

Aboservice: 7038 Stuttgart, Postvertriebsstück: Engseth bez. ZKZ 09/14

MOTOR SPORT aktuell

NR. 29 / 04. JULI 2018

Mercedes-Pleite in Österreich

Verstappen staubt ab



Truck-GP Nürburgring
**Brummi-Beben
in der Eifel**

Rallycross-WM Schweden
**Kristoffersson
feiert Heimsieg**

Deutschland € 2,20

A € 2,40 · CH/Sfr 3,50 · I € 2,90

B, NL, LUX € 2,60 · E € 2,90



Nordschleifen-Rekord
**Porsche pulverisiert
Bellof-Bestmarke**



MotoGP in Assen
**Márquez setzt sich im
Schlussspurt durch**



IMSA-6h-Rennen in Watkins Glen
**Entscheidung fällt
beim letzten Restart**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Fragen und Antworten zum Spielberg-Rennen S. 4
- Formel 1** GP Österreich: Zahlen, Daten und Fakten S. 6
- Formel 1** Geschenk an Red Bull und weitere Hintergründe S. 8
- Formelsport** Russell großer Sieger bei F2 in Spielberg S. 10
- Formel 1** Weitere Hintergründe aus der Königsklasse S. 11
- Sportwagen** Spannung pur bei der IMSA in Watkins Glen S. 12
- Sportwagen** Das Protokoll zum Porsche-Ringrekord S. 16
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenwelt S. 18
- Renn-Legenden** Mike Kranefuss feiert 80. Geburtstag S. 20
- Bergsport** Interview mit Pikes-Peak-Rekordmann Dumas S. 22
- Rallyesport** Nachrichten und Rallycross-WM in Höljes S. 24
- Tourenwagen** News aus der WTCR und NASCAR S. 26
- Trucksport** Saisonhighlight der Truck-EM am Nürburgring S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Márquez siegt im Thriller-Rennen von Assen S. 30
- MotoGP** GP Niederlande: Hintergründe und Ergebnisse S. 32
- Motorrad-WM** Bagnaia Moto2-Sieger, Schrötter auf P4 S. 34
- Motorrad-WM** Martín nach Moto3-Sieg wieder Spitze S. 36
- Straßensport** Interview mit EM-Pilot Markus Reiterberger S. 38
- Straßensport** Seitenwagen-WM und weitere Nachrichten S. 39
- Motocross-WM** Herlings siegt direkt beim Comeback S. 40
- Offroad** Enduro-WM, Speedway-GP und aktuelle News S. 42

Leserservice:

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



12 IMSA-6h-Rennen in Watkins Glen, GT-Klasse: Porsche beim Auswärtsspiel geschlagen



34 Moto2-Rennen in Assen: Schrötter schrammt am Podium vorbei



28 Truck-EM: Grand Prix am Nürburgring. Zwei deutsche Erfolge beim Brumml-Fest in der Eifel



25 Rallycross-WM in Schweden:
Heimsieg beim Höllenritt in Höljes

WENIG LMPI-INTERESSE

Mit dem neuen Reglement für die Le-Mans-Top-Klasse sollte ab 2020 alles besser werden. Doch das vorgestellte Programm trifft nur bei wenigen Herstellern auf Interesse. Wir erklären warum.

Seite 18

MIKE KRANEFUSS WIRD 80

Der ehemalige Ford-Rennleiter Mike Kranefuss feiert seinen 80. Geburtstag. Rainer Braun gibt aus diesem Anlass ein paar bunte Anekdoten aus der wilden Zeit des Rennsports zum Besten.

Seite 20

ZUKUNFT VON TOM LÜTHI

Tom Lüthi hatte sich sein erstes MotoGP-Jahr bei MarcVDS sicher etwas anders vorgestellt. Wo liegen die Probleme? Wie geht es weiter? Und wo fährt der Schweizer in der kommenden Saison?

Seite 32



40 Motocross-WM in Indonesien:
Herlings mit sensationellem Comeback

FIA RALLYCROSS

HODKINSON

Mercedes stellt sich

Der Grand Prix von Österreich bot ein echtes Spektakel. Max Verstappen sicherte sich pünktlich beim Red-Bull-Heimrennen den ersten Sieg der Saison vor den beiden Ferrari-Piloten. Mercedes erlebte eine echte Pleite mit Totalausfall.

Von: **Bianca Leppert**

Warum wurde Lewis Hamilton nicht an die Box gerufen?

Das Unglück ereilte Mercedes innerhalb von nur wenigen Minuten. Erst rollte Valtteri Bottas in Runde 14 mit einem Hydraulikdefekt an der Lenkung aus. Zur Bergung wurde eine virtuelle Safety-Car-Phase eingerichtet. Die Spitzengruppe zögerte nicht lange und absolvierte den ersten Stopp, um sich im Vergleich zu einem Reifenwechsel unter normalen Rennbedingungen acht Sekunden Zeit zu sparen. Der einzige Fahrer, der aus der Favoriten-Gruppe draußen blieb: Lewis Hamilton. Das wurde dem Mercedes-Piloten zum Verhängnis. „Da haben wir das Rennen verloren“, sagt Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff. Der Weltmeister konnte im Anschluss keinen ausreichend großen Vorsprung mehr herausfahren, um seine Führung zu verteidigen. Stattdessen fiel er bei seinem späteren Stopp in Runde 25 bis auf Platz 4 zwischen Kimi Räikkönen und Sebastian Vettel zurück. Chefstrategie James Vowles meldete sich sogar persönlich am Funk, um sich für den Fauxpas zu entschuldigen und Hamilton zu motivieren.

Aber was ging bei Mercedes am Kommandostand schief? „Wir hatten die Doppelführung und plötzlich haben wir gesehen, wie Valtteri angehalten hat. Wir hatten eine halbe Runde, um zu reagieren“, erklärt Wolff. „Aber wir haben nicht reagiert.“ Das hatte mehrere Gründe: Zum einen dachte man, die VSC-Phase würde womöglich noch eine Runde länger dauern und so noch

eine Möglichkeit zum Boxenstopp bieten. Zum anderen war man sich nicht sicher, was die Konkurrenz hinter Hamilton macht. Mit nur einem Auto auf der Strecke war man im Nachteil. Die Entscheidung hing auch davon ab, ob Ferrari und Red Bull ihre Strategie womöglich spliten. Wolff meinte jedoch: „Normalerweise liegst du in einer VSC-Phase mit einem Stopp zu 80 Prozent richtig.“

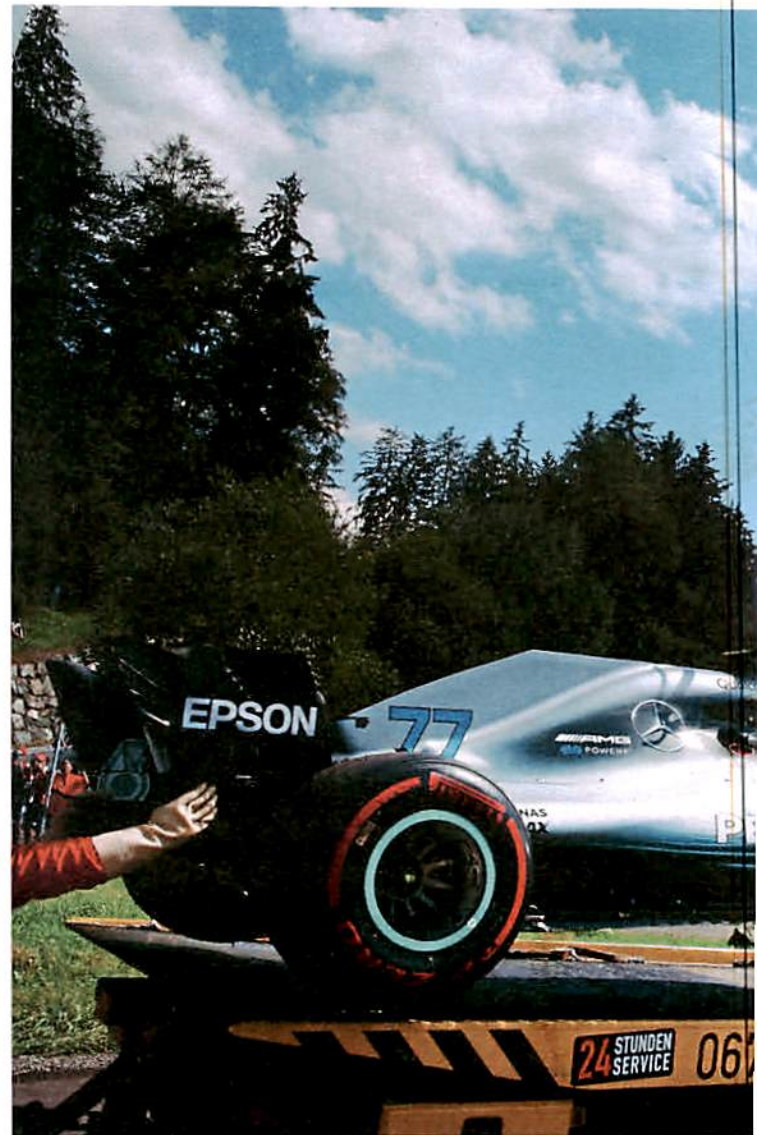
Warum machten die Reifen Probleme?

Müsste man ein Wort zum Wort des Rennens küren, wäre es wohl Blistering. Heißt auf Deutsch: Blasenbildung auf der Reifenlauffläche. Während am Freitag nach den Trainingssitzungen noch das Können der Ultrasoft-Reifen ein Thema war, ging es am Rennsonntag nur noch um die Blasenbildung. Bis auf Ferrari hatte fast jedes Team damit zu kämpfen.

Dabei gingen die Ingenieure vor dem Rennen noch davon aus, man könne mit einer Einstopp-Strategie locker über die 71 Runden kommen. Weit gefehlt. Zumindest in den Fällen von Lewis Hamilton und Daniel Ricciardo, die gleich zwei Mal zum Service an die Box gezwungen wurden. Die Einstopper retteten sich teilweise gerade so ins Ziel.

„Ich hatte so starke Blasenbildung, das habt ihr noch nie gesehen“, gab Romain Grosjean an den Haas-Kommandostand durch, nachdem er Vierter wurde. Auch Max Verstappen musste mit seinen Soft-Reifen am Ende extrem haushalten. Eine der Ursachen: Die Streckentemperaturen lagen mit 50 Grad Celsius wesentlich höher als an den Vortagen. „Die Blasenbildung hat sich an fast allen Autos gezeigt, vor allem mit dem Soft-Reifen im zweiten Stint“, sagt Pirelli-Motorsportchef Mario Isola. „Diese Reifenmischung nutzt sich weniger als die anderen Mischungen ab. Dadurch bleibt mehr Gummi darauf und Hitze darin. Das macht ihn empfindlicher für die Blasenbildung.“

Ferrari hatte offenbar weniger Probleme, weil das Auto generell sehr reifenschonend ist.



Der Sieg von Max Verstappen wurde in den letzten Runden zur Zitterpartie. Am Ende rettete er 1,5 Sekunden ins Ziel

Selbst ein Bein

Zwei Ausfälle, ein Strategie-Fehler: Mercedes gab einen sicher geglaubten Sieg leichtfertig aus der Hand



Dem vierten Platz von Romain Grosjean fuhr Haas F1 das beste Ergebnis der Teamgeschichte ein. Es waren die ersten WM-Punkte für den Franzosen

„Ich habe ganz genau darauf geachtet, dass ich in den ersten fünf Runden nach dem Stopp vorsichtig mit dem Reifen umgehe“, verrät Sebastian Vettel. Bei Mercedes versuchte Hamilton durch den Strategie-Fehler direkt verlorenen Boden gutzumachen und bezahlte dafür mit einem zweiten Stopp.

Wie rettete Verstappen den Sieg?

Zwar übernahm Max Verstappen bereits in Runde 26 die Führung, doch bis zum Ende des Rennens blieb es für den Holländer eine echte Zitterpartie. Nachdem Daniel Ricciardo wegen eines gebrochenen Auspuffs ausgefallen war, gingen die Ingenieure bei Red Bull auf Nummer sicher und nahmen bei Verstappens Antrieb Leistung raus. Das kostete zeitweise drei Zehntel. Ein Grund, weshalb Kimi Räikkönen und Sebastian Vettel ihm am Ende immer näher kamen. Erst als der Abstand nur noch rund drei Sekunden betrug, erteilte man Verstappen freie Fahrt und erlaubte wieder höhere Motordrehzahlen.

Zudem kämpfte der 20-Jährige wie alle anderen mit den Reifen. Erst drei Runden vor Schluss hatte er den Sieg wirklich vor Augen. Eine Überraschung – auch wenn man natürlich von Ausfällen profitierte. Denn die Trainingssitzungen am Freitag sahen alles andere als vielversprechend aus. „Max hat das Rennen mit einer sehr, sehr reifen Einstellung über die Runden gebracht und hat die knifflige Situation mit den Reifen routiniert gemanagt. Er ist sehr kontrolliert zu unserem ersten Österreich-Sieg gefahren“, lobte ihn Teamchef Christian Horner.

Warum gab es bei Force India und Sauber Platzwechsel?

War das etwa Stallorder? Der Verdacht kam auf, als kurz vor der Ziellinie bei Force India Sergio Pérez plötzlich Esteban Ocon vorbeiß und bei Sauber Marcus Ericsson Platz für Charles Leclerc machte. Dabei ging alles mit rechten Dingen zu. Denn die Plät-

ze waren zuvor schon vertauscht worden. Man wollte bei beiden Teams lediglich dem Fahrer, der von hinten mit frischeren Reifen flotter ankam, die Chance geben, noch auf den Vordermann der Konkurrenz aufzuholen. Das gelang in beiden Fällen aber nicht. Pérez machte Jagd auf Kevin Magnussen im Haas, wurde aber beim Überwinden von Williams-Pilot Lance Stroll aufgehalten. Für Stroll setzte es für die Blockade nachträglich eine 10-Sekunden-Strafe. Gleiches Spiel bei Sauber: Auch hier konnte Ericsson nichts gegen Fernando Alonso im McLaren ausrichten und stellte sich kurz vor dem Ziel deshalb wieder hinter Leclerc an.

Warum war Haas dieses Mal so stark?

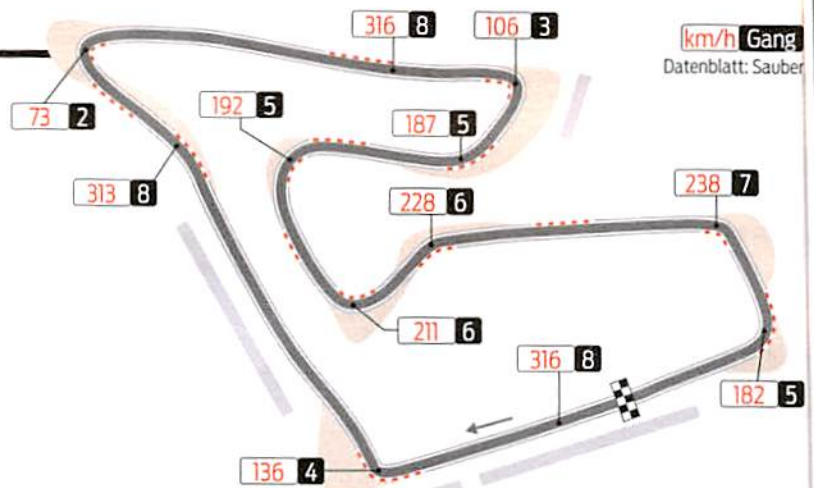
Haas F1 feierte mit Platz 4 für Romain Grosjean und Platz 5 für Kevin Magnussen passend zum 50. Grand Prix das beste Ergebnis der Teamgeschichte. Zum ersten Mal in dieser Saison holten beide Fahrer Punkte. In der Konstrukteurs-WM konnte man dadurch an McLaren vorbei auf Rang 5 ziehen. Doch warum konnte Haas F1 ausgerechnet in Spielberg so auftrumpfen?

Zum einen liegen die schnellen Kurven dem Auto gut. Zum anderen bekamen die Piloten die Probleme vom Trainingsfreitag noch rechtzeitig in den Griff. Man stellte den Heckflügel flacher und hatte so drei km/h mehr Topspeed, was die richtige Reaktion war, um das Auto besser auszubalancieren. „Wir waren nicht nur dieses Wochenende stark. Wir haben das ganze Jahr gezeigt, dass das Auto konkurrenzfähig ist“, sagte Magnussen. Zudem ging die Entscheidung, die Taktik während der VSC-Phase zu splitten, auf. Grosjean kam rein, Magnussen blieb draußen. Der Grund: Sind beide Autos gleichzeitig beim Service, verliert der Hintere vier bis fünf Sekunden beim Warten. Zwar kostet es auch rund acht Sekunden, wenn man draußen bleibt. In diesem Fall aber machte es die direkte Konkurrenz von Force India genauso, weshalb es kein riesiger Nachteil war. ■

GP ÖSTERREICH: 9. VON 21 LÄUFEN / 1. JULI 2018

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **4,326 km**
 Runden: **71**
 Distanz: **306,452 km**
 Zuschauer: **78 000**
 Wetter: **23 Grad, sonnig**
 Topspeed Qualifikation: **325,6 km/h (Pérez)**
 Topspeed Rennen: **333,2 km/h (Pérez)**
 Gangwechsel/Runde: **40**
 Volllastanteil: **79% (780 m = 10,5 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,00 Liter**
 Führungswechsel: **1**



km/h Gang
 Datenblatt: Sauber

STARTAUFGSTELLUNG

Pos	Fahrer	Zeit	Punkte
1	Valtteri Bottas, FIN	1:03,130 min	77
2	Lewis Hamilton, GB	1:03,149 min	44
3	Kimi Räikkönen, FIN	1:03,660 min	7
4	Max Verstappen, NL	1:03,840 min	33
5	Romain Grosjean, F	1:03,892 min	8
6	Sebastian Vettel, D ¹⁾	1:03,464 min	5
7	Daniel Ricciardo, AUS	1:03,996 min	3
8	Kevin Magnussen, DK	1:04,051 min	20
9	Carlos Sainz, E	1:04,725 min	55
10	Nico Hülkenberg, D	1:05,019 min	27
11	Esteban Ocon, F	1:04,845 min	31
12	Pierre Gasly, F	1:04,874 min	10
13	Lance Stroll, CDN	1:05,286 min	18
14	Stoffel Vandoorne, B	1:05,271 min	2
15	Sergio Pérez, MEX	1:05,279 min	11
16	Sergey Sirotkin, RUS	1:05,322 min	35
17	Charles Leclerc, MC ²⁾	1:04,979 min	16
18	Marcus Ericsson, S	1:05,479 min	9
19	Brendon Hartley, NZ ³⁾	1:05,366 min	28
20	Fernando Alonso, E ⁴⁾	1:05,058 min	14

RENNERGEBNIS

Pos	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1.	Verstappen	71/46 ²⁾	1:21.56,024 min = 224,414 km/h	ss/s	1 (21,214 s)	1.07,442 min
2.	Räikkönen	71	+ 1,504 s	us/s	1 (21,552 s)	1.06,957 min
3.	Vettel	71	+ 3,181 s	us/s	1 (23,912 s)	1.07,082 min
4.	Grosjean	70		us/s	1 (22,121 s)	1.09,071 min
5.	Magnussen	70		us/s	1 (22,138 s)	1.08,476 min
6.	Ocon	70		ss/s	1 (22,527 s)	1.08,850 min
7.	Pérez	70		ss/s	1 (22,863 s)	1.08,504 min
8.	Alonso	70		ss/s	1 (21,588 s)	1.08,661 min
9.	Leclerc	70		ss/s	1 (21,364 s)	1.09,006 min
10.	Ericsson	70		s/ss	1 (21,512 s)	1.08,216 min
11.	Gasly	70		ss/s	1 (22,011 s)	1.09,295 min
12.	Sainz	70		us/s/ss	2 (49,592 s)	1.08,766 min
13.	Stroll	69		us/s/ss	2 (44,480 s)	1.09,203 min
14.	Sirotkin	69		ss/s/us	2 (47,932 s)	1.08,971 min
15.	Vandoorne	65	Getriebe (P 15)	ss/s/s	2 (1.09,083 min)	1.08,894 min
16.	Hamilton	62/25	Benzindruck (P 4)	ss/s/ss		1.07,241 min
17.	Hartley	54	Aufhängung (P 15)	ss		1.09,171 min
18.	Ricciardo	53	Auspuff (P 4)	ss/s/ss		1.07,591 min
19.	Bottas ¹⁾	13	Hydraulik (P 2)	ss		1.09,044 min
20.	Hülkenberg	11	Motor (P 9)	us		1.10,380 min

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 Strafe addiert

FAHRER-WM

1.	Vettel*	146 Punkte
2.	Hamilton ³⁾	145 Punkte
3.	Räikkönen	101 Punkte
4.	Ricciardo ²⁾	96 Punkte
5.	Verstappen ¹⁾	93 Punkte
6.	Bottas	92 Punkte
7.	Magnussen	37 Punkte
8.	Alonso	36 Punkte
9.	Hülkenberg	34 Punkte
10.	Sainz	28 Punkte
11.	Pérez	23 Punkte
12.	Ocon	19 Punkte
13.	Gasly	18 Punkte
14.	Leclerc	13 Punkte
15.	Grosjean	12 Punkte
16.	Vandoorne	8 Punkte
17.	Stroll	4 Punkte
18.	Ericsson	3 Punkte
19.	Hartley	1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	5:4
Vettel – Räikkönen	8:1
Ricciardo – Verstappen	3:6
Alonso – Vandoorne	9:0
Sirotkin – Stroll	4:5
Pérez – Ocon	2:7
Gasly – Hartley	7:2
Grosjean – Magnussen	3:6
Hülkenberg – Sainz	4:5
Ericsson – Leclerc	2:7

KONSTRUKTEURS-WM

1. Ferrari ¹⁾	247 Punkte
2. Mercedes ³⁾	237 Punkte
3. Red Bull-Renault ¹⁾	189 Punkte
4. Renault	62 Punkte
5. HaasFI-Ferrari	49 Punkte
6. McLaren-Renault	44 Punkte
7. Force India-Mercedes	42 Punkte
8. Toro Rosso-Honda	19 Punkte
9. Sauber-Ferrari	16 Punkte
10. Williams-Mercedes	4 Punkte

1) 3 Startplätze zurück wegen Behinderung von Sainz
 2) 5 Startplätze zurück wegen Getriebewechsels
 3) Ans Ende der Startaufstellung wegen Einsatz 5. Motor, Turbolader, MGU-H und 4. MGU-K
 4) Start aus Boxengasse wegen Einsatz eines neuen Frontflügels und der 4. MGU-K

GRAND PRIX ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.04.839 min	39
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,127 s	39
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,233 s	42
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,341 s	29
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,644 s	22
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,937 s	31
7. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,189 s	31
8. Esteban Ocon	Force India	+ 1,216 s	40
9. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,376 s	31
10. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,555 s	36
11. Marcus Ericsson	Sauber	+ 1,561 s	32
12. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,565 s	23
13. Carlos Sainz	Renault	+ 1,588 s	29
14. Sergio Pérez	Force India	+ 1,616 s	42
15. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,640 s	35
16. Lance Stroll	Williams	+ 1,728 s	32
17. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,773 s	30
18. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,859 s	30
19. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,032 s	45
20. Robert Kubica	Williams	+ 2,585 s	38

GRAND PRIX ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.04.070 min	22
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,029 s	24
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,134 s	24
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,400 s	22
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,721 s	14
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,821 s	18
7. Romain Grosjean	HaasFI	+ 0,846 s	17
8. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 0,943 s	16
9. Carlos Sainz	Renault	+ 1,016 s	22
10. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,149 s	25
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,158 s	19
12. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,194 s	25
13. Esteban Ocon	Force India	+ 1,374 s	21
14. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,378 s	19
15. Sergio Pérez	Force India	+ 1,432 s	24
16. Marcus Ericsson	Sauber	+ 1,629 s	27
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,635 s	23
18. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,767 s	16
19. Lance Stroll	Williams	+ 1,959 s	23
20. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,248 s	22

ZITAT DES RENNENS

„ICH BIN IN KURVE 6 QUERGESTANDEN. DAS HAT MAX IN DER NÄCHSTEN KURVE AUSGENUTZT UND IST INNEN AN MIR VORBEI. ICH HABE EINE KURZE BERÜHRUNG GESPÜRT.“

Kimi Räikkönen

GRAND PRIX ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.04.579 min	37
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,176 s	42
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,236 s	53
4. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,452 s	48
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,546 s	48
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,686 s	42
7. Romain Grosjean	HaasFI	+ 0,850 s	38
8. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 0,980 s	41
9. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,179 s	31
10. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,351 s	47
11. Carlos Sainz	Renault	+ 1,420 s	38
12. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,517 s	30
13. Esteban Ocon	Force India	+ 1,554 s	43
14. Marcus Ericsson	Sauber	+ 1,620 s	29
15. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,694 s	42
16. Sergey Sirotkin	Williams	+ 1,747 s	49
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,753 s	55
18. Sergio Pérez	Force India	+ 1,775 s	48
19. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,850 s	33
20. Lance Stroll	Williams	+ 2,047 s	44

STATISTIK DES WOCHENENDES

33

Nein, die Zahl 33 ist nicht unsere Zahl der Woche, weil es sich um die Startnummer von Spielberg-Sieger Max Verstappen handelt. 33 ist die Anzahl an Rennen, die Lewis Hamilton vor seinem Ausfall in Österreich nacheinander ins Ziel gekommen war. Damit konnte der Weltmeister einen neun Jahre alten Rekord von Nick Heidfeld egalisieren. Der Mönchengladbacher hatte von Shanghai 2007 bis Monza 2009 mit seinem BMW Sauber ebenfalls 33-mal in Folge die karierte Flagge gesehen. Im Gegensatz zu Heidfeld schaffte Hamilton allerdings das Kunststück, bei seinen 33 Zielankünften auch immer Zähler einzusammeln. Er übertrumpfte damit den alten Rekord von Kimi Räikkönen, der vom GP Bahrain 2012 bis zum GP Ungarn 2013 27-mal in Folge in die Top Ten fuhr und Punkte holte.



Zwei Technik-Ausfälle bei Mercedes gab's zuletzt 1955

FAHRERNOTEN

-  **08/10** @ 8,33
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **09/10** @ 8,22
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **10/10** @ 6,33
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **07/10** @ 7,67
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **08/10** @ 8,56
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **09/10** @ 7,89
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **07/10** @ 6,78
Sergio Pérez
Force India
-  **08/10** @ 7,33
Esteban Ocon
Force India
-  **05/10** @ 4,67
Sergey Sirotkin
Williams F1
-  **06/10** @ 4,56
Lance Stroll
Williams F1
-  **08/10** @ 8,00
Fernando Alonso
McLaren
-  **04/10** @ 6,00
Stoffel Vandoorne
McLaren
-  **04/10** @ 5,88
Pierre Gasly
Toro Rosso
-  **04/10** @ 5,11
Brendon Hartley
Toro Rosso
-  **10/10** @ 5,78
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **09/10** @ 7,67
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **06/10** @ 7,22
Nico Hülkenberg
Renault F1
-  **06/10** @ 7,11
Carlos Sainz
Renault F1
-  **07/10** @ 5,78
Marcus Ericsson
Sauber
-  **08/10** @ 7,33
Charles Leclerc
Sauber



Auf einen Sieg von Max Verstappen hätte vor dem Rennen wohl kein Experte gesetzt

Geschenk an Red Bull

Max Verstappen hat das Red-Bull-Heimspiel gewonnen, weil es andere verloren haben. Mercedes durch Defekte, Ferrari durch Strafen und Fehler in der ersten Runde.

Von: **Michael Schmidt**

Eigentlich hätte Red Bull nie diesen GP Österreich gewinnen dürfen. Genauso wie ihn Mercedes und Ferrari nie hätten verlieren dürfen. Mercedes hatte das schnellste Auto in Spielberg. Der neue Motor und das Aerodynamik-Upgrade zeigten Wirkung. Dazu ein paar Zahlen. Valtteri Bottas wurde in Kurve 7 mit 238 km/h gestoppt. Sebastian Vettel nur mit 225 km/h. Der Vergleich in Kurve 9 geht mit 254:244 km/h an Bottas. Und im Bergaufstück zwischen den beiden Kurven gewinnt Mercedes ein Zehntel. Das spricht für mehr Power.

Red Bull war im Training chancenlos. Verstappen fasste es in den griffigen Satz: „Wir verlieren auf den Geraden mehr Zeit als befürchtet und holen in den Kurven weniger auf als erwartet.“ Mit 79 Prozent Vollast ist der Red Bull Ring eine Motorenstrecke. Trotz einer Fahrzeit von nur 63 Sekunden fehlten sieben Zehntel auf die Mercedes.

Am Sonntag war alles anders. 50 Grad auf dem Asphalt strapa-

zierten die vorher als zu hart kritisierten Reifen mehr, als es jede Hochrechnung prophezeit hatte. Dazu war das Tempo höher als erwartet. Nach 14 Runden hatte Mercedes nur noch eine Kugel im Lauf. Bottas stoppte mit einem Hydraulikleck, Hamilton später ohne Benzindruck.

Doppelfehler von Mercedes

Und schon waren die Silberpfeile verwundbar. In der VSC-Phase zur Bergung von Bottas trieb die Strategen die Frage um, ob die Konkurrenz die Taktik splittet, um je ein Auto vor Hamilton zu bringen. Cheftaktiker James Vowles entschied sich für Abwarten. Er wollte Hamilton eine Runde später an die Box holen, nur um festzustellen, dass der Mercedes von Bottas schneller aus dem Weg geräumt war als gedacht. Das kostete auf Verstappen, Räikkönen, Ricciardo und Vettel acht

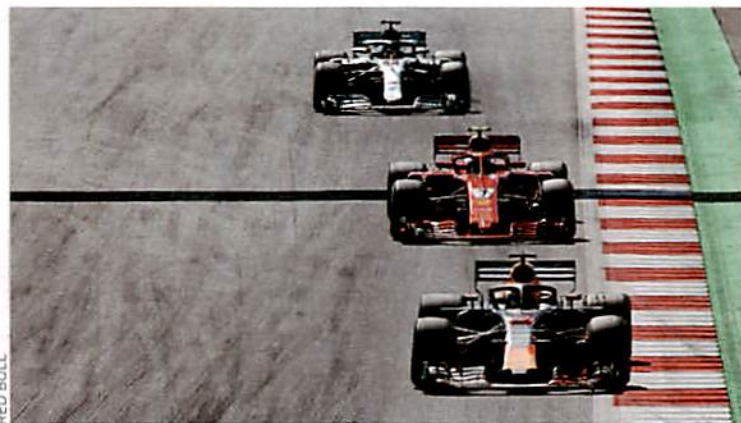
Sekunden und zwang Hamilton Gas zu geben. Und genau da spielten die Reifen nicht mit. „An der Spitze hätte Lewis die Reifen besser in Schuss halten können. Die Reifenprobleme haben wir ihm durch unseren Fehler eingebrockt.“

Auch Red Bull schlidderte in Reifenprobleme. Ricciardo mehr als Verstappen. Aus dem gleichen Grund wie Hamilton. Ricciardo steckte im Pulverdampf und musste von der ersten Runde mit den frischen Gummis Gas geben. Verstappen konnte seine Reifen mit dem Privileg der Führung etwas sanfter einfahren. Vettel auch. Er verzichtete darauf, seinen neue Garnitur Soft zu verewaltigen, um schnell zu der Gruppe vor ihm aufzuschließen. Reifen verzeihen nicht. Sie haben ein Gedächtnis. „Meine Vorsicht am Anfang hat sich am Ende ausgezahlt“, erzählte Vettel.

Ferrari hatte als einziges Top-team keine Reifensorgen. Doch Räikkönen und Vettel wachten zu spät auf. Verstappen konnte 33 Runden vor Schluss von einem Vorsprung von 7,3 Sekunden zehren. Erst dann begannen die Ferrari mit ihrer Aufholjagd. Die wurde dadurch beschleunigt, dass die Reifen am Red Bull in den letzten 20 Runden immer mehr Blasen zeigten. Und dass Ricciardo mit einem Auspuffproblem strandete, das sich auch bei Verstappen anbahnte. Um die Temperaturen in dem Bereich zu senken, wurde der Holländer gebeten, in einen niedrigeren Power-Modus zu schalten. Das kostete drei Zehntel pro Runde. Erst als die Ferrari bis auf drei Sekunden aufgeschlossen hatten, durfte Verstappen wieder Gas geben.

Die überflüssige Strafe

Ferrari hatte sich schon viel früher um die Siegchance gebracht. Räikkönen mit zwei Fehlern in der ersten Runde, die Verstappen zu einem Überholmanöver eingeladen hatten. Vettel, weil ihn die Sportkommissare drei Startplätze nach hinten relegierten. „Eine uralte Regel, die dringend geändert werden muss. Es macht keinen Sinn, einen zu bestrafen, wenn das Opfer keinen Nachteil hatte“, sah Sportkommissar Gary Connelly ein. Das half Vettel auch nicht weiter. „Was soll die Regulierungswut? Lasst uns die Rennen auf der Strecke austragen und nicht im Büro.“



Trotz schlechterer Pace konnte Red Bull Ferrari und Mercedes schlagen

AUS DEM FAHRERLAGER

FUSSBALL-FAN PÉREZ

Für Sergio Pérez war das erste Juli-Wochenende ein Highlight: „Wir haben in Österreich den Grand Prix, in Mexiko die Präsidentschaftswahlen und in Russland die Fußball-WM.“ Der Mexikaner atmete auf: „Unser Spiel gegen Schweden war nicht gut, aber mit sechs Punkten verdienen wir den Aufstieg ins Achtelfinale. Danke Deutschland! Und jetzt nehmen wir uns die Brasilianer vor.“

MOTOGP HILFT RED BULL

Für die Motorhome-Aufbautruppe von Red Bull sind drei Grands Prix in Folge eine fast unlösbare Aufgabe. Das Formel-1-Motorhome wird mit 28 Trucks transportiert. Auf- und Abbau dauern jeweils zweieinhalb Tage. Wenn man von Paul Ricard nach Spielberg und dann nach Silverstone umziehen muss, darf nicht das Geringste schiefgehen. Deshalb disponierte Red Bull um: Die Formel-1-Energy Station fuhr direkt von Frankreich nach England. Für den GP Österreich half das MotoGP-Motorhome aus.

Das als Holzhaus gestylte Basislager rollte auf 15 Sattelschleppern an und konnte stressfrei in zwei Tagen aufgebaut werden.

TRAM-FAHRER VERSTAPPEN

Zwei Wochen vor dem Red-Bull-Heimspiel wurde Helmut Marko zum Ehrenbürger der Stadt Graz ernannt. Quasi zum Dank fuhren Marko und die Red-Bull-Piloten Max Verstappen und Daniel Ricciardo zu Promotion-Zwecken mit der Trambahn durch die steirische Landeshauptstadt. Verstappen

**Zweite Karriere als Tram-Fahrer?**

durfte sogar ans Steuer. „Er ist besser angefahren als der Stammfahrer“, lobte Marko.

HOLLÄNDER-DORF

Die Holländer pilgern ihrem Star Max Verstappen bis nach Österreich hinterher. Rund 19 000 Fans drückten dem Red-Bull-Piloten in Spielberg die Daumen. Dieses Mal gab es sogar ein eigens eingerichtetes „Max-Verstappen-Dorf“. Ein holländischer Reiseveranstalter errichtete eine Zeltstadt auf einer 15 Hektar großen Wiese, die Platz für 800 Zelte, Wohn-Container und Wohnwagen bot.

TEAMCHEFIN SUSIE WOLFF

Wer ist jetzt der Chef im Hause Wolff? Während Toto Wolff der Häuptling bei Mercedes ist, hat seine Frau Susie Wolff nun den Posten als Teamchefin in der Formel E bei Venturi übernommen. Für die kommende Saison hat die Mannschaft aus Monaco Felipe Massa als Fahrer verpflichtet.

VETTEL GRATULIERT

Die Rekordrunde von Timo Bernhard im Porsche 919 auf der Nordschleife war auch im Fahrerlager von Spielberg Gesprächsthema. Sebastian Vettel hat das Onboard-Video der Rekordfahrt

auf YouTube gesehen: „Das ist der Hammer. Ich habe Timo gleich gratuliert.“ Mercedes überlegt jetzt, mit einem aufgemotzten Formel-1-Auto eine Nordschleifen-Runde im Simulator zu fahren. Das hieße: Überall DRS, kein Benzinlimit, volle Elektropower.

BERNIE MIT BART

Bernie Ecclestone zeigte sich im Fahrerlager von Spielberg erstmals mit Bart. Als der frühere Formel-1-Chef daraufhin mit Eddie Jordan und Damon Hill verglichen wurde, protestiert er vehement: „Sagt lieber, dass ich wie Al Pacino aussehe.“

**Bernie Ecclestone oder Al Pacino?**

KOMMENTAR

Wie oft haben wir über das Überholproblem diskutiert? Und wie viele Theorien haben wir gewälzt, was das Überholen erleichtern könnte? Eine weniger sensible Aerodynamik. Reifen, die nicht so schnell einbrechen. Längere Bremswege. Überholfreundliche Streckenlayouts. Eine Startaufstellung, in der die Langsamen vor den Schnellen stehen. Alles richtig, aber schwer realisierbar. Die Konstrukteure bauen Autos, die die schnellstmögliche Rundenzeit fahren. Überholen ist ihnen egal. Das vermeintliche Hausfrauenrezept mit langsamer Kurve, langer Gerade und langsamer Kurve funktioniert auch nicht immer. Denken Sie an Abu Dhabi. Und allzu oft ist auch DRS machtlos. In Melbourne brachte die dritte DRS-Zone gar nichts. In Montreal wurde trotz einer fast einen Kilometer langen DRS-Zone

**Durch die Probleme mit den Reifen war Überholen in Spielberg kein Thema**

nur elf Mal überholt. Auch für Paul Ricard hatten die Fahrer die größten Befürchtungen. Und dann plötzlich setzte der GP Frankreich mit 57 Überholmanövern einen neuen Saisonrekord. Aus einem ganz banalen Grund: Auf der Geraden vor der Schikane blies ein kräftiger Gegenwind. Das hat den DRS-Effekt verdop-

pelt. In Baku gab es übrigens die gleiche Konstellation: Wind von vorne, 49 Positionswechsel auf der Rennstrecke. Müssen wir jetzt immer um Gegenwind auf den Geraden beten? Nein, aber wir können daraus lernen. Dass ein offener Heckflügel bei Windstille nicht ausreicht. Dass die DRS-Zonen ohne Gegenwind

immer noch zu kurz sind. Dass man das vorausfahrende Auto noch mehr benachteiligen muss. Unfair? Nicht unbedingt. Wer schneller ist als der Verfolger, lässt ihn erst gar nicht in den DRS-Bereich kommen. Und wenn der Verfolger schneller ist, soll er auch überholen können. Vielleicht gibt man DRS überall frei. Dann bestimmt allein der Fahrer, wann und wo es aktiviert wird. Wir Zuschauer müssen lernen, auch langweilige Rennen zu akzeptieren. Im Fußball regt sich keiner auf. Die meisten Spiele bei der Weltmeisterschaft waren Fußball zum Abgewöhnen. ■

**Michael Schmidt
Redakteur**

Ist DRS unfair oder eine notwendige Überholhilfe? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Russell mit dem fast perfekten Wochenende

Im Duell der Supertalente hatte Mercedes-Junior George Russell in Spielberg klar die Oberhand gegen Lando Norris



SUTTON-IMAGES.COM

Der Formel-2-Technik-Ärger rückte in Spielberg endlich in den Hintergrund. Die Fans bekamen zwei verrückte Rennen geboten. Star des Wochenendes war George Russell.

Von: **Tobias Grüner**

Die vielen Diskussionen um die anfällige Technik hatten auch in Spielberg kein Ende. „Leider lässt sich durch den engen Kalender auf die Schnelle nichts ändern“, entschuldigte sich Serienchef Bruno Michel. Um das Problem mit den absterbenden Motoren am Start zu beheben, entschieden die Verantwortlichen kurzerhand, aus Sicherheitsgründen hinter dem Safety-Car loszufahren. Das kam nicht bei allen Fahrern gut an. „Die Kupplung ist nicht schwieriger zu beherrschen als früher“, schimpfte der Schweizer Louis Delétraz. „Die Teams und die Fahrer probieren einfach dumme Sachen aus, machen Fehler, würgen den Motor ab und beschweren sich dann hinterher.“

Im Hauptrennen profitierte vor allem George Russell von der neuen Regel. Der Mercedes-Junior konnte seine Führung von der Pole Position leicht behaupten und fuhr dem Feld anschließend auf und davon. Beim Kampf um die weiteren Plätze entwickelte sich aber ein munteres Spektakel. Gewürzt wurde das Rennen durch eine frühe Safety-Car-Phase in Runde sechs, ausgelöst durch einen Defekt am Auto von Ralph Boschung. Bis auf die Fahrer, die auf harten Reifen gestartet waren, nutzten alle Piloten die Chance zum Pflichtstopp. Der



Bis die Probleme behoben sind, wird in der Formel 2 hinter dem Safety-Car gestartet. Es ist das Eingeständnis, dass die Verantwortlichen die Technik nicht im Griff haben.

lange zweite Stint führte jedoch zum Drama in den letzten Runden. Maxi Günther hatte nach beherzter Fahrt in Runde 24 bereits Lando Norris überholt und lag auf Podiumskurs. Doch dann brachen beim Deutschen die Reifen ein, was ihn bis auf Rang 12 zurückschaltete. Eine nachträgliche Unsafe-Release-Strafe kostete 20 Sekunden und weitere drei Plätze. Günther war beim Boxenstopp in die Bahn zweier Konkurrenten geschickt worden. Beim Versuch, einen Unfall zu vermeiden, riss der Pechvogel, der am Montag seinen 21. Geburtstag feierte, einen Luftschlauch mit, der dann einen Mechaniker traf. „Ich habe mich nach dem Rennen gleich erkundigt, wie es ihm geht. Gott sei Dank wurde er nicht ernsthaft verletzt.“

Die weiteren Podiumsplätze hinter Russell sicherten sich Lando Norris und Antonio Fuoco, der kurz vor dem Ziel noch Roberto Merhi vom Podest kickte. Eine große Aufholjagd startete auch Artem Markelov. Der Russe wechselte spät vom harten auf die weichen Reifen. In der Schlussrunde überholte er vier Konkurrenten. Erst in der letzten Kurve

schob sich der Russian-Times-Pilot an Nirei Fukuzumi vorbei auf Platz acht, was die Pole Position für den Sprint bedeutete. Auch am Sonntag spielten die Reifen wieder die Hauptrolle: Samstagssieger Russell schoss von Startplatz acht innerhalb von nur sieben Runden bis auf Platz zwei nach vorne. Doch weil seine Reifen bei der Aufholjagd stark gelitten hatten, blieb keine Chance zum Angriff auf Markelov. Dahinter fuhr Sérgio Sette Câmara den dritten Platz nach Hause. Weil Norris mit Reifenproblemen auf Rang 11 die Punkte verfehlte, konnte Russell seinem Landsmann die Führung in der Fahrerwertung abnehmen. ■

F2 FRANKREICH, R1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. George Russell	56.16,865 min
2. Lando Norris	+5,131 s
3. Antonio Fuoco	+9,633 s
4. Roberto Merhi	+11,796 s
5. Alexander Albon	+14,643 s
6. Sérgio Sette Câmara	+16,900 s
7. Tadasuke Makino	+18,834 s
8. Artem Markelov	+24,690 s
9. Nirei Fukuzumi	+25,528 s
10. Santino Ferrucci	+26,585 s

F2 FRANKREICH, R2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Artem Markelov	36.41,950 min
2. George Russell	5,600 s
3. Sérgio Sette Câmara	8,543 s
4. Antonio Fuoco	17,188 s
5. Alexander Albon	17,925 s
6. Tadasuke Makino	22,580 s
7. Santino Ferrucci	24,588 s
8. Nicholas Latifi	27,286 s
9. Nirei Fukuzumi	28,046 s
10. Arjun Maini	28,665 s

F2 FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. George Russell	132
2. Lando Norris	122
3. Artem Markelov	94
4. Alexander Albon	89
5. Sérgio Sette Câmara	86
6. Antonio Fuoco	82
7. Nyck de Vries	75
8. Jack Aitken	49
9. Luca Ghiotto	47
10. Louis Delétraz	44

Formel 1

Jetzt doch Quali-Modus

Nach einem Prüfstands-Marathon hat Renault den Qualifikationsmodus früher eingeführt als geplant. Das Werksteam, Red Bull und McLaren freuten sich über 10 bis 15 PS mehr.

Von: **Michael Schmidt**

Renault hat seinen „Party-Modus“ vorgezogen. Die Extra-Leistung auf Knopfdruck für die heißen Qualifikationsrunden sollte ursprünglich erst mit dem Spec-3-Motor nach der Sommerpause kommen. Doch nun hat Renault in einem fünftägigen Prüfstands-Marathon schon in Spielberg an der Power-Schraube gedreht. Sportchef Cyril Abiteboul bestätigte: „Wir haben ab sofort einen Quali-fikations-Modus. Das gilt für uns und unsere Kunden. Ein bisschen mehr Leistung konnten wir in der Qualifikation schon vorher abrufen, aber jetzt ist der Sprung signifikant.“



Mehr Power, mehr Defekte? Im Rennen fiel Hülkenberg mit Turbo-Schaden aus

Die Fahrer konnten im Q3 auf Knopfdruck zwischen 10 und 15 PS mehr abrufen. „Viel gespürt haben wir nicht“, meinten die Piloten. Die Prüfstandsläufe in den Tagen vor dem GP Österreich versicherten den Renault-Technikern, dass der Leistungsgewinn nicht zulasten der Zuverlässigkeit geht. Für den Spec-3-Motor verspricht Abiteboul eine weitere

Leistungssteigerung, im gleichen Rahmen wie mit der Spec-2-Evolution. Die Antriebseinheiten in den beiden Werksautos bekamen in Österreich die zweite Generation der MGU-K. „Die neue MGU-K ist leichter, kompakter und hält länger, weil wir die Temperaturen besser managen, ohne auf Leistung zu verzichten“, verrät Abiteboul. ■

NACHRICHTEN

ABSAGE AN MCLAREN

Nachdem Daniel Ricciardo das Angebot von McLaren offenbar abgelehnt hat, ist McLaren weiter auf der Suche nach einem Alonso-Ersatz. Nächster Kandidat ist Kimi Räikkönen, der bei Ferrari wackelt. Doch auch der Finne ist offenbar nicht interessiert.

GIPELTREFFEN

Am 28. Juni trafen sich Ferrari-Boss Sergio Marchionne, FIA-Präsident Jean Todt und Formel-1-Chef Chase Carey, um eine Einigung im Streit um das neue F1-Reglement zu erzielen. Das offenbar positive Ergebnis wurde der Strategieguppe am 5. Juli in London präsentiert.

AUSBAU RB-RING

Der GP Österreich hat noch bis 2020 einen Vertrag. Erst wenn der verlängert ist, wird über den Ausbau der Strecke diskutiert. Der Kurs im Originalzustand müsste zuerst Umwelt-Auflagen erfüllen.

Formel 1

Das Sauber-Wunder

Sauber ist im Mittelfeld angekommen. Das Geheimnis sind kleine Entwicklungsschritte und bessere Boxenstopps.

Von: **Michael Schmidt**

Zwei Jahre lang hatte Sauber einen Stammplatz am Ende des Feldes. In den schlimmsten Tagen betrug der Abstand eine Sekunde zum Rest des Feldes. Doch zu Saisonbeginn hat Sauber den Anschluss geschafft. Nach neun Grands Prix ist der Schweizer Rennstall wieder im Mittelfeld angekommen. Seit Sauber von den Existenzängsten befreit ist und Teamchef Frédéric Vasseur das Zepher führt, geht es nur noch bergauf.

Die Teilnahme im Q2 der Qualifikation ist fast schon Pflicht. Schon sieben Mal kam eines der Autos aus Hinwil in den Punkte-

rängen an. „Wir haben jetzt ein Auto, mit dem wir aus eigener Kraft um Zähler kämpfen können“, bestätigt Charles Leclerc. Marcus Ericsson ergänzt: „Unser Auto ist jetzt auf allen Streckentypen konkurrenzfähig. Vorher hatten wir in schnellen Kurven zu wenig Abtrieb.“

Die wundersame Wandlung vom Klassenletzten zum soliden Mittelfeld-Team ist das Resultat

einer Umstellung im Entwicklungsfahrplan. Ursprünglich wollte Sauber den C37 von Zeit zu Zeit mit großen Aero-Paketen aufrüsten. Nach drei Rennen traf Teamchef Vasseur die Entscheidung, das Auto lieber in kleinen Schritten weiterzuentwickeln. „Für große Schritte fehlt uns die Produktionskapazität. Kleine helfen außerdem beim Verständnis. Du kannst viel schneller erken-

nen, ob eine Änderung funktioniert oder nicht.“

Die Sauber-Ingenieure haben ihr Auto seit dem GP Monaco in jedem Rennen mit neuen Teilen bestückt. Der Frontflügel wurde nachgebessert, die Bremsbelüftungen, der Unterboden, die Leitbleche. „Jeder Schritt hat funktioniert“, freut sich Teammanager Beat Zehnder.

Sauber hat sich auch in den Abläufen verbessert. „Als wir am Freitag in Paul Ricard mit dem Setup total danebenlagen, ist keiner in Panik geraten. Wir haben ruhig weitergearbeitet, und am Samstag war das Auto wie verwandelt“, lobt Leclerc. Bei den Boxenstopps liegt Sauber schon in der Spitzengruppe: Zwölf Top-10-Platzierungen, drei Mal schnellster Boxenstopp des Rennens. Verantwortlich sind neu konstruierte Radnaben und Radmutter, stärkere Schlagschrauber und ein intensiveres Training der Boxenstopp-Crew. ■



In Spielberg brachte Sauber diese Saison erstmals beide Autos in die Punkte

Der JDC-Miller-LMP2 holte sich mit dem denkbar knappen Vorsprung von 1,9 Sekunden den Sieg



Drama bis zum Schluss

Das 6h-Rennen der IMSA-Serie in Watkins Glen war eine Art Gegengift zur Langeweile in Le Mans: In allen drei Klassen balgten die Topautos bis zum Schluss um die Podestplätze – auch deshalb, weil die Gelbphasen das Rennen nicht killten, sondern immer neu starteten.

Von: **Marcus Schurig**

Die Prototypenklasse, in der die Herstellerteams von Cadillac, Acura, Mazda und Nissan mit ihren DPi-Wagen gegen die privaten LMP2-Teams antreten, wurde erst in der letzten Rennstunde entschieden – ebenso wie das Ergebnis in der GTLM-Klasse. Schon vor einem Jahr konnten sich die DPi-Autos am Glen nur knapp gegen die LMP2-Wagen durchsetzen: Cadillac siegte mit 1,1 Sekunden vor dem JDC-Miller-Oreca-LMP2.

Diesmal drehte die JDC-Miller-Truppe den Spieß um: Stephen Simpson, Misha Goikhberg und Chris Miller holten sich 2018 den Sieg – diesmal mit nur 1,9 Sekunden Vorsprung. Die Grundlage wurde wie so oft im US-Rennsport beim Restart nach der letzten Gelbphase gelegt: 37 Minuten vor Schluss lag JDC-Pilot Stephen Simpson nur auf Platz 3, hinter Juan Pablo Montoya im Acura-DPI und dem führenden WRT-Cadillac-DPI von Jordan Taylor.

Montoya überrumpelte Taylor nach dem Restart eingangs der ultraschnellen Esses und setzte sich außen daneben. Taylor versuchte dagegenzuhalten, eingangs der Gegengeraden drückte Montoya Taylor fast auf die Kurbs. Von diesem Techtelmechtel profitierte Simpson, er nutzte den doppelten Windschatten und presste sich mit einem mutigen Manöver an beiden Fahrzeugen vor der folgenden Schikane vorbei. „Das Manöver war riskant, aber erfolgreich“, hielt Simpson fest. „Und ich bin schon ein wenig stolz auf mich!“

Da alle Boxenstopps bei der fünften und letzten Safety-Car-Phase erledigt wurden, ging es für den Südafrikaner Simpson nur noch darum, die Führung heimzufahren. Zunächst konnte er sich leicht absetzen, doch in den Schlussminuten schloss Montoya ebenso auf wie der mittlerweile drittplatzierte Core-LMP2-Pilot Romain Dumas. Der Franzose lag beim letzten Restart nur auf Platz 8 – und kämpfte sich mit bravouröser Fahrt wieder bis auf Platz 3 nach vorne.

Montoya im Benzinmalus

Das wiederum erhöhte den Druck auf Montoya, sodass sich das Dreier-Paket an der Spitze in den letzten Minuten noch mal dramatisch zusammenschob: Vier Runden vor Schluss waren die drei Piloten gerade noch um 1,531 Sekunden getrennt. Ranfahren ist das eine, Überholen das andere – so dachten alle.

Zwar konnte sich Simpson im Finale wieder leicht lösen, doch Dumas gab nicht auf – und der Rennverlauf gab ihm recht: Aus-

„DAS MANÖVER WAR RISKANT – ABER ICH BIN SCHON EIN WENIG STOLZ, ZWEI AUTOS AUF EINEN STREICH ÜBERHOLT ZU HABEN.“

DPI-Sieger Stephen Simpson

gangs der letzten Kurve ging bei Montoya im Acura-DPI der Sprit zur Neige, der Motor begann zu stottern und Dumas konnte sich den Kolumbianer noch schnappen. „Die LMP2 hatten einen besseren Verbrauch, deshalb habe ich bis zum Schluss maximal Druck gemacht“, so Dumas.

Dabei war das Core-Team von Pilot und Teamchef Jon Bennett, Romain Dumas und Colin Braun vom 16. Startplatz ins Rennen gegangen – obwohl Braun am Vortag die Pole-Position geholt



Die JDC-Fahrer Goikhberg, Simpson und Miller freuen sich über den Sieg



Der Acura DPI von Montoya und Cameron führte über 124 von 202 Runden



Dumas, Bennett und Braun holten im Core-Oreca-LMP2 noch Platz 2



Beim Start setzte sich gleich der Acura von Ricky Taylor in Führung

KNATSCH IN DER GTD

Eine Stunde vor Rennende schien die Entscheidung in der GTD-Klasse für GT3-Autos gefallen zu sein: Der Land-Audi von Christopher Mies und Sheldon van der Linde führte mit 12 Sekunden vor dem Riley-Mercedes von Bleekemolen, Keating und Stolz. Dann kam die letzte Gelbphase, während die Top 5 in der GTD-Klasse gerade die Boxen anliefen. Kurz nach dem letzten Restart 37 Minuten vor Schluss verhängte die Rennleitung einen 60-sekündigen Strafstopp für das Land-Team für Arbeiten am Auto bei geschlossener Boxengasse. Das Team bestand auf der Ansicht, dass die Boxenampel bei der Einfahrt noch nicht geschlossen war, die Rennleitung beharrte auf ihrem Standpunkt. Der #29-Audi setzte seine Fahrt an der Spitze ungerührt fort, was folgte, war eine weitere Strafe dafür, dass das Team die erste Strafe nicht angetreten hatte. Letztlich parkte das Land-Team den Audi im Parc fermé und gab das Rennen damit vorzeitig auf – als Zeichen des Protestes. Es siegte der Turner-BMW M6 GT3.

DUMAS: „ON ALL FRONTS“

Der neue Pikes-Peak-Rekordhalter Romain Dumas bestritt den IMSA-Lauf in Watkins Glen im LMP2-Core-Team von Jon Bennett. Obwohl der extrem vielseitige Franzose zum letzten Mal 2008 auf der Strecke in Watkins Glen fuhr, markierte er gleich im zweiten freien Training die Gesamtbestzeit – die erste für ein LMP2-Auto gegen die DPI-Konkurrenz seit Oktober 2017! „Das Auto ist einfach so gut in der Balance, dass die Bestzeit keine große Kunst war“, sagte Dumas, der in Zukunft gerne noch mehr Rennen fahren würde: „Die IMSA-Serie ist eine tolle Meisterschaft mit extrem gellen Strecken – ich fühle mich hier sehr wohl.“ Im Rennen belegte Dumas mit seinen Teamkollegen Jon Bennett und Colin Braun den zweiten Platz.

hatte. Das Team disponierte beim Start um, ließ den langsameren Amateur Bennett das Rennen beginnen – und startete deshalb vom letzten Platz. Bennett absolvierte seine Stints ohne Probleme, allerdings hatte sich dabei ein Rückstand von 90 Minuten aufgebaut. Doch noch waren vier Stunden zu fahren – und drei weitere Safety-Car-Phasen eliminierten den Rückstand so, dass Dumas am Ende noch fast um den Sieg mitkämpfen konnte.

Der zweitplatzierte Dumas konzidierte ebenso wie Goikhberg und Simpson im Siegerauto, dass die LMP2 in Watkins Glen Vorteile hatten, und zwar in mehrfacher Hinsicht: Erstens liegt der flüssige Streckenverlauf den LMP2-Rennern, schließlich hätte JDC-Miller schon im Vorjahr fast gewonnen. Zweitens hat der Veranstalter IMSA nach der DPi-Dominanz zu Saisonbeginn in mehreren Schritten die Werksteams zurückgebunden, um den LMP2-Teams eine faire Chance auf den Sieg einzuräumen: Alle DPi-Teams bekamen Reduktionen beim Ladedruck oder Restriktoren verpasst, dazu wurde ihr Tankvolumen gestutzt.

In Watkins Glen kam sozusagen die Retourkutsche für die BoP: Weil die vier Highlight-Rennen in Daytona, Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta zu einem gesonderten Endurance-Cup gewertet werden, treten auch internationale Teams an – und die IMSA-Stammteams heuern deshalb oft auch bessere Piloten an.

Vorteile in Watkins Glen

Das erzeugte einen Gegenschwinger: Zwar dominierten die Acura-DPI des Penske-Teams das Rennen in Watkins Glen über weite Strecken, und gegen Rennende kamen auch die Cadillac-Teams sowie der eine im Vorderfeld verbliebene Mazda nochmals stärker auf. Doch ein Vorteil blieb für die LMP2-Teams: die bessere Reichweite und der höhere Topspeed. Sie konnten regelmäßig Stints von 26 Runden fahren – die DPi schafften nur 23 Runden. Zwar wurde ein Teil des strategischen Vorteils durch die fünf Gelbphasen eliminiert, am Ende spricht jedoch der Doppelsieg der LMP2-Wagen gegen zehn DPi-Autos eine klare Sprache – zumal der United-Autosports-Ligier auch noch auf Platz 4 ins Ziel kam.

Die Cadillac hatten weniger Zunder zu bieten als die beiden Acura von Penske, die bis zum Rückfall des Autos mit der Num-



Die Strecke am Glen taugt den Ford: Sie wiederholten den Vorjahressieg



Porsche hatte mit beiden Autos mehrfach Pech bei den Safety-Car-Phasen

IMSA-MEISTERSCHAFT

SECHSTER SAISONLAUF IN WATKINS GLEN, NY

Streckenlänge: 5,471 km; **Renndistanz:** 202 Runden gleich 1105,142 Kilometer;
Pole-Position Prototypenklasse: Colin Braun, Core-Oreca-LMP2: 1.32.350 min;
Pole-Position GTLM-Klasse: Richard Westbrook, Chip-Ganassi-Ford GT: 1.41.948 min;
Pole-Position GTD-Klasse: Jack Hawksworth, 3GT-Racing-Lexus RC F: 1.44.499 min; **Schnellste Rennrunden:** **Prototypenklasse:** Ricky Taylor (Acura-DPI): 1.33.424 min; **GTLM-Klasse:** Richard Westbrook (Ford GT): 1.42.872 min; **GTD-Klasse:** Jack Hawksworth (Lexus RC F): 1.45.673 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1. PC Class	#99	Simpson/Golkberg/Miller	JDC-Oreca-LMP2	6:00.26.867 h
2. PC Class	#54	Bennett/Brown/Dumas	Core-Oreca-LMP2	+1,954 sec
3. PC Class	#6	Cameron/Montoya	Penske-Acura-DPI	+2,096 sec
4. PC Class	#32	Hanson/Senna/di Resta	United-Ligier-LMP2	+9,283 sec
5. PC Class	#10	Taylor/van der Zande	WTR-Cadillac-DPI	+12,158 sec
6. PC Class	#5	Albuquerque/Chaves/Fittipaldi	Mustang-Cadillac-DPI	+12,617 sec
7. PC Class	#31	Nasr/Curran/Conway	Whelen-Cadillac-DPI	+18,727 sec
8. PC Class	#85	Trummer/Alon/Panciatici	JDC-Oreca-LMP2	+20,655 sec
9. PC Class	#52	Saavedra/Yacaman/Owen	Mathiasen-Ligier-LMP1	+1.00.247 min
10. PC Class	#55	Bomarito/Tincknell/Pigot	Joest-Mazda-DPI	+1.13.100 min
11. PC Class	#90	McMurray/Vautier	Daytona-Cadillac-DPI	+4 Runden
12. PC Class	#7	Taylor/Castroneves	Penske-Acura-DPI	+4 Runden
13. GTLM	#66	Müller/Hand	Ganassi-Ford GT	+12 Runden
14. GTLM	#3	Garcia/Magnussen	Corvette C7R	+12 Runden
15. GTLM	#911	Tandy/Pilet	Porsche 911 RSR	+12 Runden
16. GTLM	#912	Bamber/Vanthoor	Porsche 911 RSR	+12 Runden
17. GTLM	#4	Gavin/Milner	Corvette C7R	+13 Runden
18. GTLM	#67	Briscoe/Westbrook	Ganassi-Ford GT	+13 Runden
19. GTLM	#25	De Phillippi/Sims/Auberlen	Rahal-BMW M8 GTE	+13 Runden
20. GTD	#86	Machavern/Palttala/Yount	Turner-BMW M6 GT3	+16 Runden

mer 7 (Castroneves/Taylor) wegen eines Elektronikproblems lange eine Doppelspitze bildeten. Im Ziel lagen drei Caddys auf den Plätzen 5, 6 und 7. „Wir hatten wegen der Regeln am Ende hier keine Chance, für uns ging es primär darum, Punkte zu sammeln“, sagte Renger van der Zande im Ziel.

Noch ärger traf es nur das deutsche Joest-Team, das die beiden Mazda-DPI in der IMSA einsetzt: Erst schraubten sich die Mechaniker einen Wolf, um die Updates von Multimatic einzubauen, dann richtete René Rast einen Mazda derart hin, dass die Crew bis um zwei Uhr morgens schrauben musste, dazu stand noch ein außerplanmäßiger Motorwechsel an.

Im Rennen lief es nicht besser: Das eine Auto strandete zwei Mal mit Problemen am Drosselklappen-Stellmotor. Das zweite Auto fuhr zwar problemlos durch, verlor aber bei einer Safety-Car-Phase wegen eines Notfall-Stops – der Sprit ging zur Neige – samt Strafstopps sowie einer weiteren Durchfahrtsstrafe wegen Speeding so viel Zeit, dass man nur auf Platz 10 ins Ziel kam.

GTLM: Enger Dreikampf

Das Renngeknödel in der GTLM-Klasse war nicht weniger wild und beeindruckend: Schon nach dem Zeittraining, wo Ford-Pilot Richard Westbrook die Pole-Position holte, war klar, dass vielleicht drei Hersteller – Ford, Porsche und Corvette – in der Lage sein würden, um den Sieg mitzukämpfen. Einzig BMW war nach der jüngsten BoP-Anpassung mit einer weiteren Ladedruckreduzierung nicht wettbewerbsfähig – weder im Zeittraining noch im Rennen.

Zu unterschiedlichen Phasen im Rennen konnten Ford, Porsche und Corvette jeweils für eine gewisse Zeit sogar eine Doppelführung etablieren – doch auch hier wirbelten fünf Safety-Car-Phasen die Hackordnung und damit die Track-Position immer wieder durcheinander.

Die Experten hatten vor dem Rennen eher mit einem Duell Ford gegen Porsche gerechnet, doch Corvette erwies sich vor allem im letzten Renndrittel als bockstark. Am Ende entschied die Track-Position nach dem letzten Restart das Rennen – und da hatten Dirk Müller und Joey Hand die besten Karten. „Wir haben über das ganze Rennen konsequent Sprit gespart. Zwar sind

wir einmal in ein Loch gefallen, weil ich beim dritten Stopp keine Gänge mehr einlegen konnte, dazu war die Traktionskontrolle weg“, so Müller nach dem Rennen. Der Burbacher musste einen kompletten Stint ohne TC absolvieren, später konnte das Problem, das von einem fehlerhaften Sensor ausgelöst wurde, jedoch behoben werden.

Das Ford-Team mit der Startnummer 66 konnte die Oberhand bei der vorletzten SC-Phase wieder zurückerobern: „Wir sind eine Runde vor der Gelbphase an die Box gekommen, das war ein ganz enges Duell mit der Corvette von Jan Magnussen und Antonio Garcia – ich musste die Outlap meines Lebens hinbraten, um vorne zu bleiben“, so Müller.

Bei Corvette war man mit dem zweiten Platz hochzufrieden: „Wir sind ein perfektes Rennen gefahren“, erklärte Garcia, „aber der Ford hatte mehr Reserven beim Sprit. Bei mir blinkte in den letzten sechs Rennrunden die Reserveleuchte, deshalb konnten wir im Finale auch nicht mehr attackieren – daher geht Platz 2 völlig in Ordnung.“

Bei Porsche war man gemischt happy mit den Plätzen 3 und 4 für Tandy/Pilet und Bamber/Vanthoor. Die Letztgenannten hatten zwei Mal Pech bei den Safety-Cars und verloren daher jeweils wertvolle Track-Position. „Im Prinzip hatten wir einen guten Speed und hätten um den Sieg kämpfen können“, sagte Vanthoor. „Das Setup hat gepasst, solange wir alleine unterwegs waren. Im Pulk konnten wir keine Plätze gutmachen, weil wir einen kleinen Nachteil beim Top-speed hatten.“

Porsche tritt in der GTLM-Klasse wie bekannt mit einem kleinvolumigen Saugmotor an, und bei extrem heißen Bedingungen wie in Watkins Glen – die Temperaturen lagen bei 35 Grad – verliert der 911 RSR mehr Motorleistung als die Turbomotoren der Konkurrenz. Nick Tandy und Patrick Pilet hatten nur minimal weniger Pech bei den Gelbphasen: „Das Rennen wurde über die Track-Position entschieden“, so Tandy. „Da hat man manchmal Glück, manchmal Pech – wir hatten heute eher Pech.“

Bereits am nächsten Wochenende geht es für die IMSA-Serie in Mosport weiter. Auch dort schafft 2017 das JDC-Miller-LMP2-Team nur Platz 2. Gelingt ihnen dort vielleicht sogar der zweite Sieg in Folge? ■

Zeitvorteil

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!

Für Sie zur Wahl



1. BERGMANN Herrenuhr Modell 2020
Schwarzes Zifferblatt mit Tachymeterskala, Qualitätsquartzwerk und Edelstahlboden, schwarzes Silikonarmband, Sekundenzeiger in grün, Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm, in edlem Filzstul, Zuzahlung 1,- €.



2. PROSS Sport-Chronograph
Armbanduhr mit analoger und digitaler Anzeige, Stoppfunktion mit Rundenzeitnahme, Alarm, Datum, Wochentag, Zifferblattbeleuchtung, PU-Armband, Edelstahlboden, Gehäusedurchmesser ca. 45 mm (ohne Krone), Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310, Zuzahlung 1,- €.

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: **MOTORSPORT aktuell Abo-service, 70138 Stuttgart**

Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- Online-Kundenservice
- Nach dem Test jederzeit kündbar

Direktbestellung:

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen.

Best.-Nr. **1625307**

Ich erhalte das Probeabo (10 Ausgaben) für zzt. nur 15,40 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 93,50 € bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Preis Österreich: zzt. 16,80 € (zzgl. 1,- € Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 102,- €). Preis Schweiz: zzt. 25,90 Sfr. (zzgl. 1,- Sfr. Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 149,- Sfr.). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

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)

1. BERGMANN Herrenuhr Modell 2020 (1,- € Zuzahlung)
 2. PROSS Sport-Chronograph (1,- € Zuzahlung)

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@dvp.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

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

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 Abo-service**, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo

Wie im Labor: Bernhard hatte die Nordschleife für sich. Im Gegensatz zu Stefan Bellof 1983. Porsche weiß um die Rahmenbedingungen



5:19.546 Minuten

Porsche und Timo Bernhard haben den Allzeit-Streckenrekord auf der Nordschleife geknackt. Mit einem Auto, das in kein Reglement mehr passt, dessen natürliche Umgebung nicht die 20,832 Kilometer lange Grüne Hölle ist. Protokoll des schnellsten Vormittags in der Geschichte der Nürburgring-Nordschleife.

Von: **Andreas Haupt**

Die Mondmission ist am Freitag, 29. Juni um 9:37 Uhr geglückt. Timo Bernhard beendet seine Runde über 20,832 Kilometer nach 5 Minuten, 19 Sekunden und 546 Zehntelsekunden. Es ist ein neuer Streckenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife. Die Zeit von Stefan Bellof aus dem Jahr 1983

ist um 51,5 Sekunden unterboten. Mechaniker und Ingenieure wedeln mit Porsche-Fahnen. Die Szenerie erinnert an die Zieldurchfahrt von Le Mans 2015, 2016 und 2017, als Porsche jeweils das 24-Stunden-Rennen mit dem 919 Hybrid gewann. „Die Anspannung war groß heute Morgen. Wir wollten es nicht versauen“, sagt der neue Rekordmann. „Uns ging es darum, zu zeigen, was mit dem 919 möglich ist. Wir wollten dadurch auch zeigen, was für eine einzigartige Runde Stefan Bellof damals gefahren ist. Zu einer anderen Zeit, bei anderen Verhältnissen mit anderen Autos auf der Strecke. Das ist mit unserer Runde überhaupt nicht zu vergleichen. Das wissen wir. Wenn man das in Relation nimmt, wirft es nochmals ein ganz anderes Licht auf seine Mega-Runde.“

7:17 Uhr

Der 919 Hybrid der Ausbaustufe Evo ruht unter zwei Zeltdächern. Davor positionieren sich Stre-

ckenposten, Streckensicherung, Mitarbeiter des Safety Teams und der E-Unit Nürburgring. Ein Porsche-Ingenieur weist sie ein. „Die Sicherheit steht an oberster Stelle. Wenn das LED-Lämpchen rot leuchtet, dürft ihr das Auto ohne Handschuhe auf keinen Fall anrühren. Bei einem Brand ist der CO₂-Löscher das Mittel der Wahl. Aber so weit soll es nicht kommen. Wir hoffen, ihr könnt diesen Tag etwas genießen.“

7:51 Uhr

Bernhard klettert ins Cockpit. Das Lenkrad liegt auf seinem Schoß, während ihn ein Mechaniker angurtet. Kameramänner wuseln um den 919. Die Mechaniker gehen unaufgeregt ihrer Arbeit nach. Vier Ingenieure sitzen auf Klappstühlen, haben Kopfhörer auf und starren in ihre Computer. Im Truck sitzt eine weitere Ingenieursschar. Der Vierzylinder-Turbo läuft. Der Motor leistet 720 PS, die an die Hinterachse fließen. Rund 200 PS mehr, als es im November 2017

der Fall war, als der 919 sein letztes Rennen bestritt. Damals noch unter den Regeln der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Die begrenzt den Benzindurchfluss auf 80,2 Kilogramm in der Stunde. Ohne den Fuel Flow Meter sind es 120 kg/h. Die Mehrleistung wirkt sich auf die Laufleistung aus: rund 1000 statt zuvor 7000 Kilometer. Der V4 wiegt 141 Kilogramm. „Race ready“, sagt uns ein Ingenieur.

8:00 Uhr

Strahlend blauer Himmel: Bernhard startet den 919 und nimmt die ersten Meter unter die Räder. Man hört nichts. Es läuft nur der Elektromotor an der Vorderachse. Bernhard dreht im Streckenabschnitt Hohenrain und beginnt wenig später am Abschnitt T13 seine Installationsrunde. Jetzt röhrt der V4. Die Leistungssteigerung hat seinem Klang gutgetan. Der Motor ist lauter als zu Zeiten der Sportwagen-WM. Dort dürfen die Motoren nur maximal 109 Dezibel lärmern.



den. Das Heckflügel-Hauptblatt ist auf 13 Grad angewinkelt.

8:39 Uhr

Die erste Zeit ist im Kasten: 5:31.899 Minuten. Bernhard dreht in Hatzenbach und spart sich die Auslaufrunde. Die bis zu 1050 Grad heißen Auspuffgase haben das Heck braun verfärbt.

9:03 Uhr

Nach 5:24.375 Minuten schließt Bernhard den zweiten Versuch ab. Der Pilot steigt aus und zieht sich mit LMP1-Teamchef Andreas Seidl und Projektleiter Stephen Mitas im Truck zurück. „Es ist wichtig, dass der Fahrer mal aussteigt, sonst besteht die Gefahr, zu überdrehen“, sagt Seidl. Bernhard: „Die größte Gefahr ist, sich in einen Geschwindigkeitsrausch zu fahren.“ Nach wenigen Minuten der Beratung steht fest: Bernhard fährt ein letztes Mal. „In Kallenhard könnte ich mehr Speed mitnehmen. Und im Kesselchen war ich etwas zu weit rechts.“

9:30 Uhr

Wieder rollt der 919 als Fronttriebler mit der reinen Elektrokraft raus. Nach 30 Metern schaltet sich der V4 zu. Bernhard fährt Schlangenlinien, um die speziellen Michelin-Reifen auf Temperatur zu halten. Bei 19 Grad Luft und zwischen 25 und 30 Grad Asphalttemperatur. Je nach Messpunkt. Porsche hat den Luftdruck gesenkt und einen Dämpfer getauscht. Bernhard fliegt. Mit 273 km/h am Flugplatz, mit 339 km/h zum Schwedenkreuz, mit 329 km/h in der Fuchsröhre, mit 346 km/h das Kesselchen hoch, mit 278 km/h im Pflanzgarten, mit 369 km/h über die Döttinger Höhe. Sechs Mal ist das DRS geöffnet. Es bringt bis zu 25 km/h an Toppespeed. Die aktive Aerodynamik steuert der Computer. Anhand der Position des Autos auf der Strecke. Der knapp 20 Kilogramm schwere Elektromotor greift auf 16,5 Megajoule aus der Batterie zurück. Mit 440 Zusatz-PS feuert der 919 auf jede Gerade. ESP hält den Allradler stabil, elektronisch angesteuerte Bremsen an allen vier Rädern erlauben Torque Vectoring. In dieser Konfiguration ist der 849 Kilo schwere Rennwagen nicht aufzuhalten. Bernhard spricht von einer sauberen Runde. „98 Prozent: Aber uns ging es nicht ums letzte Zehntel. Es war Bilderbuchtag. Unser Plan ging perfekt auf. Ich bin stolz und zufrieden.“ ■



Rekordmann Bernhard fand die Balance zwischen Attacke und Zurückhaltung



Mehr Abtrieb, weniger Luftwiderstand: Porsche entwickelte den 919 weiter



Ein bisschen wie in Le Mans: Porsche-Mitarbeiter jubeln Bernhard zu

8:11 Uhr

Bernhard hat den Sportwagen-Prototyp zurück zu den Mechanikern gebracht. Die demontieren die hintere Abdeckung in Sekundenbruchteilen. Ein Mechaniker durchleuchtet mit einer Taschenlampe den Motor, ein anderer kühlt das Aggregat mit einem Gebläse, das aussieht wie ein Handstaubsauger. Ohne Motorabdeckung wirkt der Heckflügel noch mächtiger. Porsche hat ihn vergrößert und nach hinten versetzt. Der Diffusor startet 600 Millimeter früher und ist am hinteren Teil des neuen Unterbodens 50 Millimeter höher. Der Frontdiffusor wuchs um 130 Millimeter. In Kombination mit den seitlichen Schürzen, die eine Art Ground Effect wie damals beim 956C erzeugen, steigt der Anpressdruck um über 50 Prozent gegenüber dem 2017er-919. Für die wellige Nordschleife muss Porsche die Nase um 10 Millimeter höher stellen. Um nicht ins Untersteuern zu verfallen, muss Abtrieb im Heck geopfert wer-

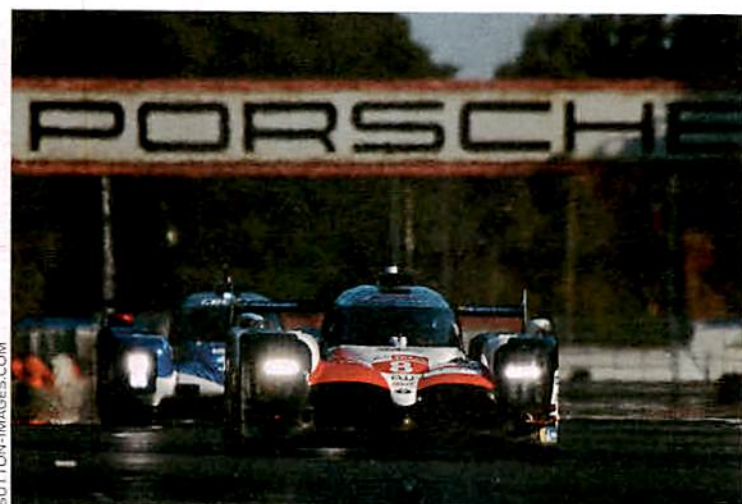
Sportwagen-WM (WEC) / IMSA-Meisterschaft: LMP1-Regeln für 2020

Enttäuschendes Interesse

FIA und ACO hatten die Hoffnung, dass sich bis zu sechs Hersteller an der Abfassung des neuen LMP1-Reglements für 2020 beteiligen würden. Doch das sind offenbar Wunschträume: Nur drei Hersteller haben ernsthaftes Interesse an einem LMP1-Programm.

Von: **Marcus Schurig**

Seit Beginn der Diskussionen zum neuen LMP1-Regelwerk vor neun Monaten haben sich laut FIA-Technikchef Gilles Simon sechs Hersteller an der Abfassung der technischen Eckpunkte für 2020 beteiligt, indem sie entsprechende Fragebögen ausfüllten oder an Meetings teilnahmen. Und natürlich hatten die Regelgeber die berechtigte Hoffnung, dass sich die Mehrzahl dieser Hersteller auch aktiv an der Abfassung der



Wer fährt ab 2020 in der LMP1-Klasse der Sportwagen-Weltmeisterschaft?

neuen LMP1-Regeln beteiligen würde. Dieser Prozess startete am Montag dieser Woche beim ersten offiziellen Meeting der LMP1 Technical Working Group in Paris. Die Einladung war nach MSA-Informationen auch an sechs Hersteller adressiert – jedoch waren womöglich nur drei Hersteller in Paris mit Technikern und Ingenieuren vertreten.

Das wäre fraglos eine Enttäuschung für die Regelmacher, denn wenn sich überhaupt nur drei Hersteller am Reglement-Prozess beteiligen, hätte man das von WM-Boss Gérard Neveu erklärte Ziel, 2020 mindestens fünf Automarken und Hersteller am Start zu haben, schon jetzt deutlich verfehlt. Denn es ist ja keineswegs gesetzt, dass sich alle jene Her-

steller, die im Meeting sitzen, Ende 2018 auch dazu entscheiden werden, ab 2020 in der LMP1-Klasse anzutreten.

Wer sitzt am Tisch? Toyota ist gesetzt, sie haben die Eckpunkte des neuen Regelwerks maßgeblich mitbestimmt. Auch McLaren ist fix, CEO Zak Brown hat mehrfach erklärt, dass ein Einstieg das Ziel sei, wenn die Kostenlimits von circa 30 Millionen Euro erreicht würden. Vermutlich ist auch Aston Martin weiterhin vertreten, obwohl die DTM-Einstiegsgerüchte auf eine interne oder externe Torpedierung des LMP1-Projektes hindeuten könnten.

Und wer fehlt? Ganz besonders Ford. Beim IMSA-Lauf in Watkins Glen war zu hören, dass sich Ford aus dem Thema ausgeklinkt habe, weil das Regelwerk zu teuer sei – ganz sicher eine große Enttäuschung für ACO und FIA. Dazu fehlen offenbar auch Ferrari sowie Porsche, die ebenfalls Input für die LMP1-Eckpunkte ab 2020 geliefert haben sollen. Damit ist schon jetzt klar: Das Interesse ist eher enttäuschend. ■

Intercontinental GT Challenge: 24h-Rennen Spa

13 Hersteller beim 24h-Rennen in Spa

Das 24h-Rennen in Spa ist seit Jahren der weltweite Höhepunkt im GT3-Rennsport: Regelmäßig starten dort über 60 Autos – und in diesem Jahr könnten es sogar 70 Fahrzeuge von 13 Herstellern werden.

Der Promoter der Blancpain-GT-Rennserien und der Intercontinental GT Challenge (IGTC), Stéphane Ratel, dürfte sich die Hände reiben: Diese Woche wird seine Organisation SRO die finale Nennliste für das 24h-Rennen in Spa, das am 28. und 29. Juli stattfinden wird, vorlegen – und dabei werden vermutlich wieder alle Rekorde gebrochen: Zum Redaktionsschluss von MSA konnte die Teilnahme von 13 Herstellern bestätigt werden, und mit hoher

Wahrscheinlichkeit werden 70 GT3-Rennwagen bei dem kombinierten Saisonhöhepunkt des Blancpain Endurance Cup und der IGTC mit von der Partie sein.

In der Pro-Topklasse sollen 29 Wagen genannt sein. Aston Martin kehrt nach Spa zurück und hat nun ebenfalls zwei Vantage V12 genannt. Honda bestreitet in Spa sein Europa-Debüt mit dem NSX GT3 in der Am-Klasse. Porsche wird im Team von Timo Bernhard drei Le-Mans-Sieger an den Start bringen: Earl Bamber, Laurens Vanthoor und Team75-Teamchef Timo Bernhard werden sich am Lenkrad abwechseln. Mercedes spannt Gary Paffett, Edoardo Mortara und Renger van der Zande bei HTP zusammen, insgesamt stehen sechs AMG GT3 am Start. Auch Ex-F1-Star Rubens Barrichello gehört zum Mercedes-Line-up. ■ AC/MCS

IMSA-Meisterschaft: Neue Struktur für Prototypen-Topklasse ab 2019

Trennung DPI / LMP2: Beschlossene Sache

Motorsport aktuell berichtete nach Le Mans über die Möglichkeit, dass die IMSA-Serie ab 2019 ihre Prototypenklasse, in der DPI-Wagen gegen LMP2-Autos gegeneinander antreten, splitten könnte: DPI für Hersteller und Profis, LMP2 für Pro-Am-Besetzungen. Das hat sich nun bestätigt.

Im Rahmen des sechsten IMSA-Laufs in Watkins Glen fanden mehrere Meetings zwischen dem Veranstalter sowie den in der Prototypenklasse engagierten Teams und Herstellern statt. Zwar kommunizierte IMSA noch kein Ergebnis, aber Umfragen unter den LMP2-Teamchefs bestätigten, was wir bereits nach Le

Mans berichtet hatten: Die Mehrzahl der LMP2-Teams hat kein Problem damit, dass es nicht sonderlich glückliche BoP-Balancing zwischen den beiden Fahrzeugkategorien LMP2 und DPI aufzugeben und stattdessen in einer separaten Pro-Am-Klasse ein eigenes Rennen zu bestreiten.

Die LMP2-Privatteams haben unter normalen Umständen sowieso keine Chance gegen die DPI-Hersteller-Teams. Außerdem treten fast alle LMP2-Teams schon jetzt mit Pro-Am-Besetzungen an – ein weiterer Grund, warum sie gegen die DPI chancenlos sind. Nur das JDC-Miller-LMP2-Team sperrt sich bisher gegen die Trennung, weil seine Besitzer um den Gesamtsieg kämpfen wollen. Doch auch hier ist eine Lösung in Sicht: JDC Miller könnte einen Nismo-DPI von ESM kaufen, die Ende des Jahres ihr Engagement offenbar einstellen. ■ MCS

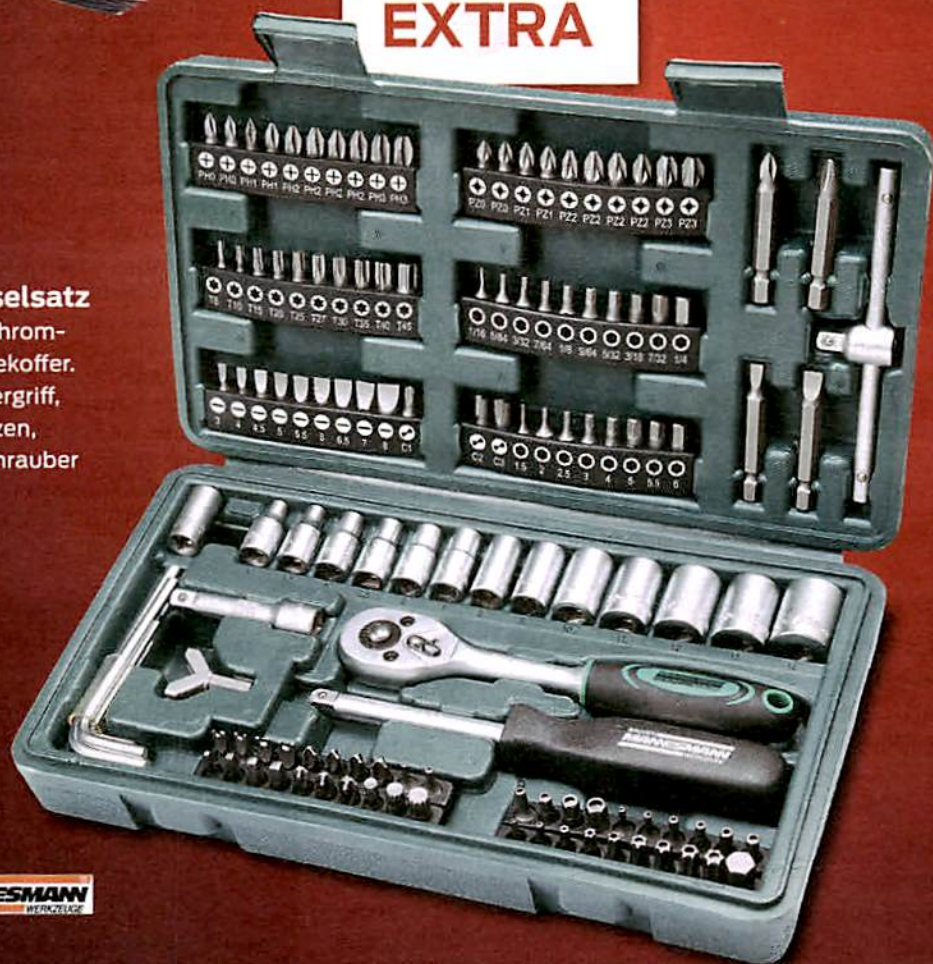
Alleskönner

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

130-telliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer. Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätze, 7 Innensechskantschlüssel, Hakenschrauber und Bit-Adapter, Zuzahlung 1,- €.



Ihre Abo-Vorteile:

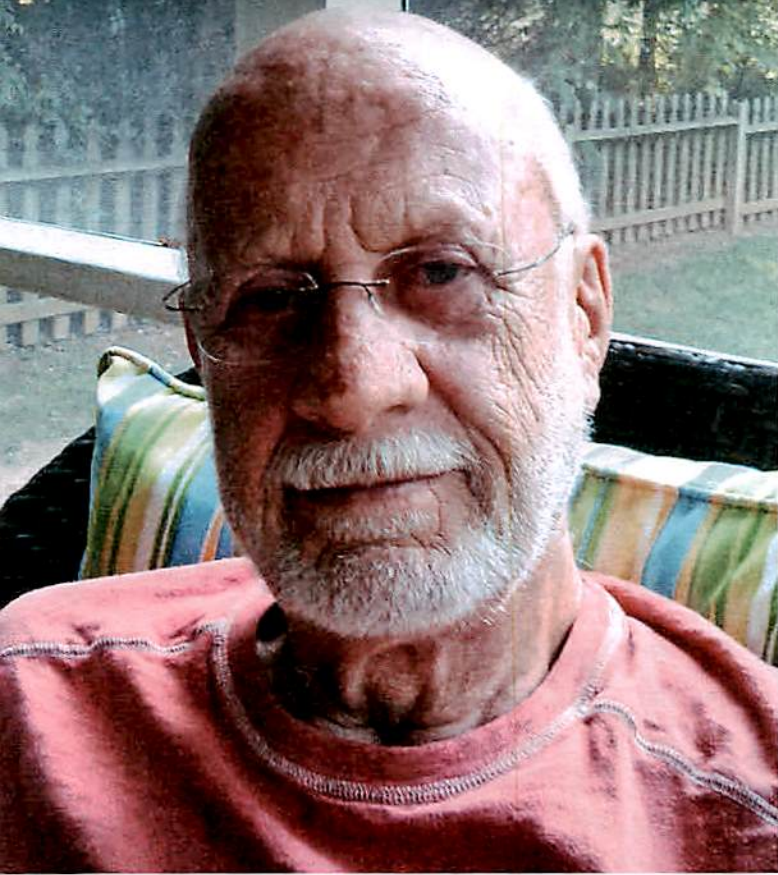
- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- Nach einem halben Jahr jederzeit kündbar

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625251, verschenken 1625252.
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 46,75 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.



DAN KRANEFUSS

Sportchef und Spaßvogel wird 80

Jetzt hat es Mike Kranefuss also doch geschafft, obwohl er in seiner Kölner Zeit bei Ford immer behauptet hat, dass „ich bei meinem Lebenswandel sicher keine 80 werde“. Sein 80. Geburtstag ist eine gute Gelegenheit, fast ein bisschen wehmütig zurückzublicken.

Von: **Rainer Braun**

Für die jüngeren Leser sei die bemerkenswerte Karriere von Mike Kranefuss vorab in aller Kürze zusammengefasst: Ab 1969 Assistent von Jochen Neerpasch in der neu installierten Ford-Rennabteilung in Köln, drei Jahre später Aufstieg zum Sportchef zunächst für Deutschland, ab 1976 auch für ganz Europa und ab 1981 sogar weltweit

mit Sitz in Detroit. Nach vorgezogenem Ford-Ruhestand Teilhaber bei den US-Rennstall-Größen Carl Haas und Roger Penske. Besitzer eines eigenen NASCAR-Teams, seit mehr als zehn Jahren nur noch Privatmann mit Wohnsitzen in Mooresville/NC und den Bahamas. Leidenschaftlicher Motorrad-Freak, macht mit seiner BMW GS 800 noch immer Touren quer durch die USA. Geboren in Münster, die Eltern waren Inhaber eines Wäscherei- und Reinigungs-Betriebs (daher auch sein Spitzname „Spüli“ in der Schulzeit). US-Staatsbürger seit 1993, inzwischen lebt er fast genauso lange in den Staaten wie zuvor in Deutschland.

Als Mike Kranefuss Ende 1980 dem Ruf der Ford-Zentrale in Detroit als weltweiter Chef aller Sportaktivitäten des Konzerns folgte, hatte niemand ernsthaft geglaubt, dass dies ein Abschied aus Deutschland für immer sein würde. Jetzt lebt die rheinische

Frohnatur schon seit fast 40 Jahren permanent in den USA, ist nach eigener Aussage „längst ein Amerikaner von Kopf bis Fuß“. In den Sommermonaten findet man „Mike the Bike“ (wegen seiner Motorrad-Leidenschaft) in der NASCAR-Stadt Mooresville. Die Wintermonate verbringen er und seine Frau Immy regelmäßig in ihrem zweiten Haus auf den Bahamas. Die beiden sind jetzt seit fast 50 Jahren verheiratet, ihre Söhne Dan und Philip haben sie inzwischen zu vierfachen Großeltern gemacht. Vor allem Mike verbringt ganz bewusst viel Zeit mit den Enkelkindern, „weil ich das bei meinen eigenen Jungs leider aus beruflichen Gründen versäumt habe.“

Als Manager und Macher bewegte sich Kranefuss in den Jahren seiner internationalen Motorsport-Präsenz eigentlich fast immer auf der Erfolgsspur. Während seiner Kölner Zeit („vielleicht die schönste und fröhlichste überhaupt“) eilten Ford Escort und Capri leichtfüßig zu Siegen und Meisterschaften. In England brachte er die Sport-Engagements in ganz Europa auf Vordermann, und in den USA gestaltete er die weltweite Motorsport-Politik des Konzerns bis hin zur Formel 1. Als Kranefuss das

Unternehmen zwecks vorgezogenem Ruhestand 1993 auf eigenen Wunsch verließ, titelte das große US-Motorsportmagazin „Speed Sport News“ zum Abschied auf Seite 1 in großen, fetten Lettern: „Thanks and good luck, wherever you go!“ Ein größeres Kompliment für die geleistete Arbeit geht für amerikanische Verhältnisse kaum noch. Besuche in seiner alten Heimat Deutschland sind selten geworden, wenn überhaupt, dann nur kurz, wie zuletzt 2006 Ende November. Hier gab es bei der Motor Show in Essen ein ebenso überraschendes wie herzliches Wiedersehen mit seinem alten Freund und früheren Werksfahrer Hans Heyer.

Heute, mit 80, sagt Mike klipp und klar: „Es geht mir richtig gut. Racing ist Vergangenheit, ich habe keine Entzugserscheinungen. Mein Leben ist ruhig und friedlich geworden, and I'm pretty happy these days.“

Mike Kranefuss hat uns hierzulande aus seiner Zeit in der Kölner Ford-Rennabteilung mehr hinterlassen als nur Siege und Meistertitel. Sein 80. Geburtstag ist ein guter Anlass, noch einmal auf die wilden und unbeschwernten Jahre zurückzublicken. In der heutigen Zeit wären einige Anekdoten undenkbar. ■



KRAFTLOS UM MITTERNACHT: Bei einer rauschenden Ford-Ballnacht anlässlich der Ehrung „Rennfahrer des Jahres“ im Rahmen der Essener Motor Show 1971 (Preisträger waren Dieter Glemser und Rolf Stommelen) ging es stimmungsmäßig besonders hoch her. Bei dem Fest im Essener Saalbau war viel Prominenz zu Gast, darunter Jackie Stewart und Nina Rindt als Ehrengäste. Spät am Abend trat Roberto Blanco auf. Bei „Ein bisschen Spaß muss sein“ und weiteren Blanco-Hits wurde aus der Kranefuss-Ecke lautstark und ungeniert mitgetrallert, sodass der Künstler seinen Auftritt vorzeitig und stocksauer abbrach. Rufe nach einer Zugabe verhallten ohne Ergebnis. Stattdessen schenken die Saalkellner ordentlich Wein und Champagner nach, und irgendwann um Mitternacht saßen Mike & Friends erschöpft am Boden.



FORSTER

VOLLGAS VORAUSS:

Wie schon an anderer Stelle erwähnt, war Mike ein durchaus passabler Hobby-Rennfahrer, der es sogar

hin und wieder aufs Siegerpodest schaffte. Manchmal allerdings ging ihm im Eifer des Gefechts die Straße aus, wie zum Beispiel auf der Nürburgring-Südschleife. Sein Chef Jochen Neerpasch hatte aus Holland kurzfristig einen teuren Gruppe-2-Escort als „Klassenfüller-Auto“ besorgt. Neerpasch flehte Mike an, das teure Auto ganz zu lassen und nach spätestens zwei Runden an die Box zu kommen. Als Streckensprecher kriege ich schon in Runde 1 die Meldung: „Unfall Posten 4, Auto liegt auf dem Dach, Fahrer unverletzt.“ Nach diesem Intermezzo hat der Ford-Sportchef seinem Assistenten weitere Rennstarts strikt verboten.



PRIVAT

GROSSE INSPEKTION BITTE:

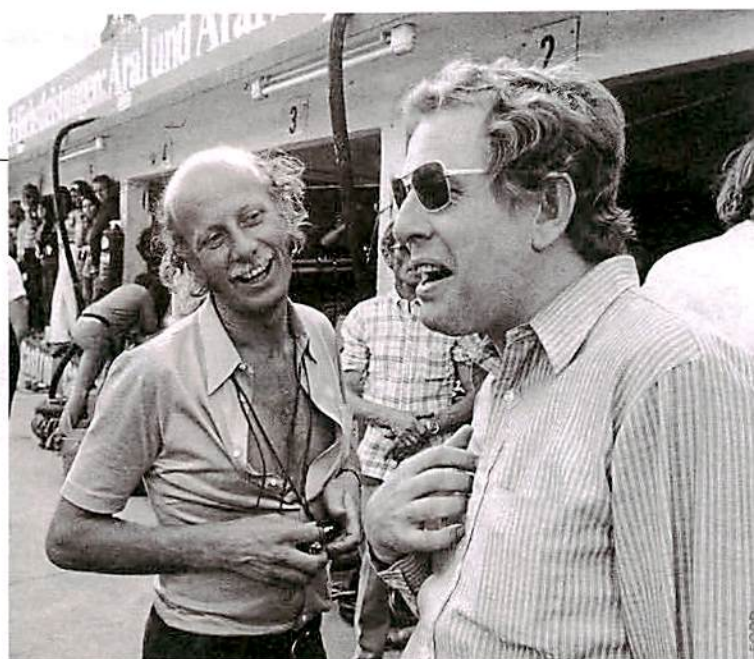
Ein Privileg, um das mich heute sicher viele junge Kollegen beneiden. Als stolzer Besitzer eines Capri RS in schwarzer Sonderlackierung und mit sportiver Ausstattung (Überrollbügel, Hosenträgergurte, Differenzialsperre etc.) durfte ich in den Fahrerlagern der DRM-Läufe, vor allem auf Flugplätzen, meist im Areal der Capri RS Werkswagen parken. Bei dieser Gelegenheit und mit dem Segen von Mike („offiziell weiß ich von nix“) wurde durch die Ford-Schrauber Klaus Schlüter und Ali Strasser zwischendurch immer mal wieder eine Inspektion, ein Öl- oder Reifenwechsel erledigt. Für die Wartung durch die Experten habe ich auch gerne was in die Gemeinschaftskasse eingezahlt.



PRIVAT

Es gibt noch so viele Episoden rund um Mike Kranefuss, der eigentlich alles in seine Biografie „A Life in Racing“ packen wollte. Schon vor etwa zehn Jahren

sollte das von US-Autor Lee Klancher verfasste Werk in den Buchhandel kommen. Aber bei der finalen Textprüfung meldeten die Anwälte Bedenken an und rieten von einer Veröffentlichung ab: „Sie meinten, dass meine Ausführungen zu offen und kritisch sind und es Ärger geben könnte.“ Das Buch wird also nie erscheinen. „Aber wenigstens die Enkelkinder dürfen das Manuskript lesen, damit sie wissen, was ihr Opa so alles angestellt hat.“



LEGER UND LOCKER:

Um Regeln in Sachen Kleidung am Rennplatz hat sich der Ford-Sportchef in seiner Kölner Zeit nie groß gekümmert. Wenn er mal bei kühlem Wetter eine blaue Steppjacke mit Ford-Logo auf der linken Brustseite anlegte, war das schon viel. Meist dirigierte er seine Piloten an der Rennstrecke mit bis zum Bauchnabel offenem Hemd und vom Wind zerzaustem Haarkranz – dabei war es ihm wurscht, ob er einen seiner Fahrer, einen Journalisten oder einen Ford-Vorstand vor sich hatte.

TOPS & FLOPS:

Zu den Tops zählt ganz sicher das Super-Erfolgsjahr 1972, in dem Mike nach dem Wechsel seines Chefs Jochen Neerpasch zu BMW den Rennbetrieb in Köln alleine zu verantworten hatte. Capri RS-Dreifachsieg beim 24h-Rennen in Spa, Tourenwagen-EM-Titel und der Gewinn der DRM markierten das erfolgreichste Jahr überhaupt in der Kölner Ford-Motorsportgeschichte. Tiefpunkt und damit der wohl größte Flop in der Amtszeit von Mike Kranefuss war die katastrophale Niederlage beim EM-Lauf am Nürburgring. Das mit Spannung erwartete große Image-Duell Ford Capri RS vs. BMW CSL oder Kranefuss vs. Neerpasch endete mit einem grandiosen Dreifach-Sieg der BMW CSL-Coupés. Ford hingegen verlor trotz Star-Besetzung alle drei Capri RS-Werksautos schon in der Anfangsphase durch einen Motorschaden und zwei deftige Unfälle und stand am Ende mit leeren Händen da.



KRALING



Pikes-Peak-Rekordhalter Romain Dumas im Interview über einen historischen Tag, quälendes Warten, zu viele Wolken und zu wenig Sauerstoff.

Von: **Markus Stier**

Sie sind seit einem Jahrzehnt einer der Top-Sportwagenpiloten. Warum Pikes Peak?

Ich ging noch zur Schule, als ich die Fahrt von Ari Vatanen im Peugeot gesehen habe. Seitdem wollte ich hier antreten.

Ihr Sieg ist verbunden mit diesem Fabelrekord mit einem Elektroauto. Ist Ihnen klar, dass Sie Motorsportgeschichte geschrieben haben?

Ich habe es noch nicht wirklich begriffen. Aber das war schon ein sehr emotionaler Moment, als ich oben ankam und die Zeit erfahren habe. Man könnte meinen, dass es so viel einfacher ist mit einem Hersteller wie VW im Rücken, aber das war es nicht. Es war ein so großes Projekt, das wir in so kurzer Zeit gestemmt haben. Was das Elektroauto angeht: Ich habe schon im Vorjahr zu FX Demaison gesagt, dass ein Elektroauto hier die beste Lösung wäre.

Die Strecke ist mit 20 Kilometern für eine Bergrennstrecke ziemlich lang und hat 156 Kurven. Wie lange haben Sie gebraucht, bis Sie das alles auswendig kannten?



Romain Dumas

Geburtstag: 14.12.1977

Geburtsort: Alès

Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE

1992–2002: Kart und verschiedene Formel-Serien

2007: Sieger ALMS-Serie

2007–2009: Sieger 24-Stunden-Rennen Nürburgring

2010 und 2016: Le-Mans-Sieg

2014: erster Pikes-Peak-Sieg

2016: Sportwagen-

Weltmeister mit Porsche

2016–2018 Pikes-Peak-Sieger

„Morgen früh fahre ich unter acht Minuten“

Das war nicht so schwer. Schon nach dem ersten Jahr hatte ich alles im Kopf.

Können Sie die Strecke ein wenig beschreiben?

Schon die erste Kurve geht mit Tempo 180. Pikes Peak ist wie Nordschleifefahren, nur mit der Chance, über die Kante zu fallen. Die ersten Kilometer haben viele mittelschnelle Kurven, da kannst du viel verlieren. Der Mittelteil ist nicht so interessant, er besteht fast nur aus Kehren: hart für die Reifen und vor allem für die Bremsen. Der obere Teil ist sehr schnell, wie die Porsche-Kurven in Le Mans, nur eben ohne Leitplanken. Da brauchst du massenhaft Abtrieb.

Ist das nicht heikel mit so einem Geschoss auf dieser Buckelpiste?

Gar nicht mal so sehr. Ich habe mich im Auto sehr wohlfühlt. Das ist eines der besten Rennautos, die ich je gefahren bin. Vielen Dank übrigens an Dieter Depping. Dieter hat beim Testen großartige Arbeit geleistet. Ohne seinen Einsatz wäre ich heute nicht da, wo ich bin. Und das Team hat mir in acht Monaten eine Rakete gebaut.

Die Teamleitung hat immer tiefgestapelt und nur vom Elektrorekord gesprochen. Wussten Sie, dass es deutlich schneller gehen würde?

Na klar. Ich habe am Abend vorher noch mit einem Freund telefoniert und gesagt: Morgen fahre ich unter acht Minuten. Ich habe vor allem im ersten Sektor richtig Gas gegeben, um gegenüber Loeb Zeit gutzumachen. Da ist unser Auto sehr gut, weil wir so viel Abtrieb

haben. Aber vor dem Start hatte ich schon meine Zweifel, weil das Wetter nicht so gut aussah.

Es war dann auch nicht so leicht, wie es aussah...

Das stimmt. Am Ende des ersten Sektors, kurz bevor man über die Baumgrenze kommt, habe ich gemerkt, dass die Strecke vom Nebel

„SCHON DIE ERSTE KURVE FÄHRST DU MIT 180. PIKES PEAK IST WIE DIE NORDSCHLEIFE, NUR MIT DER CHANCE, ÜBER DIE KANTE ZU FALLEN.“

Romain Dumas

zwar nicht nass, aber etwas feucht war. Ich habe in den Kehren nach Grip gesucht und mir gesagt: Entspann dich.

Sie mussten wegen einer Verzögerung eine Dreiviertelstunde im Auto warten, bis Sie endlich an den Start gehen durften. Das muss grausam sein, denn es zogen Wolken auf, und Sie konnten den Himmel ja gar nicht sehen.

Ich habe nur die Gesichter gesehen, und die sahen nicht sehr optimistisch aus. Vor mir stand Willy Rampf und schaute ständig nach oben. Ich habe dauernd an der Sauerstoffzufuhr gespielt. Regler auf, Regler wieder zu, wieder auf. Es ging mir nicht besonders gut.

Sie hatten doch schon vorher drei Mal gewonnen. Warum so nervös?

Du hast eben nur diesen einen Versuch. Es ist schwerer, als Le Mans zu gewinnen. Wenn du da ein Problem hast, kannst du es beheben und dich zurückkämpfen. Hier ist sofort Schluss – und alles war umsonst.

Sie mussten wegen diverser Verzögerungen fast sieben Stunden auf dem Gipfel warten, bis sie wieder herunter durften. Das Restaurant dort oben ist ja berühmt für seine Donuts, wie viele haben Sie geschafft?

Ich hatte einen leckeren Cheeseburger und ein paar Gatorades, weil es mir wieder nicht so gut ging. Dann kam der Hagel. Es ist schon lustig, die ganze Woche über hatten wir perfektes Wetter und perfekte Temperaturen, und dann ändern sich die Verhältnisse schlagartig und ein paar Stunden später schneit es sogar.

Immerhin waren Sie da schon oben.

So ist das eben am Pikes Peak. Aber ich kann mich wirklich nicht beschweren. Der Regen hätte ja auch früher kommen können.

Werden Sie und VW im nächsten Jahr wieder am Start stehen? Vielleicht kommt Peugeot ja zurück

Das kann ich jetzt nicht beantworten. Aber ich habe kurz nach der Zieldurchfahrt Nachrichten von ein paar Peugeot-Leuten bekommen. Die sagten, sie würden 2019 gern wiederkommen. ■

AUSGERECHNET DIESEL

Einziger Wermutstropfen für das VW-Team war der liebevoll aufgebaute Truck mit einem patentierten Generator, der rückstandsarmes Glycerin verbrennt. Der Lastwagen, den Logistik-Chef Lutz Meyer unter großen Mühen durch den amerikanischen Zoll brachte, versagte, als es ernst wurde. „Helga, das Biest“, wie ihn die Mechaniker nannten, erlitt einen schänden Lager Schaden. Den Strom für die Rennauto-Batterien musste dann doch ein konventionelles Strom-Aggregat liefern. Das lief ausgerechnet mit Diesel.

VON WEGEN KEIN SOUND

Für Hektik sorgte eine Regel, die für Elektroautos ein akustisches Warnsignal vorschreibt, um Wildtiere wie Rehe oder Bergschafe zu schützen. Die VW-Sirene schaffte 94 Dezibel, vorgeschrieben sind 120. Die Techniker mussten eilig im örtlichen Zubehörhandel ein lauterer Gerät finden und ein Loch in die aerodynamisch ausgefeilte Front schneiden. Hinter der Verkleidung war die Tröte noch zu leise.

NEUE REKORDCHANCE

Seinen zweiten Auftritt und eine Rekordchance wird der VW I.D. R beim Festival of Speed in Goodwood (12.–15. Juli) haben. Die Bestzeit auf der 1,8 Kilometer kurzen Piste hält seit 1998 Nick Heidfeld in einem BMW-Formel 1 in 41,6 Sekunden. VW-Technikchef FX Demaison gibt sich pessimistisch: „Gegen ein Formel-1-Auto? Schwer möglich.“ Gleiches sagte er übrigens über den Pikes-Peak-Rekord.

LUFT NACH OBEN

Würde VW 2019 noch einmal antreten, wären locker noch weitere zehn Sekunden drin. FX Demaison hält eine Gewichtseinsparung von weiteren fünf Prozent für realistisch. Bis dahin dürfte es auch leistungsfähigere und leichtere Batterien geben. Mit Torque Vectoring könnte man in den Kehren noch Zeit gewinnen.



Für Romain Dumas ist der I.D. R eines der besten Autos seines Lebens

Rallye-WM

Neue Technologien für neue Hersteller

Heute schon an morgen denken. Trotz spannendem Wettbewerb wird bei der FIA das Technikreglement für die übernächste WRC-Generation diskutiert. Mit am Tisch: neue Hersteller.

Von: **Reiner Kuhn**

Die 2017 neu eingeführten World Rally Cars mit mehr Leistung, veränderter Aerodynamik, aggressiverem Design, aber auch mit weiter verbesserten Sicherheitselementen sind ein Grund für den neuen Boom der Rallye-WM. Bei der Ausgestaltung saßen die Herstellervertreter mit am Tisch. Schon deshalb sucht die FIA weiter das Gespräch und hofft, dass nach Hyundai 2014 und Toyota 2017 bald weitere Hersteller folgen.

„Das jetzige Regelwerk ist das beste, das wir je hatten“, lobt Hyundai-Teamchef Michel Nandan und steht einer „Modellpflege“ ebenso positiv gegenüber wie

seine Amtskollegen – so lange die Kosten nicht ausufern.

Verständlich, bietet die Rallye-WM doch einen guten Kosten-Nutzen-Wert. Besser noch: Im Vergleich zu vielen anderen Motorsportarten zeigt die Rallye-WM eine positive Entwicklung gegen einen allgemeinen Abwärtstrend. FIA-Präsident Jean Todt denkt an die Zukunft. „Für mich ist Motorsport nicht einfach eine Show, ich

sehe ihn auch als Labor.“ Geht es nach ihm, sollen in der Topklasse möglichst bald Hybridantriebe zum Einsatz kommen.

„Die Intention ist, Herstellern möglichst früh technische Details zu nennen, allem voran beim Antriebskonzept und den dabei verwendeten Technologien“, lobt WM-Promoter Oliver Ciesla den engen Kontakt der FIA mit den Herstellern. Besser noch: „Bei den

Gesprächen sind nicht nur die vier aktuell in der Rallye-WM engagierten Werke dabei. Dass Skoda bei den Treffen der Technischen Arbeitsgruppe mit am Tisch sitzt, ist kein Geheimnis. Dank dem Konzern-Know-how von Volkswagen Motorsport könnten die Tschechen bei grünem Licht schon in zwei bis drei Jahren mit einem eigenen World Rally Car in die Topliga aufsteigen.

Angeblich sollen auch Konzernvertreter von Renault-Nissan, Fiat-Chrysler und BMW-Mini aufmerksam verfolgen, wohin die Reise in der Rallye-WM geht. Bis zum kommenden Jahr will man die Gespräche intensivieren. Neben einem Konzept könnte im nächsten Schritt eine Machbarkeitsstudie zeigen, welche Technologien sich am ehesten über die Rallye-WM vermarkten ließen. Schon jetzt ist klar: Von 2020 bis 2021 wird man weiterhin die aktuellen World Rally Cars im Einsatz sehen. Doch die nächste WRC-Generation, die frühestens 2022 kommt, soll über einen Hybridantrieb verfügen. ■



Action und Zuschauerzahlen stimmen. Steigt Skoda in die WRC um?

Rallye-WM

„Safari“ vor Rückkehr

Die Rallye-WM steht vor einem Umbruch. Nach der Türkei dürfen nun Chile und Japan, aber auch Kenia auf einen WM-Lauf hoffen.

Der Kalenderumbau nimmt Formen an. Dass die Rallye-WM nach einer eindrucksvollen Generalprobe im kommenden Frühjahr erstmals in Chile gastiert, ist ausgemachte Sache. Ebenso, dass die FIA und der WM-Promoter nach dem Einstieg von Toyota ein Gastspiel in Japan forcieren. Der WM-Lauf soll schon auf dem Kalendertwurf für 2019 stehen. Gelingt der auf Anfang November terminierte „Candidate Event“, reisen die Teams schon kommende Saison zu einer Asphalt rallye in Japan.

Zudem ist eine Rückkehr der Safari-Rallye geplant. Kein Geringerer als FIA-Chef Jean Todt gab bekannt, dass der Klassiker im kommenden Frühjahr als Probeauftrag ausgetragen wird. „Unsere Regierung steht voll hinter der

Veranstaltung“, sagte Rallye-Chef Phineas Kimathi. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Regierung Kenias und dem WM-Promoter wurde in Paris unterzeichnet. Die Wertungsprüfungen sollen ausschließlich auf Privatgelände stattfinden, ein umfassendes Sicherheitskonzept soll als Unterstützung dienen. Sollte die Generalprobe erfolgreich über die Bühne gehen, kann die Safari-Rallye 2020 als WM-Lauf zurückkehren. ■ RK



WRC-Promoter Ciesla in Kenia

International

Griebel startet im WRC

Für Marijan Griebel erfüllt sich ein Kindheitstraum. Der Pfälzer steuert bei der Rallye Luxemburg erstmals ein World Rally Car.

Marijan Griebel kann sein Glück kaum fassen. Zusammen mit Co. Johnny Blom startet der U28-Europameister bei der Rallye Luxemburg (13./14. Juli) in einem Citroën DS3 WRC. Der über 300 PS starke Allradler wird vom französischen Semi-Werksteam PH Sport vorbereitet und eingesetzt.

„Die Vorfreude auf dieses für mich sicher unvergessliche Wochenende ist riesengroß“, sagte der Pfälzer, der sein Einsatzfahrzeug bereits kennenlernen durfte. „Ich war vor einigen Tagen bei PH-Sport in Frankreich und habe mir den DS3 WRC erklären lassen sowie erste Einstellungen vorgenommen.“

Am Donnerstag wird Griebel nahe seiner Heimat noch einen kleinen Test absolvieren. Die Pro-



Griebel freut sich auf den DS3 WRC

berunden sind auch eine gute Gelegenheit, das Zusammenspiel mit Beifahrer Blom zu optimieren. „Johnny ist ein erfahrener Copilot, der bereits mit Kris Meeke und Thierry Neuville gefahren ist“, so der 29-Jährige. Die Rallye Luxemburg führt über acht Wertungsprüfungen mit insgesamt 124 WP-Kilometern. Im Vorjahr feierte Griebel mit Co. Blom hier im Hyundai i20 R5 seinen ersten Gesamtsieg überhaupt. Nun soll der zweite her. ■ RK

Johan Kristoffersson ist im VW Polo noch unantastbarer als im Vorjahr

Wenn die Nerven blank liegen

Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson (VW) holt einen Sieg nach dem anderen, während die Konkurrenz die Nerven verliert – so schien es jedenfalls beim Rallycross-Festival im schwedischen Höljes.

Von: **Sven Kopf**

Wir müssen ihm wohl etwas ins Essen geben, um zu gewinnen“, scherzt Andreas Bakkerud am Samstag bei der Pressekonferenz der Top 3. Nach zwei von vier Qualifikationsläufen treffen sich stets die drei Top-Qualifyer zum Pläuschchen. Weltmeister Johan Kristoffersson hatte mal wieder zwei Bestzeiten markiert, und auf der Piste hatte es nicht so ausgesehen, als könne ihm irgendjemand gefährlich werden. So geht das nun schon eine ganze Weile, und auch vor der Rekordkulisse in Höljes – der Veranstalter vermeldete 51 600 Besucher – sollte das so bleiben.

Kopf- und machtlos

Wieder gab es jede Menge Bestzeiten und die Idealpunktzahl für Kristoffersson. Abgesehen von einer winzigen Nachlässigkeit im dritten Qualifikationslauf, als er nur Dritter wurde, blieb seine Weste blütenweiß. Mit nun 40 Punkten Vorsprung auf seine Verfolger könnte er sich sogar einen Totalausfall leis-

ten, ohne die Tabellenführung abgeben zu müssen. In Höljes konnte man in jedem Rennen sehen, mit welcher Leichtigkeit er sich absetzen konnte – selbst wenn die Konkurrenz gewollt hätte, hätte sie ihn nicht mit Gewalt stoppen können.

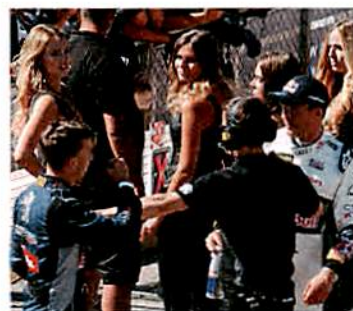
Die Nerven der Verfolger lagen blank, ganz besonders bei den eigentlich als kühle Köpfe bekannten schwedischen Mitstreitern. Den norwegischen Rallycrossern sagt man gern mal undurchdachte Aktionen und Manöver nach, doch diesmal kam es anders. Die Semifinals liefen noch verdächtig gesittet ab. Überraschend war, dass Peter Solberg und Sébastien Loeb das Finale verpassten. Solberg strandete mit Motorschaden und Loeb kam nach einer unglücklichen Kollision mit Timerzyanovs Hyundai in Q4 über einen vierten Platz nicht hinaus.

Selbst im Finale wurde niemand misstrauisch, Kristoffersson drehte an der Spitze einsam seine Runden, während Kevin Hansen mit Antriebswellenschaden am Peugeot strandete. Die Jokerlap bescherte dem Rest des Feldes die üblichen Positionswechsel. Die letzte Runde war angebrochen und letztmalig an diesem Wochenende wurde die Jokerlap benutzt – und plötzlich hatte sich Timmy Hansen von der Audi von Ekström und Bakkerud einsortiert. Das Trio klebte aneinander, Hansens Verfolger schienen schneller zu sein. Bakkerud drückte sich trotz wehender gelber Flagge vorbei und

auch Ekström witterte seine Chance: „Aus meiner Sicht ergab sich eine Lücke“, erklärte er später. Von Ekström angeschubst, schoss Hansen wie eine Silvesterrakete von der Bahn in eine Sandkuhle. Bakkerud und Ekström folgten Kristoffersson aufs Podest, doch bei Audi währte die Freude nicht lang – die Rennleitung strafversetzte Ekström auf Position 6. Kurz zuvor hatte Hansen seinen Landsmann noch am Kragen gepackt und gebärdreich seinen Unmut über die Aktion zum Ausdruck gebracht.

Münnich im EM-Finale

Nachdem Timo Scheider beim Gaststart bei Münnich mit technischen Problemen haderte und in der WRX leer ausging, gab es immerhin in der EM für die deutschen Fans etwas zu feiern. René Münnich zeigte sich gut aufgelegt und ging aus der Qualifikation als Fünfter hervor. Wie schon im Vorjahr schaffte er es auch diesmal wieder ins Finale, und mit Position 5 fehlte am Ende nur wenig zu einem Platz auf dem Podium. ■



Hansen, Ekström und Ringrichter

HALBFINALE 1

1. Kristoffersson, VW Polo
2. T. Hansen, Peugeot 208
3. Ekström, Audi S1
4. Loeb, Peugeot 208
5. Baumanis, Ford Fiesta
6. Grönholm, Hyundai i20

HALBFINALE 2

1. Bakkerud, Audi S1
2. K. Hansen, Peugeot 208
3. Grosset-Janin, Renault Mégane
4. Timerzyanov, Hyundai i20
5. Solberg, VW Polo
6. Larsson, Ford Fiesta

FINALE

1. Kristoffersson, VW Polo
2. Bakkerud, Audi S1
3. Grosset-Janin, Renault Mégane
4. T. Hansen, Peugeot 208
5. K. Hansen, Peugeot 208
6. Ekström, Audi S1

WM-STAND FAHRER

- | | |
|-------------------|------------|
| 1. Kristoffersson | 165 Punkte |
| 2. Bakkerud | 125 |
| 3. Solberg | 119 |
| 4. Loeb | 117 |
| 5. T. Hansen | 116 |
| 6. Ekström | 114 |

WM-STAND TEAMS

- | | |
|-----------------------------|------------|
| 1. PSRX Volkswagen Schweden | 284 Punkte |
| 2. EKS Audi Sport | 239 |
| 3. Team Peugeot Total | 233 |

WTCC

Joker Lap soll expandieren

Anfangs belächelt, hat sich die Joker Lap spätestens bei ihrem zweiten Einsatz auch im klassischen Rundstreckensport bewährt. Künftig soll sie in der WTCR auch auf anderen Strecken zur Anwendung kommen.

Von: **Michael Bräutigam**

Eine Joker Lap im Rundstreckensport? Dafür mussten die ehemaligen WTCC- und jetzt WTCR-Macher viel Hämme einstecken. Doch selbst die größten Kritiker verstummten langsam, auch unter den Fahrern. „Um ehrlich zu sein, ich mochte die Joker Lap vor diesem Event nicht“, sagte Vila-Real-Laufsieger Mato Homola (Peugeot) am Portugal-Wochenende. „Aber jetzt war es ziemlich cool.“ Und WTCC-Champion Thed Björk (Hyundai) meint: „Es sorgt für eine gewisse Würze.“

Tatsächlich ist das taktische Element der Joker Lap nämlich



In Vila Real schon etabliert: Die Joker Lap bringt mit ihrer alternativen Streckenführung zusätzliche Würze rein

auch eine Überholhilfe. Auf Stadtkursen kommt man eben nur schwerlich an den Gegnern vorbei. Und nachdem sich das Konzept jetzt in Vila Real bewährt hat, will WTCR-Promoter François Ribeiro mehr. „Ich würde gerne mit der Joker Lap expandieren. Wir schauen gerade mit der FIA, wo und wie sie in Wuhan zur Anwendung kommen könnte“, sagt der Franzose im Hin-

blick auf das im Oktober anstehende zweite China-Rennen. Die im Kalender neue Strecke ist nämlich ebenfalls ein Stadtkurs. „Ich habe den Chinesen gezeigt, wie es funktioniert und wie es die Rennen in Vila Real bereichert.“

Auch Marrakesch sollte bereits 2017 die Extraschleife bekommen, doch Budget- und administrative Gründe sorgten letztlich dafür, dass sie nicht zur

Anwendung kam. „Ich hoffe, wir bekommen das nächste Jahr vernünftig hin“, so Ribeiro. Fest steht jedenfalls: Weiterhin soll die Joker-Runde nur auf Stadtkursen implementiert werden. Eine Ausnahme gibt es jedoch auch schon: Macau. „Ich bin die Strecke zehnmal abgelaufen, aber es gibt einfach physikalisch gar keine Möglichkeit“, bedauert der WTCR-Promoter. ■

WTCC

Das Rennen gegen die Zeit

Ende der kommenden Woche stehen die WTCR-Rennen auf dem Slovakiaring an. Speziell für das Team Sébastien Loeb Racing gilt es aber zunächst, das Rennen gegen die Zeit zu gewinnen.

Von: **Michael Bräutigam**

Es hätte der ganz große Wurf werden können für die beiden einzigen im WTCR-Feld vertretenen VW Golf. Nachdem man sich in Vila Real die erste Startreihe sicherte, vermuteten nicht wenige, dass am Ende des Wochenendes sowohl Team- als auch Fahrerwertung von der französischen Truppe respektive ihrem Fahrer Rob



Aus alt macht neu: Links Huffs zerstörtes Auto, rechts der Ersatzbolide

Huff angeführt werden könnten. Doch stattdessen gab es ein wahres Desaster, als gleich in der Startrunde des ersten von drei Läufen beide Autos bei einem von den SLR-Fahrern ausgelösten Massencrash zerstört wurden.

Für beide war das Wochenende vorzeitig und punktlos beendet.

„Wir wissen nicht genau, was passiert ist. Wir sind kollidiert und in die Leitplanken geflogen“, sagt Mehdi Bennani, der mit Teamkollege Huff aber keine

Meinungsverschiedenheiten zu klären hatte. „Es ist schade, das Wochenende so zu beenden. Aber wir sind positiv gestimmt und greifen in der Slowakei wieder an“, so der Marokkaner.

Bis dahin gilt es, in den heimischen Hallen im Elsass zwei neue VW Golf GTI TCR aufzubauen, denn die beiden Portugal-Wracks waren nicht mehr reparabel. „Wir werden uns die Nächte um die Ohren schlagen“, kündigt Teammanager Dominique Heintz an. „Es ist sehr selten, dass gleich zwei Autos im gleichen Rennen zerstört werden. Wir haben also keine andere Wahl, als hart zu arbeiten.“ Wer die auch aus der VW-Kundensportabteilung hochgelobte Loeb-Truppe kennt, der wird jedoch wissen: Man wird am Slovakiaring am Start stehen. Und dann wird man versuchen, verlorenen Boden aufzuholen. ■

Comeback in China?

Im September 2017 crashte Honda-Werksfahrer Tiago Monteiro bei einem Test schwer. Seither ist Rennpause angesagt. Doch ein Comeback könnte schon beim übernächsten WTCR-Event erfolgen.

Von: **Michael Bräutigam**

Dann, Ende September, wenn die WTCR in Ningbo Station macht, wäre es fast genau ein Jahr her seit dem beinahe tödlichen Unfall infolge eines Bremsdefekts. „Wir sind schon fast so weit, dass ich zurückkommen kann“, sagte Monteiro im Rahmen des Rennwochenendes in Vila Real, wo er nach wie vor von Ersatzmann Benjamin Lessennes vertreten wurde. Nachdem Monteiro nun einige Tests absolviert hat („Es fühlte sich nach ein paar Runden



Comeback rückt näher: Monteiro (r.) mit WTCR-Promoter François Ribeiro

so an, als wäre ich erst letzte Woche gefahren“), die Verletzungen verheilt und fast alle Einschränkungen in umfangreichen, zeitintensiven und anstrengenden Therapien weggearbeitet sind, muss er aber noch ein wenig abwarten. „Das Kopftrauma, das ich erlitten habe, war stärker, als wir zunächst gedacht haben.“

Auf Anraten der Experten sollten elf bis zwölf Monate ohne weiteren Crash vergehen, ehe

man sich wieder in „Crash-Gefahr“ begeben sollte. Also noch rund einen Monat warten.

Übrigens: Weil sich sein Ersatzmann so gut schlägt, würde ein Monteiro-Comeback nicht unbedingt das Lessennes-Aus bedeuten. „Wir suchen nach Möglichkeiten, dass Ben die Saison beenden kann, auch wenn ich zurückkehre“, sagt der Ex-Formel-1-Pilot, der auf ein Comeback in China spekuliert. ■

NACHRICHTEN

WTCR: FULIN MIT WILDCARD IN DER SLOWAKEI

Trotz des recht kurzfristigen neuen Termins in der Slowakei (14./15. Juli) haben sich auch für diesen Event einige Wildcard-Interessenten gemeldet. Wie MSa erfahren hat, steht mit Petr Fulin auch schon einer der Gaststarter fest. Der Tscheche startete 2018 auch schon bei zwei Rennwochenenden der ADAC TCR Germany und gewann eines seiner Heimrennen in Most. Fulin hatte sich bereits für das Nürburgring-Wochenende auf eine WTCR-Wildcard beworben, wurde da jedoch nicht angenommen. Stattdessen gab man mit DTM-Champ René Rast und dem Schweizer Kris Richard zwei deutschsprachigen Teilnehmern den Startplatz. Für das nun abgesagte Rennen in Argentinien stand übrigens ein ganz großer Wildcard-Name in den Startlöchern: José María López.

NASCAR

Hartes Racing im Kyle-Duell

Kyle Busch (Toyota) und Kyle Larson (Chevrolet) gaben sich in der letzten Runde des Rennens von Chicago Saures – am Ende setzte sich Busch durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Alles sah so schön entspannt aus für Kyle Busch. Nach einer Gelbphase lag er ab der 213. von 267 Runden in Führung und konnte sich ein kleines Polster zu seinen Verfolgern herausfahren. Doch zwei Faktoren sorgten für ein echtes Herzschlagfinish: zum einen die starken Longruns von Kyle Larson, zum anderen ein aufmüpfiger Ryan Newman (Chevrolet), der gegen seine Überraschung kämpfte und dafür sorgte, dass Busch im Verkehr einiges an Zeit liegen ließ.

So konnte Larson in der letzten Runde aufschließen und schob Busch leicht in die Wand,

um ihm den Schwung zu nehmen. Doch der Tabellenführer ließ die Revanche gleich folgen und setzte sich mit einem Bump-and-run-Manöver der härteren Sorte im Zielturm wieder vorbei.

Pech für Aric Almirola

Larson konnte gerade so einen Dreher verhindern und knapp vor Kevin Harvick (Ford) noch Platz 2 retten. „Ich wusste, er würde mich am Heck treffen und mich aus dem Weg räumen“, sagte Larson – übrigens völlig ohne böses Blut. „Das war einfach hartes Racing“, so der Geschlagene.

Für Kyle Busch war es der fünfte Saisonsieg, damit liegt er gleichauf mit Harvick. Lange sah es in Chicago übrigens nach einem Sieg von Harvicks Teamkollegen Aric Almirola (Ford) aus. Der Mann aus Florida gewann die erste Stage und holte die meisten Führungsrunden (90), doch gleich zweimal musste er wegen eines losen Rads unplanmäßig die Box ansteuern. Am Ende wurde es nur Platz 25. ■



Ein vom Kampf gezeichnetes Auto und ein glücklicher Sieger: Kyle Busch

NASCAR CUP SERIES

Joliet/Illinois (USA)

17. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Kevin Harvick (USA)	Ford
4.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
5.	Clint Bowyer (USA)	Ford
6.	Erik Jones (USA)	Toyota
7.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
8.	Joey Logano (USA)	Ford
9.	Brad Keselowski (USA)	Ford
10.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung

nach 17 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	736 Punkte
2.	Harvick (Ford)	674
3.	Logano (Ford)	617
4.	Truex Jr. (Toyota)	594
5.	Keselowski (Ford)	592
6.	Bowyer (Ford)	579
7.	Kurt Busch (Ford)	560
8.	Hamlin (Toyota)	537
9.	Larson (Chevrolet)	524
10.	Blaney (Ford)	495



Im Startgerangel wird es eng – hier kollidieren Reinert (#77) und Lacko (#1)



Zweiter Lauf: Siegerin Halm (M.), mit Körber (L.) zum Abschied auf dem Podest

lichen Verdächtigen ausgefochten. Im Qualifying zeigte sich, wie eng es 2018 im Feld zugeht. Zwischen dem Schnellsten René Reinert (MAN) und Körber auf Platz 12 lagen gerade einmal knapp acht Zehntelsekunden. Da wirken fast 0,5 Sekunden Vorsprung von Hahn in der anschließenden Superpole – diesmal vor Albacete – wie Lichtjahre.

Hahn ließ sich im dritten Lauf zunächst den Schneid vom Spanier abkaufen. Der dreifache nahm dem vierfachen Europameister auf dem Weg in die erste Kurve die Führung ab. Doch noch in derselben Runde musste Albacete den blau-weißen Hahn-Renner und auch den dunkelblauen Reinert-MAN ziehen lassen, als er ausgangs der Bilstein-Kurve ins Kiesbett rodelte.

Hahn 42 Punkte in Front

Anschließend konnte Hahn das Rennen von der Spitze kontrollieren, wengleich Reinert mit schnellen Zeiten noch einmal rankam. Pech für den Unter-

nehmer: Er hatte beim Überholmanöver gegen Albacete die Veedol-Schikane abgekürzt und fing sich noch eine 5-Sekunden-Strafe ein. Glücklicherweise war er trotzdem, denn es reichte noch zu P3.

Im Gegensatz dazu war der Lokalmatador unter den Einheimischen, Sascha Lenz (MAN), der Pechvogel des Wochenendes. In beiden Hauptrennen wurde er in der Startphase herumgedreht und musste sich jeweils vom Ende des Feldes vorkämpfen. Mit P9 und P10 reichte es jeweils knapp nicht fürs Reversed Grid der Top 8. „Das ist halt so bei uns, das ist Motorsport. Ändern kann man es jetzt sowieso nicht mehr“, sagte der Eifeler.

Der letzte Rennsieg des Wochenendes ging an Anthony Janiec (MAN). In der Tabelle konnte Jochen Hahn seine Führung ausbauen, weil sowohl Halm als auch Norbert Kiss (Mercedes) im dritten Rennen einen Nuller schrieben. Mit aktuell 42 Punkten Vorsprung liegt er auf Kurs in Richtung fünfter EM-Titel. ■

NÜRBURGRING (D), 1. RENNEN

9. von 32 Läufen, 13 Runden à 3,629 km (22 gestartet, 20 gewertet)

1.	Antonio Albacete (E), Truck Sport Lutz Bernau	MAN	25.09,341 min
2.	Jochen Hahn (D), Die Bullen von IVECO Magirus	IVECO	+ 0,834 s
3.	Norbert Kiss (H), Tankpool 24 Racing	Mercedes	+ 3,846 s
4.	Adam Lacko (CZ), Buggyra Racing 1969	Freightliner	+ 8,115 s
5.	Stephanie Halm (D), Die Bullen v. IVECO Magirus	IVECO	+ 10,117 s
6.	José Rodrigues (P), Reboconort Truck Racing	MAN	+ 19,192 s
7.	André Kursim (D), Don't touch Racing	IVECO	+ 21,209 s
8.	Gerhard Körber (D), Team Schwabentruck Racing	IVECO	+ 21,843 s
9.	Sascha Lenz (D), Team Reinert Adventure	MAN	+ 22,131 s
10.	Shane Brereton (GB), RS Racing	MAN	+ 39,715 s

Schnellste Runde: 1.55,475 min (Albacete)

NÜRBURGRING (D), 2. RENNEN

10. von 32 Läufen, 13 Runden à 3,629 km (22 gestartet, 21 gewertet)

1.	Stephanie Halm (D), Die Bullen v. IVECO Magirus	IVECO	25.24,388 min
2.	Gerhard Körber (D), Team Schwabentruck Racing	IVECO	+ 2,841 s
3.	Adam Lacko (CZ), Buggyra Racing 1969	Freightliner	+ 5,054 s
4.	Norbert Kiss (H), Tankpool 24 Racing	Mercedes	+ 5,711 s
5.	André Kursim (D), Don't touch Racing	IVECO	+ 14,287 s
6.	Antonio Albacete (E), Truck Sport Lutz Bernau	MAN	+ 16,478 s
7.	Anthony Janiec (F), Lion Truck Racing	MAN	+ 22,188 s
8.	Ryan Smith (GB), RS Racing	MAN	+ 24,560 s
9.	Sascha Lenz (D), Team Reinert Adventure	MAN	+ 28,823 s*
10.	José Rodrigues (P), Reboconort Truck Racing	MAN	+ 28,932 s

Schnellste Runde: 1.56,098 min (Smith)

*inkl. Strafen

NÜRBURGRING (D), 3. RENNEN

11. von 32 Läufen, 13 Runden à 3,629 km (22 gestartet, 19 gewertet)

1.	Jochen Hahn (D), Die Bullen von IVECO Magirus	IVECO	25.10,344 min
2.	Antonio Albacete (E), Truck Sport Lutz Bernau	MAN	+ 3,418 s
3.	René Reinert (D), Team Reinert Adventure	MAN	+ 5,476 s*
4.	Adam Lacko (CZ), Buggyra Racing 1969	Freightliner	+ 7,719 s
5.	André Kursim (D), Don't touch Racing	IVECO	+ 15,786 s
6.	Gerhard Körber (D), Team Schwabentruck Racing	IVECO	+ 16,241 s
7.	José Rodrigues (P), Reboconort Truck Racing	MAN	+ 22,431 s
8.	Anthony Janiec (F), Lion Truck Racing	MAN	+ 24,038 s
9.	Ryan Smith (GB), RS Racing	MAN	+ 27,252 s
10.	Sascha Lenz (D), Team Reinert Adventure	MAN	+ 31,244 s

Schnellste Runde: 1.55,004 min (Reinert)

*inkl. Strafen

NÜRBURGRING (D), 4. RENNEN

12. von 32 Läufen, 13 Runden à 3,629 km (21 gestartet, 18 gewertet)

1.	Anthony Janiec (F), Lion Truck Racing	MAN	25.35,221 min
2.	Adam Lacko (CZ), Buggyra Racing 1969	Freightliner	+ 0,623 s
3.	Antonio Albacete (E), Truck Sport Lutz Bernau	MAN	+ 1,289 s
4.	Jochen Hahn (D), Die Bullen von IVECO Magirus	IVECO	+ 1,775 s
5.	Sascha Lenz (D), Team Reinert Adventure	MAN	+ 8,157 s
6.	Norbert Kiss (H), Tankpool 24 Racing	Mercedes	+ 9,863 s
7.	Stephanie Halm (D), Die Bullen von IVECO Magirus	IVECO	+ 12,518 s*
8.	Ryan Smith (GB), RS Racing	MAN	+ 13,003 s*
9.	Shane Brereton (GB), RS Racing	MAN	+ 19,403 s
10.	René Reinert (D), Team Reinert Adventure	MAN	+ 21,086 s

Schnellste Runde: 1.55,807 min (Lenz)

*inkl. Strafe

STAND FAHRER

1.	Hahn	137 Punkte
2.	Lacko	95
3.	Kiss	88
4.	Albacete	87
5.	Halm	86
6.	Lenz	65
7.	Reinert	60
8.	Kursim	55
9.	Smith	41
10.	Janiec	31

STAND TEAMS

1.	Die Bullen von IVECO Mag.	232 Punkte
2.	Team Reinert Adventure	152
3.	Tankpool 24 Racing	113
4.	Buggyra Racing 1969	107
5.	Truck Sport Lutz Bernau	101
6.	RS Racing	85
7.	Reboconort Truck Racing	25

Flucht nach vorn



Im heißesten MotoGP-Krimi dieser Saison setzte sich wieder Marc Márquez durch. Und Álex Rins zeigte als Zweiter, dass Suzuki zu Recht auf ihn gesetzt hat.

Von: **Imre Paulovits**

Als sich Marc Márquez im Parc fermé den Helm vom Kopf zog, hatte er ein breites Grinsen von einem Ohr zum anderen. „Es war ein wirklich verrücktes Rennen, aber es hat Spaß gemacht“, brach es aus ihm heraus. Der Weltmeister war aber nicht der Einzige, der an diesem strahlenden Sonntag in Assen Spaß hatte, sondern auch die ganze Meute, die um den Sieg gerauft hatte – und vor allem die Zuschauer. War es in den bisherigen 69 WM-Läufen auf dem Circuit van Drenthe die Regel, dass das Wetter sich übers Rennwochenende ständig änderte, gab es dieses Jahr drei Tage herrlichen Sonnenschein, dies nahm den

Rennen aber nichts an Spannung. Ganz im Gegenteil: Dieses MotoGP-Rennen war das bisher beste dieser Saison. Es erinnerte eher an ein Moto3-Rennen. Mit dem Unterschied, dass die über Hundert Positionswechsel während der 24 Runden mit den knapp 300 PS starken Geschossen und den besten Fahrern der Welt vielfach spektakulärer sind. „Ich denke, jeder hat diesmal jeden berührt, es war bärenstark“, amüsierte sich Márquez, der nun auch die nächste Strecke, auf der es ihm eher um Schadensbegrenzung ging, als Sieger verlassen hat.

Nicht nach Papierform

Dass Márquez die Schwäche der Honda auch in der Kathedrale der Motorrad-WM mit ihren lang gezogenen, ineinander übergehenden Kurven überwunden hat, wurde schon in den Trainingssessions klar. Egal, welchen Reifen er aufzog, er hatte die beste Pace. Und Valentino Rossi ätzte: „Márquez hatte schon im ersten Training die Pace vom Rennen. Eigentlich bräuchte er nur noch

„MÁRQUEZ BRÄUCHTE NUR FPI, DAS QUALIFYING UND DAS RENNEN ZU FAHREN.“

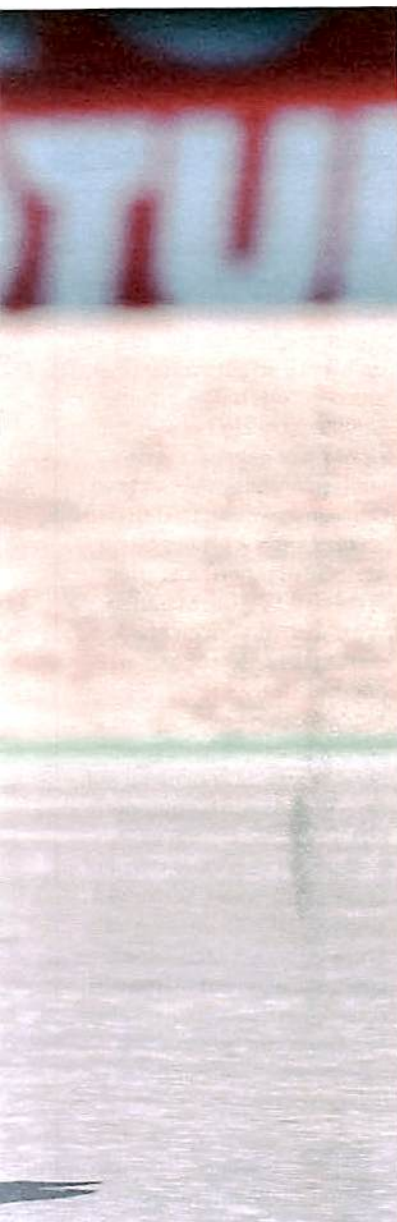
VALENTINO ROSSI

FP1, das Qualifying und das Rennen zu fahren. Das restliche Wochenende kann sich sein Team dann sparen.“ Dass der Weltmeister trotzdem nicht ein so leichtes Spiel hatte, lag an einer Besonderheit des holländischen Wetters: Auch unter dem strahlend blauen Himmel kam am Sonntag richtig böiger Wind auf. Und der machte nicht nur das Fahren schwieriger, sondern sorgte auch dafür, dass sich niemand absetzen konnte. „Mir war von vornherein klar, dass ich mich nicht absetzen konnte, denn hinter jemandem herzufahren, ist bei dem Wind viel leichter“, gab Márquez zu. „Und da Jorge zu Beginn des Rennens unheimlich stark war,

bin ich da hinter ihm geblieben, wenn er ebenfalls nicht wegfahren konnte.“

Auch bei Ducati hatte man zunächst die Papierform auf den Kopf gestellt. Und Jorge Lorenzo setzte anfangs das fort, was er in den letzten beiden Rennen vorerzählt hatte: Auch vom zehnten Startplatz aus war er in weniger als einer halben Runde wieder in Führung. Allein der Schlagabtausch, den er sich in den ersten Runden mit Márquez lieferte, war schon den Eintritt wert. „Aber ich wusste, dass ich es diesmal nicht bis zum Schluss durchziehen konnte“, war sich Lorenzo im Klaren. „Ich hatte diesmal nicht die Pace. Und so, wie ich das überfahren musste, war mir klar, dass weder die Reifen noch meine Energie bis zum Schluss halten würden.“

Dass er und Valentino Rossi bei einer Berührung überhaupt im Sattel blieben, grenzte an ein Wunder. Der neunfache Weltmeister, der letztes Jahr in Assen seinen 115. und bislang letzten Sieg feierte, gab auch diesmal



Vorteil KTM: Pol Espargaró (#44) setzte sich gegen die Aprilia-Piloten durch



Maverick Viñales: endlich Podest



Keine Scheu vor großen Namen: Álex Rins (#42) besiegte Dovizioso (#04), Rossi (#46) und schließlich auch Viñales

alles, um diesen zu wiederholen. Er hatte sich Lorenzo gerade zu-rechtgelegt, als der bei über 200 km/h einen Vorderradrutscher hatte, vom Gas gehen musste, und Rossi ihm ins Heck krachte. Dann hatte Rossi in Turn 1 noch eine Berührung mit Andrea Do-vizioso, als dieser sich innen vor-beidrückte, Rossi musste von der Strecke, was ihn endgültig um jede Podest-Chance brachte. „Das war strategisch nicht sehr clever von ihm“, knirschte Rossi hinter-her. „Wir hätten Zweiter und Dritter werden können, so haben wir beide das Podest verfehlt.“

So konnten sich Álex Rins und Maverick Viñales zu Márquez auf das Podest gesellen. Viñales, der in den letzten Rennen immer nur zum Schluss in Fahrt kam, konnte diesmal von Beginn an mitkämp-fen und gestand: „Wir haben uns in der letzten Zeit so sehr auf die Abstimmung für die ersten Run-den konzentriert, dass mir jetzt etwas fehlte, um ganz zum Schluss angreifen zu können“, so der 23-Jährige. „Aber es ist schon eine Erleichterung, wieder ganz

vorn zu sein. Aber Assen war schon immer eine Yamaha-Strecke, und wir haben unsere Probleme mit der Beschleunigung noch nicht gelöst. Doch Yamaha arbeitet daran. Ich hoffe, dass wir bald etwas bekommen.“

Álex Rins konnte seinen Vor-gänger bei Suzuki noch vom zwei-ten Platz verdrängen. Der 22-jäh-rige zeigte bei diesem Rennen, dass ihn Suzuki in Zukunft zu Recht für seinen Siegfahrer hält. Dass nun auch ein Motoren-Up-date zur Verfügung steht, mit dem die Blauen mit der Spitzengruppe mithalten können, hat sicherlich geholfen. Aber die Art, wie sich Rins selbst mit Marc Márquez um die Führung stritt, war sehens-wert: Bei einer Berührung mit dem Suzuki-Jüngling rutschte der Weltmeister von den Rasten und vom Lenker und konnte sich nur mit Mühe retten.

Nach dem Rennen des Jahres folgt in zwei Wochen der Sach-senring. Dort ist Marc Márquez seit 2010 ungeschlagen. Ob sich für diese Aufgabe dieses Jahr jemand findet? ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



SIE SCHEINEN VIEL SPASS BEI DIESEM RENNEN GEHABT ZU HABEN?

Klar! Es war ein völlig verrücktes Rennen! Jeder hat mit jedem gekämpft, und dabei waren die Bedingungen recht schwierig, weil der Wind heftig geweht hat. Wenn man hinter einem war, war es einfacher, nicht nur auf den Geraden. Ich wusste, dass ich nicht weg-fahren konnte, also bin ich auf Abwarten gefahren. Das brachte aber andere Gefahren mit sich, weil ich mit allen kämpfen musste, und so hatte ich auch einige heiße Momente. Drei Runden vor Schluss habe ich mir gesagt, jetzt gebe ich alles und brauche meinen Reifen kom-plett auf. Und da ist es mir dann gelungen, eine Lücke aufzumachen. Von da an wurde es auch

leichter, denn ich konnte meine eigenen Linien fahren. Und da konnte ich dann auch wieder die Zeiten aus dem Training fahren.

WIE KONNTEN SIE NACH DER BERÜHRUNG MIT ÁLEX RINS AUF DEM BIKE BLEIBEN?

Das weiß ich selber nicht. Mir sind der linke Fuß und die linke Hand vom Motorrad gerutscht, selbst der Kupplungshebel wurde dabei nach unten gebogen. Ich hatte aber auch eine Berührung mit Maverick, bei der ich von der Piste musste.

WIE GEHEN SIE ZUM SACHSENRING?

In Assen sind die Yamahas immer sehr stark, aber diesmal waren wir noch stärker. Dass Rins Zweiter hinter mir wurde, macht uns noch stärker. Und diesen Vorteil nehme ich nun zum Sachsenring mit.

Lüthi: Die Ungewissheit ausräumen

Tom Lüthi: Noch immer kein Gefühl fürs Vorder-
rad, diese Woche folgt
ein Test



MARC VDS

Tom Lüthi will endlich Klarheit in sein Vorder-
radgefühl bringen. Es sind
aber auch sonstige Unge-
wissheiten in der MotoGP,
die ihn betreffen könnten.

Von: **Imre Paulovits**

Eines muss man Tom Lüthi
wirklich zugutehalten: Trotz
aller technischen Probleme
und dem Wirbel, der das Marc-
VDS-Team zuletzt heimsuchte,
lässt er sich die Laune nicht ver-
derben und arbeitet unentwegt
daran, das MotoGP-Motorrad zu
verstehen. Aber er hatte es in As-
sen nicht leicht. „Uns fehlte es die

ganze Zeit an Stabilität“, gab
Lüthi zu. „Wenn ich versucht habe,
an den anderen dranzubleiben, ist
mir das Motorrad schnell außer
Kontrolle geraten. Wenn ich ver-
sucht habe, richtig Gas zu geben,
wollte mich das Motorrad jedes
Mal zum Mond katapultieren. So
habe ich mich, als ich schließlich
alleine war, ganz auf das Fahren
konzentriert und mit Sitzposition
und Gewichtsverlagerung pro-
biert. Ich bin sehr froh, dass wir
nun diese Woche Mittwoch end-
lich einen Test haben werden, bei
dem ich mit den HRC-Technikern
Dinge ausprobieren kann. Und
dann hoffe ich, dass wir mehr he-
rausholen können.“

Lüthi's Manager Daniel Epp
lotet derweil die Möglichkeiten

für die Zukunft seines Schützlings
aus. „Marc van der Straten hat
klar erklärt, dass er auch im
nächsten Jahr mit Tom zusam-
menarbeiten will“, so Epp. „Ob
dies nun in der MotoGP oder in
der Moto2 sein wird, wird die
Zukunft zeigen.“

Es ist nämlich noch lange nicht
sicher, dass das Team seine Moto-
GP-Plätze behält. Der Aufbau des
neuen Satelliten-Teams von Ya-
amaha dürfte mehr als nur ein
Gerücht sein. Darf man dem glau-
ben, was im Fahrerlager erzählt
wird, werden dort Dani Pedrosa
und Franco Morbidelli unter der
Leitung von Wilco Zeelenberg fa-
hren. Und dann muss entweder
Marc VDS oder Aspar aus der
MotoGP aussteigen. ■

GASTKOMMENTAR

**DIE 88. DUTCH-TT WAR
WIRKLICH TOLL.** Nicht nur
für mein Team, das mit Mave-
rick Viñales auf dem Podest
stand, sondern für alle, die
da waren. So ein Wetter über
alle drei Tage hat es in Assen
seit Menschengedenken
nicht mehr gegeben, in den
letzten Jahren waren wir eher
Dramen gewohnt. Und zu dem
tollen Wetter kam das beste
MotoGP-Rennen hinzu, das wir
in diesem Jahr erlebt haben.
Wir haben aber noch etwas
erlebt, das Assen über die
anderen Grands Prix in diesem
Jahr gehoben hat: Auch wenn
wieder Marc Márquez gewon-
nen hat, wurde er diesmal auf
dem Podest von niemandem
ausgebuht. So bin ich als
Holländer besonders stolz auf
unsere Zuschauer. Schließlich
sind wir alle hier, um eine tolle
Show zu sehen. Dabei sollte es
egal sein, wessen Fan man ist,
schließlich riskieren alle Fahrer
ihre Gesundheit. Das sollte
jeder respektieren, und das ist
hier passiert.



**Wilco
Zeelenberg,
GP-Sieger**

AUS DEM FAHRERLAGER

ASSEN LEBT DIE DUTCH-TT

Geht man in Assen abends in die
Stadt, erlebt man erst, warum
die Dutch-TT fast einhundert
Jahre nach ihrer ersten Austrag-
ung und 70 Jahre als WM-Lauf
immer weiter wächst. Von
Mittwoch an ist alles auf die
Gäste dieser Großveranstaltung
ausgerichtet. Die Innenstadt
wird komplett für den Verkehr
gesperrt und verwandelt sich in
einen riesigen Jahrmakel voller
Motorradfahrer und Motorrad-
Fans. Die Holländer verstehen es
in einer unnachahmlichen Art,
dabei die Ordnung aufrechtzu-
erhalten, ohne dass es je spürbar
wird. Und so herrscht immer eine
lockere Atmosphäre, zu der die
Fans, die einmal da waren, stän-
dig wiederkommen. Auch die
legendarische Camping-Stimmung

um die Strecke herum wird Jahr
für Jahr neu entfacht. In diesem
Jahr sah man am Sonntagabend
noch weit mehr als die Hälfte
der Camper auf den Plätzen. Das
Konzept, sie länger in Assen zu
halten, scheint also aufzugehen.
Das Verkehrschaos, das letztes
Jahr besonders lange Warte-
schlangen mit sich gebracht
hatte, wurde trotz 105 000
Zuschauern am Renntag durch
eine durchdachte neue Verkehrs-
führung fast wundersam gelöst.
In welchem Maße die Stadt von
all dem profitiert, ist ebenfalls
ersichtlich: Überall wird gebaut,
der Bahnhof, die Innenstadt und
viele neue Siedlungen geben
Assen ein ganz frisches Gesicht,
wie man es in diesem Ausmaß
nur in ganz wenigen Städten der
Niederlande sieht.



Gigi Dall'Igna und die Jamathi

GANZ GROSSE UNTER DEN KLEINEN

Als es noch die 50er gab, gehörte
Holland zu den ganz großen Natio-
nen der Schnapsglasklasse. Davon
zeugten nicht nur die Weltmeister
Jan de Vries und Henk van Kessel.
Die beiden Tüftler Jan Thiel und
Martin Mijwaart hatten mit ihrer
in einem kleinen Holzschuppen
gebauten Jamathi großen Erfolg,
mit ihnen gewann Paul Lodewijkx

1968 den Grand Prix in Assen.
Später machten sie Ángel Nieto
mit Bultaco zum Weltmeister, Jan
Thiel war auch für die Weltmeis-
ter-Titel des Spaniers mit Garelli
zuständig. Zum 50-jährigen Jubi-
läum des Jamathi-Sieges gab es
im Fahrerlager eine Ausstellung der
winzigen holländischen Renner,
zur Piovaticci und Bultaco sowie
den erfolgreichen Van-Veen-Kreid-
lern. Selbst Ducati-Corse-Boss Gigi
Dall'Igna schwelgte angesichts
der Winzlinge in Erinnerungen,
schließlich hatte er als junger
Ingenieur bei Aprilia unter Jan
Thiel gearbeitet. Am Sonntag nach
dem MotoGP-Rennen durfte man
die Kleinen noch einmal in Aktion
erleben, als Jan de Vries, Henk van
Kessel, Aalt Toersen und Ángel
Nieto Jr. sie kreischend um die
Strecke scheuchten. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

TT Circuit Assen (NL) – 1. Juli 2018 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,092 km über 26 Runden à 4,542 km. 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 40 Grad. Schnitt des Siegers: 171,8 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	26	41:13,863 min	311,5 km/h	1:34,261 min	M/S	25
2. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	26	+2,269 sec	312,5 km/h	1:34,463 min	M/H	20
3. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	26	+2,308 sec	314,5 km/h	1:34,113 min	M/S	16
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	26	+2,422 sec	315,7 km/h	1:34,378 min	M/H	13
5. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	26	+2,963 sec	311,9 km/h	1:34,201 min	M/S	11
6. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	26	+3,876 sec	313,3 km/h	1:34,555 min	M/S	10
7. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 18	26	+4,462 sec	315,4 km/h	1:34,526 min	S/H	9
8. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	26	+7,001 sec	311,4 km/h	1:34,292 min	M/H	8
9. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	26	+7,541 sec	310,7 km/h	1:34,674 min	S/S	7
10. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 18	26	+13,056 sec	309,1 km/h	1:34,950 min	M/H	6
11. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	26	+14,255 sec	310,7 km/h	1:34,439 min	M/H	5
12. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	26	+15,876 sec	310,4 km/h	1:34,867 min	M/H	4
13. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	26	+15,986 sec	312,2 km/h	1:34,774 min	M/H	3
14. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	26	+16,019 sec	306,9 km/h	1:34,950 min	M/S	2
15. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	26	+16,043 sec	312,6 km/h	1:34,582 min	M/S	1
16. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP 17	26	+16,416 sec	308,3 km/h	1:34,869 min	M/S	-
17. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	26	+29,073 sec	308,4 km/h	1:34,901 min	M/H	-
18. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	26	+33,824 sec	308,1 km/h	1:35,266 min	S/S	-
19. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	26	+34,037 sec	306,2 km/h	1:35,251 min	M/H	-
20. Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	26	+47,853 sec	304,3 km/h	1:35,752 min	M/H	-
Nicht gewertet:							
Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	17	+9 Runden	310,7 km/h	1:34,791 min	M/H	-
Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP 16	17	+9 Runden	304,7 km/h	1:36,570 min	S/S	-
Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	11	+15 Runden	307,1 km/h	1:35,841 min	M/H	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1:32,791 min
2. Crutchlow	1:32,832 min
3. Rossi	1:32,850 min
4. Dovizioso	1:32,870 min
5. Rins	1:32,933 min
6. Viñales	1:32,984 min
7. A. Espargaró	1:33,029 min
8. Zarco	1:33,072 min
9. Iannone	1:33,120 min
10. Lorenzo	1:33,167 min
11. Petrucci	1:33,292 min
12. Bautista	1:34,015 min
13. Nakagami	1:33,625 min
14. Rabat	1:33,666 min
15. Syahrin	1:33,666 min
16. Miller	1:33,672 min
17. Redding	1:33,995 min
18. Pedrosa	1:34,125 min
19. Abraham	1:34,145 min
20. Smith	1:34,149 min
21. P. Espargaró	1:34,268 min
22. Lüthi	1:35,192 min
23. Siméon	1:35,646 min
24. Morbidelli	1:34,820 min (FP1)

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	140
2. Rossi	99
3. Viñales	93
4. Zarco	81
5. Dovizioso	79
6. Crutchlow	79
7. Lorenzo	75
8. Petrucci	71
9. Iannone	71
10. Miller	55

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	175
2. Ducati	145
3. Yamaha	140
4. Suzuki	100
5. KTM	33
6. Aprilia	25

WM-STAND TEAMS

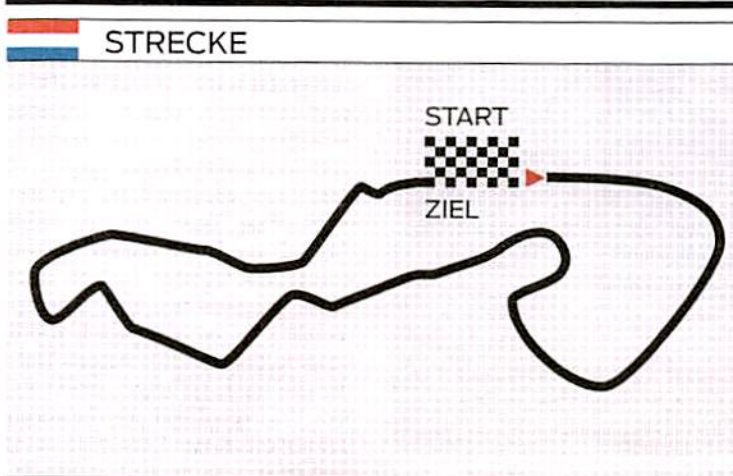
Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	192
2. Repsol Honda Team	181
3. Ducati Team	154
4. Alma Pramac Racing	126
5. Team Suzuki Ecstar	124
6. Monster Yamaha Tech3	98
7. LCR Honda	89
8. Red Bull KTM Factory Racing	39
9. Angel Nieto Team Gresini	37
10. Reale Avintia Racing	27

„JETZT KOMMEN STRECKEN, DIE MÁRQUEZ NOCH MEHR LIEGEN. ES WIRD IMMER SCHWIERIGER GEGEN IHN.“

Maverick Viñales

Rundenrekord: **1:33,617, Marc Márquez (Honda), 2015**
 Quali-Rekord: **1:32,627, Valentino Rossi (Yamaha), 2015**
 Topspeedrekord: **319,8 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**

TT CIRCUIT ASSEN (NL) 4,542 KM



WM-Leader Marc Márquez: Freude über unverhoffte Stärke in Assen

Moto2

Bagnaia unantastbar, Schrötter und

Francesco Bagnaia hat seine WM-Führung durch seinen nie gefährdeten Sieg in Assen wieder ausgebaut. Aber auch Marcel Schrötter und Barcelona-Sieger Fabio Quartararo bestätigten ihre Form.

Von: Imre Paulovits

Er war ganz nah dran. Marcel Schrötter brannte über die Trainingstage der Reihe nach konkurrenzfähige Zeiten in den Asphalt von Assen, war im Qualifying Zweiter und im Warm-up am Sonntagmorgen gar Schnellster. Doch im Rennen blieb ihm wieder der undankbare vierte Platz. „Bagnaia hatte einen sagenhaften Strich gefahren, es waren einige Kurven drin, wo ich nicht mitgehen konnte“, gab Schrötter zu. „Am Anfang konnte ich noch an anderen Stellen auf-

holen. Dann hat mich Álex Márquez überholt, und auch mit ihm konnte ich gut mitgehen. Ich habe dann aber gemerkt, dass es alle zwei Runden immer schwieriger wird zu fahren. Die letzten zehn Runden hatte ich dann wirklich Probleme mit der Traktion, und so kamen immer mehr Momente, wo ich kleine Stücke verloren habe. Das ist schon hart, wenn man sich das ganze Wochenende wohlfühlt und einem nach 24 Runden ganze vier Sekunden zum Sieg fehlen.“

Aber der vierte Rang in Folge zeigt, dass nun eine Konstanz da ist, mit der er gerade beim Heim-GP auf dem Sachsenring sein erstes GP-Podest einfahren könnte. „Wir müssen jetzt nur noch das letzte bisschen finden, damit wir ab Rennmitte noch schneller werden, und ich werde mein Bestes geben, es auf dem Sachsenring endlich zu schaffen.“

An der Spitze lieferte VR46-Pilot Francesco Bagnaia wieder ein lupenreines Rennen ab, nachdem

er Schrötter abgeschüttelt hatte, gab es keinen mehr, der seinen vierten Saison-Sieg hätte gefährden können. „Ich war hier schon letztes Jahr im Rennen sehr schnell, und mein Team hat hervorragend gearbeitet“, so Bagnaia. „Ich wollte gleich eine Lücke aufmachen, und wenn es mir auch nicht gleich gelungen ist, nachdem sie da war, war es einfacher, das Rennen zu kontrollieren.“

Aber der WM-Leader könnte bald einen Herausforderer haben: Fabio Quartararo, der überlegene Sieger von Barcelona, hatte zum Schluss des Rennens eine schon beängstigende Pace, und besonders der Umstand, dass seine Speed Up in den schnellen Kurven noch so viel Seiten-Grip hatte, macht der Konkurrenz Sorgen. „Es ist nicht die Carbon-Schwinge, die uns diesen Vorteil einbringt“, so Quartararo. „Ich hatte noch zu lange einen Moto3-Fahrstil, den habe ich nun umgestellt, und dazu haben wir eine Abstimmung gefunden, mit der wir die Reifen schonen.“ ■



Klar abgesetzt: Sieger Francesco Bagnaia (#42) vor Baldassarri, der mit einem Platten an die Box musste, Marcel Schrötter und Luca Marini

MotoGP

Bradl: Wildcard-Einsätze in Brünn und Misano

HRC-Testfahrer Stefan Bradl wird in Brünn und in Misano mit einer Wildcard auf der MotoGP-Honda antreten. Dafür bereitet er sich gründlich vor.

Von: Imre Paulovits

Wenn Stefan Bradl dieses Jahr auch keinen Vertrag als Rennfahrer mehr hat, so ist er als TV-Kommentator bei jedem Grand Prix dabei, und der HRC-Testpilot wird bei zwei Rennen das Mikrofon gegen die Lederkombi tauschen. Seine Wildcard-Einsätze in Brünn und in Misano wurden bestätigt, und so freut sich der 28-Jährige auf sein Comeback im MotoGP-Feld. „Das werden reinrassige HRC-Einsätze sein, ich werde von den gleichen Technikern betreut, mit denen ich die Entwicklung der RC 213 V vorantreibe“, verrät Bradl. „Klaus Nöhles hat die technische Leitung bei

beiden Renneinsätzen, er wird auch mein Crewchief sein.“

Bradl nimmt die Möglichkeit, sich wieder bei einem MotoGP-Rennen beweisen zu können, sehr ernst und bereitet sich körperlich, aber auch fahrerisch

sehr sorgsam vor. „Vor Brünn werde ich fünf bis sechs Testtage haben, und vor Misano noch einmal so viele. Wir werden auch diese Woche in Brünn testen.“

Honda hatte Bradl in seiner Planung auch für das prestige-

trächtige 8-Stunden-Rennen von Suzuka berücksichtigt, diese Idee ist aber wieder verworfen worden. „In der Woche, in der das Rennen stattfindet, werden wir gerade in Misano testen“, so Bradl. „Und dieser Test ist für die MotoGP-Entwicklung und -Vorbereitung sehr wichtig, so hat er klaren Vorrang. Ich wäre gerne in Suzuka gefahren, aber so kann ich alle Kräfte auf das MotoGP-Bike konzentrieren.“

Wie das Motorrad, das Bradl in Tschechien und an der Adria einsetzen wird, genau konfiguriert sein wird, weiß der Laguna-Seca-Zweite von 2013 noch nicht, man kann aber davon ausgehen, dass dieser Einsatz dafür genutzt wird, dass Teile, die im WM-Kampf am Ende dieser Saison eingesetzt werden sollen, dort unter Rennbedingungen getestet werden. Es ist aber auch nicht ausgeschlossen, dass bereits Teile für die nächstjährige Honda RC 213 V ausprobiert werden, von der ein ominöses Exemplar beim Test in Barcelona auftauchte. ■



Stefan Bradl: Zwei Wildcard-Einsätze mit Klaus Nöhles als Crewchief

Quartararo top



NACHRICHTEN

MOTOGP Franco Morbidelli stürzte am Samstagmorgen in FP3 und brach sich den Mittelhandknochen des linken Mittelfingers. Eine weitere Teilnahme am Rennwochenende war nicht möglich, es wird nun abgeklärt, welche Behandlung sich der Marc-VDS-Pilot unterziehen muss und wann er wieder zurückkehren kann. Morbidelli führt die Rookie-Wertung vor Hafizh Syahrin und Takaaki Nakagami an, er will alles versuchen, um weiter um diesen Titel kämpfen zu können.

MOTO2/ENDURANCE-WM

Dominique Aegerter wird auch dieses Jahr bei den 8 Stunden von Suzuka mitfahren. Der Schweizer Moto2-Pilot, der letztes Jahr mit F.C.C.-TSR-Honda Dritter wurde, wird diesmal beim legendären Musashi-RT-Harc-Pro-Honda-Team fahren, der Nummer-1-Mannschaft von Honda für Suzuka mit der

Startnummer 634. Aegerters Teamkollegen werden Ryo Mizuno und Patrick Jacobsen sein.

MOTO2 Teamchef Jürgen Lingg hat die Fahrerverträge sowohl mit Marcel Schrötter als auch mit Xavi Vierge für 2019 unterschrieben. „Mit Xavi hatten wir einen Zweijahresvertrag, in dem es eine Ausstiegsklausel gab, falls er mit dem Fahrwerks-Fabrikat nicht einverstanden ist“, so Lingg. „Aber er wollte nichts anderes als die Kalex fahren, so war es nur noch Formsache. Ich bin froh, dass wir uns auch mit Marcel einig wurden, so können wir bereits jetzt an der Zukunft arbeiten.“ Schrötter hatte auch das verlockende Angebot, bei den 8 Stunden von Suzuka bei Harc-Pro-Honda zu fahren. „Wir haben uns darüber unterhalten und sind dann zum Schluss gekommen, dass er besser absagt und sich auf die Moto2 konzentriert“, so Lingg.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

TT Circuit Assen (NL) – 1. Juli 2018 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 109,008 km über 24 Runden à 4,542 km. 30 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 38 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	24	39:30,436 min	1:38,048 min	25
2. Fabio Quartararo (F)	Speed Up	24	+1,748 sec	1:38,082 min	20
3. Álex Márquez (E)	Kalex	24	+2,179 sec	1:38,143 min	16
4. Marcel Schrötter (D)	Kalex	24	+4,094 sec	1:38,267 min	13
5. Joan Mir (E)	Kalex	24	+4,342 sec	1:38,132 min	11
6. Miguel Oliveira (P)	KTM	24	+5,230 sec	1:38,167 min	10
7. Brad Binder (SA)	KTM	24	+9,568 sec	1:38,402 min	9
8. Luca Marini (I)	Kalex	24	+9,960 sec	1:38,281 min	8
9. Sam Lowes (GB)	KTM	24	+14,133 sec	1:38,707 min	7
10. Andrea Locatelli (I)	Kalex	24	+14,332 sec	1:38,479 min	6
11. Mattia Pasini (I)	Kalex	24	+18,525 sec	1:38,502 min	5
12. Augusto Fernandez (E)	KTM	24	+20,297 sec	1:38,631 min	4
13. Jorge Navarro (E)	Kalex	24	+20,867 sec	1:38,624 min	3
14. Dominique Aegerter (CH)	KTM	24	+27,394 sec	1:39,103 min	2
15. Simone Corsi (I)	Kalex	24	+28,424 sec	1:53,562 min	1
16. Iker Lecuona (E)	KTM	24	+28,505 sec	1:38,995 min	-
17. Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	24	+28,674 sec	1:39,050 min	-
18. Remy Gardner (AUS)	Tech3	24	+28,888 sec	1:38,543 min	-
19. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	24	+29,441 sec	1:38,779 min	-
20. Steven Odendaal (SA)	NTS	24	+39,321 sec	1:39,660 min	-
21. Joe Roberts (USA)	NTS	24	+39,407 sec	1:39,580 min	-
22. Isaac Viñales (E)	Kalex	24	+39,750 sec	1:39,462 min	-
23. Jules Danilo (F)	Kalex	24	+48,946 sec	1:39,816 min	-
24. Eric Granado (BR)	Suter	24	+48,976 sec	1:39,828 min	-
25. Federico Fuligni (I)	Kalex	24	+1:27,879 min	1:40,963 min	-
26. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	24	+1 Runde	1:38,030 min	-
nicht gewertet					
Romano Fenati (I)	Kalex	20	+4 Runden	1:38,484 min	-
Xavi Vierge (E)	Kalex	9	+15 Runden	1:38,164 min	-
Stefano Manzi (I)	Suter	6	+18 Runden	1:38,656 min	-
Danny Kent (GB)	Speed Up	-	+24 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bagnaia	144
2. Oliveira	128
3. Márquez	110
4. Baldassarri	93
5. Mir	75
6. Vierge	70
7. Binder	66
8. Quartararo	65
10. Schrötter	63
16. Aegerter	22

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	186
2. KTM	128
3. Speed Up	69
4. Tech 3	15
5. Suter	6

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Red Bull KTM Ajo	194
2. Estrella Galicia Marc VDS	185
3. Sky Racing Team VR46	171
4. Dynavolt Intact GP	133
5. Pons HP 40	109

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Bagnaia	1:37,608 min
2. Schrötter	1:37,681 min
3. Marini	1:37,689 min
4. Márquez	1:37,717 min
5. Vierge	1:37,768 min
6. Lowes	1:37,787 min
7. Quartararo	1:37,812 min
8. Locatelli	1:37,853 min
9. Navarro	1:37,856 min
10. Mir	1:37,895 min
11. Pasini	1:37,899 min
12. Pawi	1:37,940 min
13. Baldassarri	1:37,955 min
14. Fenati	1:38,061 min
15. Viñales	1:38,178 min
16. Fernandez	1:38,215 min
17. Oliveira	1:38,228 min
18. Gardner	1:38,245 min
19. Lecuona	1:38,305 min
20. Corsi	1:38,425 min
21. Aegerter	1:38,433 min
22. Binder	1:38,605 min
23. Kent	1:38,686 min
24. Bendsneyder	1:38,715 min
25. Manzi	1:38,986 min
26. Odendaal	1:39,121 min
27. Tuuli	1:39,301 min
28. Granado	1:39,337 min

Moto3

Bezzecchi patzt, Martín wieder

Die diesjährige Moto3-WM ist wie eine Achterbahnfahrt. Während sich Jorge Martín mit einem Sieg in Assen rehabilitierte, stürzte dort sein Kontrahent Marco Bezzecchi.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Dass Jorge Martín der schnellste Moto3-Pilot ist, stellt er mittlerweile seit anderthalb Jahren unter Beweis. Aber Verletzungen, Stürze und andere Eskapaden haben es für ihn gleichzeitig auch schwieriger gemacht, dies auch in Resultate umzumünzen. In Assen wendete sich das Blatt nun wieder zugunsten des 20-jährigen Mallorquiners. Er entwickelt sich in dieser Saison zu einem phänomenalen Stehaufmännchen. Wie er die Konkurrenz in den letzten beiden Runden stehen ließ, war sehenswert. Aber seine Leistung bekommt erst die

richtige Gewichtung, wenn man hört, wie sie zustande kam. „Bei meinem Sturz in FP2 hatte ich mir den rechten Fuß angeschlagen“, gab der MotoGP-Rookies-Cup-Sieger von 2014 zu Protokoll. „Deshalb habe ich seitdem das Problem, dass ich den Fuß in Rechtskurven nicht von der Hinterradbremse bekomme. Das hat mich in Turn 9 und 10 definitiv Zeit gekostet.“ Das hinderte Martín aber nicht daran, die Pole-Position herauszufahren und im Rennen gleich auf Sieg zu schalten. „Ich habe versucht, gleich zu Beginn wegzufahren, aber das war aus mehreren Gründen nicht möglich. Erstens war der Wind recht stark, dazu waren Enea Bastianini, Arón Canet und Marco Bezzecchi sehr stark. Und ich hatte keinen klaren Druckpunkt an der Bremse. Alleine ging das zwar, aber wenn ich jemanden ausbremsen wollte, war es gefährlich. Zum Schluss habe ich eine Möglichkeit gesehen, mich doch vorne abzusetzen. Die habe ich genutzt, und

als ich 0,4 Sekunden Vorsprung hatte, konnte ich die anderen aus dem Windschatten schütteln und meinen Vorsprung verwalten.“ Dabei wurde weder die Bremse besser noch der Fuß, aber der Gresini-Honda-Pilot schaffte es einfach, die Probleme zu überfahren. Entsprechend euphorisch wurde er von seinem Team nach der Zielankunft gefeiert. Bis zur letzten Runde war die Welt an der Prüstel-Box noch in Ordnung. WM-Leader Marco Bezzecchi hatte das Rennen über lange Phasen angeführt. Doch als zum Schluss die Honda-Piloten Martín, Canet und Bastianini mehr Reserven hatten, gingen ihm in der letzten Runde die Nerven durch. Er flog wenige Kurven vor dem Ziel ins Kiesbett und musste das Rennen auf dem Rücksitz eines Rollers beenden. „Ich habe nur einen kleinen Fehler gemacht, doch der hat zum Sturz geführt“, knirschte Bezzecchi. „Ich habe um einen Podiumsplatz gekämpft und diesmal verloren.“ ■



Sieger Jorge Martín: Verneigung vor der gigantischen Zuschauerkulisse von Assen

Moto3

Leistungstief noch nicht überwunden

Philipp Öttl verfehlte auch in Assen die Punkte. Für den Sachsenring hofft er auf Besserung.

Während Philipp Öttl enttäuscht aus der Box stampfte, wirkte sein Vater und Teamchef Peter deutlich gefasster und hatte eine simple Erklärung für das dritte Null-Punkte-Resultat in Folge: „Ich denke, er hat sich nach dem Sieg in Jerez zu sehr verpflichtet gefühlt, immer auf das Podium zu fahren“, so Peter Öttl. „Das lässt sich in der Moto3 nicht verwirklichen, da muss man aus jedem Rennen das Beste machen. Wenn man nur Siege und Podestplätze vor Augen hat, in der ersten Runde nach hinten fällt und nicht schaut, das Beste draus zu machen, ist man durch, und es wird nicht besser. Dadurch wird der Druck nicht weniger. Und das



Philipp Öttl: Bis Samstagfrüh spitze

muss er jetzt verarbeitet bekommen. Aber wir haben bereits Fortschritte gemacht und waren auch am Samstag schneller. Die Schnelligkeit ist definitiv da, aber er verausgabte sich zu sehr. Bis Rennmitte schaute es gar nicht so schlecht aus, dann hatte er seine Kräfte aufgebraucht. Jetzt muss er auf dem Sachsenring den nächsten Schritt machen.“ ■ IP

Moto2

Vorbereitung für die Zukunft im Gange

Noch fahren die Moto2-Teams mit dem Honda-Motor um den Titel, aber viele würden gerne bereits für nächstes Jahr testen.

Intact-Teamchef Jürgen Lingg spricht für alle seine Kollegen: „Am liebsten würden wir gleich mit dem Testen des Triumph-Motors anfangen, denn da wird noch viel Arbeit auf uns zukommen.“ Das Reglement würde dies erlauben, doch noch ist die Software nicht so weit. Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel: „Erst muss das Feintuning an der Elektronik erledigt werden. Erst wenn der Kurveneingang über die Motorbremse und über die Gasannahme wirklich im Griff ist, macht es Sinn, dass die Teams und die Piloten testen.“

Kalex wird Prüfstandversuche machen, um die Entwicklung voranzutreiben, aber dabei kön-

nen sie nur Input an den Software-Hersteller geben: „Wir können nicht auf die Kurven eingreifen, da muss immer ein Marelli-Mann dabei sein. Aber wir werden in der Sommerpause daran arbeiten.“

So wie es derzeit aussieht, werden alle bisherigen Teams bei Kalex bleiben. Die Bestellfrist für das 2019er Motorrad ist der 5. August in Brünn. ■ IP



Kalex-Triumph: Prüfstandversuche

er WM-Leader



MotoGP Rookies Cup

Klarer Doppelsieg für Can Öncü

Der Rookies Cup ist eine Garantie für Spannung. Die Stars waren in Assen wieder die türkischen Zwillinge Can und Deniz Öncü.

Der 15-jährige Can Öncü ist der Schnellstarter der Rookies-Truppe. Nur drei Kurven nach dem Start hatte der flinke Türke schon fünf Meter Vorsprung. Nach zehn Runden war Can Öncü für seine zehn Mann starke Verfolgertruppe schon nicht mehr zu sehen. Er gewann beide Rennen, und sein Zwilling Deniz war es, der die

Verfolger die meiste Zeit anführte. Doch den Ehrenplatz holte sich im ersten Rennen schließlich Xavi Artigas, im zweiten Filip Salac. Can Öncü, der mit seinen Eltern in Deutschland wohnt, hat nun drei der bisherigen fünf Rennen gewonnen und 49 Punkte Vorsprung.

Beide Öncü-Brüder wünschen sich nichts so sehr, wie bald in einer WM-Klasse zu fahren. Der mehrfache GP-Sieger Gusti Auinger und „Oberlehrer“ der Rookies-Truppe meint, dass das fahrerische Niveau dieses Jahr sehr hoch sei und deshalb Stürze so selten. ■ PP

CUP-STAND

1.	Can Öncü (TR)	115 Punkte
2.	Carlos Tatay (E)	66
3.	Filip Salac (CZ)	66
4.	Deniz Öncü (TR)	63
5.	Xavier Artigas (E)	59
6.	Ryusei Yamanaka (J)	44



Doppelsieger Can Öncü bereits vorn

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

TT Circuit Assen (NL) – 1. Juli 2018 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft: 99,924 km über 22 Runden à 4,542 km. 30 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 35 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jorge Martin (E)	Honda	22	37:56,485 min	1:42,561 min	25
2. Arón Canet (E)	Honda	22	+0,665 sec	1:42,007 min	20
3. Enea Bastianini (I)	Honda	22	+0,718 sec	1:42,337 min	16
4. Jaime Masia (E)	KTM	22	+10,842 sec	1:42,650 min	13
5. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	22	+10,953 sec	1:42,592 min	11
6. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	22	+11,321 sec	1:43,008 min	10
7. Darryn Binder (ZA)	KTM	22	+11,343 sec	1:43,055 min	9
8. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	22	+11,737 sec	1:42,865 min	8
9. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	22	+11,756 sec	1:42,967 min	7
10. Marcos Ramírez (E)	KTM	22	+11,766 sec	1:42,916 min	6
11. Nicolò Bulega (I)	KTM	22	+11,777 sec	1:42,963 min	5
12. Dennis Foggia (I)	KTM	22	+15,973 sec	1:43,026 min	4
13. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	22	+23,283 sec	1:42,921 min	3
14. Albert Arenas (E)	KTM	22	+23,767 sec	1:43,041 min	2
15. Niccolò Antonelli (I)	Honda	22	+23,827 sec	1:43,745 min	1
16. Kaito Toba (J)	Honda	22	+23,850 sec	1:43,070 min	-
17. Toni Arbolino (I)	Honda	22	+24,040 sec	1:43,300 min	-
18. Philipp Öttl (D)	KTM	22	+25,802 sec	1:43,135 min	-
19. Ayumu Sasaki (J)	Honda	22	+27,097 sec	1:43,287 min	-
20. Kazuki Masaki (J)	KTM	22	+27,196 sec	1:43,177 min	-
21. Adam Norrodin (MAL)	Honda	22	+27,260 sec	1:43,427 min	-
22. Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	22	+27,403 sec	1:43,506 min	-
23. Ai Ogura (J)	Honda	22	+27,644 sec	1:43,409 min	-
24. Livio Loi (B)	KTM	22	+28,039 sec	1:43,749 min	-
25. Alonso Lopez (E)	Honda	22	+30,519 sec	1:43,445 min	-
26. Andrea Migno (I)	KTM	22	+34,938 sec	1:43,748 min	-
27. Stefano Nepa (I)	KTM	22	+52,070 sec	1:44,421 min	-
28. Ryan Van De Legemaat	KTM	22	+1 Runde	1:47,841 min	-
Nicht gewertet:					
Marco Bezzecchi (I)	KTM	21	+1 Runde	1:42,351 min	-
John McPhee (GB)	KTM	20	+2 Runden	1:42,217 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Martín	105
2. Bezzecchi	103
3. Di Giannantonio	91
4. Bastianini	84
5. Canet	81
6. Rodrigo	65
7. Migno	56
8. Kornfeil	52
9. Antonelli	45
13. Öttl	36

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Martín	1:42,039 min
2. Bastianini	1:42,349 min
3. Bulega	1:42,445 min
4. Canet	1:42,562 min
5. Dalla Porta	1:42,594 min
6. McPhee	1:42,595 min
7. Di Giannantonio	1:42,749 min
8. Bezzecchi	1:42,764 min
9. Ramirez	1:42,811 min
10. Rodrigo	1:42,933 min
11. Kornfeil	1:43,030 min
12. Norrodin	1:43,067 min
13. Arenas	1:43,083 min
14. Arbolino	1:43,091 min
15. Antonelli	1:43,117 min
16. Sasaki	1:43,124 min
17. Loi	1:43,193 min
18. Öttl	1:43,212 min
19. Foggia	1:43,268 min
20. Masia	1:43,275 min
21. Toba	1:43,290 min
22. Suzuki	1:43,390 min
23. Binder	1:43,452 min
24. Migno	1:43,527 min
25. Atiratphuvapat	1:43,746 min
26. Lopez	1:43,894 min
27. Ogura	1:43,938 min
28. Masaki	1:44,271 min
29. Nepa	1:44,616 min

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	171
2. KTM	155



Martín: Sieg und wieder WM-Führung

„Angebot aus der Superbike-WM“

Drei Rennen vor Saisonabschluss führt Markus Reiterberger die Superstock-1000-EM mit neun Punkten Vorsprung an. Im MSa-Interview spricht der 24-Jährige über seine Chancen und seine Zukunft.

Von: Imre Paulovits

Sind Sie mit Ihrer bisherigen Saison zufrieden?

Ich bin eigentlich sehr zufrieden. Wir sind in Aragón gleich mit einem guten Ergebnis gestartet, in Assen haben wir uns noch weiter verbessern können und Donington war auch sehr gut. Imola war nicht so gut, und wenn es in Brunn auch kein Podest gab, können wir mit dem Ergebnis dort bei den Verhältnissen sehr zufrieden sein. Wir sind in jedem Training vorn dabei gewesen, waren teilweise schneller als die BMW in der Superbike-WM – von daher müssen wir zufrieden sein. Mir gefällt es, wo ich bin, mit dem Team und dem Motorrad ist alles perfekt.

Läuft also alles nach Plan?

Wir haben schon einige Überraschungen gehabt. Dass wir in Imola nur Fünfter werden, hätten wir nicht gedacht. Aber wir haben sofort herausgefunden, woran das gelegen hat und haben das Gabel-Setting geändert, sodass ich wieder vorn fahren konnte. Aber sonst läuft alles nach Plan, das Ziel ist nach wie vor, den Titel einzufahren. Und wir sind auf dem besten Weg.

Konnten Sie sich gegenüber früher fahrerisch noch verbessern?

Man kann sich immer verbessern, man lernt immer noch dazu. Besonders wenn man ein Team mit guten Leuten hinter sich hat. Da lernt man gegenseitig voneinander, und ich denke, dass ich fahrerisch auf alle Fälle immer besser werde.

Muss eventuell noch etwas geändert werden, um für den Titel auf der richtigen Seite zu sein?

Wir haben ein gutes Paket, mit dem werden wir auf alle Fälle wei-



Markus Reiterberger: Im Titel-Fahrplan, fahrerisch noch weiter verbessert

„ES IST WEITERHIN UNSER HÖCHSTER WUNSCH, MIT BMW UND DEM TEAM IN DIE SUPERBIKE-WM AUFZUSTEIGEN.“

Markus Reiterberger

terarbeiten. Aber meine Leute schlafen natürlich nicht, sie versuchen immer, noch bessere Lösungen zu finden. Wir arbeiten an der Fahrwerksabstimmung und am allgemeinen Aufbau des Motorrades. An der Gewichtsverteilung und allem, was man ändern kann, daran wird weitergearbeitet. Wir starten mit der Basis und probieren dann den nächsten Schritt. Da geht es immer weiter und man wird immer besser.

Gehen Sie in der Sommerpause noch einmal testen?

Werner Daemen wollte irgendwann noch einmal in Portimão testen. Das ist aber ein Riesenaufwand, mit dem Truck und dem ganzen Team dahinzufahren. Ob das noch aktuell ist, darüber werden wir sicherlich in Misano noch einmal sprechen.

Wen sehen Sie als Ihre Hauptkonkurrenten um den Titel?

Vor allem Roberto Tamburini, und wie es aussieht, ist Maximilian Scheib noch einmal stärker geworden. Er hat bereits einen Sieg eingefahren, er ist nur neun Punkte hinter uns. Er ist ein Regenspezialist, im Trocken haben wir ihn mehr im Griff. Da ist der Tamburini der härtere Gegner. Die beiden sind aber auf einem ähnlichen Level, gefühlt sind wir aber stärker, und das müssen wir über die Saison durchhalten.

Gibt es mittlerweile Angebote aus der Superbike-WM?

Die Aufmerksamkeit haben wir schon erregt, und die Leute haben gesehen, wie schnell wir mit dem Superstock-Motorrad sein können. Ich denke, dass mein Manager Werner Daemen mit den entsprechenden Leuten redet. Aber die meisten gehen davon aus, dass wir selber ein WM-Team machen. Natürlich wäre es unser Ziel, mit unserem Team und BMW in die WM aufzusteigen – und daran arbeiten wir hart. Aber ich halte meine Augen schon offen, und ich denke, dass auch Werner schon einen Plan B und einen Plan C hat.

Und wenn es nicht klappt?

Ich habe auch schon selbst einen Kontakt geknüpft mit einem Team, das Interesse hat, aber ich will erst mal abwarten, bis eine Entscheidung von BMW oder dem Team kommt, wie es weitergeht. Aber es gibt auf alle Fälle ein Angebot aus dem Superbike-WM-Fahrerlager. Am liebsten würde ich bei meinem Team bleiben, zurück in die IDM will ich auf keinen Fall, so müssen wir schauen, wie es weitergeht. Die BSB wäre noch eine Alternative, aber mein Ziel ist auf alle Fälle, wieder in die Superbike-WM zu kommen. ■



Markus Reiterberger

Geburtstag: 9. März 1994

Geburtsort: Obing (D)

Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

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

Hobbys

Motocross, Bahnsport

WM Sidecar

Birchalls aus dem Rennen

So schnell kann es gehen: Dominierten die Birchall-Brüder Ben und Tom auf dem Pannonia-Ring im Training, so dürfte der Zug in Richtung Titelverteidigung jedoch abgefahren sein. Tim Reeves und Mark Wilkes ziehen davon.

Von: **Anke Wiczorek**

Im Sprintrennen fiel die Vorentscheidung. Reeves gelang ein astreiner Start-Ziel-Sieg. In der zweiten Runde hatte der fünffache Weltmeister mit 1:59,207 Minuten dabei einen neuen Rundenrekord in Ungarn aufgestellt. Weil auch noch Pekka Päävärinta/Jussi Veräväinen

vor ihnen ins Ziel kamen, büßten die Birchalls noch mehr Punkte in der WM-Wertung ein.

Beim Gold-Race passierte den Brüdern dann das nie Vermeidbare: Ausfall mit Elektronikdefekt am Gespann. Tragisch: Auch bei Reeves lief es nicht glatt. Beim Versuch, Päävärinta die Führung abzunehmen, drehte sich der Brite um die eigene Achse, was ihn auf die letzte Position zurückwarf. Durch den Punkteverlust des WM-Spitzenreiters ist der Titel zwischen Reeves und Päävärinta neu eröffnet.

Aus deutschsprachiger Sicht sind die Schweizer Lukas Wyssen/Thomas Hofer weiter am besten im Geschäft. Sie fuhren sich im Gold-Race die Seele aus dem Leib und wurden Vierte, nachdem ihnen im Sprintrace zwei Runden vor Schluss der Motor ausging. ■

IDM Superbike 1000

Comeback in Schleiz

Christof Höfer wird dieses Wochenende in Zolder noch nicht am Start stehen und stattdessen seine Schulterverletzung weiter auskurieren, die er sich in Oschersleben bei der Endurance-WM zugezogen hatte. „Das Schulterblatt war gebrochen, aber nicht kompliziert und es musste auch nicht operiert werden“, verrät Höfer. „Ich habe die ersten zehn Tage mit Verband ruhig gehalten und danach ein spezielles Physio-Programm durchgezogen.“

Es geht mir jetzt jeden Tag ein Stück besser.“ Trotzdem verzichtet er auf den Start bei der dritten Saisonstation der IDM Superbike. „Am Renn-Sonntag werde ich trotzdem da sein, da mache ich dann bisschen Fan-Betreuung und unterstütze das Team.“

Das IDM-Highlight des Jahres will Höfer aber unter keinen Umständen verpassen. „Ich habe dann alles, damit ich in Schleiz wieder fit bin“, zeigt er sich kämpferisch. ■ TBÖ



Christof Höfer und Physiotherapeut: für Schleiz zuversichtlich



Fliegende Finnen: Päävärinta/Veräväinen waren im Gold-Race unantastbar

ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

Pannoniarung (H): 30. Juni/1. Juli 2018; 6. + 7. WM-Lauf; 9 bzw. 15 Runden

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	Yamaha Adolfrs	18:02,933
2. Päävärinta/Veräväinen (FIN/FIN)	Honda LCR	+3,745 s
3. Birchall/Birchall (GB/GB)	Yamaha LCR	+4,958
4. Blackstock/Rosney (GB/GB)	Suzuki LCR	+29,901
5. Streuer/Rousseau (NL/F)	Kawasaki LCR	+30,027



Päävärinta/Veräväinen

WM-STAND

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1. Päävärinta/Veräväinen (FIN/FIN)	Honda LCR	30:18,530
2. Streuer/Rousseau (NL/F)	Kawasaki LCR	+39,048 s
3. Blackstock/Rosney (GB/GB)	Suzuki LCR	+40,416
4. Wyssen/Hofer (CH/CH)	Yamaha LCR	
5. Christie/Christie (GB/GB)	Yamaha-LCR	

1. Reeves	146 Pkt
2. Päävärinta	135
3. Birchall	100
4. Streuer	74
5. Christie	63

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM Der 24-jährige Ungar Péter Sebestyén, der die diesjährige Supersport-Saison mit einem eigenen Kawasaki-Team begonnen hat, dockte beim CIA-Landlord-Insurance-Honda-Team von Simon Buckmaster an. Bereits in Misano wird Sebestyén für das größte Team des Supersport-Fahrerlagers fahren, in der Sommerpause soll er sich mit einem Test weiter an die Supersport-Honda gewöhnen. „Ich möchte diese Chance nutzen und mich kontinuierlich steigern“, so Sebestyén.

die Seng nicht nur halb, wie jetzt im Rennbetrieb, sondern bis ganz hoch. Da sind einige verdammt lange und steile Berge drin. Am Ende war ich Gesamt-24. – mit einem Schnitt von knapp über 30 km/h.“

IDM SUPERBIKE Julian Puffe, der im Alpha Racing Van Zon BMW Team zuletzt in Oschersleben sein erstes IDM Superbike-Podest feierte, fuhr zuletzt auf dem Schleizer Dreieck ohne Motor. „Dort fand das jährliche Radrennen statt, und ich habe mich für die Sprintdistanz über 40 Kilometer angemeldet. Wir sind das ganz alte Schleizer Dreieck gefahren – damit mussten wir

IDM SUPERBIKE Im Rahmen der IDM findet in Zolder dieses Wochenende (6. – 8. Juli 2018) das Europa-Treffen der Suzuki-GSX-R-Fahrer statt. Dabei wird der 500-ccm-Weltmeister von 1993, Kevin Schwantz, als Star-gast für Autogramme und Selfies bereitstehen – und vielleicht über den zweiten Platz von Alex Rins auf der GSX-RR am letzten Wochenende bei der MotoGP in Assen ins Schwärmen geraten. Das GSX-R-Special-Ticket kostet 45 Euro und beinhaltet den Eintritt zur IDM, VIP-Catering im Suzuki-Zelt am Samstag und Sonntag, sowie einen GSX-R-Parkplatz direkt im Fahrerlager. Tickets gibt es unter www.suzuki-club.de.

Jeffrey Herlings, der Wunderknahe: 17 Tage nach seiner Verletzung schon wieder GP-Sieger in Indonesien

Herlings, das Wunderkind

Unglaublich, aber wahr: 17 Tage nach dem Bruch des rechten Schlüsselbeins gewann Jeffrey Herlings auch den GP von Indonesien in Pangkal Pinang.

Von: Alex Hodgkinson

Ich habe keine großen Erwartungen. Ich bekam erst am Dienstag die ärztliche Freigabe zu fahren, und ich wäre irgendwo zwischen Platz 3 und 5 zufrieden“, gab der WM-Leader bei seiner Ankunft in Südostasien bekannt. „Ich konnte mein Konditionstraining weiterführen und mache mir keine Gedanken über die Hitze. Aber ich sitze hier zum ersten Mal seit 17 Tagen auf dem Motorrad, und die Beziehung zwischen Mann und Maschine im Rennsport ist sehr intensiv. Schon nach dieser relativ kurzen Pause fehlt die Selbstverständlichkeit bei Brems- und Schaltpunkten, und das kostet ein Zehntel hier und ein Zehntel da. Ich will nicht lügen: Es ist eine massive Metallplatte zur Stabilisierung des Schlüsselbeins ein-

gesetzt worden, und ich spüre es.“

Ein Fremder hätte das kaum bemerkt, als sich der Niederländer den Sieg in der Qualifikation sicherte. Aber Herlings blieb gelassen: „Ich hätte nicht gewonnen, wenn Tony in der Startrunde nicht gestürzt wäre.“ Cairoli war schon nach 20 Minuten wieder auf Platz 2. Die KTM's waren erneut dominant, auch am Renntag.

Holeshots für Herlings

Die Strecke war Freitag total unter Wasser, und es regnete auch in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Während des Rennprogramms blieb es trocken, aber es bildeten sich unüberschaubare Rillen, die den Akteuren alles abverlangten.

Herlings wusste, dass seine einzige Chance auf das Podest darin bestand, gleich vorne zu sein und die Führung so lange wie möglich zu verteidigen.

Seine Pole aus dem Qualifikationslauf erlaubte ihm die Wahl des Innengatters und, wie drei Wochen zuvor in Frankreich, nutzte er den relativ festen Boden am Streckenrand, um den Holeshot in beiden Läufen zu

gewinnen, obwohl er nicht so schnell aus dem Start kam und versuchte, sofort eine Lücke zu seinen Verfolgern zu bilden.

Im ersten Lauf gelang die Taktik – Cairoli holte ihn schon in der fünften Runde ein, aber Herlings konnte bis ins Ziel die Attacke des drittplatzierten Clement Desalle abwehren.

Der zweite Lauf war der Hammer: „Ich bin in der Startkurve nach außen getragen worden, und Tony sowie Tim Gajser konnten vorbeischlüpfen, aber ich schlug gleich zurück.“ Direkt hinter dem Niederländer



Wo andere vielleicht auf den Start verzichtet hätten, suchte Jeffrey Herlings seine Chance – und er fand sie: Der Niederländer konnte seinen Vorsprung auf Teamkollege Cairoli verteidigen.

tauschten der Slowene und der italienische Weltmeister mehrmals in jeder Runde die Plätze, bis ein nervöser Cairoli mehrere Fahrfehler beging und in Runde 4 am Boden lag. Er schenkte Herlings ein Polster von 10 Sekunden. Erst später erfuhr man den Grund dafür, warum Cairoli über mehrere Runden die Lücke nicht wie erwartet schnell schließen konnte: „Ich habe mich am linken Daumen verletzt.“

Ihm fehlten noch vier Sekunden auf Herlings, als beide in die letzten vier Runden fuhren. Doch plötzlich lag Herlings am Boden und hatte viel Mühe, das Motorrad wieder hochzuheben: „Mein ganzer Körper fühlte sich schon so steif an, und ich hatte keine Kraft in den Armen.“ Einem Cairoli-Doppelsieg und einer Verkürzung von Herlings' WM-Führung auf sechs Punkte Vorsprung schien nichts mehr im Wege zu stehen. Doch kaum eine halbe Runde später lag Cairoli am Boden.

Herlings ging erneut nach vorn, aber Cairoli gab trotz verbogenem Lenker und fehlerhaftem Gasgriff erst wenige Kurven vor dem Ziel seine Siehoffnungen auf.



MX2, eine enge Kiste: GP-Sieger Vlaanderen (#10), Jacobi (#29), Kjer Olsen (#19), Covington (#64), Prado (#61)



Ins eigene Fleisch geschnitten: Nagl

Noch erstaunlicher: Die KTM-Stars haben trotz dieser Probleme den drittplatzierten Romain Febvre um eine halbe Minute distanziert!

Max Nagl hatte sich in Indonesien fast selbst ins Abseits gestellt, aber er erkämpfte acht Punkte im zweiten Lauf. „Ich habe mir die linke Hand beim Schneiden einer Avocado aufgeschlitzt, es musste genäht werden.“

Jeremy Seewer, dessen Wechsel 2019 zum Yamaha-MXGP-Werks-Team in den nächsten Wochen bekannt gegeben wird, fuhr erneut zwei kämpferische Rennen unter den Top 10. Sein erster Lauf

hätte noch besser sein können: „Ich war am Start auf gleicher Höhe mit der Spitze, doch Gajser fuhr unter mir einen weiten Bogen, und ich verlor viele Plätze.“ Vom zwölften Platz fuhr der Schweizer auf Platz 8 ins Ziel, trotz Schwierigkeiten in den letzten Runden: „MXGP ist so stark, und es muss alles stimmen – der Start, gleich einen guten Rhythmus finden und bis ins Ziel konstant fahren. Ich habe in den ersten Runden so stark gepusht, dass ich zum Schluss müde war.“

Die KTM-Dominanz in der MX2-Klasse erlitt eine schwere Niederlage, als gleich drei Kon-

kurrenten den Siegesmarsch von Pauls Jonass und Jorge Prado verhinderten. Husqvarnas Thomas Covington verbuchte trotz Lebensmittelvergiftung am Freitag seinen vierten Laufsieg des Jahres. Und Honda-Pilot Calvin Vlaanderen sicherte sich den Tagessieg mit einem Start-Ziel-Laufsieg im zweiten Lauf: „Ein Spitzenstart macht alles viel leichter.“

Prado jagt Jonass

Yamahas Ben Watson verpasste erneut das Podium mit Platz 6 trotz zweier Stürze in Lauf 1 knapp und startete eine Aufholjagd auf Platz 2 im zweiten.

Und die KTM? Prado, der seinen Rückstand auf Jonass in der WM auf sieben Punkte reduzierte: „Die Strecke war nach dem Rennen so ausgefahren. Ich fand nie meinen gewohnten Rhythmus.“ Jonass: „Jetzt heißt es, für die letzten acht GP wieder aufzubauen.“

Henry Jacobi fuhr auf Rang 10 in der Tageswertung und hat sich jetzt auf WM-Platz 9 verbessert.

Hunter Lawrence fehlte in Indonesien. 114-Teammanagerin Livia Lancelot: „Seit dem Sturz in Arco findet er keine Ruhe. Er trainiert zurzeit mit Geico in Kalifornien und sollte in Loket wieder dabei sein.“ ■

MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MXGP

Pangkal Pinang (RI): 1. Juli, 12. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/26 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 19 Runden à 1,520 km (= 28,880 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	35:04,336 m = 49,407 km/h
2. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 9,864 s
3. Clément Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 11,509 s
4. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 13,998 s
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 24,568 s
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 39,048 s
7. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	19	+ 59,381 s
8. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1:01,956 m
14. Valentin Guillod (CH)	KTM	19	+ 1:49,517 m
24. Max Nagl (D)	TM	9	+ 10 Runden

MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MXGP

2. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 251 gewertet, 19 Runden à 1,520 km (= 28,880 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	34:59,818 m = 49,513 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 9,419 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 38,775 s
4. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 43,053 s
5. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	19	+ 44,545 s
6. Max Anstie (GB)	Husqvarna	19	+ 47,722 s
7. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 1:02,639 m
10. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1:18,060 m
13. Max Nagl (D)	TM	19	+ 1:38,262 m
17. Valentin Guillod (CH)	KTM	18	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings (NL)	533 Punkte
2.	Antonio Cairoli (I)	521
3.	Clément Desalle (B)	407
4.	Romain Febvre (F)	390
5.	Tim Gajser (SLO)	368
6.	Gautier Paulin (F)	363
7.	Glen Coldenhoff (NL)	319
8.	Jeremy Seewer (CH)	279
10.	Max Nagl (D)	211
22.	Valentin Guillod (CH)	54
1.	KTM	597 Punkte
2.	Kawasaki	426
3.	Yamaha	415

MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MX2

Pangkal Pinang (RI): 1. Juli, 12. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/26 Grad. **1. Lauf:** 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet, 19 Runden à 1,520 km (= 28,880 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	19	35:01,963 m = 49,462 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	+ 13,089 s
3. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	19	+ 15,705 s
4. Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 16,627 s
5. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 28,199 s
6. Ben Watson (GB)	Yamaha	19	+ 37,818 s
7. Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 45,348 s
8. Michele Cervellini (I)	Yamaha	19	+ 49,681 s
9. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	19	+ 55,513 s
11. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	19	+ 58,423 s

MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MX2

2. Lauf: 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet, 19 Runden à 1,520 km (= 28,880 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	19	35:13,293 m = 49,197 km/h
2. Ben Watson (GB)	Yamaha	19	+ 6,206 s
3. Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 17,544 s
4. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	19	+ 21,834 s
5. Davy Pootjes (NL)	KTM	19	+ 25,396 s
6. Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 29,400 s
7. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	+ 31,824 s
8. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	19	+ 32,066 s
9. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 59,259 s
10. Michele Cervellini (I)	Yamaha	19	+ 1:05,194 s

WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	510 Punkte
2.	Jorge Prado (E)	503
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	394
4.	Ben Watson (GB)	376
5.	Calvin Vlaanderen (ZA)	331
6.	Thomas Covington (USA)	297
7.	Jago Geerts (B)	275
8.	Michele Cervellini (I)	230
9.	Henry Jacobi (D)	223
34.	Tom Koch (D)	12
1.	KTM	578 Punkte
2.	Husqvarna	491
3.	Yamaha	410

Enduro-WM Arco di Trento

Auf neuen Wegen

Als Reaktion auf den Wunsch nach spektakuläreren Wettbewerben war die Enduro-WM zu Gast im italienischen Metzeler-Offroad-Park. Auf der MXGP-Strecke wurde ein modernes Hard-Enduro gefahren.

Von: **Robert Pairan**

Vielseitigkeit war gefragt, da am Vormittag auf dem Motocross-Kurs drei Rennen gefahren wurden, und am Nachmittag auf dem Enduro-Parcours vier Durchgänge der Sonderprüfung zu absolvieren waren, bevor es am Abend auf das Trialgelände zum Extremtest ging.

Die Führung hatten zunächst ehemalige MX-Fahrer übernommen, allen voran der Franzose Loïc Larrieu. Doch schnell wurde die Enduro-Welt von GP-Weltmeister Steve Holcombe wieder geradegerückt: Der Brite gewann alle vier Enduroprüfungen vor

Lokalmatador Alex Salvini, der Stammgast auf dem Gelände ist, weil die Familie seiner Freundin den Offroad-Park betreibt.

Salvini übernahm die Führung von Holcombe, da er im Motocross besser als der Brite fuhr. Doch der Beta-Fahrer knabberte mit den einzelnen Prüfungssiegen an seinem Rückstand. Im ersten Extremtest war Holcombe schneller als der Italiener, doch in den nächsten beiden Durchgängen machte er zwei kapitale Fehler, die ihn so viel Zeit kosteten, dass er an den Tagessieg nicht mehr herankam. ■

ENDURO-WM

Arco di Trento (I), 30. Juni

1. Alex Salvini (I), Husqvarna	1:12:19,68 h
2. Steve Holcombe (GB), Beta	+18,56 s
3. Loïc Larrieu (F), Yamaha	+1:29,29 m
4. Daniel McCanney (GB), GasGas	+1:39,38 m
5. Giacomo Redondi (I), Honda	+1:42,36 m
6. Bradley Freeman (GB), Beta	+2:11,93 m
7. Mathias Bellino (F), Honda	2:18,53 m
8. Eero Remes (FIN), TM	2:34,19 m
9. Thomas Oldrato (I), Honda	+2:57,66 m
10. Deny Philippaerts (I), Beta	+3:14,76 m



Der Sieger blieb: Alex Salvini

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand (nach 9 Läufen)

1. Alex Salvini (I)	138 Punkte
2. Steve Holcombe (GB)	130
3. Eero Remes (FIN)	110
4. Bradley Freeman (GB)	106
5. Jamie Mc Canney (GB), Yamaha	93
6. Loïc Larrieu (F)	87
7. Christ. Nambotin (F), GasGas	65
8. Daniel McCanney (GB)	65
9. Antoine Basset (F), GasGas	39
10. Aleks Jukola (FIN), KTM	38

Speedway-GP Horsens

Ein großer Sprung

Tai Woffinden konnte in Horsens seinen 1-Punkt-Rückstand in die WM-Führung mit einem 10-Punkte-Vorsprung verwandeln. Fredrik Lindgren aber hatte Pech.

Von: **Thomas Schiffner**

Owohl 13 der 20 Vorläufe von Startplatz „Rot“ gewonnen wurden, bot die Bahn in Dänemark Überhol- und auch Siegmöglichkeiten von der Außenbahn. Jedenfalls für Ausnahmekönner wie Greg Hancock und Tai Woffinden. Der 47-jährige Amerikaner fuhr in Horsens mit spektakulären Passings bis ins Finale. Im Endlauf wählte der punktbeste Woffinden Rot, womit Hancock von Gelb alles auf eine Karte setzen musste. Doch Titelverteidiger Jason Doyle be-

rührte das Startband und, da er schon im ersten Lauf dafür verwirrt worden war, musste zurück ins Fahrerlager.

Woffinden gewann den Restart, der Russe Artem Laguta setzte sich vor Hancock und wehrte dessen beherzte Angriffe ab. Laguta rückte auf WM-Rang 4 vor, einen Punkt hinter Landsmann Saifutdinov. Der vorher schon verletzte Fredrik Lindgren

begann mit einem Heatsieg, verpasste die Semifinals aber, nachdem er in Lauf 10 wegen Fehlstarts disqualifiziert worden war.

Altmeister Nicki Pedersen legte vor Heimpublikum los wie die Feuerwehr. Auch zwei diesmal unverschuldete Stürze konnten ihn nicht stoppen. Erst Laguta warf den Dänen nach dem Restart des zweiten Semifinals als Zweiter aus dem Rennen. ■

SPEEDWAY-GP

Horsens (DK), 30. Juni

1. Tai Woffinden (GB)	18 Punkte
2. Artem Laguta (RUS)	12
3. Greg Hancock (USA)	16
4. Jason Doyle (AUS)	12
5. Nicki Pedersen (DK)	12
6. Emil Saifutdinov (RUS)	11
7. Bartosz Zmarzlik (PL)	10
8. Chris Holder (AUS)	9
9. Fredrik Lindgren (S)	7
10. Patryk Dudek (PL)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 Läufen

1. Tai Woffinden	49 Punkte
2. Fredrik Lindgren	39
3. Emil Saifutdinov	34
4. Artem Laguta	33
5. Greg Hancock	31
6. Patryk Dudek	30
7. Maciej Janowski (PL)	29
8. Jason Doyle	26
9. Chris Holder	24
10. Bartosz Zmarzlik	21

NACHRICHTEN

GROBAUER/WEIS IM EM-FINALE

Mit einer ganz starken Leistung kamen Valentin Grobauer/Ronnie Weis in Nagyhalasz (H) hinter Lettland auf Platz 2 und qualifizierten sich damit für das Speedway-Paar-EM-Finale am 01.09. in Brovst. Nachdem sowohl Kai Huckenbeck als auch Kevin Wölbert abgelehnt hatten, mit Martin Smolinski das Semifinale zu bestreiten, meldete sich Smolinski selbst krank und Grobauer/Weis sprangen ein.

WITTSTOCK ALS VORRUNDENSIEGER IM FINALE

Deutlich mit 46:38 Punkten bezwang Wittstock den MSC Brokstedt auf dessen Bahn und sicherte sich mit vier Tagessiegen den Vorrundentitel. Da Brokstedt weiter bei vier Matchpunkten bleibt, genügt Landshut beim Heimmatch gegen die DMV White Tigers (15.08.) schon ein Punkt für den Finaleinzug.

SPEEDWAY-U21-EM-TEAM AUSGESCHIEDEN

Das deutsche U21-Quintett schied beim Semifinale der U21-Team-EM in Macon (F) als Zweiter hinter Schweden aus. Die verletzten Fienhage und Härtel fehlten dem Team.

MUSQUIN-SIEG BEI US-MEISTERSCHAFT

KTM-Pilot Marvin Musquin (2-1) gewann den 6. Lauf der US-MX-Meisterschaft in Southwick. Doch der Franzose konnte gegen Tabellenführer Eli Tomac (1-2) keinen Boden gutmachen. Dritter wurde Justin Barcia. Ken Roczen (Honda) wurde zweimal Fünfter.

MAKSYM DRABIK ERSTER U21-FINALSIEGER

Titelverteidiger Maksym Drabik gewann den ersten von drei Finalläufen der Speedway-U21-WM in Daugavpils (LV). Der Pole blieb drei Punkte vor dem Zweitplatzierten im Finallauf, Robert Lambert, und dem Dritten Bartosz Smektala. Deutsche starteten nicht in der Finalserie.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



www.mariani.de

Tuning vom Fachmann seit 1985!
Wir beraten Sie gerne. info@mariani.de
Tel: +49(0)5264/8601 H

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

BMW Alpina



BMW Alpina Roadster S, Nr. 227, EZ
09/2005, unfallfrei, 40787 km, saphir-
schwarz metallic, Innenausstatt. Waln-
palleter, 2. Hand, Kundendienst, Sam-
mlerzustand, VB 52.100,- €.
Tel. 0049 174 3851155,
info@mueller-messtechnik.de

Ferrari

Suche Ferrari 612 oder 599. Tel.
0178/5010645 oder info@dkwhesse.de

Jaguar

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

Mercedes



SLR McLaren nur orig.449 km, Deut-
sches Fahrzeug, 1. Hand! Scheckheft,
schwarz-met., Leder schwarz, LP 447.000,-
jetzt für 359.000,- Inzahlungnahme mög-
lich. Tel. 0172/310800

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44842

VANSPTS.DE

BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



blackPEARL "V 250 - HARTMANN VP
Spirit", EZ 06/2017, ca. 17100 km,
schwarz und absolut edel, einzigartig im
Auftritt, komplette Aerodynamik, Sport-
fahrwerk -30 mm (komfortabel), 19 Zoll
Alu-Radsatz VEYKKA1 u.v.m. Edition mit
toller AUSSTATTUNG! Euro 6b, div. Inter-
ieur-Pakete, Allrad (4Matic), Standhgz.,
Panoramadach, NAVI, 2x el. Schiebetür,
2x Klima u.v.m. zum Preis von 63.900,- €
(MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser
ausführliches Exposé an:
am@vansports.de VANSPTS.DE by
Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH,
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24
(Artur Mittelstedt) H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44759

Autotransporter



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

BMW



www.mariani.de

Wir machen den Sound seit 1985!
Sound zum Aktionspreis!
Tel: +49(0)5264/8601, info@mariani.de H

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

VANSPTS.DE

BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



sportsGRAVITY - ganz in schwarz „V
250 - HARTMANN VP Gravity“, EZ
06/2017, ca. 10600 km, tief - breit -
einzigartig! Front-, Radlauf u. Heckschürzen-
aufsätze, Sportfahrwerk -30 mm (komfor-
tabel), 19 Zoll Alu-Radsatz VARA1 u.v.m.
Edition mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6b,
div. Interieur-Pakete, Allrad (4Matic), NAVI
Comand, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.
m. zum Preis von 60.900,- € (MwSt. awb.)
Fordern Sie gerne unser ausführliches
Exposé an:
am@vansports.de VANSPTS.DE by
Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH,
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24
(Artur Mittelstedt) H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44760



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager.
WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegern-
see, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44740

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585
PS, grau-m., Led. sw., 54000 km, NP:
160.000,-, VB 59.000,-, T. 0171/3491847



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

Mercedes



www.mariani.de

Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV! Von A wie Auspuff bis V wie V/max. Tel: +49(0)5264/8601, info@mariani.de H



AMG GT-R, Keramik, Carbon, Track-/Clubsportpaket, Burmester usw., Pressebestellung/-konfiguration, Neuwagen mit Tageszulassung, Preis gegen Gebot. Tel. 0176/48853942

Mini

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

Porsche

Motorüberholung mit Hubraumerweiterung 986/987-1 bis zu **50kW** Mehrleistung 996/997-1 Abholservice und TÜV www.t-t-p.de 08061/36666

993 Cabrio, Bj. 1/1996, 286 PS, erste Hand, dt. Fahrzeug, Navi u. Tel., silberblau mit blauem Dach und blauem Leder, 82000 km, Inspektion immer PZ, Reifen neu, VB 79.900,- €. Chiffre MK15/1128570

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



914/6, EZ 1/1970, 4.800 km, 162 kW (220 PS), weiß, Doppelzündung, Weber Vergaser 46 IDA, FIA Historic Technical Passport, Bestzustand, 140.000,- EUR. info@defant-immobiliare.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44725

993 Coupé, 7.1996, M.. 96, (286 PS), unfallfrei, 89000 km, türkisgrün-met. (25 D), Leder classic grau, sehr schön, 17", ESSD, Klima, CD-Radio, top PZ gepfl. Classic Card, TÜV 4/20, 55.555,- €. 0172/4008590

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

www.digitaletechnik.de

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

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

993 Cabrio, 5/96, 150000 km, blaut., Extras, 69.000,- €. Tel. 0921/99004535



993 Turbo Werksleistungssteigerung, gelb, Exklusivleder, Schiebedach, Vollausstg., scheckheftgepflegt, unfallfrei, sämtliche Belege von der Auslieferung bis heute vorhanden, EUR 187.500,-. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103-105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohausued.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44755

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

brembo.
Motorsport- und High Performance Bremsanlagen

Service - Verkauf - Wartung & Instandsetzung - Beratung



Beratung - Verkauf - Service

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

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

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

SCHARF und SCHNELL
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL [SAE 4340, geschmiedet]

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

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

Rennttransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.aalrad-daewel.de 0651/86503 H

Suzuki

D'Onofrio Aalen, Suzuki seit 1986 Verkauf & Service www.autohaus-donofrio.de H

Tesla



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

VW



Cabrio Golf R DSG, Bj. 13, 69000 km, Vollausst.: Led., Kli., DCC, Nav., neuw., ufr., SH, 22.200,- €. T. 01523/7634005



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

Geschäftsverbindungen



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

MOTORSPORT aktuell Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

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

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart

Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Ramms
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Ramms

Publisher Automobil: Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eilberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 15 22
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

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

Abonentenservice:
Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@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

Formel 1 dauerhaft langweilig

Zum FI-Kommentar
MSa 27/2018

Wenn man die Rennen der letzten drei Jahre Revue passieren lässt, kommt man nicht umhin, den Passus „langweilig“ zu nutzen. Rennentscheidungen werden in der Box herbeigeführt. Wer wechselt wann und wie, um den Vorausfahrenden in der Box zu schlagen? Welcher Reifen passt? Aber bitte nicht tanken. Kämpfen auf der Strecke geht nicht, da die Aerodynamik nicht mitspielt. Und die drei, vier guten Szenen am Start reichen nun mal nicht ein ganzes Rennen lang. Kurzum... es ist dauerhaft langweilig, weil zu vorhersehbar. Das war früher nicht so, da wurden Fahrerduelle auf der Strecke ausgetragen. Es gibt heute auch noch Rennserien, in denen das so ist. Die Formel 1 sollte sich besinnen und mit Daniel Ricciardo gehen... etwas langsamer fahren, den Kampf um die Plätze zurück auf die Strecke bringen und mehr Attraktivität zurückgewinnen.

Tom Wagner,
per E-Mail

Mehr als nur GT3

Zu VLN Rennen 3
MSa 28/2018

In jedem Bericht von Bianca Lepert geht es nur um die GT3-Fahrzeuge. Natürlich sind diese Fahrzeuge das Salz in der Suppe, aber Meister wird da wohl keiner von denen, oder? Natürlich ist es schön, die „Frikadelle“ siegen zu sehen, es ist toll, dass Sabine wieder dabei ist, aber es sind nunmal 165 Rennfahrzeuge, die an dem Rennen teilgenommen haben. Und auch in den anderen Klassen fahren sich die Mädchen und Jungen, die Frauen und Männer die

BILD DER WOCHE



Legenden-Parade in Spielberg mit Berger, Danner, Mass, Lauda, Stuck und Co...

Lunge aus dem Hals, um einige Pünktchen für die Meisterschaft zu erhaschen. Von den Großen ist in der Meisterschaft keiner zu sehen, sondern die V4 und V5 beherrschen die Meisterschaft und die müssen bei 22 Autos in der Klasse schon alles geben, um volle Punktzahl zu bekommen. Ihre Zeitschrift heißt Motorsport aktuell und nicht GT3 Spezial. Also bitte alle erfolgreichen Fahrer nennen. Sie haben auf zwei Seiten mit einer Ausnahme nur GT3 in Wort und Bild. Liebe Bianca, bitte gib allen eine Chance!

Rolf-Michael Siepert,
D-32657 Lemgo

Was ich in dem Bericht über das dritte VLN-Rennen vermisste: Über jedes Auto aus den Top 10 wurde etwas geschrieben, einzig das Auto auf der neunten Position von Walkenhorst Motorsport wurde ausgelassen. Für mich persönlich eine Enttäuschung, da wir im ersten Drittel des Rennens auf Podest-Kurs lagen.

Rudi Adams,
per E-Mail

Toyota musste gewinnen

Zum 24h-Rennen in Le Mans
MSa 27/2018

Ich habe das 24h-Rennen in Le Mans von Anfang bis Ende verfolgt. Es war langweilig, weil reglementbedingt Toyota gegenüber den Nicht-Hybriden der LMP1 bzw. LMP2 bevorteilt wurde. Toyota und Alonso mussten gewinnen – egal wie. Wären nicht die anderen Renner der LMP1, LMP2 und die GT-Fahrzeuge ein so geiles Rennen gefahren, ich hätte nach dem Start ausgeschaltet. Ich hoffe auf das neue Reglement, sonst können die mich mal...

Friedrich Gropengiesser,
D-90520 Oberasbach

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

5. Juli: Freies Fahren auf der Nürburgring-Nordschleife
23. Juli: Freies Fahren auf dem Circuit Park Zandvoort
20. August: Freies Fahren auf dem Bilster Berg (Biker)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 04. Juli
ab 21.35 Formel 2 Spielberg, die Rennen (Wh.) Sport 1+

Donnerstag, 05. Juli
ab 06.00 Formel 2 Le Castellet, die Rennen (Wh.) Sport 1+

Freitag, 06. Juli
14.55 Formel 1 Silverstone, FP2 **LIVE** N-TV
17.35 IndyCar Series, Elkhart Lake (Wh.) Sport 1+
18.15 Formel 1 Silverstone, freies Training (Zus.) ORF 1

Samstag, 07. Juli
ab 03.35 GT Masters, alle bish. Rennen 2018 (Wh.) Sport 1+
07.50 Supercars Townsville, 1. Rennen **LIVE** motorsport.tv
13.30 TCR Europe Budapest, 1. Rennen **LIVE** motorsport.tv
14.00 F1 Silverstone, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE** RTL
ab 15.45 Le Mans Classic, 1. Tag (teilw. **LIVE**) motorsport.tv
16.40 Formel 2 Silverstone, Hauptrennen **LIVE** Sport 1+
18.10 Formel 1 Silverstone, Qualifying (Zus.) ORF 1

Sonntag, 08. Juli
00.30 NASCAR Cup Series, Daytona **LIVE** Motorvision TV
07.50 Supercars Townsville, 2. Rennen **LIVE** motorsport.tv
10.25 Formel 2 Silverstone, Sprintrennen **LIVE** Sport 1+
11.25 Rallye-WM Italien, Live/Power Stage (Wh.) Sport 1+
13.30 Porsche Supercup, Silverstone **LIVE** Eurosport 2
14.15 F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE** RTL
ca. 14.35 F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE** ORF1/SRF2
ab 15.00 Le Mans Classic, 2. Tag (Aufz.) motorsport.tv
19.30 Porsche GT Magazin Sport 1
20.00 IndyCar Series, Iowa **LIVE** Sport 1 US

Montag, 09. Juli
03.45 Formel 1 Silverstone, Rennen (Wh.) ORF 1
17.00 IndyCar Series, Iowa (Wh.) Sport 1 US

Motorrad

Freitag, 06. Juli
16.00 Red Bull Rookies Cup, Assen (Wh.) motorsport.tv

Samstag, 07. Juli
ca. 12.40 Superbike-WM Misano, 1. Rennen **LIVE** Servus TV/ES 2
15.00 Enduro-WM, Arco di Trento (Zus.) motorsport.tv
16.00 Superbike-WM Misano, 1. Rennen (Aufz.) Eurosport 1

Sonntag, 08. Juli
07.00 MX2-WM Semarang, 1. Lauf **LIVE** Eurosport 2
08.00 MXGP-WM Semarang, 1. Lauf **LIVE** Eurosport 2
10.00 MX2-WM Semarang, 2. Lauf **LIVE** Eurosport 2
11.00 MXGP-WM Semarang, 2. Lauf **LIVE** Eurosport 2
12.40 Superbike-WM Misano, 2. Rennen **LIVE** Servus TV
ab 10.00 Motocross-WM Semarang, die Rennen motorsport.tv

Montag, 09. Juli
00.15 Supersport-WM Misano, Rennen (Aufz.) Eurosport 1
00.45 British Superbikes, Knockhill (Aufz.) Eurosport 1

Dienstag, 10. Juli
ab 19.30 Superbike-/Supersport-WM Misano (Wh.) Eurosport 1

Internet/Livestream

Freitag, 06. Juli
15.40 24h Portimão, Qualifying **LIVE** 24hseries.com

Samstag, 07. Juli
08.15 VLN 4. Lauf, Training & Rennen **LIVE** vln.de
ca. 13.30 TCR Europe Budapest, 1. Rennen **LIVE** tcr-series.tv
14.00 24h Portimão, Vorber. & Rennen **LIVE** 24hseries.com

Sonntag, 08. Juli
ca. 11.40 TCR Europe Budapest, 2. Rennen **LIVE** tcr-series.tv
ca. 19.30 IMSA-Sportwagen, Bowmanville **LIVE** imsa.com

Vorschau



Formel 1 in Silverstone: Gelingt Lewis Hamilton beim Heimspiel der Konter?



Superbike-WM in Misano: Siegt Marco Melandri erneut beim Heimspiel?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

07.07.	NASCAR Cup Series, Daytona/Florida	USA
07.07.	ADAC Rallye „Rund um den Alheimer“	D
07.07.	VLN Langstrecke Nürburgring, 4. Lauf	D
07./08.07.	TCR Europe, Budapest	H
07./08.07.	24h Series, 24h-Rennen Portimão	P
07./08.07.	Supercars Australien, Townsville	AUS
07./08.07.	Le Mans Classic	F
08.07.	Formel 1, Silverstone (+ F2/GP3/Supercup)	D
08.07.	IndyCar Series, Newton/Iowa	USA
08.07.	IMSA-Sportwagen, Bowmanville/Ontario	CDN

Motorrad

07.07.	Speedway-GP, Hallstavic	S
07.07.	Langbahn-Weltcup (Jugend), Wittstock	D
07.07.	Grasbahn-EM, Tayac	F
07.07.	Speedway-Bundesliga, Diedenbergen	D
07./08.07.	Superbike-/Supersport-WM, Misano	I
07./08.07.	IDM, Zolder	B
07./08.07.	IRRC/Road Racing, Imatra	FIN
08.07.	Motocross-WM, Semarang	RI



NÄCHSTE RUNDE DOPPELTE CHANCEN

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



Motorsport-Partner:  **TEICHMANNRACING**

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

Eine Aktion von

upgraded⁺.de
automotive group

Medienpartner

auto motor sport

sport auto

MOTOR SPORT
MICHELIN

Premium-Sponsor



MICHELIN

Classic-Sponsor Classic-Partner



Nutze Deine Chance:

sport auto Perfektionstraining // 12.07.–13.07.2018

auto motor und sport Car Control // 04.08.–05.08.2018

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

*Scouting auch ohne Teilnahme am Training möglich