Abo-Service: 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 18 / 18. APRIL 2018

Ricciardo feiert China-Sieg

Red Bull macht alle nass

Superbike-WM in Aragón

Rea verteidigt WM-Führung

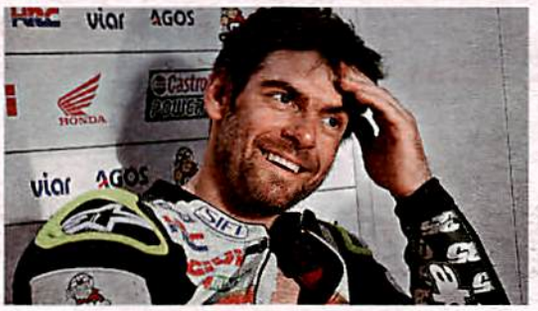
Rallycross-WM in Barcelona

Sieger Ekström disqualifiziert

Deutschland €2,20
A € 2,40 · CH sfr 3,50 · I € 2,90
B, NL, LUX € 2,60 · E € 2,90
4 190525 902203 18

IMSA: Cadillac siegt in Long Beach

Entscheidung beim letzten Boxenstopp



MotoGP-Interview: Cal Crutchlow

„Spüre den Druck als WM-Spitzenreiter“

ADAC GT Masters: Oschersleben

Erste Siege für Audi und Lamborghini

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Eiskalter Ricciardo siegt beim GP in China **S. 4**
Formel 1 Umfassende Statistik zum Shanghai-Rennen **S. 6**
Formel 1 Red Bulls Titelchancen, Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel E Sam Bird Sieger bei der ePrix-Premiere in Rom **S. 10**
Formelsport F1-Hintergründe und IndyCar Long Beach **S. 12**
Sportwagen Audi und Lambo Sieger im ADAC GT Masters **S. 14**
Sportwagen IMSA-Sportwagen: Cadillac und Corvette vorn **S. 16**
Sportwagen 24h-Quali-Rennen und weitere Hintergründe **S. 19**
Rallycross-WM Champion Kristoffersson erbt Sieg **S. 20**
Rallyesport Mögliche Loeb-Pläne und weitere News **S. 22**
Tourenwagen Saisonstart mit Knall zur TCR Germany **S. 24**
Tourenwagen Neues aus DTM, WTCR und weiteren Serien **S. 26**

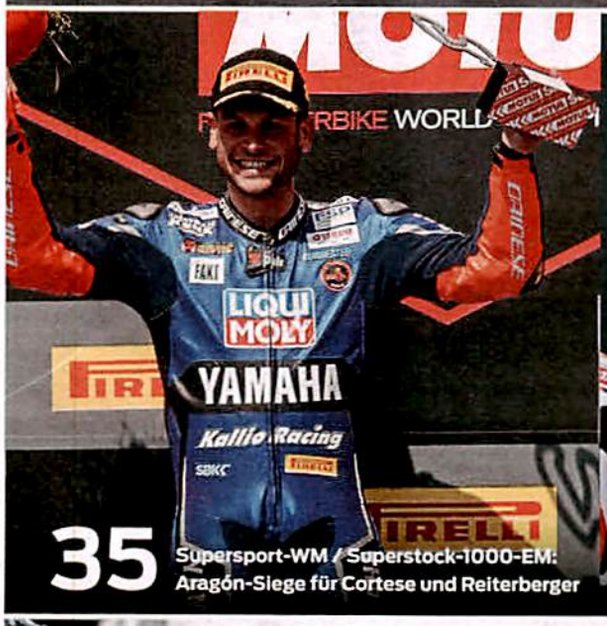
Motorrad:

MotoGP Großes Interview mit WM-Leader Cal Crutchlow **S. 28**
MotoGP Die Nachwirkungen des Argentinien-Rennens **S. 30**
Motorrad-WM Neuigkeiten und Vorschau auf Austin **S. 31**
Historie Vor 45 Jahren: Saarinens unerreichter Aufstieg **S. 32**
Straßensport Neues aus IDM, Endurance-WM und mehr **S. 33**
Superbike-WM Rea und Davies teilen sich Aragón-Siege **S. 34**
Superbike-WM Die Ergebnisse der Rennen in Spanien **S. 36**
Offroad Supercross-WM, Speedway und Nachrichten **S. 37**
Motocross-WM Herlings auch in Portugal nicht zu schlagen **S. 38**

Leserservice:

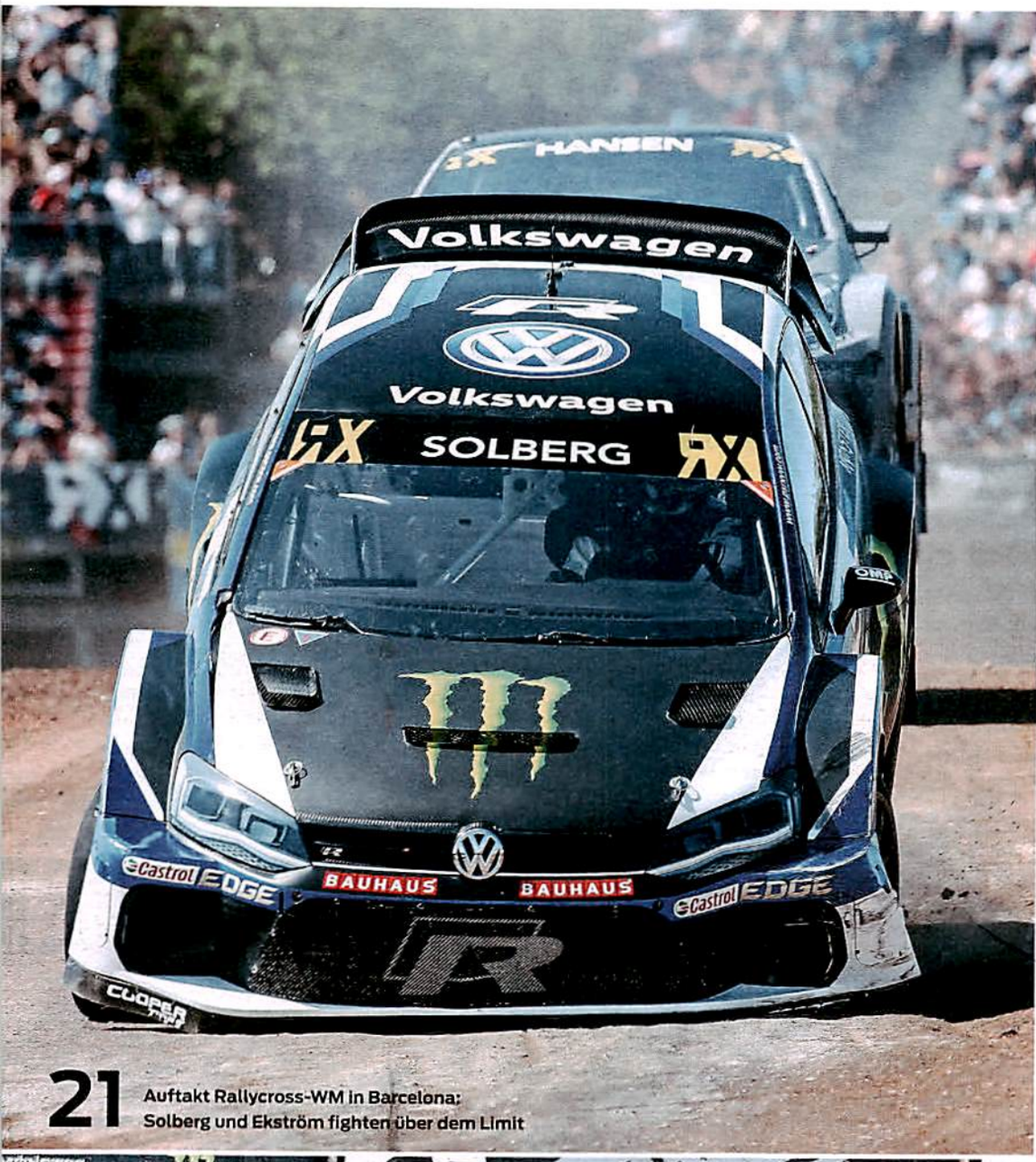
Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

24 TCR Germany in Oschersleben: Opel und Honda siegen zum Auftakt



35 Supersport-WM / Superstock-1000-EM: Aragón-Siege für Cortese und Reiterberger

10 Formel-E-Rennen in Rom: Bird gewinnt nach Rosenqvist-Ausfall



21 Auftakt Rallycross-WM in Barcelona: Solberg und Ekström fighten über dem Limit

MONSTER

38 Motocross-WM in Águeda: Jeffrey Herlings (r.) beißt sich durch

HODGKINSON

FERRARI GEWINNT PS-DUELL
Mercedes hat die Führung in der Power-Wertung der Formel 1 an Ferrari verloren. Grund ist aber nicht die schnelle Entwicklung der Italiener, sondern eine freiwillige Abrüstung bei Mercedes.
Seite 12

24H-QUALI-RENNEN
In den vergangenen beiden Jahren holte immer der Hersteller den Sieg beim 24h-Rennen am Nürburgring, der vorher das Quali-Rennen gewann. Wir verraten Ihnen, wer dieses Jahr als Favorit startet.
Seite 19

BLEIBT HWA IN DER DTM?
Werden die deutschen Tourenwagen-Fans auch weiterhin Mercedes-Autos in der DTM sehen? HWA überlegt offenbar auch nach dem Ausstieg des Herstellers in der kommenden Saison anzutreten.
Seite 26

Ricciardo macht ku

Daniel Ricciardo hat beim China-Grand-Prix den ersten Saisonsieg gefeiert. Dank etwas Safety-Car-Glück, einer mutigen Taktik und gut getimter Überholmanöver gewann der Australier am Ende überlegen. Für die größten Schlagzeilen nach dem Rennen sorgte Teamkollege Max Verstappen.

Von: **Michael Schmidt**

Warum ging nur Red Bull volles Risiko?

29 Runden lang passierte in Shanghai nicht viel. Dann lieferte eine Kollision zwischen den beiden Toro Rosso eine Analogie zum GP Australien. Dort lösten zwei Boxenpannen von HaasF1 eine virtuelle Safety-Car-Phase aus. Chassispartner Ferrari profitierte damals. Der Toro-Rosso-Crash in Shanghai wurde nun zum Matchwinner für Red Bull.

Als Charlie Whiting das Safety Car auf die Bahn schickte, machte nur Red Bull alles richtig. Das Team holte beide Fahrer an die Boxen und gab ihnen Soft-Reifen für die letzten 25 Runden mit auf die Reise. Da lagen Max Verstappen und Daniel Ricciardo auf den Plätzen drei und fünf. Am Ende des Rennens hatte Ricciardo die Nase vorn. Es wäre ein Doppelsieg für Red Bull geworden, hätte Verstappen nicht mit zwei verunglückten Angriffen auf Lewis Hamilton und Sebastian Vettel drei Positionen verloren.

Mercedes und Ferrari verschliefen den Boxenstopp. Dabei hätten sie mit Hamilton und Räikkönen viel mehr Zeit für die Entscheidung gehabt. Die Red-Bull-Piloten lagen in der Haarnadel, als sie der Funkspruch erreichte: „Es war eine Sekunden-Entscheidung. Wir hatten schon vor dem Rennen abgesprochen, bei einem Safety Car zur rechten Zeit die Reifen ein zweites Mal zu wechseln", bestätigte Teamberater Helmut Marko.

Hamilton lag 2,7 Sekunden hinter Verstappen, Räikkönen sogar 11,2 Sekunden hinter Ricciardo. Doch warum haben Ferrari und Mercedes nicht auf die Red-Bull-Taktik reagiert? „Wir haben uns zu sehr auf Ferrari konzentriert und Ferrari wahrscheinlich auf uns. Dabei haben wir die Red Bull aus dem Radar verloren. Jetzt, wo sechs Fahrer gewinnen können, ist es einfacher, taktische Fehler zu machen. Weil es mehr Optionen und Parameter gibt", räumte Mercedes-Teamchef Toto Wolff ein.

Es gab aber auch rationale Gründe, auf dem Medium-Reifen weiterzufahren. „Uns war die Position auf der Strecke wichtiger als ein frischer Reifensatz", hieß es unisono bei den beiden WM-Kandidaten. Wolff erklärt, welche Angst mitschwang: „In der ersten Rennhälfte hat kaum einer überholt. Wir haben gefürchtet, dass es auch in der zweiten Halbzeit schwer sein würde, die Positionen wieder gutzumachen." Red Bull hat gezeigt, dass es möglich war.

War die Verstappen-Strafe zu gering?

Max Verstappen stolpert über seine Ungeduld. Beim Angriff auf Hamilton in einer ultraschnellen Linkskurve geriet der Holländer auf die Gummischnipsel neben der Ideallinie und bog in die Botanik ab. Ricciardo wischte vorbei. „Dort überholt man nicht", sagte Hamilton kurz und bündig.

Die Attacke auf Vettel war schlecht getimt. Verstappen sah einen leichten Verbremser beim Heppenheimer und wollte im Ricciardo-Stil mit einem Last-Minute-Angriff vorbei. Doch Mad Max bremste zu spät und drehte den Ferrari um. Hamilton und Räikkönen profitierten.

Für Vettel war das Rennen gelaufen. Mit beschädigtem Unterboden und ausgelutschten Reifen wurde er zur leichten Beute für Nico Hülkenberg und Fernando Alonso. Deshalb war die Zehn-Sekunden-Zeitstrafe für den Täter gerechtfertigt. Sie bestrafte Verstappen, weil er dadurch eine Position gegen Hamilton verlor, den er in der 48. Runde wieder überholt hatte.

Niki Lauda ging mit Verstappen hart ins Gericht: „Die Schuld liegt voll bei Max. Vernunft

Nach viel Pech in den ersten Rennen erzwang Daniel Ricciardo sein Glück in Shanghai. Er zementierte seinen Ruf als bester Überholer

Crashkurs: Nachdem Verstappen den Ferrari von Vettel gedreht hatte, entschuldigte er sich bei seinem Gegner und bei seinem Team

SUTTON IMAGES

rzen Prozess

Spannungselement: Der Crash der beiden Toro-Rosso-Piloten brachte das Safety Car und damit Drama im Finale

SUTTON IMAGES

SUTTON IMAGES

scheint sich bei diesem Menschen nicht einzustellen. Normalerweise wächst man mit seinen Fehlern. Er wird nur kleiner. Das scheint mir auch eine Intelligenzfrage zu sein." Nico Rosberg sieht den Holländer als Wiederholungstäter, der endlich erwachsen werden müsse.

Vettel wollte sich über die Höhe der Strafe nicht auslassen: „Das ist Sache der Sportkommissare." FIA-Rennleiter Charlie Whiting sah die Kollision eher als Fehler als ein riskantes Manöver. Deshalb könne man mit zehn Sekunden durchaus leben. „Außerdem hat Max auch noch Strafpunkte bekommen. Er steht jetzt schon bei fünf Punkten. Das wird ihn davon abhalten, solche Aktionen häufiger zu machen."

War das Safety Car gerechtfertigt?

In der 29. Runde kamen sich die Toro-Rosso-Piloten in der Haarnadel in die Quere. Brendon Hartley sollte Pierre Gasly vorbeilassen, doch irgendetwas musste der Neuseeländer dabei missverstanden haben. Der Zusammenstoß verteilte Karbontrümmer über eine weite Strecke. Zwei Runden später schickte FIA-Rennleiter Charlie Whiting das Safety Car auf die Bahn. Warum so spät, fragte Vettel, der wie Bottas der Leidtragende der Neutralisation war. Die beiden waren gerade an der Boxeneinfahrt vorbeigefahren, als sich Bernd Mayländer auf den Weg machte.

Whiting verteidigte sich: „Einige Fahrer haben uns kontaktiert. Aber ich wollte erst feststellen, ob ein Safety Car notwendig ist und wie groß die Lücken im Feld waren, um die Streckenposten sicher arbeiten zu lassen. Als klar war, dass ein virtuelles Safety Car nicht reicht, haben wir das richtige losgeschickt."

Vettels Kritik, dass damit wie schon in Ungarn 2014 die Spitzenreiter benachteiligt worden wären, ließ Whiting nicht gelten: „Ich schaue bei der Entscheidung, ob Safety Car oder nicht, nie darauf, wer im Vorteil und wer im Nachteil ist. Das ist eine Entscheidung, die rein aus Sicherheitsgründen getroffen wird."

Wer profitierte noch vom Safety Car?

Drei Teams haben das Safety Car zu einem zusätzlichen Reifenwechsel genutzt. Red Bull, Renault und Force India holten beide Fahrer an die Box. Ricciardo, Verstappen, Hülkenberg, Sainz und Ocon noch in der 31. Runde. Force India traute sich nicht einen Doppelstopp wie Red Bull und hielt Perez noch eine Runde länger auf der Strecke.

Während sich Red Bull mit dem Sieg für den Coup belohnte, Renault dafür die Plätze sechs und acht erntete, ging es sich für Force India nicht mehr ganz aus. Ocon und Perez kamen zwar schnell an Stoffel Vandoorne und Lance Stroll vorbei, doch dann wurde es zäh. Auf WM-Punkte fehlten 4,4 Sekunden. Kevin Magnussen hatte trotz Medium-Reifen genug Speed, die Verfolger auf Distanz zu halten.

Es gab aber auch einen Profiteur, der nicht unter Safety-Car-Bedingungen stoppte. Fernando Alonso kam kurz vor dem Toro-Rosso-Crash an die Box. Und wurde trotzdem Siebter. Weil Carlos Sainz und die beiden Force India bei ihren Stopps hinter den McLaren fielen, und weil Alonso wieder seinen Killerinstinkt nutzte. Er ging noch an Magnussen und Vettel vorbei.

Warum war Mercedes nur dritte Kraft?

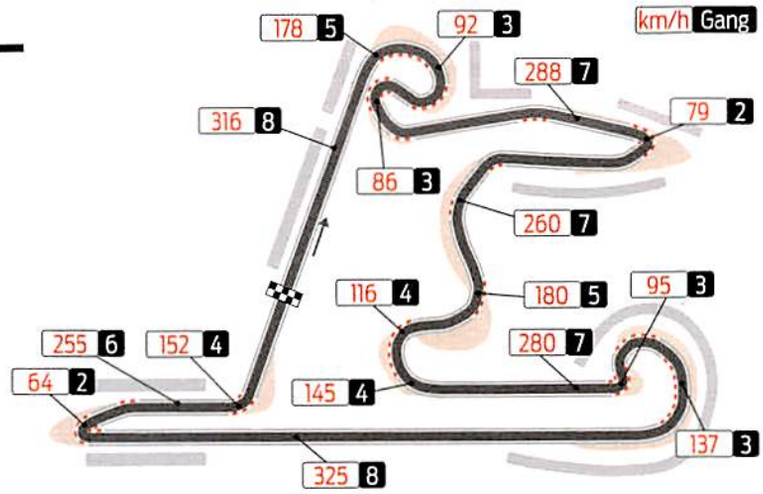
Mercedes-Teamchef Toto Wolff nahm über den Zustand des Titelverteidigers kein Blatt vor den Mund: „In China waren wir hinter Ferrari und Red Bull nur dritte Kraft. Wir waren im Training und im Rennen zu langsam. Auf eine schnelle Runde blieben die Reifen zu kalt, im Rennen haben sie dann wieder überhitzt. Das Fenster ist einfach zu klein."

Hamilton meinte schmallippig: „Ich habe keine Antwort für unsere Probleme. Wir haben uns seit Melbourne verschlechtert." Wolff sieht aber noch keinen Grund zur Panik: „Wir müssen jetzt ruhig bleiben, die Köpfe zusammenstecken und die Probleme lösen. Die sind wie alles in der Formel 1 komplex." ■

GRAND PRIX VON CHINA: 3. VON 21 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,451 km**
Runden:	**56**
Distanz:	**305,066 km**
Zuschauer:	**65 000**
Wetter:	**19 Grad, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**331,1 km/h (Vettel)**
Topspeed Rennen:	**343,8 km/h (Räikkönen)**
Gangwechsel/Runde:	**50**
Volllastanteil:	**67 % (1370 m = 18,0 s)**
Benzinverbrauch/Runde:	**2,54 Liter**
Führungswechsel:	**3**



STARTAUFSTELLUNG

1	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1.31,095 min	5
2	Kimi Räikkönen, FIN Ferrari, 1.31,182 min	7
3	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.31,625 min	77
4	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.31,675 min	44
5	Max Verstappen, NL Red Bull-Renault, 1.31,796 min	33
6	Daniel Ricciardo, AUS Red Bull-Renault, 1.31,948 min	3
7	Nico Hülkenberg, D Renault, 1.32,532 min	27
8	Sergio Pérez, MEX Force India-Mercedes, 1.32,758 min	11
9	Carlos Sainz, E Renault, 1.32,819 min	55
10	Romain Grosjean, F HaasF1-Ferrari, 1.32,855 min	8
11	Kevin Magnussen, DK HaasF1-Ferrari, 1.32,986 min	20
12	Esteban Ocon, F Force India-Mercedes, 1.33,057 min	31
13	Fernando Alonso, E McLaren-Renault, 1.33,232 min	14
14	Stoffel Vandoorne, B McLaren-Renault, 1.33,506 min	2
15	Brendon Hartley, NZ Toro Rosso-Honda, 1.33,795 min	28
16	Sergey Sirotkin, RUS Williams-Mercedes, 1.34,062 min	35
17	Pierre Gasly, F Toro Rosso-Honda, 1.34,101 min	10
18	Lance Stroll, CDN Williams-Mercedes, 1.34,285 min	18
19	Charles Leclerc, MC Sauber-Ferrari, 1.34,454 min	16
20	Marcus Ericsson, S [1] Sauber-Ferrari, 1.34,914 min	9

Startnummer
1) Fünf Plätze zurück wegen Ignorierens gelber Flaggen

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	schnellste Runde
1.	**Ricciardo**	56/12 [2]	1:32.01,940 min = 206,068 km/h	us/m/s	2 (45,733 s)	1.35,785 min
2.	**Bottas**	56/18	+ 8,894 s	s/m	1 (22,097 s)	1.36,987 min
3.	**Räikkönen**	56/6	+ 9,637 s	s/m	1 (22,913 s)	1.36,456 min
4.	**Hamilton**	56	+ 16,985 s	s/m	1 (22,464 s)	1.36,878 min
5.	**Verstappen[3]**	56	+ 20,436 s	us/m/s	2 (45,311 s)	1.36,206 min
6.	**Hülkenberg**	56	+ 21,052 s	us/m/s	2 (46,951 s)	1.36,881 min
7.	**Alonso**	56	+ 30,639 s	s/m	1 (24,110 s)	1.37,234 min
8.	**Vettel**	56/20	+ 35,286 s	s/m	1 (23,009 s)	1.37,479 min
9.	**Sainz**	56	+ 35,763 s	us/m/s	2 (47,052 s)	1.37,754 min
10.	**Magnussen**	56	+ 39,584 s	s/m	1 (22,973 s)	1.38,152 min
11.	**Ocon**	56	+ 44,050 s	s/s/us	2 (45,918 s)	1.37,985 min
12.	**Pérez**	56	+ 44,725 s	us/s/s	2 (45,190 s)	1.37,673 min
13.	**Vandoorne**	56	+49,373 s	s/m	2 (50,702 s)	1.38,137 min
14.	**Stroll**	56	+ 55,490 s	s/m	1 (22,661 s)	1.38,500 min
15.	**Sirotkin**	56	+ 58,241 s	s/m/s	2 (46,439 s)	1.38,624 min
16.	**Ericsson**	56	+1.02,604 min	s/m	1 (22,785 s)	1.38,386 min
17.	**Grosjean**	56	+1.05,296 min	us/m/us	2 (46,715 s)	1.37,410 min
18.	**Gasly[3]**	56	+1.06,330 min	m/s/us	2 (58,600 s)	1.38,367 min
19.	**Leclerc**	56	+1.22,575 min	s/m	1 (23,392 s)	1.38,808 min
20.	**Hartley**	51	Getriebe (P 20)	us/m/s		

[1] Reifenfolge: hs = hypersoft, us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, sh = superhart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box, [2] Runden in Führung, Bestwerte in Rot, [3] 10 Sekunden addiert, [4] 5 Sekunden addiert, [5] 30 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1.	Vettel[2*]	54 Punkte
2.	Hamilton	45 Punkte
3.	Bottas	40 Punkte
4.	Ricciardo[1]	37 Punkte
5.	Räikkönen	30 Punkte
6.	Alonso	22 Punkte
7.	Hülkenberg	22 Punkte
8.	Verstappen	18 Punkte
9.	Gasly	12 Punkte
10.	Magnussen	11 Punkte
11.	Vandoorne	6 Punkte
12.	Sainz	3 Punkte
13.	Ericsson	2 Punkte
14.	Ocon	1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	1:2
Vettel – Räikkönen	2:1
Ricciardo – Verstappen	1:2
Alonso – Vandoorne	3:0
Sirotkin – Stroll	2:1
Pérez – Ocon	2:1
Gasly – Hartley	2:1
Grosjean – Magnussen	1:2
Hülkenberg – Sainz	3:0
Ericsson – Leclerc	2:1

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	85 Punkte
2. Ferrari [2*]	84 Punkte
3. Red Bull-Renault [1*]	55 Punkte
4. McLaren-Renault	28 Punkte
5. Renault	25 Punkte
6. Toro Rosso-Honda	12 Punkte
7. HaasF1-Ferrari	11 Punkte
8. Sauber-Ferrari	2 Punkte
9. Force India-Mercedes	1 Punkt

GRAND PRIX CHINA, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.33,999 min	22
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,359 s	14
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,458 s	28
4.	Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,538 s	22
5.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,669 s	22
6.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,862 s	18
7.	Kevin Magnussen	HaasF1	+ 1,179 s	21
8.	Carlos Sainz	Renault	+ 1,617 s	23
9.	Romain Grosjean	HaasF1	+ 1,719 s	21
10.	Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,801 s	18
11.	Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,038 s	21
12.	Fernando Alonso	McLaren	+ 2,045 s	29
13.	Sergio Pérez	Force India	+ 2,052 s	28
14.	Esteban Ocon	Force India	+ 2,352 s	32
15.	Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,692 s	31
16.	Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,716 s	23
17.	Charles Leclerc	Sauber	+ 2,724 s	23
18.	Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 2,757 s	25
19.	Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,910 s	21
20.	Lance Stroll	Williams	+ 2,910 s	28

GRAND PRIX CHINA, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sebastian Vettel	Ferrari	1.33,018 min	14
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,451 s	21
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,743 s	16
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,951 s	14
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,039 s	14
6.	Kevin Magnussen	HaasF1	+ 1,311 s	25
7.	Sergio Pérez	Force India	+ 1,427 s	14
8.	Esteban Ocon	Force India	+ 1,438 s	16
9.	Carlos Sainz	Renault	+ 1,564 s	20
10.	Sergey Sirotkin	Williams	+ 1,723 s	13
11.	Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,823 s	16
12.	Fernando Alonso	McLaren	+ 1,833 s	13
13.	Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,959 s	16
14.	Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,973 s	20
15.	Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 2,043 s	4
16.	Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,061 s	16
17.	Lance Stroll	Williams	+ 2,357 s	16
18.	Charles Leclerc	Sauber	+ 2,479 s	14
19.	Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,661 s	13
20.	Romain Grosjean	HaasF1	+ 2,738 s	6

ZITAT DES RENNENS

„ICH FAND ES GUT, DASS MAX DEN FEHLER ZUGAB. ER HAT SICH VERBREMST, DAS KANN PASSIEREN. MIT DEM RÜCKENWIND AUF DER GERADEN WAR ES NICHT EINFACH."

Sebastian Vettel

GRAN D PRIX CHINA, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.33,482 min	26
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,007 s	26
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,033 s	27
4.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,108 s	27
5.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,341 s	26
6.	Nico Hülkenberg	Renault	+ 0,831 s	30
7.	Kevin Magnussen	HaasF1	+ 0,976 s	26
8.	Carlos Sainz	Renault	+ 0,991 s	28
9.	Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 1,075 s	26
10.	Fernando Alonso	McLaren	+ 1,150 s	23
11.	Sergio Pérez	Force India	+ 1,310 s	30
12.	Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,367 s	33
13.	Esteban Ocon	Force India	+ 1,392 s	30
14.	Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,681 s	22
15.	Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,851 s	37
16.	Sergey Sirotkin	Williams	+ 1,858 s	31
17.	Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,142 s	29
18.	Charles Leclerc	Sauber	+ 2,434 s	26
19.	Romain Grosjean	HaasF1	+ 2,989 s	26
20.	Lance Stroll	Williams	+ 3,665 s	19

STATISTIK DES WOCHENENDES

6

Mal in Folge startete Nico Hülkenberg nun schon vom siebten Startplatz. Dreimal am Ende der vergangenen Saison, dreimal zu Beginn der neuen Saison. So etwas gab es noch nie. „Die drei Top-Teams sind vorne, dann kommt eine große Lücke, und dahinter muss ja einer der Schnellste sein", kommentierte der Renault-Pilot die kuriose Serie trocken. Auch bei Daniel Ricciardo lohnt es sich, auf das Thema Startplätze einzugehen. Sechs Grand-Prix-Siege hat der China-Triumphator nun auf dem Konto. Am Start stand er dabei nie besser als Platz 4. Zum Vergleich: Sebastian Vettel sammelte alle seine 51 Siege von den Startplätzen eins, zwei oder drei. Auch für Lewis Hamilton gab es Grund zu feiern: Der Weltmeister fuhr zum 28. Mal in Folge in die Punkte. Auch das ist ein neuer F1-Rekord.

MSA

Nico Hülkenberg hat ein Abonnement auf Startplatz 7

FAHRERNOTEN

06/10 Ø 8,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

09/10 Ø 7,33
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

03/10 Ø 4,66
Max Verstappen
Red Bull Racing

10/10 Ø 8,66
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing

09/10 Ø 9,33
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari

08/10 Ø 8,33
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari

07/10 Ø 6,66
Sergio Pérez
Force India

07/10 Ø 7,00
Esteban Ocon
Force India

06/10 Ø 4,33
Sergey Sirotkin
Williams F1

05/10 Ø 4,66
Lance Stroll
Williams F1

09/10 Ø 8,66
Fernando Alonso
McLaren

06/10 Ø 6,66
Stoffel Vandoorne
McLaren

04/10 Ø 5,33
Pierre Gasly
Toro Rosso

04/10 Ø 4,66
Brendon Hartley
Toro Rosso

07/10 Ø 7,00
Romain Grosjean
Haas F1 Team

08/10 Ø 8,66
Kevin Magnussen
Haas F1 Team

09/10 Ø 8,33
Nico Hülkenberg
Renault F1

07/10 Ø 6,33
Carlos Sainz
Renault F1

05/10 Ø 7,00
Marcus Ericsson
Sauber

04/10 Ø 4,66
Charles Leclerc
Sauber

Der Geheimfavorit

WILHELM

In den Schlussrunden bei freier Fahrt demonstrierte Ricciardo den überlegenen Rennspeed des Red Bull. Im Ziel lag der Australier 8,8 Sekunden vor Bottas

Drei Grands Prix – und noch kein Mercedes-Sieg. Ferrari bekommt als Silberpfeil-Jäger Konkurrenz. In China meldete sich Red Bull mit dem Sieg von Daniel Ricciardo im Rennen um den WM-Titel zurück.

Von: **Michael Schmidt**

Diese Weltmeisterschaft wird ein Dreikampf. Der GP China hat gezeigt, dass neben Mercedes und Ferrari auch Red Bull im Titelrennen mitmischt. Bis jetzt war das nur eine kühne Behauptung aus dem Red-Bull-Lager. Daniel Ricciardo führte mit seinem Sieg in Shanghai nun den Beweis, dass Red Bull im Renntrimm das schnellste Auto im Feld hat. Das Problem ist die Qualifikation. Auf eine Runde fehlen zwischen 0,3 und 0,7 Sekunden auf die Konkurrenz. Deshalb braucht Red Bull im Rennen die perfekte Strategie, gute Boxenstopps und Fahrer, die überholen können. Alles traf in China zu.

Eigentlich hätte der WM-Dritte in Shanghai einen Doppelsieg landen müssen. Max Verstappen verspielte ihn mit zwei ungeduldigen Manövern gegen Lewis Hamilton und Sebastian Vettel und einer Zehnsekundenstrafe, die er für seinen Rempler an Vettel kassierte. „Beim Angriff auf Seb haben die Hinterräder blockiert, und ich bin in ihn reingerutscht. Sorry, mein Fehler. Ich bin enttäuscht von mir selbst, weil ich mit Daniel auf dem Podium hätte stehen können." Ricciardo machte es besser. Der Australier brauchte nur neun Runden, um vom sechsten Platz an die Spitze zu fahren. Die vier Überholmanöver gegen Räikkönen, Hamilton, Vettel und Bottas trugen Ricciardos Handschrift. Meistens kamen sie aus dem Hinterhalt.t

Lob an die Mechaniker

Es hätte alles ganz anders kommen können. 24 Stunden davor musste Ricciardo zittern, überhaupt an der Qualifikation teilzunehmen. Ein Turboladerschaden im dritten Training stellte die Red-Bull-Mechaniker vor eine harte Prüfung. Renault lieferte zu spät das Ersatz-Kit mit Motor, Turbolader, MGU-H und MGU-K. „Den Mechanikern blieben nur zwei Stunden Zeit. Bisher lag unser interner Rekord bei drei Stunden", lobte Teamchef Christian Horner seine Schrauber. 3.02 Minuten vor Ende der ersten K.o.-Runde ging Ricciardo auf die Strecke. „Hätte er von ganz hinten starten müssen, hätte er im Rennen nicht mitgemischt", ist Motorsportchef Helmut Marko überzeugt.

Red Bull machte auch im Rennen alles richtig. Verstappen und Ricciardo wechselten schon früh auf Medium-Reifen und lockten so Mercedes und Ferrari aus der Reserve. Schon da übte die Reifenwechsel-Crew den Doppelstopp mit nur 6,2 Sekunden Verschnaufpause. Die beiden alten WM-Gegner können sich nicht mehr auf sich selbst konzentrieren. Mit Red Bull dazwischen wird die Taktik zum Schachspiel. „Mehr Variablen, mehr Fehler", räumte Mercedes-Teamchef Toto Wolff ein. Was prompt eintraf. Als in der 31. Runde das Safety Car ausrückte, reagierte nur Red Bull richtig. Beide Fahrer bekamen Soft-Reifen. „Es war eine Sekundenentscheidung. Zwei andere Teams hätten auch Zeit gehabt – und haben dumm geschaut. Wenn Mercedes nicht vorne liegt, verstehen sie die Welt nimmer", stichelte Marko. Der Grazer ist überzeugt: „Unser Speed war vorher schon gut. Wir haben uns aber zurückgehalten, damit wir am Ende noch mal zuschlagen hätten können. Auch ohne das Safety Car wäre es für Bottas keine sichere Sache gewesen. Wir wären mit einem Stopp durchgefahren, aber mit relativ gut konservierten Reifen."

Der Red Bull RB14 ist Ferrari und Mercedes in schnellen Kurven, auf der Bremse, in der Traktion und beim Reifenschonen überlegen. Ihm fehlen 30 PS, und er hat wegen seiner starken Anstellung zu viel Luftwiderstand. Das drückt auf die Topspeeds. Auch diesmal fehlten wieder 10 km/h. Der Fluch sind drohende Motorstrafen. Ricciardo hat schon seine zweite Batterie und sein zweites Motor-Kit. Red Bull drängt Renault, freiwillig Strafen für Power-Updates in Kauf zu nehmen. Marko: „Wir sind immer am Einfordern von Leistung. Für Renault sind wir lästig wie Stechmücken. Wir werden Startplatzstrafen kriegen, müssen sie nur so einteilen, dass sie auf dem richtigen Kurs passieren." ■

JERRY ANDRÉ

Der Turbo-Schaden im dritten Training konnte Red Bull nicht aufhalten

AUS DEM FAHRERLAGER

ZWEI NÄCHTE IM FLIEGER

Eigentlich wollte Haas-Teamchef Guenther Steiner direkt von Bahrain nach Shanghai fliegen. Doch am Montag erreichte ihn ein aufgeregter Anruf seiner Sekretärin. Der Reisepass mit dem China-Visum war noch in Charlotte in den USA. Kurzerhand wurde das Dokument von einem befreundeten Piloten nach London gebracht. Steiner buchte um und reiste nicht Richtung Osten, sondern auch in die englische Hauptstadt. Dort wurde ihm der Pass mit dem Visum in die Hand gedrückt. Mit dem nächsten Flieger ging es nach Shanghai.

KRITIK AN BOTTAS

Nach seinem frühen Ausfall hat sich Daniel Ricciardo die Entscheidung beim GP Bahrain im Hotel im TV angeschaut: „Ich habe zu Valtteri gerufen: Starte einen Angriff! Aber der Angriff blieb aus. Selbst wenn er sich bei der Attacke in Kurve 1 verbremst und neben die Strecke rutscht, wird er immer noch sicher Zweiter. Wenn es um den Sieg geht, muss man doch alles probieren."

ZWEI AUFPASSER

Die FIA hat Ferrari gebeten, Stellung zu dem Boxenunfall in Bahrain zu nehmen, bei dem sich ein Mechaniker ein Bein brach. Im Report steht, dass der Mann am Schlagschrauber die Radmutter nicht lösen konnte, ein zweites Mal ansetzte und dabei instinktiv die Drehrichtung falsch einstellte. Da der Drehmomentsensor volle Kraft meldete, interpretierte die Elektronik das als Vollzug des Radwechsels. Der hintere Wagenheber senkte

WILHELM

Ferrari geht auf Nummer sicher

das Auto automatisch ab. Der Regisseur vor dem Auto gab grünes Licht. Um eine Wiederholung auszuschließen, installierte Ferrari zwei Aufpasser. Einen vor dem Auto, einen dahinter.

DÉJÀ-VU FÜR RED BULL

Der GP Bahrain war für Red Bull das erste Rennen seit Korea 2010, in dem beide Fahrer ausgeschieden sind. Teamchef Christian Horner meinte mit Galgenhumor: „Es war damals fast eine Kopie. Eines unserer Autos ist nach einer Kollision mit einem Mercedes ausgeschieden, das andere mit einem Problem im Antrieb."

RÄTSEL UM CRASH

Der Crash von Max Verstappen im Qualifying von Bahrain bleibt mysteriös. Renault hatte die erste Theorie des Piloten vom plötzlichen 150-PS-Schub dementiert. Teamchef Horner erklärte dann in China, dass der Fuß des Holländers beim Überfahren der Kerbs auf das Gaspedal gekommen sei. Doch einen Tag später änderte er die Geschichte wieder. Nun war auf einmal ein fehlerhafter Schaltvorgang Schuld an der plötzlichen Beschleunigung.

RICCIARDO HILFT MIT

Nach dem Turboschaden im dritten Training konnte Daniel Ricciardo gerade so am Qualifying teilnehmen. Ohne die eigene Hilfe wäre es nicht möglich gewesen. „Die Streckenposten wollten das Auto zunächst in die falsche Richtung schieben. Ich habe dann mit dem Finger zur Boxeneinfahrt gezeigt." Dort wurde es von den Mechanikern in Empfang genommen.

WILHELM

Ricciardo dirigiert Streckenposten

KOMMENTAR

Am Dienstag nach dem GP China tagte in Paris die Strategiegruppe. Ein Punkt auf der Agenda war, das 2014 eingeführte Spritlimit von zunächst 100 und jetzt 105 Kilogramm für eine Renndistanz wieder abzuschaffen. Ein absolut überfälliger Schritt. Dann müssen die Fahrer nicht mehr mitten auf der Geraden vom Gas und auf die Kurven zurollen, um Sprit zu sparen. Ein Punkt weniger, der die Fahrer davon abhält zu überholen. Das Spritlimit war von Anfang an eine Fehlkonstruktion. Allein die Vorgabe in Kilogramm. Wer in der realen Welt kann schon was mit 100 Kilogramm Benzin anfangen? Wie viele Liter oder Gallonen sind das? Wie will man für effiziente Motoren werben, wenn man mit der Mengenangabe nichts anfangen kann? Deshalb wird es auch keinen interessieren, wenn die Autos im nächsten

SUTTON IMAGES

Die Piloten müssen 2019 wohl nicht mehr so viel Sprit sparen wie aktuell

Jahr 110 statt 105 Kilogramm verbrennen. Die Beschränkung der Durchflussmenge auf 100 Kilogramm pro Stunde wird verhindern, dass der Verbrauch exorbitant steigt. Es wird weiterhin ein Bonus sein, sparsame Motoren zu bauen. Weil man dann beim Start weniger tanken kann und das Auto in der ersten Rennhälfte leichter ist. Den vernünftigen Ansatz wünscht man sich auch bei den Reifen. Weg damit, dass Pirelli die drei Optionen vorgibt. Was spricht dagegen, wenn jedes Team die 13 Reifensätze pro Fahrer selbst bestimmt und dabei aus dem kompletten Angebot von Pirelli auswählen kann? Wenn einer mit zu weichen Reifen zockt, dann trifft die Schuld das Team und nicht Pirelli. Das wird auch jeder Zuschauer so sehen. Eine freie Reifenwahl würde die Rennen unberechenbarer und damit spannender machen. Weil es dann viel mehr unterschiedliche Strategien gibt. Weil die Chance, dass einer Fehler macht, größer wird. Weil Autos, die netter mit den Reifen umgehen, belohnt werden. Und weil es den kleinen Teams hilft. Wer weniger Abtrieb hat, stresst die weichen Reifenmischungen weniger. Das könnte einen Teil des Abtriebsdefizits wieder wettmachen.

Michael Schmidt
Redakteur

Braucht die Formel 1 ein Sprit- und Reifenlimit? Schreiben Sie an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Circus Maximus

Sam Bird im DS holte den zweiten Saisonsieg. Heißes Gerücht: DS wird künftig Partner von Techeetah

Selten ging es bei einem Formel-E-Rennen derart wild zur Sache wie auf dem neuen Stadtkurs in Rom: Die 35 000 Zuschauer erlebten Dutzende knüppelharte, aber faire Duelle. Sam Bird holte im DS seinen zweiten Saisonsieg vor Lucas di Grassi im Audi und dem in der Schlussphase stark auftrumpfenden André Lotterer im Techeetah mit Renault-Technik.

Von: **Claus Mühlberger**

Das Beste kommt ja bekanntlich oft am Schluss. Doch das, was Sam Bird im DS, Mitch Evans (Jaguar) und Lucas di Grassi (Audi) in der entscheidenden Phase des ersten römischen E-Prix aufführten, sieht man im Top-Motorsport nicht alle Tage. Beim Duell um den Sieg ging es um Millimeter. Mit qualmenden Reifen und wild hin und her schlingernden Autos schoss das Trio zu dritt nebeneinander auf die Spitzkehre zu, und wie durch ein Wunder blieb keiner der Kombattanten auf der Strecke. „Gute Action", meinte auch FIA-Präsident Jean Todt anerkennend. „Aber die stimmt bei der Formel E ja eigentlich immer."

Sam Bird rettete einen Minimalvorsprung von knapp einer Sekunde vor Lucas di Grassi ins Ziel und holte seinen zweiten Saisonsieg. Auch der Titel scheint nun für den kompakt gebauten Briten in Reichweite: „Dazu bräuchte ich aber nicht nur ein gutes Rennen, sondern zwei oder drei in Folge."

Ein bisschen Glück hatte Bird auch. Denn der scheinbar komfortabel in Front liegende Felix Rosenqvist rollte in der 21. von 33 Runden sang- und klanglos aus. Diesmal waren es nicht wie so oft in dieser Saison unerklärliche Probleme mit der Elektronik, die den Mahindra stoppten. Vielmehr hatte die linke Hinterradaufhängung schlapp gemacht. „Ich hab die Mauer aber nicht berührt", schwor der Schwede. „Und ich bin auch nicht härter über die Randsteine gefahren als sonst."

Ein allzu optimistisches Bremsmanöver von Dragon-Pilot Pechito López löste eine Massenkollision aus, der auch Nick Heidfeld zum Opfer fiel. So konnte Mahindra in Rom nur die drei Punkte für Rosenqvists Pole-Position mitnehmen.

Nach dem total missratenen Saisonstart mischt Titelverteidiger Lucas di Grassi im Audi nun wieder ganz vorne mit. Zum zweiten Mal in Folge wurde er Zweiter. Dabei lag der Brasilianer anfangs nur auf Platz 9. „Im ersten Stint war ich sehr konservativ und habe Energie gespart", sagte er. „In der zweiten Hälfte war es dann ein sehr intensives Rennen. Wir wissen, dass der Audi sehr schnell ist. Eine Schande, dass wir in der Tabelle nicht weiter vorne stehen."

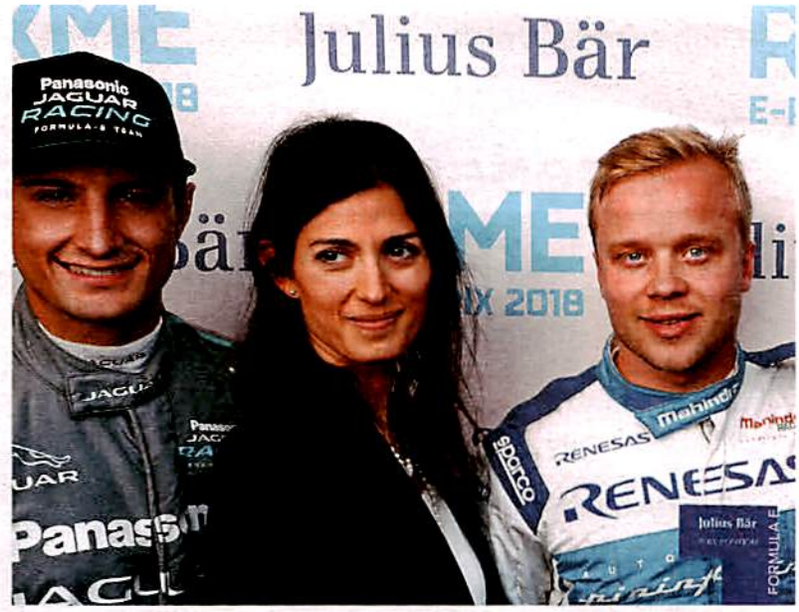
Ein Extrapunkt für die schnellste Rennrunde war für Daniel Abt der Trostpreis dafür, dass er mit seinem Audi als Vierter knapp am Podium vorbeigefahren war. In der ersten Rennhälfte stand Abt taktisch auf verlorenem Posten, weil das Display mit der Energieanzeige ausgefallen war. In der zweiten Hälfte verlor der Deutsche hinter dem diesmal ziemlich schwachen Sébastien Buemi im Renault zu viel Zeit, um noch in den Spitzenkampf einzugreifen.

Hopp oder Top

Renault-Mann Buemi hatte keine plausible Erklärung für das Schneckentempo. „Ich bin sehr enttäuscht", klagte der Schweizer. „Generell ist es wohl so, dass wir das Auto in diesem Jahr rückwärts entwickelt haben."

RENAULT

Monumental-Architektur säumt den Kurs im römischen Stadtviertel EUR



FORMULA E

Bürgermeisterin Virginia Raggi mit Polesitter Rosenqvist (r.) und Evans

JAGUAR

Mitch Evans im Jaguar mischte beim Kampf um den Sieg tapfer mit

AUDI

Audi auf dem Vormarsch: Anfangs lagen Abt und di Grassi nur im Mittelfeld

Eine allzu gewagte Renntaktik wurde Jaguar-Fahrer Mitch Evans zum Verhängnis. Der Neuseeländer lag auf Podiumskurs und hatte sogar Siegchancen, doch einen Kilometer vor dem Ziel war der Akku leer. Platz 9 war der magere Lohn für ihn. Noch schlimmer traf es Jaguar-Teammate Nelson Piquet. Der Brasilianer stoppte in der Boxengasse und gab auf, weil beim Autotausch das Anschnallen nicht korrekt funktioniert hatte. Diese Prozedur wird neuerdings in jeder Box von Überwachungskameras gefilmt.

Das chinesische Sensationsteam Techeetah marschiert weiterhin stramm in Richtung Meisterschaft. Tabellenführer Jean-Eric Vergne fuhr clever und diskret auf Platz 5. André Lotterer gönnte sich als Dritter den zweiten Podiumsbesuch in seiner noch jungen Formel-E-Karriere und kokettierte danach: „Was die Strategie angeht, war ich teilweise verwirrt. Ich muss noch viel lernen in der Formel E." ■

6. RENNEN FORMEL E IN ROM

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Sam Bird (GB)	DS Virgin Racing	58.20,656 min
2.	Lucas di Grassi (BRA)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 0,970 min
3.	André Lotterer (D)	Techeetah	+ 9,518 min
4.	Daniel Abt (D)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 10,167 min
5.	Jean-Eric Vergne (FRA)	Techeetah	+ 17,444 min
6.	Sébastien Buemi (CH)	Renault e-DAMS	+ 19,835 min
7.	Jérôme D'Ambrosio(B)	Dragon	+ 24,379 min
8.	Maro Engel (D)	Venturi	+ 26,350 min
9.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 37,709 min
10.	Edoardo Mortara (ITA)	Venturi	+ 40,739 min

STAND FAHRER

1.	Vergne	119 Pkt.
2.	Bird	101
3.	Rosenqvist	82
4.	Buemi	60
5.	Abt	50
6.	Piquet	45
7.	Evans	43
8.	di Grassi	39
9.	Lotterer	33
10.	Turvey	32

FORMEL E

Dario Franchitti und André Lotterer

STAND TEAMS

1.	Techeetah	152 Pkt.
2.	DS Virgin	118
3.	Mahindra Racing	103
4.	Audi Sport Abt Schaeffler	89

KURZ NOTIERT

Das halbe Formel-E-Fahrerfeld (und auch Serienchef Alejandro Agag) bekam eine Audienz bei Papst Franziskus. Als DTM-Chef Gerhard Berger davon hörte, meinte er: „In meiner Ferrari-Zeit ist der Papst zu uns gekommen, nach Maranello."

Ende 2018 debütiert das Generation-2-Auto. Die Techniker beschäftigen sich aber schon jetzt mit den Gen.-3-Autos, die ab der Saison 8 (2021/2022) eingesetzt werden. Der Plan, dann Energie-Rekuperation auch über die Vorderachse zu erlauben und so faktisch Allradantrieb einzuführen, wird wohl fallen gelassen. „Zu teuer", heißt es. „Und die Rennen werden dadurch nicht besser."

Formel 1

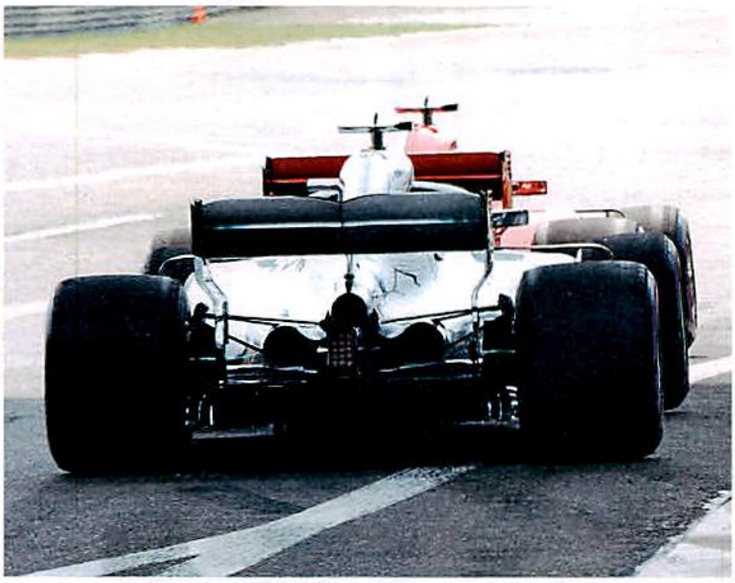
Mercedes rüstet zurück

Ferrari hat jetzt den stärksten Motor der Formel 1. Mercedes greift aus Sicherheitsgründen auf eine ältere Ölspezifikation zurück. Das kostet Leistung.

Von: **Michael Schmidt**

Schon die Testfahrten im Winter haben es gezeigt: Mercedes hat seine Vormachtstellung beim Motor eingebüßt. GPS-Messungen und die Topspeed-Vergleiche ergaben, dass Ferrari in Bezug auf die Motorleistung zu Mercedes aufgeschlossen hat. Nur beim Benzinverbrauch hat Mercedes die Nase noch vorn.

Seit dem GP Bahrain führt Ferrari die Power-Rangliste an. Nicht etwa, weil der Ferrari-V6-Turbo an Leistung zugelegt hätte. Mercedes musste zurückrüsten. Der ehemals Klassenbeste verwendet jetzt wieder eine Ölspezifikation aus dem Jahr 2016. Das zieht leichte Leistungseinbußen nach sich. Mercedes entschloss sich zu der Maßnahme, um mit dem Ölverbrauch auf der sicheren Seite zu sein. Seit dieser Saison dürfen nur noch 0,6 Liter pro 100 Kilometer verbraucht werden. Das soll verhindern, dass Öl zur Leistungssteigerung in den Verbrennungsprozess eingebracht wird. Da die FIA schärfer kontrolliert, bekam Mercedes kalte Füße. Die FIA-Messungen sind nicht hundertprozentig präzise. Vorher lag Mercedes wie Ferrari mit 0,58 Litern knapp unter dem Limit. Jetzt hat man wie Renault und Honda mit 0,1 bis 0,2 Litern genug Spielraum. Ferrari geht weiter volles Risiko. ■



MSA

Mercedes musste im PS-Wettlauf gegen Ferrari zurückstecken

NACHRICHTEN

FÄLLT DAS SPRITLIMIT?
Die Strategiegruppe diskutiert, das Spritlimit abzuschaffen. Derzeit sind 105 Kilogramm für eine Renndistanz erlaubt. Die Freigabe des Benzinverbrauchs soll die Rennen verbessern.

ALARM BEI RENAULT
Renault musste beim GP China wegen verdächtiger Daten zwei MGU-H bei den Werksautos tauschen. „Es betrifft nur eine Charge, die an uns ging. Wir testen sie auf dem Prüfstand. Bei Entwarnung setzen wir sie wieder ein", erklärte Sportchef Cyril Abiteboul. Daniel Ricciardo fährt nach dem Turboladerschaden bereits mit dem zweiten Motor und der zweiten Batterie.

JOHN MILES GESTORBEN
Ex-Formel-1-Pilot John Miles ist am 8. April im Alter von 74 Jahren gestorben. Miles fuhr 12 Grands Prix für Lotus und war 1970 Teamkollege von Jochen Rindt.

IndyCar

Rossi dominiert in Long Beach

Alexander Rossi dominierte den IndyCar-Klassiker in Long Beach nach Belieben: Pole-Position, 71 Führungsrunden und Sieg. Der Amerikaner übernahm damit auch die Führung in der Gesamtwertung.

Von: **Michael Schmidt**

Beim Grand Prix von Long Beach stand der Sieger nie infrage. Alexander Rossi drückte dem Traditionsrennen an der US-Westküste seinen Stempel auf. Der Andretti-Pilot startete von der Pole-Position, ging sofort in Führung und musste diese nur bei den Tankstopps abgeben. Insgesamt führte Rossi 71 der 85 Runden an. Auch der Restart nach einer Gelbphase zehn Runden vor Schluss brachte den neuen IndyCar-Spitzenreiter nicht aus der Ruhe. Dabei hatte Will Power in seinem Rücken noch mehr Turbo-Boost über den Push-to-Pass-Knopf. Doch die Andretti-Crew hatte Rossis Dallara-Honda auf optimale Traktion abgestimmt. Eine gute Beschleunigung aus der Zielkurve rettete Rossi gegen den PS-Vorteil von Power auf dem Shoreline Drive.

Die einzigen potenziellen Gegner für Rossi eliminierten sich selbst. Sébastien Bourdais und Scott Dixon wurden bestraft, weil sie verbotenerweise in einer Gelbphase nach einem Crash von Zachary Claman De Melo einen Boxenstopp einlegten. Später wurde Bourdais noch von Jordan King umgedreht. Bourdais lieferte das Überholmanöver des Rennens ab. Er ging in einem Aufwasch an Scott Dixon, Spencer Pigot und Matheus Leist vorbei. Leider illegal, weil er dabei die Boxenausfahrt in seine Linie mit einbezogen hatte. Bourdais musste Dixon wieder vorbeilassen, konterte aber nur zwei Runden später. Das spannendste Duell lieferten sich am Ende Ed Jones und Zach Veach um Platz 3. Der in Dubai geborene Jones setzte sich durch. „Ich bin froh, dass ich nach meinem Fehler Ganassi etwas zurückgeben konnte." ■

INDYCAR

Der Sieg von Alexander Rossi in Long Beach geriet nur kurz in Gefahr

INDYCAR LONG BEACH

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Alexander Rossi	1:53.15,2434 h
2.	Will Power	+ 1,2413 s
3.	Ed Jones	+ 9,2906 s
4.	Zach Veach	+ 10,1050 s
5.	Graham Rahal	+ 10,7466 s
6.	Marco Andretti	+ 11,5513 s
7.	Josef Newgarden	+ 12,2175 s
8.	Tony Kanaan	+ 16,1048 s
9.	James Hinchcliffe	+ 16,4757 s
10.	Charlie Kimball	+ 17,0119 s
Punktestand nach 3 Läufen		
1.	Rossi	126 Punkte
2.	Newgarden	102
3.	Rahal	93
4.	Bourdais	88
5.	Hinchcliffe	83

SAUBERE LEISTUNG!

HYLA gratuliert seinem Markenbotschafter Daniel Abt zum Sieg bei der Leserwahl der MOTORSPORT aktuell.

LESERWAHL
RACER DES JAHRES 2017
AUTOMOBIL FAHRER
Kategorie Formel E
MOTOR SPORT aktuell

Leistung ist ein höchst überzeugendes Argument. Das hat sich einmal mehr bei der Leserwahl von Europas schnellster Motorsport-Zeitung gezeigt: Formel-E-Rennsieger Daniel Abt hat sich dank seiner Erfolge in der Elektro-Rennserie in der Kategorie „Racer des Jahres 2017 – Formel E" durchgesetzt. Glückwunsch zu der verdienten Auszeichnung.

Eine starke Leistung zeigt auch das HYLA Raumreinigungssystem mit satten 2,5 m³ Ansaugleistung pro Minute und 99,9 % Reinigungswirkung. Damit ist HYLA eines der leistungsstärksten und gesündesten Raumreinigungssysteme, die es gibt – weltweit. Und das wohl praktischste obendrein: Denn die Luft wird beim Staubsaugen im gleichen Arbeitsgang gereinigt. All das ist ebenfalls eine preisgekrönte Höchstleistung: 2017 wurde HYLA beim renommierten PLUS X AWARD als MOST INNOVATIVE BRAND ausgezeichnet.

HYLA, Daniel ABT und das Formel-E-Team Audi Sport ABT Schaeffler – innovative und leistungsstarke Partner.

HYLA®

HYLA macht Atmen zum Erlebnis!

www.hyla.com

Lamborghini war in Oschersleben am besten aussortiert

ADAC GT MASTERS

Phoenix und Grasser räumen ab

Audi und Lamborghini rockten die ADAC GT Masters Auftaktrennen in Oschersleben. Am Samstag überraschten zwei Rookies von Phoenix Racing, am Sonntag holte Grasser einen dominanten Doppelsieg – nach einer Disqualifikation am Vortag.

Von: **Bianca Leppert**

Wer in Oschersleben im Qualifying verwachst, hat das Rennen schon verloren. Die 3,667 Kilometer lange Strecke in der Magdeburger Börde bietet so gut wie keine Überholmöglichkeiten. Und eine der wenigen, die Schikane in Kurve 1, hat man in diesem Jahr gegen die schnellere und flüssigere Variante getauscht, weil das Starterfeld mit 36 Autos prall gefüllt ist. Heißt im Umkehrschluss: Die Phoenix-Piloten Max Hofer und Philip Ellis hatten nach der Pole von Hofer im ersten Qualifying schon den Mammutanteil geschafft. Aber: Beide sind Rookies im GT3-Sport, folglich neu in der Serie, gerade mal 18 und 25, und ihr Team Phoenix Racing nach langer Pause zurück im ADAC GT Masters. Umso beachtlicher der Auftritt der beiden am Samstag.

So lässig sich der Österreicher Hofer nach dem Quali gab, so hatten er und Ellis auch im Rennen inklusive Restart nach einer Safety-Car-Phase alles unter Kontrolle. Die Youngster feierten einen Start-Ziel-Sieg vor dem Grasser-Lambo von Mirko Bortolotti/Andrea Caldarelli und den Van der Linde-Brüdern im Audi R8 von Land.

Abgebrühte Junioren

Dabei hing der Lambo das gesamte Rennen bis auf eine halbe Sekunde im Heck des Phoenix-Audi. „Da machst du dir schon Druck, wenn einer wie der Bortolotti hinter dir fährt. Aber ich habe immer wieder versucht, meine Linie zu variieren", sagte Hofer. Teamchef Ernst Moser, der als einziges Audi-Team bewusst auf Junioren setzte und auf Werksfahrer verzichtete, ahnte schon bei den Tests, welches Potenzial in seinen Schützlingen steckt: „Am Samstag hieß es dann All-in, deshalb haben wir auch neue Reifen fürs Rennen aufgezogen, der Lambo setzte aber wohl auch auf diese Taktik."

„WENN EINER WIE DER MIRKO BORTOLOTTI HINTER DIR FÄHRT, MACHST DU DIR SCHON ORDENTLICH DRUCK."

Max Hofer, Phoenix Racing

Die Van der Linde-Brüder hatten hingegen Dusel, dass sie mit einem schleichenden Plattfuß hinten links überhaupt die Zielflagge sahen. Im Nachhinein rückten sie sogar noch auf Rang 2 auf, weil alle drei Lamborghini von Grasser am Abend disqualifiziert wurden. Man hatte Technik für Live-Telemetrie an Bord, die im ADAC GT Masters aber nicht erlaubt ist (siehe S.19). BMW-Junior Mikkel Jensen und Timo Scheider, die von Rang 3 gestartet waren, ergatterten so mit dem Schnitzer BMW M6 GT3 einen nachträglichen Podestplatz. Trotzdem sprach das ursprüngliche Ergebnis mit drei Mittelmotorautos auf den ersten drei Plätzen für sich.

Wie man nach einem eher mäßigen Qualifying trotzdem noch Schadensbegrenzung betreiben kann, machte Herberth Motorsport vor, die hinter dem Zakspeed-Mercedes von Stolz/Asch auf Rang 5 landeten. Dank einem guten Start von Renauer, einer cleveren Strategie und den Disqualifikationen rückte man mit dem Porsche 911 GT3 R acht Positionen auf.

In der Startaufstellung des ADAC GT Masters im Nirwana zu landen, kann ohnehin schnell gehen. Der Irrsinn im zweiten

ADAC GT MASTERS

Diese Gesichter sollte man sich merken: Philip Ellis (l.) und Max Hofer

ADAC GT MASTERS

Die geänderte Streckenführung in Kurve 1 bot weniger Überholmöglichkeiten

Zeittraining: 26 Autos innerhalb einer Sekunde. Neuerung in dieser Saison: Der Erfolgsballast muss erst im Rennen zugeladen werden. Für Grasser sowieso egal, denn durch die Disqualifikation fiel das Zusatzgewicht weg. Schließlich war die Doppel-Pole von Christian Engelhart und Andrea Caldarelli nach dem ganzen Ärger eine Genugtuung für das Team. „Ich habe in Sachen Verkehr das Schlimmste erwartet, aber genau zum Peak des Reifens zwei freie Runden erwischt", meinte Engelhart.

Zuvor tobte hinter den Kulissen eine Diskussion um den Quali-Modus, weil bei 36 Autos ständig schnellere Autos auf langsamere beim Reifenaufwärmen auflaufen. Der ADAC bemühte sich im Vorfeld mit der Verlängerung des Zeittrainings um zehn Minuten, die Situation zu entschärfen. Lance-David Arnold im Car-Collection-Mercedes ging sogar vor der Rushhour auf die Bahn und zeigte mit der fünftschnellsten Zeit, dass ein vernünftiges Ergebnis auch so möglich ist.

Italienisches Podium

Das Rennen selbst erinnerte aufgrund der schwierigen Überholmöglichkeiten an eine Prozession – lediglich nach der finalen Safety-Car-Phase hätte noch einmal Spannung aufkommen können, da blieb aber nur noch eine Runde zu fahren. Die beiden Lamborghini bewegten sich in einer anderen Welt, setzten sich von den Verfolgern im Rennverlauf zwischen fünf und zehn Sekunden ab und feierten einen Doppelsieg vor dem HB Racing Ferrari 488 GT3 (Schwager/Ludwig), der von Rinaldi Racing eingesetzt wird und sein Debüt im ADAC GT Masters gab. „Das mag einfach ausgesehen haben", sagte Bortolotti, der in der zweiten Rennhälfte problemlos an Teamkollege Rolf Ineichen vorbeiging. „Aber wir haben in der Vorbereitung nicht nur hart gearbeitet, sondern auch in die richtige Richtung. Bei der Strategie haben zwei Autos an der Spitze geholfen."

„DAS MAG EINFACH AUSGESEHEN HABEN, ABER WIR HABEN AUCH BEI DER VORBEREITUNG VIEL ARBEIT INVESTIERT."

Mirko Bortolotti, Grasser Racing

Insgesamt schien das Verständnis für den neuen Pirelli-Reifen DHD2 mit der steiferen Flanke die Spreu vom Weizen zu trennen. Wer seine Hausaufgaben erledigt hatte, tat sich deutlich leichter. Dazu scheint auch Phoenix Racing zu gehören, hatte man mit Jake Dennis am Steuer auf Platz 3 doch wieder ein Auto in der Spitzengruppe. Letztlich fiel man wegen technischer Probleme weit zurück. Die Teamkollegen Hofer/Ellis verpatzten am Sonntag das Qualifying und fielen obendrein aus.

In die Kategorie Patzer fällt auch der Fauxpas von Kelvin van der Linde, der den Land-Audi in der zweiten Runde ins Kies feuerte, nachdem ihm das Heck ausgebrochen war. Bei Titelverteidiger Callaway war bereits am Samstag der Wurm drin. Ein Defekt im Benzinpumpensystem zwang Marvin Kirchhöfer, das Rennen aus der Box aufzunehmen. Im zweiten Rennen sollte man ebenfalls punktelos bleiben.

Um die neue Balance of Performance der SRO, die sich für Oschersleben nur marginal von der im Vorjahr unterschied, blieb es übrigens sehr ruhig. SRO-Techniker Claude Surmont kam eigens vorbei, um sich einen Eindruck vor Ort zu machen. ■

ADAC GT MASTERS OSCHERSLEBEN, 1. LAUF

Pole-Position
#5 Max Hofer (Phoenix Racing, Audi R8 LMS) 1.24.073 min
Schnellste Runde
#63 Mirko Bortolotti (ORANGE1 by GRT Grasser, Lamborghini Huracán GT3) 1.25.306 min

1.	#5	Hofer/Ellis	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	39 Runden
2.	#28	Van der Linde/Van der Linde	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 2,363 sek
3.	#42	Jensen/Scheider	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	+ 2,924 sek
4.	#21	Stolz/Asch	Team Zakspeed BKK Mobil Oil Racing	Mercedes AMG GT3	+ 3,301 sek
5.	#99	Renauer/Jaminet	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 4,006 sek
6.	#48	Dontje/Buhk	Mann Filter Team HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 4,427 sek
7.	#33	Salaquarda/Stippler	Team ISR	Audi R8 LMS	+ 6,093 sek
8.	#26	Schmidt/Green	BWT Mücke Motorsport	Audi R8 LMS	+ 6,677 sek
9.	#47	Pommer/Götz	Mann Filter HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 7,404 sek
10.	#6	Tunjo/Dennis	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	+ 7,465 sek

ADAC GT MASTERS OSCHERSLEBEN, 2. LAUF

Pole-Position
#82 Christian Engelhart (GRT Grasser Racing, Lamborghini Huracán GT3) 1.23.362 min
Schnellste Runde
#82 Christian Engelhart (GRT Grasser Racing, Lamborghini Huracán GT3) 1.25.306 min

1.	#63	Bortolotti/Caldarelli	ORANGE1 by GRT Grasser	Lamborghini Huracán GT3	38 Runden
2.	#82	Engelhart/Ineichen	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 1,803 sek
3.	#7	Ludwig/Schwager	HB Racing	Ferrari 488 GT3	+ 2,084 sek
4.	#99	Renauer/Jaminet	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 2,488 sek
5.	#47	Pommer/Götz	Mann Filter HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 3,670 sek
6.	#8	Friedrich/Arnold	Car Collection Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 4,154 sek
7.	#17	Bernhard/Estre	KÜS Team75 Bernhard	Porsche 911 GT3 R	+ 4,727 sek
8.	#3	Roglevue/Vervisch	Aust Motorsport	Audi R8 LMS	+ 7,140 sek
9.	#12	Spengler/Vanthoor	EFP by TECE	Audi R8 LMS	+ 7,579 sek
10.	#25	Feller/Haase	BWT Mücke Motorsport	Audi R8 LMS	+ 7,906 sek

PUNKTESTAND FAHRER NACH 2 VON 14 LÄUFEN

1.	Hofer/Ellis	25
1.	Caldarelli/Bortolotti	25
3.	Renauer/Jaminet	22
4.	Van der Linde/Van der Linde	18
4.	Ineichen/Engelhart	18
6.	Scheider/Jensen	15
6.	Ludwig/Schwager	15
8.	Stolz/Asch	12
8.	Pommer/Götz	12
10.	Arnold/Friedrich	8

Der Mustang-Sampling-Cadillac siegte in Long Beach vor dem ESM-Nissan und dem WTR-Cadillac

Der GM-Doppelschlag

In der Vergangenheit sorgten auf dem Stadtkurs in Long Beach die Fehltritte der kleinen Rennklassen für viel Wirbel und Drama. 2018 starteten nur die Prototypen und die GTLM-Autos auf der kalifornischen Piste – doch auch ohne die GT3-Meute war das Rennen turbulent. Cadillac und Corvette holten die Siege.

Von: **Marcus Schurig**

Cadillac hat in der Saison 2018 bereits ein Gesetz der Serie etabliert: Sowohl beim 24h-Rennen in Daytona als auch beim 12h-Rennen in Sebring standen immer zwei DPI-V. R. auf dem Podium. Der Trend hatte auch beim kürzesten IMSA-Rennen der Saison in Long Beach Bestand: Auf dem 3,167 Kilometer langen Stadtkurs siegten João Barbosa und Felipe Albuquerque im Mustang-Sampling-Cadillac des Action-Express-Teams, der WRT-Caddy belegte Platz 3. Mit dem zweiten Sieg nach Daytona konnten Barbosa und Albuquerque auch die Meisterschaftsführung zurückerobern.

Die Rennstrategie und die Boxenstopparbeit des Action-Express-Teams entschied das Rennen zu ihren Gunsten: Zu Rennbeginn lag Barbosa noch auf Platz 4. An der Spitze lieferten sich Felipe Nasr im Whelen-Engineering-Cadillac und Juan-Pablo Montoya im Acura-DPI des Penske-Teams ein spannendes Duell um die Spitze. Montoya, der für das Penske-Team mit neuem Streckenrekord die Pole-Position geholt hatte, konnte sich die ersten 30 Minuten vor dem drängelnden Caddy-Piloten Nasr halten. Doch schon bei den Longruns in den freien Trainingssitzungen war zu erkennen, dass die Reifen an den Acura-DPI am Ende der Stints stärker abbauten als bei den drei Cadillac-Teams.

Da war es fast schon logisch, dass sich Nasr nach 31 Minuten am Kolumbianer vorbeipressen konnte. „Wir haben es das ganze Wochenende nicht geschafft, unseren guten Speed bis zum Stintende durchzuziehen", grantelte Montoya.

Nur eine Runde später kam die zweite Safety-Car-Phase: Alle Prototypenteams liefen die Boxengasse zum Stopp an – nur die beiden führenden Fahrzeuge nicht. Das sollte sich letztlich als Fehler erweisen. Bezogen auf die Gesamtstrategie war es erfolgversprechender, den ersten großen Stopp samt Fahrerwechsel zu Rennbeginn unter Gelb durchzuziehen – so war es übrigens auch schon in den letzten Jahren.

Wie Cadillac Acura schlug

Beim Restart führte zwar Nasr vor Montoya, doch die anderen Prototypen hatten nach ihren Stopps unter Gelb wieder aufgeschlossen. Bemerkenswert: Best of the Rest war nach dem Stopp der Mazda-DPI (#55) des Joest-Teams, das den zweiten Penske-Acura und die anderen Caddy-DPI dank eines ultraschnellen Stopps überholen konnte. Knapp 40 Minuten vor Rennende öffnete sich in der Prototypenklasse das Boxenstoppfenster unter Grün für den letzten Stopp: Bei Nasr und Montoya stand neben Nachtanken und Reifenwechseln auch der Fahrertausch an – für viele andere Prototypenteams war es eher ein Splash-Stopp.

„BEIM ENTSCHEIDENDEN STOPP STANDEN WIR KÜRZER, WEIL WIR VORHER SPRIT GESPART HATTEN – DAS WAR DER UNTERSCHIED."

DPI-Sieger Felipe Albuquerque

Das Duell um die Führung ging also in Wahrheit nicht zwischen Nasr und Montoya, die auf die Plätze 7 und 8 zurückfielen, sondern zwischen dem zuvor

drittplatzierten Acura-DPI von Helio Castroneves und Ricky Taylor sowie dem viertplatzierten Caddy-DPI von João Barbosa und Felipe Albuquerque. Und wieder zog das sonst hochgeschätzte Penske-Team eine Niete: Obwohl Taylor vor dem Stopp einen Vorsprung von drei Sekunden auf Albuquerque hatte, kam der Action-Express-Pilot vor dem Penske-DPI auf die Strecke zurück. „Unsere Boxenmannschaft hat das Rennen gewonnen", freute sich Albuquerque über den Sieg. „Beim entscheidenden Stopp standen wir kürzer, auch weil João Barbosa und ich zuvor viel Sprit gespart hatten, was unsere Nachtankzeit beim zweiten Stopp reduzierte – das machte letztlich den Unterschied."

Albuquerque konnte den Vorsprung auf Ricky Taylor mühelos ausbauen – und wieder lief Penske schnell in Reifenprobleme. „Wir haben mittlerweile guten Speed, aber nicht die Konstanz", hielt Taylor fest, der bis auf Platz 6 durchgereicht wurde.

Die Fehler der Gegner bei der Strategie oder die schlechte Reifennutzung eröffnete den Konkurrenten gute Podiumschancen: Das ESM-Team, welches das ganze Wochenende über schwankende Performance klagte, profitierte mit Platz 2 am meisten. Auch Mazda war im Rennen dank gutem Speed, exzellenter Reifennutzung und schnellen Stopps ein vollwertiger Podiumskandidat – doch letztlich reichte es nur zu Platz 4, weil man im Qualifying mit den Plätzen 3 und 7 zu viel Track Position fürs Rennen einbüßte.

GTLM: Verpasste Chancen

Das Rennen in der GTLM-Klasse war eine Geschichte der verpassten Chancen, besonders aus deutscher Sicht. Die Amerikaner hatten deshalb Grund zur Freude: Die Corvette-Piloten Tommy Milner und Oliver Gavin konnten mit dem Klassensieg am meisten Kapital aus dem Umstand schlagen, dass der Porsche von Earl Bamber und Laurens Vanthoor den sicher geglaubten Sieg verlor.

Und das kam so: Laurens Vanthoor hatte sich im 911 RSR bereits beim Start an Polesitter Joey Hand im Ford GT vorbeikämpfen können. Bis zur zweiten Gelbphase 68 Minuten vor Schluss hielt Vanthoor die Spitze vor Hand. Beim einzigen Stopp der GTLM-Autos unter Gelb verlor Porsche zwar das Boxenstoppduell gegen die Corvette mit der Startnummer 3, außerdem lag der BMW von Alex Sims und Connor de Phillippi (#25) noch an der Spitze, weil das Rahal-Team mangels Speed aus dem gängigen Strategiemuster ausbrach und den einzigen Stopp vor der Gelbphase unter Grün absolviert hatte.

Beim Restart 56 Minuten vor Rennende lag Earl Bamber im Porsche mit der Startnummer 912 also nur noch an dritter Stelle. Der Neuseeländer konnte aber zügig die Corvette von Antonio Garcia passieren, der mit plötzlichem Leistungsverlust zu

IMSA

Jordan Taylor setzte sich am Rennende gegen Bruder Ricky Taylor durch

IMSA

Am Ende konnte Mazda mit Platz 4 sogar die Penske-Acura schlagen

IMSA

Harte Duelle waren in der GTLM-Klasse in Long Beach vorprogrammiert

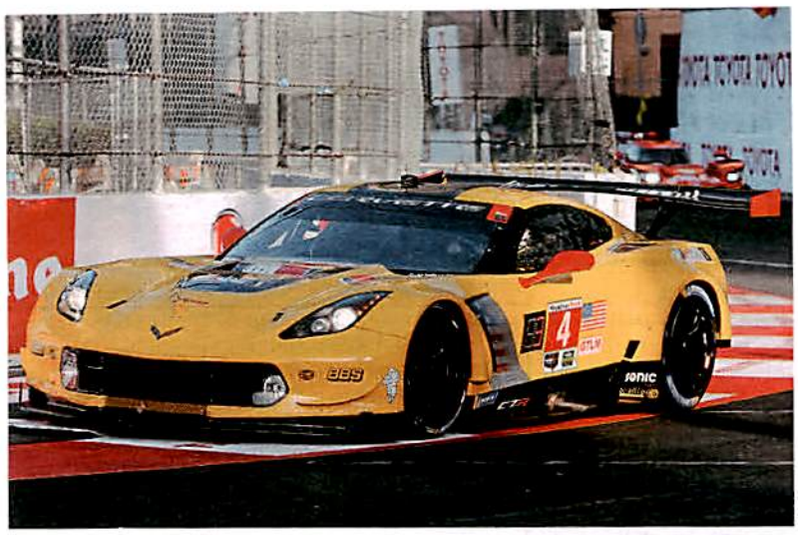
NACHRICHTEN

LMP1: WENIG INTERESSE

Beim WEC-Prolog in Le Castellet hatte ACO-Präsident Pierre Fillon noch erklärt, dass er die Chancen auf eine Einigung mit IMSA bezüglich einer gemeinsamen, globalen LMP1-Plattform auf „60 bis 70 Prozent" schätze. Im Fahrerlager von Long Beach fühlte sich das etwas anders an: Alle DPI-Hersteller ließen durchblicken, dass die Hybridpläne von ACO und FIA nicht nach ihrem Geschmack seien und vor allem ein enormes Kostenrisiko bergen. „Wir haben kein Interesse an teuren Hybridsystemen", sagte ein Acura-Vertreter. „Die Kosten würden sich verdoppeln oder verdreifachen, auch weil ACO und FIA eine neue Chassisplattform einführen wollen. Ich kann nicht erkennen, dass sich auch nur ein US-Hersteller auf so etwas einlässt – nur um in Le Mans an den Start gehen zu können."

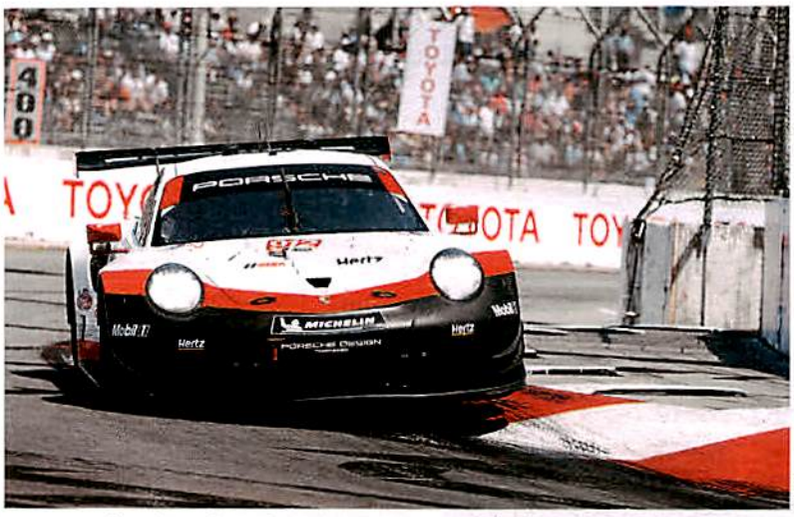
BALANCE LMP2-DPI

IMSA hatte den DPI-Herstellern vor dem Rennen in Long Beach flächendeckend die Motorleistung um vier Prozent gekappt. Das Ziel war klar: Man wollte den LMP2-Teams enger an die DPI-Muschpoke heranführen. Der Schuss ging in den Ofen: Die LMP2 waren genauso chancenlos wie in Sebring. Mittlerweile ist klar, dass die BoP die Performance-Kluft zwischen DPI und LMP2 nicht überbrücken kann: Die DPI haben eine bessere Traktionskontrolle, dazu sind die Dämpfer freigestellt – beides bringt große Vorteile, besonders auf Stadtkursen wie in Long Beach. Dazu sind die meisten LMP2-Teams eher schmalbrüstig finanziert, auch die Fahrer- und Teamqualität liegt deutlich unterhalb des Levels der DPI-Teams, die ja de facto Werksmannschaften mit besseren Ressourcen sind. IMSA braucht aber die LMP2-Autos, um die Starterzahlen oben zu halten, denn Nismo wird aller Voraussicht nach 2019 in der Startaufstellung fehlen, weil das ESM-Team von Ed Brown zusperrt.



IMSA

Die Corvette von Tommy Milner und Oliver Gavin siegte in Kalifornien



IMSA

Porsche mit Pech: Earl Bamber und Laurens Vanthoor hätten siegen müssen

IMSA-MEISTERSCHAFT

DRITTER SAISONLAUF IN LONG BEACH, KALIFORNIEN

Länge der Strecke: 3,167 Kilometer; **Renndistanz:** 70 Runden gleich 221,69 Kilometer; **Pole-Position Prototypenklasse:** Juan Pablo Montoya; Penske-Acura-DPI (#6) 1.12,922 min (Rekord); **Pole-Position GTLM-Klasse:** Joey Hand; Chip-Ganassi-Ford GT (#66) 1.16,869 min (Rekord)
Schnellste Rennrunden: Prototypenklasse: Felipe Nasr; Whelen-Engineering-Cadillac-DPI (#31) 1.13,492 min; **GTLM-Klasse:** Joey Hand; Chip-Ganassi-Ford GT 1.17.640 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	PC Class	#5	Barbosa/Albuquerque	Mustang-Cadillac-DPI	1:41.03,988 h
2.	PC Class	#2	Dalziel/Sharp	ESM-Nismo-DPI	+4,766 sec
3.	PC Class	#10	Taylor/Van der Zande	WTR-Cadillac-DPI	+5,249 sec
4.	PC Class	#77	Jarvis/Nunez	Joest-Mazda-DPI	+6,748 sec
5.	PC Class	#6	Cameron/Montoya	Penske-Acura-DPI	+10,537 sec
6.	PC Class	#7	Castroneves/Taylor	Penske-Acura-DPI	+15,532 sec
7.	PC Class	#31	Nasr/Curran	Whelen-Cadillac-DPI	+16,340 sec
8.	PC Class	#99	Simpson/Goikhberg	JDC-Oreca-LMP2	+19,686 sec
9.	PC Class	#55	Bomarito/Tincknell	Joest-Mazda-DPI	+19,986 sec
10.	PC Class	#54	Bennett/Brown	Core-Oreca-LMP2	+1.09,441 min
11.	GTLM	#4	Gavin/Milner	Corvette C7.R	+1 Runde
12.	GTLM	#67	Westbrook/Briscoe	Ganassi-Ford GT	+1 Runde
13.	GTLM	#66	Müller/Hand	Ganassi-Ford GT	+1 Runde
14.	GTLM	#3	Garcia/Magnussen	Corvette C7.R	+1 Runde
15.	GTLM	#24	Krohn/Edwards	Rahal-BMW M8 GTE	+1 Runde
16.	GTLM	#911	Pilet/Tandy	Porsche 911 RSR	+1 Runde
17.	PC Class	#52	Saavedra/Yacaman	PR1-Ligier-LMP2	+2 Runden
18.	GTLM	#912	Bamber/Vanthoor	Porsche 911 RSR	DNF
19.	GTLM	#25	De Phillippi/Sims	Rahal-BMW M8 GTE	DNF
20.	PC Class	#22	Derani/Van Overbeek	ESM-Nismo-DPI	DNF

kämpfen hatte. Alex Sims im BMW wehrte sich nach Kräften, doch hinter ihm staute sich das gesamte GTLM-Feld regelrecht auf. In Runde 33 dann die Entscheidung: Bamber und Sims beharkten sich innig, zweimal wechselte die Führung, und beim entscheidenden Manöver gab es auch leichten Kontakt, weil Sims in die Spur von Bamber zog und ihn dabei fast in die Mauer drückte. In Folge fielen dann auch die restlichen Gegner über den wehrlosen BMW-Piloten her.

Fortan sah Bamber bereits wie der sichere Sieger aus: Die Porsche haben in dieser Saison guten Speed sowie eine gute Reifennutzung. Doch während der dritten Gelbphase kam dann der große Schock: Vorne rechts war ein Stehbolzen der Aufhängung kollabiert, Bamber musste aufgeben. Der Frust bei Porsche war groß: „Wir hatten den Speed und die Track Position, um das Rennen zu gewinnen – dann ist es natürlich extrem ärgerlich, wenn man es noch verliert", sagte Porsche-GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser nach dem Rennen.

Es gibt noch keine Klarheit darüber, warum der Stehbolzen brach, eventuell war doch das Duell mit Alex Sims ausschlaggebend, als Bamber fast in die Mauer gedrückt wurde und das rechte Vorderrad deshalb einen Schlag abbekommen haben könnte.

Der Rückfall und spätere Ausfall nach Unfall von Alex Sims spülte die drittplatzierte Corvette von Tommy Milner an die Spitze des GTLM-Feldes. Nach dem Qualifying zählte Corvette trotz eines größeren Restriktors für das Long-Beach-Rennen nicht unbedingt zu den engeren Siegkandidaten. „Aber wir hatten ein sehr gutes Rennauto, besser als im Qualifying", hielt Milner-Teamkollege Oliver Gavin fest. „Und letztlich hatten wir natürlich auch das nötige Glück, weil der Porsche ausfiel. Allerdings muss man auch sagen, dass unsere Pit-Crew einen phänomenal schnellen Boxenstopp hingelegt hat, der uns überhaupt erst in diese Ausgangsposition gebracht hat."

Ford holt viele Punkte

Die beiden Ford GT des Chip Ganassi-Teams durften sich über viele Punkte für die Plätze 2 und 3 freuen. Das Pole-Auto von Joey Hand und Dirk Müller war eigentlich ein Siegkandidat, doch schon in der ersten Runde gab es wegen eines Unfalls bei den Prototypen einen Auffahrunfall: Patrick Pilet konnte im zweiten Elfer nicht rechtzeitig abbremsen und krachte Joey Hand ins Heck.

Zwar hielt der Amerikaner danach Platz 2, doch weil er beim Stopp zugeparkt war, verlor man Track Position – ebenso übrigens wie der zweite Ford GT von Richard Westbrook und Ryan Briscoe.

Doch beide Ford konnten sich von den Plätzen 5 und 7 wieder durchs Feld pflügen, und natürlich profitierten auch sie vom Unfall des BMW-Piloten Alex Sims und dem Ausfall des Porsches von Earl Bamber. Kurios: Dirk Müller büßte nach dem letzten Restart noch Platz 2 ein, weil sich eine Abklebefolie, die auf den Kurbs von Turn 10 aufgetragen worden war, um eine Beschädigung der Streckenbegrenzung zu reparieren, auf dem Reifen verfing und für einen dramatischen Grip-Verlust sorgte. „Ich dachte schon, ich hätte einen Reifenschaden, und konnte mich deshalb gegen die Attacke meines Teamkollegen Ryan Briscoe nicht wehren", so Müller nach dem Rennen.

Das Rennen in Long Beach war vor allem für BMW ein derber Rückschlag. Nach der BoP-Änderung für Sebring, wo das Rahal-Team noch Platz 2 herausfahren konnte, änderte IMSA abermals die Einstufung des neuen M8 GTE: Zwar blieb das Gewicht gleich, aber der Ladedruck wurde deutlich reduziert.

Der winklige Stadtkurs in Long Beach machte deutlich, wo die Probleme bei BMW liegen: Die M8 verlieren Zeit in den langsamen Kurven, erstens wegen viel Untersteuerns, zweitens wegen offenbar nicht optimaler Traktion an der Hinterachse.

Dazu brechen die Rundenzeiten am Ende der Stints deutlich stärker ein als bei der Konkurrenz – der Reifenverschleiß ist zu hoch. Ein Insider sagt: „Der BMW hat viel Anpressdruck vorne, aber man kann ihn mit den aktuellen Reifenbreiten nicht umsetzen." Die Aero-Balance kann man aber nicht kurzfristig ändern, weil man dafür auch die Gewichtsverteilung umstellen müsste.

Die BMW-Konkurrenten monieren weiterhin, dass die Gewichtseinstufung der BMW mit 1220 Kilo viel zu niedrig liege – in der WEC muss BMW mit 1255 Kilogramm antreten. ■

24h-Qualirennen Nürburgring

Mercedes knapp vor BMW

Im Kampf um den Sieg beim 24h-Qualirennen Nürburgring über sechs Stunden lieferten sich Black Falcon und Rowe Racing auf den letzten Metern einen packenden Kampf durch den Verkehr – Mercedes entschied das Duell für sich.

Von: **Bianca Leppert**

Blickt man in die Statistik, holte in den vergangenen beiden Jahren immer der Hersteller den Sieg beim 24h-Rennen, der auch im Qualirennen erfolgreich war. Ein gutes Omen für Mercedes? Nach 41 Runden kreuzte der Black Falcon AMG GT3 von Yelmer Buurman, Thomas Jäger und Jan Seyffarth mit nur 2,158 Sekunden Vorsprung auf den Rowe Racing BMW M6 GT3 von Nicky Catsburg und Martin Tomczyk die Ziellinie. Vorausgegangen war ein wilder Ritt über die 24,378 Kilometer lange Nordschleifenvariante durch den Verkehr, den letztlich Buurman gegen Catsburg gewinnen konnte.

„Was für ein Fight! Nicky Catsburg war ganz dicht dran", sagte Buurman. „Er klebte plötzlich an meiner Stoßstange. Letztlich hatte ich dann aber etwas mehr Glück beim Überrunden und konnte das Rennen nach Hause fahren." Catsburg dürfte nach dem Rennen platt gewesen sein. Der Holländer und Tomczyk pilotierten als Duo zwei Autos! Für Mercedes sprang sogar ein Doppelpodium heraus. HTP Motorsport sicherte sich mit dem Quartett Dominik Baumann/Edoardo Mortara/Christian Hohenadel/Daniel Juncadella in der vorletzten Runde noch Rang 3. Von Platz 11 gestartet, arbeitete man sich bis auf Rang 4 nach vorne, ehe Baumann beim Anbremsen nach der Start-Ziel-Geraden neben den WRT Audi R8 LMS von Robin Frijns/René Rast zog und ihn in der nächsten Kurve kassierte. Das DTM-Duo, das sich zuvor im erstmals ausgetragenen Top-30-Qualifying die Pole mit 8.55,667 Minuten sicherte, fiel noch bis auf den sechsten Rang zurück, weil man auch den Glickenhaus SCG003c und den Aston Martin Vantage GT3 ziehen lassen musste. Die übrigen Top-Ten-Plätze gingen an die #912 von Manthey Racing, den zweiten Black-Falcon-Mercedes, den Land-Audi und den privat eingesetzten Black-Falcon-Mercedes. Manthey musste in der letzten Stunde des Rennens noch eine 35-Sekunden-Strafe wegen Behinderung absitzen.

In Sachen BoP änderte sich zum Qualirennen kaum etwas. Der Ferrari bekam vor der Veranstaltung zehn Millibar weniger Ladedruck verordnet. Die Mindestboxenzeiten für die Klassen SP9, SP-X und Co. wurden für den ersten Stopp nach Rennstart mit einer Erhöhung angepasst. ■

MERCEDES

Black Falcon holte mit nur 2,158 Sekunden Vorsprung den Sieg im Qualirennen

ADAC GT Masters

Grasser wegen Telemetrie disqualifiziert

Die drei GRT-Grasser-Lamborghini Huracan wurden nach dem ersten Rennen aus der Wertung genommen – es befand sich Technik zur Übermittlung von Live-Telemetrie im Auto, die nicht erlaubt ist.

Die Meldung zur Disqualifikation von Grasser kam am Samstagabend, doch bereits während des Rennens brodelte es. Mehrere Teamchefs beschwerten sich bei den Offiziellen, weil sie über den offenen Funkkanal an die Rennleitung gehört haben wollten, wie sich Teamchef Gottfried Grasser äußerte, dass man an den Daten gesehen habe, dass ihr Auto Geschwindigkeit reduzieren musste, weil man vom Phoenix-Audi in der Boxengasse aufgehalten worden war. Da klingelte es: Wieso sieht der Kommandostand die Live-Daten, wo dies doch verboten ist?

Tatsächlich hatte Grasser vergessen, den Kasten inklusive belgischer SIM-Karte nach dem Blancpain-Sprint-Lauf in Zolder zu entfernen – in dieser Serie ist Live-Telemetrie erlaubt. „Du hast keinen Vorteil dadurch. Aber Regel ist Regel. Wir müssen das akzeptieren", meinte Grasser. „Ich habe keine Berufung eingelegt. Streng genommen hätte man sonst das ganze Feld disqualifizieren müssen. Das Tyre-Pressure-Monitoring-System funktioniert auch so." Dem widersprechen andere: Es sende keine Live-Daten vom Auto an den Kommandostand. ■ BLE

24h-Rennen Nürburgring

Aston Martin und BMW geben Fahrer bekannt

Etwas kurios: Aston Martin verkündete einen Start mit einem stark besetzten Vantage GT3 beim 24h Rennen Nürburgring – die Briten bräuchten allerdings eine Sondergenehmigung. BMW hat seine Fahrer offiziell benannt.

Es sorgte für Verwirrung: Aston Martin fuhr das 24h-Qualirennen mit einem Vantage GT3 in der SP9-Klasse und gab bekannt, das 24h-Rennen im Mai mit den Werksfahrern Nicki Thiim, Marco Sörensen, Darren Turner und Maxime Martin fahren zu wollen. Dafür bräuchten die Briten eine Sondergenehmigung. Zum einen, weil in diesem Jahr jeder Hersteller je Modell sowohl VLN 1, 2 und das 24h-Qualirennen bestreiten muss, zum anderen weil die Reifenspezifikationen in zwei dieser Rennen eingesetzt werden müssen. Ein Tag vor Nennschluss lag jedoch weder eine Einschreibung noch ein entsprechender Ausnahmeantrag von Aston Martin vor. Die Teilnahme ist so fraglich.

Bei BMW steht hingegen alles fest: Bei Rowe Racing teilen sich Connor de Phillippi, Alex Sims, Jesse Krohn und Martin Tomczyk ein Auto. Das Schwesterauto pilotieren Nicky Catsburg, Richard Westbrook und John Edwards. Zusätzlich zu den beiden Speerspitzen vertreten Falken Motorsport (Dumbreck/Imperatori/Klingmann/Dusseldorp) und Walkenhorst Motorsport die BMW-Farben. ■ BLE

Entscheidende Szene: Ekström schneidet Solberg nach dem Start den Weg ab, der landet im Reifenstapel

Ekström disqualifiziert, Loeb mit Dusel

Die hoch gehandelten Favoriten der WRX-Saison 2018 wurden ihrer Rolle gerecht, der vermeintliche Sieger wurde jedoch nach einem aufsehenerregenden Finale aus dem Verkehr gezogen.

Von: **Sven Kopf**

Wenn es jetzt trocken bleibt, ist das hier bald wieder befahrbar", erklärt Sebastien Loeb (Peugeot), als er die letzte kurze Schotterpassage vor dem Ziel inspiziert. In der Nacht hat es auf dem Circuit de Barcelona – Catalunya viel Regen gegeben, und der Schotterbereich gleicht einer Töpferwerkstatt nach einer Überflutung. Nun trainieren einige Supercar-Piloten aus der Europameisterschaft, und Loeb schaut ihnen zu. Der lehmig-klebrige Untergrund lädt geradezu dazu ein, sofort mit der Produktion kleiner Vasen oder Tonkrüge zu beginnen, der schmierige Untergrund ist derart rutschig, dass die Fahrer dort kaum vorankommen. Im Schneckentempo glitschten Sie mit ihren 600 PS starken Boliden über das Geläuf, was Loeb amüsiert – wohl wissend, dass auch er kurz darauf an die Reihe kommen wird.

Sein Auftauchen am Streckenrand sorgt für eine kleine Menschentraube, obwohl er sich direkt an der Absperrung der Rennstrecke befindet. Streckenposten, Fotografen und Schlepperfahrer umschwärmen den neunfachen Rallye-Weltmeister, nutzen die Gelegenheit für jede Menge Selfies, obwohl der Altmeister mit Kevin Hansen im Schlepptau eigentlich nur kurz die Beschaffenheit der Strecke erkunden will. „Mit etwas Glück ist man durch, bevor der Regen einsetzt", sagt er und spielt auf den Wetterbericht an, der für Samstag durchgehend Regen vorausgesagt hat. Tatsächlich setzt kurz darauf Dauerregen ein und hält sich konstant über die beiden ersten Qualifikationsläufe des Saisonauftakts der Rallycross-Weltmeisterschaft.

„Wir haben den Großteil der Tests im Regen absolviert", meint Peter Solberg (Volkswagen) und schiebt direkt hinterher, dass er in Matthias Ekström (Audi) den stärksten Kontrahenten beim Kampf um den WM-Titel sieht. Als der Regen endlich nachlässt, sind die ersten beiden Qualifikationsläufe schon fast Geschichte.

Stellenweise schienen im tiefen, glitschigen Matsch die Rennen wie in Zeitlupe abzulaufen, wer einen Zweikampf wagte oder nur ein kleines bisschen mehr riskierte, den zog es schnell von der Piste. Prominenteste Opfer waren Timmy Hansen (Peugeot), der zum Passagier wurde und an der Bande hängen blieb, oder Loeb, der zweimal mit defekter Hinterradaufhängung nach Einschlägen in die Reifenstapel oder nach Feindkontakt kostbare Zeit verlor.

Trotz aller Widrigkeiten – die Favoriten wurden ihrer Rolle gerecht. Seinen Ausfall in Q1 kompensierte Timmy Hansen umgehend. Mit zwei zweitbesten Zeiten in Q2 und Q3 sowie einer Bestzeit im vierten Qualifikationslauf bewies er, dass die Peugeot den VW und Audi ebenbürtig sein können. Ekström holte die erste Bestzeit des Jahres, Solberg konterte mit Bestzeit in Q2 – die beiden ließen nichts anbrennen und jedem wurde klar, dass sie es unter sich ausmachen wollten. Die Dominanz von Volkswagen und Audi wurde auch dadurch deutlich, dass Weltmeister Johan Kristoffersson (VW) und Ekströms Teamkollege Andreas Bakkerud sich ebenfalls oben festsetzen konnten.

Geschenktes Halbfinale

Blieb den Peugeot-Piloten also nur die Rolle der Verfolger? Einzig Timmy Hansen brillierte, sein Bruder Kevin belegte am Ende Position 12, hinter ihm lag Loeb. Das Problem erkannten viele sofort: Als 13. hatte sich Loeb nicht für die Semifinals qualifiziert, eine denkbar magere Ausbeute an Meisterschaftspunkten für ein hoch ambitioniertes Team. Das Reglement sieht jedoch Nachrücker vor für den Fall, dass sich ein Pilot verspätet oder aus anderen Gründen ausfällt, etwa ab-

reist, verzichtet oder in sonstiger Weise die Segel streicht. Eingefleischte Rallycrossfans, die sich die Qualifikationsergebnisse angesehen hatten, mutmaßten sofort, dass Kevin womöglich dem Semifinale fernbleiben und Loeb aufrücken könnte.

Und so geschah es auch. Mehr oder weniger lässig lehnte Kevin im Vorstartbereich an seinem Auto, während Loeb bereits mit brummendem Motor darauf wartete, zur Startaufstellung zugelassen zu werden. Eine Stallorder zugunsten von Loeb im ersten Rennen der Saison? Nun ja, die Regel spricht vom „withdraw", also dem „zurückziehen" – es muss kein technisches Problem vorliegen. Der sonst chronisch unbeschwerte Hansen-Spross lief kurz darauf schon in Zivil mit hängenden Mundwinkeln durch die Peugeot-Hospitality. Sportchef Bruno Famin entschuldigte die Maßnahme: „Wir müssen zwei Autos fix für die Teamwertung nennen, und bei uns ist Loeb fest genannt".

Timmy Hansen im Pech

Man muss allerdings schon Verschwörungstheoretiker sein, um auch im folgenden Halbfinale Lug und Trug zu wittern. In Wahrheit hatte nur der Defektteufel zugeschlagen. Während Loeb nämlich als Fünfter ohne Aussicht auf einen Finalplatz seine Runden drehte, führte Kevins Bruder Timmy souverän und spulte seine vorletzte Runde ab – da rollte der Peugeot mucksmäuschenstill aus. Ein Elektronikproblem verursachte Timmys Ausfall, seine überraschten Verfolger bildeten hinter ihm ein Knäuel, rangelten und drehten den Peugeot schließlich, bis er zum Stillstand kam. Blitzschnell war Loeb zur Stelle, schaltete schnell, umkurvte die Hindernisse und fand sich plötzlich auf Rang zwei – sein Finaleinzug war buchstäblich in der letzten Sekunde doch noch geglückt.

Es folgte ein Finale, dessen Sieger später auf dem Papier ermittelt werden sollte. Die erste Kurve hatte es wieder einmal in sich. Qualifikationssieger Solberg stand auf der Pole neben Ekström, der bisher immer in Barcelona gewonnen hatte. Ein Duell der Giganten, das im Vorfeld viele erwartet hatten. Nach der kurzen Startgeraden folgt die erste Linkskurve, innen ein Reifenstapel so groß wie ein Wohnwagen. Ekström war hauchdünn vorn, das sagte auch Solberg nach dem Rennen. Doch die Rennleitung warf Ekström nach Auswertung einiger Videoaufnahmen ein gefährliches Manöver vor – er war nach links gezogen und hatte Solberg in den Reifenstapel gedrängt. In der Pressekonferenz der Finalsieger, als die Entscheidung der Rennleitung noch nicht feststand, erklärte Ekström: „Ich habe nach links geschaut und dort nichts gesehen". Tatsächlich war er kurz vor dem Reifenstapel gerade einmal eine Nasenlänge voraus, Solberg ging der Platz aus und er geriet über die weiße Linie der Streckenbegrenzung. „Sogar Ekström hat den Reifenstapel noch berührt" merkte Solberg an. Ekström sprach von totem Winkel, wurde aber für das Finale disqualifiziert, verlor die acht Punkte für den Sieg und die Kontrahenten rückten entsprechend auf. So wurde Loeb letztlich sogar Zweiter, und den Sieg feierte ein überraschter Johan Kristoffersson. Der Weltmeister war zwar bei der Musik, stand aber eigentlich klar im Schatten von Teamkollege Solberg.

Bei diesem wahrlich spektakulären Saisonauftakt sollte nicht untergehen, dass sich auch die Neulinge achtbar schlugen: Niclas Grönholm, Filius des bekannten Rallye-Doppelweltmeisters Marcus Grönholm, erreichte mit seinem auf einem 2016er-World Rally Car aufgebauten Hyundai i20 sogar das Finale und wurde Vierter. Die von Prodrive gebauten Renault Megane des französischen Rennstalls GC Kompetition legten einige Blitzstarts hin, erreichten beide das Halbfinale und kamen in die Punkte. Bester der marginal von Ford unterstützten Privatiers war Janis Baumanis im Fiesta des Teams von Manfred Stohl. Er brachte es in seinem Halbfinale auf Rang 4. ■

! Die neue, weniger reizvolle Streckenführung mit der engen ersten Kurve hat die WM der FIA zu verdanken. Laut Statut muss der Startbereich 14 Meter breit sein. Bei der 2017er-Variante waren es 12,80 Meter.

Timmy Hansen war im Peugeot überraschend stark, blieb aber unbelohnt

Die neuen Hyundai funktionierten auf Anhieb. Niclas Grönholm wurde Vierter

HALBFINALE 1

1.	P. Solberg	VW Polo R
2.	J. Kristoffersson	VW Polo R
3.	A. Bakkerud	Audi S1
4.	T. Timerzyanov	Hyundai i20
5.	G. Chicherit	Renault Megane RS
6.	R. Larsson	Ford Fiesta

HALBFINALE 2

1.	M. Ekström	Audi S1
2.	S. Loeb	Peugeot 208
3.	N. Grönholm	Hyundai i20
4.	J. Baumanis	Ford Fiesta
5.	J. Grosset-Janin	Renault Megane RS
6.	T. Hansen	Peugeot 208

FINALE

1.	J. Kristoffersson	VW Polo R
2.	S. Loeb	Peugeot 208
3.	A. Bakkerud	Audi S1
4.	N. Grönholm	Hyundai i20
5.	P. Solberg	VW Polo R
6.	–	

WM-STAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	27 Punkte
2.	Petter Solberg	24
3.	Andreas Bakkerud	20
4.	Mattias Ekström	19
5.	Niclas Grönholm	18
6.	Timmy Hansen	16

WM-STAND TEAMS

1.	PSRX VW Sweden	51 Punkte
2.	EKS Audi	39
3.	Peugeot	30
4.	GRX Taneco	29
5.	GC Kompetition	17
6.	Olsbergs MSE	14

Johan Kristoffersson erbte den Sieg

Rallye-WM

Loeb auch in Deutschland?

Sébastien Loeb könnte womöglich früher ins Citroën-Werkscockpit zurückkehren als geplant. Einzig möglicher Termin: Die Rallye Deutschland Ende August.

Von: **Reiner Kuhn**

Sébastien Loeb holte bei seinen beiden Auftritten in der Rallye-WM 15 WM-Zähler: „Ich weiß nicht, ob ich mich freuen soll. Denn eigentlich wäre mehr drin gewesen. Wir lagen jeweils auf Platz 2. Aber einmal haben wir dummerweise einen Plattfuß gewechselt. Das andere Mal sind wir von der Straße gerutscht. Ärgerlich, wenn man sieht, wie schnell wir wieder drin waren."

Nur sieben Wertungsprüfungen brauchte Super-Séb auf den mexikanischen Schotterpfaden, um seine erste von drei Bestzeiten zu markieren. Trotz zeitraubendem Fehler wurde er noch Fünfter. Auf den korsischen Asphaltpisten feierte er ebenfalls drei WP-Erfolge und heimste mit der zweitschnellsten Zeit auf der Power Stage vier Extrazähler ein. Für Loeb nur ein kleiner Trost: „Immerhin weiß ich jetzt, dass wir auf jedem Untergrund ganz vorne mitfahren können."

Einer wie er wartet da nur ungern bis Oktober, um in Spanien den letzten der drei geplanten Werksauftritte zu absolvieren. Auch wenn Loebs Zeit durch das Rallycross-WM-Programm knapp bemessen ist: Im August gibt es eine größere Lücke. „Da machen wir Franzosen normalerweise Urlaub", kokettierte der 44-Jährige im Februar. Dabei weiß Loeb: Genau da findet mit der Rallye Deutschland jener WM-Lauf statt, bei dem er mit insgesamt neun Siegen WM-Geschichte schrieb. „Sollte es dort am ersten Tag regnen, hätte ich mit einer hinteren Startposition aber ziemlich schlechte Karten", winkt der Elsässer mit Blick auf die aktuelle Rallye-Route (noch) ab. Dass sich Loeb mit dem Streckenplan beschäftigte, spricht für sich. Bei Citroën Racing scheint man ähnlich zu denken. Intern soll jedenfalls schon geprüft worden sein, ob man in Deutschland drei statt nur zwei C3 WRC an den Start bringen könnte. ■

ROESELER

Ein gefragter Mann: Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb

Rallye-WM

Rallye-Radio sendet nicht mehr

Weil ohnehin jede Wertungsprüfung live im Internet zu sehen ist, stellt das Radioprogramm „WRC Live" nach 17 Jahren seinen Dienst ein.

Von: **Markus Stier**

So schnell vergeht die Zeit. Bei der Rallye Monte Carlo 2002 ging „Rally Radio" erstmals auf Sendung. Die humorige Rebecca Williams und der energiegeladene, seit 2005 als Außenreporter fungierende Colin Clark wurden schnell eine Institution für Fans, Journalisten und nicht zuletzt die Teams, um an langen Rallye-Tagen jederzeit im Bilde zu bleiben. Doch seit der WM-Promoter entschieden hat, jede Prüfung live im Internet auszustrahlen, laufen in den Hospitalitys nur noch die TV-Bilder. „Ich weiß gar nicht, wie viele Zuhörer wir wirklich verloren haben," sagt Williams. Und der entscheidende Punkt ist ohnehin ein anderer: Die vier an der WM beteiligten Hersteller tragen einen erheblichen Teil der TV-Produktionskosten. Sie sind nicht bereit, zusätzlich noch das Radio zu finanzieren, zumal dessen Alleinstellungsmerkmal durch die im TV ausgestrahlten Interviews im Ziel jeder Prüfung ohnehin wegfällt. „Es war mein Baby", sagt die Waliserin Williams. „Aber so ist das mit den Kleinen. Sie werden Teenager, und dann sind sie irgendwann aus dem Haus." Wer den Button „WRC Live" auf der Website wrc.com drückt, bekommt künftig den Ton der TV-Übertragung aufs Ohr gespielt. Die Stimme von Becs Williams bleibt den Fans erhalten: Sie wird für das TV-Format „WRC All Live" moderieren und interviewen. Der rasende Reporter Colin Clark wird weniger präsent sein, soll aber mit Hintergrund-Reportagen ebenfalls eine Fernseh-Rolle spielen. ■

MCKLEIN

Becs Williams: TV statt Radio

NACHRICHTEN

GIPFELTREFFEN MIT TODT UND TOYODA

Tommi Mäkinen verriet, dass Toyota-Konzernchef Akio Toyoda bei der Rallye Frankreich wie im Vorjahr inkognito beim Werksteam vorbeischaute. Da auch Jean Todt auf Korsika weilte, trafen sich der FIA-Präsident und der Chef des Weltmarktführers zum Gedankenaustausch. Nicht bekannt ist, ob Toyoda wie Todt auf die zügige Einführung von Hybrid-Technologie bei den World Rally Cars setzt.

START UND ZIEL IN ST. WENDEL

Die FIA hat die Zeit- und Streckenpläne der vom 16. bis 19. August stattfindenden Rallye Deutschland genehmigt. Wie schon im Februar durchgesickert, rückt der Landkreis St. Wendel wieder mehr in den Mittelpunkt des über 18 Wertungsprüfungen mit insgesamt 326,7 WP-Kilometern führenden WM-Laufs. Sowohl Start als auch Zieleinlauf werden auf dem Schlossplatz der gleichnamigen Kreisstadt im nördlichen Saarland durchgeführt. Als Servicepark dient erneut das Areal um den Bostalsee, das laut Angaben des Veranstalters deutlich verbessert wurde.

VW VERSCHIEBT POLO-R5-DEBÜT

Ursprünglich wollte Volkswagen Motorsport den VW Polo R5 erstmals bei der Rallye Deutschland einsetzen. Doch um den neuen Kundensportrenner zum 1. August zu homologieren, müssten die Zulassungsunterlagen schon Ende Mai bei der FIA sein – zu früh für die neben dem R5-Projekt mit Rallycross-WM, TCR und dem rein elektrisch betriebenen Pikes-Peak-Prototypen für die Rekordjagd am 24. Juni vielbeschäftigten Wolfsburger Werkssportler. Statt beim weltmeisterlichen Heimspiel in Deutschland soll der VW Polo R5 sein Wettbewerbsdebüt dann zwei Monate später bei der Rallye Spanien Ende Oktober geben. ■

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15 % Preisvorteil

☐ **selbst lesen.** Best.-Nr. 1625268 ☐ **verschenken.** Best.-Nr. 1625269

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname | Geburtsdatum

Straße, Nr.

PLZ | Wohnort

Telefon | E-Mail

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

☐ **Amazon.de Gutschein 30 €** ☐ **JET Tank- und Warengutschein 30 €**

☐ **BestChoice Einkaufsgutschein 30 €**

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

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

IBAN

BIC | Geldinstitut

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

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

Name, Vorname | Gewünschter Belieferungsstart ab:

Straße, Nr.

PLZ | Wohnort

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

Datum | Unterschrift ✗

Anbieter: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Geschäftsführung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistendem Unternehmen.

www.motorsport-aktuell.com/abo

Kurz vor der Kollision: Halder fährt in Lauf 1 innen über den Kerb und trifft danach Thoma am Heck

Start mit Knalleffekt

Harald Proczyk (Opel) und Mike Halder (Honda) heißen die Auftaktsieger der ADAC TCR Germany in Oschersleben. Proczyk ist erster Gesamtführender, während Halder schon einen Nuller schrieb.

Von: **Michael Bräutigam**

Im vergangenen Jahr wurde Mike Halder ganz ohne Sieg Vizemeister. Nur einen einzigen Nuller ließ der 22-Jährige 2017 notieren – und zwar beim Saisonauftakt in Oschersleben. Es mag also wie ein Déjà-vu angemutet haben, als nach dem Samstagslauf weiterhin lediglich die fünf Punkte für die Pole-Position auf Halders Konto zu Buche standen. Was war passiert? Halder erwischte einen schlechten Start, sodass Florian Thoma im Engstler-Golf direkt auf gleiche Höhe ziehen konnte. Bei noch leicht feuchten Bedingungen abseits der Piste kam Halder auf den Innenkerb der zweiten Kurve, rutschte in Thomas Golf und schickte diesen ins Kiesbett.

„Das ist natürlich sch..., wenn man ein super Qualifying hat mit Platz 2. In dem Moment weiß man gar nicht, was man denkt. Da dreht man einfach mal durch", schimpfte Thoma. Halder sah die Situation naturgemäß anders: „Ich habe ganz normal eingelenkt, in dem Moment ist mir direkt das Heck gekommen, ich habe gegengelenkt und er war neben mir. Ich habe ihn getroffen und das Endresultat hat man ja dann gesehen", schildert der Schwabe den Moment, als ihm das Heck auf dem frisch lackierten, noch nassen Kerb ausbrach.

Umstrittene Strafe

Halder konnte weiterfahren und lag an der Spitze, doch dann fiel das Damoklesschwert der drohenden Strafe herunter: Drive-through! „Für meine Verhältnisse war es ein Rennunfall. Was hätte ich machen sollen? Er war halt nebendran, aber da kann ich auch nix dafür. Es war auf jeden Fall keine Absicht", war Halder mit der Meinung des Rennleiters nicht einverstanden. Rückendeckung gab es sogar von Proczyk, der nach Halders Bestrafung die Führung übernahm und bis ins Ziel nicht mehr abgab. „Ich persönlich fand die Strafe für Mike ein bisschen hart. Für mich war es eine Rennsituation und es war einfach feucht dort", so Proczyk, der nach intensiver Vorbereitung mit Opel-Bauer Kissling Motorsport mittlerweile richtig Spaß an seinem Sportgerät hat. „Mich freut es auch für Kissling. Bis jetzt hieß es immer, das Auto ist nur da und dort schnell. Es ist nur so, dass man mit dem Auto relativ viel arbeiten sollte. Aber die Unterstützung passt."

Der Österreicher nahm auch den Sieg gerne an. „Glück gehabt. Normal hätten wir es nicht gewonnen, das sieht man auch ganz deutlich an den Rundenzeiten." Halder brannte nach abgesessener Strafe eine Rundenzeit hin, die rund 1,3 Sekunden schneller war als alles andere in diesem Rennen. „Klar habe ich Wut im Bauch gehabt. Dabei habe ich mir aber auch total die Reifen in den Keller gefahren", lacht Halder trotz Platz 24.

Tags darauf war die Welt wieder in Ordnung. Wobei der zweite Lauf mit einem Knall begann. In der Startrunde verlor Audi-Pilot Simon Reicher in der schnellen Dreifach-Links die Kontrolle über sein Auto und trudelte in der folgenden Rechtskurve auf der Ideallinie aus. Eine Massenkarambolage war die Folge, welche wiederum einen Rennabbruch erforderte.

Nach dem Restart behauptete zunächst Gaststarter Petr Fulín (Cupra) die Führung, doch Halder, der sich schon am Start von Platz 10 auf P5 vorgeschoben hatte, pflügte sich durchs Feld. Luca Engstler (VW) und Niels Langeveld (Audi) mussten sich dem Honda-Piloten ebenso beugen wie auch in der letzten Runde Fulin. Der Tscheche war nichtmals punktberechtigt, Halder hätte so oder so volle Punkte geholt. „Aber ich wollte unbedingt gewinnen", sagte Halder. Für den früheren Schaltkart-Weltmeister war es schließlich der erste Sieg überhaupt seit dem Umstieg ins Rennauto.

Volle Punkte gab es aber trotzdem nicht. Weil nach dem

FABIAN WERNER

Mit vollem Einsatz und etwas Glück zum Sieg: Tabellenführer Hari Proczyk

ADAC MOTORSPORT

Das Podium am Sonntag (v.l.): Fulin, Halder, Langeveld, Rookie Wankmüller

sofortigen Abbruch die Renndistanz auf 15 Minuten verkürzt wurde, gab es nur halbe Punkte. Doppeltes Pech für Halder, weil er so eben auch nur halb so viele Punkte gutmachen kann und nur auf Tabellenplatz 9 liegt.

Die halben Punkte sorgen dafür, dass Proczyk trotz „nur" P6 (Punkte für P5) am Sonntag erster Tabellenführer ist. Langeveld bekam zweimal Punkte für P2, aber am Sonntag eben nur die Hälfte. Engstler bekam zweimal Punkte für P3 und liegt da auch in der Tabelle. Das ist insofern beachtlich, als dass erst am Freitag der Fahrwerkspartner des 18-Jährigen feststand. Nach der Saisonvorbereitung mit Bilstein wurde am Freitag auf Wunsch von KW auf deren Fahrwerkstechnik umgesattelt. Mit der mangelnden Erfahrung im Umgang mit dem neuen Fahrwerk zog sich der VW-Pilot dennoch mehr als beachtlich aus der Affäre. „Uns fehlen da sicher noch drei bis vier Zehntel", so Engstler.

„FÜR MICH EIN RENNUNFALL. ER WAR HALT NEBENDRAN, ABER DA KANN ICH JA AUCH NIX DAFÜR. ES WAR AUF JEDEN FALL KEINE ABSICHT."

Mike Halder

Überraschung Wankmüller

Die größte Überraschung des Wochenendes ist gerade mal 16 Jahre alt und heißt Luke Wankmüller (Opel). Der HP-Teamkollege von Proczyk überzeugte schon im Qualifying auf abtrocknender Piste mit P6, woraus nach Benjamin Leuchters Disqualifikation (siehe oben) zweimal Startplatz 5 wurde. In den Rennen hielt sich der Rookie schadlos und fuhr mit den Plätzen 6 und 9 jeweils klar den Sieg in der Rookie-Wertung ein. „Ich wäre vor dem Wochenende auch mit Platz 15 zufrieden gewesen, Hauptsache ich bin bester Rookie. Aber jetzt war ich vorne bei den ganzen alten Hasen dabei und eben auch bester Rookie, also das passt", freute sich der schnelle Youngster. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

ZAUNGAST COMINI

Zu Beginn des Wochenendes staunten einige nicht schlecht, als sie in Form von Stefano Comini den zweifachen Meister der TCR International Series im Fahrerlager entdeckten. Der Schweizer fuhr am Donnerstag einen Test für Landsmann und Freund Milenko Vukovic, seines Zeichens Erbauer des Renault Mégane TCR. Gemeinsam arbeitet man an einem Renault-Start in der TCR Europe.

LEIHWAGEN FÜR JORDAN

Ein Kuriosum gab es um den Einsatzwagen von Kai Jordan. Der im Besitz von Jordan befindliche VW Golf GTI TCR war dieses Jahr bereits in der TCR Middle East im Einsatz. Beim Rückweg via Schiff kollidierte der Frachter mit einem anderen. Bis der Frachter weiterfahren durfte, war schon zu viel Zeit vergangen. Doch das Engstler-Team wusste Abhilfe: Beim Team KUG Motorsport lieh man sich kurzerhand einen anderen Golf aus, der für Jordan in der Börde eingesetzt wurde.

LEUCHTERS AUFHOLJAGD

Weil der VW von Titelaspirant Benjamin Leuchter im Qualifying rund 10 kg zu leicht war (man hatte die Waage falsch abgelesen), musste er beide Rennen von ganz hinten aufnehmen. Doch der Max-Kruse-Racing-Pilot zeigte Kämpferherz: Er fuhr noch auf P9 und P7 nach vorn.

OSCHERSLEBEN, 1. RENNEN

1. von 14 Läufen, 18 Runden à 3,667 km (28 gestartet, 26 gewertet)

1.	Harald Proczyk (A), HP Racing International	Opel	32.51,379 min
2.	Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	+ 1,238 s
3.	Luca Engstler (D), Liqui Moly Team Engstler	Volkswagen	+ 2,502 s
4.	Simon Reicher (A), YACO Racing	Audi	+ 4,041 s
5.	Sandro Kaibach (D), PROsport Performance	Audi	+ 4,372 s
6.	Luke Wankmüller (D), HP Racing International	Opel	+ 4,698 s
7.	Petr Fulín (CZ), Fullin Race Academy	Cupra	+ 4,982 s
8.	Niko Kankkunen (FIN), Team Engstler Europe	Volkswagen	+ 5,079 s
9.	Benjamin Leuchter (D), Max Kruse Racing	Volkswagen	+ 5,938 s
10.	Kai Jordan (D), Team Engstler Germany	Volkswagen	+ 6,045 s

Schnellste Runde: 1.32,688 (Halder)

OSCHERSLEBEN, 2. RENNEN

2. von 14 Läufen, 12 Runden à 3,667 km (28 gestartet, 19 gewertet)

1.	Mike Halder (D), Team Honda ADAC Sachsen	Honda	37.56,248 min
2.	Petr Fulín (CZ), Fullin Race Academy	Cupra	+ 0,476 s
3.	Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	+ 0,839 s
4.	Luca Engstler (D), Liqui Moly Team Engstler	Volkswagen	+ 1,143 s
5.	Florian Thoma (CH), Team Engstler Europe	Volkswagen	+ 2,362 s
6.	Harald Proczyk (A), HP Racing International	Opel	+ 5,573 s
7.	Benjamin Leuchter (D), Max Kruse Racing	Volkswagen	+ 6,309 s
8.	Theo Coicaud (D), Liqui Moly Team Engstler	Volkswagen	+ 13,662 s
9.	Luke Wankmüller (D), HP Racing International	Opel	+ 14,778 s
10.	Lukas Niedertscheider (A), Niedertscheider	Peugeot	+ 18,518 s

Schnellste Runde: 1.32,894 (Leuchter)

STAND FAHRER

1.	Proczyk	56 Punkte
2.	Langeveld	54
3.	Engstler	48
4.	Wankmüller	33
5.	Leuchter	29,5
6.	Reicher	29
7.	Kaibach	28
8.	Kankkunen	27
9.	Mike Halder	25
10.	Coicaud	24

STAND TEAMS

1.	HP Racing International	85 Punkte
2.	Liqui Moly Team Engstler	72
3.	Racing One	57

STAND ROOKIES

1.	Wankmüller	16 Punkte
2.	Michelle Halder	7,5
3.	Häußermann	7
4.	Hesse	5,5

DTM

21 173 Testkilometer abgespult

Die ITR-Testfahrten vergangene Woche in Hockenheim waren der erste offizielle Aufgalopp der DTM 2018. Es zeigte sich: Jeder der drei Hersteller fuhr jeden Kilometer, den er bekommen konnte.

Von: **Michael Bräutigam**

BMW

Wittmann holte die fünftbeste Zeit, Markenkollege Spengler war Schnellster

Eine der Fragen, die es zu klären galt, war der Speed-Verlust durch die abgespeckte Aerodynamik. Natürlich waren es nur Testfahrten, doch es lässt sich festhalten: Bruno Spengler, der am Mittwochvormittag die Wochenbestzeit notieren ließ, war in seinem schnellsten Umlauf gut 1,5 Sekunden langsamer als der beim Finale 2017 aufgestellte Quali-Rekord von Tom Blomqvist. Beim letztjährigen ITR-Test war Timo Glock mit einer 1.30,201 sogar noch mal schneller.

Produktiver Test

Während die Zeiten natürlich nur eine sehr grobe Richtung vorgeben – es war eben nur ein Test –, sprechen andere Zahlen eine deutlichere Sprache. Mit 21 173 insgesamt absolvierten Testkilometern, was 4629 Runden entspricht, sammelten alle Hersteller so viele Daten wie möglich.

Fleißigster der 18 Piloten war Rückkehrer Pascal Wehrlein, der es alleine auf 319 Runden (1459 km) brachte. „Die Umgewöhnung von der Formel 1 auf die DTM funktionierte recht schnell. Mein Gefühl war auf jeden Fall positiv. Hockenheim kann definitiv kommen", sagte der Worndorfer, der als Gesamt-Dritter auch bester Mercedes-Pilot war.

Die wenigsten Testkilometer bekam mit Daniel Juncadella der zweite DTM-Rückkehrer aus Mercedes-Reihen. Der Spanier hatte sich bei einem Mountainbike-Unfall in der Woche zuvor ein Schlüsselbein angebrochen und spulte 176 Runden ab. Die zweitwenigsten Runden (194) ließ übrigens DTM-Champion René Rast notieren.

In den Wochen bis zum Saisonstart am 5./6. Mai an gleicher Stelle gilt es nun, die vielen gesammelten Daten zu analysieren und die richtigen Schlüsse zu ziehen, um den bestmöglichen Saisonstart zu erwischen.

Mittlerweile fix ist das Rahmenprogramm: Mangels Teilnehmern musste dabei jedoch leider der Audi Sport Abt TT Cup abgesagt werden. Volles Programm gibt es trotzdem. In Hockenheim sind neben der DTM auch die ADAC Formel 4, der neue Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup sowie der DRM Klassik-Pokal (Einladungsrennen) am Start. ■

DTM-TEST HOCKENHEIM

	Fahrer/Marke	Zeit
1.	Spengler/BMW	1.32,089 min
2.	Frijns/Audi	1.32,134 min
3.	Wehrlein/Mercedes	1.32,169 min
4.	Farfus/BMW	1.32,180 min
5.	Wittmann/BMW	1.32,227 min
6.	Rockenfeller/Audi	1.32,281 min
7.	Juncadella/Mercedes	1.32,361 min
8.	Rast/Audi	1.32,459 min
9.	Müller/Audi	1.32,665 min
10.	Glock/BMW	1.32,749 min
11.	Paffett/Mercedes	1.32,759 min
12.	Auer/Mercedes	1.32,789 min
13.	Green/Audi	1.32,805 min
14.	Eriksson/BMW	1.32,810 min
15.	Eng/BMW	1.32,827 min
16.	Di Resta/Mercedes	1.33,023 min
17.	Mortara/Mercedes	1.33,095 min
18.	Duval/Audi	1.33,418 min

DTM

HWA weiter mit Mercedes?

Mercedes hört in einem halben Jahr in der DTM auf. Doch was passiert mit den Autos? Macht HWA als ein von Sponsoren finanziertes Privatteam weiter? Technikexperten versichern, dass ein Umbau der V8-Sauger auf Turbotechnik machbar ist – ohne großen Aufwand.

Von: **Claus Mühlberger**

DTM

Fahren die Mercedes-DTM-Boliden auch nach dem Ausstieg weiter?

Die HWA AG (Umsatz 2016: 83,6 Millionen Euro) steht vor einer spannenden Zeit. Denn im Oktober endet das offizielle Engagement von Mercedes in der DTM. Man gehe in die Formel E, und ein weiteres Sportprogramm neben der F1 sei finanziell nicht tragbar, hieß es.

Die DTM war seit Jahrzehnten der größte Umsatzbringer für die 300-Mann-Firma. HWA kümmerte sich um Konstruktion, Bau und Einsatz der Mercedes-DTM-Autos. Die Idee, dass HWA dies auch in Zukunft macht, ist nicht abwegig. Nur ohne Hersteller-Etat und stattdessen finanziert durch Sponsoren. Gemäß dem Konzept, das DTM-Chef Gerhard Berger propagiert: „Die DTM braucht wieder Privatteams."

Würde man sich bei Mercedes dazu durchringen, die aktuellen DTM-Autos an HWA abzugeben, wäre ein großer Teil der Arbeit schon vollbracht: Denn egal ob Monocoque, Getriebe oder Radaufhängung – alle diese Teile können auch in den Turboautos verwendet werden. Neu sind lediglich die wegen des Ladeluftkühlers veränderte Frontpartie samt Motorhaube, der Heckflügel (ab 2019 ohne DRS) und der Vierzylinder-Turbo. Experten wissen: „So einen Motor zu entwickeln, ist für HWA nur eine Fingerübung."

Ein positives Indiz: Auf der Internetseite von HWA finden sich Mitte April mehr als zwei Dutzend Stellenangebote. ■

WTCR

Champion-Gipfeltreffen

DTM-Champion René Rast wird beim WTCR-Rennen im Rahmen der 24h am Nürburgring einen Gaststart absolvieren. Damit kommt es zum Gipfeltreffen der drei aktuellen Tourenwagen-Könige.

Von: **Michael Bräutigam**

AUDI

Tauscht am Himmelfahrts-Wochenende DTM- gegen TCR-Auto: René Rast

Besucher des 24h-Rennens am Nürburgring (10.–13. Mai) haben jetzt noch einen Grund mehr, sich auf die im Rahmen fahrende WTCR zu freuen. Niemand Geringeres als DTM-Champ René Rast wird mit einer Wildcard als Gastfahrer auf der Nordschleife antreten. Arbeitsgerät ist ein Audi RS3 LMS, der vom Audi Sport Team WRT eingesetzt wird. Damit erleben die Zuschauer ein Novum: Erstmals treten die amtierenden Champions aus drei großen Tourenwagen-Serien gegeneinander an. Zum Gipfeltreffen zwischen Rast, WTCC-Champion Thed Björk (Hyundai) und TCR-International-Meister Jean-Karl Vernay (Audi) kommen weitere nationale und internationale Champions wie u. a. die Tourenwagen-Weltmeister Yvan Muller, Rob Huff und Gabriele Tarquini.

„Es ist fantastisch, nun im Tourenwagen auf die besten Piloten der Welt zu treffen. Ich freue mich, bei meinem Heimrennen gegen vier Weltmeister und viele weitere Titelgewinner anzutreten", sagte Rast. Für den 31-Jährigen sind frontangetriebene Rennautos kein ungewohntes Terrain. 2005 wurde er Meister im VW Polo Cup, 2006 Vizemeister im Seat Leon Supercopa. Seitdem hat er immer wieder bei Gaststarts im VW Scirocco Cup und Audi Sport TT Cup gezeigt, dass er nichts verlernt hat. ■

TCR

Schwerer Mégane-Start

So hatte man sich die Rennpremiere des Renault Mégane TCR bei Vukovic Motorsport nicht vorgestellt. Doch wo versteckt sich der Technik-Teufel?

Von: **Michael Bräutigam**

FABIAN WERNER

Weil die Motorelektronik spinnt, läuft der Mégane TCR noch nicht ganz rund

Ich fühle mich nicht mehr", seufzt Milenko Vukovic angesichts des Dilemmas, in dem er steckt. Der Mann hinter dem Renault Mégane TCR, der am Wochenende in der ADAC TCR Germany seine Rennpremiere erlebte, arbeitet sich die Finger wund, um sein neuestes Baby zum Laufen zu bringen. Der Teufel liegt in der Motorelektronik begraben. Was auf dem Prüfstand wunderbar läuft, will bei der Dynamik auf der Rennstrecke so gar nicht funktionieren. „Das Ladedruckventil schläft", sagt Vukovic. Will sagen: Vom Befehl am Gaspedal vergehen zwischen 1,4 und 1,8 Sekunden, bis dieser durchs Steuergerät am Ladedruckventil ankommt. So ist an kontrollierte, geschweige denn schnelle Runden noch nicht zu denken.

Doch man ist zuversichtlich, gemeinsam mit Partner Bosch die Motorsteuerung entsprechend anpassen zu können. Da die Mappings jedoch homologiert sind, braucht man dafür ebenfalls den Segen der Sporthoheiten sowie von Promoter WSC.

„Jeder sieht, dass das Auto nur in der Box steht und sagt, es läuft nicht", bedauert Vukovic. Doch selbst die Konkurrenz ist sich sicher: Wenn das bis ins letzte Detail durchentwickelte Auto mal läuft und vielleicht ein Lernjahr absolviert hat, wird ein ernsthafter Gegner heranwachsen. ■

NACHRICHTEN

DTM: VIETORIS KEHRT ALS ERSATZFAHRER ZURÜCK

Christian Vietoris kehrt 2018 in den DTM-Kader von Mercedes zurück. Das jedoch nicht als Einsatz, sondern als offizieller Test- und Reservefahrer. Da noch nicht klar ist, ob Edoardo Mortara im Juli bei der Formel E in New York oder bei der DTM in Zandvoort zum Einsatz kommt, darf sich Vietoris dennoch Hoffnungen auf Rennkilometer machen. Im Mai wird Mortara der DTM (Lausitz) den Vorzug gegenüber der Formel E (Berlin) geben.

WTCR: TASSI MIT WILDCARD BEIM HEIMSPIEL

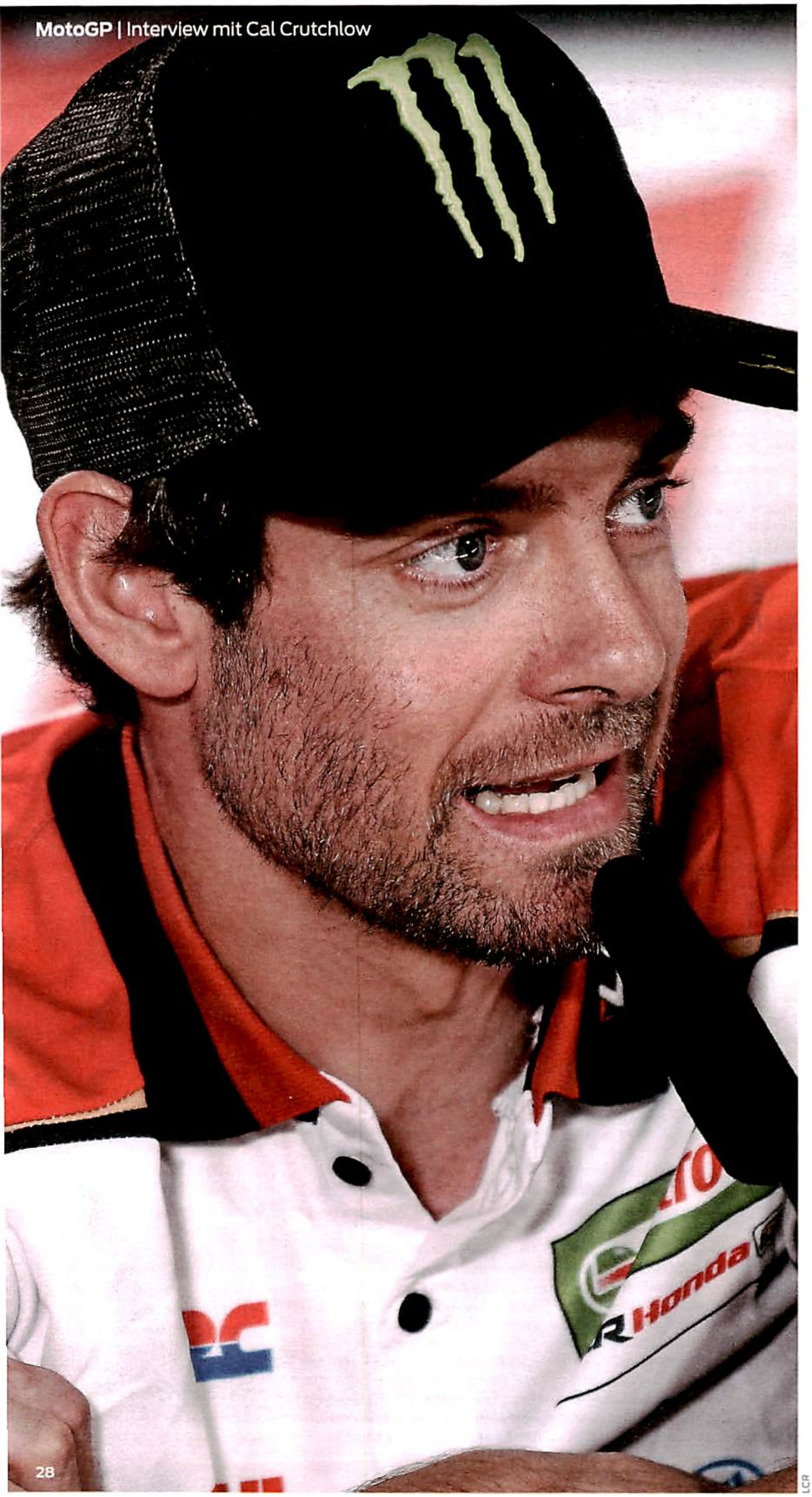
Nicht nur die deutsche WTCR-Runde hat einen prominenten Gaststarter (siehe links), sondern auch die auf dem Hungaroring. Da wird Honda-Pilot Attila Tassi die Wildcard bekommen. Wie auch Rast beim Eifel-Gastspiel dürfte Tassi auf der ungarischen F1-Strecke zu den Favoriten zählen. 2017 gewann er dort beide Rennen der TCR Int. Series.

24H NÜRBURGRING: HYUNDAI MIT BESTZEIT

Beim Qualifikationsrennen zu den 24h am Nürburgring setzte Hyundai mit einer Zeit von 9.03,206 min für die 24h-Variante des Nürburgrings ein Ausrufezeichen. Die „Rekordrunde" stellte Andreas Gülden auf. Für den Klassensieg beim Qualirennen reichte es wegen kleinerer Technikprobleme knapp nicht. Die TCR-Klasse gewann bei der Generalprobe stattdessen der Bonk-Audi RS3 LMS (Partl/Partl/Bock).

NASCAR: RENNEN IN BRISTOL UNTERBROCHEN

Eigentlich hätten Sie ungefähr an dieser Stelle den Rennbericht der NASCAR Cup Series aus Bristol vorgefunden. Jedoch sorgten Regenfälle dafür, dass das Rennen nach 204 von geplanten 500 Runden unterbrochen werden musste. Erst am Montag (nach Redaktionsschluss) ging es weiter. Diese Geschehnisse arbeiten wir in der nächsten MSa auf.



LCR

LCR-Honda-Pilot Cal Crutchlow gewann den Grand Prix von Argentinien und führt als erster Brite die MotoGP-WM an. Im MSa-Interview erklärt der 32-Jährige die Umstände und verrät, wie es ist, mit Barry Sheene verglichen zu werden.

Von: **Neil Morrison**

Wie siehst du deinen Sieg in Argentinien im Nachhinein?
Unter normalen Umständen hätte Marc Márquez gewonnen, weil er am schnellsten war. Aber ich denke, wir waren die Zweitschnellsten, ob nass oder trocken. Ich war in Argentinien schon die letzten Jahre schnell, ich war zuletzt in Katar schnell. Aber die anderen drei an der Spitze haben eine sehr schnelle Pace angeschlagen, und ich wusste, dass mein Vorderreifen für die Renndistanz viel zu weich war, zwei Stufen weicher, als was wir letztes Jahr in Argentinien gefahren sind. Im Nachhinein denke ich, wir hätten auch bei diesen Bedingungen die eine Nummer härtere Variante nehmen sollen. So habe ich vor allem am Anfang mit vollem Tank in den Bremszonen vorsichtig gemacht und habe versucht, die Reifen zu schonen. Ich habe auch an den nassen Stellen andere Linien als die Jungs vor mir gewählt, um zu verhindern, dass

Cal Crutchlow

Geburtstag: 29. Oktober 1985
Geburtsort: Coventry (GB)
Herkunftsland: England

WM-KARRIERE
2009: SSP, Yamaha (1.)
2010: SBK, Yamaha (5.)
2011: MotoGP, Yamaha (12.)
2012: MotoGP, Yamaha (7.)
2013: MotoGP, Yamaha (5.)
2014: MotoGP, Ducati (13.)
2015: MotoGP, Honda (8.)
2016: MotoGP, Honda (7.)
2017: MotoGP, Honda (9.)
2018: MotoGP, Honda (zurzeit 1.)

HOBBYS
Radfahren, Autos, Musik

„Bekomme den Druck als WM-Leader zu spüren“

mich jemand mitreißt, falls er stürzt. Von hinten habe ich mir auch genau angeschaut, wo ich zum Schluss überholen kann. Ich habe das Rennen mit dem langsamst möglichen Tempo gewonnen. Das Rennen war aber alles andere als langsam, meine schnellste Runde war schneller als in den letzten beiden Jahren, trotz Wasserflecken. Mein Team hat über den Winter einen tollen Job gemacht, Honda hat den Motor über den Winter genau richtig weiterentwickelt. Es ist aber nicht so, dass wir uns nicht noch weiter verbessern müssten. Wir werden deshalb hart weiterarbeiten. Mir ist das Hinterrad zu oft ausgebrochen, das müssen wir noch verbessern.

Wie hast du es geschafft, den bekannt aggressiven Johann Zarco in der letzten Runde hinter dir zu halten?
Ich bin in der letzten Runde einfach ruhig geblieben. Ich hätte bis zum Schluss an zweiter Stelle bleiben können, weil ich wusste, dass ich im vorletzten Sektor mit Abstand Schnellster bin. Aber dann hätte ich dort überholen müssen. Es gab dort nasse Stellen, und das war mir zu riskant. So habe ich mich vorher an die Spitze gesetzt, denn ich wusste, dass, wenn Zarco mich überholen will, er am Schluss 0,4 Sekunden aufholen muss. Ich habe in Turn 13 eine enge Linie gewählt und bin sichergegangen, dass ich ideal anbremse. Ich muss aber sowohl Johann Zarco als auch Álex Rins mein höchstes Lob aussprechen, denn sie haben auch um den Sieg gekämpft, und sie waren schon in Katar im Kampf um das Podest dabei.

Wie viel hat dir der neue Honda-Motor geholfen?
Dass wir nun nicht mehr das Problem auf den Geraden haben wie letztes Jahr, macht es uns natürlich leichter zu überholen. Damals mussten wir sehr viel in den Kurven riskieren. Der neue Motor bringt viele Vorteile, wenn auch das Motorrad mit ihm physisch noch schwerer zu fahren ist.

Was sagst du zu den Leistungen deines Freundes Jack Miller?
Jack hat einen super Job gemacht. Er ist mein Freund. Ich weiß, wie große Eier er hat, aber im Qualifying sind sie noch ein paar Größen gewachsen. Jack hat auch lange geführt, und das war nicht einfach. Es war auch leicht, beim Start frustriert zu werden. Ich war in der Box frustriert, weil ich nicht begriffen habe, was vor sich geht. Ich wusste nicht genau, wie die Regeln sind, ich wusste nur, dass wir ans Ende der Startaufstellung müssen. Aber es waren zu viele Fahrer, und da fragte ich mich, wohin wir da wohl gehen müssen. Insofern war es die richtige Entscheidung, den Start zu verschieben.

„ES EHRT MICH, IN EINEM SATZ MIT BARRY SHEENE ERWÄHNT ZU WERDEN. ABER ER HAT 23 GP-SIEGE UND ZWEI WM-TITEL .“

Cal Crutchlow

Du hattest in Turn 4, wo ein Wasserdurchfluss war, einige Rutscher.
Ich denke nicht, dass dies die kritischste Stelle war. Klar, da war ein Wasserlauf, aber beim Gasgeben hat man weniger Risiko als auf der Bremse. In der vorletzten Kurve war es unterschiedlich nass, und wenn man sich da vertan hat, ist das Vorderrad eingeklappt. Aber ja, ich hatte einige Slides am Ausgang von Turn 4, weil ich andere Linien gefahren bin als die anderen. Ein Hinterradslide ist aber leichter zu beherrschen. Und ich konnte es mir leisten, an dieser Stelle Zeit zu verlieren. Ich habe die Situationen gut gemanagt, einige Jahre zuvor hätte ich sicher auf dem Boden gelegen.

Was bedeutet es dir, den 750. GP-Sieg für Honda gewonnen zu haben und der erste Brite seit Barry Sheene zu sein, der die WM in der Königsklasse anführt?
Barry Sheene hat die WM zuletzt 1979 angeführt, da war ich noch gar nicht geboren. Seit ich 2016 in Brünn erstmals gewonnen habe, werde ich immer mit ihm verglichen, und nur in einem Satz mit ihm erwähnt zu werden, ehrt mich sehr. Aber er hat 23 Grands Prix und zwei WM-Titel gewonnen, davon bin ich noch ganz weit weg. Dass ich jetzt den 750. GP-Sieg für Honda herausgefahren habe, habe ich ihrem Support und dem Team von Lucio Cecchinello zu verdanken. Wenn es jemand verdient hat, auf diese Art in die Geschichte einzugehen, dann er. Er hat all die Jahre, in denen er in der MotoGP ist, immer mit Honda gearbeitet. Und dass er auf diese Art Teil ihrer Geschichte geworden ist, ist etwas ganz Spezielles für ihn und seine Leute.

Du hast in Argentinien die Medien mehrfach kritisiert.
Es ist schon merkwürdig, auf was die Medien schauen. Das Rennen in Argentinien ist zwischen vier Fahrern abgelaufen, trotzdem haben sie ihre Schlagzeilen über etwas anderes gemacht. Die, die das Rennen gemacht haben, haben gepusht, viel riskiert, für ihr Team und für ihr Resultat, es ist respektlos, dies unter den Tisch zu kehren. Die, die das nicht begreifen, schaden der ganzen Medienlandschaft.

Könnte dies deine beste Saison in der MotoGP werden?
Ich weiß es nicht. Bislang war sie gut, schließlich führe ich die WM an. Das hat mir und dem Team sehr viel Auftrieb gegeben, und wir gehen in einer Topform nach Austin. Aber ich bin auch letztes Jahr nicht schlecht gefahren, nur konnte ich mir keine Möglichkeit für einen Sieg schaffen.

Denkst du nun über den Titelgewinn nach?
Ich darf nicht zu sehr abheben, und ich darf mir nicht zu viel Druck machen. Ein Sieg ist noch nicht alles. Letztes Jahr mussten Marc Márquez und Andrea Dovizioso je sechs GP gewinnen, um bis zum Schluss im Titelrennen zu sein. Aber ja, es wird mein Ziel sein, ab jetzt so oft wie möglich auf dem Podest zu stehen. Ein MotoGP-Sieg gibt sehr viel Motivation, dem Fahrer und dem Team. Und dass er so früh in der Saison kam, nimmt mir zumindest viel von dem Druck, in diesem Jahr unbedingt einem Sieg nachzulaufen. Nun habe ich aber erstmals den Druck, WM-Leader zu sein, und dies werde ich schon am nächsten Wochenende spüren. Wir haben eine so lange Saison vor uns, wie es sie noch nie gegeben hat, und es sind mehr Fahrer konkurrenzfähig als je zuvor. Es ist sehr schwer, zu gewinnen, und in jedem Rennen gibt es zehn Fahrer, die aufs Podest fahren können. Da wird es sehr wichtig sein, so konstant wie möglich zu sein und in jedem Rennen zu punkten. ■

LCR

Crutchlow (#35) vor Zarco und Rins: „War mir sicher, dass ich gewinnen kann“

Valentino Rossi am Boden: Nicht jeder geht so hart mit Marc Márquez ins Gericht wie der Italiener

MOTOGP

Die Nachbeben von Termas

Nachdem die Fahrer von dem durchwachsenen MotoGP-Rennen in Termas de Río Hondo zurückgekehrt waren, gingen die Kontroversen fröhlich weiter. Teilweise mit schmerzhaften Folgen.

Von: **Imre Paulovits**

Valentino Rossi hatte mächtig Dampf abgelassen, nachdem er in Argentinien von Marc Márquez zu Fall gebracht worden war. Er bezichtigte Marc Márquez des schmutzigen Fahrens und der Absicht, die Gegner gezielt vom Motorrad zu fahren, indem er genau zwischen das Bein des Fahrers und das Motorrad ziele. Er erwartete von der Rennleitung Schritte gegen den 25-jährigen Spanier. Sein Teamchef Lin Jarvis schloss sich dieser Meinung an. Fans diskutierten es in den Foren, eine Fotomontage mit Marc Márquez auf einem Motorrad sitzend, das untenherum als Auto-Scooter ausgebildet ist, wurde zum Internet-Hit.

Teamchefs mischen mit

Márquez' Teamchef Alberto Puig versuchte zu retten, was zu retten war, und erklärte, dass Marc Márquez ein Opfer der Aneinanderreihung von unglücklichen Umständen geworden wäre, die mit dem abgestorbenen Motor auf dem Grid begann und mit der Durchfahrtsstrafe ihren Lauf nahm. Sein Fahrer hätte immer so gehandelt, wie er es für richtig hielt. Puig bekräftigte die Erklärungen von Márquez und meinte, Rossi wäre schon vor dem Zusammenstoß etwas von der Linie abgekommen, gab aber zu, dass schließlich der Zusammenstoß es war, durch den Rossi von der Strecke kam. Für Puig war es ein unglücklicher Rennunfall, der seinem Team leidtut.

Der 15-fache Weltmeister Giacomo Agostini meinte, dass Márquez zwar zu ungestüm war, von Absicht oder schmutzigem Fahren aber keine Rede sein könne.

Aber es gab neben dem Zusammenstoß der beiden Superstars noch mehrere Feindberührungen bei diesem Rennen, die Folgen haben sollten. Aleix Espargaró, der das erste Opfer von Márquez Aufholjagd war, erklärte hinterher, dass es gar nicht mal das Márquez-Manöver war, über das er sich am meisten geärgert hätte, sondern das von Danilo Petrucci, der ihn ebenfalls gerammt hätte. Auf Twitter geriet er dabei mit Pramac-Ducati-Teamchef Francesco Guidotti in einen heftigen Streit, der bald ebenfalls in Foren seine Runden machte.

MOTOGP

Dani Pedrosa mit Dr. Xavier Mir: Nach dem Sturz war eine OP notwendig

Pedrosa doch verletzt

Doch wenn man nur die Konsequenzen betrachtet, wurde viel Schaumschlägerei um harmlose Dinge gemacht – um den ernsthaftesten Vorfall blieb es ganz ruhig. Als nämlich Dani Pedrosa stürzte, nachdem sich Johann Zarco in der ersten Runde innen reingedrückt hatte und der kleine Spanier auf die nasse Außenbahn geriet, sah es zunächst so aus, als hätte Pedrosa bei diesem Highsider Glück gehabt. Doch wie sich später herausstellte, hat sich der bemitleidenswerte Honda-Werkspilot beim Aufprall die rechte Speiche direkt am Handgelenk gebrochen. Er wurde am Dienstag in Barcelona von Dr. Xavier Mir operiert, die Bruchstelle wurde von innen mit einer Titanschraube fixiert. Die Operation ist zwar gut verlaufen und Dr. Mir war mit dem Resultat zufrieden, doch ob Pedrosa in Austin fahren kann, steht noch nicht fest.

Aber eines hat das MotoGP-Rennen von Argentinien gezeigt: Bei solchen Bedingungen müssen viele Fahrer umdenken. Das Rennen war zwar extrem spannend, aber die Konsequenzen waren weitreichender, als es sich die meisten hatten ausmalen können. Leider auch auf die Gesundheit eines Unschuldigen. ■

MotoGP

Könnte Jorge Lorenzo bei Suzuki landen?

Nachdem Jorge Lorenzo bei Ducati auch dieses Jahr nicht die erwarteten Leistungen bringt, ranken sich Gerüchte um seine Zukunft.

Dass weder der fünffache Weltmeister noch Ducati mit der derzeitigen Situation glücklich sind, wird zwar nicht offen ausgesprochen, ist aber von Weitem erkennbar. Obwohl Teammanager Paolo Ciabatti vor der Saison bekräftigt hat, dass Ducati möglichst schnell eine Einigung mit beiden Werksfahrern finden will, gehen die italienischen Medien längst davon aus, dass Lorenzo nächstes Jahr von Danilo Petrucci ersetzt wird.

In spanischen Medien wird bereits darüber spekuliert, wie es dann weitergehen wird. Da bei Suzuki Andrea Iannone immer mehr hinter Álex Rins zurückfällt und die Suzuki sich offensichtlich so fahren lässt, wie Lorenzo es gern von der Ducati hätte, geht man davon aus, dass der Mallorquiner 2019 dort fahren wird. Voraussetzung wäre allerdings, dass sich Lorenzo mit einer empfindlichen Gehaltskürzung abfindet. ■

DUCATI

Jorge Lorenzo: Wird er dem Ducati-Werksteam bald den Rücken kehren?

NACHRICHTEN

MOTOGP Nach dem Grand Prix von Argentinien wurden viele Stimmen laut, dass die Rennleitung bei den Verhältnissen überfordert gewesen sei und es deshalb zu chaotischen Zuständen gekommen wäre. Dem widersprach Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta. Die Startprozedur mag für Außenstehende etwas unverständlich gewirkt haben, aber sie sei genauso abgewickelt worden, wie sie in einer Sitzung der Grand-Prix-Kommission nach dem Sachsenring-GP 2014, als 13 Fahrer aus der Boxengasse gestartet waren, ausgearbeitet wurde. Um zu verhindern, dass es zu so gefährlichen Situationen kommt wie damals beim Deutschland-GP, wurde für den Fall, dass sich wegen eines Wetterumschwungs mehrere Fahrer in der Startaufstellung zu einem Reifenwechsel entschließen, beschlossen, die Startprozedur abzubrechen, jedem genügend Zeit für einen sicheren Reifenwechsel zu geben, und nach einer verkürzten Startprozedur alle auf dem Grid aufzustellen, mit mehreren Reihen Lücke zu denen, die bereits auf den richtigen Reifen gesetzt hatten. Und dies ist in Argentinien erstmals durchgeführt worden.

MOTO3 Auftaktsieger Jorge Martín stattete am Wochenende in Aragón der Superbike-WM einen Besuch ab. Er fieberte vor allem mit den spanischen Fahrern der Supersport-300-Weltmeisterschaft und gab ihnen Tipps. Der 20-Jährige will sich nach seinem misslungenen Reifenpoker von Termas in Austin wieder voll auf die Arbeit konzentrieren und versuchen, den verlorenen Boden auf Arón Canet gutzumachen.

Motorrad-WM

Vorschau: GP Americas

ZEITPLAN

GP of the Americas/COTA, Austin (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 20. April 2018

16.00–16.40	Moto3	1. Freies Training
16.55–17.40	MotoGP	1. Freies Training
17.55–18.40	Moto2	1. Freies Training
20.10–20.50	Moto3	2. Freies Training
21.05–21.50	MotoGP	2. Freies Training
22.05–22.50	Moto2	2. Freies Training

Samstag, 21. April 2018

16.00–16.40	Moto3	3. Freies Training
16.55–17.40	MotoGP	3. Freies Training
17.55–18.40	Moto2	3. Freies Training
19.35–20.15	Moto3	Qualifying
20.30–21.00	MotoGP	4. Freies Training
21.10–21.25	MotoGP	Qualifying 1
21.35–21.50	MotoGP	Qualifying 2
22.05–22.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 22. April 2018

15.40–16.00	Moto3	Warm-up
16.10–16.30	Moto2	Warm-up
16.40–17.00	MotoGP	Warm-up
18.00	Moto3	Rennen, 17 Rd.
19.20	Moto2	Rennen, 18 Rd.
21.00	MotoGP	Rennen, 20 Rd.

STATISTIK

GP of the Americas/COTA, Austin

Sieger 2017
Moto3: Romano Fenati (I), Honda
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2017
Moto3: Aron Canet (E), Honda, 2:14,644 (= 147,4 km/h)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 2:09,379 (= 153,4 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2:02,741 (= 161,6 km/h)

Schnellste Runden 2017
Moto3: Arón Canet (E), Honda, 2:15,583 (= 146,3 km/h)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 2:09,948 (= 152,7 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2:04,899 (= 158,9 km/h)

Rundenrekorde
Moto3: Arón Canet (E), Honda, 2:15,583 (= 146,3 km/h) (2017)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 2:09,948 (= 152,7 km/h) (2017)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2:03,575 (= 160,6 km/h) (2014)

STAND DER MOTORRAD-WM 2018

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	38
2.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18	35
3.	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	28
4.	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	21
5.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	20
6.	Jack Miller (AUS)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 18	19
7.	Danilo Petrucci (I)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 18	17
8.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	16
9.	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	16
10.	Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	15

Moto2

1.	Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	38
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Pons HP40	Kalex	33
3.	Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	32
4.	Xavi Vierge (E)	Dynavolt Intact GP	Kalex	28
5.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	27
6.	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	27
7.	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	15
8.	Remy Gardner (AUS)	Tech3 Racing	Tech3	14
9.	Joan Mir (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	14
11.	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	KTM	9

Moto3

1.	Arón Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	40
2.	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	30
3.	Marco Bezzecchi (I)	Prüstel GP	KTM	27
4.	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	26
5.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	25
6.	Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	21
7.	Gabriel Rodrigo (RA)	RBA Boe Skull Rider	KTM	18
8.	Adam Norrodin (MAL)	Petronas Sprinta Racing	Honda	16
9.	Enea Bastianini (I)	Leopard Racing	Honda	13
10.	Alonso Lopez (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	10

Jarno Saarinen (#3) vor Giacomo Agostini (#1): Der Weltmeister hatte keine Chance gegen den Neuling

MOTORRAD ARCHIV

Kam, sah und siegte

250er-Weltmeister Jarno Saarinen stieg 1973 mit der neuen 500er Yamaha in die Königsklasse auf und gewann gleich die ersten beiden Grands Prix. Das hat vor und nach ihm niemand geschafft.

Von: **Imre Paulovits**

Alles war neu und der erfolgsverwöhnte Superstar völlig baff: Giacomo Agostini, der zwischen 1966 und 1972 zwölf WM-Titel eingefahren hatte und in der 500er-Klasse ohne Konkurrenz von Sieg zu Sieg fuhr, kam zum WM-Auftakt 1973 auf die neu errichtete Strecke von Le Castellet im Süden Frankreichs. Und da standen neue, vierzylindrige 500er-Zweitakt-Yamahas, die ihm das Leben nicht nur schwer machten, sondern ihn plötzlich in die Defensive drängten.

Jarno Saarinen, der im Jahr zuvor bei den 250ern als Privatfahrer den Titel gewonnen hatte und 1973 mit zwei Siegen bei den 200-Meilen-Rennen von Daytona und Imola begann, kam mit dem neu aufgestellten Werksteam von Yamaha nach Frankreich. Nachdem er gleich das 250er-Rennen gewonnen hatte, setzte er sich auch mit der 500er umgehend an die Spitze. „Ago" versuchte, ihm mit der Dreizylinder-MV-Agusta zu folgen, doch als Saarinen nach einigen Runden aufdrehte, stürzte der Italiener – das erste Mal bei einem 500er-GP seit sieben Jahren.

Saarinen gewann überlegen, Phil Read konnte auf der rasch zusammengebauten 433-ccm-Vierzylinder-MV-Agusta Saarinens Teamkollege Hideo Kanaya knapp auf den dritten Platz verweisen. Zwei Wochen später, beim nasskalten österreichischen Grand Prix auf dem Salzburgring, holte sich Saarinen seinen zweiten Sieg, diesmal vor seinem Teamkollegen Kanaya. Eine weitere Woche später hatte MV Agusta für den Hockenheimring bereits die Vierzylinder mit vollem halben Liter Hubraum fertig, und Saarinen lieferte sich einen knallharten Kampf mit Read um die Spitze. Doch dann riss ihm die Kette, und Read blieb allein auf weiter Flur.

Traurige Legende

Aber: Eine Fortsetzung gab es nicht. Saarinen, der auch die ersten drei 250er-GP gewonnen hatte, verunglückte am 20. Mai 1973 im 250er-Rennen von Monza tödlich und Yamaha zog sich geschockt aus der Weltmeisterschaft zurück. Die Legende des „fliegenden Finnen" währt bis heute.

Doch was steckte hinter dem plötzlichen Erfolg? „Yamaha hatten damals als Erste einen 500er-Zweitakter in die WM gebracht, der die MV Agusta schlagen konnte", erinnert sich Dieter Braun. „Das Motorrad wurde in Japan bereits länger entwickelt und bei Rennen eingesetzt. Als sie es in die WM brachten, war es relativ ausgereift und gut fahrbar – ganz im Gegensatz zur 700er, die noch nicht einmal auf der Geraden geradeaus fuhr."

Die Dreizylinder-MV-Agusta hatte 84 PS, die Vierzylinder mit 500 ccm etwa 95, die Yamaha dürfte etwa 110 gehabt haben. Dafür hatte sie mit ihrem breiten Wasserkühler deutlich mehr Luftwiderstand, und der Zweitakter war viel giftiger als die MV. „Aber Saarinen war in seiner Heimat Gelände- und Eisrennen gefahren, ihn konnte ein ausbrechendes Hinterrad nicht schocken", weiß Braun. „Und der Jarno war ein Kompromissloser, so wie heute Márquez." ■

„JARNO SAARINEN WAR EIN KOMPROMISSLOSER, WIE HEUTE MÁRQUEZ. DAS OFFROAD-FAHREN HAT IHM VIEL GEHOLFEN."

Dieter Braun

MOTORRAD ARCHIV

Ein Herz und eine Seele: Sieger Jarno Saarinen und seine bildhübsche Frau Soili

Straßensport

Schleizer Dreieck gesichert

Es gab eine Zeit des Bangens, in der es nicht gut für den Fortbestand des Schleizer Dreiecks aussah. Doch ein neuer Rahmenvertrag sichert nun die Rennen für die nächsten zehn Jahre.

Von: **Toni Börner**

EISELE

Die Fans können sich auch die nächsten zehn Jahre an den Rennen erfreuen

Am Schleizer Dreieck, Deutschlands ältester und kultigster Naturrennstrecke, haben sich alle Parteien auf einen Rahmenvertrag für die kommenden zehn Jahre geeinigt. Damit ist der Fortbestand des Motorsports in Schleiz gesichert.

Die Anlieger und die Bürgerinitiative trafen sich mit den Vereinen, der Betreibergesellschaft, der Vertretung der Stadt Schleiz sowie dem Kläger Bernd Reiße, der auf die Einstellung des Rennbetriebs geklagt hatte. Allesamt fand man nun die Lösung von 12 Motorsport-Tagen im Jahr, dazu einem Rumpftag pro Saison. Damit werden in Zukunft fünf Renntage weniger als bisher in Schleiz gefahren werden können.

„Damit sind endlich die 14 Jahre andauernden Streitigkeiten beigelegt und endlich eine für die Veranstaltungsdurchführung notwendige Planungssicherheit geschaffen", so Michael Dangrieß, Chef der Betreibergesellschaft am Schleizer Dreieck. „Sicher ist das für uns noch nicht die optimale Lösung, aber in den letzten sieben oder acht Sitzungen konnte nun ein Konsens gefunden werden, mit dem wir alle nicht nur leben, sondern auch planen und handeln können." ■

IDM Supersport 600

Kevin Wahr startklar für 2018

Das Team von Yamaha Romero testete mit Kevin Wahr in Misano, um die Yamaha R6 für die kommende IDM-Saison vorzubereiten.

Von: **Tim Althof**

Während in Deutschland noch teilweise winterliches Wetter herrschte, lagen die Temperaturen in Misano an den drei Testtagen meist bei mehr als 15°C. Auch wenn der Regen die Testfahrten zwischenzeitlich unterbrach, so konnten doch einige Einstellungen vorgenommen und neue Teile ausprobiert werden.

Wegen der neu eingeführten Pirelli-Einheitsreifenregelung in der IDM war es für das Team wichtig, ein erstes Vertrauen zu den für sie neuen Pirelli-Reifen aufzubauen. Kevin Wahr fand sich aber gleich gut zurecht, da er bereits zu seiner Supersport-WM-Zeit bereits zwei Saisons mit Pirelli unterwegs war.

So wurde für den dritten Tag bereits am Fahrwerk gearbeitet. Das Team Romero wird in dieser Saison mit WP an den Start gehen. Auch wenn das Wetter am letzten Tag nicht ganz mitspielte und immer wieder Regen einsetzte, konnte ein sehr positives Gefühl für die neuen Federelemente entwickelt werden.

Bevor das Team um Teamchef Diego Romero mit dem IDM-Supersport-Meister von 2013 mit der neuen Yamaha R6 wieder um den Titel kämpfen will, wird vor dem Saisonauftakt am letzten April-Wochenende in Oschersleben auf der gleichen Strecke noch gemeinsam mit den anderen IDM-Teams ein weiterer Zweitages-Test am 25. und 26. April eingelegt. ■

ALTHOF

Kevin Wahr: Drei Testtage mit der Yamaha R6 auf Pirelli-Reifen in Misano

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM Nicht weniger als 60 Teams werden am nächsten Wochenende in Le Mans den 2018er Teil der Endurance-WM-Saison 2017/18 in Angriff nehmen. YART aus Österreich war mit dem deutschen Marvin Fritz bei den Tests Schnellster, die WM führt nach dem Bol d'Or im letzten September aber das Weltmeister-Team von GMT94 mit 60 Punkten vor Werpol BMW Motorrad (43 Punkte) an, in der Markenwertung führt BMW mit 57 Punkten vor Yamaha (50). Zu den bewährten Endurance-Piloten haben sich in diesem Jahr einige Ex-GP- und Superbike-WM-Fahrer gesellt. So werden in Le Mans Manuel Poggiali, Roberto Rolfo, Karel Hanika, Jakub Smrž, Sylvain Barrier, Luca Scassa, Michael Laverty, Christian Iddon und Jérémy Guarnoni in Aktion treten. Dazu wird TT-Star Michael Dunlop mit dem Südafrikanischen Superbike-Meister Clinton Seller ein Team bilden.

ENDURANCE-WM Das Team von Denis Hertrampf muss umplanen. Der eigentliche Stammfahrer Marco Nekvasil hat sich beim Fahrradtraining die Hand gebrochen. Dafür springt Geoffroy Dehaye ein.

IDM SSP 300 Jan-Ole Jähnig und Maximilian Kappler werden mit dem Team Freudenberg neben der Supersport-300-WM auch einige Rennen zur IDM bestreiten und haben sich bereits angemeldet.

MOTORRAD-WM Eigentlich ist der fünffache 500er-Weltmeister Mick Doohan für alle Fans auf Ewigkeit mit Honda verbunden, der 52-jährige Australier hat sich aber an Pramac gebunden. Sein 15-jähriger Sohn Jack wird dieses Jahr in der Britischen F4-Meisterschaft antreten, dafür hat er die Unterstützung von Pramac-Chef Paolo Campinotti gewinnen können. Der Deal beinhaltet, dass Mick Doohan selbst Pramac-Botschafter wird.

Jonathan Rea (#1) musste sich in Aragón gegen mehrere Ducatis wehren, Davies (#7) gewann das zweite Rennen

In die rote Zange genommen

Weltmeister Jonathan Rea konnte zwar ein Rennen gewinnen und seine WM-Führung verteidigen, doch die Ducatis waren in Aragón eine Klasse für sich, und Chaz Davies zeigte wieder seine alte Stärke.

Von: **Imre Paulovits**

Aragón und Chaz Davies – das ist schon seit jeher eine besondere Verbindung. Bereits 2013 hatte der heute 31-jährige Brite als BMW-Pilot im Motorland einen Doppelsieg gefeiert. 2015 holte er hier den ersten Sieg der Ducati Panigale, 2016 fuhr er hier mit der Ducati zum Doppelsieg, und auch im Vorjahr schlug er Jonathan Rea im zweiten Rennen.

Doch im Qualifying klappte die Verbindung plötzlich nicht mehr: Der Vizeweltmeister stürzte und musste vom 11. Startplatz aus losfahren. Von dort fuhr er im Rennen, das wegen des Sturzes von Leon Camier, Jordi Torres und Lorenzo Savadori abgebrochen und neu gestartet werden musste, bis auf den zweiten Platz hinter Jonathan Rea vor. Und am Sonntag, als es wärmer wurde, war gegen den Ducati-Werkspiloten kein Kraut gewachsen. „Am Sonntag hat mein Motorrad perfekt funktioniert", freute sich Davies. „Ich bin sehr, sehr glücklich, dass wir nach dem ersten Rennen alles richtig gemacht haben und es dann so gepasst hat. Von nun an gilt es, Johnny nirgendwo davonziehen zu lassen, ihn immer im Auge zu behalten. Darauf freue ich mich schon bei den nächsten Rennen."

Der Ducati-Pilot hat auch allen Grund zum Optimismus. Sah es im Winter noch so aus, dass die Ducati am meisten vom Drehzahllimit benachteiligt wird, war es in Aragón ganz offensichtlich, dass die Roten derzeit das schnellste Motorrad im Feld haben. Zeitweilig waren alle vier Ducati-Piloten unter den Top 5!

Neben den beiden Werksfahrern hatte Aruba sein Junior-Team mit Superstock-1000-Europameister Michael Ruben Rinaldi beim Europa-Auftakt erstmals eingesetzt, und der 22-Jährige aus Rimini mischte fröhlich bei den etablierten Superbike-WM-Piloten mit. Noch besser machte es allerdings Barni-Ducati-Pilot Xavi Forés. Der IDM-Champion von 2014 führte das erste Rennen lange Zeit an, bevor sich Jonathan Rea in den letzten Runden absetzen konnte, und er musste sich Chaz Davies erst in der letzten Kurve beugen. Auch im zweiten Rennen führte Forés wieder, doch dann stürzte er. Aber das Superbike-WM-Feld ist nun endgültig enger zusammengerückt, und die Werksfahrer sind nicht mehr unter sich.

Obwohl Jonathan Rea es an der Spitze nun schwerer hat, konnte er dem Ganzen doch etwas Positives abgewinnen: „Ich kann derzeit offensichtlich als Einziger die Kawasaki-Flagge hochhalten. Es kommt jetzt immer darauf an, dass wir unter allen Bedingungen das Motorrad so perfekt wie möglich abgestimmt bekommen, sonst verlieren wir zu viel." ■

WORLDSBK

Großer Moment des Privatfahrers: Xavi Forés nach dem ersten Rennen

WORLDSBK

Junior stark im Kommen: Rinaldi (#21) kämpft mit den Yamaha-Werksfahrern

Supersport-WM

Cortese holt ersten Sieg

Sandro Cortese gab in Aragón das Tempo vor und konnte auch das Rennen klar für sich entscheiden. Nun ist der Schwabe bereits WM-Zweiter.

Von: **Imre Paulovits**

Die Selbstsicherheit war Sandro Cortese an diesem Wochenende anzusehen. Er hatte auch allen Grund dazu, denn ab dem zweiten Tag hatte er die schnellste Pace des Supersport-WM-Feldes. Im Rennen raufte er sich dann mit Federico Caricasulo, Jules Cluzel und Weltmeister Lucas Mahias um die Spitze. Fünf Runden vor Schluss setzte sich Cortese an die Spitze. Bei dem Ausreißversuch fuhr er eine neue Supersport-Rekordrunde, doch Caricasulo holte ihn wieder ein. Als sich Cortese dann das zweite Mal an die Spitze setzte, hatte der Italiener nichts mehr entgegenzusetzen. Corteses Sieg ist seit fast genau 15 Jahren der erste eines Deutschen, nachdem Christian Kellner in Sugo am 27. April 2003 in der Supersport-WM gewann.

„Als ich zwei Runden vor Schluss gesehen hatte, dass ich eine Sekunde Vorsprung habe, dachte ich mir, dass das reichen sollte", freute sich Cortese. „Danach haben die Reifen zwar noch einmal abgebaut und rutschten überall, aber die anderen hatten das gleiche Problem. Pole-Position und Sieg, das hätte nicht besser sein können."

Dabei fiel auf, dass Cortese viel weicher fährt als seine Mitstreiter. „Ich habe mich jetzt wirklich gut an das Motorrad gewöhnt, und ich hoffe, dass es auch in Assen gut funktionieren wird."

PAULOVITS

Cortese von Caricasulo abgeduscht

Randy Krummenacher war an den Trainingstagen auch immer bei den Schnellsten dabei, stürzte im Rennen aber an siebter Stelle. Danach fuhr der Schweizer eine spektakuläre Aufholjagd, die ihn von der 27. Position bis P11 nach vorne brachte: „Schade, wir hatten wirklich eine gute Pace. Jetzt schaue ich nach Assen."

Superstock-1000-EM

Markus Reiterberger macht deutschen Tag perfekt

Pole-Position und Sieg – Markus Reiterberger hat die Saison nach Maß begonnen. Doch das Rennen verlief nicht ohne Probleme.

Von: **Imre Paulovits**

So einen Tag hat es in der Superbike-WM noch nie gegeben. Dreieinhalb Stunden, nachdem die deutsche Hymne für Sandro Cortese gespielt wurde, ertönte sie ein zweites Mal, als Markus Reiterberger ganz oben auf dem Podest stand.

Vor dem Saisonstart hat Markus Reiterberger seine Startnummer auf die 28 seines verstorbenen Freundes Ralf Waldmann geändert. In der Werkstatt von Werner Daemen wurde ein blitzsauberes Superstock-Motorrad aufgebaut, und sogar alpha-Racing-Boss Josef Hofmann war nach Aragón gereist, um die enthusiastische Truppe, die sich um den dreifachen deutschen Superbike-Meister kümmert, zu motivieren. Reiterberger war von Beginn an Schnellster, und im Qualifying reichte ihm bereits eine schnelle Runde mit dem ersten Reifensatz, dass niemand seine Pole-Position gefährden konnte.

Auch nach dem Start ging der BMW-Pilot sofort in Führung, und brach gleich den Superstock-Rundenrekord. Doch nach mehreren Rutschern musste er einsehen, dass er dem Feld diesmal nicht so leicht davonfahren würde. „Im Qualifying habe ich mich beim ersten Rausfahren perfekt gefühlt. Doch schon beim zweiten Outing war das Gefühl nicht mehr so gut, und es kam auch im Rennen nicht zurück", so Reiterberger. „Vielleicht lag es auch daran, dass es am Renntag deutlich wärmer war, aber wir hatten sehr viele Rutscher drin. Deshalb wollte ich nichts riskieren und habe etwas Druck rausgenommen. Aber zum Schluss konnte ich auch so mit gebrauchten Reifen wieder einen Vorsprung rausfahren."

PIRELLI

Markus Reiterberger (#28) setzt sich nach dem Start von der Meute ab

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM Das Auftaktrennen in Aragón wurde zu einer rein holländischen Angelegenheit: Koen Meuffels platzierte sich im acht Mann starken Führungspulk mit seiner KTM auf der langen Gegengeraden am günstigsten und behielt in der Zielkurve die Nerven, sein Landsmann Scott Deroue entschied die Windschattenschlacht dahinter für sich. Luca Grünwald zeigte an den Trainingstagen, dass er zu den Schnellsten der Klasse gehört, doch im Rennen sprangen dem Freudenberg-Pilot die Gänge raus, so fiel er aus dem Führungspulk und wurde schließlich Neunter. Sein Teamkollege Maximilian Kappler hatte sich WM-Punkte vorgenommen und schaffte diese Vorgabe mit dem 15. Platz. Jan-Ole Jähnig hielt zu Beginn auch gut mit, wurde aber einmal aus dem Windschatten zu weit rausgetragen und stürzte.

SUPERBIKE-WM Leon Camier, der im ersten Superbike-Rennen gestürzt war und von Jordi Torres und Lorenzo Savadori überrollt wurde, brach sich dabei drei Rippen und erlitt eine Lungenquetschung. Zwar verließ er am Sonntagnachmittag das Krankenhaus, um sich daheim in Andorra auszukurieren, seine Teilnahme am Wochenende in Assen ist aber sehr unwahrscheinlich.

SUPERBIKE-WM Die argentinische Superbike-WM-Runde auf dem Autodromo El Villicum 1200 Kilometer nordöstlich der Hauptstadt Buenos Aires wurde von der FIM bestätigt. Der Bau der Strecke ist zwar noch nicht fertiggestellt, doch die Regierung der Provinz San Juan hat ihre Garantie gegeben, dass die Bauarbeiten für das Wochenende vom 12.–14. Oktober in der geforderten Form beendet sein werden, damit die 12. Runde der Superbike- und die Supersport-WM 2018 stattfinden können.

SUPERBIKE-WM 2018 RESULTATE

MOTORLAND ARAGÓN (E) 5,077 KM

STRECKE

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1.	Melandri	1:49,543
2.	Rea	1:49,574
3.	Sykes	1:49,644
4.	Forés	1:49,667
5.	Lowes	1:49,853
6.	Van der Mark	1:49,863
7.	Torres	1:50,055
8.	Rinaldi	1:50,197
9.	Camier	1:50,607
10.	Savadori	1:50,809
11.	Davies	1:51,065
12.	Leonov	1:53,033
13.	Gagne	1:51,609
14.	Giugliano	1:51,632
15.	Mercado	1:51,718
16.	Razgatlioglu	1:51,777
17.	Jacobsen	1:51,832
18.	Ramos	1:51,845
19.	Baz	1:51,867
20.	Hernández	1:51,961

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	114 Punkte
2.	Davies	102
3.	Melandri	96
4.	Forés	76
5.	Lowes	70
6.	Van der Mark	67
7.	Sykes	63
8.	Camier	42
9.	Razgatlioglu	32
10.	Baz	27
11.	Ramos	23
12.	Torres	22

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	140 Punkte
2.	Kawasaki	123
3.	Yamaha	76
4.	Honda	50
5.	Aprilia	32

ERGEBNIS 1. RENNEN

Aragón (E): 14. April 2018; 5. WM-Lauf; 86,309 km über 17 Rdn. à 5,077 km; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 11 Grad; Asphalt: 18 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17	21:38,578	1:50,716	25
2.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	17	+1,450	1:51,079	20
3.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	17	+1:473	1:50,756	16
4.	Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	17	+6,108	1:50,663	13
5.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	17	+8,932	1:51,341	11
6.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17	+9,450	1:51,327	10
7.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	17	+9,985	1:50,922	9
8.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	17	+19,303	1:50,888	8
9.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	17	+26,081	1:52,122	7
10.	Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	17	+26,325	1:51,461	6
11.	Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	17	+26,571	1:51,850	5
12.	Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	17	+26,858	1:52,125	4
13.	Davide Giugliano (I)	Aprilia RSV4 RF	17	+27,219	1:52,403	3
14.	Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	17	+28,340	1:52,413	2
15.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	17	+28,400	1:52,090	1
16.	Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	17	+30,799	1:52,653	-
17.	Ondrej Jezek (CZE)	Yamaha YZF-R1	17	+58,926	1:53,641	-

ERGEBNIS 2. RENNEN

Aragón (E): 15. April 2018; 6. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 19 Grad; Asphalt: 31 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	18	33:29,519	1:51,101	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+1,184	1:51,200	20
3.	Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	18	+4,584	1:51,048	16
4.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	18	+10,251	1:51,366	13
5.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	18	+10,687	1:51,469	11
6.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+13,729	1:51,767	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	18	+14,819	1:51,489	9
8.	Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	18	+15,215	1:51,905	8
9.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	18	+19,812	1:51,755	7
10.	Lorenzo Savadori (I)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+20,272	1:51,899	6
11.	Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	18	+25,604	1:51,875	5
12.	Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+25,745	1:51,996	4
13.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	18	+27,973	1:52,031	3
14.	Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+28,469	1:51,956	2
15.	Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	18	+32,094	1:52,145	1
16.	Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	18	+32,113	1:52,056	-
17.	Ondrej Jezek (CZ)	Yamaha YZF-R1	18	+56,599	1:53,612	-

SUPERSPORT-WM

Aragón (E): 15. April 2018; 3. WM-Lauf; 81,232 km über 16 Rdn. à 5,077 km; 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 17 Grad; Asphalt: 28 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R6	30:47,791
2.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+1,426
3.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+1,639
4.	Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+5,533
5.	Kyle Smith (GB)	Honda CBR 600 RR	+14,201
6.	Luke Stapleford (GB)	Triumph Daytona 675	+14,610
7.	Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+14,771
8.	Niki Tuuli (FIN)	Honda CBR 600 RR	+18,507
11.	R. Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	+21,180
23.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+1:07,635

SUPERSPORT-300-WM

Aragón (E): 15. April 2018; 1. WM-Lauf; 55,847 km über 11 Rdn. à 5,077 km; 39 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 19 Grad; Asphalt: 33 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Koen Meuffels (NL)	KTM RC 390 R	23:47,784
2.	Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,031
3.	Mika Perez (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,125
4.	Mykyta Kalinin (UA)	Kawasaki Ninja 400	+0,207
5.	Robert Schotman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,370
6.	Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,438
7.	Glenn van Straaten (NL)	KTM RC 390 R	+0,817
8.	Dorren Loureiro (P)	Kawasaki Ninja 400	+0,819
9.	Luca Grünwald (D)	KTM RC 390 R	+8,774
15.	Maximilian Kappler (D)	KTM RC 390 R	+15,250

SUPERSTOCK-1000-EM

Aragón (E): 15. April 2018; 1. EM-Lauf; 66,001 km über 13 Rdn. à 5,077 km; 21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 33 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	24:35,428
2.	Roberto Tamburini (I)	BMW S 1000 RR	+2,193
3.	Federico Sandi (I)	Ducati Panigale R	+3,789
4.	Maximilian Scheib (RCH)	Aprilia RSV4 RF	+14,036
5.	Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+20,199
6.	Alessandro Andreozzi (I)	Yamaha YZF-R1	+22,114
7.	Luca Vitali (I)	Aprilia RSV4 RF	+22,322
8.	Luca Salvadori (I)	BMW S 1000 RR	+31,205
13.	Eric Vionnet (CH)	BMW S 1000 RR	+43,630
15.	Valentin Suchet (CH)	Kawasaki ZX-10RR	+1:05,426

SUPERSPORT-WM STAND

1.	Mahias	58 Punkte
2.	Cortese	54
3.	Krummenacher	50
4.	Caricasulo	49
5.	Stapleford	27
6.	Cluzel	25
12.	Gradinger	11

SUPERSPORT-300-WM STAND

1.	Meuffels	25 Punkte
2.	Deroue	20
3.	Perez	16
4.	Kalinin	13
5.	Schotman	11
10.	Grünwald	6
15.	Kappler	1

SUPERSTOCK-1000-EM STAND

1.	Reiterberger	25 Punkte
2.	Tamburini	20
3.	Sandi	16
4.	Scheib	13
5.	Marino	11
13.	Vionnet	3
15.	Suchet	1

Supercross-WM Minneapolis

Der Windmühlensieger

Eli Tomac gewann auch das Triple-Crown-Format in Minneapolis. Mit Platz 2 baute Jason Anderson seinen Vorsprung auf dem Weg zum Titel um weitere zwei Punkte aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Für Kawasaki-Star Eli Tomac ist es zum Verrücktwerden: Der Mann aus Colorado gewann das siebte Mal in dieser Saison, bei den letzten vier Rennen hieß der Sieger dreimal Tomac. Und doch fehlen ihm aufgrund des verkorksten Saisonstarts noch stolze 26 Punkte auf Platz 2 – Spitzenreiter Jason Anderson ist in den letzten drei Rennen nur mehr theoretisch einholbar.

Minneapolis war das dritte und letzte Triple-Crown-Rennen der Saison (drei Sprintrennen entscheiden über den Tagessieg). Mit Tomac, Marvin Musquin und Titelaspirant Anderson gab es in jedem Lauf einen anderen Sieger. In der Addition hat Tomac damit zwei der drei Triple-Crown-Wettbewerbe gewonnen.

FELD

Siebter Sieg, trotzdem nur WM-Rang 3 für Eli Tomac

Broc Tickle (WM-Rang 7) war in Minneapolis nicht mehr dabei: Wegen einer positiven Dopingprobe am 10. Februar (Methylhexanamin) sperrte die FIM den Ami bis auf Weiteres – zumindest bis zum Öffnen der B-Probe. ■

SUPERCROSS-WM

Minneapolis (USA), 14. April

1.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	1	4	3
2.	Jason Anderson (USA), HVA	2	6	1
3.	Marvin Musquin (F), KTM	7	1	2
4.	Justin Brayton (USA), Honda	4	2	5
5.	Justin Barcia (USA), Yamaha	3	7	4
6.	Weston Peick (USA), Suzuki	5	3	11
7.	Tyler Bowers (USA), Kawasaki	8	8	6
8.	Blake Baggett (USA), KTM	6	5	12
9.	Christian Craig (USA), Honda	14	10	7
10.	Dean Wilson (GB), HVA	9	9	13

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 14 von 17 Läufen

1.	Jason Anderson	311 Punkte
2.	Marvin Musquin	272
3.	Eli Tomac	246
4.	Justin Brayton	232
5.	Blake Baggett	224
6.	Weston Peick	202
7.	Broc Tickle (USA), KTM	184
8.	Cooper Webb	181
9.	Dean Wilson	165
16.	Ken Roczen (D), Honda	102

Speedway-Bundesliga

Wölfe fressen Tiger

Erwartungsgemäß gewannen die „Wölfe" Wittstock den Bundesliga-Auftakt in Diedenbergen gegen die DMV White Tigers deutlich.

Von: **Thomas Schiffner**

Die White Tigers hatten für ihr erstes Heimrennen in Diedenbergen mit dem Polen Jakub Jamrog und dem Dänen Jonas Jeppesen zwei Ausländer verpflichtet, doch die allein reichten nicht, um Wittstock zu schlagen. Nach Heat 10 waren die Gastgeber bis auf vier Punkte an den Wölfen aus Brandenburg dran, doch Jeppesen als Joker in Lauf 12 brachte nur zwei Punkte ein, sodass Wittstock in den letzten drei Läufen bis auf 11 Punkte Vorsprung davonzog. Neben Okoniewski und Hansen hatten die Wölfe mit Kevin Wölbert den überragenden Fahrer des Tages: Der Deutsche Meister gab nicht einen Punkt ab. Beim Nachwuchsförderungsteam White Tigers waren René Deddens, David Pfeffer, Daniel und Ethan Spiller der Aufgabe Erste Liga nicht gewachsen. Jamrog (13 Punkte) und Jeppesen (12) erfüllten die Erwartungen, aber der Pole klagte über eine „glatte Bahn, wie ich sie so noch nie gefahren bin". ■

GOFFELMEYER

Ungeschlagen: Kevin Wölbert

SPEEDWAY-BUNDESLIGA

1. Lauf – Diedenbergen, 15. April

1. Wölfe Wittstock 48 Punkte:
Okoniewski 10, Härtel 9, Wölbert 15

2. DMV White Tigers 37 Punkte:
Jamrog 13, Jeppesen 12, Deddens 4

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 10 Rennen

1.	Wittstock	1	48	2
2.	DMV White Tigers	1	37	0
3.	Landshut	0	0	0
	Brokstedt	0	0	0
	Stralsund	0	0	0

NACHRICHTEN

SPEEDWAY: IVAN MAUGER VERSTORBEN

Ivan Mauger, der erfolgreichste Bahnsportler aller Zeiten, verstarb vergangenen Montag in seiner Heimat Goldcoast in Australien im Alter von 79 Jahren. Der Neuseeländer beherrschte von 1957 bis zu seinem Rücktritt 1985 die Bahnsportszene. Er gewann sechs Speedway-WM-Titel, aber auch drei Langbahn-Weltmeisterschaften und zahlreiche Team- und Paar-WM-Titel.

ERSTER STC-SIEG FÜR CLOPPENBURG

Cloppenburg schaffte im Speedway Team Cup am Samstag in Diedenbergen seinen ersten Tagessieg. Die „Fighters" gewannen souverän mit 41 Punkten vor Titelverteidiger Berghaupten (32), Olching (26) und Diedenbergen (14). Bester Fahrer war Max Dilger (12). Cloppenburg ist jetzt Tabellenführer.

HÜBNER AUF PLATZ 14

Beim Enduro-EM-Auftakt im italienischen Fabriano war Eddi Hübner an beiden Tagen bester Deutscher. Am ersten Tag konnte er sich mit Rang 14 in der Overall-Wertung sogar dort EM-Punkte sichern. Am zweiten Tag kam er vergleichsweise abgeschlagen auf den 30. Platz der Gesamtwertung und Rang 6 in der Klasse: „Ich hatte mir in der ersten Runde im Endurotest den linken Fuß heftig angehauen."

ROBERT GATTINGER SUPERMOTO-ÖM-LEADER

Mit einem zweiten Platz und dem Sieg im zweiten Lauf holte sich Robert Gattinger im tschechischen Pisek die erste Supermoto-ÖM-Führung der S1-Klasse. Der KTM-Fahrer verwies damit Bernhard Hitzenberger und den Deutschen Peter Mayerbüchler (beide auf Yamaha) auf die Plätze. Pech für Andreas Buschberger, dem Schnellsten im Felde. Ausrutscher nach Sieg im ersten Lauf und dadurch momentan nur ÖM-Sechster.

KTM-„Bullet": Jeffrey Herlings beginnt, sich an der MXGP-Spitze abzusetzen

Herlings am Ruder

Keiner konnte in Águeda mit Jeffrey Herlings mithalten, aber in der MX2-Klasse muss Pauls Jonass nach Jorge Prados zweitem GP-Sieg in acht Tagen zittern.

Von: **Alex Hodgkinson**

Die Spannung unter den MXGP-Werksfahrern war gleich beim Start im Qualifikationslauf spürbar, als Herlings, Tim Gajser, Gautier Paulin und Clement Desalle schon nach 20 Metern kollidierten. Alle blieben erstaunlicherweise im Sattel, aber der Frust unter Herlings' Gegnern wächst.

Der kluge Cairoli wählte absichtlich einen Startbalken abseits der Streithähne und profitierte mit einem weiteren Holeshot. Aber auch der neunfache Weltmeister muss inzwischen verzweifelt darüber grübeln, wie er Herlings mit fairen Mittel besiegen kann.

Sechs Runden lang durfte der Sizilianer mit beachtlichem Abstand führen, bevor Herlings aus dem Nichts an ihm vorbeifuhr. „Ich habe mir zuerst Zeit genommen, die verschiedenen Spuren zu vergleichen und ich wollte auch Tonys Dreck nicht fressen", erklärte der selbstbewusste WM-Führende aus den Niederlanden.

Cairolis Starttaktik ging im ersten WM-Lauf nicht auf. Die anderen Spitzenfahrer behinderten sich nicht gegenseitig, und während Herlings sich gleich absetzen konnte, fand sich der Italiener auf Platz 6 wieder.

Bald war sein Dilemma noch größer: „Ein Stein zerschmetterte meine Fahrbrille. Ich musste gleich alle Abrissfolien abreißen, und ich habe ein blaues Auge davongetragen."

Herlings mit Wut im Bauch

Trotzdem konnte er mit einem Husarenritt in der letzten Runden erst Paulin und dann Gajser einholen, um seine Verluste auf drei Punkte zu begrenzen.

Insider konnten schon Cairolis geänderte Taktik erahnen, als er im zweiten Lauf das zweite Startgatter direkt neben Herlings wählte. Und er hatte Recht! „Es wird eine lange Meisterschaft, und ich hatte die Hoffnung, es würde etwas länger dauern, bis es losgeht", kommentierte Herlings. „Sie haben den Start einige Sekunden länger als üblich hinausgezögert. Ich verlor das Gleichgewicht, und Tony konnte gleich vor mir rüberziehen. Ich hätte wahrscheinlich dasselbe gemacht."

Aber diejenigen, die Herlings' erstaunliche Karriere verfolgt haben, wissen auch, wozu er in der Lage ist, wenn er Wut im Bauch hat.

Cairoli benötigte genau zwei Kurven, um Shaun Simpson von der Spitze zu verdrängen, aber sein Fluchtversuch war bald nur noch ein Traum. Schon in der Startrunde kam Herlings angeflogen, und mit einem kompromisslosen Pass ging er vorbei.

> Tony Cairoli konnte seinen KTM-Teamkollegen Jeffrey Herlings in Portugal zunächst überlisten. Doch, wer Herlings kennt, weiß, was er mit Wut im Bauch leisten kann.

Kurswechsel in der MX2

Herlings' WM-Führung beträgt schon 16 Punkte, und der Niederländer hat sieben Laufsiege gegenüber Cairolis drei. Nur einmal, in Italien, verpassten die KTM-Rivalen einen 1/2-Erfolg.

Nach mechanischen Ausfällen für Clement Desalle und Gautier Paulin in Portugal fehlen dem WM-Dritten Romain Febvre schon 72 Punkte auf Herlings!

Für Max Nagl ging es um Schadensbegrenzung: „Es scheint alles wieder okay mit meinem Nacken zu sein, und ich konnte diese Woche wieder richtig essen. Aber gegen Rennende ließen meine Kräfte nach."

Nach den Plätzen 12 und 10 in den WM-Läufen ist der TM-Werksfahrer zum ersten Mal in dieser Saison unter den ersten Zehn in der WM.

Für Jeremy Seewer ging die Saison erfolgreich weiter: Der Schweizer ist Neunter in der WM-Tabelle und war bei den

HODGKINSON

Kurswechsel in der MX2? Jorge Prados zweiter GP-Sieg

HODGKINSON

Klassenwechsel geglückt: Jeremy Seewer auch in Portugal in den Top 10

ersten zehn Läufen acht Mal unter den ersten Zehn.

Über die letzten zwei Wochenenden gab es einen Kurswechsel in der MX2-WM. Der spanische Teenager Jorge Prado hat die GP in Italien und Portugal gewonnen, während KTM-Markenkollege Pauls Jonass, souverän in den ersten drei GP des Jahres, nur 66 Punkte gesammelt hat.

Der Lette gestand: „Natürlich bin ich enttäuscht. Eigentlich war der erste Lauf heute nicht so schlecht, aber Lauf 2 war fürchterlich. Ich fand überhaupt keinen Rhythmus. Ich habe jetzt zwei Wochen Zeit, um alles wieder in den Griff zu kriegen." Jonass-Betreuer Harry Everts war stinksauer auf seinen Schützling: „Er schaltet nicht mehr. Man kann es hören: Prado fährt überall einen Gang höher, so wie Stefan (Everts) das früher gemacht hat. Prado ist technisch der bessere Fahrer, aber Pauls kann ihn mit Einsatz schlagen. Aber er muss zuhören!"

Jacobi: aufregender Einsatz

Prado grinste. Das Fliegengewicht gewinnt fast jeden Start und schließt die Lücken in seinem Paket: „Ich werde immer besser. Ich trainiere härter, und langsam komme ich zur gewünschten Form."

Eine Woche nach seinem ersten WM-Podium kletterte Henry Jacobi zum ersten Mal mit einem erneuten aufregenden Einsatz in beiden WM-Läufen in die Top 10 der Tabelle. In Lauf 1 musste er den gesamten Honda-Kader auf dem Weg zu Platz 9 zwei Mal überholen: „Das Vorderrad rutschte weg, als ich zum ersten Mal auf Platz 9 war."

Der zweite Lauf war noch dramatischer. „Ich war gleich unter den ersten Fünf, aber den Hang runter in Runde 1 bin ich viel zu weit draußen gefahren, und ein halbes Dutzend Gegner ist an mir vorbeigefahren."

Mit Wut im Bauch holte er das Feld wieder ein. Sogar Jonass fiel ihm zum Opfer, und Calvin Vlaanderen auf der HRC-Honda war dran: „Ich war unruhig hinter ihm und kippte kurz um."

Larissa Papenmeier musste die Führung in der Damencross-WM an Courtney Duncan abgeben, aber die kleine Westfälin kämpft weiter. Mit Rang 2 in der WM und im Tagesklassement sowie vier Führungsrunden im zweiten Lauf war sie erneut zu stark für die Titelverteidigerin Kiara Fontanesi. ■

MOTOCROSS-GP PORTUGAL / MXGP

Águeda (P): 15. April, 5. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/ 15 Grad. **1. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 16 Runden à 1,630 km (= 26,080 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	34:14,689 m = 45,695 km/h
2.	Antonio Cairoli (I)	KTM	16	+ 6,260 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 8,257 s
4.	Gautier Paulin (F)	Husqvarna	16	+ 10,742 s
5.	Romain Febvre (F)	Yamaha	16	+ 13,248 s
6.	Jeremy V. Horebeek (B)	Yamaha	16	+ 42,068 s
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	16	+ 45,249 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 57,082 s
12.	Max Nagl (D)	TM	16	+ 1:33,831 m
25.	Stefan Ekerold (D)	KTM	16	+ 1:17,382 m

MOTOCROSS-GP PORTUGAL / MXGP

2. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 17 Runden à 1,630 km (= 27,710 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	35:12,692 m = 47,217 km/h
2.	Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 34,373 s
3.	Clement Desalle (B)	Kawasaki	17	+ 43,349 s
4.	Romain Febvre (F)	Yamaha	17	+ 48,023 s
5.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 1:13,648 m
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	17	+ 1:22,962 m
7.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 1:26,309 m
8.	Jeremy V. Horebeek (B)	Yamaha	17	+ 1:37,942 m
10.	Max Nagl (D)	TM	17	+ 1:49,071 m
27.	Stefan Ekerold (D)	KTM	15	+ 2 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings (NL)	241 Punkte
2.	Antonio Cairoli (I)	225
3.	Romain Febvre (F)	169
4.	Clement Desalle (B)	165
5.	Gautier Paulin (F)	147
6.	Glen Coldenhoff (NL)	140
7.	Jeremy Van Horebeek (B)	132
8.	Tim Gajser (SLO)	113
9.	Jeremy Seewer (CH)	110
10.	Max Nagl (D)	88

1.	KTM	250 Punkte
2.	Yamaha	177
3.	Kawasaki	176

MOTOCROSS-GP PORTUGAL / MX2

Águeda (P): 15. April, 5. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/ 15 Grad. **1. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 17 Runden à 1,630 km (= 27,710 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	KTM	17	36:19,765 m = 45,765 km/h
2.	Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+ 4,848 s
3.	Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	17	+ 6,210 s
4.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 12,939 s
5.	Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 43,760 s
6.	Adam Sterry (GB)	Kawasaki	17	+ 53,531 s
7.	Alvin Östlund (S)	Yamaha	17	+ 56,533 s
8.	Vsevol. Brylyakov (RUS)	Yamaha	17	+ 1:06,790 m
9.	Henry Jacobi (D)	Husqvarna	17	+ 1:19,351 m
22.	Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP PORTUGAL / MX2

2. Lauf: 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 17 Runden à 1,630 km (= 27,710 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	KTM	17	35:22,081 m = 47,009 km/h
2.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 3,024 s
3.	Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 3,196 s
4.	Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	17	+ 14,392 s
5.	Vsevol. Brylyakov (RUS)	Yamaha	17	+ 31,780 s
6.	Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	17	+ 34,081 s
7.	Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+ 37,360 s
8.	Henry Jacobi (D)	Husqvarna	17	+ 40,860 s
9.	Adam Sterry (GB)	Kawasaki	17	+ 42,100 s
22.	Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	216 Punkte
2.	Jorge Prado (E)	202
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	185
4.	Ben Watson (GB)	141
5.	Jed Beaton (AUS)	129
6.	Vsevol. Brylyakov (RUS)	115
7.	Conrad Mewse (GB)	100
8.	Hunter Lawrence (AUS)	99
9.	Calvin Vlaanderen (ZA)	97
10.	Henry Jacobi (D)	96

1.	KTM	247 Punkte
2.	Husqvarna	207
3.	Kawasaki	159

Auto Kreativ

Die kreative Automobilität liegt weiter im Trend: Auf der 16. Tuning World Bodensee steht die Liebe zum fahrbaren Untersatz im Rampenlicht. Festival der individuellen Freiheit: Branche feiert in Friedrichshafen den PS-Auftakt

Auf der Leitmesse für automobilen Lifestyle und Tuning-Zubehör nimmt vom 10. bis 13. Mai 2018 die Branche richtig Fahrt auf. Das Individualisieren und Tunen von Sportwagen, Kompaktmodellen und selbst von SUV-Fahrzeugen ist weiterhin auf Wachstumskurs. An den vier Veranstaltungstagen ist die Tuning World Bodensee der Schmelztiegel verschiedenster Tuning-Stilrichtungen und zeigt automobile Leidenschaft. Neben über 200 Ausstellern, die einen Überblick aktueller Möglichkeiten des Veredelns für jede Art von Automobil zeigen, sind auch viele Privatiers und Tuningclubs mit rund 1000 Showcars vor Ort.

„Mit ihrem wirtschaftlich interessanten Einzugsgebiet im Dreiländereck Deutschland, Österreich und Schweiz ist die Tuning World Bodensee eine der wichtigsten Veranstaltungen des Jahres. Für zahlreiche Fachbesucher und vor allem für die internationale Tuningszene ist die Messe Friedrichshafen die PS-starke Plattform", berichtet Messechef Klaus Wellmann. Das umfangreiche Show- und Rahmenprogramm sorgt zusätzlich für Partystimmung auf dem Gelände.

2018 haben sich bereits über 1000 Fahrzeuge angemeldet und die Club-Stände sind wie in den Vorjahren restlos ausgebucht. Wie kaum eine andere

Tuning World Bodensee: Mit modifizierter Hallenaufteilung und erweitertem Rahmenprogramm

Sidney Hoffmann begrüßt Porsche-Tuner Akira Nakai – seine Tuning-Schmiede "RAUH-Welt Begriff" genießt legendären Ruf

Nissan GT-R fast komplett mit Echt-Carbon bearbeitet – innen wie außen: Türen, Kotflügel, Haube, Dach, Stoßstangen, Felgen

Automobilmesse mit dem Schwerpunkt Tuning, Fahrzeugindividualisierung und Zubehör bietet die Tuning World Bodensee der Industrie und dem Endverbraucher einen hochwertigen Auftritt unter einem Dach.

„Viele Branchenführer präsentieren ihre Neuheiten am Bodensee", freut sich Projektleiter Dirk Kreidenweiß. „Auch 2018 zeigen unsere Aussteller das gesamte Angebot aus den verschiedensten Tuning-Segmenten und der Schwerpunkt der Zubehör-Industrie liegt weiterhin auf Fahrwerken, Leichtmetallfelgen, Leistungssteigerungen und Interieur- sowie der Karosserieveredelung".

Das Tuning von Youngtimern nimmt immer mehr Fahrt auf und so sind in Friedrichshafen auch immer mehr extreme Showcars auf Basis von Fahrzeugen aus den späten 60ern, 70ern und 80ern ausgestellt.

Zahlreiche Tuning-Stars und You-Tuber haben sich für 2018 angekündigt. Neben PS-Profi Sidney Hoffmann und Youtube-Star Franz Simon arbeiten noch viele weitere daran, ihre Fahrzeuge rechtzeitig für die Tuning World Bodensee fertig zu stellen. Für den Tuning-Sonntag hat sich Drift-Ikone Ken Block angemeldet. Auch für den Branchenverband VDAT e.V. (Verband der Automobil Tuner) ist die Tuning

Quer ist die neue Gerade – Beim Speed Drift Germany zeigen Könner vollendete Fahrzeug-Beherrschung

World Bodensee eine wichtige Plattform. Auf einem Gemeinschaftsstand sensibilisiert der Verband bei der Initiative „Tune it! Safe!" gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, worauf in puncto Fahrsicherheit zu achten ist.

Tuning Showdown

Europas höchstdotierter Show & Shine-Wettbewerb ist der in Friedrichshafen veranstaltete European Tuning Showdown, bei dem aus 15 europäischen Ländern die 64 spektakulärsten Showcars der Saison um den Titel kämpfen. Live vor Publikum werden die Fahrzeuge über mehrere Runden in spannenden Kopf-an-Kopf-Duellen von einer Fachjury bewertet. Wer diesmal zum Champion 2018 gekürt wird, wird erst zum Messe-Ende der Tuning World Bodensee bekannt gegeben.

Miss Tuning 2018

Nach einem aufregenden Jahr sucht die amtierende Miss Tuning Vanessa Schmitt ihre Nachfolgerin und übergibt auch die Schlüssel ihres getunten Nissan. Von den über 300 Bewerberinnen konnten sich 12 Finalistinnen für die Wahl auf der Tuning World Bodensee durchsetzen. Auf der Bühne im Foyer Ost und bei verschiedenen Challenges müssen die Girls ihr Können vor der Kamera und beim Live-Walk unter Beweis stellen.

Quer ist mehr

Zum Speed Drift Germany treffen sich die renommiertesten Drift-Künstler Europas. Mit ihren hochgezüchteten Driftcars beweisen sie Fahrzeug-Beherrschung in höchster Vollendung. Dank des offenen Fahrerlagers können sich die Besucher mit den Fahrern bei interessanten Benzingesprächen austauschen.

In der Performance Area treten Europas beste Lowrider gegeneinander an. Bei fetten Moves zu fettem Sound kämpfen US-Straßenkreuzer und Eurocars um die Gunst des Publikums. 60 Sekunden hat jeder Lowrider-Pilot Zeit, mit Bunny Jump oder Flip Over die Massen zu begeistern. Krasse Jumps, wilde Figuren in der Luft und spektakuläre Akrobatik auf dem Motorrad verspricht mehrmals täglich die FMX-Show.

Messe mit Drive

Das bunte Rahmenprogramm der Tuning World Bodensee erlaubt es auch, dass die Besucher selbst ins Lenkrad greifen oder als Beifahrer die perfekte Fahrzeugbeherrschung erleben. In der Skoda Fun Area im Freigelände Ost findet mehrmals täglich das „Race of Champions" statt, bei dem man in zwei Fabias zum Eins-gegen-eins-Duell antreten kann.

Hoch und steil hinaus geht es beim Yokohama Offroad-Parcours im Freigelände West, bei dem nur Schwindelfreie über steile Rampen und Wippen als Mitfahrer einsteigen dürfen. Deutschlands beste Autofahrerin oder bester Autofahrer wird auf einem speziellen Parcours in Halle B5 gesucht.

PS-Sonderschauen

Ob werksgetunte Audi S2, Audi RS2, Audi S3, Audi RS3, Audi S4, Audi RS4, Audi S6, Audi RS6, Audi TT S und Audi TT RS oder legendäre Sport Quattros - auch im Audi-Tuning gilt der sprichwörtliche „Vorsprung durch Technik".

Die Geburtsstunde des Automobiltunings lag unter anderem in den USA. Vor allem aufgemotzte Hot Rods legten den Grundstein für eine der abwechslungsreichsten und kreativsten Industrien. Am Bodensee lebt zur Tuning World die US-Car-Szene richtig auf. Die Messe bietet auch dieses Jahr den „US-Schlitten" in den Clubhallen und in einer Sonderausstellung eine große Bühne.

Längst ist beinahe jedes fünfte in Deutschland neu zugelassene Fahrzeug entweder ein SUV oder ein Geländewagen.

US-Highlight – 1955er Buick komplett neu aufgebaut – allein in die Karosseriearbeiten wurden über 1200 Arbeitsstunden investiert

Es könnte eng werden: vor allem am Wochenende werden Fans aus ganz Europa erwartet

Das SUV-Tuning spielt auch auf der Tuning World Bodensee eine große Rolle.

Mit seinem Teilnehmerfeld von rund 600 Showcars zählt der Yokohama Tuning Award neben dem European Tuning Showdown zu den bedeutendsten Preisen in der europäischen Tuning-Community. Ebenfalls prämiert werden die kreativsten und ausgefallensten Club-Stände, die oftmals Filme, Landschaften, Rennstrecken oder Tankstellen als Design-Thema haben.

Da die Club & Shine-Flächen ausgebucht sind, gibt es für alle, die noch gerne ihr Showcar präsentieren wollen, das VIP-Parking-Ticket: Im Online-Verkauf (www.tuningworldbodensee.de) kann für 49 Euro das VIP-Parking-Ticket reserviert werden. Dies ermöglicht neben dem Parken unmittelbar in der Messehalle, auch den Eintritt zur Messe.

Von krassen Tuning-Cars zur Wiege der Mobilität: Am Freitag wird bei fetten Beats im Dornier Museum gefeiert. Zwischen Flugzeugen wird im Hangar des Museums getanzt, bis die Tuning World am nächsten Morgen wieder ihre Tore öffnet.

Öffnungszeiten/Eintrittspreise: Das internationale Messe-Event für Auto-Tuning, Lifestyle und Club-Szene findet von Donnerstag, 10. Mai bis Sonntag, 13. Mai 2018 statt und ist täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet. Kostenfreies Parken auf den offiziellen Messeparkplätzen. Die Tageskarte kostet 14 Euro, ermäßigt und im Vorverkauf 12 Euro.

Weitere Informationen unter: www.tuningworldbodensee.de,
www.facebook.com/tuningworldbodensee und
www.instagram.com/tuningworld_bodensee

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi

Günstiger Leasing-Vertrag, (bis 11/2019) abzugeben. Audi R8 V10 plus Coupé 12000 km, LP 225.000,- €, Vollausstattung, prismasilber, Vollleder maronenbraun, orig. Winterradsatz 20", Werksgarantie bis Vertr.-Ende. Übernahme Bonus in bar. Mehr unter Tel. 0163/8100000

Bentley

Continental GT W12, EZ 7/04, 87800 km, 560 PS, Leder, Xenon, Allrad, silber, Klima, 44.900,- EUR. Tel. 0171/8510600, henry@schies-wl.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43660

BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Ferrari

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

Jaguar

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

Maserati

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

Mercedes

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

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

Motorräder

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

Porsche

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

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

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

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

Einzelstück: 997 S Sport Classic Replika, Bj. 07/2009, 105000km, mit Hochleistungsfolie professionell beklebt im Sport Classic Design, Motor bei Wendland 2017 auf 405 PS modifiziert, Original Fuchs Felgen, Schaltwegverkürzung, Sportsitze, Klappenauspuff, SD, Navi, alle KD im PZ, Standort 74321 Bietigheim, VB 72.000,- €. Tel. 0172/7235392

911 gesucht, von privat an privat, Bj. 1980 bis 2012. Seriöse und diskrete Abwicklung. Tel. 0170/2687713

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

Cayman GT4 Clubsport Rennfahrzeug VLN, EZ 03/16, 25000 km, 283 kW, Weiß, 6-Gang-PDK, ESP, ABS, Carbon-Schaltwippen, Hebeanlage, Schnelltanksystem, Rennschalensitz, Klima, Xenon, 111.900,- € (MwSt. awb.) Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43626

911 GT3 Cup Rennfahrzeug, Bj. 2003, 12950 km, Motor und Getriebe komplett überholt. Ready to race. VB 70.000,- €. Tel. 0171-3776976

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43608

Radical

Radical SR8 mit Paddle-Shift, Bj 01/10, 3000 km, 316 kW, Schwarz, Hebeanlage, 77 l Sicherheitstank, 3fach verstellbares Fahrwerk, Rennbeleuchtung, Trackday-Schalldämpfer, 42.900,- €. Radical Sportscars Deutschland, Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43625

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Renn/Rallye

Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service · Verkauf · Beratung

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

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

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

www.Rennsportshop.com

DUNLOP MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

Skoda

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

Kodiaq, EZ 08/17, 1. Hand, Farbe schwarz, Panorama Dach, 7-Sitzer, Alcantara Innenausstattung, Automatik, Navi, Winterreifen auf Alufelgen, 9000 km, VB 40.900,-. Tel. 0172/8415894, js@rb-schaefer.de

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Literatur

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

Stellenangebote

Copilot gesucht. Welche(r) Copilot(in) hat Interesse, nach der Profi-Laufbahn im internationalen historischen Rallyesport weiter zu arbeiten? Zeitliche Flexibilität und Auslandserfahrung sind erforderlich, die Bedingungen außergewöhnlich attraktiv. Kontaktaufnahme bitte mit Guido Brasch, Leiter Brose Motorsport unter Guido.Brasch@brose.com H

Veranstaltungen

Motorsport A-Lizenz Trainings
http://www.in4vent.com H

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE
2018
Starten Sie mit uns!
BAUER AG · 79312 Emmendingen (D) · TEL +49(0)7641.93307-0

RENNSPORT VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!
clickvers.de

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de

Verschiedenes

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

Zubehör

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

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8-18 Uhr, Fr. von 8-16 Uhr) **Fax: 0711/182-1783**

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 18/18

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,20
❑ MOTORRAD € 4,20
❑ auto motor und sport € 4,20
❑ sport auto € 4,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,-	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,-	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

Name / Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

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

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Peider Bach
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Ramms
Publisher Automobil:
Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 15 22
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
€ 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88, Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

Márquez ohne Hirn und Respekt

zur MotoGP Argentinien MSa 17/2018

Wie lange will die FIM dem gefährlichen Treiben von Márquez noch zuschauen? Muss er erst einen anderen Fahrer oder sich selbst töten? Solche „Kampfmaschinen" haben nichts auf der Rennstrecke zu suchen! Motorradrennen sind schon gefährlich genug ohne solche Idioten. Die Rennleitung hat völlig versagt. Er hätte schon nach der Regelwidrigkeit beim Start aus dem Rennen genommen werden müssen. Seine Aussage – er sei ja gezwungen worden, so zu fahren – zeigt die ganze Dummheit dieses „Jahrhunderttalents". Die 30-Sekunden-Strafe war lächerlich. Er hat die WM 2018 von Rossi eventuell zerstört. Im Fußball hätte er für solche Fouls mehrere Spielstrafen erhalten.
Walter Müller,
CH-4938 Rohrbach

Also, was Marc Márquez da abgezogen hat, geht gar nicht! Auf einer Rennstrecke in die falsche Richtung fahren, da hätte man ihn aus den Rennen nehmen sollen. Man sollte ihn mal für 1 bis 3 Rennen sperren, damit er von seinem hohen Ross runterkommt. Die Punkte, die Rossi jetzt fehlen, können ihn wieder die WM kosten.
Jörg Heyl,
D-07338 Neuenbeuthen

Marc Márquez ist sicher im Moment der beste Motorradfahrer der Welt! Darum ist es schade, dass er öfter total austickt. Seitdem er Moto2 fährt, benimmt er sich wie der Herrgott auf zwei Rädern. Weil die Dorna das unterstützt, führt er sich auf wie ein Elefant im Porzellanladen. Aber wenn man mit so viel Talent gesegnet ist, braucht man ja kein Hirn und Respekt gegenüber anderen. Wie ein Kind, das immer alles durfte!

Didi Bugmann,
CH-5316 Leuggern

Es wäre gut gewesen, man hätte auch Marquez' Sicht der Dinge mehr Raum gegeben, nicht nur Rossis medienwirksames Geschrei herausgestellt. Nebenbei: Warum wurde Zarco für seine Aktion gegen Pedrosa nicht bestraft? Er fährt seit geraumer Zeit auch mit dem Messer zwischen den Zähnen!
Dr. Heinz Himmelreich,
D-09353 Oberlungwitz

Ich war noch nie ein Fan von Marc Márquez, weil er schon immer eine etwas „unorthodoxe" Fahrweise hatte. Er ist zweifellos ein grandioser Fahrer, und genau deshalb hätte er eine so rüpelhafte Fahrweise nicht nötig. Einem normalen Verkehrsteilnehmer würde bei so einem Verhalten der Führerschein entzogen. Man sollte bei Márquez über einen Lizenzentzug nachdenken. Eine Sperre für zwei bis drei Rennen wäre gut, um ihm eine Denkpause zu ermöglichen. Solche Aktionen wollen die Fans nicht sehen, sondern harte, saubere und faire Rennen.
Edi Meindorfer
D-86637 Villenbach

Márquez hat in Argentinien die sportlichen Grenzen überschritten. Rossi hat genau das Richtige über seine Fahrweise gesagt. Dass Márquez keine Rücksicht in Zweikämpfen kennt, hatte er schon in der Moto2 mehrmals gezeigt. Wenn die Rennleitung nichts unternimmt, dann wird Márquez ein Freibrief erteilt, Konkurrenten abzuschießen. Er ist zwar ein außergewöhnlich guter Fahrer, aber mit solchen Aktionen wie in Argentinien wird er zum Alptraum für Gegner und Zuschauer.
Franz Schmid
D-85653 Aying

BILD DER WOCHE

PORSCHE

Porsche fährt mit einem umgebauten 919 Rundenrekord in Spa-Francorchamps

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 18. April

16.00	Supercars Australien, Tasmanien (Zus.)	motorsport.tv
20.00	Rallye-WM, Rallye Korsika (Zus.)	motorsport.tv

Donnerstag, 19. April

15.00	BGTS Sprint Cup, Zolder (Wh.)	motorsport.tv
18.15	Europ. Le Mans Series, Le Castellet (Zus.)	motorsport.tv
19.00	Formel E, ePrix Rom (Wh.)	Eurosport 1
23.35	IndyCar Series, Long Beach (Zus.)	Sport 1 US

Samstag, 21. April

09.30	ADAC GT Masters Magazin, Oschersleben	N-TV
11.30	Carrera Cup Magazin, Oschersleben	Sport 1
16.30	NASCAR Euroserie, Valencia (Zus.)	motorsport.tv

Sonntag, 22. April

00.00	NASCAR Cup Series, Richmond **LIVE**	Motorvision TV
14.45	Blancpain GT Series, 3h Monza **LIVE**	motorsport.tv
16.45	BGTS, Schlussphase 3h Monza **LIVE**	Eurosport 2
21.00	IndyCar Series, Birmingham **LIVE**	Sport 1 US

Dienstag, 24. April

23.30	Blancpain GT Series, 3h Monza (Zus.)	Eurosport 1

Motorrad

Mittwoch, 18. April

23.00	Superbike-WM Aragón, Highlights	motorsport.tv

Donnerstag, 19. April

22.00	MXGP-WM Águeda, die Rennen (Wh.)	motorsport.tv

Freitag, 20. April

16.00	Moto3-WM Austin, 1. freies Training **LIVE**	Eurosport 1
16.45	MotoGP Austin, 1. freies Training **LIVE**	Eurosport 1
17.45	Moto2-WM Austin, 1. freies Training **LIVE**	Eurosport 1
20.00	Moto3-WM Austin, 2. freies Training **LIVE**	Eurosport 1
21.00	MotoGP Austin, 2. freies Training **LIVE**	Eurosport 1

Samstag, 21. April

10.30	Superbike-WM Assen, Qualifying **LIVE**	Eurosport 2
11.30	MX2-WM Agueda, die Rennen (Wh.)	motorsport.tv
12.40	Superbike-WM Assen, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
12.45	Superbike-WM Assen, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2
14.45/17.30	Langstrecken-WM, 24h Le Mans **LIVE**	Eurosport 2
16.00	Moto3-WM Austin, 3. freies Training **LIVE**	Eurosport 1
16.45	MotoGP Austin, 3. freies Training **LIVE**	Eurosport 1
17.45	Moto2-WM Austin, 3. freies Training **LIVE**	Eurosport 1
19.30	Moto3-WM Austin, Qualifying **LIVE**	Eurosport 1
20.30	MotoGP Austin, FP4 & Qualifying **LIVE**	Eurosport 1
22.00	Moto2-WM Austin, Qualifying **LIVE**	Eurosport 1

Sonntag, 22. April

7.00/13.00	Langstrecken-WM, 24h Le Mans **LIVE**	Eurosport 2
12.40	Superbike-WM Assen, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
18.00	Moto3-WM Austin, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
19.15	Moto2-WM Austin, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
20.45	MotoGP-WM Austin, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
23.00	Supersport-WM Assen, Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
23.30	Superbike-WM Assen, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1

Montag, 23. April

18.00/22.30	Superbike-WM Assen, die Rennen (Wh.)	Eurosport 2

Internet/Livestream

Sonntag, 22. April

ca. 11.30	24h Series, 12h-Rennen Navarra **LIVE**	24hseries.com
ca. 14.30	Blancpain GT Series, 3h Monza **LIVE** www.blancpain-gt-series.com	

Vorschau

AUDI

Blancpain GT Endurance Cup Monza: Heiße GT-Action im Königlichen Park

RED BULL

MotoGP in Austin: In Texas kommt es erneut zum Duell Márquez vs. Rossi

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

17.–22.04.	Cross-Country-WM, Katar	Q
21.04.	NASCAR Cup Series, Richmond/Virginia	USA
21./22.04.	Supercars Australien, Phillip Island	AUS
22.04.	IndyCar Series, Birmingham/Alabama	USA
22.04.	Blancpain GT Endurance Series, Monza	I
22.04.	24h Series, 12h-Rennen Navarra	E

Motorrad

17.–22.04.	Cross-Country-WM, Katar	Q
20.04.	Speedway (Best Pairs), Rzeszow	PL
21.04.	Supercross-WM, Foxborough/Massachusetts	USA
21.04.	Freestyle-Motocross-EM, München	D
21.04.	Speedway-Bundesliga, Landshut	D
21./22.04.	Superbike-/Supersport-WM, Assen	NL
21./22.04.	Langstrecken-WM, 24h Le Mans	F
22.04.	Motorrad-WM, Austin/Texas	USA
22.04.	ADAC MX Masters, Fürstlich Drehna	D
22.04.	Grasbahn-EM Semifinale, Swingfield	GB

LIQUI MOLY

Ihre Treue ist unsere wertvollste Auszeichnung!

„Auch 2018 haben Sie uns zu Deutschlands Schmierstoffmarke Nr. 1 gewählt. Dafür danke ich Ihnen im Namen meiner 835 Kolleginnen und Kollegen recht herzlich."

Ihr Ernst Prost

Für manche nur ein Motoröl. Für uns Herzblut – made in Germany.