v. Zitzewitz (D)	KTM

**2. Tag**

1.	Oscar Balletti (I)	Husqvarna
2.	Maurizio Micheluz (I)	Husqvarna
3.	Oliver Nelson (S)	KTM
4.	Anthony Geslin (F)	Beta
5.	Theophile Espinasse (F)	Sherco
6.	Jamie Lewis (GB)	Yamaha
8.	Marco Neubert (D)	KTM
18.	Davide v. Zitzewitz (D)	KTM

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



**BMW**

**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

**Cadillac**



**Cadillac CTS-V**, EZ 01/2017, 690 km, 6.2 Liter- Kompressor 650 PS. Tel. +491724522369, [manutessie@online.de](mailto:manutessie@online.de)

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 38588

**Ferrari**

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

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 07 11/320 688 88

Fax 07 11/182 - 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

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

**Jaguar**

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

**Mercedes**

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

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

**Porsche**

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



991 911 Carrera 4S PDK, EZ 3/2016, 10000 km, 309 kW (420 PS), rot, Klima, 61.000,- EUR (MwSt. awb.), weiteres via Whatsapp, Mail. Tel. 0151/66405157, [andres\\_serans.fernandez@t-online.de](mailto:andres_serans.fernandez@t-online.de)

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 38573

Orig. Boxster 981 Komplettreder, Good-year Eagle F1, 235/45 ZR18 u. 265/45 ZR18, 950,- €, Tel. 02203/13273



speedART SP91-480EVO auf Basis Porsche 991 Carrera S, EZ 04/16, 480 PS, 21" Räder, Sport-Auspuff mit Active-Sound System, Exklusiv-Interieur uvm., 139.991,- € (MwSt. ausw.). speedART Automobildesign UG (haftungsbeschränkt), Im Stöckach 22, 70839 Gerlingen, Tel. 07156-1774262, [www.speedART.de](http://www.speedART.de) H

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

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

997 Carrera S Cabrio, EZ 11/2009, meteorgrau-met., 1. Hd., 29000 km, div. Extras, TÜV neu, 68.000,- €. Tel. 0715775348905

**Renault Alpine**

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

**Renn/Rallye**

**FERODO**  
Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

**bsa CORSE**  
TECHNOLOGY FOR SPORT  
e-mail: [info@bsa-corse.de](mailto:info@bsa-corse.de)

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

**GA Rennsport-Ausrüster**  
Tel. 08678/246  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

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

**DUNLOP**  
MOTORSPORT

Sport- & Rallyereifen

Lütticke motorsport  
02354-7046993  
[www.lms-racing.com](http://www.lms-racing.com)

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

**Seat**

[www.autodiscount-nrw.de](http://www.autodiscount-nrw.de) H

**Skoda**

[www.autodiscount-nrw.de](http://www.autodiscount-nrw.de) H

**Smart**

[www.berlin-tuning.com](http://www.berlin-tuning.com) H

**Subaru**

[www.allrad-daewel.de](http://www.allrad-daewel.de) 0651/86503 H

**Volvo**

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F-98, [www.ft-albert.de](http://www.ft-albert.de)H

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

**VW**

Multivan Highline, EZ 6/2011, 97500 km, 132 kW (179 PS), schwarz, AHK, Sportpaket, Parkpilot, Navi u.v.m. 28.500,- €. Tel. 0172/8300500

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 38544

[www.Rennsportshop.com](http://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 Heimrich, Alex Hodgkinson,  
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
Markus Stier, Anke Wiczorek  
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

## F1-Kommentar Der Fall Pascal Wehrlein, MSA 19/2017

In der Formel 1 ist es so wie sonst im öffentlichen Leben: Man(n) bedient sich der Presse und solange sie so berichtet, wie man(n) es aus Marketing-Aspekten gerne hätte, ist sie willkommen. Tut sie es nicht, dann ist sie Schuld an allem Möglichen; sie hat falsch zitiert, sie hat Gesagtes falsch wiedergegeben oder falsch interpretiert.

Was ist im Falle Wehrlein so schlimm, dass das Ausmaß und die Schwere der Verletzung verschwiegen wurde? Verschweigen macht nix besser, nur schlimmer. Öffnet nur Spekulationen Tür und Tor. Und die hat man dann nicht mehr in der Hand. Ich finde das Theater um Pascal Wehrlein einfach nur lächerlich. Bleiben Sie weiter immer schön am Thema und legen Sie den Finger in die Wunde. Für Fake-News ist Donald zuständig.

Friedrich Gropengießer,  
D-90522 Oberasbach

Ich kann die Meinung von Elmar Brümmer verstehen, zumal ich selbst für die Lokalpresse tätig bin. Sicher, weder Veranstalter noch Fahrer wollen sich immer offenherzig in die Karten schauen lassen. Triumphe verkaufen sich besser als Tragödien. Doch manchmal ist es besser, die Karten auf den Tisch zu legen, als zu mauern. Das mag zwar ein wenig wehtun, geht aber vorbei. Zumindest ist es besser, als unnötige Gerüchte zu schüren.

Vor vielen Jahren wurde mal ein Motorradfahrer gefragt, ob er denn starke Schmerzen bei seinen Unfällen gehabt habe. „Wieso starke Schmerzen?“, fragte er. „Ich war immer gleich bewusstlos.“ So kann man eben auch antworten. Eine gewisse Ehrlichkeit schadet also nicht.

Heiko Schäfer, per E-Mail

## Es lebe die MSA! Zum MSA-Relaunch, MSA 19/2017

Liebe Freunde, jetzt ist es an der Zeit, das auch ich Euch schreiben darf! Nachdem ich mich irgendwann einmal abgewendet habe, muss ich jetzt wieder zugreifen, jeden Mittwoch! Sie haben es geschafft, das Blatt enorm gut zu machen, Papierqualität, Bilder, Texte, das macht Freude! Und ich sage Euch, wenn es denn auch mal teurer werden wird, ich bin gerne bereit, mehr zu bezahlen! Wenn wir MSA nicht hätten, die Berichte wären nirgends. Gerade in der Schweiz fehlt es seit Langem an Informationen. Noch eine Bitte: Der historische Motorsport ist im Aufwind, schön, wenn Sie auf den Zug aufspringen würden. Ich hoffe, dass es noch einen Bericht vom Jim Clark Revival geben wird, ich bin nicht der Einzige! Herzlichen Dank an alle, die Tag und Nacht dazu beitragen, dass wir am Mittwoch wissen, was los war in der Welt des Motorsports! Es lebe MSA!

Christoph Bornhauser,  
S-3110 Münsingen/Schweiz

Ich habe mich sehr gefreut, wieder einmal ein Motorrad auf der Titelseite von MSA zu sehen. Als reiner Zweiradfan lese ich auch nur die hinteren Seiten. Zum neuen Layout möchte ich Euch gratulieren – das ist ein Schritt in die richtige Richtung gewesen. Aus einer Zeitung ist ein tolles Motorsportmagazin entstanden. Text und Bilder waren schon immer auf sehr hohem Niveau – nun ist auch alles ansprechend verpackt. Danke für eure tolle Arbeit!

Gerhard Reiter, per E-Mail

Vielen Dank für die Wiederaufnahme der Rubrik „Historie“ in MSA. In diesem Zusammenhang möchte ich einen Artikel über den Beginn der regelmäßigen

Formel-1-Direktübertragungen im deutschen Fernsehen anregen. Ab welchem Zeitpunkt wurde die Formel 1 für deutsche Sendeanstalten attraktiv?

Lutz Denesiuk, per E-Mail

## Tourenwagen-WM Gute Kommentatoren! MSA 19/2017

Die TW-WM-Kommentatoren Uwe Winter und Christian Menzel sind herzerfrischend! Sie wissen, von was sie reden, sind fachlich erste Sahne. Ich schätze auch ihre ehrliche Meinung sehr, die nicht jedem gefallen wird, der sie hört, zum Beispiel die Verantwortlichen der DTM. Ich finde es toll, wie Winter und Menzel für die WTCC werben: Echter Tourenwagensport, echtes Racing, Überholmanöver nicht zu knapp. Kämpfen und Lackaustausch, ohne dass sofort was kaputtgeht, ist auch inbegriffen. Die Kommentatoren lassen ihre Meinung auch nicht hinter verschlossenen Türen. Am vergangenen Wochenende das Rennen der WTCC in Monza. Da warben sie damit, dass in der WTCC jeder für sich fährt. Nicht wie in der DTM, wo ab dem ersten Rennen acht Fahrer für einen Einzigen fahren und Stallregie betrieben wird, wo es noch gar nicht nötig ist. Auch ich bin der Meinung, dass das ein Betrug am Zuschauer ist. Die DTM könnte sich einiges von der WTCC abschneiden. By the way: Euer Relaunch ist vollkommen geglückt. Macht weiter so!

Tobias Zapf, per E-Mail

### KONTAKT

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

### DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit 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, 4. Mai

18.30 Formel 1 Sotschi, Rennen (Wh.) Sky Sport 2

#### Samstag, 6. Mai

00.00 Rallye-EM Kanaren, Highlights 1.+2. Tag Eurosport 1

11.30 DTM Hockenheim, Qualifying 1 **LIVE** ONE

12.15 Carrera Cup Hockenheim, Rennen 1 **LIVE** Sport 1

ab 14.00 Langstrecken-WM Spa, Rennen **LIVE** Sport 1/Sp.1+

14.30 DTM Hockenheim, Rennen 1 **LIVE** ARD

18.20 DTM Hockenheim, Rennen 1 (Zus.) n-tv

ab 18.30 Langstr.-WM Spa, Rennen **LIVE** (Forts.) Sport 1/Sp.1+

19.30 Langstr.-WM Spa, Rennen **LIVE** Eurosport 1

21.45 Langstrecken-WM Spa, Rennen (Zus.) ORF Sport+

23.30 TT Cup Hockenheim, Rennen 1 (Aufz.) Sport 1

#### Sonntag, 7. Mai

00.00 Rallye-EM Kanaren, Highlights 3. Tag Eurosport 1

12.15 DTM Hockenheim, Qualifying 2 **LIVE** ONE

15.00 DTM Hockenheim, Rennen 2 **LIVE** ARD

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

19.45 Blancpain GT Series, Brands Hatch (Zus.) Eurosport 2

#### Montag, 8. Mai

00.30 TT Cup Hockenheim, Rennen 2 (Aufz.) Sport 1

01.00 Carrera Cup Hockenheim, Rennen 2 (Aufz.) Sport 1

### Motorrad

#### Freitag, 5. Mai

ab 09.00 Motorrad-WM Jerez, freie Trainings 1 **LIVE** Eurosport 1

ab 13.00 Motorrad-WM Jerez, freie Trainings 2 **LIVE** Eurosport 1

#### Samstag, 6. Mai

ab 09.00 Motorrad-WM Jerez, freie Trainings 3 **LIVE** Eurosport 1

12.30 Moto3-WM Jerez, Qualifying **LIVE** Eurosport 1

13.15 MotoGP-WM Jerez, FP4 & Quali **LIVE** Eurosport 1

15.00 Moto2-WM Jerez, Qualifying **LIVE** Eurosport 1

#### Sonntag, 7. Mai

08.30 Motorrad-WM Jerez, Warm-ups **LIVE** Eurosport 1

11.00 Moto3-WM Jerez, Rennen **LIVE** Eurosport 1

ab 12.00 MXGP/MX2-WM Kegums, Rennen 1 **LIVE** motorsport.tv

12.15 Moto2-WM Jerez, Rennen **LIVE** Eurosport 1

13.45 MotoGP-WM Jerez, Rennen **LIVE** Eurosport 1

ab 15.00 MXGP/MX2-WM Kegums, Rennen 2 **LIVE** motorsport.tv

16.00 MXGP-WM Kegums, Rennen 2 **LIVE** Eurosport 2

17.00 ADAC MX Masters, Jauer (Zus.) Sport 1+

### Livestreams

#### Freitag, 5. Mai

17.00 TCR International Series Spa, Rennen 1 **LIVE**  
www.tcr-series.com

#### Samstag, 6. Mai

11.30 TCR International Series Spa, Rennen 2 **LIVE**  
www.tcr-series.com

ca. 11.45 BGTS Brands Hatch, Quali-Rennen **LIVE**  
www.blancpaingtseries.com

ca. 13.30 24h Series, 24h Le Castellet **LIVE**  
www.24hseries.com

ca. 16.00 BGTS Brands Hatch, Hauptrennen **LIVE**  
www.blancpaingtseries.com

ca. 20.00 IMSA-Sportwagen Austin, Rennen **LIVE**  
www.imsa.com

#### Sonntag, 7. Mai

10.00 Rallycross-WM Hockenheim **LIVE**  
www.fiaworldrallycross.com

# Vorschau



DTM Hockenheim: Der Tourenwagen-Zirkus startet in die Saison 2017



WEC Spa-Francorchamps: Zweite Runde im Duell Porsche vs. Toyota



MotoGP Jerez: Rossi reist als WM-Spitzenreiter zum ersten Europa-Rennen

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

4.-6.5.	Rallye-EM, Kanaren	E
5./6.5.	DRM/Rallye Masters, Sulingen	D
5./6.5.	TCR International Series, Spa	B
6.5.	Langstrecken-WM, Spa	B
6.5.	IMSA-Sportwagen, Austin/Texas	USA
6./7.5.	DTM (+ Carrera Cup/TT Cup), Hockenheim	D
6./7.5.	Blancpain GT Series (Sprint), Brands Hatch	GB
6./7.5.	24h Series, 24h Le Castellet	F
7.5.	Rallycross-WM, Hockenheim	D
7.5.	NASCAR Cup Series, Talladega/Alabama	USA
14.5.	Formel 1, Barcelona	E

### Motorrad

6.5.	Supercross-WM, Las Vegas/Nevada	USA
6./7.5.	Road Racing/IRRC, Hengelo	NL
7.5.	Motorrad-WM, Jerez	E
7.5.	Motocross-WM, Kegums	LV
13./14.5.	Superbike-/Supersport-WM, Imola	I

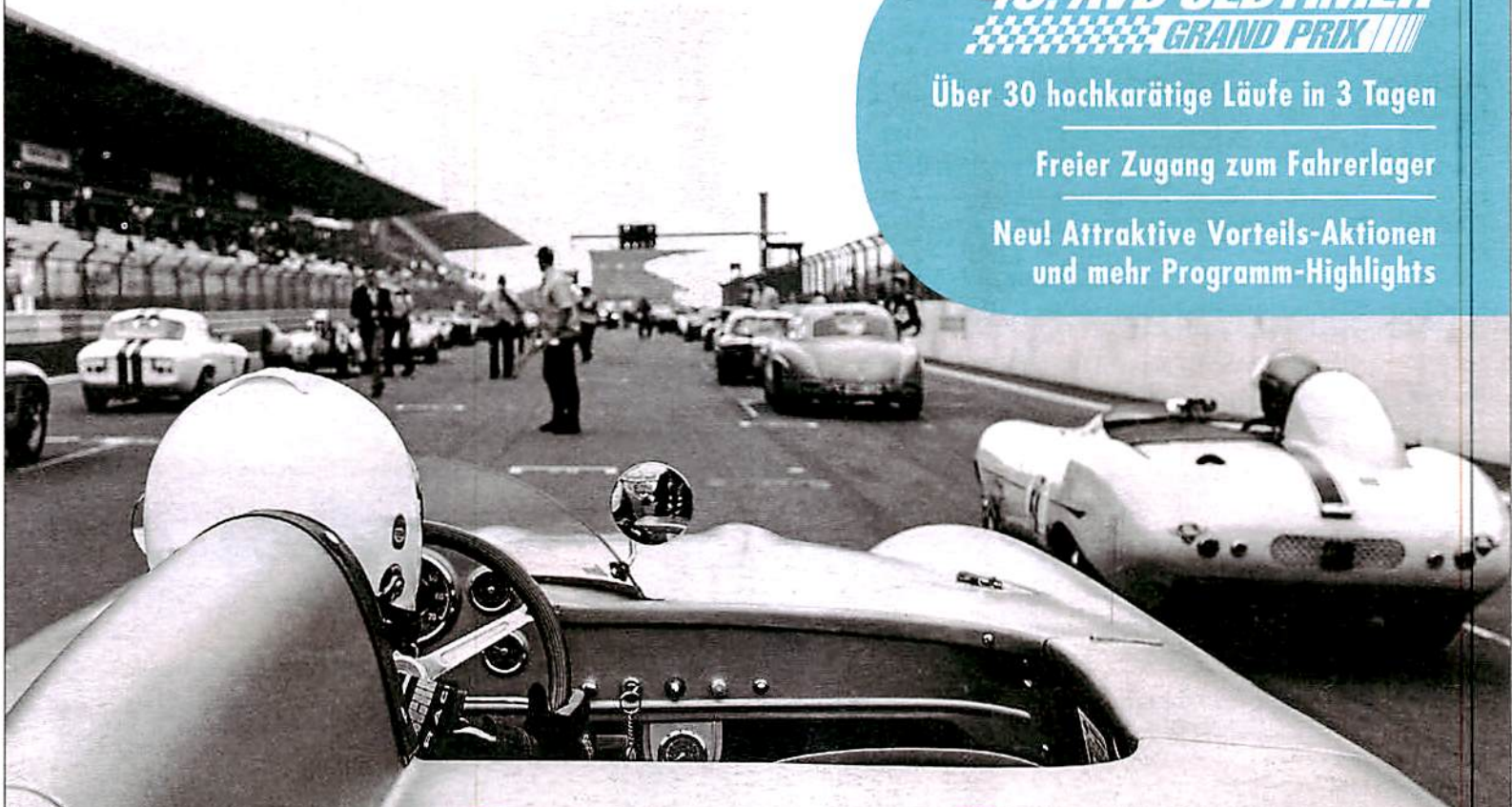
BIS ZUM 30.06.2017 TICKETS BESTELLEN UND 20 % SPAREN!  
TICKETS UNTER: 0180 5311210\* ODER WWW.AVD-OGP.DE

## 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.)