

Aboservice, 70139 Stuttgart, Postvertriebsstück, Engaget bez. ZVK 09/14

MOTOR SPORT aktuell

MotoGP: Grand Prix von Frankreich Márquez hängt Ducati-Trio ab

NR. 23 / 22. MAI 2019



WTCR in Zandvoort
**Björk gewinnt
im Doppelpack**

24h-Quali-Rennen Nürburgring
**Nur BMW-Piloten
auf dem Podest**

Deutschland €2,50
A €2,80 · CH sfr 4,00 · I €3,30
B, NL, LUX €3,00 · E €3,30



DTM: Rückkehr nach Zolder
**Eng feiert ersten Sieg
und Tabellenführung**



IDM: Saisonstart am Lausitzring
**Puffe und Mikhalchik
jubeln beim Auftakt**



Indy 500: Pleite für McLaren
**Alonso scheitert an
der Qualifying-Hürde**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Welche Strecken kommen und welche gehen S. 4

Formel 1 Kolumne: Die schwierige Situation von Renault S. 6

Formelsport Quali zum Indy 500 und Formel-1-Testfahrten S. 7

Historie Der Letzte seiner Art: Matra MS120D von 1972 S. 8

Sportwagen BMW mit Dreifach-sieg beim 24h-Quali-Rennen S. 10

Sportwagen Neues zur LMP1-Zukunft, GT Masters, News S. 12

Rallyesport Neuville im Interview und aktuelle Nachrichten S. 16

Tourenwagen Björk Doppelsieger bei der WTCR in Zandvoort S. 18

Tourenwagen Halder Titelfavorit nach TCR Germany in Most S. 20

DTM BMW und Audi teilen sich Siege bei Zolder-Rückkehr S. 22

Tourenwagen News aus BTCC, NASCAR und der TCR-Welt S. 24

Markenpokal Vorbereitung auf Start in der I-Pace eTrophy S. 26

Motorrad:

MotoGP Márquez siegt in Le Mans und setzt sich ab S. 28

MotoGP Hintergründe und Ergebnisse aus Frankreich S. 30

Motorrad-WM Alex Márquez Moto2-Sieger in Le Mans S. 32

Motorrad-WM Moto3: McPhee holt zweiten Karrieresieg S. 34

Straßensport Alles vom IDM-Auftakt am Lausitzring S. 36

Straßensport North West 200 und aktuelle Nachrichten S. 38

Offroad Speedway-WM in Warschau und Supermoto-EM S. 39

Motocross-WM Cairoli patzt, Gajser siegt in Portugal S. 40

Offroad US-Motocross, Enduro-EM und aktuelle News S. 42

Leserservice:

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

18

Bei der WTCR in Zandvoort gab Lynk & Co den Ton an, aber auch das Münnich-Team und VW durften jubeln



32

Moto2 Le Mans: Alex Márquez beendete in Frankreich seine Sieglos-Serie und gewann erstmals seit 2017



10

Beim 24h-Qualifikationsrennen herrschte typisches Eifelwetter, am Ende feierte BMW einen Dreifachsieg



Editorial

Beim F1-Test fährt ein Rookie Tagesbestzeit. Beim Indy 500 verpasst ein zweifacher F1-Champion die Qualifikation. Da stimmt doch was nicht!

Wenn Gerhard Berger gebetsmühlenartig seine Erfolgsfaktoren für die DTM herunterpredigt, dann ist der „Ritt auf der Kanonenkugel“ stets fester Bestandteil in der Aufzählung. Mehr Leistung, weniger Abtrieb, keine Fahrhilfen, so lautet das Mantra des Österreichers. Die Stars am Lenkrad müssen Mut und Können beweisen, wenn sie ihre Dienstwagen am Limit bewegen. Dank der Hartnäckigkeit von Berger wurde das Konzept in der DTM zügig umgesetzt. Selbst auf dem überholfeindlichen Kurs in Zolder bekamen die Fans am Wochenende gute Renn-Action geboten.

In der Formel 1 ist man leider noch nicht so weit. Ohne die Leistungen von Lando Norris, Alexander Albon und George Russell schmälern zu wollen, darf es eigentlich nicht sein, dass die Rookies ihren erfahreneren Teamkollegen schon in den ersten Rennen um die Ohren fahren. Und dass ein Junior-Pilot wie Nikita Mazepin, der in der Formel 2 nicht gerade zu den Überfliegern gehört, plötzlich bei den Testfahrten im Mercedes eine Tagesbestzeit setzt, geht gar nicht. Der 20-jährige Russe lag bei seinem allerersten Einsatz im Silberpfeil nur zweieinhalb Zehntel hinter der Pace von Stammkraft Valtteri Bottas.

Die Formel 1 ist zu einfach, und die Gründe dafür sind schnell benannt: Die V6-Triebwerke leisten zwar fast 1000 PS,

doch sie sind so fahrbar wie ein Straßenmotor. Ein Turboloch gibt es nicht, Leistung steht über das ganze Drehzahlband zur Verfügung. RTL-Experte Christian Danner meinte, man könnte mit einem modernen F1-Rennwagen auch zum Einkaufen fahren. Die Autos produzieren zudem mehr Anpressdruck als je zuvor. Und der ist auch noch halbwegs stabil.

Dass es im Formelsport auch anders gehen kann, zeigt die IndyCar-Serie – besonders in den großen Ovalen. Obwohl sie nur 700 PS leisten, sind die Einheitsrenner in den Superspeedways übermotorisiert. Weil die Miniflügel vorne und hinten kaum Abtrieb bieten. Und da rauschen dann selbst ein Superstar wie Fernando Alonso oder der Rookie des Jahres Felix Rosenqvist am zweiten Trainingstag in die Mauer. Da spürt der Fan sofort: Diese Autos werden am Limit bewegt.

Nicht nur die Piloten sind in der US-Meisterschaft gefordert, auch die Ingenieure kämpfen mit der Technik. Die McLaren-Bosse dachten offenbar, dass man das Indy 500 im Vorbeigehen mit einem eigenen Team bestreiten kann. Ein Trugschluss, wie die überraschende Qualifying-Pleite gezeigt hat. Der Ausfall von Superstar Alonso ist natürlich ein großer Verlust für das Rennen. Doch die Unberechenbarkeit ist ein großer Gewinn für die ganze Serie.



Tobias Grüner
Redakteur

MSa-Paddock



PERSPEKTIVENWECHSEL ROT-WEISS

Der Zeitplan bei VLN-Rennen ist so eng, dass MSa-Reporterin Bianca Leppert kaum aus dem Fahrerlager kommt. Das 24h-Quali-Rennen bot Gelegenheit für einen Abstecher auf die Tribüne – mit Pommes.



MANCHES ÄNDERT SICH NIE

33 Jahre ist es her, dass Claus Mühlberger in Zolder zum ersten Mal ein DTM-Rennen besucht hat. Jetzt gab es ein Déjà-vu, und die Erkenntnis, dass man auf dem klassischen Kurs kaum überholen kann. 1986 mit den 300-PS-Tourenwagen genauso wenig wie jetzt mit den 610 PS starken Rennern.



ÖFTER MAL WAS NEUES

Als MSa-Reporter kommt man viel rum, das Autodrom Most war für Michael Bräutigam aber noch Neuland. Seit dem vergangenen (GT-Masters-)Wochenende ist dieser weiße Fleck nun endlich von der Landkarte.



IN DER SONNE DER LAUSITZ

Während seine Kollegen auf weiter westlich liegenden Rennstrecken bei Regen und Kälte ausharren mussten, genoss MSa-Reporter Toni Börner beim IDM-Auftakt auf dem Lausitzring die Maisonette.



40 Motocross-WM: In Portugal machte Tim Gajser einen großen Sprung nach vorn

HRC

Dünen lügen nicht



Die schöne neue Grand-Prix-Welt, die sich für 2020 abzeichnet, erinnert etwas an die Lage im Stuttgarter Talkessel: Wenn man mal dort ist, ist es schön. Bis dahin aber kommt es zum genauen Gegenteil des Motorsports: Man steht im Stau. Das kann einen aber auch rasend machen. Willkommen in Zandvoort, hoan nghênh in Hanoi.

Von: **Elmar Brümmer**

Das am schlechtesten gehütete Geheimnis der Formel 1 ist gelüftet, die Max-Verstappen-Festspiele in Zand-

voort waren nur eine Frage der Zeit. Unabhängig davon, ob die eine halbe Stunde von Amsterdam entfernt gelegene Strandrennbahn den Ansprüchen des Grand-Prix-Publikums noch genügt – es ist ein logischer Schritt. Zu besten Schumi-Zeiten hatte Deutschland zwei Rennen, Italien auch. Fernando Alonso durfte ebenfalls zweimal in seinem Heimatland Alonsomania auslösen. Da ist es klar, dass es Liberty Media mit vereinten Sponsorenkräften zu einem Wohnwagen-Grand-Prix drängt. Wenn das benachbarte Spa und auch die nächstliebsten Rennen der Niederländer in Hockenheim und Spielberg Glück haben, bleibt ihnen noch ein bisschen vom Zuschauerzuspruch. So war es einst auch in Barcelona, als die Schumacher-

Fans Rennen und Stadt zu einem Party-Wochenende verbanden.

Verstappen wäre (nach Stand des jetzigen Kalenders) der fünfzehnte Fahrer, der ein Heimspiel hat. Die Rechnung gilt aber nur in diesem Umfang, wenn in der



Spanien, Mexiko und Deutschland stehen auf der Kippe. Zandvoort und Hanoi kommen neu in den Kalender. Darüber hinaus gibt es Interessenten.

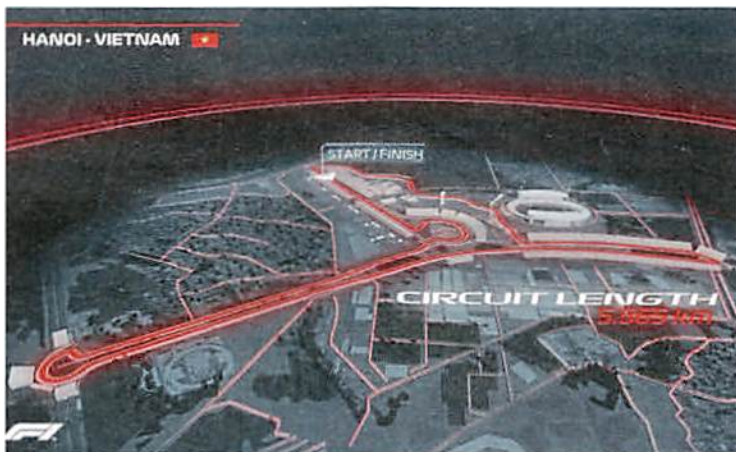
kommenden Saison weiterhin ein Großer Preis von Deutschland, ein Großer Preis von Spanien, ein Großer Preis von Mexiko und ein Großer Preis von Silverstone im Kalender stehen sollten. Sonst wären es plötzlich nur noch deren sieben Piloten, die vor den eigenen Fans auftreten könnten. Deshalb ist das durch Zandvoort eingelöste Versprechen Chase Careys, den Formel-1-Stammkontinent Europa nicht ausbluten zu lassen, mit Vorsicht zu genießen. Das soll die Freude des ehemaligen Grand-Prix-Piloten Jan Lammers nicht trüben, der hinter dem Comeback steht, und der bis zum kommenden Mai noch reichlich Umbauarbeiten zu leisten hat. Tatsächlich könnte, falls Liberty nicht eine komplett neue Ter-



Party in Holland: Bisher heizte Verstappen seinen Fans nur mit Showruns ein. 2020 kommt der GP-Zirkus



Seit 1991 gehört Barcelona in den Rennkalender. Jetzt droht das Aus



Ein Neuzugang auf der Landkarte: 2020 gastiert die Formel 1 in Vietnam



Wie steht es um Hockenheim? Der Ticketverkauf liegt unter Vorjahr

minlotterie ausruft, der 31. Große Preis der Niederlande den Europastart markieren.

Barcelona und sein stolzer Circuit de Catalunya, ein seit 1991 als beinahe logisch empfundener Startpunkt des Formel-1-Frühlings, sind so gut wie draußen und müssen auf eine Daseinsberechtigung als beliebte Teststrecke hoffen. Das hat weniger damit zu tun, dass Carlos Sainz kein Alonso ist, und mehr mit den politischen Fronten in Katalonien. Das Rennen ist teuer, es ist ein alter Ecclestone-Vertrag. Etwa ein Drittel der 24 Millionen Euro sollen von der katalanischen Selbstverwaltung kommen, die das Geld dringend woanders brauchen könnte. Auch der Stadtrat von Barcelona hat zuletzt den Zuschuss blo-

ckiert. Die neuen Formel-1-Rechteinhaber sind auch nicht als Samariter bekannt, sie verhandeln überall hart – wovon Silverstone und Hockenheim ein Lied singen können. Von den Wackelkandidaten hat allein das traditionelle Monza signalisiert, in jedem Fall für weitere fünf Jahre bis 2024 dabei sein zu wollen. Die Italiener genießen aber auch schon seit Jahrzehnten vergleichsweise Dumpingpreise. Unsicherheiten gibt es auch um den Großen Preis von Brasilien. Brasiliens Präsident Jair Bolsonaro spricht von einem Umzug nach Rio de Janeiro bereits im kommenden Jahr, ein Kooperationsabkommen ist unterzeichnet, um in nur sechs bis sieben Monaten eine Rennstrecke zu bauen. Diese soll den Namen von Ayrton Senna tragen

und komplett privat finanziert werden. Seit 1990 hat kein Grand Prix mehr unter dem Zuckerhut stattgefunden. São Paulo pocht aber auf seinen noch bis Ende 2020 laufenden Vertrag.

In der kommenden Saison soll es bei 21 Rennen bleiben, die Bauarbeiten in Hanoi für eine der „ungewöhnlichsten und schwierigsten Strecken der Welt“ (Eigenwerbung) sind gerade ange laufen. Das dürfte etwas werden. Miami gilt weiterhin als Wunschziel, doch von der glamourösen Bayside hat man sich verabschieden müssen. Geprüft wird in Florida nun eine temporäre Rennstrecke rund um das Hard Rock Stadium, dem Ort des nächsten Superbowl. Die US-Amerikaner haben zwar aus der Indycar-Serie Erfahrung mit Rennen rund um

Stadien, zum Beispiel in Houston, doch im kommenden Jahr ist es wohl noch zu früh. Gleiches gilt für einen Kandidaten, den es mit Macht hin zum Imageträger Motorsport drängt: Saudi-Arabien, im Winter umstrittener Gastgeber des Formel-E-Auftakts, möchte auch in die Formel 1 investieren. „Wir sind in der glücklichen Position, dass wir mehr Nachfrage als Angebot haben“, sagt Verkäufer Carey. Interesse gibt es auch aus Afrika. Liberty verhandelt laut F1-Marketingboss Sean Bratches mit Marokko um einen GP in Marrakesch.

Alles keine guten Nachrichten für Hockenheim. Zwei Monate vor dem Großen Preis von Deutschland, der im Vorjahr so ein Überraschungserfolg war, sind 50 000 Tickets verkauft – 5000 weniger als zum gleichen Zeitpunkt 2018. Allein die schwarzen Zahlen entscheiden auf badischer Seite darüber, ob man sich überhaupt noch einmal für weitere Grands-Prix-Auftritte bewirbt, so sehr man sie sich wünscht. „Wenn allein die Gebühr entscheidet, sieht es relativ schlecht aus für uns“, sagte Geschäftsführer Georg Seiler in der „Süddeutschen Zeitung“. Anders als beispielsweise beim Neuzugang Zandvoort, wo Stadt und Region in die Infrastruktur investieren, bemängelt Hockenheim fehlende Zuschüsse – oder zumindest eine Garantie im Falle von Verlusten. Das Land Baden-Württemberg ist momentan sehr zurückhaltend, Mercedes aber engagiert sich als Titelsponsor. Der 67-Jährige Pistenmanager, der so ziemlich alle guten und schlechten Zeiten der Rennstrecke mitgemacht hat, mahnt nicht nur im eigenen Interesse, wenn man sieht, das Silverstone sein Austragungsrecht gerade zurückgegeben hat: „Ich würde mir wünschen, dass wir als Traditionsstrecke eine andere oder eine besondere Rolle einnehmen. Dieser Sport kann ausbluten, wenn es weniger bis gar keine traditionellen Strecken mehr gibt. Nur vor leeren Rängen zu fahren in Ländern, die keinerlei Motorsporttradition haben, das kann nicht das Ziel der Besitzer dieser Serie sein.“ Das Kriterium als Fan-Magnet erfüllt Zandvoort immerhin mit Leichtigkeit. So wie es seit dem vergangenen Jahr auch Le Castellet tut, bei allen Problemen mit der Neuzeit. Für wie viele Dinos bleibt aber sonst noch Platz in der Jurassic World Formel 1? ■

Renault hat in Monaco bereits ein Endspiel



Der Grund, warum Renault in der Formel 1 ist, unterscheidet sich in nichts von dem anderer Automobilhersteller, auch wenn er sich bei den Franzosen am schönsten auf den Firmennamen reimt: Es geht ums Renommee.

Von: **Elmar Brümmer**

Kurze aktuelle Gegenrechnung: fünf Rennen, zwölf Punkte, Platz 8 in der Weltmeisterschaft. Das ist alles andere als Renommee und hat nichts von der für diese Saison versprochenen Renaissance, auf die vor allem Nico Hülkenberg und seine Fans gehofft hatten. Nein, mehr noch: vertraut hatten. Und dieses Vertrauen geht langsam verloren, auch bei dem Rennfahrer aus Emmerich. Der hat mit dem Großen Preis von Monaco jetzt ein Quasi-Heimspiel. Und für Renault ist der unberechenbarste Grand Prix des Jahres schon eine Art Endspiel.

Kürzlich erst stand das Thema Formel 1 in dem vom Finanzskandal um Carlos Ghosn gebeutelten Staatsunternehmen auf der Agenda der Führungsspitze. Einfache Frage: Warum investieren wir seit 2016 jährlich dreistellige Millionensummen und fahren den eigenen Ansprüchen und der Konkurrenz hinterher? Einfache Antworten gibt es darauf nicht, auch Konzernstatthalter Cyril Abiteboul hat sie nicht. Man fragt sich eher, warum der Manager nach anhaltender Erfolglosigkeit noch im Amt ist. Abiteboul hatte sich einst intern gegen Frédéric Vasseur durchgesetzt, der jetzt bei Alfa-Sauber zeigt, wie man in kürzester Zeit einen sportlichen Turnaround schaffen kann.

Der Unterschied zwischen Enstone und Hinwil: Die Sauber-Truppe wächst zwar auch, aber punktuell und langsam. Als Renault wieder die Macht übernommen hatte, wurde die Mannschaft gleich um Hundertschaften

verstärkt, so denken Konzerne eben. Mit jedem ausgegebenen Euro steigt die Schmerzgrenze, sinkt die Geduld bei den Verantwortlichen. Reagiert wurde wie üblich – durch eine Personalrochade in den Rennfabriken und zugekauftem Know-how von Mercedes und Ferrari-Veteranen.

Genau das ist der Unterschied, mit dem sich Mercedes zu Beginn des Jahrzehnts auf die Dominanz vorbereitet hatte: Da wur-

„Im Mittelfeld findet gerade die wahre Weltmeisterschaft statt. Es ist eng, jeder Fehler rächt sich. Perfektion, Präzision und Performance, das sind die drei Schlüsselwörter.“

de selbst die letzte Schumi-Saison konsequent geopfert, um mit Beginn der Hybrid-Ära später den Erfolg zu haben. Im Augenblick ist das der einzige argumentative Strohalm, an den sich die Renault-Teamführung klammern kann: Jetzt die ausgeferte Struktur so zu kanalisieren, dass mit Beginn des neuen Reglements

2021 (wie auch immer das aussehen wird) der Erfolg da ist. Diese Strategie kennt allerdings auch ein ganz großes Ausrufe- und Fragezeichen: Wird Renault dann noch dabei sein!? Als sich BMW im eigenen KERS-Dickicht verfangen hatte und nicht die dem Vorstand avisierten Erfolge einfahren konnte, ging alles ganz schnell. Das Deckmäntelchen der Nachhaltigkeit und der neuen Mobilität ist heute sogar noch schneller über ein Engagement geworfen, das nicht hält, was es versprochen hatte.

Auf Zeit spielen, das funktioniert in Viry-Châtillon also nicht. Verzweifelt zu üben, und die Welt guckt zu, ist auch keine Alternative. Es ist die klassische Zwickmühle. Wenn Berater Alain Prost eingeblendet wird, dann meist nur, wenn er nach einem Ausfall oder einem Patzer schmerzvoll das Gesicht verzieht. Und natürlich schmerzt es auch alle Grand-Prix-Anhänger, wenn sich ein verdientes Mitglied der Formel-1-Familie so quälen muss. Renault hat eine große Renntradition und spielt auch sonst eine wichtige Rolle, Häme ist in keiner Weise angebracht.

Der Europastart in Barcelona hat die Zweifel aber noch genährt. Erst der verbotene Frontflügelwechsel in der Qualifikation bei Hülkenberg, der den

Fahrer schon vor dem Start chancenlos ließ, dann Fehler bei der Reifenstrategie und eine zu spät erfolgte Teamorder zugunsten von Daniel Ricciardo, der nur Zwölfter wurde. Der Australier, der seinen Wechsel von Red Bull zu Renault vermutlich schon ein paar mal bereut hat, sagt: „Es ist frustrierend.“

Im Mittelfeld findet gerade die wahre Weltmeisterschaft statt, es ist eng, und jeder Fehler rächt sich. Perfektion, Präzision und Performance, das sind die drei Schlüsselwörter. Denn vom Grundsätzlichen her wäre Renault in dieser Saison durchaus fähig, weiter nach vorn zu fahren. Die Zurückhaltung in den ersten Rennen lässt sich vielleicht noch mit der Angst vor der mangelnden Zuverlässigkeit begründen, nachdem der Antriebsstrang über den Winter einen großen Leistungsschub bekommen hatte. Aber jetzt, wo es auf das Ende des ersten Saisondrittels zugeht, darf das bei einem Team mit Ambitionen nun wirklich kein Grund mehr sein. Genug der Tristesse!

RETURN TO SENDER

Renault versinkt im Hinterfeld

Grund zur Panik – oder schafft man Platz 4?
Der Autor freut sich über Ihre Meinung.
Schreiben Sie uns eine E-Mail an:
msa-lesertribune@motorpresse.de



Nico Hülkenberg und Daniel Ricciardo hatten zuerst ein unzuverlässiges, seit Baku ein langsames Auto

Indycar

Alonso scheitert in Quali

Fernando Alonsos Traum vom Indy-Sieg zerplatzte bereits in der Qualifikation. Der Spanier ergatterte keinen Startplatz für das Rennen. Die Pole ging an Simon Pagenaud.

Von: **Andreas Haupt**

So schnell kann es gehen. 2017 war Fernando Alonso in Indy noch ein Held. Obwohl er das Rennen gar nicht gewann. Der zweite Versuch, beim Indy 500 zu siegen, endete mit einer Bruchlandung. Alonso scheiterte bereits in der Quali.

Am Qualifikations-Samstag waren 30 Fahrer schneller als der zweifache Weltmeister. Deshalb musste Alonso tags darauf gegen fünf Rivalen um einen der verbliebenen drei Startplätze kämp-

fen. Während es James Hinchcliffe besser machte als 2018 und am sogenannten „Bump Day“ dieses Mal nicht rausflog, reichte Alonsos Vier-Runden-Schnitt von 227,353 Meilen pro Stunde (365,889 km/h) nicht aus, um ins 33-köpfige Starterfeld zu springen. Alonso zitterte bis zum Schluss. Dann schmiss ihn der unbekannte 23-jährige Kyle Kaiser mit einem Durchschnitt von 227,372 mph raus. Das große McLaren scheiterte am kleinen Juncos Racing. Das Aus hatte sich schon in den Trainings angedeutet. Am zweiten Trainingstag war Alonso verunfallt, den dritten verpasste er, die passende Abstimmung fand er nie.

Die Pole eroberte Simon Pagenaud für Penske-Chevrolet. Es ist seine erste beim Indy 500. Ganz stark: das Trio von Ed Carpenter Racing. Schnellster Mann mit einem Honda-Motor war Colton Herta auf Platz 5. ■



Nach einem Crash und Setup-Problemen verpasst Alonso den Indy-Start

FAST NINE BEIM INDY-QUALIFYING

Fahrer	Team	Rundenschnitt
1. Simon Pagenaud (FRA)	Penske-Chevrolet	2.36,5271 min
2. Ed Carpenter (USA)	Ed Carpenter Racing-Chevrolet	+ 0,0700 s
3. Spencer Pigot (USA)	Ed Carpenter Racing-Chevrolet	+ 0,1131 s
4. Ed Jones (VAE)	Ed Carpenter Racing-Chevrolet	+ 0,2358 s
5. Colton Herta (USA)	Harding Steinbrenner Racing-Honda	+ 0,6194 s
6. Will Power (AUS)	Penske-Chevrolet	+ 0,9219 s
7. Sebastien Bourdais (FRA)	Dale Coyne Racing-Honda	+ 0,9388 s
8. Josef Newgarden (USA)	Penske-Chevrolet	+ 1,0937 s
9. Alexander Rossi (USA)	Andretti-Honda	+ 1,1969 s

Formel-1-Test Barcelona

Mercedes dominiert weiter

Nach dem Doppelsieg im Rennen belegte Mercedes auch bei den anschließenden Testfahrten in Barcelona die ersten beiden Plätze.

Für die Formel-1-Fans in Barcelona gab es in der Woche nach dem Grand Prix noch einen kleinen Nachschlag. Es standen die letzten beiden Testtage innerhalb dieser Saison auf dem Programm. Die Ingenieure bekamen dabei noch einmal die Chance, Daten für die Weiterent-

wicklung der 2019er-Autos zu sammeln. Vor allem Ferrari wollte Antworten auf die Frage finden, warum der Saisonstart so in die Hose ging. Deshalb mussten Charles Leclerc und Junior-Pilot Antonio Fuoco viele Runden mit Aerodynamik-Sensoren drehen.

In der Zeitentabelle fanden sich am Ende wieder einmal zwei Mercedes-Piloten ganz vorne ein. Valtteri Bottas fuhr bei seiner Gesamtbestzeit nur eine Zehntel langsamer als bei seiner eigenen Pole-Position-Runde am Wochenende zuvor – allerdings auf den zwei Stufen weicheren C5-Reifen,

die beim Grand Prix nicht verfügbar waren. Für Aufsehen sorgte auch Nikita Mazepin. Der Russe war bei seinem ersten Auftritt im Silberpfeil nur zweieinhalb Zehntel langsamer als Bottas. Weniger

erfolgreich liefen die Testfahrten für Red Bull. Sowohl Pierre Gasly (Getriebe) als auch Junior-Fahrer Dan Ticktum (Antriebsstrang) verbachten mit Defekten viel Zeit in der Garage. ■ TGR

DIE RANGLISTE DER BARCELONA-TESTS

Fahrer	Team (Tag, Reifentyp)	Zeit
1. Valtteri Bottas	Mercedes (Tag 1, C5-Reifen)	1.15,511 min
2. Nikita Mazepin	Mercedes (Tag 2, C5)	1.15,775 min
3. Charles Leclerc	Ferrari (Tag 1, C2)	1.16,933 min
4. Alexander Albon	Toro Rosso (Tag 2, C4)	1.17,079 min
5. Antonio Fuoco	Ferrari (Tag 2, C4)	1.17,284 min
6. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo (Tag 2, C5)	1.17,393 min
7. Jack Aitken	Renault (Tag 2, C4)	1.17,621 min
8. Daniil Kvyat	Toro Rosso (Tag 1, C4)	1.17,679 min
9. Nico Hülkenberg	Renault (Tag 1, C3)	1.18,051 min
10. Kevin Magnussen	Haas (Tag 2, C3)	1.18,101 min
11. Pierre Gasly	Red Bull (Tag 1, C3)	1.18,140 min
12. Nick Yelloly	Racing Point (Tag 2, C5)	1.18,212 min
13. Carlos Sainz	McLaren (Tag 1, C2)	1.18,263 min
14. Pietro Fittipaldi	Haas (Tag 1, Prototyp)	1.18,326 min
15. Lando Norris	McLaren (Tag 1, C3)	1.18,567 min
16. Nicholas Latifi	Williams (Tag 2, C5)	1.18,573 min
17. Daniel Ticktum	Red Bull (Tag 2, C3)	1.19,458 min
18. Callum Iltott	Alfa Romeo (Tag 1, C2)	1.19,819 min
19. Oliver Turvey	McLaren (Tag 2, C3)	1.20,712 min
20. Sérgio Sette Câmara	McLaren (Tag 2, C2)	1.21,565 min



Mercedes-Junior Nikita Mazepin war fast so schnell wie Stammkraft Bottas

Das letzte Aufgebot

Der Matra MS120D war das letzte Formel-1-Auto einer Story, die 1968 mit dem ehrgeizigen Plan begann, Frankreichs erstes Weltmeister-Auto zu stellen. Der beste Vertreter der MS120-Baureihe hätte fast sein Debüt gewonnen.

Von: **Michael Schmidt**

Matra war eine nationale Herzensangelegenheit. Gordini und Talbot waren längst Geschichte, Renault noch nicht da. Nur der Rüstungskonzern Matra wagte es, Frankreichs Farben auf der Rennstrecke zu vertreten. Rennleiter Jean-Luc Lagardère spielte bewusst die nationale Karte und suchte so Staatspräsident Charles de Gaulle einen Kredit über sechs Millionen Francs für die Entwicklung eines Zwölfzylindermotors ab. Der WM-Titel von Jackie Stewart 1969 war für Matra eine große Sache, doch es fehlte das Sahnehäubchen. Der Motor im Matra MS80 kam von Cosworth. Deshalb probierte es das französische Team

ab 1970 in Eigenregie. Im Heck kreischte nur noch ein Matra V12. Auch weil Matra einen Vertrag mit Simca abgeschlossen hatte und fortan ganz die nationale Karte spielen wollte.

Eigenwilliges Gesicht

Chefkonstrukteur Bernard Boyer legte 1970 die MS120-Baureihe auf Kiel. Die blau-weißen Autos hatten von Anfang an ein unverwechselbares Gesicht. Sie waren breit und wuchtig, mit einer eigenwilligen Linienführung. So wurden die Seitentanks in einem eckigen Seitenkasten untergebracht, der wie eine Stufe rechts und links neben dem Chassis klebte. Der Matra MS120 fuhr 1970 mit Jean-Pierre Beltoise und Henri Pescarolo immerhin drei Mal auf das Podium. 1971 erschien die Weiterentwicklung MS120B. Wieder mit einer speziellen Handschrift. Die Stummelflügel aus der Nase wurden durch kotflügelartige Ausbuchtungen ersetzt. Über dem Zwölfzylinder thronte eine Airbox. Sie sollte die Ansaugluft komprimieren und einen minimalen Aufladeeffekt erzielen.

Beide Lösungen wurden von der Konkur-

renz schnell kopiert. Auch das Weltmeisterauto von Tyrrell fuhr ab Saisonmitte mit einer Sportwagennase und einer Lufthutze über dem Cosworth V8. Der 120B war aber nicht halb so erfolgreich wie der Tyrrell. Chris Amon und Jean-Pierre Beltoise bescherten ihrem Arbeitgeber neun Punkte und ein Podium. Ein möglicher Sieg in Monza scheiterte daran, dass Amon sein Helmvisier verlor und sich ein neues an den Boxen abholen musste.

Sieg nur in Le Mans

1972 setzte Lagardère seine Truppe unter Druck. Entweder die Mission hat Erfolg, oder wir sperren zu. Zunächst saß Chris Amon im Matra MS120C. Das Le-Mans-Projekt hatte Priorität. Deshalb wurde das 1971er-Formel-1-Auto für die ersten Rennen nur im Detail modifiziert. Die Bilanz bis zum GP Belgien war niederschmetternd. Statt drei möglichen dritten Plätzen landete der Neuseeländer nur zweimal auf Platz 6. Trotzdem war bei Matra die Stimmung ausgelassen. Das

Team kam als Le-Mans-Sieger zum sechsten WM-Lauf nach Frankreich. Graham Hill und Henri Pescarolo hatten Teil 1 von Lagardères Schlachtplan erfüllt. Teil 2 sollte beim Heimspiel in Clermont-Ferrand folgen. Matra ersetzte den MS120C durch den MS120D. Das Auto wurde mit viel Einsatz von Titan auf 550 Kilogramm abgespeckt, das Monoque versteift und schlanker gebaut. Die Seitenkästen waren nun nicht mehr eckig, sondern rund und der Haupttank des 240-Liter-Reservoirs wohnte aus Gründen der Gewichtsverteilung zwischen Fahrer und Motor. Die Ölkühler wurden ins Heck verlegt. Der MS71-Motor mit einem verbesserten Ölkreislauf



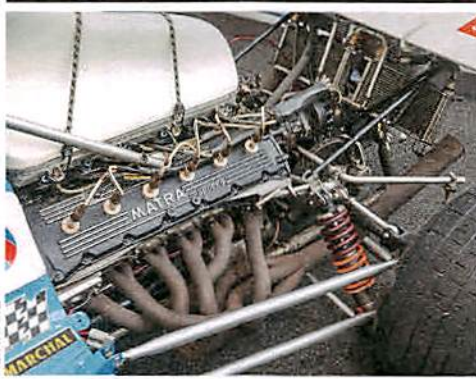
Der MS120 war der letzte Formel-1-Matra. Gut erkennbar an den rundlichen Seitenkästen

DIE ERFOLGE



Debüt: GP Frankreich 1972
GP-Einsätze: 7
Einsatzzeit: 1972
Siege: 0
Pole-Positions: 1
WM-Punkte: 10

DAS DETAIL



Der Sieg in Le Mans war gerade drei Wochen alt, da stellte Matra in Clermont-Ferrand einen generalüberholten MS120D auf die Räder. Die größte Aufmerksamkeit der Ingenieure galt dem Trägheitsmoment. Deshalb wurde das Benzin zentral im Auto verstaut – mit dem Großteil des

Reservoirs zwischen Cockpit und Motor. Der Öltank, der vorher an dieser Stelle untergebracht war, musste ganz nach hinten unter den Heckflügel transferiert werden. Das zusätzliche Gewicht im

Heck verbesserte die Traktion. Der Wasserkühler saß nach wie vor in der Nase. Auch die Aufhängungen, vorne wie hinten, blieben unberührt.

DIE TECHNIK



Bezeichnung: Matra MS120D
Chassis: Aluminium-Monocoque
Motor: Matra V12, 460 PS bei 11 500/min
Getriebe: Hewland, 5-Gang
Vorderachse: 1/2 Querlenker, 1 Längslenker
Hinterachse: 1 Querlenker, Parallellenker, 2 Längslenker
Reifen: Goodyear
Länge: 3975 mm
Breite: 2138 mm
Höhe: 1018 mm
Radstand: 2500 mm
Spur vorne: 1640 mm
Spur hinten: 1700 mm
Tank: 240 l
Gewicht: 550 kg
Konstrukteur: Bernard Boyer



gab nach einer Rosskur stabile 460 PS ab. Die Motoren-Ingenieure hatten sich aus dem Le-Mans-Kontingent bedient.

Beim Debüt des MS120D standen die Zeichen auf Sieg. Chris Amon flog über den 8,055 Kilometer langen Kurs und verwies mit einer Zeit von 2,53,4 Minuten Denis Hulme im McLaren deutlich auf den zweiten Startplatz. Eine Reihe dahinter standen der wiedergenesene Jackie Stewart und Jacky Ickx. Amon setzte auch im Rennen eine Galavorstellung fort. Der Neuseeländer führte

vom Start weg. Als er das Verfolgertrio Hulme, Stewart und Ickx gerade abgeschüttelt hatte, zwang ihn ein Plattfuß links vorne an die Boxen. Der dilettantische Reifenwechsel dauerte 70 Sekunden und kostete sieben Positionen. Obwohl Amon dadurch erneut ein GP-Sieg durch die Finger gerutscht war, hatte er noch die Kraft, sich bis auf Platz 3 zurückzukämpfen. Dabei stellte der unglückliche Matra-Pilot mit 2,53,9 Minuten einen neuen Rundenrekord auf. Doch die Moral war an diesem Tag endgültig gebrochen. Beim Team und beim Fahrer. Matra sperrte am Ende des Jahres seine Formel-1-Abteilung zu. Zwölf Punkte waren aus Sicht der Teamleitung ein Dokument des Scheiterns. ■



Das Cockpit: Drei Armaturen, ein Lederlenkrad, eine offene Schaltkulis

Das Walkenhorst-Team fuhr den Sieg mit Yokohama-Reifen ein



Dreifachsieg für BMW

Die BMW-Teams Walkenhorst und Rowe Racing machten das 24h-Quali-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife auf den letzten Metern unter sich aus und sorgten für ein komplettes BMW-Podium. Die Überraschung des Wochenendes waren aber die Yokohama-Reifen.

Von: **Bianca Leppert**

Die Nordschleife schreibt ihre eigenen Gesetze. Eine dieser ungeschriebenen Faustregeln lautete bisher: Willst du in der Grünen Hölle etwas reißen, musst du Michelin-Reifen aufschnallen. Walkenhorst Motorsport hat beim 24h-Qualifikationsrennen, der Generalprobe für das 24h-Rennen Nürburgring, die Gesetze neu geschrieben: Mit dem mit Yokohama bereiften BMW M6 GT3 führen Christian Krognès, Nick Yelloly und David

Pittard mit 12,624 Sekunden Vorsprung vor John Edwards und Jesse Krohn im Rowe-BMW den Sieg ein.

Dabei kam es in der vorletzten Runde zum großen Showdown: Krognès war Krohn die ganze Zeit auf den Fersen und nutzte schließlich seine Chance auf dem Grand-Prix-Kurs, um am Markenkollegen vorbeizuziehen. Das Duell Norwegen gegen Finnland ging zugunsten des Norwegers Krognès aus. Der Vorteil für Krognès: Seine Reifen waren aufgrund eines späteren Boxenstopps noch zwei Runden frischer. „Ich habe schnell festgestellt, dass wir in den langsameren Passagen den besseren Grip hatten“, so Christian Krognès.

Generell brachte die Performance der Yokohama-Reifen viele Experten zum Staunen. Bisher war das schwarze Gummi für eine flotte Runde gut, baute über einen Stint von acht Runden jedoch stark ab. Nun konnte man das Tempo über die gesamte Distanz halten. „Über den Winter wurde viel entwickelt“, meint

„Über den Winter hat Yokohama viel entwickelt, vor allem in Sachen Longruns. Wir wussten aber wegen des vielen Regens nicht, wo wir stehen.“

Christian Krognès, Walkenhorst

Krognès. „Vor allem in Sachen Longruns. Wir wussten aber wegen des vielen Regens in der Vorbereitungsphase auch nicht so genau, wo wir stehen.“

Yokohama-Longruns: stark

Yokohama gelang offenbar selbst vom Auftakt der VLN-Saison bis zum Quali-Rennen noch einmal ein großer Sprung. Lediglich hinter den Regenreifen steht noch ein großes Fragezeichen.

Neben den weiterentwickelten Reifen spielte Walkenhorst auch die Taktik in die Karten. Man war

als eines von wenigen Autos mit geschnittenen Slicks ins Rennen gestartet und konnte mit dem ersten Stopp in Runde 3 einen anderen Rhythmus als die Konkurrenz fahren. Die setzte in der Mehrzahl auf Regenreifen zu Beginn des Rennens, bog aber wie Rowe Racing bereits nach der ersten beziehungsweise zweiten Runde mit dem zweiten Auto zum Wechsel auf Slicks ab.

Walkenhorst hatte mit den geschnittenen Slicks womöglich noch etwas mehr Risiko in den ersten Runden zu tragen, sparte sich aber so durch den anderen Rhythmus und einen späten letzten Stopp Zeit am Ende. Zur Erinnerung: Für Boxenstopps ab der 44. Minute vor Rennende gibt es eine gesonderte Tabelle mit Mindeststandzeiten.

Bei Rowe Racing hätte man im Nachhinein nichts an der Strategie verändert. „Die anderen waren einfach zu schnell“, gab John Edwards zu Protokoll, der sich das Duell seines Teamkollegen um die Führung aus der Box anschauen musste. Das Schwester-



Peter Dumbreck hatte im Falken-BMW Glück im Unglück

auto mit der Startnummer 98, das sich Tom Blomqvist, Mikkel Jensen und Connor de Philipp teilten, erbe unverhofft noch den dritten Platz, weil man sich bei Porsche dazu entschied, den Manthey-Elfer mit der Startnummer 911 wegen eines technischen Problems eine Runde vor Schluss aus dem Rennen zu nehmen. Der Rowe-BMW war zuvor ebenfalls durch eine Strafe von 1.32 Minuten aufgrund Missachtung von Flaggensignalen zurückgeworfen worden.

Wer blufft wie stark?

Überhaupt zeigte sich bei der Konkurrenz ein eher verschwommenes Bild im Hinblick auf die Leistungsstärke für das 24h-Rennen. Der Manthey-Porsche mischte während des Rennens neben BMW an der Spitze mit, bestplatziertes Auto aus Weisach wurde schließlich der Frikadelli-Elfer in Werksbesetzung mit Matthieu Jaminet, Romain Dumas, Sven Müller und Matt Campbell auf Platz 4.

Die 24h-Vorjahressieger im Manthey-Porsche mit der Startnummer 1 landeten auf Rang 7, obwohl sie einen theoretischen Taktik-Joker hatten: Da man nicht am Top-30-Qualifying teilnahm und wegen einer zu niedrigen Fahrhöhe vom Ende der ersten Startgruppe losfahren musste, konnte man den vollen Tank nutzen – und theoretisch immer Stints über acht Runden fahren.

Das hätte bei den Top-30-Qualifying-Teilnehmern nicht funktioniert, da dieses unmittelbar vor dem Rennen stattfand und danach Parc-fermé-Bedingungen bis zum Start herrschten, wo

nicht nachgetankt werden durfte. Bei Falken, die mit den dominierenden Marken BMW und Porsche eigentlich bestens ausgestattet waren, lief es ebenfalls nicht ganz rund: Stef Dusseldorp legte zu Beginn des Rennens eine Gala-Vorstellung im BMW M6 GT3 mit geschnittenen Slicks hin. Teamkollege Peter Dumbreck erlebte jedoch ein gehöriges Schreckmoment, als er aufgrund eines Bremsproblems in die Leitplanken krachte. Die komplette vordere rechte Seite des BMW war stark beschädigt, an eine Weiterfahrt nicht zu denken. Mit dem Porsche setzte man zu Beginn auf die falschen Reifen und kämpfte zwischendurch mit einem Problem am Frontsplitter.

Auch der Schnitzer-BMW von Martin Tomczyk und Timo Scheider konnte mit den Markenkollegen nicht mithalten und kam zwischendurch mit einem Frontschaden an die Box.

Baumann mit Bruch

Mercedes musste bereits am Samstag nach dem ersten Training zwei Autos abhaken: Manu-



Der Octane 126-Ferrari (SP-X) drehte die schnellste Rennrunde

Das 24h-Qualifying-Rennen war das erste Rennen in dieser Saison, das dem Technikausschuss ein klares Bild für die BOP-Einstufung beim 24h-Rennen geben konnte.

el Metzger war im Black Falcon-AMG GT3 vermutlich aufgrund einer Ölspur von der Strecke gerutscht, kurz darauf konnte Dominik Baumann im GetSpeed-Mercedes, der im Zweikampf mit einem anderen Auto war, nicht mehr ausweichen und krachte mit der Fahrerseite ins Heck des Black Falcon-Mercedes.

Beide Fahrer wurden zur Beobachtung ins Krankenhaus gebracht. Während Metzger noch am selben Tag nach Hause durfte, blieb Baumann aufgrund einer Gehirnerschütterung und eines gebrochenen Schlüssel-

beins eine Nacht unter medizinischer Aufsicht. Beide befinden sich auf dem Weg der Besserung.

Im Rennen verlor man mit dem HTP-Mercedes von Christian Hohenadel und Raffaele Marciello (Lance-David Arnold musste wegen Krankheit auf einen Start verzichten) ein weiteres Auto aufgrund eines Getriebeproblems. So blieb Platz 5 für den bestplatzierten Mercedes von Black Falcon, der sich zuvor mit Yelmer Buurman am Steuer die Pole-Position geholt hatte (Nico Bastian/Patrick Assenheimer/Yelmer Buurman und Gabriele Piana).

Auch Audi war nur in einer Minimalbesetzung beim Qualifying-Rennen vertreten. Lediglich zwei R8 LMS von Phoenix Racing waren gemeldet: das werksunterstützte Auto von Marcel Fässler und Rahel Frey mit Michelin-Pneus sowie der privat eingesetzte R8 auf Dunlop-Reifen von Vincent Kolb und Kim-Luis Schramm. Fässler sammelte zu Beginn ein paar Führungskilometer auf Regenreifen, schließlich sprangen die Plätze 8 und 13 heraus. ■

ADAC QUALIFIKATIONSRENNEN 24H-RENNEN

Pole-Position #6 Buurman (Mercedes-AMG Team Black Falcon, Mercedes AMG GT3, SP9) 9.20,698 min
Schnellste Runde #55 Trummer/Hirschi/Grossmann (Octane 126, Ferrari 488 GT3, SP-X) 8.18,195 min

1.	#101	Krognes/Pittard/Yelloly	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	41 Runden
2.	#99	Krohn/Edwards	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 12,642 s
3.	#98	De Philipp/Blomqvist/Jensen	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 3.12,053 min
4.	#31	Dumas/Jaminet/Campbell/Müller	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 3.54,810 min
5.	#6	Assenheimer/Bastian/Buurman/Piana	Mercedes-AMG Team Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 4.08,229 min
6.	#705	Mutsch/Laser/Maillieux/Simonsen	Scuderia Cameron Glickenhaus	SCG003C	SP-X	+ 4.36,535 min
7.	#1	Lietz/Makowiecki/Pilet/Tandy	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 4.57,637 min
8.	#4	Fässler/Frey	Audi Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 5.54,206 min
9.	#39	Menzel/Liberati/Jöns/Vaxivière	KCMG	Nissan GT-R Nismo	SP9 Pro-Am	+ 6.12,606 min
10.	#3	Buhk/Haupt/Jäger/Stolz	Mercedes-AMG GT3	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 6.15,555 min

Sportwagen-WM (WEC): Die Zukunft der LMP1-Topklasse

Hypercar, Supercar, Trallala

Man könnte lachen, wäre es nicht zum Heulen: Die Festspiele der LMP1-Ahnungslosigkeit gehen weiter. Anstatt wie ursprünglich geplant den gordischen Knoten beim LMP1-Reglement um fünf nach 12 zu zerschlagen, krochen FIA und ACO am letzten Donnerstag bei der LMP1 Technical Working Group mit diesem Vorschlag ums Eck: Vielleicht könnte man ja die Hypercars gegen die Super GTE in einer Klasse fahren lassen ...

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

Eigentlich hatte beim letzten WEC-Lauf in Spa noch alles auf eine Entscheidung am 16. Mai hingedeutet: Entweder bleibt es bei den Hypercars, wenn Hersteller ihr Mitmachen öffentlich bestätigen. Oder es kommen die Ersatzpläne zum Zug, entweder Super GTE oder DPI im Mix mit privaten LMP1 ohne Hybrid. Eine Entscheidung jetzt hätte viel Sinn gemacht, denn im September 2020 soll die neue Klasse in Silverstone am Start stehen. Es blieben für Hersteller also noch 469 Tage, um den Vorstand zu überzeugen, das Budget zu verabschieden, eine Entwicklungsmannschaft ebenso wie ein Einsatzteam zu bestimmen. Dann muss nur noch ein Auto konstruiert, gebaut und entwickelt werden. Leider spucken 3D-Printer heute noch keine fertigen Rennwagen aus ...

Die „Supercar-Formel“

Der enorme Zeitdruck hielt FIA und ACO nicht davon ab, am vergangenen Donnerstag einen neuen Hasen aus dem Hut zu zaubern. Und natürlich hat der auch einen neuen Namen: Die Supercar-Formel. Was das ist? Alle von den wenigen Hypercars zusammen mit den Super GTE in einer Klasse, gegeneinander, und über eine Balance of Performance (BoP) gleichgestellt. Wir stehen sicher nicht im Verdacht, den



Ernsthafte Idee? Prototypen mit/ohne Hybrid gegen Straßenautos mit/ohne Hybrid gegen Super-GTE-Autos?

Wenn es nur darum ginge, alle Hersteller in eine Klasse zu sperren, um möglichst viel Geld aus ihnen herauszupressen, macht die FIA-Idee sogar Sinn.

Zickzack-Kurs von FIA und ACO zu unterstützen, doch betrachten wir die Sache kurz unvoreingenommen: Der ACO braucht Hersteller in der Topklasse, die zahlen die Zeche in Le Mans und in der WEC. In der LMP1 haben sie fast keine Hersteller mehr, in der GTE aber deren sechs. Wenn es also nur darum ginge, Hersteller in eine Klasse zu sperren, um möglichst viel Geld aus ihnen herauszupressen, macht der FIA-Vorschlag sogar Sinn.

Aber nur aus dieser Perspektive. Denn technisch wäre das eine Katastrophe, weil man fünf Fahrzeugkonzepte unter ein Dach zwingen würde: Reinrassige Prototypen mit und ohne Hybrid, Hypercar-Straßenautos mit und ohne Hybrid (alle vier Varianten sind nach dem Hypercar-Vorschlag abgedeckt) sowie die aufgebrezelten Super GTE, von denen wir im Moment nicht wissen, was sie sind, weil es kein Reglement gibt.

Folglich kann man das alles nur als absurde Verzweiflungstat

werten, die übrigens von Red Bull – dem einzigen ernsthaften Einstiegs-kandidaten für die Hypercar-Klasse – sofort abgelehnt wurde. O-Ton eines Red-Bull-Insiders: „Wir lassen uns mit dem überragenden Valkyrie in Le Mans doch nicht von einem Porsche 911 die Show stehlen!“

Kein Hersteller wollte den Vorstoß von FIA und ACO kommentieren, doch es ist offensichtlich, dass die neue Supercar-Formel auf eine breite Front der Ablehnung trifft. Und noch schlimmer: Ein Engagement von McLaren in der Hypercar-Klasse kann laut Insider-Quellen beim britischen Hersteller niemals vor 2022 stattfinden! Bisher hatte der Rennleiter von McLaren, Zak Brown, nur gesagt, dass man sicher nicht im September 2020 fertig sein würde.

Die Supercar-Formel war vermutlich der letzte Versuch von FIA und ACO, die Hypercar-Idee noch irgendwie am Leben zu halten. Nach der Zurückweisung des Vorstoßes wollten ACO und FIA binnen 48 Stunden einen neuen Vorschlag präsentieren, der hätte den Herstellern also am Samstag zugehen sollen.

Verliert Red Bull die Lust?

Bis zum Redaktionsschluss von MSA gab es keine neuen Details zu den Vorschlägen. Das Hypercar-Reglement, das technisch im Vergleich zum Ursprungsreglement bereits komplett zerbröckelt ist, steht vor dem Aus, wenn Red Bull den Stöpsel zieht.

Denn auch den Österreichern, die in einer Kooperation mit Aston Martin das von Adrian Newey designte Hypercar Valkyrie an den Start bringen wollen, vergeht langsam die Lust, weil die Regelmacher ihrer Positionen laufend verändern. „Die wissen einfach nicht, was sie wollen“, grantelte ein Red-Bull-Insider.

Gleichzeitig bringt sich die GTE-Meute in Stellung: Sie hat es mit ihrer Super-GTE-Idee immerhin schon mal in den FIA-Vorstoß vom letzten Donnerstag geschafft. War das die Trendwende? Auch die Super-GTE-Fraktion hat ihre Probleme: Weil Porsche für den 911 RSR auf Turboteknik umrüsten müsste, könnte die Klasse erst 2021 an den Start gehen – doch bis dahin könnte die WM schon tot sein.

Der Vernunft eine Gasse?

Dazu sind die Amerikaner nicht an Bord: Ford verlässt die GTE-Bühne wie geplant Ende 2019, und Corvette ist strikt gegen eine Super-GTE-Klasse, weil diese Spezifikation von der IMSA nicht übernommen wird, womit das nordamerikanische Einsatzfeld verlorenginge. Der Logik nach wäre die Adaption des amerikanischen DPI-Regelwerks samt Verheiratung mit den privaten LMP1 ohne Hybrid aus der WEC die vernünftigste Lösung: Beide Reglements existieren, ebenso die entsprechenden Fahrzeuge. Die neue Klasse könnte 2020 starten – und die WM hätte endlich eine Überlebensperspektive. ■

Neue Sieger, neue Leader

Kelvin van der Linde und Patric Niederhauser (Audi) sicherten dem Team HCB Rutronik Racing in Most den ersten Sieg im ADAC GT Masters. Im zweiten Rennen gewannen mit Markus Pommer und Marvin Kirchhöfer (Corvette) die Auftaktsieger.

Von: **Michael Bräutigam**

Speziell für Niederhauser war der Sieg im Samstagsrennen Balsam auf die Seele. „Ich habe ein paar schlechte Jahre hinter mir und ich bin echt froh, wieder zu gewinnen“, sagte der Schweizer, der im morgendlichen Zeittraining die Bestzeit holen und mit der Pole-Position den Grundstein für den Sieg legen konnte. „Die Quali war heute matchentscheidend!“

Nachdem „Nidi“ den HCB-Rutronik-R8 in Führung liegend an Fahrpartner van der Linde



Erster HCB-Rutronik-Sieg und Tabellenführung: Niederhauser/van der Linde

übergeben hatte, fuhr der Champ von 2015 den Triumph souverän vor dem Lamborghini-Gespann Bortolotti/Engelhart heim. Für das neue Team war es der erste Sieg im GT Masters, die Tabellenführung (nach P2 und P4 beim Auftakt) für Niederhauser und van der Linde der Lohn.

Der Kampf um P3 wurde am grünen Tisch entschieden: Weil die Rennkommissare eine Berüh-

rung zwischen der RWT-Corvette (Sven Barth/David Jahn) gegen den Land-Audi von Christopher Mies und Max Hofer als unsauber einstufte, gab es eine Ein-Sekunden-Strafe für RWT, die den Land-Audi auf P3 hievte.

Am Tag nach dem ersten Audi-Saisonsieg gab es für die Marke mit den vier Ringen weniger zu feiern. Den Sieg machten andere unter sich aus. So setzte sich am

Start Marvin Kirchhöfer in der Callaway-Corvette vorbei an Pole-Mann Franck Perera (Lamborghini) in Führung. Es war ein vorentscheidendes Manöver, denn gegen den V8-Dampfhammer aus Leingarten hatten die Gegner in der Folge keine Chance. Perera und Rolf Ineichen fuhren letztlich auf P2. Dahinter ging es turbulent zu. Im Kampf um P4 schoss Jahn die als Tabellenführer angereiste Herberth-Mannschaft aus dem Rennen. Eine zwar nur leichte Berührung schickte den Porsche von Thomas Preining in die Streckenbegrenzung, deren Reparatur gar eine Rotphase auslöste. Preining und Robert Renauer waren beim Restart natürlich nicht mehr dabei.

Lange sah es dann nach dem ersten Podest für MRS seit dem Wechsel zu BMW aus. Doch kurz vor Schluss fiel der M6 mit Problemen an der Benzinpumpe weit zurück. Den letzten Podiumsplatz erbe die RWT-Mannschaft, die Samstagssieger behielten mit Platz 4 die Tabellenführung vor den Sonntagssiegern. ■

IMSA-Meisterschaft: DPI-Regeln für 2022

DPI: Wackelt Ford nach Hybrid-Streit?

Beim letzten Meeting zur DPI-Zukunft gab es Streit um die Richtung bei der Hybridisierung: IMSA und die Mehrzahl der Hersteller wollen den Mild-Hybrid auf ein 48-Volt-System aufsetzen – Ford will aber 100 Volt. Wackelt jetzt der DPI-Einstieg von Ford?

Beim letzten IMSA-Rennen in Mid-Ohio Anfang Mai fand ein Treffen des DPI Steering Committees statt, das die neuen Regeln für 2022 festzulegen soll. Nach außen kommuniziert wurde nur der Fortschritt: Die Klasse wird weiter die LMP2-Wagen als Plattform nutzen, aber die Hersteller erhalten mehr Freiheit, um eige-

ne Stylingelemente aus den Serienwagen umzusetzen. Und drittens habe man sich auf die Einführung eines kostengünstigen Einheits-Hybrids geeinigt.

Beim letzten Punkt haben die Offiziellen minimal geflunkert: Schon seit März gibt es einen Richtungsstreit: Ford hatte ursprünglich mehr Leistung gefordert, im Bereich von 200 kW, was die IMSA ablehnte. Und schon damals votierte angeblich ein deutscher Hersteller dafür, sogar ein Hochvoltsystem einzusetzen.

Nun hat sich Ford ebenfalls zu dieser Richtung bekannt, auch weil NASCAR ebenfalls eine Hybrid-Einführung plant – angeblich mit 100 Volt. Der Streit führt zu Verzögerungen, ein vorzeitiger Ford-Einstieg zum Saisonstart 2020 wird damit tendenziell immer unwahrscheinlicher. ■ MCS

Sportwagen-WM (WEC): Die Zukunft der DPI-Klasse

LMP1: Aderlass nach Regelchaos?

Die scheinbar unendliche Hängepartie zur Zukunft der LMP1-Topklasse könnte die Sportwagen-WM teuer zu stehen kommen: Nach und nach ziehen sich immer mehr private LMP1-Teams zurück.

Letzte Woche verkündete das amerikanische DragonSpeed-Team, dass man sich für die nächste WEC-Saison 2019/20 nicht mehr in der LMP1-Klasse engagieren würde. DragonSpeed setzte bisher einen BR1-Gibson in der LMP1-Klasse ein, und auch die LMP2-Einsätze will man zugunsten des IndyCar-Programms reduzieren.

Die WM-Macher hätten dem privaten Ginetta-LMP1-Team beim

WM-Lauf eine schöne Brücke bauen können, indem man sie hätte starten lassen, ohne auf die ursprüngliche Bewerber-Lizenz zu pochen, die aus China kommt. Stattdessen lehnte man die Nennung ab, was es immer unwahrscheinlicher werden lässt, dass Ginetta jemals zurückkommt. Seit Wochen machen Gerüchte die Runde, dass das Rebellion-Team sparen muss, einige Fahrer haben sich deshalb bereits abgewendet.

Bleibt das russische LMP1-Team SMP, doch auch hier droht man unverblümt mit Rückzug: Wenn Toyota nicht eingebremst wird, dann stünde das Commitment für 2019/20 zur Disposition, so Teamquellen. Will sagen: Die LMP1-Klasse könnte beim Saisonstart in Silverstone im September schon tot sein. ■ MCS

**SUPER
RACER**

DEIN EINSTIEG IN DEN MOTORSPORT

Zeig' im Rennsimulator „upracer“ und
online bei „RaceRoom“ was Du kannst
und werde SUPER RACER!



Motorsport-Partner:

Lechner racing



Motorsport-Partner:

Team
Schnitzelalm
Racing

Wir bieten dieses Jahr zwei unterschiedliche Einstiegsmöglichkeiten in den Motorsport: Gesucht wird ein SUPER RACER (m/w/d), der die komplette Rennsaison 2020 im Lechner Racing Team in der Porsche Sprint Challenge Central Europe absolvieren wird und parallel dazu ein komplettes „SUPER RACER Damen-Kart-Team“ mit 5 Fahrerinnen für das Schnitzelalm Racing Team in der German Team Championship (GTC).

Eine Aktion von

upgraded
automotive group

RACEROOM

Premium-Sponsor



MICHELIN

Classic-Sponsor



Medienpartner

**auto
motor
sport**

**sport
auto**

**MOTOR
SPORT
ARTISTEN**

Nutze Deine Chance:

Porsche Sprint Challenge Central Europe Salzburgring

// 14.06. – 15.06.2019

SPORT AUTO PERFEKTIONSTRaining Nürburgring

// 24.07. – 25.07.2019

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

So bringen wir den SUPER RACER in den Motorsport:

**Porsche Sprint Challenge Central Europe:
Professionelles Einsatzfeld für den neuen 718 Cayman GT4 Clubsport**

Die neue Clubsport-Serie ist das jüngste Kapitel in der erfolgreichen Motorsport-Partnerschaft zwischen Porsche und Lechner Racing und die Rennserie, in der der SUPER RACER sein Können unter Beweis stellen kann. Die in der Saison 2019 erstmals ausgetragene Porsche Sprint Challenge Central Europe besteht aus insgesamt fünf Rennveranstaltungen in Österreich, Polen der Slowakei, der Tschechischen Republik sowie Ungarn. Jedes Rennwochenende besteht aus zwei Sprintrennen sowie einem Langstreckenrennen mit Fahrerwechsel.

LechnerRacing

PORSCHE
SPRINT CHALLENGE
CENTRAL EUROPE



Robert Lechner
Geschäftsführer

„Ob ambitionierter Racing-Rookie, Aufsteiger aus dem Kartsport oder erfahrener Rennfahrer – die Porsche Sprint Challenge Central Europe ist der perfekte Einstieg in die Motorsport-Welt von Porsche. Wir freuen uns sehr über das Vertrauen, das uns Porsche mit der Unterzeichnung der exklusiven Lizenzvereinbarung für Zentraleuropa entgegenbringt.“

1975 begann der Aufstieg von Lechner Racing zu einer fixen Größe im internationalen Motorsport. Heute steht der Name Lechner auf den Rennstrecken dieser Welt stärker als je zuvor für Siege in zahlreichen Klassen und Meisterschaften. 2018 konnte sowohl im Porsche Carrera Cup Deutschland sowie im Porsche Mobil 1 Supercup jeweils der Fahrertitel sowie die Teamwertung gefeiert werden. Unter der Führung von Robert und Walter jun. profitieren die Fahrer und Geschäftspartner von der jahrzehntelangen Erfahrung und den internationalen Kontakten von Lechner Racing.

www.lechnerracing.com @lechnerracing #lechnerracing

www.porschesprintchallenge.com @porschesprintchallenge #porschesprintchallenge #PSCCE

Team
Schnitzelalm
Racing

GTC



Der Kart-Rennsport ist und war schon immer der Einstieg in den professionellen Motorsport.

Das SUPER RACER Damen-Kart-Team erhält die Möglichkeit in 2020 in der GTC Kart-Rennserie zu fahren. Die Gewinnerinnen erhalten einen Fahrerplatz im Kart-Team von Schnitzelalm Racing. Die GTC ist längst die Kart-Langstreckenserie schlechthin geworden. In diesem Jahr geht es bereits in die 22te Saison. Sechs Veranstaltungen stehen auf dem Programm. Schnitzelalm Racing richtet sein gesamtes Motorsport-Konzept auf die Förderung des Nachwuchses aus, beginnend mit Kart-Rennen als Sprungbrett in den professionellen Motorsport. Die 5 Gewinnerinnen des SUPER RACER Kart-Teams werden in ihrer ersten Saison in der GTC permanent durch professionelles Coaching und Trainingsfahrten im Renn-Simulator gefördert. Zusätzlich haben die besten Fahrerinnen die Möglichkeit, sich in der nächsten Saison in der Deutschen GT4-Meisterschaft als Profi-Rennfahrerin zu beweisen.

„Jetzt bin erst einmal ich dran“

Thierry Neuville über den heftigsten Unfall seiner bisherigen Karriere, die nächsten Herausforderungen und seine Titelchancen.

Von: Reiner Kuhn

Ihr Unfall von Chile lief auf allen Plattformen. Wie oft haben Sie ihn gesehen?

Nicht so oft wie mein Copilot Nicolas, der ihn aus zig verschiedenen Blickwinkeln zugeschickt bekommen hat. Von außen sieht der Unfall ziemlich eindrucksvoll aus. Ich kann versichern, im Auto fühlte er sich noch heftiger an. Dass wir ohne größere Blessuren davongekommen sind, spricht für die Stabilität und enorme Sicherheit der neuen World Rally Cars.

Verleitet dies die Fahrer womöglich zu mehr Risiko?

Sicher nicht, wer will schon abfliegen. In dem Fall war mein Aufschrieb zu optimistisch. Die Rallye war neu, da kann das eher mal passieren. Nach einer Kuppe sind wir etwas zu weit außen gelandet, erwischten eine Böschung und haben uns mehrfach überschlagen. So etwas passiert, wenn man am Limit fährt. Wir sind beide in Ordnung. Zur Sicherheit habe ich für ein, zwei Tage Krücken genommen, um mein Bein zu entlasten. Das war's.

Keine Blessuren, nichts?

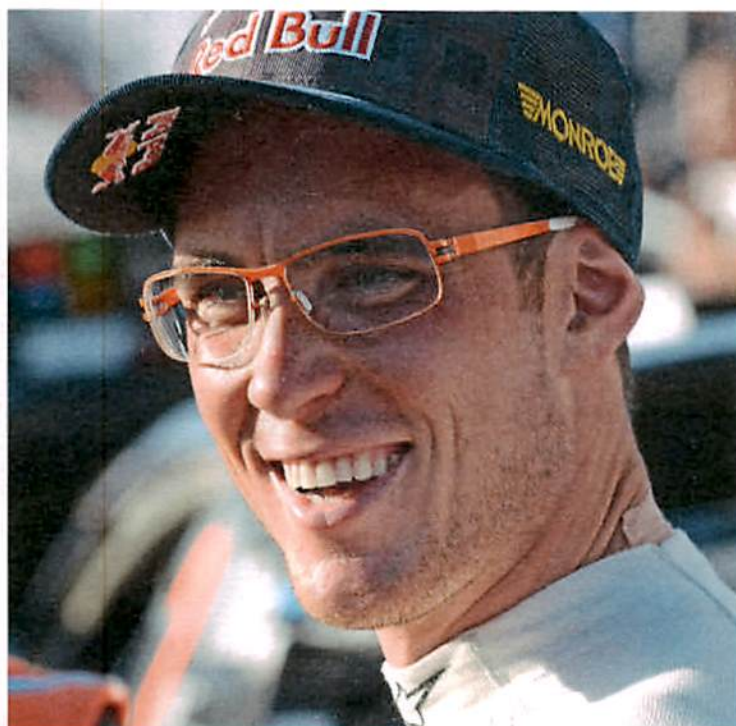
Nicht wirklich. Ich habe mich etwas ausgeruht und gut. Wie geplant saß ich am vergangenen Freitag in Portugal für einen Schottertesttag hinterm Steuer.

Um was zu probieren?

Wir haben neue Dämpfer getestet, andere Federn, verschiedene Stabis und Diff-Einstellungen, das Übliche. Beim Rallyeauto kann man über das Fahrwerk immer noch etwas optimieren. Aber großartig Neues haben wir für die beiden bevorstehenden Läufe in Portugal und auf Sardinien nicht. Für Finnland kommt dann hoffentlich was.

Warum schwächelte Hyundai bisher in Finnland?

Ich denke, es liegt an der Aero-



ROESELER

„Von außen sieht der Unfall eindrucksvoll aus. Ich kann versichern, im Auto fühlte er sich noch heftiger an. Wir haben aber keine Blessuren.“

Thierry Neuville

dynamik. In Finnland haben wir immer ein Heck, das rutscht. Es fehlt uns dort Anpressdruck und Stabilität. Mal schauen, ob es diesmal besser läuft. Bei allen anderen Rallyes haben wir ja schon gezeigt, dass wir ganz vorne mitfahren können.

Sind Sie mit dem bisherigen Saisonverlauf zufrieden?

Abgesehen vom Unfall in Chile lief es ziemlich gut. Zuvor standen wir bei vier von fünf Läufen auf dem Podium. Bei der Monte hat mich ein kleiner Fahrfehler den Sieg gekostet. Dadurch hatten wir in Schweden aber eine gute Startposition. In Mexiko machte uns ein früher Plattfuß einen Strich durch die Rechnung, und statt auf dem Podium standen wir daneben. Auf Korsika haben sowohl Tänak als auch Evans einen Fehler gemacht. Das Loch, das er am Ende erwischte, hatten wir im Aufschrieb, also den besseren Job gemacht und den Sieg verdient. Gleiches gilt für den Doppelsieg in Argentinien, beim dem uns erstmals auch unsere Teamkollegen helfen



AT WORLD

Spektakuläre Mehrfachrolle: Sechs Tage später testete Neuville in Portugal

!
Thierry Neuville

Geburtstag: 16. Juni 1988
Geburtsort: Sankt Vith (B)
Herkunftsland: Belgien

WM-KARRIERE

2007: erste Rallye
2009: 1. von 103 WM-Starts
2010: Junior-WM-7. (1 Sieg)
2013: WM-2. M-Sport Ford
seit 2014: Hyundai (11 Siege)
2016, '17, '18 jeweils WM-Vize

HOBBYS

Crosskart & Jetski fahren

konnten. Wir waren immer knapp dran, diesmal wollen wir endlich den Titel.

Eine echte Aufgabe.

Schon klar: Keine andere Serie ist halt so ausgeglichen und spannend wie die Rallye-WM. An der Spitze geht es verdammt eng zu. Wir sind mit zehn Punkten Vorsprung als Tabellenführer nach Chile gereist und liegen nun zwölf Zähler zurück auf Rang 3. Das Gute daran: Durch die günstigere Startposition sind unsere Chancen, bei den nächsten Schotterläufen kräftig zu punkten, deutlich höher, als wenn wir den Straßenkehrer geben müssten. Als Tabellenführer zur Rallye Deutschland anzureisen, wäre ideal. Leider ist die WM aber kein Wunschkonzert.

Wer ist oder sind Ihre größten Titel-Rivalen?

Genau wie im Vorjahr Ogier und Tänak. Es wäre echt interessant, uns mal im gleichen Auto zu sehen, denn am Ende macht ja bekanntlich das Gesamtpaket den Unterschied. Deshalb bin ich auch zuversichtlich, dass wir es diesmal packen. Tänak scheint mit dem Toyota das stärkste Auto zu haben. Er ist sehr schnell. Mal machen aber er oder sein Team einen Fehler. Anders Ogier: Er ist eine echt harte Nuss. Selbst wenn er mit dem Auto hadert, fährt er immer noch ganz vorne mit. Er weiß, was er will, und treibt sein Team an. Sechs WM-Titel kommen nicht von ungefähr. Aber jetzt bin erst einmal ich dran. ■



Rallye-WM

Citroën muss nachlegen

ROSELER

Keiner holte beim südamerikanischen WM-Doppel mehr Zähler als Sébastien Ogier. Für den Weltmeister nicht genug: Trotz Tabellenführung fordert er von der Citroën-Equipe rasche Weiterentwicklung.

Von: Reiner Kuhn

In Südamerika stand Sébastien Ogier als Einziger zweimal auf dem Podium. Nach Rang 3 in Argentinien kletterte der Weltmeister in Chile noch einen Platz höher und holte insgesamt 42 WM-Zähler. Chile-Sieger Ott Tänak (Toyota) musste sich in Übersee mit sieben Punkten weniger zufriedengeben. Argentinien-Gewinner Thierry Neuville (Hyundai) verlor nach seinem Unfall-

Aus gar doppelt so viele Zähler auf den neuen Tabellenführer und rutschte auf den dritten WM-Rang ab.

Ogiers Laune bleibt trotzdem mies. Der 35-Jährige weiß, dass er sein aktuelles Hoch wohl nur den Fehlern der Konkurrenz verdankt. Seit Wochen fordert er Änderungen am C3 WRC. Geliefert hat die Citroën-Equipe bisher eher homöopathische Rationen:

Rallye-WM

Tänak in der DRM?

Kaum starten die Hyundai-Stars Loeb und Neuville im WRC bei nationalen Asphalt-Rallyes, denkt Toyota über ähnliche Einsätze nach.

Der Kampf um die WM-Titel dürfte in dieser Saison noch teurer werden. Vor allem Hyundai legt kräftig Kohlen nach. Nicht nur, weil sich vier Werkspiloten die drei i20 WRC je nach Stärken und Startposition teilen. Zusätzliche Wettbewerbspraxis soll die WM-Chancen weiter erhöhen. Während Andreas

Mikkelsen im aktuellen Dienstwagen vor der Rallye Finnland in Estland (12. – 14. Juli) ausrückt, proben Thierry Neuville und Sébastien Loeb vor der Rallye Deutschland den Ernstfall. Der Belgier beim heimischen Asphalt-Klassiker in Ypern (27. – 29. Juni), der Franzose neben der Rallye Vosges Grand Est (14. – 16. Juni) zusätzlich bei der Rallye di Alba (27. – 28. Juli) in Italien.

„Keine Frage, jetzt müssen auch wir nachdenken, ob und wie wir solche Wettbewerbs-Einsätze nutzen können“, erklärt Toyota-Teammanager Kaj Lindström. „Gerade auf Asphalt würde es Sinn machen. In Ypern gibt es zum Beispiel viele Cuts und schmutzige Strecken – ideal zur Vorbereitung auf Deutschland.“ Noch sollen die Toyota-Fahrer nicht explizit nach solchen zusätzlichen Fahrmöglichkeiten gefragt haben. „Das brauchen sie gar nicht“, so Lindström. „Es ist nur logisch, dass wir nun erst einmal alle Optionen prüfen werden. Nicht nur in Frankreich, Belgien und Italien, sondern auch in Deutschland.“ ■ RK

WRC2

Bottas im neuen Fiesta R5

Überraschung beim Asphalttest von M-Sports neuem Ford Fiesta R5. Bevor Eric Camilli das Steuer übernahm, saß Mercedes-F1-Pilot Valtteri Bottas hinterm Steuer.

Das Werksteam von M-Sport testete am vergangenen Wochenende in Portugal. Gleichzeitig weilte eine Abordnung der britischen Edelschmiede mit dem brandneuen Ford Fiesta R5 im Elsass. Da sich M-Sport-Junior Gus Greensmith

mit den Werkspiloten im WRC abwechselte, durfte ein besonderer Gast ran: Mercedes-F1-Pilot Valtteri Bottas, dessen Rallye-Debüt bei der Arctic Rally auf Platz fünf endete.

Für den Finnen, der von Profi-Co Jarmo Lehtinen unterstützt wurde, war es neben der ersten Ausfahrt im R5 auch der erste Rallye-Test auf Asphalt. Nach einem Ausrutscher am Freitagnachmittag durfte der GP-Pilot am Samstagvormittag noch mal ans Steuer, bevor Rallye-Profi Eric Camilli bis Montag das Kundensportmodell ausführte. ■ RK



Deutschland-Sieger 2018: Tänak



Überraschungsteam im Elsass: Bottas/Lehtinen im neuen Ford Fiesta R5



Aus dem Nirwana ganz nach vorne:
Der Lynk & Co fuhr in Zandvoort
den Gegnern um die Ohren

Die blaue Wundertüte

Zwei Siege von Thed Björk holten Lynk & Co in Zandvoort aus dem Tal der Tränen. Doch wie es scheint, hatte man dieses zuvor ganz freiwillig betreten. Tabellenführer ist nach seinem zweiten Saisonsieg wieder Esteban Guerrieri (Honda).

Von: **Michael Bräutigam**

Am Slovakiaring wollten die Mundwinkel im Lager der Cyan-Blauen gar nicht mehr nach oben gehen. „Wir fahren in einer anderen Liga“, seufzte Andy Priaulx dort angesichts der augenscheinlichen Chancenlosigkeit seines China-Renners. Die Gegner fuhrten speziell auf den Geraden nur so vorbei. Nicht ein einziges Top-10-Ergebnis war für Lynk & Co in der Slowakei zu notieren. Da war es nur logisch, dass die für die Technik verantwortlichen WSC-

Leute den so arg kastrierten Renner von seinen Fesseln befreiten und ihm für das Zandvoort-Wochenende eine bessere Einstufung verpassten: 100 Prozent Motorleistung (zuvor 97,5 %), im Gegenzug 10 kg mehr Gewicht.

Was treiben die Gegner?

Das Resultat sprach Bände: Im ersten Qualifying belegten alle vier „Blauen“ die ersten vier Plätze, wenngleich Yann Ehrlacher um fünf Startplätze zurückgestuft wurde, weil er Hyundai-Pilot Augusto Farfus behindert hatte. Pole-Mann Thed Björk war dabei mehr als 0,7 Sekunden(!) schneller als Mikel Azcona (Cupra) im besten Nicht-Lynk. „Wir sind auf den Geraden gleich schnell wie Honda. In der Slowakei waren alle viel schneller, jetzt sind sie langsamer. Was ist hier los?“, wunderte sich der Schwede über die vermeintlichen Spielchen, die auch die anderen Teams und Hersteller womöglich treiben.

Tatsächlich gibt der Blick aufs Vorjahr einige Rätsel auf. 2018

etwa fuhr der beste Honda eine 1.44,1 im Quali, diesmal fehlte bei vergleichbarer Einstufung dem besten Honda fast eine Sekunde zur Björk-Pole von 1.44,0.

Wie dem auch sei: Noch vor dem ersten Rennen kam die Rolle rückwärts bei der Einstufung. Erstmals überhaupt innerhalb eines laufenden WTCR-Events wurde die BOP geändert und auf den Stand vom Slovakiaring zurückgedreht. Aus den guten Startpositionen machten die Cyan-Mannen natürlich trotzdem was. Björk gewann vor Teamkollege Yvan Muller und Azcona, der sich den zweiten Podestplatz in der laufenden Saison sicherte.

Mit Spannung wurde also erwartet, wie der „geschwächte“ Lynk & Co im zweiten Qualifying (für Rennen 2 und 3) performt. Mit Ehrlacher, Björk und Muller schafften es drei Lynk-Fahrer ins letzte Quali-Segment, wo Muller eine 1.44,1 in den Asphalt brannte – also praktisch die gleiche Zeit wie Björk zuvor mit höherer Motorleistung. „Ich bin Risiken

eingegangen, die man als 49-jähriger vielleicht nicht eingehen sollte“, scherzte Muller nach der vermeintlichen Pole-Runde. Doch die Q3-Zeit wurde gestrichen, weil der maximal erlaubte Ladedruck überschritten wurde. So erbt Mullers Neffe Yann Ehrlacher seine erste WTCR-Pole.

Vor dem Abschlussrennen stand aber natürlich wie üblich der Reversed-Grid-Lauf an. Hierfür hatte sich Guerrieri mit P10 im Q2 die Pole-Position gesichert. Übrigens Spitz auf Knopf: Nur um 0,004 Sekunden hielt er Münich Teamkollege Néstor Girolami auf Distanz. Der feine Unterschied: Während Girolami in beiden Sonntagsrennen außerhalb der Top 10 losfuhr, hatte Guerrieri durch das Reversed Grid die goldene Chance auf einen Sieg. Mit all seiner Routine fuhr er diesen ein und sicherte sich die klare Tabellenführung.

Dahinter schaffte VW endlich den Durchbruch. Benjamin Leuchter und Johann Kristoffersson rahmten den Sieger ein und



Der VW-Durchbruch? Benny Leuchter holte sein erstes Podest in der WTCR



Lauf 2 gewonnen, Tabellenführung zurückerobert: Esteban Guerrieri

sorgten so für die ersten VW-Podestplätze der Saison. Speziell für Leuchter, der bis zum Schluss den Leader attackierte, eine echte Genugtuung. Er ist zudem erst der zweite Deutsche nach Timo Scheider in Macau 2018, der ein der WTCR-Podest schaffte.

Wer zeigt wie viel?

Vor dem Wochenende hatte der Golf dabei eine außerplanmäßige Marscherleichterung bekommen. Am Slovakiaring setzte man wie berichtet wieder auf das Serien-Steuergerät, wodurch man eigentlich zwei Events lang mit maximalem Kompensationsgewicht hätte fahren müssen. Doch die FIA gab ihren Segen, die Hälfte – also 30 kg – bereits nach dem ersten Event zu erlassen. Die Podiumsplätze und die schnellste Rennrunde des Wochenendes von Leuchter waren der Lohn. „Wir freuen uns auf den Lauf am Nürburgring“, blickt VW-Motorsportchef Sven Smeets nun optimistisch auf den nächsten Event im Rahmen des 24h-Rennens.

Der abschließende dritte Lauf hielt noch eine Cyan-interne Diskussion bereit. Am Start war es Ehrlicher, der Björk blockieren wollte. Dabei kam es zur Kollision, trotz der Björk in Führung gehen konnte. Das Team ordnete einen Platztasch an, weil Ehrlicher die Verwarnungsflagge bekam. „Man hat mir erklärt, dass er eine Durchfahrtsstrafe bekommen hat, also wollte ich ihm etwas Raum verschaffen“, gab Björk zu Protokoll. Da es aber keine Strafe, sondern nur eine Verwarnung war, musste Ehrlicher widerwillig die Führung wieder abtreten. „Hauptsache ein Doppelsieg von Lynk & Co, obwohl sie uns einbremsen wollen“, stichelte Ehrlicher.

Die Spielchen sind also eröffnet. Vor allem der Lynk & Co scheint eine echte Wundertüte zu sein. Wer von den Gegnern wie viel Potenzial zeigt oder versteckt, ist sehr undurchsichtig. Feststehen dürfte: Jeder hat noch Reserven – und drückt notfalls eben mal auf die Tränendrüse. ■



„Hauptsache ein Doppelsieg von Lynk & Co, obwohl sie uns einbremsen wollen.“

Yann Ehrlicher

ZANDVOORT (NL), 1. RENNEN

10. von 30 Läufen, 12 Runden à 4,307 km (26 gestartet, 23 gewertet)

1.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	21.54,974 min
2.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 0,704 s
3.	Mikel Azcona (E), PWR Racing	Cupra	+ 1,270 s
4.	Johan Kristoffersson (S), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 3,062 s
5.	Andy Priaulx (GB), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 3,631 s
6.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 4,277 s
7.	Yann Ehrlicher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 4,592 s
8.	Benjamin Leuchter (D), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 5,179 s
9.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyout	Audi	+ 5,870 s
10.	Nick Catsburg (NL), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 5,984 s

Schnellste Runde: 1.48,249 (Vervisch)

ZANDVOORT (NL), 2. RENNEN

11. von 30 Läufen, 14 Runden à 4,307 km (26 gestartet, 25 gewertet)

1.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	26.38,390 min
2.	Benjamin Leuchter (D), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 0,263 s
3.	Johan Kristoffersson (S), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 0,711 s
4.	Nick Catsburg (NL), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 1,659 s
5.	Mikel Azcona (E), PWR Racing	Cupra	+ 2,035 s
6.	Augusto Farfus (BR), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 2,433 s
7.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 5,379 s
8.	Yann Ehrlicher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 6,128 s
9.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 7,428 s
10.	Néstor Girolami (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 7,781 s

Schnellste Runde: 1.47,077 (Leuchter)

ZANDVOORT (NL), 3. RENNEN

12. von 30 Läufen, 15 Runden à 4,307 km (26 gestartet, 25 gewertet)

1.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	27.12,801 min
2.	Yann Ehrlicher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 0,830 s
3.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 2,377 s
4.	Augusto Farfus (BR), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 2,995 s
5.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 3,658 s
6.	Mikel Azcona (E), PWR Racing	Cupra	+ 4,120 s
7.	Johan Kristoffersson (S), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 4,432 s
8.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 6,696 s
9.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 7,543 s
10.	Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 9,840 s

Schnellste Runde: 1.47,880 (Bennani)

STAND FAHRER

1.	Guerrieri	161 Punkte
2.	Björk	150
3.	Girolami	135
4.	Michelisz	130
5.	Azcona	120
6.	Muller	108
7.	Tarquini	106
8.	Ehrlicher	88
9.	Vernay	86
10.	Catsburg	80

STAND TEAMS

1.	ALL-INKL.COM Münnich	296 Punkte
2.	Cyan Racing	258
3.	BRC Squadra Corse	236
4.	PWR Racing	155
5.	BRC Lukoil Racing	155
6.	Cyan Performance	125
7.	Mulsanne Srl	109
8.	Leopard Racing Audi Sp.	108
9.	Comtoyout Team Audi Sp.	102
10.	Séb. Loeb Racing Volksw.	83

Halder einfach Spitze



Auch in Most Spitze: Mike Halder ist mit zwei Saisonsiegen jetzt schon klarer Titelfavorit

Mit Mike Halder (Honda) und Antti Buri (Audi) gab es in Most die gleichen Sieger wie beim Saisonauftakt in Oschersleben. Speziell das Sonntagsrennen hatte es aber in sich.

Von: **Michael Bräutigam**

Das erste Ausrufezeichen setzte mit Harald Proczyk (Hyundai) aber zunächst der Titelverteidiger. In 1.39,969 min sicherte er sich die Pole für den ersten Lauf und blieb damit der einzige Pilot unter der 100-Sekunden-Marke. Aber der Österreicher wusste auch: Im Rennspeed wird auf speziell den im Qualifying um 0,08 Sekunden geschlagenen Halder wahrscheinlich noch etwas fehlen. Hat man beim HP-Team die Reifen auf eine Runde perfekt im Griff, ist die Rennabstimmung und damit das Reifenmanagement noch eine Baustelle.

Mit Kampfeinsatz die Führung verteidigen wäre eine der Möglichkeiten gewesen – doch schon am Start erledigte sich diese Überlegung. Proczyk rollte nicht perfekt los und verlor direkt die Führung an Halder, P2 an Max Hesse (Hyundai) und auch noch P3 an Dominik Fugel (Honda). Wie schon in Oschersleben kam der Routinier also auch in Most nicht so recht vom Fleck.

„Ich habe den Knopf zu früh losgelassen“, ärgerte sich Proczyk. Zur Erklärung: Der Hyundai hat eine Art Startautomatik, die aber vier Parameter umfasst. Neben dem gehaltenen „Launch“-Knopf müssen Kupplungspedalweg, Drehzahl und Handbremsdruck im richtigen Fenster sein, damit die Startautomatik funktioniert. Das tat es zwar, doch die neuen Reifen auf der Vorderachse boten nicht den erhofften Grip und so war das Loslassen des Launch-Knopfes nach dem ersten Anrollen zu früh – die Reifen drehten durch und der Schwung war dahin.

An der Reihenfolge änderte sich nicht mehr viel, ein Fehler Fugels in der letzten Runde ließ Proczyk immerhin noch aufs Podest vorrücken. Damit sah das Samstags-Podium genauso aus wie in Oschersleben: Halder vor Hesse und dem Titelverteidiger. „Die Ausgangslage nach dem Qualifying war schon gut, dann habe ich noch einen großartigen Start gehabt. Danach konnte ich das Feld kontrolliert anführen“, gab der Sieger zu Protokoll.

Buri bezwingt Burns

Dahinter hatte es trotz „nur“ 19 Startern einige Rumpelleien gegeben. Schon vor dem Start war Jan Seyffert (Opel) raus, dem in der Einführungsrunde der Hilfsrahmen brach. In der ersten Schikane dann kollidierten gleich mehrere Fahrzeuge und Gastfaherin Jessica Bäckman (Hyundai) war das erste Ausfallopfer. Auch Bradley Burns (Honda) musste die Box aufsuchen und fuhr dem Feld mit Rundenrückstand hinterher. So fuhr Oettinger-VW-Pilot Mitchell

„Die Ausgangslage war schon gut, dann habe ich einen großartigen Start gehabt. Danach konnte ich das Feld kontrolliert anführen.“

Mike Halder

Cheah zum ersten Mal volle Punkte bei den Junioren ein.

Bäckmans terminaler Schlag auf die Antriebswelle schlug bis zum Motorblock durch, an dem einige Halterungen abbrachen. Somit war ein Motorwechsel notwendig. Abgesehen vom finanziellen auch ein sportlicher Ärger: Die schnelle Schwedin hätte das Sonntagsrennen aus der zweiten Reihe in Angriff genommen, so musste sie nach ganz hinten.

Am anderen Ende der Startaufstellung fand sich mit Burns der zweite Pechvogel des Samstags-

laufs wieder. Er hatte sich die Pole im Reversed Grid gesichert und setzte die gute Ausgangslage auch in die Führung um. Dahinter bekriegten sich Fugel und Buri um P2, was dem Youngster vom Pyro-Team an der Spitze für lange Zeit Luft verschaffte. Doch nach zwei Dritteln der Rennstrecke hatte Buri endlich einen Weg vorbeigefunden und konnte die Zwei-Sekunden-Lücke zu Burns zufahren. Eingang der letzten Runde setzte der Finne das entscheidende Manöver und verwehrte dem lange Zeit Führenden seinen ersten Sieg.

Halder reif für den Titel

Vorjahressieger Buri, der auch aufgrund der aktuellen BOP und Kompensationsgewichte (alle Autos außer Hyundai und Honda durften gegenüber Oschersleben 30 kg ausladen) vorab als Favorit für Most galt, betrieb damit maximale Schadensbegrenzung, nachdem es im Qualifying nicht nach Plan lief. Mit dem zweiten Saisonsieg – auch beim Auftakt gewann er am Sonntag – ist er auch voll im Titelrennen dabei.

Zwischen den beiden bislang einzigen Rennsiegern der Saison liegt mit konstant starken Leistungen Hesse. Nach P2 am Samstag holte er am Sonntag P5, wobei der 17-Jährige ein extrem abge-

klärtes Rennen fuhr und sich gar nicht auf zu harte Duelle einließ. Diese Art von Konstanz wird normalerweise belohnt.

Klarer Titelfavorit muss aber Halder sein. Der tankte sich mit überlegten und gut platzierten Überholmanövern bis auf P4 vor und musste sich am Ende nur knapp hinter Teamkollege Fugel einsortieren. Halder ist in mehrfacher Hinsicht reif für den Titel. 2017 wurde er Vizemeister, 2018 holte er sich sowohl in Oschersleben als auch Most die Pole, verlor aber beide Male die möglichen Samstags-Siege durch Durchfahrtsstrafen. Die verlorenen Punkte fehlten am Ende zum Titel, wodurch der Schwabe in der Endabrechnung P4 belegte.

In diesem Jahr stimmt allem Anschein nach nicht nur der Speed, sondern auch der Kopf. Zwei Siege, einmal P2, einmal P4 – so wird man Meister.

Apropos Meister: Nach dem schwierigen Samstag wurde auch der Sonntag nicht besser für Proczyk. Beim Versuch, wie Hesse und Halder nach vorne zu kommen, fuhr er sich einen Bremsplatten ein und hatte Glück, auf der Karkasse fahrend überhaupt das Ziel (auf P8) zu erreichen. „Selbst schuld“, gab der Knittelfelder zu. Nächster Halt: sein Heimspiel am Red Bull Ring. ■



Das Sonntags-Podium (v.l.): Burns, Sieger Buri und Dominik Fugel



Action in der Juniorenwertung: Am Samstag setzte sich Mitchell Cheah durch

AUS DEM FAHRERLAGER

REVISION FÜRS VIP-AUTO

Seit diesem Jahr gibt es in der Serie ein VIP-Auto für Gaststarter in der ADAC TCR Germany. Dieses fuhr noch vor dem Most-Wochenende bei der WTCR am Slovakiaring, wo Luca Engstler einen Gaststart damit absolvierte. Damit Most-Gaststarterin Jessica Bäckman überhaupt starten konnte, mussten die Kampfspuren aus der Slowakei beseitigt werden. Rund einen Tag lang musste der Hyundai i30 beim Engstler-Team in Wiggensbach revidiert werden.

DAS FELD WÄCHST

Beim Saisonstart waren noch 18 Autos am Start, diesmal waren es 19. In Oschersleben fehlte Patrick Sing (Hyundai), weil es eine Überschneidung mit der KTM

X-Bow Battle gab, die er parallel bestreitet. Ebenfalls erstmals dabei war in Most Marcel Fugel (Honda), der wie 2018 nur sporadische Starts absolviert. In Tschechien fehlte jedoch Sebastian Steibel (VW), der 2019 auch in der RCN mit einem Mercedes-AMG GT4 startet und es diesmal dort eine Überschneidung gab. Für den weiteren Saisonverlauf werden gerade weitere Fahrer akquiriert, sodass man noch 2019 auf bis zu 22 Starter hofft.

EIN HAUCH VON FORMEL 1

Mit Alex Yoong ist ein ehemaliger F1-Pilot Stammgast in der diesjährigen Saison, auch in Most war der Malaysier vor Ort. Der Grund: Er ist als Coach und Mentor seines Landsmanns Mitchell Cheah tätig.

MOST, 1. RENNEN

3. von 14 Läufen, 18 Runden à 4,212 km (19 gestartet, 15 gewertet)

1. Mike Halder (D), Profi-Car Honda ADAC Sachsen	Honda	33.06,863 min
2. Max Hesse (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 1,260 s
3. Harald Proczyk (A), HP Racing International	Hyundai	+ 2,384 s
4. Dominik Fugel (D), Profi-Car Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 3,168 s
5. Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+ 4,029 s
6. Théo Colcaud (F), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 9,535 s
7. Lukas Niedertscheider (A), HP Racing International	Hyundai	+ 15,494 s
8. Mitchell Cheah (MAL), VW Team Oettinger	Volkswagen	+ 18,074 s
9. Michelle Halder (D), Profi-Car Team Halder	Honda	+ 28,862 s
10. Steve Kirsch (D), IMC Motorsport	Opel	+ 33,312 s

Schnellste Runde: 1.41,168 min (Mike Halder)

MOST, 2. RENNEN

4. von 14 Läufen, 19 Runden à 4,212 km (18 gestartet, 14 gewertet)

1. Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	32.32,394 min
2. Bradley Burns (GB), Team Pyro Motorsport	Honda	+ 0,718 s
3. Dominik Fugel (D), Profi-Car Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 2,864 s
4. Mike Halder (D), Profi-Car Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 3,240 s
5. Max Hesse (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 9,902 s
6. Lukas Niedertscheider (D), HP Racing International	Hyundai	+ 10,411 s
7. Théo Colcaud (F), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 18,308 s
8. Harald Proczyk (A), HP Racing International	Hyundai	+ 24,233 s
9. Julien Apothéloz (CH), TOPCAR Sport	Cupra	+ 25,217 s
10. Steve Kirsch (D), IMC Motorsport	Opel	+ 25,687 s

Schnellste Runde: 1.41,770 min (Burns)

STAND FAHRER

1. Mike Halder	152 Punkte
2. Hesse	137
3. Buri	135
4. Proczyk	115
5. Burns	97
6. Colcaud	93
7. Niedertscheider	83
8. D. Fugel	81
9. Kirsch	52
10. Michelle Halder	49

STAND TEAMS

1. Profi-Car Honda ADAC S.	223 Punkte
2. Hyundai Team Engstler	222
3. HP Racing International	190

STAND JUNIOREN

1. Burns	33 Punkte
2. Michelle Halder	19
3. Kircher	17
4. Cheah	14

Rast, Eng und der Rookie



Philipp Eng, Sheldon van der Linde und René Rast waren in Belgien die Männer der Stunde. Der bärtige Österreicher im BMW holte seinen ersten DTM-Sieg sowie 44 Punkte und die Tabellenführung. BMW-Rookie Sheldon van der Linde eroberte sensationell eine Pole-Position, und René Rast, der Champion von 2017, zeigte am Sonntag bei seiner Fahrt zum zweiten Saisonsieg eine meisterliche Leistung. Kontroversen gab's auch: Nicht allen gefielen die Safety-Car-Regeln.

Von: **Claus Mühlberger**

Wenn ein DTM-Rookie wie BMW-Fahrer Sheldon van der Linde bereits bei seinem zweiten Rennwo-

chenende in der Profiserie auf die Pole-Position fährt, stellen sich zwei Fragen? Sind die Autos trotz der auf mehr als 610 PS gestiegenen Leistung so leicht zu fahren, dass auch 20-jährige Neulinge sofort damit zurechtkommen? Oder sind die Nachwuchsfahrer so gut ausgebildet, dass sie auf Anhieb mit den alten Hasen mithalten, die, wie zum Beispiel Jamie Green und Bruno Spengler, seit 15 Jahren in der DTM wirken?

Für Rudi Dittrich, den Leiter der BMW-Rennfahrzeugentwicklung, ist die Sache klar: „Da braucht man doch bloß die Inboardaufnahmen anschauen. Ein DTM-Auto ist alles andere als leicht zu fahren. Die Jungs sind heutzutage einfach so gut, auch dank der Arbeit im Simulator.“

Im Rennen wuchsen die Bäume für van der Linde, den jüngsten Polesitter der DTM-Historie, noch nicht in den Himmel, und es zeigte sich auch, dass die alten Hasen längst noch nicht zum alten Eisen gehören.

René Rast steckte seinen Claim in der elften Runde ab: Der

„Die Jungs vom Rosberg-Team machten einen wirklich hervorragenden Job. Sie haben fast die ganze Nacht auf Sonntag geschraubt.“

René Rast, Audi

Champion von 2017 bremste den Jungspund dank DRS und P2P (Push-to-Pass) in der Startkurve aus – der Schlüssel zum zweiten Saisonsieg. Seine Jungs vom Audi-Team Rosberg freuten sich wie die Schneekönige: Denn nach einer Undichtigkeit am Ladeluftkühler war eine Nachtschicht nötig. „Sie haben bis drei Uhr morgens gearbeitet“, sagte Rast, der kurzfristig nur noch einen Wunsch hat, „nämlich auch mal samstags zu gewinnen.“ Zur Erklärung: Auch in Hockenheim siegte Rast beim Sonntag-Rennen.

Für den respektlosen Neuling van der Linde blieb Platz 5, nachdem er sich in den letzten Runden noch dem Markenkollegen Philipp Eng, dem dank neuer Reifen bestens bewaffneten Jamie Green im Audi sowie Mike Rockenfeller beugen musste. Sheldon sei super gefahren, aber im Schlusspurt habe man schon gesehen, dass er noch dazulernen könne, hieß es danach bei BMW, wo man sich aber vor allem auch an der Leistung von Philipp Eng delectierte.

Der Salzburger hatte in Belgien ein Traumwochenende: Sieg am Samstag, Platz 2 am Sonntag. „Ein hartes Stück Arbeit“, sagte er am Ende. „Ich weiß nicht, ob jetzt nach meinem ersten Sieg irgendwie der Bann gebrochen ist. Aber im Unterbewusstsein hilft's bestimmt.“

Safety Car oder nicht?

Zolder sei wie Monaco, bloß ohne Häuser, hieß es vor dem Belgien-Gastspiel. Eine krasse Übertreibung. Denn überholt wurde durchaus, wenngleich meist nur



Philipp Eng im BMW eroberte 44 von 56 möglichen Punkten und die Tabellenführung



Der Audi RS 5 von René Rast wird an der Rosberg-Box neu bescholt



Eng, van der Linde nach der Arbeit



Das Aston Martin-Quartett: Am Sonntag fuhr Jake Dennis auf den tollen sechsten Platz

dank DRS und P2P. Doch wenn es allzu leicht ginge, würden Attacken auf den Vordermann entwertet, geradezu banalisiert.

Nicht immer bekommen die Besten ihren fairen Lohn. Diese bittere Erfahrung mussten am Samstag zwei ehemalige Meister in BMW-Diensten machen. Marco Wittmann und Bruno Spengler hatten einfach Pech, dass das Safety Car zu dem für sie dümmsten Moment auf die Strecke ging. Beide BMW-Piloten hatten ihre Boxenstopps noch nicht erledigt, im Gegensatz zu jenen, die am Schluss auf dem Podium standen, nämlich den BMW-Piloten Eng und Joel Eriksson sowie dem Audi-Schweizer Nico Müller.

Als der Audi von Jonathan Aberdein und Daniel Juncadellas Aston Martin praktisch zeitgleich strandeten, stand Rennleiter Sven Stoppe vor der Frage: Full Course Yellow oder Safety Car? Er entschied sich für Letzteres. „Das war alternativlos, weil die Autos an zwei verschiedenen Stellen standen“, meinte er. Zur Erklärung: FCY (Full Course Yellow)

low) ist sportlich fair, weil die Abstände zwischen den Fahrern gleich bleiben. Rückt jedoch das Safety Car aus, können die Nachzügler aufschließen. Sie gewinnen bis zu 40 Sekunden. Vorteil für die Fans: Sie kommen so in den Genuss des spektakulären Restarts in Doublefile-Formation.

Spengler, der so statt des möglichen Siegs nur Platz 10 erntete, ärgerte sich: „Nur eine Runde später wäre ich zum Stopp gekommen.“ Wittmann, der mit Platz 7 zufrieden sein musste, sah es pragmatisch: „Was soll ich mich ärgern? Ich kann's ja nicht ändern.“

Trost kam von DTM-Boss Gerhard Berger: „Ich kann es schon nachvollziehen, wenn man sagt, dass wir uns die Safety-Car-Regulieren nochmals anschauen müssen. Natürlich ist es unglücklich, wenn ein Fahrer, der sich einen Vorsprung erarbeitet hat, durch eine Safety-Car-Phase einen Nachteil hat. Aber derselbe Fahrer kann schon im nächsten Rennen von so einer Situation profitieren.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

DOVIZIOSO IN MISANO

Letztes Jahr gaben DTM-Pensionär Mattias Ekström, Rallye-Kaiser Sébastien Ogier und Paralympics-Star Alex Zanardi in der DTM als Gastfahrer ihre Visitenkarte ab. In diesem Jahr gibt's bislang nur einen bestätigten VIP-Piloten, aber was für einen: Moto-GP-Star Andrea Dovizioso, 33, ersetzt bei den Rennen in Misano am 8./9. Juni den Brasilianer Pietro Fittipaldi bei WRT-Audi. Ein Tausch, der auch DTM-Chef Gerhard Berger sehr zusagt, denn der Österreicher stellt stets folgendes Ranking auf, was Spannung und Spektakel angeht: „Ganz vorne ist für mich die Moto-GP, und dann kommt schon die DTM auf Platz 2.“ Dovizioso wird es trotz allem Talent schwer haben, das hervorragende Ergebnis des früheren IndyCar-Stars Zanardi zu übertreffen. Im letzten August fuhr der Italiener, allerdings begünstigt durch Wetterkapriolen, auf Platz 5.

AUDI WILL KERS

Audis neuer Technikvorstand Hans-Joachim Rothenpieler hält ein KERS-System in der DTM für sinnvoll. „Ich bin dafür“, sagte der 61-Jährige. „Allerdings nur, wenn man Einheitsbauteile verwendet.“ Die Basisentwicklung für ein Hybridsystem könne leicht 100 Millionen Euro Entwicklungskosten verschlingen. Technisch sind die DTM-Autos seit 2012 vorgerüstet für KERS. Die E-Technik könnte in einer Nische im Karbon-Monocoque Platz finden.

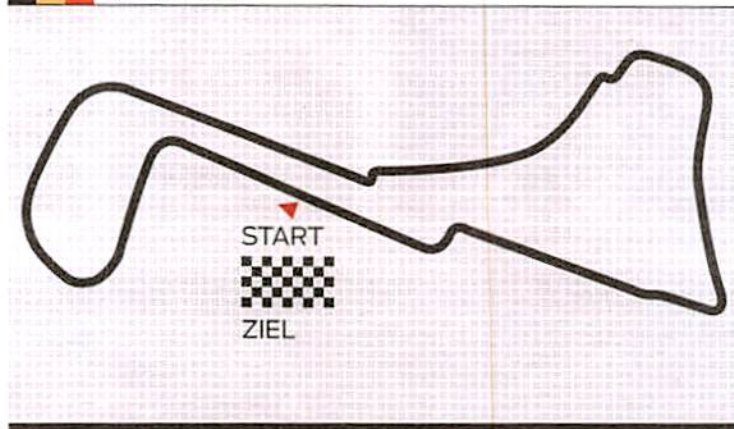
FEUER BEI ROSBERG

Nach P1 und P3 sowie dem Sprung an die Spitze der Teamwertung folgte beim Team Rosberg am Montag ein böses Erwachen: Über Nacht hatte der Ersatzteiltruck der Audi-Mannschaft aus bislang ungeklärter Ursache Feuer gefangen. Obwohl die Zugmaschine noch zu retten war, ist ein Schaden in sechsstelliger Höhe entstanden.

DTM 2019 RESULTATE

ZOLDER (B) 4,000 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Zolder (B): 18. Mai 2019; 3. von 18 Läufen; 39 Runden à 4,000 km = 156,0 km/h
 18 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter: 20 Grad, leicht bewölkt, trocken
Pole-Position
 #11 Marco Wittmann (D), BMW M4, 1.21,307 min
Schnellste Runde
 #4 Robin Frijns (NL), Audi RS 5, 1.23,751 min = 171,938 km/h

Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Pkte.
1. Philipp Eng (A)	BMW M4	59,34,758 min	25
2. Joel Eriksson (S)	BMW M4	+ 8,645 s	18
3. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+ 8,829 s	15
4. Loic Duval (F)	Audi RS 5	+ 18,159 s	12
5. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 24,502 s	10
6. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+ 32,318 s	8
7. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+ 32,746 s	6 +3
8. Paul di Resta (GB)	Aston Martin Vantage	+ 35,875 s	4
9. Ferdinand Habsburg (A)	Aston Martin Vantage	+ 38,858 s	2
10. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+ 39,874 s	1+1
11. Sheldon van der Linde (ZA)	BMW M4	+ 40,571 s	0
12. Robin Frijns (NL)	Audi RS 5	+ 42,721 s	0
13. Timo Glock (D)	BMW M4	+ 45,972 s	0
14. Pietro Fittipaldi (BR)	Audi RS 5	+ 1.09,997 min	0
NC Jonathan Aberdein (ZA)	Audi RS 5	- 12 Rdn.	0
NC René Rast (D)	Audi RS 5	- 21 Rdn.	0 +2
NC Daniel Juncadella (E)	Aston Martin Vantage	- 27 Rdn.	0
NC Jake Dennis (GB)	Aston Martin Vantage	- 27 Rdn.	0

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



Doublefile-Restart nach SC-Phase mit van der Linde vs. Rast in Reihe eins

QUALIFYING RENNEN 1

1. Marco Wittmann	1.21,307 min
2. René Rast	+ 0,042 s
3. Bruno Spengler	+ 0,307 s
4. Sheldon van der Linde	+ 0,437 s
5. Robin Frijns	+ 0,604 s
6. Timo Glock	+ 0,633 s
7. Philipp Eng	+ 0,688 s
8. Nico Müller	+ 0,772 s
9. Joel Eriksson	+ 0,775 s
10. Jamie Green	+ 0,836 s
11. Pietro Fittipaldi	+ 0,847 s
12. Jonathan Aberdein	+ 0,881 s
13. Jake Dennis	+ 0,908 s
14. Loic Duval	+ 1,212 s
15. Daniel Juncadella	+ 1,368 s
16. Paul di Resta	+ 1,387 s
17. Ferdinand Habsburg	+ 1,933 s
18. Mike Rockenfeller*	+ 1,355 s

*Rückversetzung (Verstoß gegen Parc-fermé-Regeln)

QUALIFYING RENNEN 2

1. Sheldon van der Linde	1.21,590 min
2. René Rast	+ 0,006 s
3. Philipp Eng	+ 0,124 s
4. Robin Frijns	+ 0,143 s
5. Timo Glock	+ 0,213 s
6. Mike Rockenfeller	+ 0,543 s
7. Marco Wittmann	+ 0,552 s
8. Jonathan Aberdein	+ 0,556 s
9. Jamie Green	+ 0,665 s
10. Joel Eriksson	+ 0,701 s
11. Loic Duval	+ 0,835 s
12. Nico Müller	+ 0,843 s
13. Jake Dennis	+ 0,973 s
14. Pietro Fittipaldi	+ 0,992 s
15. Bruno Spengler	+ 1,053 s
16. Daniel Juncadella	+ 1,513 s
17. Ferdinand Habsburg	+ 2,113 s
18. Paul di Resta	+ 2,498 s

ERGEBNIS RENNEN 2

Zolder (B): 19. Mai 2019; 4. von 18 Läufen; 39 Runden à 4,000 km = 156,0 km/h
 18 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter: 24 Grad, sonnig, trocken
Pole-Position
 #31 Sheldon van der Linde (ZA), BMW M4, 1.21,590 min
Schnellste Runde
 #25 Philipp Eng (A), Audi RS 5 1.23,600 min = 172,249 km/h

Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Pkte.
1. René Rast (D)	Audi RS 5	59,24,539 min	25 +2
2. Philipp Eng (A)	BMW M4	+ 9,845 s	18 +1
3. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+ 11,791 s	15
4. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 12,601 s	12
5. Sheldon van der Linde (ZA)	BMW M4	+ 13,125 s	10 +3
6. Jake Dennis (GB)	Aston Martin Vantage	+ 19,825 s	8
7. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+ 20,488 s	6
8. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+ 21,583 s	4
9. Pietro Fittipaldi (BR)	Audi RS 5	+ 22,661 s	2
10. Joel Eriksson (S)	BMW M4	+ 23,550 s	1
11. Loic Duval (F)	Audi RS 5	+ 23,648 s	0
12. Jonathan Aberdein (ZA)	Audi RS 5	+ 26,793 s	0
13. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+ 39,780 s	0
14. Timo Glock (D)	Mercedes/Remus	- 1 Rdn.	0
NC Daniel Juncadella (E)	Aston Martin Vantage	- 12 Rdn.	0
NC Robin Frijns (NL)	Audi RS 5	- 18 Rdn.	0
NC Ferdinand Habsburg (A)	Aston Martin Vantage	- 22 Rdn.	0
NS Paul di Resta (GB)	Aston Martin Vantage	nicht gestartet	0

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

STAND FAHRER

1. Eng	59 Punkte
2. Rast	54
3. Wittmann	43
4. Rockenfeller	42
5. Müller	41
6. Frijns	31
7. Green	25
8. Spengler	24
9. Duval	22
10. van der Linde	21
11. Eriksson	20
12. Glock	20
13. Di Resta	11
14. Dennis	8
15. Fittipaldi	3

STAND HERSTELLER

1. Audi	213 Punkte
2. BMW	186
3. Aston Martin	15

STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Rosberg	79 Punkte
2. BMW Team RMR	79
3. Audi Sport Team Abt Sportl.	72
4. BMW Team RMG	67
5. Audi Sport Team Phoenix	64
6. BMW Team RBM	41
7. R-Motorsport 1	18
8. R-Motorsport 2	4
9. WRT Audi Team Sport	3

BTCC

Jordan Topspeed-König

Andrew Jordan (BMW) hat sich in Thruxton einen Doppelsieg gesichert. Auch Josh Cook (Honda) gewann einen Lauf auf der Highspeed-Strecke.

Von: Michael Bräutigam

Schon das Qualifying war ein echter Thriller, in dem sich Sam Tordoff in letzter Sekunde die Pole vor Honda-Markenkollege Dan Cammish schnappte. Doch in der zweiten Startreihe lauerten mit Andrew Jordan und Titelverteidiger Colin Turkington zwei BMW-Piloten, die beim stehenden Start auf ihren Traktionsvorteil bauten.

Wie erhofft konnte sich Jordan tatsächlich direkt nach Erlöschen der Startampel an Cammish vorbei auf P2 schieben. Leader Tordoff kämpfte mit nachlassender Servolenkung, wodurch Jordan vorbeischlüpfen



Zwei Siege in Thruxton: Andrew Jordan avancierte zum Topspeed-König

und sich seinen zweiten Saisonsieg sichern konnte. Somit hieß es am Ende: Jordan vor dem tapferen Tordoff und Cammish.

Im zweiten Lauf legte Jordan mit einem Start-Ziel-Sieg direkt nach. Turkington schoss am Start gleich auf Platz 2 vor und machte den BMW-Doppelsieg perfekt.

Für den dritten Lauf zog Ex-McLaren-F1-Teamchef Martin Whitmarsh die „11“ aus dem

Lostopf, wodurch Ashley Sutton (Subaru) als Elftplatziertes von Lauf 2 die Pole für den finalen Durchgang bekam. Schon am Start schob sich Josh Cook an die Spitze, auch Rory Butcher (Honda) passierte den Meister von 2017, der sich also mit P3 begnügen musste. Turkington holte mit P9 genug Punkte, um gleichauf mit Butcher die Tabellenführung zu halten (je 102 Punkte), dahinter lauert Cook (100). ■

NACHRICHTEN

TCR AUSTRALIEN: VW SCHREIBT GESCHICHTE

Mit der TCR Australien erlebte am Wochenende ein weiterer Kontinent seine TCR-Premiere. Der Sieg im allerersten TCR-Rennen Down Under ging in Sydney an VW-Pilot Jason Bright, während in den beiden weiteren Läufen Will Brown in einem Hyundai die Nase vorn hatte. Brown ist damit erster Gesamtführender im insgesamt 17-köpfigen Feld.

TCR: ERSTER SIEG FÜR DEN RENAULT MÉGANE

Bei der zweiten Runde der TCR Eastern Europe sicherten sich am Red Bull Ring in Spielberg Milovan Vesnic (Cupra) und der aus dem Renault Clio Cup bestens bekannte Tomáš Pekar die Laufsiege. Pekar schaffte damit auch den ersten TCR-Sieg überhaupt für den in der Schweiz von Vukovic Motorsport entwickelten Renault Mégane TCR.

NASCAR

Larson ist der „Million Man“

Kyle Larson (Chevrolet) holte sich in Charlotte den Sieg im All-Star Rennen und griff damit auch den Siegerscheck über eine Million Dollar ab.

Von: Michael Bräutigam

Er gehörte nicht unbedingt zu den Glückspilzen der laufenden Saison, beim All-Star-Rennen war er aber der, der am breitesten grinste. Dass Kyle Larson überhaupt im Feld der „Stars“ starten durfte, verdankte er seinem Sieg im vorangegangenen Open-Race, über das sich auch William Byron und Darrell „Bubba“ Wallace Jr. (beide Chevrolet) ins Feld führen. Auch Byrons Hendrick-Stallgefährte Alex Bowman durfte über einen Fan-Vote ins Feld nachrücken.

Während sich in den Stages Kyle Busch (Toyota), Kevin Harvick (Ford) und Joey Logano (Ford) durchsetzten, schlug Larsons



Der strahlende Sieger Kyle Larson mit Sohn Owen und dem Siegerscheck

Stunde im letzten Segment. Nach einer Gelbphase wurde er von Harvick in Führung „gepusht“ und gab diese nicht mehr ab.

Nachspiel mit Faustkampf

Ein besonderes „Nachspiel“ lieferten sich Pole-Mann Clint Bowyer und sein Ford-Markenkollege Ryan Newman, die auf den Plätzen 12 und 13 ins Ziel kamen. Newman war mit einer Aktion Bowyers im Rennen nicht einverstanden und gab ihm des-

halb in der Auslaufrunde einen Schubser aufs Heck. Bowyers Mustang schlug in die Mauer ein – und wenig später dann Bowyer auf den noch im Auto sitzenden Newman. „Man ist kein Mann, wenn man einen Kampf beginnt, während man noch einen Helm aufhat“, sagte Newman. Bowyer entgegnet: „Er hat mich in die Mauer geschickt. Wo ich herkomme, wird man dafür in die Nase gepiekt. Und das habe ich mit ihm gemacht.“ ■



Rauch frei: Larson lässt's qualmen

NASCAR CUP SERIES

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

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Darrell Wallace Jr. (USA)	Chevrolet
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
8.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
9.	William Byron (USA)	Chevrolet
10.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota



An alles gedacht?

Einfach mal ein Rennen in der Jaguar I-Pace eTrophy fahren? Gut. Besser: sich darauf vorzubereiten. Besser gesagt: sich für tauglich erklären zu lassen. Also steht zunächst ein Fitnessstest bei Professor Klaus Baum auf dem Programm, danach ein paar Runden Nordschleife im Elektro-Crossover mit Phil Talboys, Leiter des Testzentrums, als Beifahrer.

Von: **Jens Dralle**

Mit rheinländischer Fröhlichkeit lässt sich Klaus Baum von seinem Mitarbeiter am Trainingsinstitut in Köln in den 3D-SpaceCurl spannen. Das mächtige Metallgestell mit den drei unabhängig voneinander beweglichen Ringen wirkt einschüchternd, erst recht als der Professor der Physiologie darin in allen Ebenen rotiert, wengleich mit mäßigem Tem-

po. Dennoch: kopfüber, seitwärts, rückwärts, zuweilen alles gleichzeitig – muss das sein? „Das wäre ideal für dich“, sagt Baum. „Da trainierst du die Rumpfmuskulatur und gewöhnst dich an Querbeschleunigung.“ Mit beidem habe ich es nicht so. Der Sport und ich, nun ja. Ein bisschen Laufen, ein bisschen Krafttraining, mal Treppen statt Aufzug hier, mal Mountainbike statt Gondel dort. Ansonsten: Weißbier und Wurstsalat.

Jaguar will es wissen

Die Verantwortlichen bei Jaguar möchten allerdings genau wissen, wie es mit meiner Fitness aussieht, bevor sie mich am Rennen zur I-Pace eTrophy in Berlin teilnehmen lassen. Danach will ein serienmäßiger I-Pace über die Nordschleife geschleudert werden, unter Aufsicht. Wenn alles gut läuft, schaltet am 23. Mai auch für mich die Startampel auf Grün, wenn der Markenpokal mit dem Elektro-Crossover im Rahmen der Formel auf dem Flughafen Schönefeld startet.

Jetzt will Klaus Baum aber erst einmal herausfinden, wie es

„Natürlich lief der I-Pace, wie jedes andere Jaguar-Modell auch, während der Erprobung auf der Nordschleife. Bis zu vier Runden Vollast hält er aus.“

Phil Talboys, Jaguar Land Rover

denn mit Koordination und Reaktion aussieht, stellt mich dazu auf eine Matte mit Sensor-Flächen, eine Art Activity für Große, Sie wissen schon, dieses hibbelige Gesellschaftsspiel. Ein Zufallsgenerator zeigt an, auf welche „Herdplatten“ ich hüpfen soll. Klaus ist schneller – und 20 Jahre älter. Macht er aber wahrscheinlich schon seit 20 Jahren jeden Abend, dieses Rumgehüpfe.

Jetzt: Gleichgewichtstest. Auf einer runden Platte mit zentraler



An das Gewicht müsse ich denken, sagt Phil. Er meint das des Jaguar I-Pace



Stärkt das Nervenkostüm, trainiert die Reflexe: Fahren im Touristenverkehr

weilt und ich schwitze, pikst Klaus in regelmäßige Abständen in mein Ohrläppchen, misst, notiert. „Sehr gut“, beschließt er, „habe ich nicht erwartet“. Die detaillierte Auswertung folgt. Danke, Tschüss, auf zum Nürburgring.

Am Testcenter von Jaguar Land Rover im Gewerbegebiet Meuspath hängt ein I-Pace an der Ladesäule. Klingeln. Am Empfang winkt eine kleine Queen-Elisabeth-Puppe wie ein Wackel-Dackel. Phil Talboys kommt aus der Werkstatt. Dort werden Prototypen für den Härte-test auf der Nordschleife vorbereitet. „Da musste der I-Pace auch durch“, sagt der Brit, „und hat sich tapfer geschlagen. Vier Runden Vollast gehen schon.“ Also ab dafür. Touristenverkehr, ein echter Härte-test. Keiner weiß so genau, was der andere macht, ob er einen gesehen hat oder nicht. „Die Power wird dich überraschen. Aber bitte denk beim Anbremsen an das Gewicht“, mahnt Phil.

Rund 2,2 Tonnen wiegt der Crossover, die Rennvariante kommt auf zwei Tonnen – in jedem Fall reißen die 400 PS und 696 Nm des Antriebs mächtig an, sofort, unmittelbar, der Sex des Elektroantriebs. Irre Kraft, wenn nur der rechte kleine Zeh zuckt. Der Jaguar schlägt sich tapfer, zoomt sich an einigen orientierungslosen Miet-Rennwagen vorbei, will nicht aus den Rückspiegeln diverser Mercedes-AMG oder M-BMW verschwinden.

Ein kleines Lob

„Du weißt offensichtlich, was du tust“, bemerkt Phil. Mag sein, der I-Pace aber auch, was so nicht unbedingt zu erwarten war. Nein, dem Jaguar soll hier nicht das Talent eines Sportwagens bescheinigt werden, aber für so ein edel ausgestattetes Schwergewicht liefert er ordentlich ab: Lenkung mit solider Rückmeldung, integrierte Sitzposition, fein dosierbare Leistung – alles da. Eine etwas übermotivierte Regelelektronik allerdings auch.

Die fehlt im Rennwagen, stattdessen gibt's eine einstellbare Kraftverteilung. Bei mir lässt sich die Kraft nicht einstellen. Sie ist eben da, mal mehr, mal weniger. Insgesamt aber ausreichend, sagt Klaus' Abschlussbericht, die Kondition sei sogar überdurchschnittlich. Für mein Alter. Danke. In den 3D-SpaceCurl habe ich mich übrigens dann doch einspannen lassen. Wie es war? Ähnlich anspruchsvoll wie die Nordschleife. Und ähnlich unterhaltsam. Auf zum Rennen. ■

Regelung gilt es, möglichst die Waage zu halten. „Wenn Du zur Seite kippst, musst du möglichst schnell und gefühlvoll gegensteuern“, erklärt der Professor. Der Computer wertet alle Parameter aus. Zwischendurch will Klaus Baum Größe und Gewicht wissen, befindet, dass beides ideal wäre für eine Karriere als Handballer, dass ich dafür möglicherweise aber das eine oder andere Jahrzehnt zu spät dran sei. Baum betreute einige Jahre die polnische Handball-Nationalmannschaft. Für die Leistungsdiagnostik kommen verschiedenste Sportler in sein Institut, nach mir ein litauischer Ringer, aber eben auch Motorsportler.

Es herrscht: Anspannung

Muskeln: Sollte alle haben. Was die können? Wird jetzt überprüft. Isometrische Kraftmessung nennt sich das Verfahren, bei dem mit festgelegter Gelenkstellung mit maximaler Anspannung gegen einen unbeweglichen Hebelarm gedrückt wird. Die aufgewendete Kraft zeichnet der Computer auf. Baum runzelt hin und wieder die Stirn.

Letzter Programmpunkt: Test des Herz-Kreislauf-Systems auf dem Ergometer, überwacht per Zwölfkanal-EKG, Blutdruck-, Atemgas- und Laktatmessung. Während sich der Fotograf lang-



Hier geht es um Reaktion und Koordination, nicht um Verdauungsprobleme



Na, wo ist das Gleichgewicht?



Messung der Kraft einzelner...



...Muskelpartien per Isometrie



Danach: Wieder ein Reaktionstest



Das große Finale: Belastungs-EKG mit Atemgas- und Laktat-Messung

Wisch und weg



Auch in Le Mans fuhr Weltmeister Marc Márquez der Konkurrenz auf und davon. Aber die Ducati zeigten eine sehr starke Leistung, und auch Yamaha ist nicht weit weg.

Von: **Imre Paulovits**

Jack Miller war noch nie zimperlich. Doch jetzt war Marc Márquez gleich vor ihm, der Pramac-Ducati-Pilot drückte sich im schnellen Rechtsknick nach der Zielgeraden an ihm vorbei und bremste sich in der Schikane vor ihn. Doch Márquez konterte gleich. Eine Runde später legte ihn der Australier vor Turn 4 zurecht, und diesmal brauchte der Weltmeister eine volle Runde, um sich wieder an die Spitze zu setzen. Das erste Mal seit dem WM-Auftakt hatte jemand den Honda-Werkspiloten herausfordern und überholen können. Doch es zeigte sich noch etwas: Galt die Ducati bislang als das Maß aller Dinge,

wenn es auf die Geraden ging, konnte man diesmal deutlich sehen, wo Márquez seine Stärke hatte: Es war beim Beschleunigen auf die Zielgeraden, wo er allen zwei Zehntel abnahm. Runde für Runde. Honda hat in diesem Winter an der Motorleistung und an der Beschleunigung gearbeitet, wie sich dies in Meter umsetzen lässt, war bislang selten so gut zu sehen wie nach der Zielkurve in Le Mans. Doch bis es im Rennen so weit war, musste Márquez diesmal einen weiten Weg gehen.

Gleich in FP1 rutschte er einmal auf dem Curb der Doppel-Rechts vor der Zielgeraden aus. Wie er diesen Vorderradrutscher mit dem Knie, das durch den Curb gut zehn Zentimeter tiefer greifen musste als bei einem Rutscher in einer Kurve, wieder abfang, war wieder eines der Wunder, die der Weltmeister zu vollbringen vermag. Dann fiel er aber doch wieder mehrfach hin.

Es war einfach saukalt in Le Mans, ab Samstag lag der Regen ständig in der Luft und es gab einfach nicht genug trockene

„Für die Umstände hier waren wir wirklich gut. Aber das Rennen hat auch gezeigt, dass wir mehr brauchen, wenn wir mit Marc kämpfen wollen.“

Andrea Dovizioso

Trainingszeit, für die Abstimmung arbeiten zu können. Wenn es auch so aussah, dass diesmal Lokalheld Fabio Quartararo und die Ducati die Oberhand haben, war es dann doch Márquez, der im Nassen die Trainingsbestzeit fuhr, wenngleich er sich gleich danach auf den Hosenboden setzte. Und im Rennen, wo eigentlich Regen vorausgesagt wurde, es aber trotzdem trocken blieb, und wegen der Kälte alle vorn und hinten auf den weichen Reifen setzten – nur Nakagami wählte vorn Medium

und stürzte auch prompt über das Vorderrad – war es dann doch wieder der Weltmeister, der einen Vorteil fand.

Quartararo und die Ducati

Fabio Quartararo legte gleich dort los, wo er beim letzten Test aufgehört hatte, und markierte in FP1 die Bestzeit. Doch dann passte sein Timing in der Quali nicht und er musste vom neunten Startplatz aus losfahren. In der Hatz wurde er gleich zweimal herausgetragen und musste von Platz 17 aus eine Aufholjagd starten. Dass er zu Rennende aber der mit Abstand schnellste Fahrer auf der Strecke war und selbst an einem Cal Crutchlow ohne jegliche Mühe vorbeizog, sobald er ihn eingeholt hatte, zeigt, welches Potenzial der Petronas-Yamaha-Pilot hat. Seine Zeit wird sicher kommen, nur hätten ihn die Fans daheim gerne jetzt schon weiter vorn erlebt. „Es ist schade, dass es zu Beginn so schlecht gelaufen ist, die Top 5 wären diesmal sicher drin gewesen“, meinte der 20-jährige Franzose. „Aber dass ich



Rote Zwillinge: Dovizioso (#04) und Petrucci kämpften um Platz 2...



...und feierten dann gemeinsam



Kurz nach dem Start greift Petrucci (#9) Márquez (#93) an, dahinter lauern Miller und Rossi

Eine Nummer zu schnell: Marc Márquez fand bei allen Bedingungen das entscheidende Plus

die Pace hatte, gibt uns für die Zukunft viel Selbstvertrauen."

Eigentlich war Le Mans bislang nicht ihr Revier, aber die Ducati waren diesmal sehr stark, und was sich bereits an den Trainingstagen abzeichnete, wurde im Rennen offensichtlich. Andrea Dovizioso, Danilo Petrucci und Jack Miller waren annähernd gleich stark – und lieferten sich auch ordentliche Gefechte. Es war zum Schluss einfach Andrea Dovizioso, der die wenigsten Fehler machte und so Zweiter wurde. Auch dass der Italiener so mit mehr Punkten als je zuvor zu seinem Heim-GP in Mugello kommt, ließ keine sonderlich große Euphorie bei ihm aufkommen. „Für die Umstände, die wir hier hatten, ist dieser zweite Platz wirklich gut“, meinte der WM-Zweite. „Das Rennen hat aber auch gezeigt, dass wir mehr brauchen, wenn wir mit Marc kämpfen wollen. Wir sind nah dran, aber nicht nah genug.“

Danilo Petrucci sah eigentlich wie der stärkste der drei Ducati-Fahrer aus, aber er fand keinen Weg vorbei an seinem Teamkolle-

gen. „Ich habe zu Beginn des Rennens zwei Fehler gemacht, da war ich plötzlich nur noch Sechster“, konnte der Italiener seine Enttäuschung trotz seines ersten Podestplatzes seit einem Jahr nicht verbergen. „Ich habe zum Schluss Dovi eingeholt, ich war am Kurveneingang etwas besser, er beim Beschleunigen. Es reichte einfach nicht für einen Angriff, und ich wollte vor allem kein Desaster heraufbeschwören.“

Valentino Rossi wurde zwar „nur“ Fünfter, sorgte aber für viel Aufsehen. Um in Q2 zu gelangen, pokerte er bei auftrocknender Strecke mit Slicks, zog den Joker und verunsicherte damit gar das ganze Feld in der zweiten Quali. Im Ziel war er ganz nah an Miller dran. „Ich hatte ehrlich aufs Podium gehofft, aber dazu hat uns etwas Beschleunigung gefehlt“, gab er zu. Der große Verlierer war aber Álex Rins, der vom desaströsen 19. Startplatz nur bis zum zehnten Platz vorkam und so seinen zweiten Tabellenplatz einbüßte. Aber schon in Mugello könnte es wieder ganz anders aussehen. ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



LE MANS SCHIEN WIEDER NACH MASS GELAU-FEN ZU SEIN.

Ja, es war ein großer Tag für unsere Familie. Ich bin dabei noch mehr für meinen Bruder glücklich als für mich selbst, denn er war über anderthalb Jahre ohne Sieg und hat trotzdem nie aufgegeben. Ich bin auch sehr glücklich über die Arbeit, die mein Team in Le Mans für mich gemacht hat, es ist schließlich keine unserer Paradestrecken, und wenn es kalt ist, haben wir immer Probleme. Wir mussten den weichen Vorderreifen nehmen, den wir sonst nie benutzen, und es war trotzdem die beste Strategie.

WIE KONNTEN SIE IHREN FAHRSTIL AN DIESEN REIFEN ANPASSEN?

Dieses Jahr kann ich drei verschiedene Fahrstile fahren. Wenn ich will, kann ich pushen. Wenn ich will, am Kurveneingang langsamer fahren und die Zeit in anderen Bereichen finden. Oder ganz sanft fahren. Das Wichtigste ist, dass ich das Bike spüre. Das gibt mir die Sicherheit, solche Rennen zu fahren. Aber ich weiß, dass auch Strecken kommen werden, wo wir Probleme haben werden.

HABEN DIE ATTACKEN VON JACK MILLER SIE NICHT BE-UNRUHIGT?

Es war ein netter Kampf mit Jack. Er pusht immer hart, aber ich wusste, dass mein Rhythmus gut ist, und so konnte ich wieder eine Lücke aufmachen. Jetzt werden wir sehen, wie es in Mugello weitergeht, letztes Jahr waren wir nicht weit weg.

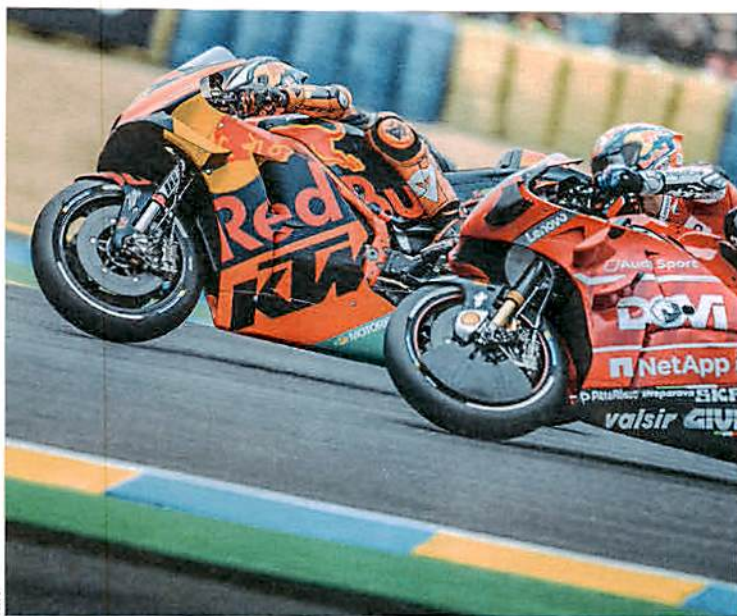
KTM unter den ganz Großen

Die letzten Tests haben ihre Früchte gebracht: Pol Espargaró mischte in Le Mans das ganze Wochenende in den Top 10 mit und erreichte sein bisher bestes Trocken-Resultat.

Von: Imre Paulovits

Unter sechs Sekunden hinter dem Sieger: Pol Espargaró war nach seinem sechsten Platz in Le Mans so aufgekrazt wie ein kleiner Junge, und er hatte auch allen Grund dazu. Denn es waren nicht die an der Spitze gestürzt, es war der Weltmeister und all seine Herausforderer, die sich vor dem spanischen KTM-Werksfahrer platzierten, einen Platz vor ihm Multi-Weltmeister Valentino Rossi, hinter ihm mehrere MotoGP-Sieger. Und er war das ganze Wochenende stark, hatte sich gleich für die Q2 qualifiziert.

Und selbst den Schnitzer, dass er sich gleich zu Beginn seiner ersten schnellen Runde hinlegte, so keine gewertete Zeit hatte und daher vom 12. Startplatz aus losfahren musste, meisterte er mit Bravour und mischte schon nach zwei Runden frech im Kampf um



Ungewohntes Bild: Pol Espargaró im Duell mit Andrea Dovizioso's Ducati

P5 mit und attackierte Valentino Rossi. Schließlich wurde es kein Strohfeuer, sondern ein solider sechster Platz. „Dieses Ergebnis ist einfach überwältigend“, strahlte Espargaró. „Es zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Ich bin stolz, Teil dieses Projekts zu sein. Es gab Stellen, an denen ich schneller als Valentino war, und auch Petrucci musste mich rempeln, um an mir vorbeizukommen.“

Auch KTM-Rennleiter Pit Beirer war stolz: „Ich wusste, dass neues Material kommt, auf das wir sehr gesetzt hatten. Aber dass es gleich beim ersten Einsatz so gut funktioniert, das war schon traumhaft“, freute sich Beirer. „Dieser Platz beweist, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Es wird weiter Höhen und Tiefen geben, aber das war schon ganz klar eine Standortbestimmung. Und Pol ist einfach phänomenal.“

KOMMENTAR

DER WELPENSCHUTZ IST IN DER MOTOGP ABGELAU-FEN, formulierte KTM-Rennleiter Pit Beirer die Situation seines Werksteams. Doch so sehr der erfolgsorientierte Motorsport-Profi sich und seine Mannschaft auch unter Druck setzt, um die zu Beginn des Projekts gesteckten Ziele zu erreichen – so sehr müssen wir vor den Leistungen seiner Fahrer und Techniker den Hut ziehen.

Natürlich haben sie ein gesundes Budget, und natürlich haben sie zu ihren eigenen, bereits im Motorsport gestählten Mitarbeitern die besten Spezialisten eingekauft, die im MotoGP-Fahrerlager zu haben waren. Aber die Aufgabe, nicht etwas zu kopieren, das bei anderen funktioniert, sondern die eigene DNA mit all ihrer Eigenständigkeit in dieses Projekt reinzubringen, erforderte nicht nur Mut, sondern machte den Anfang schwer. Und daran gemessen sind sie mehr als weit fortgeschritten.



Imre Paulovits
Leiter
Motorradspport

AUS DEM FAHRERLAGER

LE MANS ZUM 50.

Es ist 50 Jahre her, dass der Grand Prix von Frankreich erstmals auf dem Circuit Bugatti ausgetragen wurde. So gab es am Samstagabend eine große Parade berühmter Motorräder, wo französische Sammler stolz ihre gehüteten Schätze vor der Haupttribüne vorbeifahren ließen und dafür viel Applaus ernteten. Neben einer Dreizylinder-MV-Agusta, mit der Giacomo Agostini damals die Königs-klasse des ersten Le-Mans-GP gewann, war auch eine Suzuki von Kevin Schwantz zu sehen, dazu das Original-URS-Gespann, mit dem Helmut Fath 1968 und Horst Owsle 1971 Weltmeister wurden. Die Unterhaltung der Zuschauer am Samstagabend hat in Le Mans

aber ohnehin Tradition. So gab es wieder ein Minibike-Rennen der Kinder aus der Rennfahrschule, die Johann Zarco und Laurent Felon gegründet haben, Auftritte von Stuntridern und Freestyle-Akrobaten, und der Streckensprecher heizte die Stimmung gekonnt an. Doch all das verblasste, als am Sonntag Franky Zapata auf seinem Flyboard während der Startaufstellung über die Zielgerade geschwebt kam und den Zuschauern unten zuwinkte.

PARIS-TOURISMUS

Vor dem Rennwochenende sorgten die beiden Franzosen Johann Zarco und Fabio Quartararo in Paris mächtig für Aufsehen und machten so Werbung für ihren Heim-GP. Auch Jorge Lorenzo

gesellte sich dazu, der Hobby-Maler aus Mallorca mischte sich unter das zeichnende Volk am Eiffelturm. Dann ließen die drei ihre MotoGP-Bikes bei herrlichsten Sonnenschein vor dem Wahrzeichen von Paris ablichten, das vor Kurzem den 130. Jahrestag seiner Fertigstellung feierte. Zarco und Quartararo statteten auch dem legendären Moulin

Rouge einen Besuch ab. Zarco schwärmte noch in Le Mans von den schönen Girls des berühmten Kabarett und erzählte stolz, dass es eine Ehre für ihn war, sich mit ihnen auch backstage treffen zu können.

QUARTARARO-MANIA

Welchen Unterschied ein Jahr machen kann. Beim Le-Mans-GP 2018 war Johann Zarco der allseits bejubelte Star, Fabio Quartararo und Jules Danilo waren zwar auch mit bei den Fan-Events, doch damals interessierten sich nur wenige für sie. Dann gewann Quartararo den Barcelona-GP und eroberte die MotoGP im Sturm. Diesmal konnte sich der 20-Jährige kaum vor dem Ansturm seiner Landsleute retten. ■ IP



Zarco, Lorenzo und Quartararo

MOTOGP-ERGEBNISSE

Le Mans (F) – 19. Mai 2019 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 112,995 km über 27 Runden à 4,185 km. 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 19 Grad. Schnitt des Siegers: 161,8 km/h

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	41:53,647 min	301,3 km/h	1.32,362 min	S/S	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP19	27	+1,984 sec	310,9 km/h	1.32,567 min	S/S	20
3. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP19	27	+2,142 sec	307,1 km/h	1.32,541 min	S/S	16
4. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP19	27	+2,940 sec	308,1 km/h	1.32,383 min	S/S	13
5. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+3,053 sec	300,1 km/h	1.32,722 min	S/S	11
6. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	27	+5,935 sec	307,5 km/h	1.32,776 min	S/S	10
7. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+7,187 sec	301,9 km/h	1.32,781 min	S/S	9
8. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+8,439 sec	304,0 km/h	1.32,355 min	S/S	8
9. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	27	+9,853 sec	309,9 km/h	1.32,826 min	S/S	7
10. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	+13,709 sec	305,6 km/h	1.32,819 min	S/S	6
11. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	27	+15,003 sec	309,0 km/h	1.33,092 min	S/S	5
12. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+29,512 sec	303,9 km/h	1.33,355 min	S/S	4
13. Johann Zarco (F)	KTM RC16	27	+33,061 sec	304,7 km/h	1.33,495 min	S/S	3
14. Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	27	+35,481 sec	306,7 km/h	1.33,779 min	S/S	2
15. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	27	+36,044 sec	300,4 km/h	1.33,785 min	S/S	1
16. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	27	+1 Runden	297,2 km/h	1.33,511 min	S/S	-
Nicht gewertet:							
Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	18	+9 Runden	300,4 km/h	1.33,238 min	M/S	-
Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	8	+19 Runden	302,8 km/h	1.34,085 min	S/S	-
Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	6	+21 Runden	301,4 km/h	1.33,337 min	S/S	-
Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	6	+21 Runden	308,1 km/h	1.33,273 min	S/S	-
Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	2	+25 Runden	282,6 km/h	1.35,466 min	S/S	-

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1.40,952 min
2. Petrucci	1.41,312 min
3. Miller	1.41,366 min
4. Dovizioso	1.41,552 min
5. Rossi	1.41,655 min
6. Morbidelli	1.41,681 min
7. Nakagami	1.42,059 min
8. Lorenzo	1.42,067 min
9. A. Espargaró	1.42,450 min
10. Quartararo	1.42,509 min
11. Viñales	1.42,555 min
12. P. Espargaró	-
13. Bagnaia	1.39,982 min
14. Zarco	1.40,029 min
15. Crutchlow	1.40,114 min
16. Oliveira	1.40,385 min
17. Abraham	1.40,482 min
18. Mir	1.40,606 min
19. Rins	1.40,706 min
20. Rabat	1.41,351 min
21. Syahrin	1.41,717 min
22. Iannone	1.41,786 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	95
2. Dovizioso	87
3. Rins	75
4. Rossi	72
5. Petrucci	57
6. Miller	42
7. Crutchlow	34
8. Morbidelli	34
9. P. Espargaró	31
19. Bradl	6

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	101
2. Ducati	90
3. Yamaha	78
4. Suzuki	75
5. KTM	31
6. Aprilia	26

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Mission Winnow Ducati	144
2. Repsol Honda Team	111
3. Monster Energy Yamaha MotoGP	102
4. Team Suzuki Ecstar	83
5. LCR Honda	63
6. Petronas Yamaha SRT	59
7. Pramac Racing	51
8. Red Bull KTM Factory Racing	41
9. Aprilia Racing Team Gresini	28
10. Red Bull KTM Tech3	10

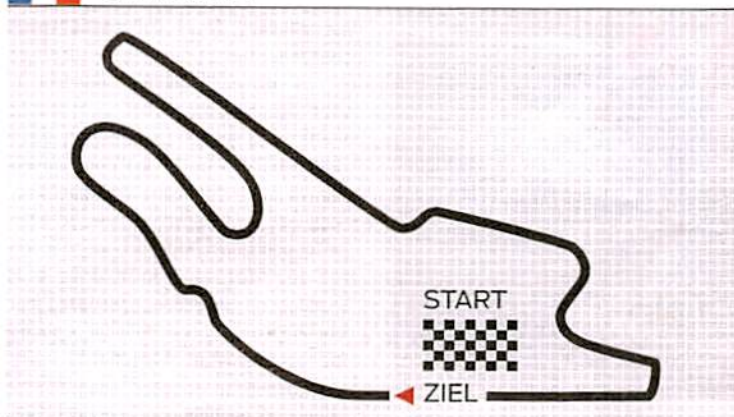
„Bislang ist es wirklich gut für uns gelaufen, aber es werden auch Strecken kommen, die uns mehr Probleme bereiten werden.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.32,309, Maverick Viñales (Yamaha), 2017**
Quali-Rekord: **1.31,185, Johann Zarco (Yamaha), 2018**
Topspeedrekord: **316,3 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2016**

CIRCUIT BUGATTI LE MANS (F) 4,185 KM

STRECKE



Marc Márquez: 300. GP-Sieg für Honda, Rekorde eingestellt und klarer WM-Leader

Moto2

Dürre nach 19 Monaten beendet

Der letzte Sieg von Álex Márquez war im Oktober 2017 beim GP von Japan. Doch in Le Mans fuhr der 23-jährige Spanier ein fehlerfreies Rennen und ließ niemanden an sich ran.

Von: Imre Paulovits

Früher konnte Álex Márquez richtig ausschweifend feiern und wirkte, als nehme er Siege als Selbstverständlichkeiten war. Doch eine so lange Zeit, in der es einfach nicht klappen will, eine Zeit, in der das Team durch ein Wellental ging, lassen jeden Piloten reifen und demütigt werden. So wirkte der jüngere der Márquez-Brüder diesmal auch mehr dankbar als selbsterfüllt, als er auf das Siegtreppchen steigen konnte. „Ich bin so glücklich über diesen Sieg, besonders nach Jerez haben das Team und ich dieses Resultat gebraucht“, freute er sich. „Dieser Sieg geht aber ganz klar an



Da kommt Freude auf: In Le Mans fand Álex Márquez dank Reifenwahl wieder zu Siegerform

mein Team. Ich habe vor dem Rennen so viel mit dem weichen Reifen probiert, aber das Team hat mir für das Rennen den härteren empfohlen, und das war die goldrichtige Entscheidung.“

Dabei waren vor dem Rennen andere die Favoriten. Jorge Navarro hatte mit der Speed Up ein

irres Tempo, doch bis er dieses im Rennen wieder aufbauen konnte, war Márquez schon zu weit enteilt: „Ich konnte das Motorrad vor allem in Turn 8 nicht richtig verzögern. Zum Schluss ging es, aber für Álex hat es nicht mehr gereicht.“ Doch auch so ist der Speed-Up-Pilot auf WM-Rang 3

vorgestoßen. Und die Strecken, wo die Marke im Vorjahr richtig gut war, kommen erst noch.

Lüthi: Mehr erhofft

Tom Lüthi zählte auch zu den Favoriten. Zum einen wegen seiner bisher schon eindrucksvollen Le-Mans-Bilanz, zum anderen we-

Moto2

Es gibt noch viel zu probieren

Nach dem Jerez-GP hatten die Moto2-Teams bereits in Jerez und in Aragón getestet, diese Woche gibt es einen weiteren Test in Barcelona.

Von: Imre Paulovits

Die letzten beiden Grands Prix haben die anfängliche Hackordnung im Moto2-Feld ganz schön auf den Kopf gestellt. „Der neue Hinterreifen kann schon ganz schön Casino anstellen“, schmunzelte Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. „Da herrscht bei uns und unseren Teams noch Verständnis-Aufbau.“

Dass das relativ kleine Team um Speed-Up-Chef Luca Boscoscuro Jorge Navarro auf den dritten WM-Rang nach vorne gebracht hat, erntet auch von ihm höchsten Respekt. „Es ist gar nicht wichtig, welches Fahrwerk man

im Moment hat. Es ist viel wichtiger, wie weit man bei der Abstimmung ist“, sagte Boscoscuro vielsagend zu den neuesten Ergebnissen seiner Mannschaft. „Ich war Rennfahrer und weiß, worauf es ankommt. Ich versuche, meinen Fahrern das Beste hinzustellen.“

Doch alle sind in Aufbruchstimmung: In dieser Woche wird am Dienstag und am Mittwoch in Barcelona getestet. KTM hatte bereits nach dem letzten Test eilig neue Fahrwerke gemacht, die nach Le Mans gebracht wurden. Es werden weitere Komponenten

erwartet, und auch Kalex bringt wieder neues Material nach Barcelona. „Wir arbeiten derzeit noch an allen Bereichen: Den Steifigkeiten, der Balance und dem Setup“, verrät Baumgärtel. „Es geht jetzt darum, herauszufiltern, wie man den großen Hinterreifen am besten behandelt.“ Baumgärtel stellt aber auch klar: „Das Moto2-Feld ist sehr eng beieinander. Es geht da um Kleinigkeiten, die nicht hundertprozentig passen. Und da sieht man gleich schlecht aus. In Wahrheit ist es eine Nebensächlichkeit, aber der Fahrer fühlt sich nicht wohl und büßt in diesem Feld gleich fünf oder zehn Positionen ein. Es kommt auch auf die Strecken an, es könnte schon in Mugello ganz anders aussehen als auf der Stop-and-go-Strecke von Le Mans. Ich denke, niemand hat das Potenzial des Pakets bislang voll ausgenutzt. Man wird während der Saison noch erhebliche Steigerungen sehen können.“ ■



Bereits in dieser Woche werden Tom Lüthi (#12) und Marcel Schrötter testen

gen seiner Pace, vor allem im Regen. In der Quali hatte er die schnellste Zeit markiert, doch dann stürzte er, die Zeit reichte trotzdem für den zweiten Startplatz. Der Schweizer riss die Führung nach dem Start auch gleich an sich. Doch nachdem ihn Álex Márquez eingeholt hatte und in Führung ging, wurde Lüthi regelrecht durchgereicht und schließlich Sechster. „Ich habe mir heute viel mehr erhofft“, gab Lüthi zu. „Das Motorrad war heute von Anfang an nicht so, wie ich es gebraucht hätte. Ich habe dann versucht, meinen Fahrstil etwas anzupassen, aber irgendwann wurde ich von der Gruppe verschlungen. Natürlich ist der sechste Platz für die WM sehr wichtig. Aber wir wollen mehr als sechste Plätze, vor allem nach einem Start aus der ersten Reihe.“

Sein Teamkollege Marcel Schrötter hatte in Jerez nicht an die große Glocke gehängt, dass er sich beim Trialfahren vermeintlich zwei Zehen gebrochen hatte. Doch bei einer Untersuchung stellte sich dann heraus, dass zwei Mittelfußknochen gebrochen waren, die in Barcelona mit Schrauben fixiert wurden. Wenn er so auch unter Schmerzen fahren musste, behinderte es den 26-jährigen mehr, dass er für die Regenreifen

kein Gefühl fand. So war P10 im Qualifying noch Schadensbegrenzung. Im Rennen fuhr er von dort noch auf Platz 8 vor. „Angesichts der Umstände muss ich mit dem Erreichten zufrieden sein“, zeigte sich Schrötter erleichtert. „Meine Pace im Rennen war nicht schlecht. Wir müssen uns aber verbessern.“

Lukas Tulovic war eine der Sensationen in Le Mans. Aus dem nassen Q1 qualifizierte er sich als Dritter in die Q2 und stellte die Kiefer-KTM auf den neunten Startplatz. Im trockenen Rennen verpasste er als 16. knapp die Punkte. „Unsere Ausgangsposition für das Rennen war natürlich ultra-cool“, grinste der 18-Jährige. „Doch im Trockenen hat die Spitze eine deutlich bessere Pace. Es ist einfach unglaublich, wie die reinhalten.“

Dominique Aegerter lag bis fünf Kurven vor Schluss auf dem 13. Platz, doch dann ging ihm das Benzin aus. Philipp Öttl sah in Le Mans einen Silberstreif: Bei auf-trocknender Piste konnte er in FP3 gar die fünftschnellste Zeit fahren, doch in der Quali rutschte er wieder ab. Zu Rennhälfte lag er bereits auf P17, dann baute sein Hinterreifen ab, und er musste mit P19 vorliebnehmen. „Der härtere Hinterreifen wäre wohl die bessere Wahl gewesen“, ärgerte er sich. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Der Sieg von Marc Márquez war gleichzeitig der 300. von Honda in der Königsklasse. Den ersten fuhr Jim Redman gleich beim Einstieg der Japaner in die oberste Liga in Hockenheim 1966 ein, doch bis zum ersten WM-Titel sollten dann noch 17 Jahre vergehen. Márquez egalisierte mit seinem 47. MotoGP-Sieg die Marke seines Teamkollegen Jorge Lorenzo. Nun haben nur noch Mick Doohan, Giacomo Agostini und Valentino Rossi mehr Siege in der Königsklasse. Mit seiner 55. MotoGP-Pole-Position zog Márquez außerdem mit Valentino Rossi gleich. Total liegt Márquez bei 73 GP-Siegen, die Marke von Mike Hailwood (76) ist nicht mehr weit.

MOTOGP

In der Aufwärmrunde zum MotoGP-Rennen stürzten Joan Mir und Karel Abraham. Wäh-

rend Mir kurz an die Box kam und mit seinem zweiten Bike das Rennen aufnehmen konnte, dauerte es bei Abraham länger. Als er rausfuhr, hatte die Spitze die erste Runde bereits beendet und Abraham wurde mit der schwarzen Flagge aus dem Rennen genommen.

SUPERBIKE-WM

Der neue FIM-Präsident Jorge Viegas wurde in Le Mans zum Gesprächsthema. Der Portugiese hatte bei einem Radio-Interview den Zustand der Superbike-WM und die Arbeit der Dorna bemängelt. Doch noch während des Wochenendes kam eine Pressemitteilung heraus, bei der Vargas auf die langfristigen Verträge mit der Dorna verwies und klarstellte, dass man gemeinsame Anstrengungen anstrebe, um die Serie weiter nach vorn zu bringen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Le Mans (F) – 19. Mai 2019 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 104,625 km über 25 Runden à 4,185 km. 32 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 17 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1. Álex Márquez (E)	Kalex	25	40,36,428 min	1,36,862 min	25
2. Jorge Navarro (E)	Speed Up	25	+1,119 sec	1,36,764 min	20
3. Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+1,800 sec	1,36,772 min	16
4. Brad Binder (ZA)	KTM	25	+6,015 sec	1,37,163 min	13
5. Xavi Vierge (E)	Kalex	25	+7,057 sec	1,37,101 min	11
6. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+9,401 sec	1,37,194 min	10
7. Enea Bastianini (I)	Kalex	25	+10,095 sec	1,37,135 min	9
8. Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+10,475 sec	1,37,176 min	8
9. Iker Lecuona (E)	KTM	25	+11,246 sec	1,37,280 min	7
10. Nicolò Bulega (I)	Kalex	25	+17,112 sec	1,37,195 min	6
11. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	25	+18,537 sec	1,37,390 min	5
12. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	25	+19,817 sec	1,37,425 min	4
13. Luca Marini (I)	Kalex	25	+27,815 sec	1,37,512 min	3
14. Joe Roberts (USA)	KTM	25	+27,888 sec	1,37,428 min	2
15. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	25	+49,139 sec	1,38,125 min	1
16. Lukas Tulovic (D)	KTM	25	+50,800 sec	1,37,980 min	-
17. Jake Dixon (GB)	KTM	25	+51,688 sec	1,38,493 min	-
18. Marco Bezzecchi (I)	KTM	25	+53,223 sec	1,38,258 min	-
19. Philipp Öttl (D)	KTM	25	+1,00,859 min	1,38,486 min	-
20. Jorge Martín (E)	KTM	25	+1,03,717 min	1,37,974 min	-
Nicht gewertet:					
Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	24	+1 Runden	1,37,852 min	-
Dimas Ekky Pratama (RI)	Kalex	21	+4 Runden	1,39,134 min	-
Xavi Cardelús (E)	KTM	20	+5 Runden	1,41,372 min	-
Remy Gardner (AUS)	Kalex	13	+12 Runden	1,37,162 min	-
Steven Odendaal (SA)	NTS	12	+13 Runden	1,38,111 min	-
Bo Bendsneyder (NL)	NTS	12	+13 Runden	1,38,223 min	-
Simone Corsi (I)	Kalex	9	+16 Runden	1,37,004 min	-
Sam Lowes (GB)	Kalex	8	+17 Runden	1,37,712 min	-
Somkiat Chantra (T)	Kalex	8	+17 Runden	1,38,754 min	-
Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	1	+24 Runden	1,42,028 min	-
Mattia Pasini (I)	Kalex	1	+24 Runden	1,42,391 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Baldassarri	75
2. Lüthi	68
3. Navarro	64
4. Márquez	61
5. Schrötter	56
6. Fernández	43
7. Gardner	38
8. Binder	38
22. Aegerter	5
24. Raffin	3

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	125
2. Speed Up	69
3. KTM	42

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Flexbox HP 40	131
2. Dynavolt Intact GP	124
3. Estrella Galicia Marc VDS	88

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Navarro	1,49,055 min
2. Lüthi	1,49,133 min
3. Márquez	1,49,585 min
4. Pasini	1,49,906 min
5. Vierge	1,50,232 min
6. Locatelli	1,50,315 min
7. Baldassarri	1,50,726 min
8. Binder	1,50,927 min
9. Tulovic	1,51,042 min
10. Schrötter	1,51,074 min
11. Dixon	1,51,082 min
12. Gardner	1,51,137 min
13. Martín	1,51,145 min
14. Fernández	1,51,233 min
15. Bulega	1,52,085 min
16. Bastianini	1,52,376 min
17. Bendsneyder	1,52,505 min
18. Corsi	1,52,929 min
19. Marini	1,49,748 min
20. Di Giannantonio	1,50,297 min
21. Odendaal	1,50,571 min
22. Lecuona	1,50,972 min
23. Chantra	1,50,981 min
25. Aegerter	1,51,855 min
32. Öttl	1,52,893 min

Moto3

McPhee siegt, Canet festigt sein

Bei einem Rennen voller Stürze und Dramen behielten zwei kühlen Kopf: Pole-Sitter John McPhee setzte dem Wochenende mit dem Sieg die Krone auf, Arón Canet fuhr aufs Podest und führt die WM nun klar.

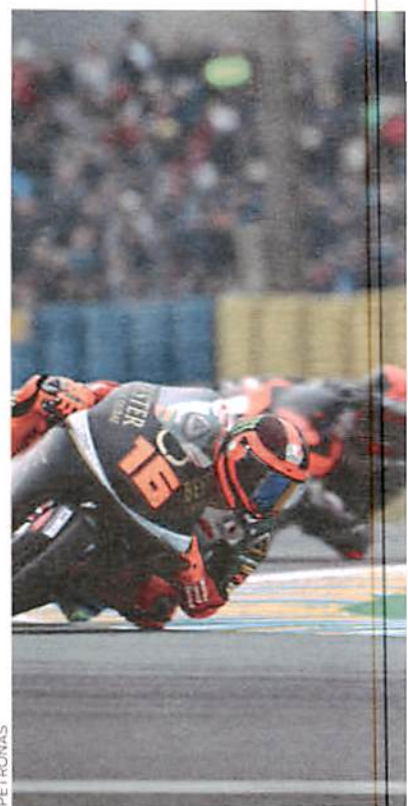
Von: **Imre Paulovits**

John McPhee ist nicht das, was wir uns unter einem Schotten vorstellen. Der zierlich gewachsene Moto3-Pilot ist einer der freundlichsten Menschen im MotoGP-Fahrerlager. Auch wenn er 2016 im Regen von Brunn einen historischen Sieg markieren konnte, weil er während der Zeit im Team von Terrell Thien den einzigen zur WM zählenden Grand-Prix-Sieg der einst legendären Motorradmarke Peugeot einfuhr. Doch auf einen zweiten

Sieg, einem im Trockenen, musste er bis jetzt warten. Johan Stiegeföld, Teamchef des Sepang International Circuit, hatte ihm das Vertrauen ausgesprochen, er sollte als Siegfahrer des malaysischen Honda-Teams herhalten. Und nun hat der 24-Jährige geliefert. „Ich weiß gar nicht, was ich sagen soll“, wirkte er nach dem Zieleinlauf fast verlegen. „Ich bin so glücklich für das Team. Es war unglaublich, ihre Emotionen zu erleben, wo wir gewonnen haben. Wir wussten, dass wir es schaffen können, und damit ist uns nun ein großer Stein vom Herzen gefallen. Ich hoffe, dass das nun der Wendepunkt war.“

Wenn Arón Canet seinen dritten Platz auch mit mehr Routine zur Kenntnis nahm, entluden sich im Team von Peter Öttl und Max Biaggi die Emotionen umso mehr, und Canet zeigte auf dem Podest in den Himmel. In der letzten Woche war sein Großvater verstorben. Und am Samstag reiste Max Biaggi aus Le Mans ab, weil

sein Vater Pietro, der ihm während seiner Karriere zur Seite stand, verstorben war. „Die Pace war wirklich hoch, da war es nicht einfach, eine Strategie aufzubauen“, gestand Canet nach dem Zieleinlauf. „Als Suzuki vor mir gestürzt war, hatte ich einige Plätze im Pulk eingebüßt, und ich musste die Lücke hart zufahren.“ Nach Suzukis Sturz, der in diesem Jahr so viele Runden geführt hat wie kein anderer Moto3-Pilot, brach Canet auch die letzten Hoffnung der Japaner, als er sich kurz vor dem Ziel innen an Kaito Toba reindrückte und dieser ins Taumeln kam. In der Auslaufrunde gestikulierte Toba ihm auch eindeutig, was er von der Aktion hielt. „Es tut mir leid für Toba, aber das ist die Moto3-Weltmeisterschaft, und mir ist jeder Punkt wichtig.“ Und dann schaute er wieder hinauf: „Ich widme diesen Podestplatz dem Vater von Max Biaggi und meinem Großvater. Sie haben mir in der letzten Runde beigegeben.“ ■



Moto3

Beide Prüstel-Piloten in den Punkten

Das Prüstel-GP-Team konnte nach vielen Rückschlägen in Le Mans aufatmen: Nicht nur Jakub Kornfeil fuhr in die Top 10, sondern auch Junior Filip Salac in die Punkte.

Der Regen bringt Segen? Zumindest sah es so aus, als sich Filip Salac im Q1 aufmachte, auf der rutschigen Fahrbahn ins große Qualifying einzuziehen. Wenn er schließlich auch um eine Zehntelsekunde scheiterte, hatte er doch ein Erfolgserlebnis. Und das gab ihm im Rennen Selbstvertrauen. Obwohl er gleich nach dem Start in den Kies musste, nachdem Garcia ihn bei seinem Sturz fast vom Motorrad gerissen hätte, setzte er zu einer Aufholjagd an, die erst auf Platz 15 endete. „Ich habe ein paar gute Kämpfe ausgefahren. Vier Run-

den gegen Ende habe ich noch härter gepusht und konnte so eine Lücke herausfahren. Mein erster WM-Punkt, wirklich cool“, freute er sich.

Jakub Kornfeil stürmte von Startplatz 21 auf P9. „Ab der zweiten Runde konnte ich richtig schnell fahren, weil ich mich auf dem Bike sehr sicher fühlte. Der Grip blieb auf gutem Niveau, ich konnte bis zum Ende pushen.“ ■



Filip Salac: Der erste WM-Punkt

Moto3 Junior-WM

Kunii top und ein

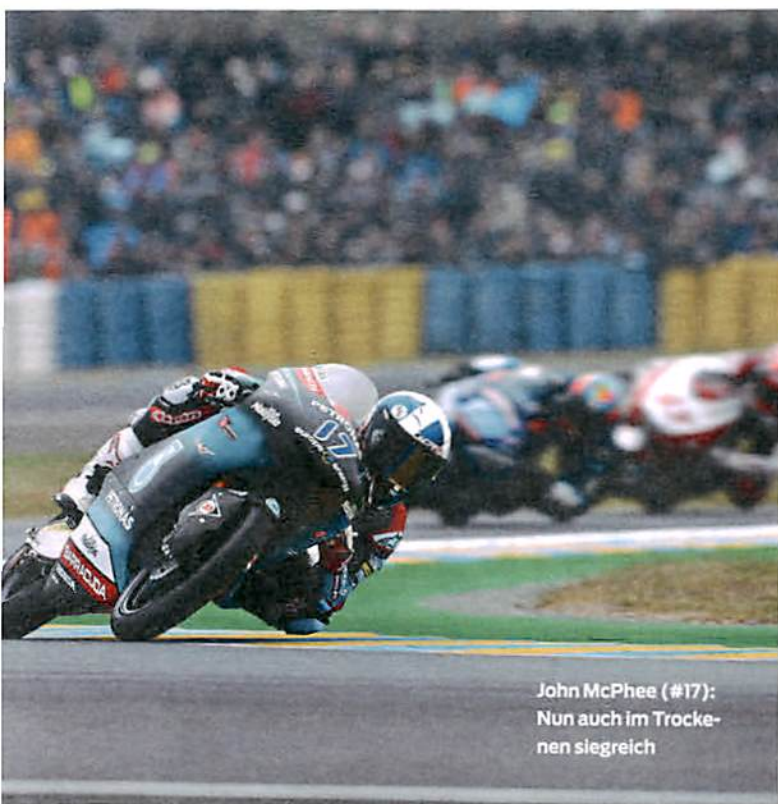
Yuki Kunii dürfte mittlerweile bei etlichen Teamchefs aus der Grand-Prix-Welt auf dem Zettel stehen. Der 16-jährige Japaner hat sich mit dem Sieg bei der Moto3-Junior-WM im Rahmen der MotoGP in Le Mans erneut als potenzieller Kandidat für den Aufstieg empfohlen.

Der Meisterschaftsführende holte zum zweiten Mal in diesem Jahr die Pole-Position und gewann nach 17 Runden auch sein zweites Saisonrennen. Über sieben Sekunden trennten ihn an der Spitze vom Rest des Feldes. Honda-Hoffnung Kunii scheint eine feste Bank in Sachen Erfolg zu sein. Sein Aufstieg gleicht einem Masterplan: Asia Talent Cup, Red Bull MotoGP

Rookies Cup und nun die Moto3-Junior-WM, die er im dritten Jahr seiner Teilnahme gewinnen soll. Die Chancen stehen gut für den Gesamt-Sechsten von 2018. Hinter ihm geht es auf den Plätzen sehr turbulent zu. Jeremy Alcoba, auf Husqvarna der Dritte des Rennens, schob sich in der Tabelle vom vierten auf den zweiten Rang nach vorn. Dort war zuletzt Xavier Artiges zu finden (Honda), nun ist der Spanier Dritter.

Aber auch aus deutschsprachiger Sicht gibt es Lichtblicke. Maximilian Kofler aus Attnang-Puchheim in Österreich lieferte in Le Mans sein bisher bestes Ergebnis in der Moto3-Junior-WM ab. Die Top 10 waren in Reichweite, der 18-jährige KTM-Pilot verpasste den Traum knapp. Nach zwei Stürzen bei den letzten Rennen in Valencia war der elfte Platz dennoch ein Befreiungsschlag. Viel Training gab es für die Junioren bei der Le Mans-Runde nämlich nicht. Weil

WM-Führung



John McPhee (#17):
Nun auch im Trocknen siegreich

Lichtblick

aufgrund des engen MotoGP-Zeitplans keine freien Trainings möglich waren, handelte es sich bei der ersten Ausfahrt gleichzeitig um das erste Qualifying.

Vom 15. Startplatz aus konnte Kofler im Rennen auf Anhieb neun Plätze gutmachen. Er kämpfte um den Anschluss an die Spitzengruppe, konnte das Tempo aber nicht mitgehen. Als der Reifen an der Honda spürbar abbaute, schossen an Kofler wieder kleinere und leichtere Fahrer vorbei.

Der nächste Lauf ist am 9. Juni 2019 in Barcelona, dann wieder inklusive der Moto2-EM und dem European Talent Cup. ■ AWI

WM-STAND

Fahrer	Punkte
1. Yuki Kunii (J)	70
2. Jeremy Alcoba (E)	57
3. Xavier Artigas (E)	53
11. Jason Dupasquier (CH)	17
18. Maximilian Kofler (A)	9



Yuki Kunii klettert die Leiter nach oben



Eng wie im Rennen: Moto3-Pitlane

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Le Mans (F) – 19. Mai 2019 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,070 km über 22 Runden à 4,185 km. 29 Fahrer gestartet, 17 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 14 Grad, Asphalt 16 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1. John McPhee (GB)	Honda	22	37:48,689 min	1:42,466 min	25
2. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	22	+0,106 sec	1:42,362 min	20
3. Áron Canet (E)	KTM	22	+0,757 sec	1:42,420 min	16
4. Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	22	+0,978 sec	1:42,489 min	13
5. Andrea Migno (I)	KTM	22	+1,201 sec	1:42,429 min	11
6. Kaito Toba (J)	Honda	22	+1,410 sec	1:42,343 min	10
7. Celestino Vietti (I)	KTM	22	+1,451 sec	1:42,413 min	9
8. Kazuki Masaki (J)	KTM	22	+1,636 sec	1:42,445 min	8
9. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	22	+1,848 sec	1:42,339 min	7
10. Raúl Fernández (E)	KTM	22	+2,049 sec	1:42,351 min	6
11. Albert Arenas (E)	KTM	22	+2,663 sec	1:42,433 min	5
12. Jaume Masia (E)	KTM	22	+3,748 sec	1:42,196 min	4
13. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	22	+11,812 sec	1:42,505 min	3
14. Ayumu Sasaki (J)	Honda	22	+11,896 sec	1:42,663 min	2
15. Filip Salac (CZ)	KTM	22	+30,511 sec	1:43,110 min	1
16. Can Öncü (TR)	KTM	22	+32,544 sec	1:43,702 min	-
17. Tom Booth-Amos (GB)	KTM	22	+40,026 sec	1:43,586 min	-
Nicht gewertet:					
Dennis Foggia (I)	KTM	17	+5 Runden	1:42,467 min	-
Alonso Lopez (E)	Honda	17	+5 Runden	1:42,559 min	-
Tatsuki Suzuki (J)	Honda	17	+5 Runden	1:42,654 min	-
Tony Arbolino (I)	Honda	16	+6 Runden	1:42,524 min	-
Vicente Perez (E)	KTM	15	+7 Runden	1:42,522 min	-
Niccolò Antonelli (I)	Honda	14	+8 Runden	1:42,547 min	-
Romano Fenati (I)	Honda	9	+13 Runden	1:42,869 min	-
Marcos Ramírez (E)	Honda	7	+15 Runden	1:42,748 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Canet	74
2. Dalla Porta	60
3. Antonelli	57
4. Toba	51
5. Masia	49
6. Vietti	45
7. Migno	40
8. Rodrigo	37
9. McPhee	34
10. Binder	16

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	104
2. KTM	98

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Bester Capital Dubai	89
2. Leopard Racing	84
3. SIC58 Squadra Corse	80
4. Sterilgarda Max Racing Team	74
5. Honda Team Asia	68
6. Sky Racing Team VR46	59
7. Sama Qatar Angel Nieto Team	51
8. Petronas Sprinta Racing	48
9. Kömmerling Gresini Moto3	37
10. VNE Snipers	33

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. McPhee	1:42,277 min
2. Arbolino	1:42,467 min
3. Ogura	1:42,515 min
4. Suzuki	1:42,567 min
5. Rodrigo	1:42,743 min
6. Ramírez	1:42,892 min
7. Antonelli	1:42,951 min
8. Fernández	1:42,961 min
9. Toba	1:42,969 min
10. Garcia	1:42,988 min
11. Migno	1:43,019 min
12. Yurchenko	1:43,107 min
13. Fenati	1:43,213 min
14. Canet	1:43,304 min
15. Dalla Porta	1:43,519 min
16. Arenas	1:43,589 min
17. Masaki	1:43,756 min
18. Foggia	1:43,801 min
19. Lopez	1:44,516 min
20. Salac	1:44,589 min
21. Vietti	1:44,643 min
22. Kornfeil	1:44,710 min
23. Masia	1:44,776 min
24. Sasaki	1:44,837 min
25. Perez	1:44,913 min
26. Rossi	1:45,116 min
27. Binder	1:45,535 min
28. Öncü	1:45,796 min
29. Booth-Amos	1:46,092 min

Die Überraschungen vom Lausitzring: Julian Puffe (#19) vor IDM-Rückkehrer Erwan Nigon (#7)

IDM Superbike 1000

Puffe trumpft groß auf

Julian Puffe holte beim Saisonauftakt der IDM Superbike am Lausitzring seinen ersten Sieg in der deutschen Königsklasse. Teamkollege und Titelverteidiger Ilya Mikhalchik gewann Lauf 1 – und schied am Nachmittag mit Motorschaden aus.

Von: **Toni Börner**

Puffe hatte bereits die Trainingsitzungen in der Lausitz dominiert und verpasste die Pole-Position an Mikhalchik um nur 0,011 Sekunden – obwohl der Schleizer im zweiten Qualifying auf der ersten fliegenden Runde mit den frischen Reifen gestürzt war und die finale Attacke ausblieb.

Nach einem tadellosen ersten Rennen, bei dem er auf Rang 2 landete, musste Puffe am Nachmittag hart arbeiten: In der IDM Superbike wird in Lauf 2 neu mit der umgekehrten Startreihenfolge gefahren, wie im letzten Jahr in der Superbike-WM. Das hieß für Puffe, dass er das zweite Rennen vom achten Startplatz aus aufnehmen musste. „Das war wahnsinnig schwierig, ich hatte auf den Geraden etwas Leistungs-

nachteile, das hat mir das Überholen sehr, sehr schwer gemacht und ich konnte mich nur mit ein paar engen Manövern vorbeikämpfen“, so der BMW-Pilot. „Langsam kam ich bis auf Platz 2 vor und habe gesehen, dass Ilya ein Problem hatte. Es war heute einfach etwas Glück dabei, aber wir haben auch schon genug Pech gehabt. Ich freue mich mega über meinen ersten Sieg, darauf habe ich lange gewartet und ich habe viele harte Jahre hinter mir, wo es nicht geklappt hat.“

Teamkollege Mikhalchik hatte den ersten Lauf noch von der Pole-Position aus gewonnen und musste daher als Neunter starten. Er pflügte sich – teilweise mit Ellbogeneinsatz – durchs Feld und

übernahm bald die Spitze. Doch die Belohnung blieb für den Vorjahresmeister aus: Seine BMW blieb mit Motorschaden liegen. Damit war der Weg für Puffes ersten IDM-Superbike-Sieg frei.

Die Überraschung des Wochenendes kam aus dem Lager von Kawasaki. Der Franzose Erwan Nigon, IDM-Superbike-Champion von 2012, ist zurück in der deutschen Königsklasse, nun allerdings auf Kawasaki. Im Weber-Motors-Team konnte er in der Lausitz vom ersten Training an vorn mitgeigen – und holte am Ende zwei Podestplätze. In Lauf 1 wurde er Dritter, im zweiten Rennen Zweiter. „Ein sehr gutes Comeback für mich“, freute sich Nigon. „Auf die beiden BMWs

fehlt uns noch etwas, aber ich denke, so wieder hierher zurückzukommen, das kann sich mehr als sehen lassen.“ Nigon reiste damit als Tabellen-Zweiter aus der Lausitz ab.

Das erste IDM-Superbike-Podest gab es derweil für den niederländischen Yamaha-Piloten Ricardo Brink. Als Vierter von Lauf 1 durfte er am Nachmittag von der Pole-Position aus los und machte gleich richtig Zunder. Schließlich wurde er von Puffe und Mikhalchik abgefangen, später noch von Nigon. Da Mikhalchik am Streckenrand parken musste, schaffte der Yamaha-Pilot das Treppchen.

Der erste Lauf der IDM Superbike war gleich zu Beginn abgebrochen worden. Marc Mosers Yamaha hüllte die Start-Gerade in weiße Rauchschwaden. Der MGM-Pilot bemerkte das Unglück aber erst zu spät und flog in hohem Bogen aus dem Sattel.

Der Nutzen der umgedrehten Startaufstellung für das zweite Rennen hielt sich am Lausitzring ähnlich in Grenzen wie zuletzt in der Weltmeisterschaft: Es dauerte nur wenige Runden und die Spitzenpiloten aus Lauf 1 waren wieder vorn. Allerdings klafft die Leistungsdichte in der IDM Superbike um einiges weiter auseinander als in der WM, darum birgt dieses Vorgehen enormes Gefahrenpotenzial. ■



Rauchzeichen: MGM-Yamaha-Pilot Marc Moser stürzte auf dem eigenen Öl



IDM-Meister Enderlein (#1) vor Tom Toparis (#21)

IDM Supersport 600

Der Neue aus Australien

Beide Läufe zur IDM Supersport 600 waren bis zur letzten Runde eng umkämpft. Die Siegfürge wurde erst auf den letzten Metern entschieden.

Vorjahresmeister Max Enderlein musste sich zweimal unverschuldet geschlagen geben. „Wir hatten Aussetzer im Motorrad und dachten eigentlich, dass wir das im Warmup hatten beheben können“, so der Yamaha-Pilot. „Das Motorrad ist mir trotzdem auf der Gegengeraden ausgegangen und ich musste es dann immer wieder aus- und anschalten und das hat natürlich Zeit gekostet.“

Hier war heute nicht mehr drin als Schadensbegrenzung.“ Die konnte sich aber sehen lassen, denn der Mann mit der Startnummer 1 wurde zwei Mal Zweiter und liegt nur einen Punkt hinter dem Gesamtführenden.

Der kommt aus Australien in die IDM und heißt Tom Toparis. „Einfach unglaublich“, freute er sich nach Rang 3 und Sieg. „Vor drei Wochen bin ich erst nach Deutschland gekommen, jetzt führe ich. So kann es gerne weitergehen!“

In der Klasse Superstock 600 ging die volle Punktzahl zwei Mal an Stefan Ströhlein, jeweils vor Jan Schmidt. Die dritten Plätze teilten sich der Belgier Tom Kohnen und Moritz Jenkner. ■ TBÖ

NACHRICHTEN

IDM SUPERSPORT 300 Die Supersport 300 und der ADAC Junior Cup werden dieses Jahr gemeinsam ausgetragen und getrennt gewertet. In beiden Läufen holte sich den 300er-Sieg der niederländische Gaststarter Koen Meuffels. Im Junior-Cup hieß der Sieger beide Male Lennox Lehmann. Beide fahren für die Nachwuchsschmiede vom Team Freudenberg.

IDM SIDECAR Auch die Seitenwagen werden dieses Jahr in zwei Klassen gewertet: bis 600 ccm, wie in der WM, und bis 1000 ccm. Bei den 600ern siegten im ersten Lauf Reeves/

Wilkes vor Sattler/Neubert und Schlosser/Fries, bei den 1000ern Nussbaum/Hirschi vor Smits/Verbrugge und Talens/Claeys. Im zweiten Rennen holte sich erneut Reeves den 600er-Sieg vor Schlosser, Rang 3 ging an Streuer/Rousseau. Bei den 1000ern gewann Mike Roscher mit Anna Burkard. Reeves fuhr dabei den Liter-Boliden davon.

BOXERCUP In zwei spannenden Rennen lieferten sich die Wunderlich-Racing-Piloten Christof Höfer und Nate Kern (USA) ein packendes Duell, welches der Deutsche beide Male für sich entscheiden konnte.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Lausitzring (D): 19.05.2019; 1. IDM-Lauf; 38,295 km über 9 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	15.04,226 min
2. Julian Puffe (D)	BMW	+2,546 s
3. Erwan Nigon (F)	Kawasaki	+7,231 s
4. Ricardo Brink (NL)	Yamaha	+11,952 s
5. Toni Finsterbusch (D)	Suzuki	+12,608 s

Lausitzring (D): 19.05.2019; 2. IDM-Lauf; 68,080 km über 16 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 15 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Julian Puffe (D)	BMW	26,49,338 min
2. Erwan Nigon (F)	Kawasaki	+6,006 s
3. Ricardo Brink (NL)	Yamaha	+6,669 s
4. Toni Finsterbusch (D)	Suzuki	+9,234 s
5. Alessandro Polita (I)	Honda	+10,885 s

IDM-STAND

1. Puffe	45 Pkt.
2. Nigon	36
3. Brink	29
4. Mikhailchik	25
5. Finsterbusch	24
6. Polita	21
7. Bijsterbosch	18
8. Kerschbaumer	18
9. Bos	15
10. Mohr	11
11. Sieder	9
12. Neumann	8
13. Weihe	6
14. Gengelbach	6
15. Heide	4

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Lausitzring (D): 19.05.2019; 1. IDM-Lauf; 59,150 km über 14 Rdn.; 37 Fahrer gestartet, 33 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Sander Kroeze (NL)	Yamaha	24,17,024 min
2. Max Enderlein (D)	Yamaha	+0,177 s
3. Tom Toparis (AUS)	Yamaha	+1,523 s
4. Gabriel Noderer (D)	Kawasaki	+2,494 s
5. Daniel Rubin (D)	Yamaha	+6,206 s

Lausitzring (D): 19.05.2019; 2. IDM-Lauf; 46,805 km über 11 Rdn.; 35 Fahrer gestartet, 30 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Tom Toparis (AUS)	Yamaha	19,06,641 min
2. Max Enderlein (D)	Yamaha	+0,313 s
3. Daniel Rubin (D)	Yamaha	+2,533 s
4. Martin Vugrinec (H)	Yamaha	+2,703 s
5. Dennis Lippert (D)	Yamaha	+4,059 s

IDM-STAND

1. Toparis	41 Pkt.
2. Enderlein	40
3. Daniel Rubin	27
4. Kroeze	25
5. Noderer	23
6. Lippert	20
7. Dominik Rubin	19
8. Vugrinec	17
9. Buchner	16
10. Tessels	14
11. Beinlich	12
12. Boes	10
13. Geenen	7
14. Dublin	3
15. Van der Valk	2

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Lausitzring (D): 18.05.2019; 1. IDM-Lauf; 46,805 km über 11 Rdn.; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Koen Meuffels (NL)	KTM	21,15,662 min
2. Rick Dunnik (NL)	Yamaha	+0,092 s
3. Colin Velthuisen (NL)	Kawasaki	+2,544 s
4. Tom Bramich (AUS)	Kawasaki	+2,570 s
5. Angelo Licciardi (B)	Kawasaki	+2,871 s

Lausitzring: 19.05.2019; 2. IDM-Lauf; 46,805 km über 11 Rdn.; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Koen Meuffels (NL)	KTM	21,13,258 min
2. Rick Dunnik (NL)	Yamaha	+2,164 s
3. Toni Erhard (D)	KTM	+2,521 s
4. David Kuban (CZ)	KTM	+5,503 s
5. Angelo Licciardi (B)	Kawasaki	+10,299 s

IDM-STAND

1. Dunnik	50 Pkt.
2. Velthuisen	30
3. Kuban	29
4. Licciardi	29
5. Beinlich	22
6. Erhard	20
7. Winkler	19
8. Bijman	17
9. van der Voort	12
10. Garbaruk	11
11. Netzker	10
12. Voermans	10
13. Schmidt	7
14. Belczykowski	7
15. Fischer	4

ERGEBNIS IDM SIDECAR 600

Lausitzring (D): 19.05.2019; 1. IDM-Lauf; 51,060 km über 12 Rdn.; 9 Teams gestartet, 6 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	ARS-Yamaha	22,12,758 min
2. Sattler/Neubert (D/D)	ARS-Kawa.	+11,141 s
3. Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR-Yamaha	+16,269 s

Lausitzring (D): 19.05.2019; 2. IDM-Lauf; 51,060 km über 12 Rdn.; 9 Teams gestartet, 8 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	ARS-Yamaha	22,06,408 min
2. Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR-Yamaha	+5,300 s
3. Streuer/Rousseau (NL/F)	LCR-Kawa.	+31,173 s
4. Sattler/Neubert (D/D)	ARS-Kawa.	+31,968 s

IDM-STAND

1. Reeves/Wilkes	50 Pkt.
2. Schlosser/Fries	36
3. Sattler/Neubert	33
4. Remse/Wechselberger	24
5. Schwegler/Rähler	18
6. Streuer/Rousseau	16
7. Kimeswenger/Leinhertz	11
8. Rutz/Bosch	10
9. De Haas/Segers	9

90. North West 200

Wetter und Stars streiken

Bei der North West 200 beherrschten am Samstag Regen und Wind den Triangle-Circuit und sorgten für Verschiebungen, Abbrüche und Absagen.

Von: **Toni Börner**

Die „fairsten“ Bedingungen fanden die Piloten beim 90. Jubiläum der North West 200 noch am Donnerstag vor, als der Streckenrekord bereits im Training geknackt wurde. Im ersten Rennen der Supersport-Klasse war es dann Lee Johnston, der sich vor Dean Harrison und James Hillier den Sieg sicherte.

Die Entscheidung fiel wie so oft erst auf der letzten Runde. Alastair Seeley wollte Johnston ausbremsen, war aber vor der Schikane viel zu spät auf der Bremse. Beim Umlegen für die Rechts ging ihm die Straße aus, er stürzte. Der NW200-Rekordsieger blieb dabei aber unverletzt.

Superbike-WM

Laverty: komplizierte OP

Bei seinem Horror-Crash in Imola zog sich Ducati-Pilot Eugene Laverty komplizierte Brüche in beiden Handgelenken zu. Ob und wann er wieder fahren kann, ist ungewiss.

Von: **Imre Paulovits**

Bereits am Samstag nach seinem Crash im FP1 von Imola wurde Laverty in Barcelona von Dr. Xavier Mir am rechten Handgelenk operiert. „Es waren insgesamt sieben Brüche, drei große Knochen waren betroffen“, verriet Laverty. Das linke Handgelenk verlangte gar nach drei separaten Operationen, sonst hätte die OP sechs Stunden in Anspruch genommen. „Aber ich denke, Dr. Mir hat mich gerettet, ich sollte wieder ganz in Ordnung kommen“, zeigt sich

Das Highlight des Donnerstages war sicher das Superstock-Rennen, wo Peter Hickman souverän den ersten internationalen Sieg der neuen BMW S 1000 RR errang.

Doch die Fans feierten mehr den Drittplatzierten hinter Glenn Irwin: Local Hero Michael Dunlop fuhr bei der North West erstmals wieder ein Rennen, seitdem sein Bruder William im letzten Jahr tödlich verunglückte. „MickeyD“ hatte bei den Supersportlern als

Vierter das Treppchen gerade noch verpasst.

Bei den Supertwins konnte Paton-Pilot Stefano Bonetti den ersten NW200-Sieg nach Italien holen. Im zweiten Rennen am Samstag konnte sich dann Ex-GP-Pilot Jeremy McWilliams den Sieg sichern. Das Supersport-Rennen gewann Davey Todd, im Superbike-Lauf siegte Glenn Irwin, und im Superstock-Rennen war es James Hillier. ■



Peter Hickman: Erster internationaler Sieg der neuen BMW S 1000 RR

der Superbike-Vizeweltmeister von 2013 optimistisch. Aber eine genaue Prognose seiner Heilung gibt es derzeit noch nicht.

In Imola verletzte sich auch Supersport-WM-Pilot Corentin Perolari. Der 21-jährige Franzose aus dem Ex-Endurance-Weltmeister-Team von Christophe Guyot flog

im FP2 mit einem bösen Highsider ab, verlor das Bewusstsein und brach sich das rechte Schlüsselbein. Perolari wurde letzten Mittwoch operiert. Er will versuchen, bis zum nächsten WM-Lauf, der erst am 9. Juni in Jerez stattfindet, wieder bereit zu sein, um in den Sattel zu steigen. ■



Eugene Laverty: Insgesamt vier OPs an den beiden gebrochenen Handgelenken

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Nächsten Freitag, am 24. Mai, wäre Helmut Fath 90 Jahre alt geworden. Das unbeugsame technische Genie wurde 1960 mit einem selbst aufgebauten BMW-Einspritzmotor und 1968 mit einem ganz selbst gebauten Vierzylinder-Motor Gespann-Weltmeister. Nach seiner aktiven Karriere beschäftigte er sich mit Zweitakt-Motoren und verhalf als Tuner Phil Read 1972 sowie Jon Ekerold 1980 zum WM-Titel. Zu seinem Gedenken findet nächsten Samstag, den 25. Mai, von 11 bis 16 Uhr „Ursenbach dröhnt“ statt, wo viele der ehemaligen Gespanne und Motorräder von Helmut Fath die alte Bergrennstrecke bei Ursenbach fahren werden. Interessierten Zuschauern wird empfohlen, über Rippenweier anzureisen, da die Ortsstraße von Altenbach aus gesperrt sein wird.

MOTORRAD-WM

Am 26. Mai wird Lothar Neukirchner 60 Jahre alt. Der Vater von Superbike- und Endurance-WM-Fahrer Max Neukirchner war 1987 bis 1989 dreimal in Folge DDR-Meister bei den 250ern und im letzten Jahr der DDR-Meisterschaft Vizemeister. 1994 wurde Neukirchner als Fahrer des Sachsen Racing Teams verpflichtet und fuhr mit einer Harris-Yamaha fünf GPs, in Hockenheim wurde er 19.

SUPERBIKE-WM

Die Saison verläuft für Honda-Werkspilot Leon Camier wirklich nicht so, wie er es sich erträumt hatte. Abgesehen davon, dass die Werks-Honda noch einen langen Entwicklungsweg vor sich hat, verletzte sich der 32-jährige Brite in Imola das zweite Mal in dieser Saison bei einem unverschuldeten Sturz, als in der Superpole Sandro Cortese vor ihm stürzte und Camier die Straße ausging. Er zog sich einen Bänderriss in der Schulter zu. Nun versucht er, bis Jerez wieder fit für die Honda zu sein.

Speedway Grand Prix Warschau

Dänendebüt mit GP-Sieg

Mit dem Dänen Leon Madsen gewann ein Debütant den polnischen Grand Prix. Weltmeister Tai Woffinden enttäuschte als Zwölfter.

Von: **Andreas Fahldiek**

Auch der fünfte Warschau-GP im ausverkauften PGE Narodowy war ein großes Speedway-Spektakel. Die Erwartungen der einheimischen Fans waren sehr hoch. Aber auch dieses Jahr konnte kein polnischer Fahrer den Prestige-GP gewinnen, von vier Polen schaffte es nur einer in den Endlauf. Polens letzte Hoffnung, Patryk Dudek, kam im Finale vor 54000 Zuschauern von der Außenbahn zu schlecht aus den Bändern. Gleiches galt auch für Mitfavorit Niels-Kristian Iversen auf Bahn 2.

Der führende Freddie Lindgren konnte bis zu Beginn der zweiten Runde Leon Madsen auf Distanz halten. Dann aber machte der Schwede aufgrund einer Bahnunebenheit einen Fahrfehler, den der Europameister sofort ausnutzen konnte. Bis dahin hatte Madsen nicht einen Lauf gewinnen können. Auch Tai



Perfekte Premiere: Leon Madsen gewinnt in Warschau vor Fredrik Lindgren

Woffinden konnte keinen Lauf für sich entscheiden und endete auf dem enttäuschenden zwölften Platz. „Dies war mein zweit-schlechtester GP. Ich habe immer nach der optimalen Abstimmung gesucht, aber nie das optimale Setup gefunden. Aber die Saison ist noch sehr jung. Jetzt bin ich nicht in der Position des Gejagten, sondern bin der Jäger. Ich bin sicher, dass ich in Kürze meine gewohnte Form wiederfinden werde“, meinte der Weltmeister.

Er, Max Fricke und Bartosz Smarzlik konnten am Freitag wegen dem Liga-Match Gorzow-Wroclaw nicht an Training und Qualifying teilnehmen. Auch Vizeweltmeister Smarzlik hatte

Probleme. Nach einem Auftakt-sieg bot er nur noch eine wechselhafte Performance. Man spürte förmlich den Druck, der auf dem Polen lastet. Im zweiten Halbfinale lieferte sich Smarzlik,

SPEEDWAY-WM

Warschau (PL), 18. Mai

1. Leon Madsen (DK)	13 Punkte
2. Fredrik Lindgren (S)	15
3. Patryk Dudek (PL)	16
4. Niels-Kristian Iversen (DK)	14
5. Bartosz Smektala (PL)	10
6. Bartosz Smarzlik (PL)	10
7. Antonio Lindbäck (S)	10
8. Robert Lambert (GB)	8
9. Martin Vaculik (SK)	7
10. Matej Zagar (SLO)	7

der einmal mehr nicht optimal aus den Bändern kam, einen atemberaubenden Kampf mit GP-Debütant Madsen, den der Däne gewinnen konnte. Nach dem Training am Freitag wurde erstmals ein Qualifying ausgetragen, das Matej Zagar mit einer Rundenzeit von 13,143 Sekunden vor Jason Doyle gewinnen und damit als Erster seine Startnummer wählen konnte. Diese neue Qualifikation wurde überwiegend negativ beurteilt.

Maciej Janowski konnte wegen einer Verletzung nicht starten. Er wurde ersetzt von Max Fricke. Robert Lambert startete für Ex-Weltmeister Greg Hancock, der sich eine Auszeit genommen hat, weil seine Ehefrau an Brustkrebs erkrankt ist. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 1 von 10 Läufen

1. Patryk Dudek	16 Punkte
2. Fredrik Lindgren	15
3. Niels-Kristian Iversen	14
4. Leon Madsen	13
5. Bartosz Smarzlik	10
6. Antonio Lindbäck	10
7. Bartosz Smektala	10
8. Robert Lambert	8
9. Matej Zagar	7
10. Martin Vaculik	7

Supermoto-EM Busca

Chareyres Schattenmann

Thomas Chareyre bleibt auch beim zweiten EM-Lauf im italienischen Busca das Maß der Dinge.

Von: **Thomas Schiffner**

Auch der zweite Lauf der Supermoto-EM fand, wie der erste, in Italien statt. Und wie in Ottobiano fünf Wochen zuvor beherrschte Titelverteidiger Thomas Chareyre mit seiner TM das Geschehen in Busca einmal mehr von A bis Z. Bei starkem Regen gewann der Franzose auf der 1750 Meter langen Kartbahn das Zeittraining und beide Läufe vor dem Wormser Markus Class, der sich immer mehr zum Schattenmann von

Supermoto-Überflieger Chareyre entwickelt. Zum ersten Rennen am Spätnachmittag hatte es erstmals aufgehört zu regnen und die Phoenix-Teamkollegen Class und Elia Sammartin konnten Chareyre, genau wie im zweiten Lauf, auf das Podium folgen.

Den zweiten Lauf beendete Class, wieder im Regen, 13 Sekunden hinter Chareyre und der Husqvarna-Pilot nimmt damit zumindest bis zum dritten Lauf in Posen (30. Juni) Platz 3 in der Meisterschaft ein, allerdings nur einen Punkt hinter Teamkollege Sammartin. Erfreulich waren auch die Platzierungen 8 und 11 des 16-jährigen Westallgäuers Jannik Hintz aus Weiler, der die Wertung im S2 Junior Cup mit 97 von 100 Punkten anführt und in der EM nun auch Achter ist.

Der Schweizer Raoul „Tschuba“ Tschupp, der für TM Racing Andorra startet, kam auf die Plätze 9 und 8 und verbesserte sich auf EM-Rang 7.

Mit vier TM-Piloten unter den Top 10 entwickelt sich die EM langsam zur Meisterschaft der italienischen Manufaktur. ■

SUPERMOTO-EM

Busca (I), 19. Mai

1. Thomas Chareyre (F), TM	1-1
2. Markus Class (D), Husqvarna	2-2
3. Elia Sammartin (I), Honda	3-3
4. Nicolas Cousin (F), Honda	4-4
5. Diego Monticelli (I), TM	5-5
6. Gioele Filippetti (I), TM	7-6
7. Milan Sitniansky (CZ), Honda	6-7
8. Raoul Tschupp (CH), TM	9-8
10. Jannik Hintz (D), Husqvarna	8-11



Class konnte Chareyre folgen

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 Läufen

1. Thomas Chareyre	100 Punkte
2. Elia Sammartin	78
3. Markus Class	77
4. Nicolas Cousin	72
5. Milan Sitniansky	60
6. Diego Monticelli	56
7. Raoul Tschupp	46
8. Jannik Hintz	45
9. Gioele Filippetti	44



Mit dem Doppelsieg in Portugal machte Honda-Pilot Tim Gajser einen großen Sprung

Advantage Gajser?

Zwei fatale Fehler kosteten Antonio Cairoli in Portugal den Triumph. Verfolger Tim Gajser sagte danke für den Tagessieg. In der kleinen Klasse übernahm Jorge Prado das Red Plate. Der Thüringer Henry Jacobi mischt weiter munter in der Weltspitze mit.

Von: **Frank Quatember**

Bei Runde 6 der Motocross-WM im portugiesischen Agueda stand erneut das elektrisierende Titelduell zwischen Altmeister Cairoli und Sloweniens Nationalheld Tim Gajser im Mittelpunkt.

Am Samstag sah der Auftritt des KTM-Piloten trotz Kritik noch souverän aus: „Es war der falsche Reifen, ich kam nicht gut vom Start weg!“ Cairoli gewann trotzdem die MX1-Qualifikation und damit den wichtigen inneren Startplatz. Die Startgerade in die sehr enge erste Kurve war der Knackpunkt schlechthin, umso wichtiger der achte Holeshoot von

Tony Cairoli in 2019. Tim Gajser setzte sich umgehend ans Hinterrad des Weltmeisters, während Mitfavorit Gautier Paulin die Kontrolle über seine Yamaha verlor und hart zu Boden ging. Schnell bildeten sich zwei Pärchen: Um Platz 1 stritten Cairoli und Gajser, während um Platz 3 ein Schweizer Duell zwischen den Markenkollegen Seewer und Tonus entbrannte. Der Hausseggen hing schief, es kam zum „Partnertausch“. In Runde 6 passierte Arnaud Tonus seinen Landsmann, wenige Runden später würgte Cairoli den Motor der Werks-KTM ab und verlor die Führung. Bis zum Ziel gingen Gajser und Cairoli volles Risiko, doch Tony verlor entscheidende Meter beim Überwinden. Gajser holte sich den Laufsieg. Der zweite Lauf versprach Spannung pur.

Gajser: Gut für die Psyche

Der Startieg ging sensationell an Arnaud Tonus, doch Kawasaki-Veteran Clement Desalle übernahm nach Kurve 1 energisch die Spitze. Dahinter machte schnell Cairoli Druck, während Herausforderer Gajser zunächst auf Rang 6 das Rennen aufnahm. In Runde

2 war der Slowene am Ziel, nämlich dem Hinterrad von Cairoli, und beide jagten gemeinsam den tapferen Belgier.

Der wehrte sich verzweifelt, aber in Runde 7 war es so weit. Cairoli passierte den Kawasaki-Piloten, der strauchelte in der folgenden Rhythmus-Sektion und musste zähneknirschend auch Tim Gajser vorbeilassen. Die Führung des KTM-Stars hielt aber nur eine Runde, dann verlor Cairoli in einer Kurve Vorderrad und Gleichgewicht und fiel auf Position 4 zurück. Zwar schaffte er das Kunststück, Desalle und



Zu viele Fehler von WM-Leader Tony Cairoli brachten Tim Gajser sechs Punkte näher an den KTM-Star. Henry Jacobi hat sich in der MX2 im Spitzentrio festgesetzt.

Tonus bis zum Zielsprung abzufangen, aber der Slowene war einfach zu weit weg. Die 50 Punkte gingen nach Slowenien, und Tabellenführer Cairoli war die gute Laune vergangen: „Wir hatten den Sieg verdient. Ich bin überhaupt nicht glücklich, die Fehler haben zu viel gekostet!“ Tim Gajser war nach dem Desaster von Trentino überglücklich: „Ein ideales Wochenende für mich und sehr gut für die Psyche. Wir haben nach dem schlechten Rennen in Italien hart gearbeitet und sind wieder da!“

Rückkehr aufs Podium

Ungläubig starrte hingegen Arnaud Tonus auf das Gesamtergebnis – nach zwei Jahren schaffte es der US-Rückkehrer endlich wieder auf das Podium: „Ich bin total fertig, es ist unglaublich. Ich kann gar nicht aufhören zu lachen.“

Für seinen Landsmann Jeremy Seewer hätte es der bisherige Höhepunkt seiner MX1-Karriere werden können, doch in letzter Minute hatte der kleine Schweizer Pech: „Ich hab das Beste aus meinem Startplatz gemacht. In Lauf 1 hab ich mich super gefühlt und konnte wirklich eine Zeit-



Wehe, wenn sie losgelassen: MXGP-Start in Agueda



Wieder viele Punkte: Henry Jacobi

lang in der Spitze mitfahren und das als Vierter sogar in das Ziel bringen. Im zweiten Lauf war ich Fünfter und an Desalle dran und bin dann leider in der letzten Runde bei den Waves gestürzt. Ich habe einen Kicker erwischt und dann die Kontrolle verloren. Mit Tagesplatz 5 bin ich aber total zufrieden.“

Genauso spannend und hochklassig wie in der MX1-Klasse ging es auch eine Etage tiefer bei den MX2-Piloten zu. Das Qualifying am Samstag war schon ein vorweggenommenes Finale. Jorge Prado, Thomas Kjer Olsen und Henry Jacobi lieferten sich einen

unglaublich intensiven Dreikampf. Absoluter Höhepunkt des Rennens war die sechste Runde, als Olsen auf P3 liegend mit einem spektakulären Manöver in einer langgezogenen Linkskurve die völlig verblüfften Kontrahenten düpierte und das Rennen vor Jacobi und Prado gewann.

Doch der Sonntag sollte wieder einmal beweisen, dass der Titel nur über einen Piloten gehen wird: den Spanier Jorge Prado. Lauf 1 war bereits nach dem Startieg entschieden; nach Rennmitte nahm der Titelverteidiger und Schützling von KTM-MX2-Teammanager Dirk Grübel die

Beine hoch und schaltete in den Cruise-Modus. Den zweiten Hole-shot gewann überraschend Mitchell Evans, und Prado benötigte ganze vier Runden, um den Australier zu passieren und 25 Punkte sowie das Red Plate des WM-Führenden zu ergattern.

Jacobi stabilisiert Rang 3

Thomas Kjer-Olsen belegte Platz 2, aber leicht hatte es der Husky-Pilot nicht: „Beim Start zu Lauf 2 bekam ich einen Schlag von hinten und stürzte. Es war ein hartes Stück Arbeit heute.“ Hinter Honda-Pilot Evans wurde der Thüringer Henry Jacobi starker Tages-

vierter und resümierte nach Rennschluss: „Mein Start war heute gut, in Lauf 1 fuhr ich lange hinter Prado auf Rang 2 her. Dann kam in der Schlussphase Olsen heran, ich hatte Probleme mit Überberrundungen, und er ging vorbei. In der letzten Runde war ich an ihm dran, kam leider in den Whoops quer und stürzte. Auch im zweiten Lauf lief es prima, fünf Runden vor Ende konnte ich Evans passieren und wurde Zweiter.“

Mit dem Resultat von Agueda konnte der Kawasaki-Pilot seinen dritten Platz in der MX2-Tabelle deutlich stabilisieren. ■

MOTOCROSS-GP PORTUGAL / MXGP

Agueda (P): 19. Mai, 6. WM-Lauf, Wetter: sonnig/17 Grad. 1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 18 Runden à 1,630 km (= 29,340 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34.00,609 min = 51,761 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 1,197 s
3. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 17,885 s
4. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 27,240 s
5. Julien Lieber (B)	Kawasaki	18	+ 28,880 s
6. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+ 29,847 s
7. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	18	+ 35,562 s
8. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 51,205 s
9. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 52,970 s
10. Alessandro Lupino (I)	Kawasaki	18	+ 53,969 s

MOTOCROSS-GP PORTUGAL / MX2

Agueda (P): 19. Mai, 6. WM-Lauf, Wetter: sonnig/17 Grad. 1. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet, 18 Runden à 1,630 km (= 29,340 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	18	35.07,339 min = 50,122 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 3,304 s
3. Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 27,504 s
4. Mitchell Evans (AUS)	Honda	18	+ 28,329 s
5. Mathys Boisrame (F)	Honda	18	+ 34,618 s
6. Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 35,418 s
7. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	18	+ 44,519 s
8. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	18	+ 45,789 s
28. Loris Freidig (CH)	Yamaha	18	+ 1 Runde
35. Michael Sandner (A)	KTM	9	+ 9 Runden

MOTOCROSS-GP PORTUGAL / MXGP

2. Lauf: 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 18 Runden à 1,630 km (= 29,340 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34.47,988 min = 50,586 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 10,604 s
3. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 12,909 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+ 15,819 s
5. Gautier Paulin (F)	Yamaha	18	+ 18,856 s
6. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 20,225 s
7. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	18	+ 22,115 s
8. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 24,630 s
9. Julien Lieber (B)	Kawasaki	18	+ 27,080 s
10. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 30,999 s

MOTOCROSS-GP PORTUGAL / MX2

2. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 18 Runden à 1,630 km (= 29,340 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	18	35.47,966 min = 49,174 km/h
2. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	18	+ 3,912 s
3. Mitchell Evans (AUS)	Honda	18	+ 5,411 s
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 12,005 s
5. Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	18	+ 23,210 s
6. Brent Van Doninck (B)	Honda	18	+ 36,473 s
7. Michele Cervellini (I)	Yamaha	18	+ 41,227 s
8. Darian Sanayel (USA)	Kawasaki	18	+ 43,706 s
9. Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 45,287 s
24. Loris Freidig (CH)	Yamaha	17	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1. Antonio Cairoli	285 Punkte
2. Tim Gajser	251
3. Gautier Paulin	197
4. Clement Desalle	175
5. Arminas Jasikonis (LT)	166
6. Jeremy Seewer	153
7. Pauls Jonass	137
8. Jeremy Van Horebeek (B)	136
9. Arnaud Tonus	122
32. Pascal Rauchenecker	2

1. KTM	285 Punkte
2. Honda	260
3. Yamaha	226

WM-STAND MX2

1. Jorge Prado	250 Punkte
2. Thomas Kjer Olsen	247
3. Henry Jacobi	193
4. Jago Geerts	170
5. Tom Vialle	164
6. Mitchell Evans	155
7. Ben Watson (GB)	155
8. Davy Pootjes (NL)	128
9. Adam Sterry	127
29. Michael Sandner	17

1. KTM	288 Punkte
2. Husqvarna	252
3. Yamaha	215

US-Motocross Hangtown

Ken Roc ist zurück

Nach 854 Tagen konnte Ken Roczen wieder einen Tagessieg in den USA einfahren.

Von: **Thomas Schiffner**



HONDA USA

Knoten geplatzt? Ken Roczen startet mit einem Sieg in die Saison

Folgt einer verkorksten Supercross-Saison eine grandiose Outdoor-Nationals-Kampagne? Der Auftakt jedenfalls lässt hoffen: Ken Roczen, Vierter in der gerade abgeschlossenen SX-WM, startete mit dem Tagessieg in die Nationals der US-Pro-Meisterschaft.

Bei Regen ging ein aggressiver Roczen bereits in der ersten Runde an Jason Anderson und Cooper Webb vorbei zum Laufsieg. Titelverteidiger Eli Tomac kam von Position 7 nur noch auf 4 vor.

Bei Lauf 2 war die Strecke noch nasser, und Tomac übernahm die Führung, während Roczen hinter Marvin Musquin attackierte. Im Schlamm ging der Deutsche sogar in Führung, doch

als es ans Überwinden ging, profitierte Tomac und sicherte sich den Laufsieg. Ex-Supercross-Champion Jason Anderson meldete sich auf Tagesrang 3 topfit zurück.

Roczen hat gerechnet: „Es hat 854 Tage gedauert, um wieder einen Tagessieg zu holen. Wir haben das zu Ende geführt, was die meisten Leute für unmöglich hielten. Fortsetzung folgt...“ Die könnte schon kommenden Samstag im kalifornischen Pala sein. ■

US-MOTOCROSS

1. Lauf Hangtown (USA), 18. Mai

1.	Ken Roczen (D), Honda	1-2
2.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	4-1
3.	Jason Anderson (USA), Husqvarna	2-5
4.	Zach Osborne (USA), Husqvarna	5-3
5.	Cooper Webb (USA), KTM	3-6
6.	Marvin Musquin (F), KTM	7-4
7.	Justin Barcia (USA), Yamaha	8-7
8.	Blake Baggett (USA), KTM	6-10
9.	Dean Ferris (AUS), Yamaha	11-8
10.	Justin Bogle (USA), KTM	10-9

Enduro-EM Brezno

Überraschungssieg

Der erst 21-jährige Junior Kristof Kouble gewann überraschend die Gesamtwertung beim zweiten Lauf der Enduro-Europameisterschaft im slowakischen Brezno.

Von: **Robert Pairan**

Überraschend, weil der Tscheche neidlos anerkannte, dass der Schwede Albin Elowson, der den ersten Tag gewann, einfach schneller

sei. Doch dann stellte ihm die Technik ein Bein.

Erneut in Führung liegend, klemmte bei Elowson das Getriebe und blockierte das Hinterrad seiner Husqvarna mitten in der Prüfung. Das war das vorzeitige Aus, nachdem kurz vorher der Dritte des Vortages, der Schwede Mikael Persson, nach einem Sturz durch einen Ast seine Elektrik ausgerissen wurde.

Kouple konnte mit diesem un-

erwarteten Geschenk seine Führung in der EM weiter ausbauen, während Elowson nun punktgleich mit dem erst 19-jährigen Junior Roni Kytönen, Sohn des Weltmeisters von 1999, Vesa Kytönen, auf dem zweiten Platz liegt.

Als einziger Deutscher kämpfte sich Gerrit Helbig über beide Tage ins Ziel und liegt auf dem fünften Platz in der Klasse der Zweitakter über 250 ccm. ■

ENDURO-EM

Overall, Brezno (SK), 18. Mai

1.	Alwin Elowson (S), Husqvarna	in 56.44,74 min
2.	Kristof Kouble (CZ), KTM	+31,59 s
3.	Mikael Persson (S), KTM	+1.00,29 m
4.	Roni Kytönen (FIN), Husqv.	+1.26,28 m
5.	Jed Etcheles (GB), Sherco	+1.26,40 m
6.	Eemil-Pohjola (FIN), TM	+1.43,12 m
7.	Th. Hostinsky (CZ), Husqv.	+2.21,99 m
8.	Maurizio Micheluz (I), Husqv.	+2.25,07 m
55.	Gerrit Helbig (D), KTM	+10.06,06 m

Overall, Brezno (SK), 19. Mai

1.	Kristof Kouble (CZ), KTM	56.01,27 m
2.	Roni Kytönen (FIN), Husqv.	+31,46 s
3.	Jed Etcheles (GB), Sherco	+1.24,06 m
4.	Maurizio Micheluz (I), Husqv.	+1.31,87 m
5.	Max Ahlin (S), KTM	+2.16,45 m
6.	Patrick Halgas (SK), Beta	+2.19,29 m
7.	Eemil Pohjola (FIN), TM	+2.32,76 m
8.	Antti Hanninen (FIN), Husqv.	+3.15,49 m
9.	Kevin Olsen (S), Husqvarna	+3.22,92 m
48.	Gerrit Helbig (D), KTM	+9.56,56 m



PAIRAN

Unverhofft: EM-Leader Kristof Kouble

NACHRICHTEN

ENDURO-WELTMEISTER GEWINNT WESS-LAUF

Ex-Enduro-Weltmeister Josep Garcia gewann das drei Tage dauernde klassische Enduro „Trefle Lozerien“ im strömenden Regen, das als zweiter Lauf zur World Enduro Super Series (WESS) gewertet wurde. Im Ziel war der Spanier in der 33-jährigen Geschichte der Veranstaltung der erste Nicht-Franzose, der es gewinnen konnte. Mit 40 Sekunden Rückstand wurde Gaststarter Jamie McCanney, der letztjährige Enduro-Vizeweltmeister, Zweiter.

NAGL HOFFT AUF BALDIGES COMEBACK

MX1-Pilot Max Nagl arbeitet hart an seinem Comeback. „Mein Knie wird immer besser. Ich denke, dass ich in den nächsten Tagen probieren kann zu fahren und ein gutes Feedback bekomme.“ Ziel des Oberbayern ist ein Start beim ADAC MX Masters-Rennen am 2. Juni in Möggers.

RAUCHENECKER UND STAUFFER WEITER VORN

Die fünfte Runde der Motocross-ÖM in Weyer brachte keine Veränderung in den Spitzenpositionen beider Klassen. Johannes Klein (KTM) feierte seinen ersten Open-Sieg und blieb in der Tageswertung Zweiter hinter Leader Rauchenecker (2./1). Kratzer zwängte mit Platz 3 und 2 zweimal Grün auf das Podest. MX2-Chef Marcel Stauffer gewann den Eröffnungslauf und wurde dann Zweiter hinter dem Slowenen Pancar. Klein (4./4.), Perkhofner (2./3.) und Rammel (5./5.) behielten ihre Positionen.

SMOLINSKI GEWINNT IN PLATTLING

Weltmeister Martin Smolinski gewann im A-Finale in Plattling sein erstes Saison-Langbahnrennen vor Stephan Katt und Jörg Tebbe. Bei den Seitenwagen siegten Venus/Heiß vor den Franzosen Comblon/Agez und Raphael San Millan/Benedikt Zapf.

Tanken oder Shoppen?

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Einkaufsgutschein
gratis dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug • Nach 50 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773027 | Verschenken: 1773028

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 125,- € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Bentley

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH
WWW.AVG-SPORTWAGEN.DE



Supersports Cabrio 522 kW (710 PS)
one of 710/dt/neu/UVp 320.000,- € 252.888,-
€ Verbr. l/100 km: in.orts 24,0; auß.orts
11,0; komb. 15,9; CO2 komb. 362 g/km,
CO2-Effizienz: G. AVG Leasing & Sport-
wagenzentrum/Vertriebs GmbH, Münch-
nerstr. 20, 82319 Starnberg, 08151-28808

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49047

Jaguar

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

Mercedes



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



ACUMA ONE!
Das Kult-Auto zum Verlieben!
Fahrzeugtyp: G-Modell Puch/Merce-
des-Benz 230 GE Benziner 4x4 Auto-
matik, 85 kW/116 PS, 6 Sitze,
12 Monate Garantie.
www.acuma-offroad.de

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH
WWW.AVG-SPORTWAGEN.DE



G 55 AMG Sammlerzustand, 1.Hd./DT./
nur 12.600 km/Scheckheft/Service NEU/
88.800,- €. AVG Leasing & Sportwagen-
zentrum Vertriebs GmbH, Münchnerstr.
20, 82319 Starnberg, 08151-28808

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49118



SL 55 AMG Brabus Kit K8, EZ 10/2002,
32000 km, 405 kW (551 PS), schwarz,
Leeder exklusiv, Navi, Tel., Klima, Xenon,
SHZ, Nr-Fzg., VB 50.000,- EUR. Tel.
07563/180642, ulba.fischer@t-online.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49045

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 2550

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



4x4 VP GRAVITY - der Off Roader
"V 250d 4Matic", EZ 03/2017, ca. 31800
km, Höherlegung + 30 mm, Front-, Rad-
lauf u. Heckschürzenaufsätze, matt-
schwarze Seitenrohre, 18 Zoll Alu-Rad-
satz KRONA mit Allterrain Bereifung
235/55 R18 General Grabber, Dach-
gepäckträger Frontrunner, konsequente
Farbgebung weiß/mattschwarz, Euro 6,
div. Interieur-Pakete, NAVI Comand, Dis-
tronic, 2x Schiebetür, 2x Klima, 2x (!)
Standheizung, 6 Einzelsitze u.v.m. zum
Preis von 57.715,- € (MwSt. awb.) Fordern
Sie gerne ausführliches Exposé an:
am@vansports.de VANSPTS.DE by
Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH,
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24
(Artur Mittelstedt)

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49041

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



White SportsVan Vito 119 CDI Mixto -
"VP Spirit", absolutes Einzelstück mit
kompletter Luxus Lederausstattung, EZ
04/2018, ca. 11000 km, Sportfahrwerk, VP
Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 20 Zoll,
Soundmodul, Leistungssteigerung (+22
kW/30 PS), einmalige Innenraumverede-
lung komplett schwarz, 5-Sitzer, Stand-
hrg., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schie-
betür, Klima, AHK abnehm. u.v.m.,
73.999,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne
unser ausführliches Exposé an:
am@vansports.de VANSPTS.DE by
Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH,
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24
(Artur Mittelstedt)

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49042

Mini

Leistungskit Z4 40iM (G29) ca. 324 kW/
440 PS u. 600 Nm inkl. Vmax, Kits für fast
alle BMW/Mini. www.wintertuning.de

Porsche

Porsche-Fan sucht 991 GT2 RS/GT3 RS/
R/993 od. älter, mit wenig km, unfallfrei.
Tel. 0172/5159727

Zahle Top Preise. Bundesweite Abholung.
02051/809642, 0170/7026278,
alonso-automobile@t-online.de

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



www.digitaletechnik.de

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

Renn/Rallye

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

SCHARF und SCHNELL

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

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

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Beratung - Verkauf - Service

**BELL
HELMETS**

Direkt
vom
Importeur

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

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

www.Rennsportshop.com

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

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H



Smart ForFour 80kW BRABUS Xclusive, EZ 07/2017, 7605 km, 80 kW (109 PS), JBL-Sound, LED, RF-Kamera, Spurassl, BRABUS 17" LMR, 17.900,- € (MwSt. awb.). BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49072

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Volvo

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

VW



memminger
www.feine-cabrios.de
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



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



Golf GTI Performance BMT schwarz, EZ 01/2017, 17300 km, 169 kW (230 PS), Xenon, SHZ, PDC, Chrompaket, 24.800,- €. Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG Stuttgarterstr. 60, 73614 Schorndorf, 07181/2086129, www.burgerschloz.de H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49125



Golf GTI 35 Edition, Bj. 12, 127000 km, Voll., Leder, Klima, Navi, PLA, ufr., Scheckh., neuw., 13.999,-. 0174/8536251

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

Bereifung



Felgen für alle klassischen Autos der 50er bis 90er Jahre, Rennsport, Rallye und Straße, finden Sie auf www.maxilite.de. Infos unter info@maxilite.ch H

Boote/Yachten

PERFORMANCE ON WATER
www.speed-yacht.com H

Geschäftsverbindungen



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

Modellautos

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

Veranstaltungen

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

Vermietungen

Suche für sehr schöne Halle im Bereich Mönchengladbach/Neuss Mit-Mieter, Oldtimersammler/Oldtimerfan, Schrauber etc. Tel. 02165/7488

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Verschiedenes

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25% Leistung und Drehmoment; www.asa-tuning.de +49-7622-673635 H

Versicherungen



www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000, www.uni-kat.de H



Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

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

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Ramms
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Ramms
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzner
sgranzner@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, leifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
Telefon: +49 (0)711 182 13 87
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
22773 Hamburg
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-
ten zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
Versand Deutschland: 125,00 €
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Abonentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de
© 2019 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Gut zwei Jahre nach seinem schweren Unfall gewinnt der beinamputierte Brite Billy Monger den Grand Prix de Pau

Wie wird der Sport spektakulärer?

Kommentar Michael Schmidt
MSa 22/2019

Ich bin seit vielen Jahren ein großer Formel-1-Fan, aber spätestens diese Saison kann man sich nichts mehr schönreden. Selbst das Rennen in Baku, bei dem es in den Vorjahren immer spektakulär zugeht, war eine laue Luftnummer. Da die Motoren-Regelung ab dem Jahr 2021 mit dem Hybridantrieb nahezu gleich bleiben wird, befürchte ich auch für die Zukunft eine deutliche Überlegenheit von Mercedes.

Selbst eine Budgetdeckelung von ca. 100 Millionen Euro wird daran nichts ändern können. Es wird immer Mittel und Wege geben, diese Kostengrenze zu umgehen und so weiterzumachen wie bisher. Alles ist inzwischen klinisch perfekt. Durch die x-fache Qualitätssicherung der Autos

ist eine Zuverlässigkeit von nahezu 100 Prozent gegeben und damit bleiben Überraschungen aus. Wann ist Mercedes das letzte Mal technisch bedingt ausgefallen?

Da die Teams eine viel zu große Macht haben und ihren Vorteil ab 2021 nicht aufgeben wollen, wird sich gar nichts ändern.
Michael Pfrommer,
per E-Mail

Ich kann Michael Schmidt nur zustimmen: Der F1-Sport hat früher von den kleinen Teams gelebt. Jedes Team müsste die gleiche Chance haben, bei einer guten Vorbereitung vorne im Feld mitzufahren.

Früher war es auch für einen talentierten Nachwuchsfahrer absolut nicht möglich, ein Rennen so dominant anzuführen wie ein Leclerc. Ich möchte seine Leistung nicht schmälern, aber daran sieht man doch, wie leicht es sein muss, einen perfekt abgestimmten Boliden ins Ziel zu

bringen. In den technischen Regularien würde ich sogar noch einen Schritt weiter gehen und die Traktionskontrollen rausnehmen. Oder sie in ihrer Wirkung beschneiden. Dann sehen wir sehr schnell, welcher Pilot echtes Talent hat. Außerdem sieht man dadurch, wer mit seinen Reifen haushalten kann.

Dann wird der Sport wieder spektakulärer. Da die Fahrer mittlerweile echt gut geschützt sind, sollten die Boliden wieder viel schwerer zu fahren sein, nur wer mit einem Biest von Fahrzeug ein schwieriges Rennen gewinnt, ist wieder ein Held!

Hermann Müller,
per E-Mail

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 24./25. Mai: DSK-Buseinsatz bei der AvD Sachsen Rallye
- 03. Juni: Freies Fahren Bilster Berg
- 09./10. Juni: DSK-Buseinsatz beim Wolfelder Bergrennen
- 11. Juni: Freies Fahren Zandvoort

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 23. Mai

10.00	WTCR Zandvoort, Highlights	Eurosport 1
10.55	Formel 1 Monaco, FP1 LIVE (Wh. 21.45)	Sky Sport 1*
ca. 14.50	Formel 1 Monaco, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1
14.55	Formel 1 Monaco, FP2 LIVE (Wh. 23.15)	Sky Sport 1*

Freitag, 24. Mai

19.25	DTM Zolder, Highlights	Sport 1
-------	------------------------	---------

Samstag, 25. Mai

ab 08.30	Formel E Berlin, Vorschau & Quali LIVE	Eurosport 1
09.30	ADAC GT Masters Most, Highlights	N-TV
10.30	Porsche Carrera Cup Most, Highlights	N-TV
11.55	Formel 1 Monaco, FP3 LIVE	Sky Sport 1*
12.30	Porsche Carrera Cup Magazin, Most	Sport 1
12.50	Formel E Berlin, Vorber. & Rennen LIVE	Das Erste/ORF 1
13.00	Formel E Berlin, Rennen LIVE	Eurosport 1
14.00	Formel 1 Monaco, FP3 (Zus.) & Quali LIVE	RTL
14.45	Formel 1 Monaco, Qualifying LIVE	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Monaco, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF info
23.00	Rallye-EM Liepaja, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1

Sonntag, 26. Mai

07.30	PS – DRM – Deutsche Rallye Meisterschaft	N-TV
10.25	Porsche Supercup, Monaco LIVE	Sport 1+*
13.10	Rallycross-WM, Spa (Wh.)	Sport 1+*
14.00	Formel 1 Monaco, Vorber. & Rennen LIVE	RTL
14.15	Formel 1 Monaco, Vorber. & Rennen LIVE	Sky Sport 1*
ca. 14.30	Formel 1 Monaco, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1/SRF 2
15.00	Rallycross-WM, Silverstone LIVE	Sport 1+*
23.00	Porsche Supercup, Monaco (Zus.)	Sport 1
23.30	NASCAR Cup Series, Charlotte LIVE	Motorvision TV*
23.30	Rallycross-WM, Silverstone (Zus.)	Sport 1

Montag, 27. Mai

00.35	Rallye-EM Liepaja, Highlights 3. Tag	Eurosport 1
01.00	Porsche Supercup, Monaco (Aufz.)	Eurosport 1

Motorrad

Sonntag, 26. Mai

ab 13.20	Isle of Man TT 2018, alle Rennen (Wh.)	Motorvision TV*
ab 21.00	Motocross-WM St. Jean, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*
23.00	BSB Donington Park, Highlights	Eurosport 2*

Streams / Internet

Freitag, 24. Mai

ca. 15.55	12h Brunn, erster Teil (3h) LIVE	24hseries.com
-----------	---	---------------

Samstag, 25. Mai

ca. 09.55	12h Brunn, zweiter Teil (9h) LIVE	24hseries.com
ca. 14.35	TCR Europe Hockenheim, 1. Rennen LIVE	tcr-series.tv
ca. 14.55	Truck-EM Misano, 1. Rennen LIVE	fiaetrc.com
15.00	Jaguar I-Pace eTrophy Berlin, Rennen LIVE	ran.de
ca. 17.25	Truck-EM Misano, 2. Rennen LIVE	fiaetrc.com

Sonntag, 26. Mai

07.00	Super GT Suzuka, Rennen LIVE	motorsport.tv
ca. 11.30	TCR Europe Hockenheim, 2. Rennen LIVE	tcr-series.tv
ab 13.00	Motocross-WM St. Jean, alle Läufe LIVE	mxgp-tv.com*
ca. 13.05	Truck-EM Misano, 3. Rennen LIVE	fiaetrc.com
ca. 15.15	Truck-EM Misano, 4. Rennen LIVE	fiaetrc.com
ca. 18.45	IndyCar Series, Indianapolis 500 LIVE	dazn.de*

*kostenpflichtig

Vorschau



Formel 1 – GP Monaco : Gewinnt Mercedes auch den Klassiker im Fürstentum?



Indy 500: Auch ohne Alonso verspricht der Saisonhöhepunkt viel Spektakel

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

24./25.05.	DRM/ADAC Rallye Masters, Sachsen	D
24./25.05.	24h Series, 12h-Rennen Brunn	CZ
24.-26.05.	Rallye-EM, Liepaja	LV
25.05.	Formel E, Berlin	D
25./26.05.	Truck-EM, Misano	I
25./26.05.	TCR Europe, Hockenheim (mit GT Open)	D
25./26.05.	Supercars Australien, Winton	AUS
26.05.	Formel 1, Monte Carlo (+ F2/Supercup)	MC
26.05.	Rallycross-WM, Silverstone	GB
26.05.	IndyCar Series, Indianapolis 500/Indiana	USA
26.05.	NASCAR Cup Series, Charlotte/North Carolina	USA
26.05.	Super GT, Suzuka	J

Motorrad

25.05.	Speedway-EM-Challenge, Nagyhálasz	H
25.05.	Speedway-U21-WM Quali, Pardubice	CZ
25.05.	Speedway-U21-WM Quali, Stralsund	D
25.05.	Speedway-U21-WM Quali, Krakau	PL
25.05.	Freestyle-Motocross-WM, Zürich	CH
24.05.	Speedway Bundesliga, Wittstock	D
25.05.	US-Motocross Nationals, Pala/Kalifornien	USA
25./26.05.	British Superbikes, Donington Park	GB
25.05.-07.06.	Tourist Trophy, Isle of Man	GBM
26.05.	Motocross-WM, Saint-Jean-d'Angély	F
26.05.	Grasbahnrennen, Osnabrück	D
26.05.	Supersmoto-IDM, St. Wendel	D

BIS ZUM 30.06.2019 TICKETS BESTELLEN UND 20 % SPAREN!
 TICKETS UNTER: 0180 5311210** ODER WWW.AVD-OGP.DE

RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 09.-11.08.2019

47. AvD OLDTIMER
 GRAND PRIX



44€
 STATT 65€

WOCHENEND-TICKET

WEITERE HIGHLIGHTS - MEHR ERLEBNIS

MARKENCLUB-TREFFEN 2019

- Einfach als Markenclub anmelden und viele Vorteile genießen:
- › Wochenend-Ticket zum Sonderpreis
 - › Bonusheft mit exklusiven Vorteilen
 - › Spezielle Parkflächen und vieles mehr

Jetzt Informationen und Anmeldeformular anfordern unter: markenclubtreffen@nuerburgring.de

HISTORIC PADDOCK CLUB

- › Bewirtung im Historic Paddock Club mit exklusivem Blick auf die Pit-Lane
- › VIP-Parkplatz im Parkhaus
- › Nürburgring Backstage-Tour und eine Mitfahrt in einem Oldtimer auf der Nordschleife und vieles mehr

Ihr individuelles Angebot anfordern unter: 069 6606-345 oder ogp@avd.de

VIP
 -BEREICH
 HISTORIC PADDOCK CLUB

Partner und Sponsoren



In Zusammenarbeit mit



Medienpartner

Motor
 Klassik



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.)