

# Honda-Duo dominiert



Formel 1 – Analyse  
**Sauber-Poker  
mit Honda**

TCR International  
**Erste Siege für  
VW und Audi**

Deutschland €2,20  
A €2,40 - CH/Sfr 3,50 - F/E 2,90  
B, NL, LUX €2,60 - E €2,90



DTM Hockenheim  
**Auer und Green feiern  
spektakuläre Siege**



Rallycross-WM Hockenheim  
**Ekström triumphiert  
auch im Motodrom**



Sportwagen-WM in Spa  
**Toyota lässt Porsche  
wieder keine Chance**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Saubers gewagter Deal mit Honda **S. 4**
- Formel 1** Kommentar zur Spannung in der Königsklasse **S. 6**
- Historie** Lotus 49 – der Revolutionär der Formel 1 **S. 8**
- Formelsport** Alonso testet in Indy und F1-Motoren-Entwicklung **S. 10**
- Sportwagen** Toyota feiert WEC-Doppelsieg in Spa **S. 12**
- Sportwagen** Ferrari auch in Spa mit GT-Doppelsieg **S. 14**
- Sportwagen** Mehr aus der Prototypen-/GT-Szene **S. 16**
- Rallyesport** Tracktest im Elektro-Rallycross-Auto **S. 18**
- Rallyesport** Alles aus WM, EM und zur DRM in Sulingen **S. 20**
- Rallyesport** Ekström siegt auch am Hockenheimring **S. 22**
- Tourenwagen** Alles zum Actionreichen DTM-Auftakt **S. 24**
- Tourenwagen** Ergebnisse und weitere DTM-Hintergründe **S. 26**
- Tourenwagen** TCR in Spa, STCC-Auftakt und NASCAR **S. 28**

## Motorrad:

- MotoGP** Spanischer Dreifachsieg beim Heimrennen **S. 30**
- MotoGP** KTM's Motoren-Update, Fahrerlager und Statistik **S. 32**
- Motorrad-WM** Morbidelli stürzt, Márquez gewinnt in Moto2 **S. 34**
- Motorrad-WM** Canet holt in Jerez ersten Moto3-Triumph **S. 36**
- IDM** Interview mit Serienmanager Normann Broy **S. 38**
- Straßensport** Hintergründe aus Superbike, IDM und Co. **S. 39**
- Motocross-WM** KTM war die Macht in Lettland **S. 40**
- Offroad** Supercross-WM, Speedway-WM und mehr **S. 42**

## Leserservice:

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



# 28

TCR Spa: Tourenwagen-Spektakel auf der Ardennen-Achterbahn



# 10

IndyCar-Test: Fernando Alonsos erste Testrunden im Oval



# 40

Motocross-WM Lettland: Max Nagl (#12) rückt der Weltspitze auf die Pelle

# 34

Moto2 Jerez: Alex Márquez triumphiert in Andalusien



**F1: MOTOREN-ENTWICKLUNG**  
Renault und Honda kämpfen in der Formel 1 um Anschluss. Die Fans müssen sich aber noch gedulden, bis die Motoren auf das Niveau von Ferrari und Mercedes kommen. **Seite 10**

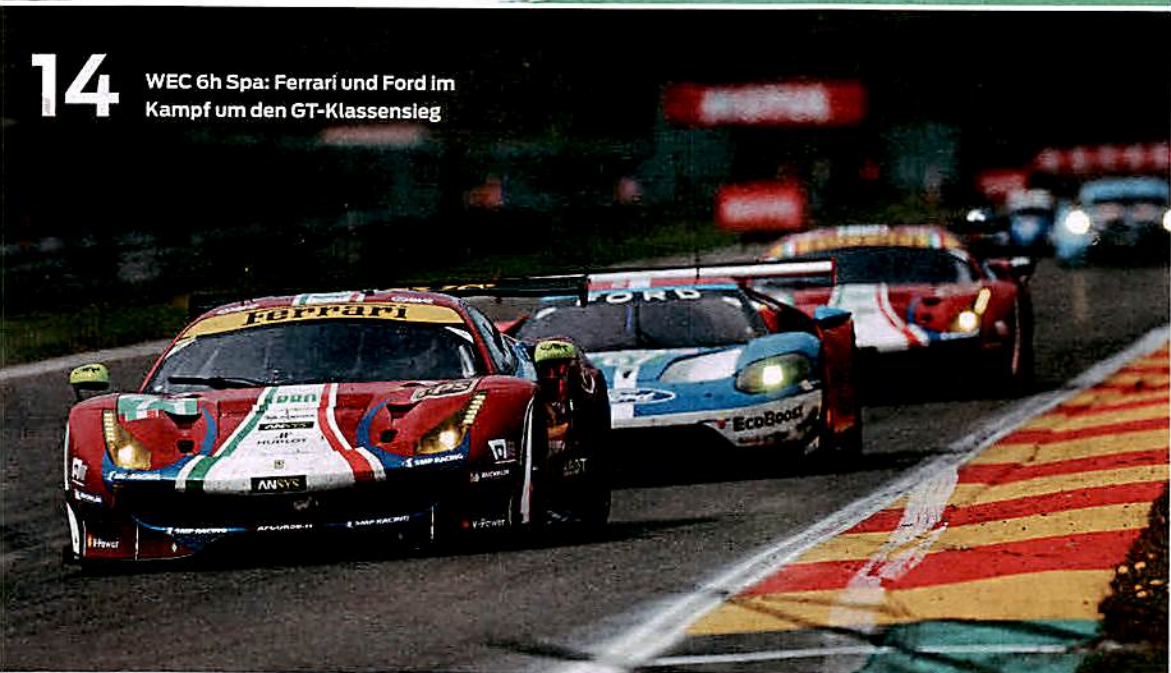
**WEC: LMP1-TECHNIKSTREIT**  
Wir haben Toyota mit den Anschuldigungen der LMP1-Konkurrenz konfrontiert. Fahren die Japaner tatsächlich mit einem illegalen Doppeldiffusor im Heck? **Seite 17**

**RALLYE-WM: CITROËN-KRISE**  
Citroën hat dieses Jahr einen glatten Fehlstart hingelegt. Kommt nun Ex-Volkswagen-Pilot Andreas Mikkelsen, um bei der Weiterentwicklung des C3 WRC zu helfen? **Seite 20**

MARC VDS

# 14

WEC 6h Spa: Ferrari und Ford im Kampf um den GT-Klassensieg



XPB

# Japanischer Patient soll Sauber-Team sportlich gesunden

Verhandelt wurde seit November, seit April sind sich Sauber und Honda einig. Die Hinwiler werden 2018 mit japanischen Leihmotoren in der Formel 1 fahren. Zwei Patienten machen gemeinsame Sache: ein gewagtes Unternehmen.

Von: **Elmar Brümmer**

**D**er Fokus im ersten kompletten Rennjahr unter den neuen Besitzern des Sauber-Teams soll nach den jahrelangen Querelen ums Geld und dem erfolgreichen Überlebenskampf endlich wieder der Leistung gelten. So hat es Teamchefin Monisha Kaltenborn vor dem Start in die Jubiläumssaison des Deutschland am nächsten gelegenen Rennstalls formuliert. In den ersten vier Rennen hat es mit der Umsetzung des Ziels gehapert. Nicht, dass man sich nicht bemüht hätte. Aber ein Turnaround in der Formel 1 hat nicht allein mit finanzieller Sicherheit zu tun, das bekamen schon andere zu spüren.

## McLaren schreckt nicht ab

Aktuell zum Beispiel der McLaren-Rennstall, der sich nach seiner Malaise ohne Mercedes in sicherer technischer und finanzieller Geborgenheit von Honda wähnte. In Woking können sie zwar weiter erstklassige Chassis bauen, doch der Antriebsstrang aus Japan ist immer noch dritte Wahl. Man würde sich lieber heute als morgen trennen, wenn es eine bezahlbare Alternative geben würde. Honda bleibt allein der Weg, seine Entwicklungsfortschritte zu beschleunigen, die Bemühungen müssen (mindestens) verdoppelt werden. Der Schweizer Motorenguru Mario Illien soll mittlerweile als Berater fungieren, angeblich hat man auch von Konkurrent Mercedes Hilfe beim Know-how erfragt.

Künftig wird nach der beiderseits egozentrisch betriebenen Exklusiv-Zusammenarbeit mit McLaren vom kommenden Jahr an ein zweiter Rennstall beliefert: Sauber eben. Um Vergleichswerte zu haben und das Entwicklungstempo zu beschleunigen.

Das momentan schwächste Aggregat im Feld mit dem derzeit langsamsten Auto – eine zugegebene interessante Kombination. Eine, die das vielleicht größte Erfolgsversprechen für die Zukunft bergen kann – oder von Verzweiflung getrieben ist. „Perspektive“, mahnt Monisha Kaltenborn, sei der Inhalt der neuen Beziehung. Nach zusammen 17 Jahren als Ferrari-Kunde ist das ein harter Schritt, ein gewagter dazu. Auch ein notwendiger?

Angesichts der enormen Anlaufschwierigkeiten und des Leistungsrückstands von Honda erscheint das bisherige Schicksal von McLaren eher als eine Warnung für die Zusammenarbeit. Doch das klare Bekenntnis der Honda-Oberen, nicht wie 2008 gleich wieder den Stöpsel zu ziehen, wenn es nicht richtig läuft, lässt auch einen anderen Schluss zu: Wenn die Fortschritte in der

Entwicklung nun wie angekündigt in Gang kommen, könnte Sauber auch gerade im richtigen Moment auf einen sich in Bewegung setzenden Erfolgssprung springen. Projektleiter Yusuke Hasegawa verteidigt die Entscheidung, für 2017 einen komplett neuen Sechszylinder konzipiert zu haben: „Wir haben keinen kompletten Fehler gemacht, das Konzept und die Richtung aber stimmen.“

## Chancen und Risiken

Bei aller positiven Denke erscheinen die Erfolgsaussichten momentan eher fraglich, die Genesung des japanischen Patienten ist das eine, der Entwicklungsfortschritt aller anderen Motorenhersteller (siehe Ferrari über diesen Winter) das andere. Umgekehrt ergeben sich auch Chancen, möglicherweise potenziert dadurch, dass McLaren sich doch noch zu Mercedes umorientiert

– dann wäre Sauber ein Quasi-Werksteam. Angesichts der strapazierten kulturellen Beziehungen zwischen Woking und Tokio haben die Schweizer immerhin die Möglichkeit eines unbeschwernten Arbeitsauftrags mit dem neuen Ausrüster. Sie müssen nur aufpassen, nicht zu rasenden Versuchskaninchen zu werden. Getriebe und Hydraulik übrigens, das ist vertraglich festgeschrieben, liefert McLaren.

Die Ziele von Longbow Finance, jener Gesellschaft, die den schwedischen Investoren bei Sauber vorgeschaltet ist, gelten ohnehin einer Erweiterung des Technologiestandortes Hinwil. Das macht unternehmerisch sicher Sinn, den Erfolg einer Firma nicht nur auf das schwer kalkulierbare Formel-1-Geschäft zu konzentrieren. Andererseits aber ist SauberF1 nun mal die Visitenkarte. Und Erfolg





Teamchefin Monisha Kaltenborn und Technik-Direktor Jörg Zander: Das Augenmerk gilt auch der nahen Zukunft

im Tun auf der Rennstrecke die beste Werbung für Kompetenz.

In jedem Fall freut sich die Buchhaltung von Longbow über den neuen Deal, der deutlich günstigere Preise als die kolportierten 20 Millionen Euro mit sich bringen soll, die jährlich an Leasinggebühren nach Maranello überwiesen wurden. „Das stärkt den Weg, den wir gehen wollen, und passt besser dazu“, sagt Monisha Kaltenborn ganz generell über die neue Zweckhe. Zu dieser gehört auch die in Japan kursierende Annahme, dass Honda künftig eigene Nachwuchsfahrer bei Sauber ausbilden lassen will,

wie Nobuharu Matsushita (Formel 2) und Nirei Fukuzumi (GP3). Sauber als Talentschuppen, das gab es ja schon öfter.

Aber die Sauber-Anhänger werden ungeduldiger, auch wenn einige natürlich ahnten, dass die Ausgangsbedingungen im späten Frühjahr 2016, als alle anderen die Grundsteine für 2017 legten, in Hinwil denkbar bescheiden waren. Effizienz ist bei dem starken Reglementeinschnitt nicht die wichtigste Tugend, es geht auch ums Experimentieren, ums Material, ums Personal. Damit sah es im Vorjahr in Hinwil aus den bekannten Gründen nicht gut genug aus, und das zieht sich jetzt stärker in die neue Saison als befürchtet – der veraltete

Ferrari-Antrieb inklusive. Aber die Menschen vergessen schnell, vor allem in diesem Sport. Schon werden die kritischen Fragen wieder lauter: Warum geht bei Sauber nichts voran?

### Keine Ausreden für 2017

Monisha Kaltenborn selbst hatte gesagt, dass sie das Wort „Übergangsjahr“ nicht mag: „Wozu ein Übergang? 2017 heißt es für uns: Voll angreifen.“ Ausgerüstet mit einem Budget, mit dem der Schritt ins Mittelfeld zu schaffen ist. Ausreden wollte man keine gelten lassen. Also muss sie bald kommen, die aerodynamische Optimierung, damit man den Nachteil von McLaren noch nutzen

! Selbst die gedul-  
digen Fans von  
Sauber werden  
langsam unruhig:  
Warum geht es nicht  
voran? Das Team  
selbst wollte von  
einem Übergangs-  
jahr nichts wissen,  
jetzt steht es in der  
Pflicht.

kann, oder die Schwankungen bei anderen Mittelfeldteams.

Sauber steht damit – bei allen Strategien und Perspektiven – akut unter Druck. Auch die wahre Qualität von Marcus Ericsson oder Pascal Wehrlein ist schwer einzuschätzen unter den momentanen Bedingungen am Ende des Feldes. Ericsson ist nicht als Reißer bekannt, Wehrlein soll im Team nicht sonderlich viele Freunde besitzen. Gerade Fahrer in dieser Kategorie benötigen in schwierigen Zeiten einen Motivationsschub. Wehrlein wird sicher neidisch auf den anderen Mercedes-Junior Esteban Ocon schießen, der mit Force India regelmäßig in die Punkte fährt.

Es ist auch ein Rennen gegen die Statistik. In 63 Rennen der Hybrid-Formel seit 2014 hat Sauber 53-mal nicht punkten können. In Sotschi trudelten Ericsson und Wehrlein als Letzte ins Ziel. Es hapert an vielen Kleinigkeiten, zudem war das Entwicklungsprogramm durch Wehrleins Krankheitspause und technische Anfälligkeiten nicht optimal. In Hinwil beharrt man darauf, dass im C36 noch deutlich mehr Potenzial steckt.

Technik-Direktor Jörg Zander befindet sich in einer Aufholjagd. Für Barcelona ist das erste große Update versprochen, und es muss zwingend wirken. Bei aller Unbeirrbarkeit auf seinem Weg braucht der gesamte Rennstall ein Erfolgserlebnis, auch in seiner Außenwirkung. Denn die Fans, gerade in der Schweiz, wollen mehr zu feiern haben als nur ein stolzes Jubiläum. ■



Formel 1

# Jeder Große Preis ein großes Mysterium



Gegenüber dem Fußball ist die Formel 1 ja langweilig, denn da werden 34 Runden gespielt, und am Ende ist Bayern Meister. Gegen Boxen ist die Formel 1 langweilig, denn da werden zwölf Runden bestritten, und am Ende geht immer ein Klitschko k.o. Was ist dagegen schon eine Weltmeisterschaft, in der es nach vier WM-Läufen drei verschiedene Sieger, vier komplett unterschiedliche Rennen und eine Menge Geschichten zu erzählen gibt?

Von: **Elmar Brümmer**

Es ist immer wieder interessant, wie anspruchsvoll Motorsport-Fans sind, aber das zeugt auch von einer Auseinandersetzung, die tiefer geht als einfaches Stadionjubiläum. Bester Beleg ist die jüngste Folge der „Formel Schmidt“. Der Fachtalk auf auto-motor-und-sport.de hatte nach dem Großen Preis von Russland ein Thema, das vielleicht nur für dieses eine Mal ein war – oder uns vielleicht durch die Saison hindurch begleitet. Die Fragestellung „Langweiliger Rennen oder Krimi?“ kann aber selbst für Sotschi nicht so eindeutig beantwortet werden. Wer nur die lupenreinen Überholmanöver zählt, kommt dank des per Stallregie angewiesenen Platztauschs bei Sauber auf eins. Statistisch gesehen also verheerend. Wer die Spannung des Rennens miterlebt hat, für den zählt etwas anderes – nämlich auch das eine große Überholmanöver, das dann doch nicht stattgefunden hat. Doch allein mitzerleben, wie sich Sebastian Vettel an Valtteri Bottas herangekämpft hat, das war purer Racing: eine wilde Jagd, wie sie früher von Alonso/Schumacher oder Alonso/Vettel vorexerziert worden war, selbst wenn es

vermeintlich nur ums Aufholen ging.

Nach vier Rennen der neuen Formel 1 können wir alle froh sein, dass so wenig beim Alten geblieben ist (nicht mal die Mercedes-Überlegenheit). Es braucht gar nicht unbedingt die geplanten Showeinlagen von Liberty Media, es braucht kein Las Vegas oder Miami (auch wenn's schön wäre) – es braucht einfach nur noch mehr Unberechenbarkeit. Dass sich alle Experten häufiger irren, ist ein gutes Zeichen. Reifen und Temperaturen waren ja jahrelang ein Insiderthema. Diese beiden Faktoren bestimmen zwar weiterhin das Geschehen auf der Piste, aber ihr Einfluss

**STRATEGEN, EXPERTEN UND FAHRER RÄTSELN. DAS MACHT DIE SACHE DOCH ERST RICHTIG INTERESSANT.**

drückt sich weit verständlicher aus. Dennoch: Jeder Große Preis ist ein großes Mysterium, genau so hätten wir es doch gern. Drei Sieger in den ersten vier Rennen, vier Mann, die einen großen Einfluss auf das Titelrennen haben, ein ziemlich starkes Mittelfeld, in dem der offene Schlagabtausch gepflegt wird, dazu die Hoffnung, dass Red Bull noch ein bisschen stärker wird und McLaren ein wenig zuverlässiger. Und jeder Start hatte bisher seine eigenen Gesetze, das bestimmt natürlich auch das Renngeschehen. Wenn es dann noch Debütanten wie Valtteri Bottas auf dem Siegerpodest gibt, stimmt die Story. Die Fernsehsender melden steigende Quoten, das Interesse im Web wächst stetig.

## Die Reaktion stimmt

Der Schritt hin zu den aggressiver werdenden Autos hat sich, zieht man die weiterhin überholunfreundliche Aerodynamik mal ab, also gelohnt. Es ist dadurch mehr in Gang gekommen als nur der zusätzliche Farbstich an der Spitze. Die Formel 1 hat

erstmal seit Jahren bewiesen, dass sie bereit ist, schnell zu handeln und dabei richtig zu reagieren. Die Wünsche von Teams und Fans sollten von Ross Brawn also künftig noch ernster genommen werden. Auch die Angleichung der Motoren durch die Abschaffung der Token-Regel war ein richtiger Schritt. Selbst für Marktführer Mercedes ist der engere Wettbewerb attraktiver.

Ob es tatsächlich die große Wende ist, das kann nach einem Fünftel der Saison natürlich noch nicht abschließend behauptet werden. Aber die Action, die wir dank Ferrari haben, versöhnt doch für ein paar Schwächen. Und dass es generell anspruchsvoller für die Fahrer geworden ist zählte zu den lang gehegten Wünschen, auch der Piloten selbst. Zu einfach darf die Formel 1 einfach nicht werden. ■

## RETURN TO SENDER

**Thema: „Unterhaltungsfaktor in der F1“**  
Bietet die Formel 1 dieses Jahr eine gute Show? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [misa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:misa-lesertribune@motorpresse.de)



Diese Saison sieht man mehr Rot auf dem Podium. In Russland gab's dazu auch noch einen Premiersieger

**MOTORSPORT**  
aktuell

# TANKEN ODER SHOPPEN?

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus **30 €-Gutschein GRATIS** dazu!

**15%**  
PREISVORTEIL



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9002, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Verres, Beilerding, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschupp (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als wesentlicher Unternehmer, AG Hamburg, HRB 90752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1579515  
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50 €. Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,00 Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
	19
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort
Telefon	E-Mail

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

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

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,- €  2. JET, Wert: 30,- €  3. BestChoice, Wert: 30,- €  
(nur in D und A bestellbar) (nur in D bestellbar)

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

Datum	Unterschrift
	X

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

# Elegant mit Cosworth-V8



Chassis R2: Damit gewann Clark in Zandvoort 1967. Der große Überrollbügel entspricht nicht dem Original

Der Typ 49 war die zweite Revolution von Lotus. Der filigrane Rennwagen bekam 1967 einen Ford-Cosworth-V8 angeschraubt. Erstmals überhaupt in der Formel-1-Geschichte. Zwischen 1967 und 1970 feierte das Team mit dem Auto 12 GP-Siege und mit Graham Hill 1968 den Fahrer-Titel. Sieben der neun gebauten Chassis überlebten. Wir durften eines anschauen.

Von: **Andreas Haupt**

**D**er Lotus 49 rockte die Formel 1 wie die Rolling Stones die Musikszene. Bei 41 GP-Einsätzen holte das Auto 12 Siege. Das macht eine Gewinnquote von 29 Prozent. Gleich beim Debüt in Zandvoort 1967 siegte der Rennwagen in den Händen von Jim Clark. Der Schotte errang im Lotus 49 in Südafrika 1968 seinen 25. und letzten GP-Sieg. Teamkollege Graham Hill gewann im selben Jahr seinen zweiten WM-Titel. Jochen Rindt feierte im Typ 49 seinen ersten GP-Erfolg in Watkins Glen 1969. Mario Andretti war im Lotus 49 ein Jahr zuvor an gleicher Stelle erstmals auf die Pole gerast. Eine Motorhaube war dem 49 fremd wie Sechschwäche ei-

nem Kampfjet-Piloten. Der unverstellte Blick auf die Technik ließ Fans, Reporter und Ingenieure staunen. Lotus schnitt das Monocoque hinter dem Cockpit ab und flanschte den Cosworth V8 mit 54,4 Zentimetern Länge als mittragendes Bauteil an. Zum Vergleich: WM-Rivale Brabham baute sowohl den BT20 als auch den BT24 auf einem Rohrrahmen auf.

## 168 Kilo schwerer V8

Die Breite des V8 bestimmte den Chassis-Querschnitt. Chefdesigner Maurice Philippe und Colin Chapman entwarfen ein einfaches Auto mit eleganten Linien. Es wog 500 Kilogramm, davon kamen gut 168 Kilo vom Motor.

Zu Rennbeginn mit vollem Tank war der Lotus 49 rund 708 Kilo schwer. Die acht Ansaugtrichter thronen auf dem Block. Links und rechts schlängelten sich je vier Auspuffkrümmer unter den ungleich langen unteren Quer-

## DIE ERFOLGE



**Debüt:** GP Holland 1967  
**GP-Einsätze (alle Versionen):** 41  
**Einsatzzeit:** 1967–1970  
**Siege:** 12  
**Pole-Positions:** 19  
**WM-Punkte:** 203

## DAS DETAIL



Der Motor als mittragendes Element, so wie es Vittorio Jano mit dem Lancia D50 in den 1950ern vorgemacht hatte. Der Cosworth-V8 war oben an der Spritzwand hinter dem Cockpit verschraubt. Der Hilfsrahmen der Hinterradaufhängung stützte Motorblock und Zylinderköpfe mit zwei weiteren Schrauben. Den Exklusiv-Motorenvertrag hielt Chapman nur 1967. Danach bedienten sich auch die Rivalen bei Cosworth. Der Double Four Valve gewann 155 GP.

## DIE TECHNIK



**Bezeichnung:** Lotus 49 (später B, C)  
Alclad/Aluminium-Monocoque  
**Motor:** Ford Cosworth V8, 415 PS bei 9000/min  
**Getriebe:** ZF 5-Gang  
**Vorderachse:** ungleich lange Querlenker, Schraubfedern, Dämpfer innen, Querstabilisator  
**Hinterachse:** ungleich lange Querlenker, Schraubfedern, Dämpfer außen, Querstabilisator  
**Reifen:** Firestone  
**Länge:** 4013,2 mm  
**Höhe:** 736,6 mm  
**Radstand:** 2413 mm  
**Spur vorne:** 1524 mm  
**Spur hinten:** 1549,4 mm  
**Tank:** 182 l  
**Gewicht:** 500 kg



lenkern durch und mündeten in je einem großen Endrohr.

Das Herz des Lotus 49 war das erste F1-Triebwerk von Cosworth überhaupt. Mit drei Litern Hubraum und gesponsert von Ford. Chapman hatte Walter Hayes, damals für die Öffentlichkeitsarbeit von Ford Großbritannien verantwortlich, bei einem Abendessen überzeugt, einen Deal mit der Chefetage des

amerikanischen Herstellers einzufädeln. Ford überwiebs zwischen März 1966 und Januar 1968 in drei Raten insgesamt 100 000 Pfund an Cosworth. Der ehemalige Lotus-Getriebeingenieur Keith Duckworth entwickelte den V8 zusammen mit Partner Mike Costin. Duckworth hatte zuerst einen 1,6-Liter-Vierzylinder mit vier Ventilen pro Zylinder für die Formel 2 entworfen.

Daraus leitet der britische Ingenieur den kompakten Dreiliter-V8 ab, der anfangs 415 PS bei 9500/min entfesselte. Plötzlich war Lotus wieder konkurrenzfähig, nachdem 1966 mit dem H16-Ungetüm von BRM nur ein Erfolg heraussprang.

### Crashes in Spanien 1969

Im Qualifying waren Clark und Hill unschlagbar. Sie holten ab Zandvoort neun Pole-Positions in Serie. Clark gewann 1967 zwar vier Rennen, zum Titel reichte es nicht. Kinderkrankheiten bremsen das Auto aus. Mal streikte der Achsantrieb, mal die Zündung.

Mal gingen Getriebe oder Nockenwellen kaputt. Kurzum: Der 49 war defektanfällig. Als B- und C-Version wuchsen ihm Flügel. In der irrsen Ausbaustufe standen sie mit 1,55 Meter Höhe im Wind. In Montjuïc 1969 knickten die hinteren Leitwerke, welche die Piloten über ein viertes Pedal anwinkeln konnten, an beiden Autos ein. Rindt brach sich die Nase, der 49 war zerstört.

Noch ein paar Technikdetails: Das Lenkrad war nach links versetzt, damit die Fahrer besser schalten konnten. Die Urversion trug keine Sitzgurte. Die Cockpit-Umrandung tönnte Lotus „pissgelb“, wie die Engländer liebevoll juxten. Es raubte dem 49 kein bisschen von seiner Schönheit. ■

IndyCar

# „Fuß vom Hirn abgekoppelt“

Fernando Alonso hat die Feuertaupe im Indianapolis Motor Speedway bestanden. Doch hundertprozentig zu Hause fühlt sich der Spanier im Highspeed-Oval noch nicht.

Von: **Michael Schmidt**

**D**er Rookie-Test ist geschafft. Fernando Alonso hat sein Indianapolis-Diplom. Der Spanier spulte fehlerfrei die drei Phasen der Fahrprüfung mit steigenden Durchschnittsgeschwindigkeiten von mindestens 205, 210 und 215 Meilen pro Stunde ab. Nach der Pflicht begann der erste Test im Dallara-Honda des Andretti-Teams. Alonso umrundete den Brickyard in seiner schnellsten Runde mit 222,548 mph, was 358,177 km/h entspricht. Zum Vergleich: Für die Pole-Position 2016 fuhr James Hinchcliffe die vier fliegenden Runden mit einem Schnitt von 230,946 mph (371,693 km/h).

Alonso war am ersten Tag auf dem Speedway noch mit den im Rennen zugelassenen 0,3 bar Ladedruck unterwegs. Dabei leistet der Honda V6-Turbo rund 660 PS. In der Qualifikation sind 0,4 bar Boost erlaubt, was die Leistung auf 700 PS hochschraubt. Altstar Mario Andretti applaudierte: „Alonso hat einen perfekten ersten Tag ohne Fehler gehabt. Ich

wette, er schläft heute Nacht wie ein Baby. So ging es mir, als ich meinen Rookie-Test bestand.“

Alonso gab sich am Abend der Feuertaupe noch bescheiden: „Es hat Spaß gemacht. Aber so richtig zu Hause fühle ich mich noch nicht. Im Auto fühlt sich die Strecke viel schmaler an als am Fernseher oder im Simulator.“ An Kurvengeschwindigkeiten von

355 km/h muss sich auch ein zweifacher Formel-1-Weltmeister erst einmal gewöhnen: „Ich wollte Vollgas durch die Kurven fahren. Aber mein rechter Fuß hat ein Eigenleben entwickelt. Er ist immer wieder von alleine vom Gas gegangen. Irgendwie war er vom Hirn abgekoppelt.“ Alonso tritt im papayagelben Dallara mit der Startnummer 29 an. ■



Alonso passt sich an den Indy-Speed an: 390 km/h auf den Geraden, 355 km/h in den Kurven

Formel 1

# Motor-Entwicklung im Verzug

Renault und Honda wollten die Lücke zu Mercedes schließen. Der Preis dafür sind Motorschäden und technische Probleme. Das bremst die Entwicklung und Suche nach mehr Leistung.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie Bestandsliste der FIA für Motoren liest sich nach vier von 20 Rennen so, als wäre die Saison schon auf der Zielgeraden. Ein Auszug daraus: Stoffel Vandoorne hat mit je fünf Turboladern und MGU-H bereits die erste Strafe kassiert. Honda-Kollege Fernando Alonso hat jeweils drei Turbos und MGU-H verbraucht. Bei Renault sieht es nur unwesentlich besser aus.

Alle sechs Renault-Piloten haben bereits zwei Einheiten von Motor, Turbo und MGU-H im System.

Renault wird immer häufiger von Schäden heimgesucht. Vier Probleme sind unter Kontrolle, das jüngste macht Sorgen. Bei Carlos Sainz in Bahrain, Daniel Ricciardo im Bahrain-Test und

Jolyon Palmer in Russland ging die MGU-H kaputt. Die Schäden bremsen die PS-Suche. Die für den GP Kanada geplante erste Ausbaustufe kommt später. Sie wird auch nicht drei, sondern nur ein Zehntel bringen. Ricciardo sagt bereits: „Erst im Sommer werden wir wissen, ob wir ein Siegerauto haben.“

Honda hält an seinem Zeitplan fest, obwohl die Ursache für die MGU-H-Defektserie immer noch nicht ganz geklärt ist. Man vermutet das Problem in Schwingungen der Welle zwischen Turbine und Verdichter. Sie ist länger als beim 2016er-Modell. Der runderneuerte Honda V6 soll beim GP Kanada debütieren und so viel Leistung haben, wie es Honda in seinem Lastenheft für den Saisonbeginn stehen hatte. Der Angriff auf Mercedes wird auf 2018 verschoben.

Auch die Ferrari-Fahrer müssen mit Strafen rechnen. In Sotchi kam nach diversen Defekten der dritte Turbolader zum Einsatz. Die alten Lader werden am Freitag weiterverwendet. Ferrari hat sich mit der Maßnahme die Freiheit verschafft, Strafen auf Rennen zu legen, wo sie wenig schaden. Also Spa und Monza. ■



Red Bull in der Warteschleife: Renault muss Motor-Ausbaustufe verschieben



Der schnellere Toyota kam in Spa nur auf Platz 2 ins Ziel



# Toyota mit Doppelsieg

Toyota setzte den Vorteil beim Abtrieb beim zweiten WM-Lauf in Spa in eine dominante Renn-Performance um und holte den Doppelsieg. Entschieden wurde das Rennen zwischen Porsche und Toyota über die Reifennutzung – beim teaminternen Duell gab Glück den Ausschlag.

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

**D**ie Generalproben für Le Mans sind gelaufen, und in den Büchern stehen zwei Siege für das Toyota-Trio Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Anthony Davidson. Sie gewannen in Spa mit 1,992 Sekunden Vorsprung auf ihre Teamkollegen Mike Conway und Kamui Kobayashi. Doch das Duell der beiden Toyotas war ein ungleiches: Das zweitplatzierte Auto mit der Startnummer 7 war bei der Renn-Pace eindeutig schneller als der Schwesterwagen mit der Nummer 8 – hatte aber bei den zwei Gelbphasen Pech.

Der einzige Erklärungsbedarf bei Toyota bestand nach dem Rennen also in der Frage, woher

die Speed-Differenz kam. Beide Autos fuhren wie schon in Silverstone den High-Downforce-Kit, der besser zur Strecke in Spa passt als der Le-Mans-Kit, den Porsche verwendete. Ganz besonders deshalb, weil die Limitierung der Anzahl der Reifensätze für 2017 Doppelstints im Rennen zwingend erforderlich macht – und je mehr Abtrieb man hat, desto besser ist die Reifennutzung und der Verschleiß.

Das siegreiche Trio Nakajima, Buemi und Davidson klagte das ganze Wochenende über fehlenden Speed im Vergleich zum Schwesterwagen. War es nur das Setup? Oder gab es auch technische Differenzen? Der Toyota TS050 von Conway und Kobayashi musste nach dem Crash von Neuzugang José María López in Silverstone komplett neu aufgebaut werden.

## Neuer Motor als Schlüssel?

Der Motor des Unfallautos wurde nach Japan zurückgeschickt, im Tausch gab es ein neues Triebwerk. Gab es eventuell ein Upgrade beim Motor, das den Unterschied von konstant sechs bis sieben Zehntelsekunden im Rennen erklären könnte? Die Fakten auf der Strecke sprechen eine klare Sprache: Conway und Ko-

**»DER TOYOTA VON MIKE CONWAY UND KAMUI KOBAYASHI HÄTTE DEN SIEG VERDIENST GEHABT – SIE WAREN KLAR SCHNELLER.«**

Toyota-Technikchef Vasselon

bayashi fuhren in der ersten Rennhälfte einen Vorsprung von 30 Sekunden heraus, doch aussagekräftiger ist, was dann folgte: Bei zwei Gelbphasen war der Toyota mit der Nummer 7 kurz zuvor an der Box gewesen – Pech. Addiert man beide Vorfälle zusammen, so kostete das über 70 Sekunden – doch im Ziel lag Kobayashi direkt hinter Buemi, er hatte eine Lücke von fast 30 Sekunden einfach zugefahren!

„Das #7er-Auto hätte den Sieg ganz klar verdient gehabt“, sagte auch Toyotas Technikdirektor Pascal Vasselon nach dem Rennen. Doch Toyota fror das Resultat nach den letzten Splash-Dash-Stopps zwölf Minuten vor Rennende per Teamorder ein.

„In Summe waren wir einen klaren Schritt schneller als Porsche“, hielt Vasselon fest. „Ein Porsche (#2) und ein Toyota (#8) profitierten gleich zweimal von den beiden Full-Course-Yellow-Phasen, weil sie unter Gelb nachtanken konnten – das #7er-Auto hat dagegen fast 70 Sekunden verloren. Ohne das Pech hätten Conway und Kobayashi das Rennen vermutlich mit einem Vorsprung von deutlich über einer Minute gewonnen.“

Toyota konnte in Spa die Vorteile beim Aero-Paket und die positiven Rückwirkungen auf den Reifenverschleiß deutlich besser umsetzen als noch zuvor in Silverstone. „Wir sind immer noch in einer steilen Lernphase mit dem neuen Auto“, gab Vasselon zu. Bemerkenswert auch, dass Toyota seine Boxenstopps massiv verbessern konnte: In der Regel fehlten beim Nachtanken und Reifenwechseln nur noch eine bis maximal zwei Sekunden auf Porsche – in Silverstone hatte man bei einigen Stopps noch bis zu fünf Sekunden eingebüßt.

Aber nicht nur Toyota konnte das Totschlagargument Pech für sich in Anspruch nehmen, sondern auch Porsche. Das Nummer-2-Auto von Brendon Hartley, Timo Bernhard und Earl Bamber

erwischte zwar die beiden Gelbphasen perfekt, dennoch büßte man Zeit ein: erstens wegen eines zusätzlichen Stopps in Runde 54, ausgelöst durch einen Reifenschaden hinten links, zweitens weil man kurz vor der Serie der sechsten Stopps einen Feindkontakt mit einem LMP2-Auto in der Busstoppschikane hatte – am Lenkrad saß ausgerechnet der im Unfrieden ausgeschiedene Ex-Porsche-Werksfahrer Romain Dumas. Der Kontakt ging aber wohl tendenziell eher auf die Kappe von Brendon Hartley, der den LMP2-Wagen von Dumas im Heckbereich touchierte. Der folgende Tausch der Frontpartie kostete abermals gut 20 Sekunden – damit musste sich Porsche mit Platz 3 zufriedengeben.

### Porsche mit Regen-Poker

Beide Porsche-Teams klagten über zu hohen Reifenverschleiß, besonders im zweiten Stint. Der 919 Hybrid von André Lotterer, Nick Tandy und Neel Jani hatte zu Rennbeginn von der Pole-Position aus geführt, doch hier ließen die Reifen schon am Ende des ersten Stints deutlich nach, woraufhin das Team bei der Strategie auf Risiko setzte: Man fuhr in der Folge nur noch Single Stints, in der Hoffnung, dass es wie vorhergesagt im letzten Renn Drittel regnen würde. So

verlor man zwar Zeit bei den Stopps, war jedoch bei den Single Stints schneller. Der Regen kam aber abgesehen von ein paar Nieseltropfen nicht – so sahen Lotterer, Tandy und Jani das Ziel in Spa nur auf Platz 4.

„Unser Reifenabbau war bezogen auf die Rundenzeitenentwicklung einfach zu hoch, das muss man klar festhalten“, bilanzierte Porsche-Teamchef Andreas Seidl nach dem Rennen. „Wir waren zwar schnell über eine Runde und hatten insgesamt auch guten Grip, aber die Toyotas hatten mit dem High-Downforce-Paket weniger Reifenabbau als wir – und deshalb haben wir letztlich das Rennen verloren.“

„Beim Auto mit der Startnummer 1 haben wir gepokert, als wir sahen, dass wir den Speed der Toyota nicht mitgehen konnten. Wir spulten dann vier Stints mit frischen Reifen ab, in der Hoffnung, dass es in den letzten zwei Rennstunden regnen würde. Doch der Regen kam leider nicht, sonst hätte sich noch mal eine Tür öffnen können.“

Seidl glaubt aber, dass man mit dem Schwesterauto von Bernhard, Hartley und Bamber eine konkrete Chance gehabt hätte, den langsameren Toyota vielleicht doch zu schlagen: „Der #7er-Toyota spielte in einer eigenen Liga, aber das #8er-Auto hät-

ten wir bei einem problemlosen Rennen mindestens unter Druck setzen, wenn nicht sogar gefährden können. Leider haben uns der Reifenschaden und die Kollision einen Strich durch die Rechnung gemacht.“

Trotzdem ist aus Seidls Sicht die bisherige Taktik von Porsche,



**»WIR HABEN MIT DEM LE-MANS-KIT IN SILVERSTONE UND SPA VIEL GELERNT – UND NICHT ZU VIELE WM-PUNKTE EINGEBÜSST.«**

Porsche-Teamchef Seidl

die Saison mit dem Le-Mans-Kit zu starten, aufgegangen: „Wir haben weder in der Hersteller-WM noch in der Fahrer-WM zu viele Punkte verloren, das war unser primäres Ziel. Zweitens konnten wir uns mit dem Low-Downforce-Kit über zwei Rennen auf Le Mans einschließen, einige Dinge ausprobieren und so unsere Vorbereitung optimieren.“

Zumal Porsche den in Spa startenden dritten Toyota von Yuji Kunimoto, Stéphane Sarrazin und Nicolas Lapierre deutlich im Griff hatte – und der startete wie die beiden Werks-Porsche mit dem Le-Mans-Kit. Die dritte Toyota-Crew hatte noch ärgere Reifenprobleme als die beiden Porsche – und lag schon nach dem ersten Doppelstint anderthalb Minuten zurück.

### Fahrer Thema bei Toyota?

Bei Toyota hatte man es aber auch nicht anders erwartet: „Wir haben die Flügel steil gestellt, was nicht effizient ist, und uns war auch klar, dass wir auf einer Strecke mit viel Abrieb wie in Spa bei den Doppelstints Probleme haben würden“, so Technikchef Vasselon. „Dennoch sind wir mit dem ersten Einsatz zufrieden.“

Ein wenig geschockt waren die Beobachter doch – ob des wenig eindrucksvollen Debüts des Japan-Youngsters Kunimoto. ■

## SPORTWAGEN-WM / SILVERSTONE

### ZWEITER WM-LAUF IN SILVERSTONE

**Länge der Strecke:** 7,004 Kilometer; **Renndistanz:** 173 Runden = 1211,692 Kilometer; **Pole-Position LMP1:** Porsche (#1) 1.54,097 Minuten; **Pole-Position LMP2:** G-Drive-Oreca (#26) 2.02,601 Minuten; **Pole-Position GTE-Pro:** Ferrari 488 GT (#71) 2.15,017 Minuten; **Pole-Position GTE-Am:** Aston Martin (#98) 2.18,659 Minuten  
**Schnellste Rennrunde LMP1:** Brendon Hartley, Porsche 919 Hybrid (#2): 1.57,683 min  
**Schnellste Rennrunde LMP2:** Mathias Beche, Vaillante Rebellion Oreca (#13) 2.05,950 min  
**Schnellste Rennrunde GTE-Pro:** Kevin Estre, Porsche 911 RSR (#92) 2.17,045 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand	
1.	LMP1-H	#8	Buemi/Davidson/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	6:00.33.211 h
2.	LMP1-H	#7	Kobayashi/Conway	Toyota TS050 Hybrid	+1,992 s
3.	LMP1-H	#2	Bernhard/Bamber/Hartley	Porsche 919 Hybrid	+35,283 s
4.	LMP1-H	#1	Tandy/Lotterer/Jani	Porsche 919 Hybrid	+1,25,438 min
5.	LMP1-H	#9	Sarrazin/Lapierre/Kunimoto	Toyota TS050 Hybrid	+2 Runden
6.	LMP1-L	#4	Webb/Kraihammer/Rossiter	Kolles Enso CLM P1/01 Nismo	+12 Runden
7.	LMP2	#26	Rusinov/Thiriet/Lynn	G-Drive-Oreca	+13 Runden
8.	LMP2	#31	Canal/Prost/Senna	Vaillante-Rebellion-Oreca	+13 Runden
9.	LMP2	#38	Tung/Jarvis/Laurent	Chan-Oreca	+13 Runden
10.	LMP2	#13	Beche/Heinemeier-Hansson/Piquet	Vaillante-Rebellion-Oreca	+14 Runden
11.	LMP2	#36	Dumas/Menezes/Rao	Signatech-Alpine	+14 Runden
12.	LMP2	#35	Ragues/Negrão/Paniciati	Signatech-Alpine	+15 Runden
13.	LMP2	#24	Graves/Hirschi/Vergne	Manor-Oreca	+15 Runden
14.	LMP2	#25	Gonzalez/Trummer/Petrov	Manor-Oreca	+15 Runden
15.	LMP2	#28	Gonzalez/Trummer/Petrov	TDS Racing-Oreca	+15 Runden
16.	GTE-Pro	#71	Rigon/Bird	Ferrari 488 GTE	+22 Runden
17.	GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	Ferrari 488 GTE	+23 Runden
18.	GTE-Pro	#66	Mücke/Pla/Johnson	Ford GT	+23 Runden
19.	GTE-Pro	#67	Priault/Derani/Tincknell	Ford GT	+23 Runden
20.	GTE-Pro	#91	Lietz/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+24 Runden

## WM-STÄNDE

### FAHRER LMP1

1.	Anthony Davidson	50
1.	Sébastien Buemi	50
1.	Kazuki Nakajima	50
2.	Timo Bernhard	33
2.	Brendon Hartley	33
2.	Earl Bamber	33

### HERSTELLER LMP1

1.	Toyota	69,5
2.	Porsche	61

### FAHRER GTE-PRO

1.	Andy Priaulx	26
1.	Harry Tincknell	26
1.	Luis Felipe Derani	26
2.	Alessandro Pier Guidi	18
2.	James Calado	18

### HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ferrari	72
2.	Ford	65
3.	Porsche	34
4.	Aston Martin	24



# Ferrari dominiert in Spa

Beim zweiten Lauf der Sportwagen-WM in Spa dominierte Ferrari das Geschehen in der GTE-Klasse. Ford verlor nach vier Rennstunden den Anschluss – während Porsche und Aston Martin dramatisch abfielen.

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

**A**uf die Pole-Position ließ das Ferrari-Team AF Corse einen deutlichen Doppelsieg im Rennen folgen: Davide Rigon und Sam Bird vermochten sich erst im letzten Stint von ihren Teamkollegen James Calado und Alessandro Pier Guidi abzusetzen. Zu diesem Zeitpunkt hatten die Gegner schon die weiße Flagge gehisst: Die beiden Ford GT, die sich in den ersten Rennstunden mit den beiden Ferraris um die Führung balgten, hatten wegen Pech in einer Full Course Yellow sowie einem Technikpro-

blem den Anschluss verloren und wiesen im Ziel einen Rückstand von einer halben Minute auf, obwohl sie wegen der Track Position beim Zieleinlauf mit Rundenrückstand abgewunken wurden.

Extrem unterhaltsam war das harte Duell der beiden Ferrari für die Fans trotzdem: Mehrfach im Rennen kam es zu direktem Kontakt zwischen den Teamkollegen. Das knallharte Duell wurde erst in der letzten Stunde entschieden, als beide Ferrari mit Reifenproblemen kämpften: Die neuen Reifenregeln zwingen alle Teams in der GTE-Pro-Klasse zu Doppelstints im Rennen, was auf Pisten mit hohem Abrieb wie in Spa extrem kritisch ist.

## Doppelstints als Ärgernis

Aus diesem Grund hatte sich James Calado im Ferrari mit der Startnummer #51 beim letzten Stopp für neue Reifen an der Vorderachse entschieden, während Davide Rigon auf einen Tausch der Reifen verzichtete. Für Calado ging der Schuss nach hinten los: Der Brite verlor in der zweiten

## DIE ABSTRUSEN REIFENREGELN VERÄNDERN DEN SPORT IN DER GTE-KLASSE – UND ÜBERLAGERN JETZT SOGAR DAS BOP-THEMA.

Runde seines letzten Stints das Auto fast in Eau Rouge, weil die Balance-Verschiebung zu groß war – es fehlte Haftung an der Hinterachse. Calado gab die Verfolgung von Rigon daraufhin auf.

Das war aber nicht das einzige Reifenproblem bei Ferrari: Im Rennen riss es an beiden Autos mehrfach ganze Fetzen aus der Seitenschulter der Reifen. Michelin-Rennchef Jérôme Mondain gab die Probleme offen zu: „Das müssen wir analysieren, weil das Phänomen im Training nie auftauchte.“ Bei Ferrari hat man die Vermutung, dass die höheren

Temperaturen am Renntag sowie die Dauerbelastung in der High-speed-Senke Eau Rouge für das Problem verantwortlich sind.

„Zu Rennende hatten wir nur noch zwei gebrauchte Reifen übrig, die wir auf die Vorderachse montierten“, sagte James Calado nach dem Rennen. „Obwohl ich zu Beginn des letzten Stints vorsichtig war, wäre ich in Eau Rouge um ein Haar abgeflogen. Zu Rennbeginn fuhren wir die Senke voll – im letzten Stint schaltete ich in den vierten Gang herunter! Nach dem Fast-Abflug entschlossen wir uns, nicht mehr um den Sieg zu kämpfen.“

Im Ziel lagen die beiden Ford GT auf den Plätzen drei und vier, obwohl sie über weite Strecken im engen Clinch mit den beiden Werks-Ferrari gelegen hatten. Stefan Mücke, Olivier Pla und Billy Johnson schafften es im #66er-Auto noch aufs Podium, obwohl sie Pech in einer Gelbphase hatten. Das zweite Auto von Andy Priaulx, Harry Tincknell und Luís Felipe Derani verlor den Anschluss, als man kurz



In den ersten Stunden kämpfte Ford um die Spitze, dann hatte man Pech



Ferrari holte in Spa einen klaren Doppelsieg, Ford komplettierte das Podium



Die beiden 911 RSR kämpften in Spa mit massiven Reifenproblemen

Das Duell der beiden Ferrari mit mehrfachem Feindkontakt war eine gute Show, erst am Schluss setzten sich Bird und Rigon durch

nach einem Boxenstopp wegen eines Benzindruckproblems ausgangs Raidillon strandete, um einen Reset des Bordcomputers durchzuführen.

„Ferrari hatte einen leichten Vorteil beim Speed“, gestand Ford-Teamchef George Howard-Chappell nach dem Rennen. „Und obendrein hatten wir etwas Pech: Das Benzindruckproblem hat uns beim #67er-Auto 20 Sekunden gekostet, das Schwesterauto hatte gerade seinen Boxenstopp erledigt, als eine Gelbphase kam – so gewann Ferrari Zeit beim Stopp unter Gelb. Ohne die beiden Vorfälle wären wir enger an Ferrari dran gewesen, auch wenn ich glaube, dass es nicht zum Sieg gereicht hätte.“

### Zweiklassengesellschaft?

Vergleicht man die Performance von 2016 und 2017, so dominierte Ferrari schon im letzten Jahr. Alle GTE-Autos sind über die Fahrzeugeinstufungen schneller geworden – doch Ford und Ferrari haben sich deutlich stärker gesteigert als Porsche und Aston

Martin. Der Vantage holte zwar 2016 den Titel, befindet sich aber in seinem letzten Einsatzjahr, Porsche hat mit dem flammneuen 911 RSR vielleicht noch zu wenig Erfahrung – beide Hersteller stürzten im Rennen jedenfalls dramatisch ab und sahen die Zielflagge nur mit zwei beziehungsweise drei Runden Rückstand.

„Das war ein sehr schlechtes Wochenende“, hielt Marco Ujhasi, Leiter GT-Werkssport bei Porsche, fest. „Wir haben im Rennen beide Reifenmischungen verwendet, waren aber in beiden Fällen zu langsam. Wenn man bedenkt, dass Ford und Ferrari auch mit Michelin-Reifen fahren, so ist der Abstand viel zu groß. Die neuen Reifenregeln sind vom Handling her sehr schwierig, weil wir auch in den Trainingssitzungen nur wenig Zeit haben, um das Setup optimal anzupassen.“

Noch schlimmer lief es nur bei Aston Martin, die allerdings im Gegensatz zur Konkurrenz mit Dunlop-Reifen antreten.

Doch die beiden Werkswagen waren bei der schnellsten Rennrunde nur marginal zügiger unterwegs als das Auto aus der GTE-Am-Klasse – das Delta lag bei nur sieben Zehntelsekunden! Es half natürlich auch nicht, dass ein Auto im Rennen durchgehend von Technikproblemen eingebremst wurde. Das Schwesterauto fuhr zwar durch – war aber ebenfalls viel zu langsam.

Es scheint zu stimmen, dass die neuen Reifenregeln sich wie ein Grauschleier über die Performance in der GTE-Klasse legen – und darüber hinaus auch noch die reinrassigen Mittelmotorautos favorisieren. Damit spielt die BoP im Moment sogar eher eine untergeordnete Rolle. „Mit diesen Autos auf einer Strecke wie in Spa Doppelstints zu fahren – das ist eine extreme Challenge“, hielt Ford-Teamchef George Howard-Chappell fest. Hinter vorgehaltener Hand wird die Kritik an den neuen Regeln immer lauter – übrigens quer durch alle Fahrzeugklassen in der Sportwagen-Weltmeisterschaft. ■

### HATZ MIT FIA-POSTEN

Am Rande des WM-Laufs in Spa wurde bekannt, dass der ehemalige Porsche-Entwicklungsvorstand Wolfgang Hatz als neues Mitglied in der FIA Endurance Commission aufgenommen wurde. Hatz ersetzt dabei offenbar den ehemaligen Williams-F1-Technikchef Patrick Head. Die Langstreckenkommission hat die Aufgabe, die sportlichen und technischen Belange der Sportwagen-WM zu steuern.

### GTE-BOP LE MANS

Die BOP der GTE-Pro-Klasse für das 24h-Rennen in Le Mans wird nach einem neuen definierten Prozess aufgesetzt, auf den sich nach Silverstone alle Hersteller sowie FIA und ACO verständigt haben. Hierbei sollen Sonderfaktoren der Strecke in Le Mans ebenso berücksichtigt werden wie die Renn-Performance aus den ersten beiden WM-Läufen. Die spezielle Le-Mans-BoP soll im Mai veröffentlicht werden, zusätzlich behalten sich FIA und ACO das Recht vor, auch noch kurzfristige Änderungen vor dem Rennen in Le Mans vornehmen zu können.

### GTE MIT SPRITANPASSUNG

Die Einigkeit beim Thema BoP in Le Mans (siehe oben) bedeutet jedoch nicht, dass sich jetzt alle Hersteller lieb haben. In der Woche vor Silverstone lancierten FIA und ACO neue Tankmengen – und sofort stritten sich alle beteiligten Hersteller über die Frage, ob dies nun als BoP zu werten sei oder nicht. Bei Ferrari spricht man von einer neuen BoP, bei Porsche wird darauf verwiesen, dass auch die neue Auto-BoP nur die Performance-relevanten Faktoren abdeckt, also Leistung und Gewicht, während Anpassungen beim Tankvolumen nur dazu dienen sollen, die Reichweiten an die Strecken anzupassen. Bei Ferrari wird gekontert, dass man mit mehr Sprit auch ein anderes Gemisch fahren könne – damit sei die Anpassung eben doch auch eine neue BoP.

Sportwagen-Weltmeisterschaft / GTE-Klasse

## Aston Martin: Neues GTE-Auto kommt 2018

Kürzlich hat Aston Martin verkündet, dass man in den nächsten fünf Jahren in Le Mans und der Sportwagen-WM antreten wird. Jetzt ist klar: 2018 debütiert der neue Vantage GTE – und zwar mit V8-Biturbomotor.

**D**er neue Aston Martin Vantage basiert auf einer verkürzten Basis des neuen DB11-Modells und wird Ende des Jahres offiziell präsentiert. Doch statt wie bisher üblich das Rennauto erst später nachzuschleppen, erfolgt die Entwicklung von Straßen- und Rennauto bei Aston Martin diesmal parallel.

In der Rennabteilung wurde letzte Woche das erste Testchassis für das GTE-Rennmodell des

neuen Vantage fertiggestellt, die Testphase soll im August 2017 starten. Neu ist auch die Motorisierung: Der bisherige, 4,5 Liter große V8-Saugmotor wird aussortiert und durch einen 4-Liter-V8-Biturbomotor von AMG ersetzt. Die Schwaben kooperieren offiziell seit 2013 mit der britischen Sportwagenmarke.

Die Ablösung ist mehr als überfällig: Zwar hat Aston Martin mit dem Vantage im vergangenen Jahr den GTE Weltcup der FIA gewonnen, doch das Debüt des Ur-Vantage erfolgte 2008, das letzte größere Update datiert auf 2012. Damit ist der Vantage GTE mit Abstand das älteste GTE-Auto im Feld – was auch erklären könnte, warum die Briten zu Saisonbeginn 2017 so große Mühe haben, den Anschluss an die neuen GT-Modelle von Ford, Ferrari und Porsche herzustellen. ■MCS

Sportwagen-Weltmeisterschaft / LMP1-Klasse

## LMP1-Topklasse weiter mit Hybridtechnik

WM-Promoter Gérard Neveu hat auf Nachfrage von Motorsport aktuell am Rande des WM-Laufs in Spa klargestellt, dass ACO und FIA unbedingt am gegenwärtigen Technologie-Konzept der LMP1-Klasse festhalten wollen – also inklusive Hybridtechnik.

**N**euve erteilte in Spa allen Spekulationen eine Absage, dass FIA und ACO eine Topklasse ohne Hybridtechnik installieren könnten. „Das ist aus unserer Sicht völlig undenkbar“, sagte Neveu. „Wir haben auch gar keine andere Wahl, weil wir sonst unsere aktuellen Hersteller verlieren könnten. Die neue Topklasse wird auf jeden Fall Hybridtechnik an Bord haben, denn

neue Technologien gehören zur DNA von Le Mans – und zur DNA der Sportwagen-WM.“

Im Hintergrund laufen die Verhandlungen zur Zukunft des LMP1-Reglements für 2020. Nach dem Audi-Ausstieg im Oktober 2016 benötigt die WM dringend einen neuen LMP1-Hersteller, als einziger Interessent gilt Peugeot.

Deren Sportchef Bruno Farnin hat bestätigt, dass die PSA-Gruppe, zu der Peugeot gehört, einem LMP1-Einstieg nur zustimmt, wenn ein Hybridsystem an Bord ist. Allerdings wollen die Franzosen, dass die Kosten dramatisch sinken. Eine andere Lösung hätte darin bestanden, die LMP1-Light-Klasse für Hersteller zu öffnen und die DPI-Autos aus Nordamerika zuzulassen. Dieser sogenannte „Plan B“ ist nach den Aussagen von Neveu nun aber offenbar vom Tisch. ■MCS

Sportwagen-Weltmeisterschaft / LMP2-Klasse

## LMP2-Speed als Problem

Die mahnen Rufe der LMP1-Meute über den Speed der neuen LMP2-Wagen werden immer lauter. Nur eine Partei will aber offenbar nicht hinhören – nämlich die FIA.

Von: **Marcus Schurig**

**E**in Zitat zum Nichtzitierten: „Es wäre klasse, wenn du mich da rauslässt – aber es wäre super, wenn du es trotzdem schreibst!“ Das Thema LMP2-Speed steht offenbar weit oben auf dem FIA-Index, anders ist die große Vorsicht im WM-Fahrerlager nicht zu erklären. Ein LMP1-Boss sagt, das Thema sei „hochpolitisch“ – was ja nur bedeuten kann, dass die LMP1-Hersteller ihren Unmut bereits deponiert haben, aber wohl eine Abfuhr von der FIA erhielten.

Worum geht es? Die neuen LMP2-Wagen haben gut 100 PS mehr Leistung und deutlich mehr Abtrieb als ihre Vorgänger, was zu stark verbesserten Run-

denzeiten führt. Im Qualifying in Spa waren die Top-LMP2-Autos 5,5 Sekunden schneller als 2016. Bei Tests im spanischen Aragón lagen zwischen LMP1 und LMP2 gerade mal 1,5 Sekunden. Aber das größte Problem sind die Top-speeds: In Spa waren die LMP2 am Ende der Kemmel-Geraden kaum langsamer als die LMP1.

Daher gehen die LMP1-Teams mit einem unguuten Gefühl nach

Le Mans: Dort sollen die Oreca-LMP2 mit Low-Downforce-Kit laut Simulation Höchstgeschwindigkeiten von 340 km/h erreichen – exakt so schnell wie die LMP1-Werksautos im Jahr 2016.

Weil die LMP1-Piloten aber am Ende der langen Geraden lufpen, um Benzin zu sparen, sind brenzlige Situationen in Le Mans vorprogrammiert – denn die LMP2-Fahrer bleiben auf dem Gas und

könnten die LMP1-Autos sogar überholen. „Wir haben schon in Spa Mühe, an den LMP2-Autos vorbeizukommen“, klagte ein LMP1-Werksfahrer. Oft geht es nur mit Gewalt, also mit einem Ausscheren in letzter Sekunde.

Ein Teamchef klagt: „Die Rundenzeiten- und Top-speed-Separierung passt nicht, das haben wir der FIA auch gesagt.“ Die FIA lehnt Änderungen jedoch ab. ■



Die neuen LMP2-Autos haben mehr Leistung und Abtrieb, daher sanken die Rundenzeiten und stiegen die Topspeeds

# Toyota sagt: „Alles legal“

Letzte Woche wurde bekannt, dass Porsche die Zulässigkeit einiger Aero-Lösungen am neuen Toyota TS050 Hybrid infrage stellt und die FIA um Klärung gebeten hat. Beim zweiten WM-Lauf in Spa haben wir Toyota und die FIA mit den Vorwürfen konfrontiert.

Von: **Marcus Schurig**

**P**orsche behauptet, dass einige Aero-Lösungen am neuen Toyota weder dem Reglement noch dem Geist des Reglements oder den getroffenen Abklärungen mit der FIA entsprechen – und lancierte deshalb eine offizielle Anfrage an die FIA mit der Bitte um Klärung. Beim zweiten WM-Lauf in Spa wurde klar, dass primär der Heckdiffu-

sor des Toyota im Fadenkreuz von Porsche steht. Offenbar besteht die Vermutung, es könne sich um eine Art Doppeldiffusor handeln – ähnlich jenen Lösungen, wie sie 2009 in der Formel 1 zum Einsatz kamen.

Toyota-TMG-Teamchef Rob Leupen nahm die Anwürfe völlig gelassen: „Unser Auto ist legal. Wir glauben, dass beide Herstel-

ler sehr ähnliche Aero-Konzepte verwenden – aber vielleicht ist unser Konzept ja das bessere.“

Toyota-Technikchef John Litjens sagt: „Ich verstehe die ganze Aufregung nicht, wir haben keinen Doppeldiffusor. Die Homologation und die Zulassung sind abgeschlossen, das lief fast über ein Jahr, alle Details wurden abgeklärt. Ich werde hier nicht ver-

raten, was wir im Detail gemacht haben, aber wir haben keinen Doppeldiffusor – das kann ich mit Sicherheit sagen!“

Die FIA wollte in Spa keinen offiziellen Kommentar zu den technischen Details abgeben, ein FIA-Offizieller ließ sich nur mit dem Satz zitieren: „Das Auto ist homologiert.“

Da keine konkreten Beweisfotos vorliegen und auch unklar ist, bei welchen spezifischen Bauteilen Porsche die Regelkonformität infrage stellt, ist schwer einzuschätzen, was nun zutrifft – und was nicht. Hat Toyota einen Graubereich im Reglement ausgenutzt? Oder womöglich sogar eine rote Demarkationslinie überschritten? Oder reden wir hier von Regel-Interpretationen, die auf sogenannten Clarifications beruhen, die allesamt nicht-öffentlich sind? Fakt ist: Die FIA hat das Auto homologiert – und eine Anfechtung gestaltet sich in der Regel schwierig. ■



Toyota bestritt in Spa, dass sie am TS050 einen Doppeldiffusor verwenden

KTM X-Bow Battle

# Faas-Doppelsieg in Brünn

Zum Auftakt der neuen Saison der KTM X-Bow Battle feierte Steffen Faas in Brünn einen Doppelsieg. Mit Spannung wurden die ersten Rennen der neuen GT4-Klasse erwartet.

Von: **Tobias Grüner**

**B**ei besten äußeren Bedingungen ist die KTM X-Bow Battle in Brünn in die Saison 2017 gestartet. Insgesamt 53 Teilnehmer wurden in den unterschiedlichen Wertungen gezählt. Für den ersten Lauf der Elite-Klasse am Freitag hatte sich der Tscheche Josef Koller die Pole-Position gesichert. Doch mit einem tollen Start konnte Steffen Faas von Startplatz vier schon in der ersten Runde die Führung übernehmen. Im Ziel betrug der Vorsprung des Deutschen auf seine Verfolger 4,6 Sekunden. Lange

hatte es so ausgesehen, als könne Ernst Kirchmayr den Pokal für Rang zwei abstauben. Doch ein gebrochener Katalysator warf den Österreicher in der Schlussrunde unglücklich auf Position vier zurück. So fanden sich am Ende Polesetter Koller und Holger Baumgartner auf dem Podium wieder. Im zweiten Elite-Rennen am Samstag ließ Faas erneut nichts anbrennen. Von der Pole-Position gelang dem Dominator des ersten Wochenendes ein ungefährdeter Start-Ziel-Sieg. Baumgartner musste sich 2,2 Sekunden dahinter mit Rang zwei zufriedengeben. Auch der dritte Mann auf dem Podium war schon im ersten Rennen bei der Champagner-Zeremonie dabei gewesen. Josef Koller verteidigte in der letzten Runde seinen dritten Platz gegen den heranströmenden Eyke Angermayr. Beide fuhren nur durch zwei Zehntel getrennt über den Zielstrich. In der Rookie-Wertung gab es



Steffen Faas im blauen X-Bow lag am Start zu Lauf 1 nur auf Rang 4

ebenfalls einen Doppelsieger zu feiern. Hier dominierte der Schweizer David Freiburghaus mit zwei Start-Ziel-Siegen das Geschehen. Auf Rang zwei lief jeweils der Tscheche Michael Cisar ein. In der neu geschaffenen GT4-Klasse waren bei der Premiere immerhin 13 Starter vertreten. Kaum war das Auftaktrennen freigegeben, gab es auch schon die erste Schrecksekunde. Sebas-

tian Daum schlug in Kurve zwei heftig in die Reifenstapel ein, blieb aber zum Glück unverletzt. Den ersten GT4-Sieg sicherte sich KTM-Testfahrer Reini Kofler, der von der Pole-Position losgefahren war. Im zweiten Lauf wurde der Österreicher dann allerdings schon früh von der Technik gestoppt, wodurch der junge Slowake Samuel Sladicka den Sieg abstauben konnte. ■

Wisch und weg: Ohne Motoren-  
gebrüll und Getriebegeräusche jagt  
der Gastfahrer über die Ideallinie



# Ionenflug

MICHAEL HEIMRICH

Die Elektromobilität kommt – auch im Motorsport. Nur gut, dass Manfred Stohl und seine Mannen sich früh mit der Materie befasst und einen potenten Entwicklungsträger aufgebaut haben. Exklusiv durften wir mit der allradgetriebenen Hochvolt-Wuchtbrumme durch die Gegend strömen.

Von: **Reiner Kuhn**

Ich bin völlig elektrisiert. Als erster Journalist sitze ich hinterm Steuer eines S2000 mit Elektroantrieb. Auf dem Beifahrersitz des STARD Hiper Mk1 hat Manfred Stohl Platz genommen. Der Österreicher brachte es in seiner Rallyekarriere bis zum

WM-Titel in der Gruppe N und enterte als WRC-Privatier sechsmal das WM-Podium. Geschichte. Längst hat der 44-Jährige aus dem Team Stohl Racing eine kleine, aber feine Entwicklungsschmiede aufgebaut. Für noch mehr Furore als die Ford Fiesta Supercars für die Rallycross-WM oder das Kundensportmodell Kia Cee'd TCR dürfte der innovative und viel beachtete Hiper Mk1, ein Hochvolt-Bolide auf Basis eines Peugeot 207 S2000 sorgen.

Vier angetriebene Räder, zwei Elektromotoren, jeweils einer vorne und hinten, gespeist von einer Lithium-Ionen-Batterie die ihresgleichen sucht. „Das Herzstück unseres Entwicklungsträgers sind die Batterie und das Elektroniksystem des Fahrzeugs“, erklärt Michael Sakowicz, Projektleiter und Geschäftsführer von STARD (Stohl Advanced Research & Development). Man orderte Zellen sowohl bei jenem US-amerikani-

schen Hersteller, der auch die Formel E beliefert, als auch in China. „Für unser Bauraumkonzept waren die chinesischen die bessere Wahl. Die Energiequelle in der Formel E baut einfach größer“, weiß Sakowicz. Auch in Sachen Sicherheit ist man vorne. Ob Käfigkonstruktion oder Entlüftung, die alpenländische Konstruktion übertrifft die aktuellen FIA-Richtlinien der Formel E.

## 544 PS zum Anfang

Weit über zwei Millionen Euro hat das Elektroprojekt mittlerweile gekostet. Für die aktuelle Batteriekapazität haben die STARDer 1300 Zellen zu 100 in Reihe und 13 Reihen parallel geschaltet. Im 160 Kilo schweren Kraftpaket fließen gewaltige Ströme: 1000 Ampere mal 400 Volt gleich 400 Kilowatt. Multipliziert mit 1,36 ergibt das die unter Motorsportlern wesentlich klarere Leistungsangabe von 544

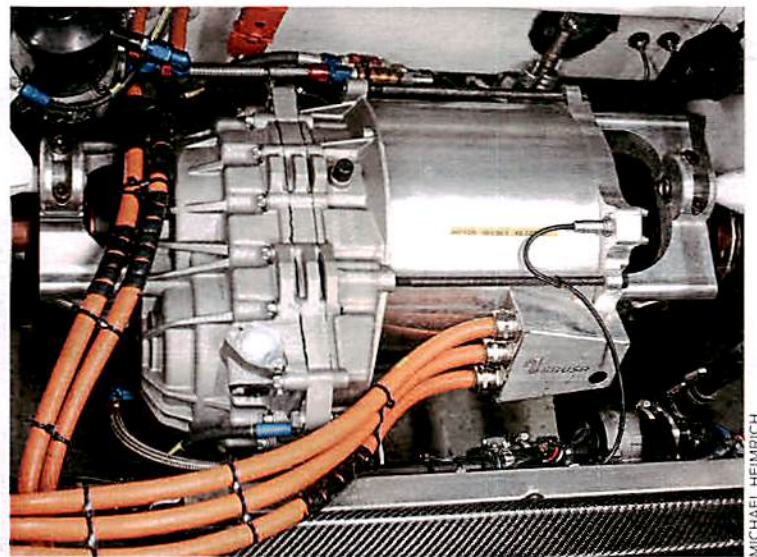
PS. „Im Moment müssen wir erst einmal dies kontrolliert umsetzen“, bremst Stohl seine Männer. Denn deren neueste Batterie könnte mehr als 1100 Ampere Dauerstrom und 1675 Spitze liefern! Je nach Volllastanteil stehen im Wettbewerbseinsatz zwischen zwölf und 15 Minuten 400 kW Leistung und noch gewalttätigere 760 Nm Drehmoment zur Verfügung.

Genug gefachsimpelt, raus auf die Bahn. Über einen Kippschalter die Hochvoltbatterie aktivieren und an einem Drehknopf die Fahrtrichtung „vorwärts“ oder „rückwärts“ wählen. Kein Brummen, kein nichts. Mein linker Fuß betätigt instinktiv das vermeintliche Kupplungspedal und Co. Stohl lacht. „Hallo, Elektro – einfach Gas geben und losfahren!“ Und für was dann ein Kupplungspedal? „Das ist für die sogenannte Rekuperation. Es wirkt wie eine Motorbremse. Durch die Umpo-



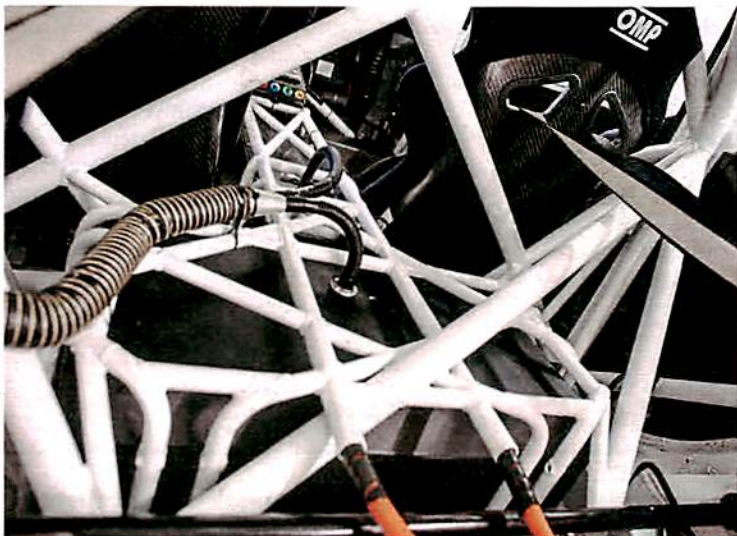
MICHAEL HEIMRICH

Unter Strom: STARD-Eigner Stohl erklärt seinen Elektrotrenner



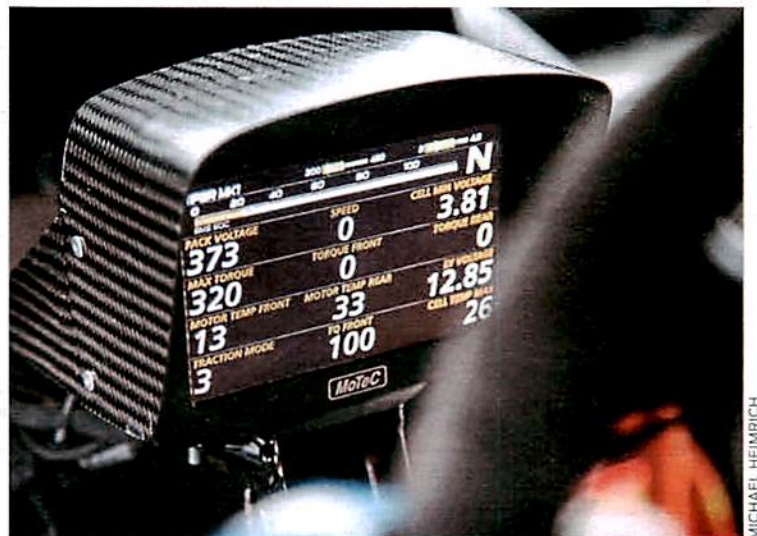
MICHAEL HEIMRICH

Kleinkraftwerk: Der vordere der beiden Elektromotoren



MICHAEL HEIMRICH

Käfighaltung: Die Batterie ist besser geschützt als in der Formel E



MICHAEL HEIMRICH

Informationsflut: Alle Daten lassen sich auf dem Dashboard abrufen

lung der Drehrichtung kann man Energie zurückgewinnen. Die nächste Entwicklungsstufe ist ein automatisches System, mit dem man auch auf losem oder rutschigem Untergrund bis zu 15 Prozent Leistung zurückgewinnen könnte.“ Nahezu lautlos stromern wir davon. Die Krux: Dem Gastfahrer fehlt jegliche Rückmeldung. Kein Motorengeräusch, kein metallisches Schwirren aus dem Getriebe. Der Schalthebel des sequenziellen Getriebes wurde zur Handbremse umfunktioniert, schließlich fährt so ein Elektroauto von 0 bis 195 km/h in ein und demselben Gang. Willkommen in der Zukunft.

### Krach nur von außen

Die Gewaltexzesse des Elektroboliden sorgen aber auch für Kopfzerbrechen. Die Techniker müssen auf ein sorgsam programmiertes Motormanagement achten. Denn nur wenn

das Drehmoment pragmatisch ansteigt und nicht wie ein Urknall auf eine chancenlose Hauptwelle trifft, wird diese auch nach mehreren Beschleunigungsorgien nicht abreißen. Der Teilzeitpilot hat andere Sorgen: Ohne die gewohnte Rückmeldung über das Motorengeräusch tut sich der Autor dieser Zeilen schwer, Reifen und Bremsen in Betriebszustand zu bringen. Zudem bremst ausgerechnet der Krach. Unglaublich, wie laut Steine gegen einen Unterboden oder im Radkasten donnern können. Was selbst im Serienauto voll geht, vermittelt im geräuscharmen Mittelstürmer das Gefühl, ein Rad reiße ab. Eine neue, verkehrte Welt: Je leiser der Rallyebolide, desto lauter die Abroll-, Fahr- und Umgebungsgereusche. Dank tief liegender und gut ausbalancierter Hochvoltbatterie lässt sich das 1300 Kilo leichte Allradmonster fein bewegen. Über Drehschal-

**!** In 40 Millisekunden stehen bei der E-Rakete 760 Nm Drehmoment an. Zum Vergleich: Beim originalen Saugmotor des S2000, nun wahrlich auch kein Schlafwagen, hätte da gerade einmal die Drosselklappe geöffnet, und nach einer gefühlten Ewigkeit wären bei 6.000/min maximal 250 Nm angestanden.

ter kann man vier verschiedene Systemprogramme einstellen. Mit einem Klick verändert man die Drehmomentverteilung der beiden Elektromotoren vorne zu hinten von 50:50 auf 45:55 und fühlt sich auf schmalen Asphaltwegen noch etwas wohl. Nach einigen Minuten Fahrzeit ist der hippe Spaß erst einmal vorbei.

Fünf Stunden dauert ein normaler Ladevorgang, eine Stunde der Schnellladevorgang des aktuell rund 120.000 Euro teuren Hochvolt-Batteriepakets. Mindestens 1000 Ladevorgänge sind möglich, bevor die Batterieleistungsfähigkeit spürbar abnimmt. Alternativ könnte man den kompletten Akku wechseln. Dazu haben Stohl und seine Männer einen speziellen Hänger entwickelt. Drauffahren, eine Batterie rausziehen, die andere reinschieben – und in fünf Minuten ist der „vollgetankte“ Hyper wieder startklar. ■

Rallye-WM

# Im roten Bereich

Citroën Racing rangiert auf dem letzten Platz der Herstellerwertung. Neben Speerspitze Kris Meeke steht Teamchef Yves Matton im Kreuzfeuer der Kritik. Doch die prallt am Belgier bisher einfach ab.

Von: **Reiner Kuhn**



Die Citroën-Mechaniker schrauben vergeblich gegen Meekes Unfallserie an

Kein Auto im Ziel – spätestens nach der Rallye Argentinien ist bei Citroën Racing der Lack ab. Verheerend auch die Saisonbilanz von Kris Meeke: Fünf WM-Starts, vier Nuller und reichlich Schrott lassen den Mexiko-Sieger in anderem Licht erscheinen. Kein Wunder, läuten im roten Lager die Alarmglocken. Vor allem, weil

nicht nur die Nummer eins mit dem neu entwickelten C3 WRC über Kreuz zu liegen scheint, den er selbst mitentwickelt hat. Seine jungen Fahrerkollegen Craig Breen und Stéphane Lefebvre haben ihr jeweils bestes Saisonresultat im alten, aber vor Mexiko ausgemusterten DS 3 WRC eingefahren.

Nun gilt es, den scheinbar schwer zu bändigenden und unzuverlässigen C3 WRC erfolgreich über die Rallyepisten zu pilotieren und – mindestens ebenso wichtig – weiterzuentwickeln. Doch gerade bei Letzterem dürften die beiden Youngster mangels Erfahrung kaum in der Lage sein, Meeke

zu unterstützen. Nicht zuletzt deshalb taucht ein Name wieder öfter auf: Andreas Mikkelsen. Der ehemalige VW-Werksfahrer testete unlängst den Hyundai i20 WRC. Teamchef Michel Nandan zeigte sich von den Fahrkünsten und Aussagen des Norwegers beeindruckt, stellte aber schon vorher klar, dass es kein viertes Auto geben würde. Auch bei Toyota bleiben die Türen für den Australien-Sieger vorerst (noch) verschlossen.

## Matton sieht keinen Bedarf

Für Citroën eine günstige Gelegenheit, sich entscheidend zu verstärken. Ein über tausende Testkilometer im VW Polo WRC gessener Mikkelsen könnte nicht nur die Weiterentwicklung des C3 WRC beflügeln, sondern auch den mehr oder weniger auf sich allein gestellten Kris Meeke entlasten. Doch Matton will neben dem Briten auch an seinem Nachwuchsduo festhalten. Matton schwört, er habe für seine Strategie die volle Rückenbedeckung von PSA-Chef Carlos Tavares. ■

Rallye-EM

# Lukyanuk wiederholt seinen Vorjahressieg

Vize-Europameister Alexey Lukyanuk wiederholt bei der stark besetzten Asphaltthatz auf Gran Canaria seinen Vorjahressieg. Marijan Griebel tut sich schwer, verteidigt aber die Führung in der U28-Wertung.

Von: **Reiner Kuhn**

Trotz der zahlreich ange-reisten Asphalt-spezialisten, der zweite EM-Lauf auf Gran Canaria wurde erneut zur Solo-Vorstellung von Alexey Lukyanuk. Eindrucksvoll wiederholte der Vize-Europameister aus Russland bei mitunter schwierigen Bedingungen seinen Vorjahreserfolg.

Am ersten Tag gewann Lukyanuk im Ford Fiesta R5 alle sechs Wertungsprüfungen und hatte zur Halbzeit schon einen Vorsprung von 25,7 Sekunden auf seinen Markenkollegen Kajetan Kajetanowicz herausgefahren – und das trotz einer Zeitstrafe von zehn Sekunden, die er wegen ei-

nes Frühstarts auf der zweiten WP erhalten hatte.

Auf der zweiten Etappe machte Lukyanuk da weiter, wo er am Vortag aufgehört hatte. Zwar überließ er zwei der restlichen sechs Bestzeiten Europameister Kajetanowicz, an seinem insgesamt fünften EM-Sieg gab es aber nichts zu rütteln. Mit satten 57,2 Sekunden Rückstand sah Kajetanowicz als Zweiter die Zielflagge. Rang drei sicherte sich Azoren-Sieger Bruno Magalhães, der seinem Skoda Fabia R5 im Schlusspurt nochmals die Sporen gab und 6,4 Sekunden hinter dem zweiten Ford-Piloten einlief.

„Vor vier Wochen war ich am Boden zerstört, aber jetzt bin ich im Himmel“, jubelte Lukyanuk. „Ich hatte vor dem Start nur 50 Testkilometer, aber ich wusste, wie ich mit dem Auto umgehen muss.“

## Beide Deutschen im Ziel

Das konnte Marijan Griebel nicht gerade behaupten. Nach seinem Azoren-Hoch mit Gesamtrang zwei gab es für ihn dieses Mal wenig zu holen. Der Pfälzer brauchte eine Weile, um sich an



Alexey Lukyanuk zeigte Europameister Kajetanowicz, wo der Hammer hängt

die höchst anspruchsvollen Asphaltprüfungen und die enorm starke Konkurrenz zu gewöhnen. Eine falsche Reifenwahl zu Beginn kostete zusätzlich wertvolle Sekunden, und Griebel war nur noch mittendrin statt vorne dabei. Dank einiger Ausfälle in der Spitzengruppe gelang dem Junior-Europameister mit seinem Skoda Fabia R5 noch der Sprung auf den elften Gesamtrang und er verteidigte als Dritter die Tabellenführung in der neu geschaffenen U28-Wertung. EM-Einsteiger Albert von Thurn

und Taxis nutzte auf den schnellen Prüfungen seine Rundstreckenerfahrung und zeigte sich mit Rang 16 zufrieden. „Wir haben das Ziel erreicht und sind sehr glücklich“, erklärte der Skoda-Privatier. „Wir hatten es mit so schwierigen Bedingungen zu tun: rutschiger Asphalt, Nebel, Regen. Aber wir haben es gemeistert. Toll!“ In der Junior-EM konnte sich Opel-Werkspilot Chris Ingram im Adam R2 erneut gegen seinen Teamkollegen Jari Huttunen (+ 1:18 min) durchsetzen. ■

DRM 3. Lauf Sulingen

# Pleiten, Pech und Pannen



Nur fünf Anläufe brauchte Quereinsteiger René Mandel für den ersten DRM-Sieg

Die Rallye Sulingen, dritter Lauf der Deutschen Meisterschaft, bescherte der Szene einen höchst unterhaltsamen Start in den Wonnemonat Mai. Auf den anspruchsvollen Prüfungen stolperten die Topfavoriten gleich reihenweise und am Ende gab es einen Überraschungssieger.

Von: **Michael Heimrich**

**A**usgerechnet der Lokalmatador war zum Zuschauen verdammt. Christian Riedemann kuriert

noch seine Verletzungen, die er sich durch den schweren Unfall während der Hessen Rallye Vogelsberg zugezogen hatte. Sein Peugeot 208 T16 war dagegen wiederhergerichtet worden, hinter dem Steuer nahm Philipp Knof Platz. Für den 26-jährigen der erhoffte Sprung in ein Spitzenauto, für die Verantwortlichen ein Schritt nicht ohne Restrisiko, Knof befindet sich noch in seiner Sturm- und Drangphase. Er glänzt mit durchaus achtbaren Zeiten im schwächeren Super 2000, überspannt aber auch gerne den Bogen.

Doch der erste schwere Patzer bei der Rallye Sulingen unterlief ausgerechnet dem amtierenden Meister Fabian Kreim. Am frühen Samstagmorgen

verbremste sich der Skoda-Pilot und knallte mit seinem Fabia R5 gegen ein gewaltiges Güllensilo. Die Schäden am Auto hielten sich in Grenzen, doch das linke Vorderrad hatte sich so unglücklich im Fundament verhakt, dass die Rallye vorzeitig zu Ende war.

## Chance für Dinkel

Das Aus von Kreim eröffnete Dominik Dinkel plötzlich die Aussicht auf seinen ersten Erfolg in der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM). Aber auch er leistete sich einen folgenschweren Fehler, als er auf der sechsten Prüfung eine Rechtskurve zu stark schnitt und in der Innenseite eine Wurzel so heftig streifte, dass sein Skoda ausgehebelt wurde und mit ge-

brochenem Querlenker auf der Wiese gegenüber strandete.

Plötzlich lag René Mandel vorn. Der Umsteiger aus dem Autocross kam mit dem sportlichen Anspruch der Rallye am besten zurecht und meisterte auch das mittlerweile legendäre IVG-Geländer, das mit seinen verschlungenen Waldwegen zu Recht als „Rallye-Irrgarten“ bezeichnet und von vielen Fahrern als die anspruchsvollste Prüfung Deutschlands angesehen wird.

## Verfehlt Vorfreude

Auch Knof hatte sich bis dahin keinen Ausrutscher geleistet und war auf den zweiten Platz gefahren. Bei der Peugeot-Heeresleitung mischten sich Erleichterung und Vorfreude in die Stimmungslage, doch dann rutschte das Heck des Werksautos auf der achten Prüfung einen Tick zu weit nach außen, krachte in einen Graben und rollte sich ab. Knof war raus und füllte die proppenvolle Ausfallliste weiter auf.

Wie man es besser macht, zeigten zwei Urgesteine der DRM. Peter Corazza presste aus sich und seinem Dauerkonkurrenten Hermann Gaßner alles heraus. Die erhöhte Gangart führte den Sachsen bis auf den dritten Gesamtrang. „Damit konnte man nun wirklich nicht rechnen“, grinste Corazza. Noch größer war der Jubel zwei Plätze weiter vorn. René Mandel und Beifahrer Dennis Zenz holten sich ihren ersten DRM-Sieg und das ausgerechnet bei einem der schwierigsten Läufe der letzten Zeit. „Das kommt ebenfalls unerwartet“, staunte selbst Mandel. Noch ein Sulingen-Neuling durfte jubeln: Carsten Mohe hat zwar bereits 24 Jahre Motorsport auf dem Buckel, doch die Rallye im Norden war eine Premiere für ihn. Mit dem ungefährdeten Sieg in der 2WD-Wertung erfüllte der Renault-Pilot alle Erwartungen. ■

## ERGEBNIS RALLYE SULINGEN (05./06.05.2017), 13 WPS ÜBER 160,5 KM

Fahrer	Auto	Zeit
1. Mandel/Zenz	Ford Fiesta R5	1:43:27,2 h
2. Kobus/De Wild	Skoda Fabia R5	+1.25,6 min
3. Corazza/Limbach	Mitsubishi Lancer Evo 9	+3.36,9 min
4. Gaßner/Kramer	Mitsubishi Lancer Evo X	+4.37,4 min
5. Brugger/Becker	Ford Fiesta R5	+5.29,4 min
6. Öberg/Johansson	Subaru Impreza WRX	+5.52,8 min
7. Mohe/Hirsch	Renault Clio R3T	+7.27,9 min
8. Grahn/Nilsson	Ford Fiesta R5	+7.57,3 min
9. von Gartzzen/Loth	Citroën DS3 R3T Max	+9.00,6 min
10. Andersson/Jönsson	Opel Adam R2	+11.13,8 min

## DRM-STAND

1.	Kreim	60 Pkt.
2.	Mandel	49
3.	Brugger	38
4.	Wallenwein	32
5.	Dinkel	32
6.	Kobus	22
7.	Riedemann	21
8.	Mohe	18
9.	Knof	13
10.	Oeberg	12

Er gewann nicht die Quali und war nicht der Schnellste, aber vorn war Ekström trotzdem

# Hattrick für Ekström

BOBO KRÄLING

Vollblut-Rennfahrer Mattias Ekström siegt zum dritten Mal in Folge in der FIA Rallycross Weltmeisterschaft und baut die Tabellenführung weiter aus – doch es war kein Spaziergang, die Konkurrenz ist bedrohlich nah.

Von: **Sven Kopf**

**W**eltmeister Mattias Ekström (Audi) blieb kaum Zeit zum Verschnaufen, schließlich hatte er sich wie im Vorjahr sowohl die Teilnahme beim Rallycross als auch in der DTM auf die Fahne geschrieben. Der Zeitplan war äußerst eng gestrickt, fast nahtlos reihten sich die Programmpunkte für ‚Eki‘ aneinander. Drei Tage kurbelte der Schwede fast durchgängig an den Lenkrädern seiner beiden Audi.

Am Freitag machte es kurz den Eindruck, es würde zu viel für den Champion, nur mit Mühe

konnte er verhindern, dass er während der ersten Qualifikationsläufe aus den Top 10 rutschte. Schnell waren andere. So dominierte Sébastien Loeb (Peugeot) mit zwei Bestzeiten den ersten Renntag. Überhaupt war das Löwen-Lager außerordentlich gut aufgelegt, alle drei Boliden des Teams Peugeot Hansen positionierten sich unter die besten vier Plätze.

Den gegenüber dem Vorjahr deutlich verbreiterten 208 lag der Hockenheimring bestens, nach den problembehafteten ersten beiden Rennen in Spanien und Portugal war das gute Zwischenergebnis Balsam für die Peugeot-Seelen. Loeb hatte in Spanien beim Saisonauftakt die Finalläufe verpasst, und Timmy Hansen kassierte in Portugal einen Zehn-Punkte-Abzug wegen falsch markierter Reifen. „Das war eine sehr harte Strafe, dabei haben wir nur eine Zahl im Barcode des Reifens nicht korrekt notiert“, erklärte Timmys Mutter Susann. Ein teurer Schreibfehler, der erst am Saisonende abgerechnet wird.

Johan Kristoffersson zeigte erneut, wie schnell die VW Polo GTI sind und reihte sich hinter Loeb ein, während sein Teamkamerad Petter Solberg Opfer einer wilden Attacke seines Landsmannes Andreas Bakkerud (Ford) wurde, der ihm nach dem Start von Q2 über das Auto fuhr. In Zeitlupe drehten die beiden waidwunden Autos ihre Runden, an gute Zeiten war mehr nicht zu denken. „Ein wirklich harter Unfall, der mich zurückgeworfen hat“, zog Solberg sein Fazit aus dem ersten Tag. Und Chef-Techniker François Xavier Demaison ergänzte: „Wir haben fast alles erneuern müssen, das war sehr viel Arbeit.“

Die obere Tabellenregion war aber nicht nur den Piloten vorbehalten, die auf Werksunterstützung setzen können. Wieder einmal schrieben auch die Privatteams gute Zeiten ins Tableau, allen voran die beiden österreichischen Delegationen mit ihren Ford Fiesta. Manfred Stohls STARD-Mannschaft freute sich über Timur Timerzyanov, der oben mitspielte. Timo Scheider

besorgte ein gutes Resultat für den Rennstall von Max Pucher, auch wenn der sich noch etwas mehr versprochen hatte. „Ich bin noch nicht ganz zufrieden, da müsste noch mehr gehen“, zeigte sich der Teamchef kritisch und optimistisch zugleich.

## Ekström ganz hinten

Tags darauf qualifizierte sich Ekström in der DTM nur für einen Startplatz in der letzten Reihe, fuhr jedoch bis auf Position 5 vor und hätte sicher noch zwei weitere Konkurrenten kassiert, wäre das Rennen bloß fünf Minuten länger gewesen.

Es folgten die nächsten beiden Rallycross-Qualifikationsläufe. Zum Verdruss der Konkurrenz gelang Ekström aber auch hier eine Aufholjagd, die ihm nach der Qualifikation den vierten Rang einbrachte. Die Bestzeiten blieben ihm jedoch weiterhin verwehrt, denn das Peugeot-Trio blieb konstant, und auch VW-Mann Petter Solberg machte erheblichen Boden gut. Selbst die Privatfahrer blieben am Ball: Timo Scheider wehrte sich nach

Kräften und behauptete den sechsten Gesamtrang. Am Ende schob er sich sogar noch an Timur Timerzyanov vorbei – sämtliche Österreicher und natürlich noch viele weitere Fans hofften nun auf eine Finalteilnahme der beiden besten Privatfahrer im Feld.

In Hockenheim folgte nicht, wie sonst üblich, der nahtlose Übergang zum Kräfteressen der schnellsten und besten Fahrer des Rennwochenendes. Eine der Besonderheiten der Veranstaltung ist der Umstand, dass die Rallycrosser als Rahmenprogramm der DTM auftreten und der herkömmliche WRX-Ablauf ein wenig zerpfückt wird. Bevor es also um die Wurst ging, stand eine weitere Übernachtung an, denn die drei Finalläufe wurden erst am Sonntagvormittag angepfiffen. Eine Besonderheit, die bei den Fahrern als Ausnahme zwar akzeptiert wurde, aber auf wenig Gegenliebe traf. „Das wird ein wenig langweilig, ist aber nicht zu ändern“, beschrieb Loeb die Situation, und auch Solberg war dieser Auffassung.

Nur Ekström wurde es nie fad an diesem Wochenende, schließlich war er ständig auf der Piste und befand sich fast durchgängig im Rennmodus. Sollte er es ins Finale schaffen und sogar das Podium erklimmen, blieben ihm kaum zwanzig Minuten, um von dort zum DTM-Start zu gelangen. Sein Qualifikationsergebnis reichte zumindest beim Rallycross erneut für einen Platz in der ersten Reihe seines Semifinales, und bisher zeigte sich Ekström in dieser Position immer unschlagbar.

Obwohl der Start des zweiten DTM-Rennens noch in weiter Ferne lag, versammelten sich erneut deutlich mehr Fans im Motodrom als in den Vorjahren. Offenbar hat sich herumgesprochen, was die WRX dem Publikum zu bieten hat. Vor allem am Samstag gelang den Rallycrossern dafür die beste Werbung: Unter anderem heizte der Brite Guy Wilks (VW) die Stimmung an, als er nach einem Startgerangel in der ersten Kurve spektakulär abflog. Von Andreas Bakkerud (Ford) unvermittelt getroffen, schoss er über die Reifenbarriere. Die Fetzen flogen so hoch wie der Polo weit und nach der Landung sauste Wilks, zum Passagier im eigenen Auto degradiert, in wilden Pirouetten über den Rasen.

Durch beständigen Nieselregen wurde die Rallycross-Piste

**Für Timo Scheider, Kevin Ericsson und Timur Timerzyanov wäre mit etwas mehr Rennglück mehr drin gewesen. So stand zum zweiten Mal nach Portugal kein Privatfahrer im Finale.**

am Sonntag gefährlich glitschig. Schon in der Einführungsrunde knallte Kevin Hansen in die Reifenstapel und warnte alle anderen Finalteilnehmer damit vor. Vorsicht war vor allem in der ersten Kurve angesagt, der kleinste Fahrfehler kostete die Finalteilnahme. So erging es Timo Scheider und Ken Block. Beide gerieten im Halbfinale ins Getümmel. Als Scheider Block in einen Reifenstapel schubste und mit ihm kollidierte, demolierte er an seinem Fiesta die Servolenkung und kurvte mit heftigem Reißen am Handbremshebel ins Ziel. Das Finale war für den MJP-Piloten gestorben, dank guter Qualifikation sammelte der frühere DTM-Champion aber dennoch 13 WM-Punkte und hält sich auf Tabellenrang 6.

### Beim Start abgekocht

Im Finale stand Johann Kristoffersson auf der Pole, aber Ekström erwischte den besseren Start und ließ seinen Landsmann im VW fehlerlos hinter sich verhungern. Ungefährdet holte sich der Schwede einen lupenreinen Hattrick und baute seinen Vorsprung in der Fahrerwertung um weitere zwei Pünktchen aus. „Ich weiß nicht, wie er das macht“, staunte Timmy Hansen, der hinter Kristoffersson Dritter wurde.

Schon am kommenden Wochenende findet in Belgien das nächste Rennen statt. Vor allem bei Volkswagen ist man mächtig motiviert. „Beim Saisonauftakt waren wir Vierter, dann Dritter und jetzt Zweiter – da ist doch klar, dass wir in Belgien Erster werden wollen“, meinte Solberg. Es wäre ein schönes Geschenk für VW-Sportchef Sven Smeets, der ist nicht nur Belgier, sondern feiert in Mettet am Freitag auch seinen 45. Geburtstag. ■



Timo Scheider verhakete sich im Halbfinale mit Ken Block, holte aber Punkte



Sébastien Loeb war schnell, verwachste aber im Finale mit Regenreifen

### HALBFINALE 1

1.	Kristoffersson	VW Polo
2.	Solberg	VW Polo GTI
3.	Loeb	Peugeot 208
4.	Eriksson	Ford Fiesta
5.	K. Hansen	Peugeot 208
6.	Nitiss	Audi S1

### FINALE

1.	Ekström	Audi S1
2.	Kristoffersson	VW Polo
3.	T. Hansen	Peugeot 208
4.	Solberg	VW Polo
5.	Loeb	Peugeot 208
6.	Heikkinen	Audi S1

### WM-STAND TEAMS

1.	PSRX VW Schweden	131 Punkte
2.	Audi EKS	114
3.	Peugeot-Hansen	95
4.	Ford Hoonigan	60
5.	Ford MJP	59
6.	Ford STARD	38

### HALBFINALE 2

1.	Ekström	Audi S1
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	Heikkinen	Audi S1
4.	Timerzyanov	Ford Fiesta
5.	Scheider	Ford Fiesta
6.	Block	Ford Focus RS

### WM-STAND FAHRER

1.	Ekström	85 Punkte
2.	Kristoffersson	69
3.	Solberg	62
4.	Loeb	48
5.	T. Hansen	47
6.	Scheider	41



Bombenstart von Ekström

# Ein guter Neustart



Lucas Auer (Mercedes) und Jamie Green (Audi) setzten sich in zwei unterhaltsamen Rennen beim Auftakt in Hockenheim gegen die Konkurrenz durch. Die in den letzten Wochen aufpolierte DTM hat dabei eine gute Show geboten.

Von: **Michael Bräutigam**

**W**as hatte die DTM am Ende der vergangenen Saison nicht alles an Häme ertragen müssen. Mit der Reduzierung von 24 auf 18 Fahrzeuge habe die ohnehin „tote“ Serie ihren Sargnagel bekommen, so unkten die Kritiker. Aber die sind nun verstummt, zumindest wenn sie sich den Saisonauftakt angeschaut haben.

Schon vor dem ersten Rennwochenende des Jahres war die Spannung förmlich zu spüren. Nicht zuletzt dank Gerhard Berger weht ein anderer Wind in der

DTM. Es geht nicht mehr so steril zu. Ja, es gibt immer noch die monströsen Hersteller-Hospitalitäten. Ja, die Autos sind immer noch Hightech-Prototypen – wenn gleich jetzt nur noch rund halb so teuer. Und ja, auch die verbliebenen Cockpits sind weitgehend mit alten DTM-Hasen besetzt.

Auf der anderen Seite: Die DTM wird nicht mehr von ihren Fans abgeschottet, sondern ihnen ins Schaufenster gestellt. Im wahrsten Sinne des Wortes: In der „Pit View Area“ kann man den Teams in ihren Boxen sogar bei der Arbeit zusehen. Die Serie ist einfach offener, zugänglicher. „Wir wollten das nicht mehr, dass bei einem Auto die Motorhaube abgenommen wird und gleich eine Plane draufgelegt wird, damit ja niemand die Dämpfereinstellungen sieht“, begrüßt auch BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt den neuen Ansatz der Offenheit.

Nicht nur in der Außen-darstellung hat sich die DTM 2017 in neuem Gewand präsentiert. Auch das Reglement war

**»ICH DENKE, MAN KANN DER DTM EIN GUTES ZEUGNIS AUSSTELLEN.«**

ULRICH FRITZ

wie berichtet in einigen Punkten mächtig umgekrempelt worden. Neben dem Funkverbot, das vor allem im Sonntagsrennen eine große Rolle spielen sollte, waren die neuen, weichen Reifen das große Thema im Fahrerlager.

## Mercedes im Quali stark

Wie hoch ist der Peak? Wie tief der Drop? Ist je nach Strecke vielleicht sogar eine Zwei-Stopp-Strategie sinnvoll? Wer geht mit dem Reifen besonders schonend um? Wer opfert wie viel Quali-Performance fürs Rennen und umgekehrt? „Am Ende wird ja wieder jeder im gleichen Fenster sein“, vermutete Mike Rockenfeller. Der Audi-Pilot hatte 2013 auch

deshalb den Titel geholt, weil er mit den damaligen Option-Reifen immer besonders sorgsam umging und ihn damit optimal nutzen konnte. Auch deshalb wurde ihm von vielen im Vorfeld eine Favoritenrolle zugeschrieben.

Aber frei nach Jack Brabham – „When the flag drops, the bullsh\*\* stops“ – wurden praktische Beweise, oder eben Gegenbeweise, erst geliefert, als das erste Qualifying begann. Hier ging Mercedes als Sieger und damit vermeintlich großer Favorit für das Rennen hervor. Eine Dreifachspitze (Auer/Paffett/Mortara) vor zwei BMW, der beste Audi nur auf dem achten Platz.

Das Rennen an sich war ein sehr taktisch geprägtes. Weil keine Un- und Ausfälle zu beklagen waren, ging die volle Distanz ohne Neutralisation über die Bühne. Und weil auch das Wetter am Samstag noch mitspielte, herrschten optimale Bedingungen für eine Analyse.

Die zeigt, dass am Ende drei Piloten mit völlig unterschiedlichen Taktiken Top-Ergebnisse



Start frei: Trotz eines gegenüber 2016 um ein Viertel dezimierten Feldes lieferte die DTM beim Auftakt reichlich Action und Spannung



Das erste Podium 2017: Glock (l.) und Rockenfeller rahmen Sieger Auer ein



Schwierig: Restart im Doublefile



Im schwierigen Sonntagsrennen die Übersicht behalten: Jamie Green fuhr auch dank perfektem Timing zum Sieg

einführen. Lucas Auer, der seine Pole in die Führung ummünzen konnte, fuhr natürlich eine konservative Strategie: Stopp ungefähr zur Halbzeit und dann den Sieg nach Hause fahren.

Glock auf P2 verfolgte die gleiche Taktik – beide fuhren nach Runde 17 rein –, doch Rockenfeller auf P3 zeigte eine gewagte Strategie. Nach Platz 16 im Qualifying fuhr er bereits in Runde neun an die Box und musste damit noch 27 weitere auf einem Satz Hankook-Slicks absolvieren. Seinem Ruf als Reifenflüsterer wurde er gerecht. Nach dem extremen Undercut, der ihn aufgrund des doch recht großen Drops der Fahrer im Vordergrund auf den dritten Platz nach vorne spülte, konnte er seine Position sogar bis ins Ziel halten.

Markenkollege Mattias Ekström, im Quali sogar noch einen Platz hinter „Rocky“, verfolgte die genau umgekehrte Taktik. Er fuhr und fuhr und fuhr ... 25 Runden lang bis zum Stopp. In den verbleibenden elf Runden brannte er ein Feuerwerk ab und

beendete seine Aufholjagd letztlich auf dem fünften Rang.

Fazit: Mercedes auf einer Runde extrem stark, aber etwas ausgeprägter Drop. Audi im Qualifying leicht hintendran, aber gutes Reifenmanagement im Rennen. BMW irgendwo zwischen diesen beiden Extremen.

### Chaos beim neuen Restart

Welche Erkenntnisse die Teams aus dem ersten Schlagabtausch ziehen konnten, war am Sonntag schwer nachvollziehbar. Stattdessen sorgte Petrus dafür, dass auch die Neuerungen im sportlichen Reglement auf Herz und Nieren geprüft werden konnten.

Im Qualifying mit abtrocknender Strecke gelang Timo Glock seine zweite Karriere-Pole. Nach P2 am Vortag eine perfekte Ausgangsposition. „Timo hat in diesem Jahr gute Chancen auf die Meisterschaft“, hatte sein Sportdirektor vor dem Wochenende anklingen lassen. Aber im Rennen wurde Glock Opfer der neuen Doublefile-Restart-Regel. Nach einem Safety-Car-Einsatz

infolge eines Startcrashes wurde diese nämlich erstmals angewendet. Während Glock sich an die Tempo-Vorgabe hielt, fuhr Green nebedran schon an ihm vorbei, ehe die (Re-)Startampel erlosch. Der Leader fiel der Meute zum Opfer, welche teilweise zudem Lücken gelassen hatte, um Schwung zu holen. „Das war eine Katastrophe“, konstatierte auch Rockenfeller, ein weiteres Opfer des verkorksten Restarts.

Hier wäre vielleicht die Lösung wie in der NASCAR, wo der Leader innerhalb eines Restart-Korridors selbst das Rennen freigeben kann, die bessere gegenüber der mittels Startampel. Wobei Glock relativiert: „Der Restart funktioniert, wenn alle sich an die Regeln halten.“

Auch das Funkverbot von der Box zum Fahrer sollte am Sonntag noch zum Faktor werden. Denn kurz vor Rennhälfte, und damit den meisten Boxenstopps, fing es an zu tröpfeln und später richtig zu regnen. Den Zeitpunkt für den Wechsel auf Regenreifen zu bestimmen, wurde zur reinen

Fahrerangelegenheit, da ja keine Rücksprache mit der Box bzw. Ansagen von dort möglich sind.

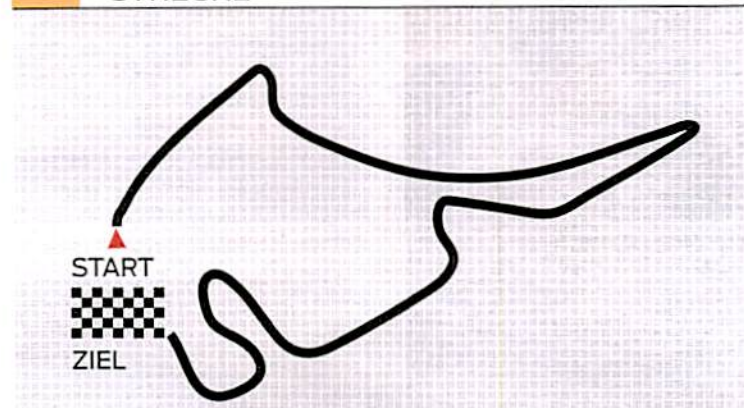
Neben Leader (und Sieger) Green gelang das mit Gary Paffett – der nach dem Restart-Tohuwabohu bis auf Platz 17 zurückgefallen war („Als es anfang zu regnen, habe ich mich gefreut“) – und Marco Wittmann auch seinen späteren Nebenmännern auf dem Podest. Wittmann legte dabei eine ähnliche Aufholjagd wie am Vortag Rockenfeller hin und fuhr von Startplatz 17 auf 3 vor. „Platz 3 fühlt sich wie ein Sieg an“, freute sich der amtierende Meister, dem das Timing im Quali nicht gelungen war. Mit Platz 4, weil zu spät zum Reifenwechsel gekommen, fuhr Samstagsieger Auer knapp am Podest vorbei. Seine Gesamtführung konnte er trotzdem ausbauen.

Bleibt die Frage nach dem Fazit. „Ich denke, man kann der DTM ein gutes Zeugnis ausstellen“, sagte Mercedes-AMG DTM-Chef Ulrich Fritz. Und das sehen neben den Beteiligten wohl auch und vor allem die Fans so. ■

## DTM 2017 RESULTATE

HOCKENHEIM (D) 4,574 KM

### STRECKE



### ERGEBNIS RENNEN 1

Hockenheim (D): 6. Mai 2017; 1. von 18 Läufen; 164,664 km über 36 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: trocken

**Pole-Position**

#22 Lucas Auer (Mercedes-AMG Motorsport BWT) 1:30,849 min

**Schnellste Runde**

#5 Mattias Ekström (Audi Sport Team Abt Sportsline) 1:33,201 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	36	57:23,598 min	1:33,469	25+3
2. Timo Glock (D)	BMW/RMR	36	+1,942 s	1:33,732	18
3. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	36	+3,351 s	1:33,311	15
4. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	36	+3,984 s	1:33,752	12+1
5. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	36	+4,275 s	1:33,201	10
6. René Rast (D)	Audi/Rosberg	36	+5,855 s	1:33,445	8
7. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	36	+6,956 s	1:33,879	6+2
8. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	36	+13,648 s	1:34,039	4
9. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	36	+17,510 s	1:34,021	2
10. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	36	+19,190 s	1:33,875	1
11. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	36	+20,800 s	1:33,659	0
12. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	36	+21,504 s	1:34,138	0
13. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	36	+25,351 s	1:34,143	0
14. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	36	+34,343 s	1:34,082	0
15. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	36	+43,948 s	1:33,571	0
16. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	36	+44,956 s	1:34,429	0
17. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	36	+51,525 s	1:34,083	0
18. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	36	+1:02,944 min	1:34,140	0

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



Erster Saisonsieger und erster Tabellenführer: Jubelmann Lucas Auer

### QUALIFYING RENNEN 1

1. Lucas Auer	1:30,849 min
2. Gary Paffett	1:31,042 min
3. Edoardo Mortara	1:31,120 min
4. Timo Glock	1:31,161 min
5. Maxime Martin	1:31,247 min
6. Paul di Resta	1:31,275 min
7. Maro Engel	1:31,309 min
8. Nico Müller	1:31,490 min
9. Tom Blomqvist	1:31,510 min
10. Robert Wickens	1:31,538 min
11. Marco Wittmann	1:31,662 min
12. Jamie Green	1:31,805 min
13. Bruno Spengler	1:31,834 min
14. René Rast	1:31,871 min
15. Augusto Farfus	1:31,915 min
16. Mike Rockenfeller	1:31,965 min
17. Mattias Ekström	1:32,082 min
18. Loic Duval	1:32,450 min

### QUALIFYING RENNEN 2

1. Timo Glock	1:31,406 min
2. René Rast	1:31,581 min
3. Jamie Green	1:31,639 min
4. Edoardo Mortara	1:31,759 min
5. Mike Rockenfeller	1:31,764 min
6. Bruno Spengler	1:31,924 min
7. Gary Paffett	1:32,025 min
8. Lucas Auer	1:32,068 min
9. Maro Engel	1:32,081 min
10. Mattias Ekström	1:32,096 min
11. Paul di Resta	1:32,103 min
12. Nico Müller	1:32,228 min
13. Loic Duval	1:32,335 min
14. Tom Blomqvist	1:32,393 min
15. Maxime Martin	1:32,529 min
16. Robert Wickens	1:32,552 min
17. Marco Wittmann	1:32,661 min
18. Augusto Farfus	1:33,734 min

### ERGEBNIS RENNEN 2

Hockenheim (D): 7. Mai 2017; 2. von 18 Läufen; 146,368 km über 32 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 13 gewertet; Wetter: erst trocken, später nass

**Pole-Position**

#16 Timo Glock (BMW Team RMR) 1:31,406 min

**Schnellste Runde**

#53 Jamie Green (Audi Sport Team Rosberg) 1:33,614 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	32	56:53,264 min	1:33,614	25+1
2. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	32	+4,936 s	1:33,678	18
3. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	32	+8,191 s	1:34,469	15
4. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	32	+16,985 s	1:33,737	12
5. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	32	+26,959 s	1:34,535	10
6. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	32	+27,426 s	1:34,491	8
7. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	32	+31,315 s	1:33,810	6
8. Timo Glock (D)	BMW/RMR	32	+1:06,250 min	1:34,168	4+3
9. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	32	+1:08,538 min	1:34,466	2
10. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	32	+1:12,117 min	1:34,546	1
11. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	32	+1:12,944 min	1:34,147	0
12. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	32	+1:48,234 min	1:35,285	0
13. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	31	+1 Runde	1:33,867	0
<b>Nicht gewertet</b>					
Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	12	+20 Runden	1:36,488	0
Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	7	+25 Runden	1:35,385	0
René Rast (D)	Audi/Rosberg	4	+28 Runden	1:58,119	0+2
Maxime Martin (B)	BMW/RBM	3	+29 Runden	1:50,990	0
Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	0	+32 Runden	-	0

Performance-Gewichte: Audi -5 kg (1120), BMW 0 kg (1125), Mercedes 0 kg (1125)  
Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)

### STAND FAHRER

1. Auer	40 Punkte
2. Green	26
3. Paffett	26
4. Glock	25
5. Rockenfeller	21
6. Wittmann	16
7. Mortara	13
8. Müller	12
9. Di Resta	12
10. Ekström	10
11. Rast	10
12. Spengler	2
13. Engel	1

### STAND HERSTELLER

1. Mercedes	92 Punkte
2. Audi	77
3. BMW	43

### STAND TEAMS

1. Mercedes-AMG BWT	53 Punkte
2. Audi Sport Team Rosberg	34
3. Merc.-AMG Mercedes me	26
4. BMW Team RMR	25
5. Audi Sport Team Abt Sp.	22
6. Audi Sport Team Phoenix	21
7. BMW Team RMG	16
8. Merc.-AMG Silberpfeil	13
9. BMW Team RBM	2

FIA Tourenwagen-Pyramide

# Das Schreckgespenst „Class One“

Auf der letzten FIA-Welt-ratssitzung wurde der Aufbau einer weltweiten Tourenwagen-Pyramide beschlossen. Die DTM könnte dabei an entscheidender Stelle mitwirken. Aber noch herrscht Schweigen im Walde.

Von: **Michael Bräutigam**

**V**or zwei Wochen berichtete MSA vom möglichen Ende der TC1-Boliden in der WTCC nach dieser Saison. Das Phantom, das nicht erst seit kurzer Zeit umhergeistert, lautet „Class One“, soll die in der WM eingesetzten Boliden beerben und orientiert sich technisch stark an den Boliden, die in der DTM zum Einsatz kommen. Diese soll die Spitze der FIA Tourenwagen-Pyramide bilden – noch aber gibt es viele ungeklärte Fragen, technische und rechtliche.

Spricht man dieser Tage das Thema bei den beteiligten Parteien an, weiten sich beim Gegenüber schlagartig die Pupillen. „Wir wissen genauso viel oder wenig wie Sie“, sagt Polestar-Rennchef Alexander Murdzewski



DTM-Feld 2017: Könnte dank „Class One“ die WTCC bald ähnlich aussehen?

Schedvin aus der WTCC. Der aber auch zugibt, dass allein aus logischen Gründen die technisch am höchsten entwickelten Fahrzeuge nicht national, sondern in der WM fahren müssten.

## FIA sieht baldige Lösung

WTCC-Promoter François Ribeiro gibt kurz und knapp „keinen Kommentar“ zur „Class One“ ab. Ein DTM-Sportchef glaubt nicht, dass die „Class One“ Erfolg haben

würde und dass eine Beibehaltung der aktuellen Situation womöglich das Beste wäre – also, dass jede Region ihre eigene starke Kategorie hat.

Aus FIA-Kreisen weiß MSA aber auch, dass das Thema „Class One“ bald geklärt sein soll und man durchaus eine Lösung sieht. Ist diese gefunden, kann auch am Rest der Tourenwagen-Pyramide weitergearbeitet werden – mit oder ohne DTM-Baustein. ■

## KOMMENTAR

### WEITER SO, HERR BERGER!

Am 21. März wurden Sie, lieber Herr Berger, zum neuen 1. Vorsitzenden der ITR und damit zum DTM-Boss gewählt. Fünfeinhalb Wochen später waren beim Saisonauftakt die ersten Früchte Ihrer Arbeit zu sehen. Sie haben die DTM spektakulärer und Fan-näher gemacht. Sie haben die Fahrer wieder stärker in den Fokus gerückt, welche sichtlich mehr Spaß haben. Der frische Wind, den Sie hereinbringen und der, wie zu hören ist, auch mal etwas kräftiger sein kann, sorgt für eine Aufbruchsstimmung. Natürlich kann die große Revolution nicht von heute auf morgen erfolgen. Aber die ist ja nach Ihren Aussagen auch gar nicht nötig, Ihren Vorgänger Hans Werner Aufrecht loben schließlich nicht nur Sie für seine jahrelange, gute Arbeit. Ich kann Ihnen, sicher auch im Namen vieler anderer, nur danken. Und ich bin mir sicher, Sie sind auf dem richtigen Weg – bitte weiter so!



**Michael Bräutigam**  
Redakteur  
Automobil

## AUS DEM FAHRERLAGER

### TIMO FUHR TAXI MIT TIMO

Dass Timo Scheider seine DTM-Karriere beendet hat, ist bekannt. Auch dass er mittlerweile in der ebenfalls in Hockenheim vertretenen Rallycross-WM fährt und im GT-Sport für BMW unterwegs ist, wissen nicht nur seine Fans. Am Hockenheim-Freitag wurden alle Elemente vereint: Scheider im DTM-BMW auf der Rallycross-Strecke. Der etwas höhergeschraubte und mit Regenreifen bestückte M4 DTM wurde vom zweifachen DTM-Champion dementsprechend sehr quer um den gesamten Kurs bewegt. Auf dem heißen Sitz nahm dabei kein Geringerer als Neu-Markenkollege Timo Glock Platz. „Einfach eine geile Aktion“, freute sich Scheider. Der sichtlich bespaßte Glock bekannte: „Ich

habe selten so viel Spaß auf dem Beifahrersitz gehabt.“

### WICKENS IM VFB-DRESS

Zum Saisonauftakt kleidete das Mercedes-Werksteam von HWA wieder eines seiner Fahrzeuge in der Optik des VfB Stuttgart. Diesmal war es Robert Wickens, der Flagge für die Schwaben zeigte. Während der VfB mit einem 3:0 den Aufstieg nun fast sicher hat, brachte die Lackierung Wickens kein Glück: Im ersten Rennen bekam er nach einer Kollision eine Strafe, im Sonntagslauf wurde er Opfer der Startkollision und war nach wenigen Metern aus dem Rennen.

### TOURENWAGEN-LEGENDEN

Im Rahmen des Auftaktwochenendes waren nicht nur moderne,

sondern auch alte DTM-Boliden im Fahrerlager des Hockenheimrings zu bestaunen. Highlight: Michael Bartels' Jägermeister-Alfa Romeo 155. Nicht nur mit einer Ausstellung von alten DTM- und STW-Boliden wurde so für die „Tourenwagen Classics“-Rennserie Werbung gemacht. Dazu gab es auch eine Pressekonferenz über die historische Rennserie, die 2017 in ihr zweites Jahr geht. Auch im Rahmen der DTM wird diese zweimal gastieren: Am Norisring und am Nürburgring.

### VETTEL 2 GAB RENNEDEBÜT

Fabian Vettel, der 18-jährige Bruder vom vierfachen F1-Weltmeister Sebastian, feierte im Rahmen des DTM-Auftakts seine Automobil-Rennpremiere.

Als Starter im Audi Sport TT Cup fuhr er im Zeittraining auf Anhieb unter die Top 10. Bremsprobleme, eine dadurch verursachte Kollision und die folgende Strafe sorgten jedoch nur für Platz 13 im ersten Lauf. Im zweiten Rennen belegte der Heppenheimler den achten Platz. Die Siege beim TT-Auftakt gingen sowohl Samstag als auch Sonntag an Philip Ellis. ■ MBR



Direkt in die Top 10: Fabian Vettel

# Comini holt ersten Audi-Sieg, Vernay setzt sich ab

Bei den Rennen in Spa gab es für Audi und VW die ersten Saisonsiege – Stefano Comini erlöste die Ingolstädter, Jean-Karl Vernay die Wolfsburger. Vernay setzt sich dadurch an der Tabellenspitze ab.

Von: **Michael Bräutigam**

**M**it dem ersten Europa-Event des Jahres stieg wie erwartet auch die Starterzahl deutlich an. Zu den aus Rustavi und Bahrain bekannten Startern gesellten sich neben

## SPA, 1. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Stefano Comini	23:07,903 min
2. Benjamin Lessennes	+3,547 s
3. Attila Tassi	+8,343 s
4. Jean-Karl Vernay	+8,764 s
5. Frédéric Vervisch	+9,063 s
6. Rob Huff	+9,325 s
7. Edouard Mondron	+9,619 s
8. Tom Coronel	+10,550 s
9. Pepe Oriola	+11,790 s
10. Pierre-Yves Corthals	+12,075 s

## SPA, 2. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jean-Karl Vernay	23:19,917 min
2. Rob Huff	+0,720 s
3. Stefano Comini	+2,325 s
4. Edouard Mondron	+3,888 s
5. Benjamin Lessennes	+4,907 s
6. Frédéric Vervisch	+5,909 s
7. Davit Kajala	+11,790 s
8. James Nash	+12,398 s
9. Attila Tassi	+13,116 s
10. Giacomo Altoè	+13,817 s

## STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Jean-Karl Vernay	91
2. Stefano Comini	66
3. Attila Tassi	53
4. Dusan Borkovic	51
5. Roberto Colciago	50
6. Pepe Oriola	47
7. Davit Kajala	45
8. Hugo Valente	38
9. James Nash	38
10. Benjamin Lessennes	31

einigen starken Local Heroes auch die WTCC-Stars Rob Huff und Tom Coronel. Die hatten auf sehr unterschiedliche Weisen dann auch gleich mal großen Einfluss auf das Renngeschehen – speziell im zweiten Lauf.

Im ersten Durchgang ging zunächst alles in geordneten Bahnen ab. Vorangegangen war ein Thriller-Qualifying, in dem Comini seinem neuen Comtoyouteamkollegen Frédéric Vervisch 0,067 Sekunden vor der Nase wegschnappte. Die selbst gesteckte Challenge, die Eau Rouge/Raidillon-Passage einmal voll zu fahren, konnte er dabei nicht erfüllen. „Wir sind fast ohne Flügel gefahren, das Auto war also sehr nervös. Ich habe es versucht, aber es war zu gefährlich“, sagte der Titelverteidiger.

Am Start verlor Comini dazu noch zeitweise den Platz an der Sonne, vor allem dank der Honda-Blitzstarts von Attila Tassi und Benjamin Lessennes. Doch schon in der zweiten Runde war der Schweizer wieder in Führung und fuhr ungefährdet seinem ersten Saisonsieg entgegen. Quereinsteiger Lessennes, der auch von seinem noch unberührten

Reifenkontingent profitierte, hatte ebenso keine Probleme, den zweiten Platz zu halten.

Den engen Kampf um den letzten Podiumsplatz gewann Tassi, der damit schon zum zweiten Mal in dieser Saison aufs Podest fahren konnte.

## Huff half Vernay bei Sieg

Dann kam der zweite Lauf, und mit ihm die Action. Dabei war Honda-Pilot Tom Coronel, der seinen ersten Bremspunkt nach dem Start völlig verpasste, Auslöser einer größeren Karambolage, der neben ihm selbst auch Pepe Oriola (Seat) zum Opfer fiel.

Oriola und seine Bamboo-Teamkollegen waren das ganze Wochenende wieder einmal die großen Verlierer. Wie schon in Rustavi konnte man sich jedoch nicht mit der BoP herausreden, weil Zengo-Fahrer Ferenc Ficzá im Q1 gar die Bestzeit markierte, dann aber mit abgescherter Antriebswelle im Q2 seine Ambitionen auf Top-Ergebnisse in den Rennen begraben musste.

Profiteure der Startkollision waren unter anderem Tabellenführer Jean-Karl Vernay und sein neuer Leopard-Teamkollege Rob



Stefano Comini ist zurück im Titelrennen. Mit den meisten Punkten des Wochenendes hat er Platz 2 in der Tabelle erobert und ist Vernays erster Gegner.

Huff, die danach mit Gaststarter Edouard Mondron eine VW-Dreifachführung ausfochten. Beim Angriff Mondrons auf Leader Huff blockierte der Brite dabei so geschickt, dass Vernay an beiden Autos vorbeifahren konnte.

Vernay fuhr danach seinen ersten Saisonsieg ein und baute damit seine Tabellenführung auf mittlerweile 25 Punkte aus. Erster Verfolger ist nun Comini, der im zweiten Lauf noch auf P3 vorfuhr. Nachteil: Als Event-Sieger muss der Tessiner für Monza kommendes Wochenende weitere 30 kg in seinen Audi laden. ■



Wieder auf Kurs: Stefano Comini holte in Spa den ersten Saisonsieg und die meisten Punkte des Wochenendes

Tourenwagen-WM

# Hungaroring: Jetzt geht die Titeljagd richtig los

Nach zwei Rennwochenenden kommen zu den Läufen am Hungaroring erstmals die Kompensationsgewichte zur Anwendung. Mit anderen Worten: Erst jetzt sieht man die wahren Kräfteverhältnisse.

Von: **Michael Bräutigam**

**B**islang konnte man nur Honda und Volvo wirklich vergleichen, denn beide waren mit 0 kg unterwegs. Und da kann man nach zwei Events auf völlig verschiedenen Strecken sagen: Man liegt auf Augenhöhe – möglicherweise mit minimalem Vorsprung für Volvo, wobei hier schon die Tagesform der jeweiligen Kutscher entscheidend dafür sein kann, wohin das Pendel nun gerade ausschlägt.

Was darüber hinaus festzustellen bleibt: Beide Hersteller

haben ihre Schwächen über den Winter ausgebügelt. Fehlte es Volvo 2016 noch an mechanischem Grip, kämpfte Honda mit zu wenig Toppes. In Marrakesch war Volvo überraschend nah an Honda dran, in Monza andersrum Honda an Volvo.

## Honda/Volvo: Plus 80 kg

Es lässt sich also sagen: Die typische Honda- oder Volvo-Strecke gibt es nicht mehr. Auf den verbleibenden Strecken kann jeder den anderen schlagen, wenn man mit gleichen Waffen kämpft. Und genau das wird weiterhin der Fall sein, denn nach Berechnung der Rundenzeiten aus Marrakesch und Monza kam man zu dem Ergebnis, dass beide Marken 80 kg zuladen müssen.

Unverändert bleibt dagegen der Citroën bei jenen 50 kg, die er als Weltmeisterauto eben schon seit dem Saisonstart mit sich herumschleppt. Es ist also nicht die erhoffte Erleichterung für Rob Huff und die Markenkol-



Der Gejagte: Tiago Monteiro führt vor Ungarn die WM-Tabelle klar an

legen von Sébastien Loeb Racing. Bedenkt man allerdings, dass man – vor allem im Fall Huff – schon vorher nah an den Werks-teams dran war, stehen die Chancen nicht schlecht für die Doppelwinkler. Zumal die im letzten Jahr (bei regnerischen Bedingungen) zwei lupenreine Siege in Ungarn einfuhren.

Nicht vergessen darf man den Umstand, dass Norbert Michelisz

Heimvorteil besitzt. Dass auch unter den ganzen Vollprofis so ein Faktor einen Unterschied machen kann, hat „Norbi“ vor seinen zahlreichen und frenetischen Fans schon mehrfach bewiesen. Dazu hat er nach einem eher verkorksten Saisonstart Punkte aufzuholen. Vielleicht ist Ungarn die Chance, auch mit seinem persönlichen Titelrennen zu starten. ■

STCC

## Ex-WTCC-Piloten vorn bei Skandinavien-Start

Die Ex-WTCC-Piloten Robert Dahlgren (Seat) und Fredrik Ekblom (VW) hießen die ersten Sieger der „neuen“ STCC.

**V**or dem Saisonauftakt der erstmals nach TCR-Regulieren ausgetragenen STCC in Knutstorp wurde eine mit 24 Fahrzeugen recht beachtliche Starterliste vorgestellt. Dahlgren ließ sich dabei sogar vom PWR-Team aus seinem eigentlichen

„Renn-Ruhestand“ zurückholen. Mit Erfolg: Er und Ekblom wurden zu den bestimmenden Fahrern – alle Poles und Rennsiegerteilten sich die letztjährigen Volvo-Piloten untereinander auf.

Dahlgren gewann dabei, trotz Ekblom-Pole, den ersten Lauf. Im zweiten fuhr Dahlgren einen Start-Ziel-Sieg vom ersten Startplatz ein. Gleiches gelang Ekblom im finalen der drei Durchgänge. Doppelsieger Dahlgren ist mit 69 Punkten folgerichtig erster Tabellenführer 2017. ■ MBR



Robert Dahlgren gewann zwei von drei Läufen beim STCC-Saisonauftakt

NASCAR

## Stenhouse erlöst sich und Roush mit Sieg

158 Rennen hat es gedauert, bis Ricky Stenhouse Jr. (Ford) in Talladega seinen ersten Cup-Sieg einfahren konnte. Für Arbeitgeber Roush ist es der erste Triumph seit Sonoma 2014.

**S**tenhouse zeigte bereits mit seiner Pole-Position, dass er eines der schnellsten Fahrzeuge haben wird, doch nach anfänglicher Führung bestimmten über weite Strecken des Rennens andere Piloten das Rennen. So ging der Sieg in der ersten Stage an Markenkollege Brad Keselowski vom Penske-Team.

Weil er kurz vor Ende der ersten Stage stoppte – und diese damit opferte –, konnte Denny Hamlin (Toyota) das zweite Rennsegment gewinnen. Sein erster „Sieg“ in diesem Jahr, sieht man von seinem Duel-Triumph in Daytona einmal ab. Dessen Gibbs-Teamkollege Kyle Busch war es

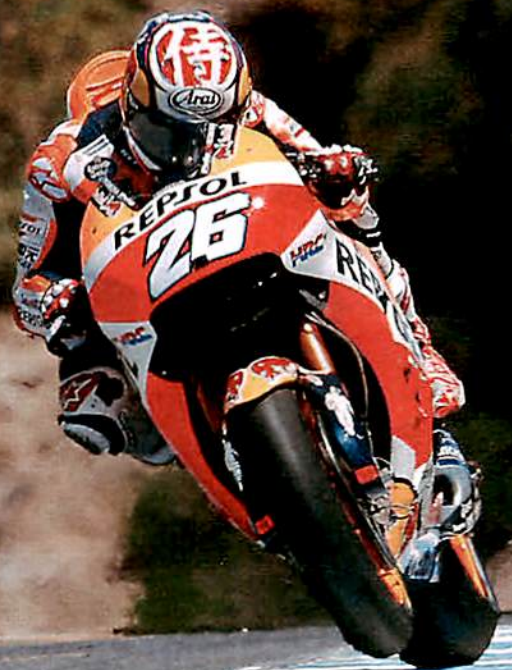
dann, der anschließend das Zepher in die Hand nahm. Auch nach einem „Big One“ 19 Runden vor Schluss, der eine fast halbstündige Rennpause sowie u.a. Kevin Harvick, Martin Truex Jr. und Matt Kenseth als Opfer forderte, sah Busch wie der sichere Sieger aus. Doch im Green-White-Checker-Finish übernahm Stenhouse in der letzten Rennrunde noch einmal die Führung und rettete sie hauchdünn vor Jamie McMurray sowie Kyle Busch über den Zielstrich. ■ MBR

### NASCAR CUP SERIES

Talladega/Alabama  
10. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ricky Stenhouse Jr.	Ford
2.	Jamie McMurray	Chevrolet
3.	Kyle Busch	Toyota
4.	Aric Almirola	Ford
5.	Kasey Kahne	Chevrolet
6.	Kurt Busch	Ford
7.	Brad Keselowski	Ford
8.	Jimmie Johnson	Chevrolet
9.	Paul Menard	Chevrolet
10.	David Ragan	Ford

# Totgesagte leben länger



Der um diese Zeit im letzten Jahr bereits abgeschriebene Dani Pedrosa dominierte den Jerez-GP. Und Jorge Lorenzo fuhr die Ducati aufs Podest.

Von: Imre Paulovits

**D**er alte König legte kurz seinen Gehstock weg, dann überreichte er dem neuen König von Jerez den Pokal. Juan Carlos I., bis vor knapp drei Jahren Monarch von Spanien, ließ es sich nicht nehmen, die Siegerehrung der MotoGP wieder selbst vorzunehmen. Dann schaute er Dani Pedrosa tief in die Augen, und der kleine Spanier war plötzlich der Größte, er überstrahlte alle anderen in Jerez.

Der 31-jährige Honda-Werkspilot hat das ganze Jerez-Wochenende dominiert, wie man dies nur von seinem Teamkollegen Marc Márquez oder von Yamahas Überflieger Maverick Viñales erwartet hätte. Bis auf FP4, wo er unter-

schiedliche Abstimmungen probierte und so nicht auf Zeiten achtete, war Pedrosa in jedem Training Schnellster, ob im Nassen oder im Trockenen, und hat das Rennen von der ersten bis zur letzten Kurve angeführt. Wenn sein Teamkollege Marc Márquez, der als Einziger die Pace dafür hatte, es auch noch so sehr versuchte, an den kleinen Katalanen war diesmal nicht heranzukommen.

## Entwicklung im Eiltempo

Doch wie war dies möglich, wo die Honda den Yamaha noch vor zwei Rennen völlig unterlegen waren? Dass bei HRC nach dem Rückstand bei den Wintertests unermüdlich gearbeitet wurde, konnte man ahnen. In der letzten Woche hatte es auch einen von Michelin organisierten Test in Le Mans gegeben, um die Reifen für den völlig neu asphaltierten Circuit Bugatti auszusortieren. Honda nutzte diese Gelegenheit aber, um eine Menge neuer Teile, inklusive eines neuen Rahmens und neuen Auspuffs zu testen, und Cal Crutchlow und LCR wer-

**»MEIN VORDERREIFEN HAT SICH IM RENNEN GANZ SELTSAM ANGEFÜHLT.«**

MAVERICK VIÑALES

den in diese Tests mittlerweile voll einbezogen. „Ich wäre im Moment sicherlich schneller, wenn ich mich nur der Abstimmung des vorhandenen Materials widmen würde, aber so kommt Honda schneller weiter, und auf lange Sicht profitiere ich auch selber davon“, gestand Crutchlow.

Und so problemlos die Honda von Beginn an funktionierten, so sehr kamen die Probleme beim Yamaha-Werksteam zum Vorschein. „Der harte Hinterreifen ist zu hart, den bekommen wir hier nicht zum Arbeiten“, klagte Maverick Viñales. „Der mittlere ist asymmetrisch, auf der rechten Seite funktioniert er hervorragend, auf der linken Seite dreht

er nur durch. In Rechtskurven laufe ich auf die Honda auf, in Linkskurven habe ich keine Chance, an ihnen dranzubleiben.“

„Der harte Hinterreifen funktioniert mit der Honda, mit unserem Motorrad leider nicht“, bestätigte auch Valentino Rossi. Ihre Kollegen Johann Zarco und Jonas Folger mit den Satelliten-Yamaha hatten solche Probleme nicht und mischten kräftig unter den Besten mit.

## Hitze macht alles schlimmer

Am Renntag kam dann der andalusische Frühling. Schon am Morgen waren nur ein paar Schäfchenwolken am Himmel, ab Mittag brannte die Sonne ohne Gnade auf den Asphalt. Es ist bekannt, dass in Jerez ab 40 Grad Asphalttemperatur der Grip schlagartig nachlässt, und bis zum MotoGP-Start war diese Grenze überschritten. Die ohnehin schon überlegenen Honda, so sagte es die Logik, sollten jetzt noch stärker werden. Dazu gab es noch richtig Mutige, die sich vorn und hinten für die mittlere



Jorge Lorenzo und Johann Zarco: Kampf bis ins Ziel um Platz 3



Pedrosa: Kleiner Mann ganz groß



Jonas Folger: Mit vollem Tank hat er noch Probleme, zum Schluss war auch Valentino Rossi kein Hindernis

Mischung entschieden, aber niemand wusste, was sie bei einer Hitzeschlacht über 27 Runden erwarten wird.

Und die Vorahnung sollte sich bestätigen. Dani Pedrosa setzte auf den mittleren Hinterreifen und stürmte vom Start weg davon. Als Marc Márquez sich vom erneut fulminanten Johann Zarco lösen konnte, hatte sein Teamkollege bereits zwei Sekunden Vorsprung, und so sehr sich Márquez auch bemühte, Pedrosa kontrollierte das Rennen von der Spitze.

Es gab aber noch einen, der für eine faustdicke Überraschung sorgte: Jorge Lorenzo holte sich sein erstes Podest mit der Ducati! Galt Jerez bislang als eine Strecke, die der Ducati gar nicht entgegenkommt, wurde er zum Schluss immer schneller und wenn Zarco auch in seinem Nacken blieb, war Lorenzos dritter Platz nie gefährdet. „Ich liebe diese Strecke, und ich konnte meine Vorteile auch mit der Ducati ausspielen“, freute sich Lorenzo, der diesen dritten Platz wie einen Sieg feierte. „Ich lerne

noch jeden Tag weiter, aber jetzt habe ich erst einmal alle ruhiggestellt, die meinten, mit der Ducati würde ich nie klarkommen.“

Dafür erlebten die Yamaha-Werksfahrer das absolute Waterloo. „Wir haben die Balance in der Nacht umgestellt, meine Probleme auf der linken Seite waren gelöst und ich konnte die Pace der Honda gehen. Aber im Rennen funktionierte mein Vorderreifen nicht, ich hatte keine Chance“, beklagte Maverick Viñales. Valentino Rossi gingen die Reifen ganz ein, er konnte sich gerade als Zehnter ins Ziel retten.

### Folger überzeugt erneut

Auch bei Jonas Folger war von den Problemen der Werksfahrer nichts zu sehen. Der 23-jährige Bayer hatte zwar mit vollem Tank Probleme beim Einlenken und verlor so zunächst viele Plätze, aber auch er zog zum Schluss lässig an Rossi vorbei und wurde schließlich Achter.

Jetzt haben die MotoGP-Piloten einen Testtag. Ob sich dort

## 3 FRAGEN AN DANI PEDROSA



### WIE KONNTEST DU EINEN SO KLAREN START-ZIEL-SIEG EINFAHREN?

Es war nicht so leicht, wie es aussah. Es war sehr wichtig, sich die ganze Zeit zu konzentrieren. Wegen der Temperatur hatte die Strecke viel weniger Grip als in den Trainings. Ich hatte den harten Vorderreifen, mit dem musste ich zunächst aufpassen, hinten war ich auf dem Medium und musste ihn gut einteilen. Marc hat viel Druck gemacht, ich habe einmal einen Fehler gemacht und war schon neben dem Curb, da habe ich wohl drei Zehntel verloren. Zum Glück konnte ich wieder auf die Strecke.

### WAR ES SCHWER, DEM DRUCK VON MARC MÁRQUEZ STANDZUHALTEN?

Am Anfang war es leicht, wegzuziehen, ich wollte aber nicht zu weit wegziehen, denn ich musste mit dem Reifen haushalten. Er hatte hinten die harte Mischung, die brauchte länger, bis sie auf Temperatur war. Wir haben seit dem Beginn der Tests im Winter sehr hart gearbeitet, das hat sich jetzt ausgezahlt. Nach dem Podest in Austin und diesem Sieg hoffe ich, dass wir auf dieser Linie weitermachen werden.

### DU LIEGST NUR NOCH ZEHN PUNKTE IN DER WM-TABELLE ZURÜCK.

Unsere Konkurrenten waren jetzt nicht so stark wie erwartet, so haben wir viele Punkte zurückgewonnen, die wir zu Saisonbeginn, und speziell in Argentinien, verloren haben. Das ist gut für uns und es macht die WM wieder spannend.

Motorrad-GP

# Big-Bang-Motor als nächstes Update

KTM scheut keine Mühen: Die Österreicher brachten die nächste Motorenstufe nach Jerez. Und die hat eine andere Zündfolge.

Von: Neil Spalding

Der neue Motor der Österreicher klingt tiefer, zorniger, und dies ist einer neuen Kurbelwelle zu verdanken, die die Zündungen näher aneinanderbringt. Es müssen nicht viele Teile getauscht werden, um diese grundlegende Änderung zu erreichen. Die Kurbelwelle, die Nockenwellen, die Zündung und deren Software. Wahrscheinlich hatte der bisherige Motor eine 360-Grad-Kurbelwelle, einen Screamer, weil mit ihm die Zündungen relativ gleichmäßig erfolgen. Nun dürfen es 180 Grad sein.

Ist ein 90-Grad-V4 als Screamer ausgelegt, erfolgen während zwei Umdrehungen (den vier Arbeitstakten des Viertakters) zwei Zündungen, zwei Kompressionen, dann wieder zwei Zündungen und zwei Kompressionen. Dies ist gut für den Gasstrom im Ansaugtrakt und für die maximale Leistungsausbeute. Aber leider ist die beste Leistungsausbeute



Pol Espargaró: In FP4 mit dem neuen Motor Neuntschnellster

nicht immer das, was ein Rennmotorrad braucht.

Damit dieses aus maximaler Schräglage wieder hochkommt, muss das Gas sanft angelegt werden. Der Fahrer will nur zwei oder drei zusätzliche PS anlegen, damit das Motorrad beginnt, sich wieder aufzurichten. Reagiert der Motor zu schnell, ist das Bike schwer zu fahren.

Mit der Big-Bang-Kurbelwelle folgen auf drei Zündungen drei

Kompressionen. Man sagt, dass dies dem Reifen Zeit gibt, wieder zu greifen. Es ist aber noch wahrscheinlicher, dass die so irregulären Gas-schwingungen in der Airbox und dem Auspuff die Leistung durcheinanderbringen und die Leistungsentfaltung so geglättet wird.

Man hat auch weniger Spitzenleistung, aber MotoGP-Bikes haben davon mehr als sie nutzen können. Und in der Kurvenmitte ist weniger einfach mehr. ■

## GASTKOMMENTAR

### DIE EUROPA-SAISON HAT FANTASTISCH BEGONNEN.

Die vielen Zuschauer, die nach Jerez gekommen sind, haben tolle Rennen gesehen. MotoGP ist spannendster Motorsport, seit meiner Zeit hat sich daran nichts geändert. Es ist hier sehr schwer zu gewinnen, es gibt viele gute Fahrer, es macht einfach Freude, dem zuzusehen.

Es war mit dem 3000. Rennen auch ein historischer Moment, und das Rennen ist dem voll gerecht geworden. Dani Pedrosa hat schon mit vielen Dingen Motorradgeschichte geschrieben, und dass er diesen Jubiläums-Sieg davongetragen hat, damit noch einmal mehr. Das ist sehr gut für ihn, und nun muss man mit ihm überall rechnen. Es war wichtig für ihn, die Europa-Tour der WM mit einem guten Resultat zu beginnen, darauf kann er jetzt stolz sein. Und der Kampf um die WM-Krone hat dadurch auch noch einmal an Spannung dazugewonnen.



Sete Gibernau (44), MotoGP-Vizeweltmeister

## AUS DEM FAHRERLAGER

### DAS 3000. RENNEN

Das MotoGP-Rennen am Sonntag war das 3000. Solo-Rennen seit dem Beginn der Motorrad-WM. Das erste Rennen war die Junior-TT, ein 350er-WM-Lauf, das Freddie Frith auf Velocette gewann. Das 1000. Rennen war der 50er-WM-Lauf in Hockenheim 1975, das von Ángel Nieto auf Kreidler gewonnen wurde. Das 2000. Rennen war der 500er-Lauf in Suzuka 1997, es gewann Mick Doohan (Honda), das 3000. ging nun an Dani Pedrosa und Honda. Dieses Jubiläum wurde bei der Pressekonferenz am Donnerstag feierlich eingeläutet, indem auch Giacomo Agostini und Ángel Nieto anwesend waren. Die beiden Rennlegenden betonten einhellig, dass die Motorradwelt

stolz drauf sein kann, was aus der Motorrad-WM geworden ist. Die Statistik, die bei diesem Treffen zusammenkam, war erstaunlich. Nicht weniger als 520 Grand-Prix-Siege, also mehr als ein Sechstel aller bisherigen, war anwesend: Agostini (122), Rossi (114), Nieto (90), Lorenzo (65), Márquez (56), Pedrosa (52), Viñales (19) und Crutchlow (2).



382 GP-Siege für nur vier Fahrer

### PALASTREVOLUTION

Beim ersten Europa-Grand-Prix kam man in den letzten Jahren aus dem Staunen nie heraus, wenn die großen Teams ihre neuen Hospitality-Paläste erstmals der Welt präsentierten. Doch dieses Jahr blieb es in dieser Hinsicht recht unspektakulär, es sind die letztjährigen Bewirtungsstätten, in denen die Teams ihre Gäste bewirten, teils mit kleinen Retuschen. Einzig KTM hat für sein Werksteam eine zweite Red-Bull-Hospitality aufgeföhren, die mit der des Rookies-Cups durch eine große Terrasse verbunden wurde. Allerdings wird gemunkelt, dass der endgültige Palast der Österreicher erst in Mugello kommt, in Form eines nachgeahmten Berghotels.

### SICHERHEITSMÄNGEL

Der Unfall mit den schwersten Verletzungen an diesem Wochenende ereignete sich vor dem Moto3-Rennen. FIM-Safety-Officer Franco Uncini verunfallte mit dem BMW M4 Safety Car, er musste ins Krankenhaus eingeliefert werden, sein Beifahrer erlitt einen Armbruch und Rippenbrüche.

### WENN SPANIEN MIT ITALIEN

Es heißt immer, Spanier und Italiener würden selten gut miteinander auskommen. Dieses Vorurteil wollte das Ducati-Werksteam in Jerez wirksam entkräften. Sie ließen am Samstag eine spanische Flamenco-Band vor ihrer Hospitality spielen, dazu gab es feinsten andalusischen Schinken und Lambrusco. ■ IP

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Circuito de Jerez (E) – 7. Mai 2017** 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 119,421 km über 27 Runden à 4,423 km. 23 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 41 Grad. Schnitt des Siegers: 157,6 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	schnellste Rdn.	Reifen v./h.	Punkte
1. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	27	45:26,827	287,7 km/h	1:40,243	H/M	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+6,136	287,6 km/h	1:40,560	H/H	20
3. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP17	27	+14,767	294,3 km/h	1:40,539	M/M	16
4. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	27	+17,601	291,3 km/h	1:40,298	M/M	13
5. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP17	27	+22,913	293,3 km/h	1:40,630	H/M	11
6. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	27	+24,556	291,1 km/h	1:40,706	H/M	10
7. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP17	27	+24,959	289,4 km/h	1:40,744	H/M	9
8. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	27	+27,721	291,1 km/h	1:40,873	M/M	8
9. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+31,233	291,5 km/h	1:41,197	H/M	7
10. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+38,682	291,8 km/h	1:40,726	H/M	6
11. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP16	27	+40,979	288,4 km/h	1:41,560	H/M	5
12. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP16	27	+43,199	291,5 km/h	1:41,482	M/M	4
13. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP15	27	+43,211	287,9 km/h	1:41,471	H/M	3
14. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	27	+47,964	288,1 km/h	1:41,541	H/M	2
15. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP15	27	+51,279	288,5 km/h	1:41,564	H/M	1
16. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	27	+1:08,885	284,5 km/h	1:42,018	H/H	-
17. Takuja Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	27	+1:27,450	283,4 km/h	1:42,735	H/M	-
<b>nicht gewertet</b>							
Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	9	+18 Rdn.	287,7 km/h	1:40,947	H/M	-
Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	9	+18 Rdn.	286,7 km/h	1:41,550	H/M	-
Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	5	+22 Rdn.	289,2 km/h	1:40,437	H/H	-
Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	5	+22 Rdn.	290,5 km/h	1:40,837	H/M	-
Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP16	5	+22 Rdn.	293,3 km/h	1:40,865	H/M	-
Pol Espargaró (E)	KTM RC16	5	22 Rdn	290,0 km/h	1:41,407 min	H/M	-

### QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Pedrosa	1:38,249
2. Márquez	1:38,298
3. Crutchlow	1:38,453
4. Viñales	1:38,677
5. Iannone	1:38,744
6. Zarco	1:38,861
7. Rossi	1:38,908
8. Lorenzo	1:38,910
9. Folger	1:39,108
10. Miller	1:39,125
11. Redding	1:39,152
12. A. Espargaró	1:39,400
13. Petrucci	1:39,090
14. Dovizioso	1:39,255
15. P. Espargaró	1:39,282
16. Smith	1:39,321
17. Bautista	1:39,462
18. Rabat	1:39,564
19. Abraham	1:39,678
20. Baz	1:39,824
21. Barberá	1:39,906
22. Lowes	1:40,213
23. Tsuda	1:40,386

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Rossi	62
2. Viñales	60
3. Márquez	58
4. Pedrosa	52
5. Dovizioso	41
6. Zarco	35
7. Crutchlow	29
8. Folger	29
9. Lorenzo	28
10. Petrucci	26

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	83
2. Honda	79
3. Ducati	59
4. Aprilia	17
5. Suzuki	16
6. KTM	2

### WM-STAND TEAMS

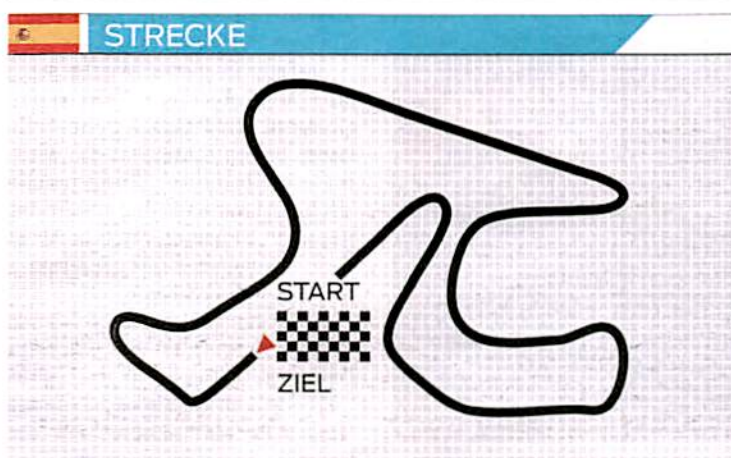
Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	122
2. Repsol Honda Team	110
3. Ducati Team	69
4. Monster Yamaha Tech3	64
5. Octo Pramac Ducati	52
6. LCR Honda	29
7. Estrella Galicia Marc VDS	29
8. Avintia Racing	24
9. Pull & Bear Aspar Team	23
10. Aprilia Racing Team Gresini	17

**»DIE ERSTEN DREI LIEGEN NUR VIER PUNKTE AUSEINANDER. DIE WM HAT GERADE ERST WIEDER BEGONNEN.«**

Marc Márquez

Rundenrekord: **1:38,735, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**  
 Quali-Rekord: **1:37,910, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**  
 Topspeedrekord: **295,9 km/h, Dani Pedrosa (Honda), 2014**  
 und **Andrea Iannone (Ducati), 2016**

### CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM



Juan Carlos I., Maverick Viñales: „Bin in der Tabelle nur noch 2 Punkte hinten“

Moto2

# Diesmal bleibt Alex Márquez si

Bei seinem Heimrennen in Jerez durchbrach Alex Márquez den Bann: Diesmal stürzte Morbidelli und der Ex-Moto3-Weltmeister holte sich seinen ersten Moto2-Sieg.

Von: Imre Paulovits

**D**a blieb allen der Mund offen stehen: Franco Morbidelli, bislang wie ein Rennroboter von einem Sieg zum anderen gefahren, klappte plötzlich das Vorderrad ein, und der WM-Leader purzelte ins Kiesbett. „Alex Márquez war hier einfach schneller, ich habe versucht, dagegenzuhalten und bin gestürzt“, gab der 22-jährige Italiener unumwunden zu.

Leicht hatte es Márquez, der zuvor schon die Trainings dominiert hatte, aber nicht: „Es war das längste Rennen meines Lebens. Ich habe nur noch die Runden

gezählt und versucht, meine Konzentration aufrechtzuerhalten.“ Doch nicht nur Márquez feierte seinen ersten Sieg. Auf dem zweiten Platz landete Moto2-Rookie Francesco Bagnaia, der dem VR46-Team von Valentino Rossi den ersten Podestplatz schenkte. Wie der erst 20-jährige die Angriffe von Haudegen Mattia Pasini abwehrte und sich dann nach vorn absetzte, war bemerkenswert. Und Miguel Oliveira fuhr die KTM erneut aufs Podest.

## Tom Lüthi: 11 Punkte fehlen

Durch den Ausfall von Morbidelli ist Tom Lüthi bis auf 11 Punkte an den WM-Leader herangerückt. Wenn der 30-jährige Schweizer in Jerez bislang auch immer seine Probleme hatte: Er kämpfte sich bis auf Platz 8 vor. Es sah so aus, als könnte er auch noch an Marcel Schrötter und Dominique Aegerter vorbeikommen. Lüthi war sichtlich unzufrieden: „Ich war von Anfang an am Limit, meine Zeiten waren von der ersten

bis zur letzten Runde gleich. Ich konnte einfach nicht überholen, habe Dominique zwar einmal angegriffen, musste dann aber die Ideallinie verlassen und konnte die Position nicht halten. Wir müssen unbedingt herausfinden, was das Problem war, um uns in Le Mans wieder verbessern zu können.“

Marcel Schrötter zeigte eine starke Leistung. Vor allem, wenn man bedenkt, dass er bei den Tests in März viermal gestürzt ist. „An der Stelle war ich auch zu langsam, sonst hätte ich vielleicht Marini noch bekommen“, sinnierte er nach P6.

Dominique Aegerter kämpfte am Anfang gar um P3, musste aber dann zurückstecken. „Ich konnte das Tempo, das ich bei den Tests und im Training gefahren bin, nicht gehen. Mit gebrauchten Reifen bei der Hitze hatte ich einfach nicht die passende Abstimmung.“

Jesko Raffin kämpfte mit einer Grippe und wurde 20., Sandro Cortese stürzte im Kampf um Platz 10. ■



Alex Márquez: Bei seinem 39. Moto2-Start

Moto2

# Großangriff auf die Moto2-Bastion Kalex

KTM und Suter rüsten weiter auf, um die Vorherrschaft von Kalex in der mittleren Klasse zu beenden.

Von: Imre Paulovits

**K**alex-Konstrukteur Alex Baumgärtel harrt derzeit beruhigt der Dinge. „Wir werden für die nächsten Tests keine Neuteile bringen“, verrät er. „Es lässt sich noch einiges mit den Federelementen optimieren, im Moment geht es wirklich ums Feintuning. Zur Saisonmitte werden wir wie üblich Updates machen. In Jerez sind wir erstmals in dieser Saison mit den weichen Reifen gefahren, da steht noch Abstimmungsarbeit an, und nicht neue Mechanik.“

Bei KTM, die dieses Jahr neu in die Moto2 eingestiegen sind, steht hingegen bereits die nächste Variante ihres Moto2-Motorrades in den Startlöchern.

„Wir haben bereits ein neues Chassis fertig, das wir möglichst bald testen werden“, verrät KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Wir machen wie mit dem MotoGP-Motorrad auch mit der Moto2 einmal im Monat einen Test, weil

wir in beiden Klassen klare Fortschritte erzielen wollen.“

Bei Suter, wo Dominique Aegerter und Marcel Schrötter der Spitze mit Riesenschritten nähergekommen sind, bereitet Konstrukteur Alessandro Giussani

ebenfalls die nächste Ausbaustufe vor. „Nach den ersten vier Rennen sind wir nun in Schwung gekommen“, so Giussani. „Wir waren drei Jahre nicht mehr dabei, und da haben wir eine gewisse Zeit gebraucht, um die Grundabstimmung für jeden Fahrer zu finden.“ In Übersee konnte Giussani nur auf die Daten von 2014 zurückgreifen. „In Jerez hatten wir auch die Daten von den Tests. Jetzt müssen wir aus den Daten der Rennen analysieren, was uns noch fehlt, um aufs Podest zu fahren.“

Bereits in dieser Woche wird Suter mit Intact in Aragón testen. Giussani wird einige neue Teile dabei haben. „Aber an die wirkliche Weiterentwicklung mache ich mich jetzt nach den ersten vier Rennen“, verrät er. Nach Le Mans steht ein weiterer Test gemeinsam mit allen Moto2-Teams an.

Kalex hat die letzten 38 Grands Prix gewonnen, zuletzt war Sam Lowes auf Speed Up in Austin 2015 mit einer anderen Marke siegreich. Mal sehen, wer die Serie als Erster beendet. ■



Dominique Aegerter (#77) vor Miguel Oliveira: Suter und KTM im Kommen

# ...tzen und siegt



...den ersten Sieg eingefahren. Der 21-jährige Spanier war in Jerez klar Schnellster

## NACHRICHTEN

### MOTOGP: SYLVAIN GUINTOLI

gibt ein MotoGP-Comeback. Der Superbike-Weltmeister von 2014 wird bei seinem Heim-GP in Le Mans die Suzuki des verletzten Alex Rins fahren. Danach soll er noch die Grands Prix in Mugello und Barcelona fahren, in Assen (25. Juni) hofft Suzuki, dass Alex Rins wieder genesen sein wird. Seine letzte MotoGP-Saison fuhr Guintoli 2008 bei Alice-Ducati, 2011 vertrat er Loris Capirossi bei Pramac-Ducati auf dem Sachsenring.

### MOTOGP: TRANSFERGERÜCHTE

besagen, dass Franco Morbidelli bereits in Le Mans einen Vertrag für die Königsklasse bei Marc VDS unterschreiben wird. Honda soll für Takaaki Nakagami ein zweites Motorrad bei LCR bereitstellen.

### MOTO3: DANNY KENT

probiert sich nach seiner Trennung vom

Kiefer-Team wieder in der Moto3. Er wird für das KTM-Moto3-Werksteam von Aki Ajo testen und in Le Mans einen Wildcard-Einsatz bestreiten. „Da wir in der Moto3 im Rückstand sind, probieren wir mit Danny größere Veränderungen durch, die wir den anderen Fahrern nicht zumuten wollen“, verrät Pit Beirer. „Wenn er den Umstieg auf die Moto3 wieder bewältigt und noch so schnell ist wie vor zwei Jahren, sind weitere Optionen offen.“

**MOTO2: KIEFER** wartet noch mit der endgültigen Verpflichtung des zweiten Fahrers für den ausgestiegenen Danny Kent. Stefan Kiefer: „Die Vereinbarung mit Federico Fuligni galt jetzt erst einmal nur für Jerez. Wir wollen uns nicht unter Zeitdruck setzen lassen und uns Zeit nehmen, um uns nach sinnvollen Alternativen umzusehen.“

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Circuito de Jerez (E) – 7. Mai 2017 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,575 km über 25 Runden à 4,423 km. 32 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Alex Márquez (E)	Kalex	25	43:24,350	1:42,608	25
2.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	25	+3,442	1:43,107	20
3.	Miguel Oliveira (P)	KTM	25	+4,958	1:43,396	16
4.	Mattia Pasini (I)	Kalex	25	+6,824	1:43,363	13
5.	Luca Marini (I)	Kalex	25	+6,917	1:43,532	11
6.	Marcel Schrötter (D)	Suter	25	+9,561	1:43,744	10
7.	Dominique Aegerter (CH)	Suter	25	+10,266	1:43,788	9
8.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+11,594	1:43,931	8
9.	Yonny Hernández (CO)	Kalex	25	+19,212	1:44,012	7
10.	Axel Pons (E)	Kalex	25	+19,293	1:44,130	6
11.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	25	+19,672	1:44,225	5
12.	Jorge Navarro (E)	Kalex	25	+24,487	1:43,803	4
13.	Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	25	+25,522	1:44,019	3
14.	Ricard Cardús (E)	KTM	25	+26,049	1:44,153	2
15.	Testsuya Nagashima (J)	Kalex	25	+26,089	1:44,287	1
16.	Fabio Quartararo (F)	Kalex	25	+29,877	1:44,429	-
17.	Edgar Pons (E)	Kalex	25	+33,799	1:44,662	-
18.	Isaac Viñales (E)	Kalex	25	+35,196	1:44,735	-
19.	Xavier Siméon (B)	Kalex	25	+40,950	1:44,215	-
20.	Jesko Raffin (CH)	Kalex	25	+43,165	1:45,110	-
21.	Takaaki Nakagami (J)	Kalex	25	+43,282	1:43,680	-
22.	Remy Gardner (AUS)	Tech3	25	+47,675	1:45,159	-
23.	Alex Bassani (I)	Speed Up	25	+48,478	1:44,919	-
24.	Federico Fuligni (I)	Suter	25	+1:11,416	1:46,066	-
25.	Stefano Manzi (I)	Kalex	25	+1:15,738	1:44,687	-
26.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	25	+1 Rdn	1:44,219	-
<b>Nicht gewertet:</b>						
	Sandro Cortese (D)	Suter	16	+9 Rdn	1:44,076	-
	Xavi Vierge (E)	Tech3	16	+9 Rdn	1:44,173	-
	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	13	+12 Rdn	1:43,837	-
	Iker Lecuona (E)	Kalex	11	+14 Rdn	1:45,079	-
	Franco Morbidelli (I)	Kalex	8	+17 Rdn	1:42,596	-
	Simone Corsi (I)	Speed Up	2	+23 Rdn	1:43,713	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	75
2. Lüthi	64
3. Oliveira	59
4. Márquez	49
5. Bagnaia	33
6. Nakagami	32
8. Aegerter	27
11. Schrötter	23
17. Cortese	8
21. Raffin	5

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	75
2. KTM	43
3. Tech3	25
4. Suter	24
5. Speed Up	19

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1:42,080
2. Morbidelli	1:42,126
3. Aegerter	1:42,312
4. Oliveira	1:42,409
5. Pasini	1:42,598
6. Bagnaia	1:42,704
7. Vierge	1:42,763
8. Nakagami	1:42,834
9. Schrötter	1:42,870
10. A. Pons	1:42,903
11. Marini	1:42,956
12. Lüthi	1:43,065
13. Corsi	1:43,179
14. Quartararo	1:43,220
15. Syahrin	1:43,258
16. Pawi	1:43,271
17. Siméon	1:43,314
18. Cardús	1:43,323
19. Baldassarri	1:43,325
20. Cortese	1:43,349
21. Navarro	1:43,353
22. Hernández	1:43,490
23. E. Pons	1:43,673
24. Nagashima	1:43,707
25. Locatelli	1:43,765

Moto3

# Wieder ein neuer Stern am G

Er war bereits in Austin Schnellster, diesmal behielt er die Nerven: Der 17-jährige Spanier Arón Canet sicherte sich in Jerez seinen ersten GP-Sieg.

Von: Imre Paulovits

**E**s war ein regelrechtes Gemetzel in Jerez: Ständig gab es Berührungen und haarsträubende Situationen. Renndirektor Mike Webb schüttelte während des Rennens den Kopf, am Abend meinte der erfahrene Neuseeländer: „Wir haben zwar keine Strafen verhängt, aber ich habe einigen Jungs gesagt, dass das nicht die Art ist, wie man Rennen fährt.“

Gerade wegen des unbändigen Siegeswillens dieser Teenager war das Rennen auch ungeheuer spannend und sehenswert. Dabei brachen zunächst die beiden Platinum-Bay-Real-Estate-KTM-

Piloten Darryn Binder und Marcos Ramírez in die Phalanx der bislang überlegenen Honda-Piloten ein. Vor allem Binder fuhr, als gäbe es kein Morgen, der jüngere Bruder des amtierenden Moto3-Weltmeisters zeigte einen Mut und eine Angriffslust, die selbst seinen Bruder in den Schatten stellten. Doch gerade weil er so an die Grenzen ging, purzelte er in der Zielkurve vom Motorrad, als es zwischen ihm und Fenati eng wurde.

Von da an gaben Arón Canet und Romano Fenati den Ton an, und der Estrella-Galicia-Pilot behielt diesmal kühlen Kopf, bremste sich in der Zielkurve innen rein und gewann mit hauchdünnem Vorsprung. Und wieder war das Podest komplett von Honda-Piloten belegt.

## KTM hat viel Arbeit vor sich

Nicht nur, dass Niccolò Antonelli vom Red-Bull-Ajo-Team gleich zu Beginn von Tatsuki Suzuki vom Motorrad gerempelt wurde

und so wieder um die Chance für eine Top-Platzierung gebracht wurde, mittlerweile ist der Rückstand, in den KTM geraten ist, unverkennbar. Andrea Migno und Niccolò Bulega kämpften zwar verbissen, kamen aber über die Plätze 6 und 7 nicht hinaus. Zwar liefen sie nur etwas mehr als eine Sekunde hinter dem Sieger im Ziel ein, doch um den Sieg mitreden konnten sie nie.

KTM-Renndirektor Pit Beirer gibt auch unumwunden zu: „Honda hat die Latte ein gutes Stück höher gelegt, und wir straucheln momentan. Da brauchen wir gar nicht drum herum zu reden. Die Klasse ist einfach stark reglementiert, da können wir jetzt gar nicht so viel entwickeln. Wir werden dieses Jahr einiges an Prügel kassieren und dürfen jetzt schon fleißig für das nächste Jahr arbeiten. Wir versuchen natürlich noch, zu verbessern, was zu verbessern geht, auch wenn wir alle zehn Fahrer gleichzeitig ausrüsten müssen.“ ■



Aron Canet (44) konnte sich im Ziel knapp durchsetzen

Moto3

## Peugeot: Auch in Europa wenig Besserung

Das Saxoprint-Peugeot-Team tat sich auch in Jerez schwer. Die Kluft zur Spitze wird immer offensichtlicher.

**M**ahindra hat in diesem Jahr gegen Honda und gegen KTM bislang ganze zwei Punkte holen können. Nach vier Saisonrennen ist klar, dass der indische Hersteller, der im letzten Jahr mit Francesco Bagnaia und John McPhee drei Rennen gewinnen konnte, beim technischen Wettrüsten an Boden verloren hat. So ist auch für das Saxoprint-Peugeot-Team, das trotz einer durchwachsenen Saison im Vorjahr mit John McPhee den ersten Grand-Prix-Sieg der französischen Marke in der Nachkriegszeit einfahren konnte, weit hinter den selbst gesteckten Zielen geblieben. In Jerez gab es lange Aussprachen zwischen Team-

inhaber Ingo Prüstel und den Indern, es wurde versprochen, dass in Le Mans Verbesserungen kommen werden.

Jakub Kornfeil und Patrik Pulkkinen hatten zwar wieder alles getan, was in ihrer Macht stand, doch Kornfeil verlor schon früh den Anschluss zum vorderen Pulk. Schließlich kamen sie als 18. (Kornfeil) und 26. (Pulkkinen) ins Ziel. ■ IP



Jakub Kornfeil: Wieder keine Punkte

Moto3

## Philipp Öttl: Schlüsselbeinbruch und OP

Herber Rückschlag für Phillip Öttl: In der Quali flog der 20-jährige deutsche KTM-Pilot mit einem bösen Highsider ab und brach sich das linke Schlüsselbein.

Von: Imre Paulovits

**D**as Wochenende hatte richtig gut begonnen für Philipp Öttl. Im nassen ersten Training war er Zehnter, und im dritten freien Training am Samstagmorgen fuhr der deutsche KTM-Pilot die elftschnellste Zeit. In der Quali schien er noch zuzulegen, dann holte er sich seinen zweiten Reifensatz ab, aber in Turn 5 flog er mit einem bösen Highsider ab. „Ich bin etwas zu weit nach außen auf den Curb gekommen, das Hinterrad ist weggerutscht und dann hat es mich wegkatapultiert“, berichte-

te Öttl von seinem Horror-Abflug an diesem Fünfter-Gang-Vollgas-Stück. Im Medical-Center wurde ein dreifacher Schlüsselbeinbruch links diagnostiziert, Öttl flog noch am Sonntagmorgen nach Hause.

Vater Peter Öttl fuhr mit ihm auch umgehend ins Unfallkrankenhaus nach Salzburg, wo der Unglücksrabe am Sonntagnachmittag noch einmal untersucht wurde. „Die Ärzte dort haben den Befund des Medical Centers bestätigt“, sagte Peter Öttl. „Philipp hat sich das linke Schlüsselbein in drei Stücke gebrochen, die Bruchstücke sind verschoben und müssen mit Platten und Schrauben stabilisiert und wieder an ihren Platz gebracht werden.“

Öttl wurde am Montagvormittag operiert, in den nächsten Tagen wird entschieden, wann er wieder fahren kann und ob ein Reservefahrer für Le Mans in zwei Wochen nominiert wird. ■

# D-Himmel



MotoGP Rookies Cup

## Siege für Rory Skinner und Aleix Viu

Beim Auftakt des MotoGP Rookies Cups gab es in Jerez zwei verschiedene Sieger.

Der Red Bull MotoGP Rookies Cup begann in Jerez seine 11. Saison. 2017 kämpften insgesamt 15 ehemalige Rookies dieser Nachwuchsschule in den drei Grand-Prix-Klassen um Punkte, und das erfolgreich. Drei haben auch schon den WM-Titel erkämpft: Danny Kent und Brad Binder in der Moto3- und Johann Zarco gleich zweimal in der Moto2-Klasse.

Im ersten Rennen setzten sich der Japaner Al Ogura und der Brit Rory Skinner von den Verfolgern ab und lieferten sich ein spannendes Duell. Der 16-jährige Skinner, der schon seit seinem sechsten Lebensjahr davon träumt, einmal ein Grand-Prix-Star zu werden, gewann schließlich.

Im zweiten Lauf hatte Rory Skinner Pech, er stürzte schon in Runde 3. Zwei Spanier, ein Türke und ein Tscheche stürmten ihren Gegnern auf und davon. Die schnellen vier kämpften bis zum Zielstrich. Gewinner war mit einem Vorsprung von 0,1 Sekunden der Spanier Aleix Viu. ■ PP

### CUP-STAND

Rdn.	Fahrer	Punkte
1.	Aleix Viu (E)	36
2.	Al Ogura (J)	33
3.	Filip Salac (CZ)	33
4.	Kazumi Masaki (J)	27
5.	Rory Skinner (GB)	25
8.	Matthias Meggle (D)	15



Sieger des ersten Rennens: Skinner

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

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

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.	
1.	Arón Canet (E)	Honda	23	41:25,706	1:47,093	25
2.	Romano Fenati (I)	Honda	23	+0,031	1:47,273	20
3.	Joan Mir (E)	Honda	23	+0,155	1:47,224	16
4.	Marcos Ramírez (E)	KTM	23	+0,358	1:47,090	13
5.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	23	+0,946	1:47,291	11
6.	Andrea Migno (I)	KTM	23	+1,162	1:46,923	10
7.	Nicolò Bulega (I)	KTM	23	+1,417	1:47,282	9
8.	Enea Bastianini (I)	Honda	23	+1,456	1:47,167	8
9.	Jorge Martín (E)	Honda	23	+1,961	1:47,320	7
10.	Juanfran Guevara (E)	KTM	23	+2,000	1:47,102	6
11.	Bo Bendsneyder (NL)	KTM	23	+7,431	1:47,297	5
12.	Jules Danilo (F)	Honda	23	+9,958	1:47,379	4
13.	Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	23	+10,028	1:47,095	3
14.	Albert Arenas (E)	Mahindra	23	+10,665	1:47,605	2
15.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	23	+14,062	1:47,584	1
16.	Livio Loi (B)	Honda	23	+20,451	1:47,919	–
17.	Kaito Toba (J)	Honda	23	+20,699	1:47,798	–
18.	Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	23	+20,836	1:47,614	–
19.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	23	+21,624	1:47,437	–
20.	Darryn Binder (SA)	KTM	23	+34,081	1:46,954	–
21.	Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	23	+37,754	1:48,523	–
22.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	23	+37,799	1:48,285	–
23.	Tony Arbolino (I)	Honda	23	+37,915	1:48,362	–
24.	María Herrera (E)	KTM	23	+38,014	1:48,454	–
25.	Raúl Fernández (E)	Mahindra	23	+57,408	1:48,720	–
26.	Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	23	+57,494	1:48,807	–
27.	Manuel Pagliani (I)	Mahindra	23	+1:00,920	1:48,420	–
<b>nicht gewertet</b>						
	John McPhee (GB)	Honda	14	+9 Rdn	1:47,190	–
	Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	13	+10 Rdn	1:47,710	–
	Adam Norrodin (MAL)	Honda	12	+11 Rdn	1:47,764	–
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	3	+20 Rdn	1:49,207	–

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte	
1.	Mir	74
2.	Fenati	65
3.	Martín	59
4.	McPhee	49
5.	Canet	43
6.	Di Giannantonio	35
7.	Migno	35
8.	Ramírez	23
9.	Guevara	23
12.	Öttl	20

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit	
1.	Martín	1:46,004
2.	Canet	1:46,441
3.	Fenati	1:46,518
4.	Bulega	1:46,655
5.	Ramírez	1:46,700
6.	Antonelli	1:46,757
7.	Suzuki	1:46,788
8.	Migno	1:46,835
9.	Mir	1:46,838
10.	Binder	1:46,860
11.	Di Giannantonio	1:46,866
12.	Guevara	1:46,952
13.	Arenas	1:46,966
14.	Bastianini	1:47,000
15.	Sasaki	1:47,061
16.	Rodrigo	1:47,090
17.	Dalla Porta	1:47,195
18.	Loi	1:47,308
19.	Norrodin	1:47,329
20.	Pérez	1:47,385
21.	Kornfeil	1:47,386
22.	Öttl	1:47,394
23.	Herrera	1:47,436
24.	Bendsneyder	1:47,501
25.	Danilo	1:47,506
26.	McPhee	1:47,634
27.	Bezzecchi	1:47,661
28.	Toba	1:47,714
29.	Arbolino	1:47,742

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte	
1.	Honda	100
2.	KTM	47



Joan Mir bleibt weiter WM-Leader

# „Die Zuschauer sind das wichtigste Glied in der Kette“

Normann Broy schwirren 1000 Dinge im Kopf, die erledigt werden müssen. Als Serienmanager der neuen IDM steht der 32-Jährige kurz vor dem Saisonauftakt gewaltig unter Strom.

Von: **Anke Wieczorek**

**Die Vereinbarung zwischen der Arbeitsgruppe „Motorsport“ im IVM als Promoter und dem Motorrad action team als Ausrichter der IDM kam viel zu spät zustande. War es vielleicht sogar zu spät für die Saison 2017?**

Ganz ehrlich? Nur eine Woche später hätten wir das Ruder wahrscheinlich nicht mehr so herumreißen können. Die Zeit lief einfach weg. Aber jetzt sind wir froh, dass es endlich losgegangen ist. Die neue IDM in acht Wochen auf die Beine zu stellen, ist natürlich eine sehr sportliche Sache, aber alle Beteiligten ziehen mit, von den Helfern bis zur Chefetage. Bei uns in der Organisations-Zentrale in Stuttgart hat das Projekt oberste Priorität. Dass wir bei dem engen Zeitlimit auch am Wochenende arbeiten und Überstunden schaufeln, ist klar, aber darüber regt sich niemand auf. Wir wollen und werden eine repräsentative Serie auf die Beine stellen.

**Wie viele Fahrer haben sich eingeschrieben?**

Auf unserer Serien-Homepage [www.idm.de](http://www.idm.de) gibt es eine inoffizielle Nennliste. In der IDM Superbike 1000 waren mit Stand vom 28. April 2017 genau 24 Teilnehmer eingeschrieben. Bis zum IDM-Start am kommenden Freitag auf dem Nürburgring kommen noch einige Fahrer dazu, unter anderem der Franzose Romain Maitre von Kawasaki. Er ist nämlich noch nicht aufgeführt, seine Teilnahme aber definitiv. Im Endeffekt rechnen wir mit knapp 30 Superbikern. In der Supersport-600-Klasse ist das Feld kleiner, aber nicht weniger attraktiv besetzt. Bei der neuen 300er-Klasse machen wir einen Schritt in

Richtung Zukunft. International fährt die kleine Klasse bereits im Rahmen der Superbike-WM mit. Wir rekrutieren den deutschen Nachwuchs ab 15 Jahren und stehen ganz am Anfang. Um den nötigen sportlichen Wettkampf zu haben, wird das Feld durch die Teilnehmer der niederländischen Meisterschaft bei getrennter Wertung aufgestockt. Die Sidecars werden mit reichlichen 20 Teams vertreten sein. Nennungen werden bis zum Veranstaltungsbeginn entgegengenommen.

**»DIE TEAMS STANDEN DER IDM SEHR, SEHR SKEPTISCH, ABER TROTZDEM POSITIV GEGENÜBER.«**

Normann Broy

**Gab es empfindliche Rückschläge oder Ablehnungen bei der Organisation?**

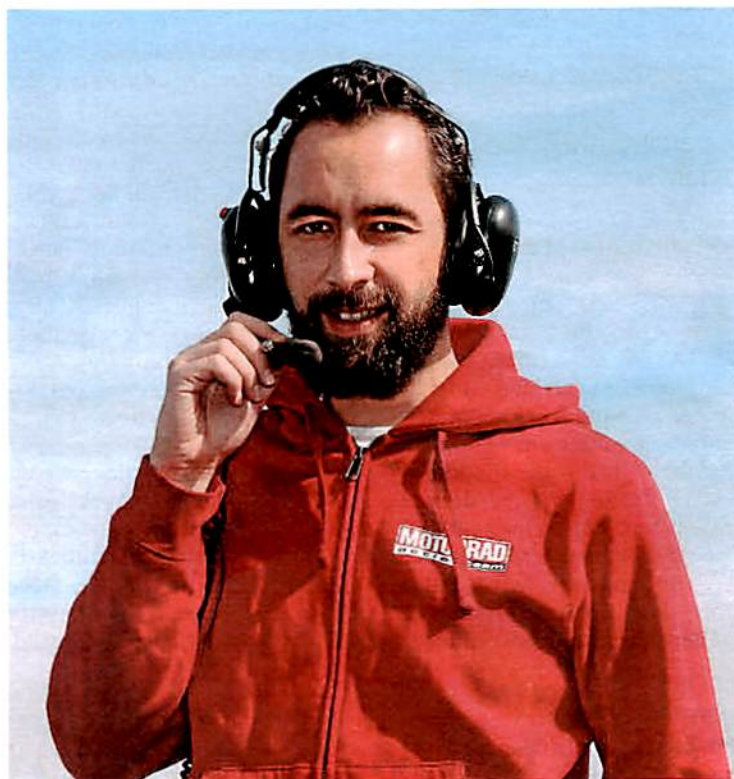
Nein, überhaupt nicht. Ich habe gemeinsam mit unserem Motorrad action team-Chef Matthias Schröter einige Rennstrecken und ausrichtende Clubs besucht. Wir wurden mit offenen Armen empfangen. In Zolder hätte man sich am liebsten auf mehrere Jahre mit uns geeinigt. Auch die Rennteams, die lange auf dem Schlauch standen, weil es weder ein Reglement noch Zusagen gab, standen der IDM immer abwartend, aber positiv gegenüber.

**Reicht das, um die IDM auf die Erfolgsspur zurück zu bringen?**

Der wichtigste Punkt sind die Zuschauer. Ohne sie läuft überhaupt nichts. Wir bieten ihnen ein volles Programm und setzen auch auf breite Öffentlichkeitsarbeit.

**Was können Sie den Fans anbieten?**

Eines steht fest: Es wird mehr



Der „Neue“ ist nicht das erste Mal am Ruder: Normann Broy macht mobil

geboten als bisher und weniger verlangt. Das Tagesticket kostet 14 Euro, also genauso viel wie eine Kinokarte. Für das ganze Wochenende ist man mit 25 Euro dabei, inklusive des Fahrerlager-Zutritts. Am Freitag ist der Eintritt immer frei. Jugendliche bis 17 Jahre müssen generell nichts zahlen. Wir wollen die IDM schmackhaft und attraktiv machen. Den ganzen Tag ist Action angesagt. Auf der Rennstrecke gibt es wegen des engen Zeitplans kaum Pausen. Im Fahrerlager finden öffentliche Pressekonferenzen statt. Auf dem Marktplatz gibt es vielleicht das, was man schon längst besitzen möchte. Wenn es das Wetter zulässt, können die Zuschauer, die mit dem Motorrad anreisen, auch am großen Korso über die Rennstrecke teilnehmen. Und auf die Race-Party am Samstagabend muss auch niemand verzichten.

**Wie engagieren sich die beteiligten Marken BMW, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha?**

Ohne sie würde sich generell

kein Rad drehen, denn ihre Finanzierung bildet den Sockel für die ganze IDM. Honda bietet aber für den Nürburgring zusätzlich Probefahrten mit der neuen Fireblade, der CBR 500R, X-ADV, CMX 500 Rebel, der Africa Twin und der CB 500 F an. Ebenso ist ein VIP-Ticket für 59 Euro am Start. Es beinhaltet den Eintritt inklusive eines Tribünenplatzes, die Verpflegung am Samstag und Sonntag in der Hospitality, eine Autogrammstunde mit Jan Halbich und eine Reifenverlosung. Für 45 Euro ist der Besucher beim Essen bei Suzuki dabei.

**Wo sehen Sie die IDM in einem Jahr?**

Auf einem guten Weg, wieder in den Köpfen der deutschen Motorsportfans verankert zu sein, und zwar als ehrliche Rennserie mit Motorsport zum Anfassen. Wir möchten, dass die IDM auf soliden Beinen steht und wieder vermehrt als Sprungbrett für den Nachwuchs dienen kann. Gerade die Klasse SSP 300 kann ein großer Schritt in diese Richtung werden. ■

IDM

# Nur noch zwei Tage

Beim Saisonauftakt auf dem Nürburgring am kommenden Wochenende wird sich zeigen, wie die Titelchancen in der neuen Superbike-1000-Klasse verteilt sind.

Von: **Anke Wiczorek**

**A**lles ist neu: Promoter, Ausrichter, Reglement, Teambesetzungen, wichtige Motorradmodelle. Es weht ein neuer Wind in der IDM. Neben der Organisation zusätzlich angefecht durch die Rückkehr von Markus Reiterberger, der von seinem Van Zon-Remeha-BMW-Teamchef Werner Daemen auf den Titel angesetzt wird. Dabei droht dem Bayern Konkurrenz aus dem eigenen Team. Danny de

Boer und Jan Bühn wollen ebenso Meister werden. De Boer gelang das 2016 in der IDM Superstock. Dem neuen Superbike-Reglement nach gibt es zur aktuellen Superbike-Klasse keine gravierenden Unterschiede. Es ist ein Mix aus beiden Kategorien entstanden. Statt des großen Rennkühlers ist nur noch ein Zusatzkühler erlaubt. Eine maximal 8000 Euro teure Kit-Elektronik darf eingesetzt werden, andere Räder und Felgen sowie Bremsscheiben und -leitungen. Das Mindestgewicht der etwa 220 PS starken Superbikes liegt bei 170 Kilogramm.

Florian Alt zieht das zweite Jahr für das Yamaha-Werksteam am Kabel. 2016 schnappte ausge-rechnet ein kleines Yamaha-Privatteam den Titel weg, die Wiederholung wäre ein Affront. Suzuki rollt mit Luca Grünwald



Jetzt oder nie: Florian „Flo“ Alt

und der nagelneuen GSX-R 1000 an, von der Suzuki-Stoneline-Teamchef Thomas Mayer sagt: „Ich bin sie auf der Straße gefahren, und in Sachen Fahrwerk und Handling kommt da so schnell nichts anderes mit.“ Dominic Schmitter fährt die Suzuki für das HPC-Power-Team. ■

Superstock-1000-EM

## Check bei Marvin Fritz: Kann er in Imola schon wieder fahren?

Marvin Fritz wurde in Assen in einen schweren Unfall verwickelt. Untersuchungen sollen ergeben, ob er trotzdem schon am kommenden Wochenende in Imola wieder an den Start gehen kann.

Von: **Anke Wiczorek**

**T**uner Sepp Buchner, der Marvin Fritz vor einem Jahr zum Meister in der IDM Superstock 1000 schraubte und jetzt mit ihm in die Superstock-1000-EM aufgestiegen ist, hat den Horror-Crash nicht live gesehen, sondern auf Facebook. Und er korrigiert Falschmeldungen, nach denen Fritz auf der Strecke wiederbelebt werden musste. „Die Ärzte haben ihn vor Ort ins künstliche Koma versetzt und auch künstlich beatmet. Es war eine Vorsichtsmaßnahme, weil die Mediziner von schweren Verletzungen ausgegangen



Marvin Fritz: Wenn alles gut läuft, kann er schon am Wochenende fahren

sind.“ Während der Computertomographie in der Klinik von Groningen wurde festgestellt, dass Fritz wie durch ein Wunder keinen einzigen Knochenbruch erlitten hatte. Nach einem Tag wurde der 24-Jährige aus dem künstlichen Koma geholt. Seine Yamaha läuft inzwischen auch wieder einwandfrei. Sepp Buchner war mit ihr letzte Woche

zwei Tage in Brünn zum Testen. „Die Reparaturen hielten sich in Grenzen.“ Buchner ist wie eine deutsche Eiche in der Laufbahn von Marvin Fritz und stand ihm auch in schweren Zeiten zur Seite. Fritz revanchiert sich mit Leistungen. Trotz des Nullers in Assen ist er in der EM-Gesamtwertung auf Rang 14 der beste deutsche Fahrer. ■

### NACHRICHTEN

#### SUPERBIKE-WM:

Leon Haslam, Vizeweltmeister 2010, der die Superbike-WM vor zwei Jahren mit einem Sieg auf der Aprilia verlassen hat und seither in der Britischen und der Japanischen Superbike-Meisterschaft unterwegs ist, wird am letzten Mai-Wochenende in Donington mit einer Wildcard bei Puccetti fahren. Teamchef Manuel Puccetti hofft auf gute Resultate des 33-jährigen Briten und möchte ihn dann noch in Jerez und beim WM-Finale in Katarr mit Wildcard einsetzen und ihm 2018 eine komplette Saison ermöglichen.

#### IDM SUPERBIKE 1000:

Weil Ireneusz Sikora verletzungsbedingt erst am Jahresende wieder im Team Wilbers-BMW fährt, versuchte Teamchef Benny Wilbers seine ehemalige Superstock-fahrerin Lucy Glöckner zu reaktivieren. Die Superstock-Vizemeisterin von 2014 war interessiert, doch aufgrund ihres neuen Ledersponsors wird nichts draus. Somit bleibt Patryk Kosiniak, der Yamaha-Cup-Sieger von 2016 aus Polen, vorerst Solist.

#### YAMAHA R6-DUNLOP-CUP:

Die Traditionsserie wird im 40. Jubiläumjahr verspätet auf die Ideallinie einbiegen. Der Yamaha R6-Dunlop-Cup wird 2017 auf der brandneuen YZF-R6 ausgetragen. Schon im Vorfeld wurde klar, dass es mit der Auslieferung bis zum Saisonbeginn knapp würde. Yamaha Motor Deutschland setzte alle Hebel in Bewegung, eine ausreichende Stückzahl steht aber erst bei der IDM in Zolder Anfang Juli zur Verfügung. Das Teilnehmerfeld ist rappelvoll.

#### BMW BOXER CUP 2.0:

Die Vorbereitungen ziehen sich in die Länge. Deshalb wird es im Rahmen der IDM 2017 erst zwei Showrennen mit der R nineT geben, bevor der Cup 2018 eine volle Saison Gas gibt.



Zurück an der Spitze: MXGP-Rookie Jeffrey Herlings gewann seinen ersten GP

# Herlings' Auferstehung

Kegums in österreichischer Hand: KTM und Husqvarna dominierten beide Klassen mit Debütsiegen für Jeffrey Herlings im MXGP, Stefan Kjer Olsen in der MX2-Klasse und der WM-Führung in beiden Klassen für Cairoli und Jonass.

Von: **Alex Hodgkinson**

**E**s gab sogar Licht am Ende des Tunnels für Max Nagl! Der Oberbayer, dieses Jahr bisher ein Schatten seiner selbst, konnte in den beiden GPs in Europa zeigen, dass er nichts an Tempo verloren hat – seine Starts im Rennen waren allerdings weiterhin katastrophal.

„Wir haben während der zwei Wochen seit Valkenswaard vieles in Hinsicht auf die Starts getestet, und es scheint, dass wir die Lösung gefunden haben,“ grinste er erleichtert. „Die drittschnellste Zeit im Training war wichtig, um sich einen guten Startplatz für die Qualifikation zu sichern.

Aber ich hatte auch einen Bombenstart. Ich war schon nach wenigen Metern eine komplette Maschinenlänge vor den anderen.“

Leider folgte keine Fortsetzung am Renntag: „Es ist ein Rätsel. Ich habe alles genauso wie gestern gemacht. Im ersten Lauf drehte das Hinterrad durch, und ich war kurz nach dem Start eine ganze Motorradlänge hinter dem Rest.“ Das war nicht mal das Ende der Misere: In der Startkurve stand Max quer und sein Vormarsch wurde von einem weiteren Sturz gebremst. Im Ziel nur Rang 11, dann Achter in Lauf 2. Max Nagl reist nächste Woche als WM-Neunter nach Teutschenthal.

## Herlings: „Nur Einzelsiege“

Jeffrey Herlings, Schnellster in jedem Training, warnte nach seinem Quali-Sieg am Samstag: „Es kommt mir wie eine Ewigkeit vor, dass ich auf der Weltbühne gewonnen habe. Ich habe das Tempo zurück, aber ich mache mir keine Illusionen. Es fehlen mir mehr als 100 Punkte, und den WM-Titel kann ich dieses Jahr vergessen. Ich fahre nur um Einzelsiege.“

24 Stunden später sah das Szenario anders aus. Der dreifache MX2-Weltmeister wollte sich öffentlich weiterhin nichts zutrauen, aber nach mehreren Vorfällen auf dem brutalen Kurs und seiner absoluten Dominanz fehlen dem Holländer nur 46 Punkte auf den WM-Dritten Gautier Paulin und 84 zum neuen Spitzenreiter Tony Cairoli bei noch zwölf ausstehenden GPs.

„Ich denke weiterhin nicht an den Titel. Wenn die Starts ordentlich sind, dann fühle ich mich jetzt auf jeder Streckenart wohl. Trotzdem wird Teutschenthal nicht einfach.“

Der große Verlierer des lettischen GP war Tim Gajser. Der amtierende Meister und WM-Führende konnte schon während der Qualifikation das Tempo von Herlings nicht mitgehen, und am Renntag lief alles verkehrt.

Vierter nach dem Start von Lauf 1, fuhr der Slowene nicht eine Runde, bevor er von MXGP-Rowdy Jose Butron sinnlos abgeschossen wurde. Mit einem Pferdekuss konnte er sich kaum noch in den Sattel schwingen und kam auf Platz 14 ins Ziel.

Der zweite Lauf lief zuerst besser, bis sein zweiter Platz hinter Herlings von einem Vorstoß Cairolis gefährdet wurde. Honda-Europa-Rennchef Gordon Crockard war vor Ort: „Seine Füße stießen bei der Landung auf die Rillen und er flog über den Lenker. Es ist nichts gebrochen, aber er war zu erschrocken, um weiterzufahren.“

Gajzers magere Beute öffnete die Tür für Cairoli, die WM-Führung zu übernehmen. Der Italiener nimmt ein Polster von 17 Punkten mit nach Teutschenthal.

**!** 24 Stunden nachdem er den MXGP-Titelgewinn für „unmöglich“ erklärt hatte, lag Jeffrey Herlings nach einem überlegenen Doppelsieg 50 Punkte näher an der Spitze.

Schon während der Qualifikation freuten sich die Vertreter der Mattighofener Marken über die ersten sechs in der MX2-Klasse, aber sie mussten am Renntag mit erheblichem Widerstand von Suzukis Jeremy Seewer rechnen. Der Schweizer hatte sogar die Führung übernommen, bevor Bremsversagen ihn auf Platz 8 zurückwarf.

Trotz seines Heimspiels war der WM-Führende Pauls Jonass nicht von seinen Siegchancen überzeugt: „Ich verbrachte die vergangenen sieben Tage hier in meiner Heimat und war gleich von der ungewöhnlichen Kälte betroffen. Aber ich will die Fans nicht enttäuschen.“

Thomas Kjer Olsen war die dominante Figur an diesem Wochenende. Der Europameister von 2016 hat sich gleichzeitig zum dritten Titelkandidaten entwickelt.

Der Däne führte in Lauf 1 souverän und ohne Stress bis ins Ziel. Im zweiten Lauf konnte er seinen ursprünglich neunten Platz kontinuierlich verbessern, bevor er knapp zwei Sekunden hinter Jonass als Zweiter ins Ziel fuhr und Tagessieger wurde.

Das Spektakel des ersten Laufs lieferte Seewer. Ein früher Sturz kostete ihn zuerst den Anschluss zu den beiden Führenden, aber bis zur Halbzeit des Rennens fuhr er in den Spuren

von Jonass. Bis zu viermal in jeder Runde fuhr er fast auf Augenhöhe mit seinem Titelrivalen, und in der letzten Runde ging der Schweizer vorbei.

Der zweite Lauf war dann eine bittere Enttäuschung: „Ich habe mich in der Startkurve gleich hingelegt. Selber schuld, ich wollte zu viel riskieren. Trotzdem habe ich schon während der Startrunde das halbe Feld überholt und wäre sicherlich unter die ersten fünf gekommen. Aber einer der Hinterbänkler stand plötzlich quer vor mir. Ich habe versucht weiterzufahren, aber das Motorrad war zu krumm.“

Trotz Nuller war der Bülacher gut gelaunt: „Kopf hoch und weiter. Ich habe im ersten Lauf bewiesen, dass ich Jonass auf jeder Streckenart schlagen kann. Und die Saison wird noch lang.“

Brian Hsu und Henry Jacobi zeigten erneut ihr Potenzial. Hsu wurde sogar Sechster im Qualilauflauf, aber er konnte die Leistung im Rennen wegen einer Erkältung nicht wiederholen.

Jacobi fuhr einen tollen 12. Platz im ersten Lauf nach Hause: „Der Start ist so wichtig. Gestern war ich 10. in der Quali, und das hätte ich heute mit besserem Start nochmals geschafft.“



Vor Pauls Jonass (#41): Jeremy Seewer (#91) im ersten Lauf, doch das zweite Rennen ging daneben



Lichtblick: Henry Jacobi

## MOTOCROSS-GP LETTLAND / MXGP

**Kegums (LV):** 7. Mai; 7. WM-Lauf; Wetter: sonnig/15 Grad.  
**1. Lauf:** 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 17 Runden à 1,540 km (= 26,180 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	34:09,136 min = 45,994 km/h
2. Clement Desalle (B)	Kawasaki	17	+13,921 s
3. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	17	+16,063 s
4. Shaun Simpson (GB)	Yamaha	17	+16,389 s
5. Tony Cairoli (I)	KTM	17	+35,413 s
6. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	17	+40,139 s
7. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	17	+44,288 s
8. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	17	+45,039 s
9. Max Anstie (GB)	Husqvarna	17	+51,342 s
11. Max Nagl (D)	Husqvarna	17	+56,183 s

## MOTOCROSS-GP LETTLAND / MX2

**Kegums (LV):** 7. Mai; 7. WM-Lauf; Wetter: sonnig/15 Grad.  
**1. Lauf:** 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 17 Runden à 1,540 km (= 26,180 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	34:37,013 min = 45,377 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	17	+2,597 s
3. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+3,143 s
4. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	17	+20,618 s
5. Calvin Vlaanderen (NL)	KTM	17	+23,215 s
6. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	+30,975 s
7. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	17	+35,161 s
8. Julien Lieber (B)	KTM	17	+39,912 s
12. Henri Jacobi (D)	Husqvarna	17	+1:07,164 min
18. Brian Hsu (D)	Husqvarna	17	+1:24,025 min

## MOTOCROSS-GP LETTLAND / MXGP

**2. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet; 17 Runden à 1,540 km (= 26,180 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	34:23,826 min = 45,667 km/h
2. Tony Cairoli (I)	KTM	17	+17,846 s
3. Arminas Jasikonis (LT)	Suzuki	17	+23,847 s
4. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	17	+35,475 s
5. Clement Desalle (B)	Kawasaki	17	+43,502 s
6. Max Anstie (GB)	Husqvarna	17	+47,908 s
7. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	17	+49,886 s
8. Max Nagl (D)	Husqvarna	17	+53,082 s
9. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	17	+55,160 s
30. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	11	+6 Runden

## MOTOCROSS-GP LETTLAND / MX2

**2. Lauf:** 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet; 17 Runden à 1,540 km (= 26,180 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	35:08,557 min = 44,698 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+2,693 s
3. Conrad Mewse (GB)	Husqvarna	17	+8,528 s
4. Calvin Vlaanderen (NL)	KTM	17	+13,497 s
5. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	17	+18,349 s
6. Benoit Paturel (F)	Yamaha	17	+21,218 s
7. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	17	+32,438 s
8. Julien Lieber (B)	KTM	17	+36,046 s
22. Brian Hsu (D)	Husqvarna	17	+1:12,609 min
27. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	17	+1:40,446 min

## WM-STAND MXGP

1.	Tony Cairoli (I)	258 Punkte
2.	Tim Gajser (SLO)	241
3.	Gautier Paulin (F)	220
4.	Evgeny Bobryshev (RUS)	214
5.	Clement Desalle (F)	210
6.	Jeremy v. Horebeek (B)	204
7.	Jeffrey Herlings (NL)	174
9.	Max Nagl (D)	139
10.	Arnaud Tonus (CH)	133
20.	Valentin Guillod (CH)	34

1.	KTM	282 Punkte
2.	Honda	275
3.	Yamaha	240

## WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	287 Punkte
2.	Jeremy Seewer (CH)	245
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	235
4.	Julien Lieber (B)	223
5.	Benoit Paturel (F)	198
6.	Brent Van Doninck (B)	166
7.	Jorge Prado Garcia (E)	155
8.	Thomas Covington (USA)	152
25.	Brian Hsu (D)	31
28.	Henry Jacobi (D)	20

1.	KTM	329 Punkte
2.	Husqvarna	263
3.	Suzuki	254

Supercross-WM Las Vegas

# Ein Herzschlag-Finale

Platz 4 reichte Ryan Dungey beim großen Finale in Las Vegas, um für KTM zum dritten Mal in Folge den WM-Titel zu erringen. Dem am Boden zerstörten Eli Tomac fehlten nur fünf Punkte.

Von: **Thomas Schiffner**

**E**s war eine der dramatischsten Titelschlachten in der US-Supercross-Historie.

Nach neun Siegen in zwölf Rennen war Eli Tomac vorletzte Woche gestrauchelt, und der Rückstand auf Titelverteidiger Ryan Dungey hatte sich auf 9 Punkte vergrößert. Der Kawasaki-Pilot musste beim Finale in Las Vegas siegen – und beten, dass Dungey maximal Fünfter würde. Doch KTM-Star Dungey wollte nichts dem Zufall überlassen und übernahm im Main Event in der Gambler-Metropole mit fulminantem Start die Führung, während Tomac Vierter war. Der zu allem

entschlossene Kawasaki-Leader ging früh an die Spitze. Als auch Jason Anderson attackierte, war Dungey nur noch Dritter.

## Atemberaubendes Duell

Doch Dungey kam plötzlich zurück. Und dann entwickelte sich ein atemberaubendes Duell zwischen den beiden Titelkontrahenten. Am Ende nutzte Husqvarna-Mann Anderson den Zweikampf für sich und gewann das Rennen vor Tomac. Dungey fiel noch hinter Joshua Grant zurück, aber konnte im Ziel seinen dritten WM-Titel in Folge zelebrieren. ■

## SUPERCROSS-WM

Las Vegas (USA)  
17. WM-Lauf

1.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
2.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
3.	Joshua Grant (USA)	Kawasaki
4.	Ryan Dungey (USA)	KTM
5.	Dean Wilson (USA)	Husqvarna
6.	Chad Reed (AUS)	Yamaha
7.	Blake Baggett (USA)	KTM
8.	Davi Millsaps (USA)	KTM
9.	Justin Brayton (USA)	Honda
10.	Cooper Webb (USA)	Yamaha



Feierabend: KTM, Ryan Dungey (r.) und Roger de Coster am Ziel

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand (nach 17 Rennen)

1.	Ryan Dungey (USA)	359 Punkte
2.	Eli Tomac (USA)	354
3.	Marvin Musquin (F)	293
4.	Jason Anderson (USA)	273
5.	Davi Millsaps (USA)	221
6.	Blake Baggett (USA)	220
7.	Cole Seely (USA)	212
8.	Dean Wilson (USA)	185
9.	Chad Reed (AUS)	182
20.	Ken Roczen (D)	51

## NACHRICHTEN

### SPEEDWAY-EM: DEUTSCHE IN LAMOTHE RAUS

Kim Nilsson (S), Mateusz Szczepaniak (PL), Nicolai Klindt (DK) und David Bellego (F) qualifizierten sich in Lamothe (F) als letzte vier Fahrer für den EM-Challenge in Gorican. Tobias Kroner (8./9 Punkte) und Max Dilger (10./5) schieden aus, sodass Smolinski einziger Deutscher am 20. Mai in Kroatien ist.

### SPEEDWAY TEAM CUP: OLCHINGER KANTERSIEG

Beim ersten Lauf der 2. Speedway-Bundesliga am Samstag in Diedenbergen fegte Olching seine Gegner von der Bahn: Mit 53 Punkten gab allein Rene Deddens für die Münchner Punkte ab. Zweiter wurde Neuenknick (29 Punkte) vor Diedenbergen (21) und Haunstetten (11). Das für Sonntag geplante Bundesliga-Match DMV White Tigers – Landshut musste wegen Dauerregen auf den 18. Juni verschoben werden.

### SPEEDWAY: SMOLINSKI IN MOORWINKELSDAMM

Martin Smolinski gewann das „Master of Speedway“ in Moorwinkelsdamm vor dem Russen Vadim Tarasenko und dem Polen Krzysztof Pieszczyk im 6-Runden-Finale.

Speedway-Weltmeisterschaft

# Huckenbeck und Wölbart weiter

Guter Start der Deutschen in die WM-Qualifikation: Mit Huckenbeck und Wölbart stehen schon zwei in den Semifinals.

Von: **Thomas Schiffner**

**K**ai Huckenbeck war die große Überraschung beim Qualirennen im dänischen Esbjerg: Der Werlter Profi

beendete das Rennen mit nur einem Punkt weniger als Sieger Piotr Pawlicki (PL) und wurde in einem Stechen um Platz 2 gegen den Kenneth Bjerre (DK) und Kjastas Puodzuks (LV) Zweiter.

Auf seiner Heimbahn in Zarnovica gewann GP-Sieger Martin Vaculik vor dem slowenischen GP-Piloten Matej Zagar und Adrian Miedzinski (PL). Der einzige Deutsche Mark Riss sprach von einem „schwierigen Rennen“ und schied mit drei Punkten aus.

Der dritte Qualilauflauf in Lonigo musste von Samstag auf Sonntag verschoben werden.

## Cook-Sieg in Lonigo

Der Brite Craig Cook setzte sich vor Max Fricke (AUS) durch, der im Stechen Pontus Aspgren (S) bezwang. Kevin Wölbart reichten zehn Punkte und Platz 6 zum Weiterkommen. Pfingstmontag in Abensberg haben Martin Smolinski und Erik Riss noch die Chance auf die zweite Runde. ■

## SPEEDWAY-WM

Qualifikation Esbjerg (DK), 13.05.

1.	Piotr Pawlicki (PL)	12 Punkte
2.	Kenneth Bjerre (DK)	11+3
3.	Kai Huckenbeck (D)	11+2
4.	Kjastas Puodzuks (LV)	11+1
5.	Chris Harris (GB)	10
6.	Peter Ljung (S)	10
7.	Michael Jepsen Jensen (DK)	9+3

Qualifikation Zarnovica (SK), 13.05.

1.	Martin Vaculik (SK)	14 Punkte
2.	Matej Zagar (SLO)	13
3.	Adrian Miedzinski (PL)	11+3
4.	Patryk Dudek (PL)	11+2
5.	Andriy Karpov (UA)	11+1
6.	Grigori Laguta (RUS)	10+3
13.	Mark Riss (D)	3

Qualifikation Lonigo (I), 14.05.

1.	Craig Cook (GB)	14 Punkte
2.	Max Fricke (AUS)	13+3
3.	Pontus Aspgren (S)	13+2
4.	Maksims Bogdanovs (LV)	12
5.	Linus Sundström (S)	12
6.	Kevin Wölbart (D)	10
7.	Vaclav Milik (CZ)	9

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



**Audi**



Allroad Quattro 2.0 TFSI, sehr gepflegt, EZ 5/2011, 211 PS, weiß-metallic, Navi, Tel., Klima, Xenon, VB 20.900,-. Tel. 0162-4100600, hdc@onlinehome.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38619

**BMW**

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

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

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

**Service**

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 07 11/320 688 88  
Fax 07 11/182 - 25 50

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

\*Bitte Bankverbindung angeben

**Chiffre**

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

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

TV/DVD/Internet auch während der Fahrt



[www.digitaletechnik.de](http://www.digitaletechnik.de)

für alle BMW - auch neuer 5er + 7er, komplett offen! Bundesweiter Vor-Ort-Service! Tel. 0700/22022011 H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

**BMW Alpina**

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

**Wiesmann**

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

**Corvette**

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

**Ferrari**

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

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

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

California T, EZ 08/14, schwarz/schwarz, 19900 km, 1. Hd., wie neu, mit Garantie, 173.500,- € MwSt. awb. 0172/3030233

Sammler sucht 360 Spider, Schalter, schwarz/schwarz, Daytona-Sitze, geringe Laufleistung, möglichst dt. Erstzulassung, Scheckheft. Chiffre MK11/1124995

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

**Jaguar**

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

**Lexus**



LEXUS! Neu und gebraucht kauft man bei Lackas Rhein-Ruhr GmbH in Wesel. Tel. 0281/95295-55, [www.lackas.de](http://www.lackas.de) H

**Lotus**

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

**Maserati**

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de). Tel. 06327/97700 H

**Mercedes**

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



[www.varex.com](http://www.varex.com)

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38606

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

**VANSPTS.DE**  
BY HARTMANN-TUNING  
VanPartner by Mercedes-Benz



Traumhafter Luxuskombi „Citan 111 CDI CP LINE“, EZ 12/2016, ca. 1000 km, HARTMANN Sportpaket (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Vollleder toffebraun + Sportlenkrad Nappa, Sportfedern, große Sporträder VARA 4 mit Bereifung 225/40 R18, Navi, Klima, Glas-Panoramadach u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb. 119 g/km, CO2-Effizienz A, 38.890,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38613

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

A 45 AMG 4matic, EZ April 2017, polarsilber-met., Leder schw., Business-Paket, Command Online, AMG Excl.-Paket, Keyless Go, Diebstahlschutz, AMG Performance Abgasanl., Licht- und Sichtpaket, Rückf.kam., AMG Drivers Package (Geschw.aufhebung), AMG Performance Lenkrad, AMG Sportfahrw., 19 Zoll Räder, Surround System, erst 1000 km gel., NP 67.500,- €, wg. berufl. Versetzung ins Ausland für 57.000,- € zu verk. Standort Frankfurt am Main. Tel. 0171/6908595



SLS AMG GT FINAL EDITION, EZ 2/2015, 8000 km, 435 kW (591 PS), silber, Klima, 125.000,- EUR (MwSt. awb.), Anfragen via Whatsapp & Mail. Tel. 49015166405157, andres\_serans.fernandez@t-online.de


mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38630

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

**Mercedes**

**VANSPO RTS.DE**  
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Ein Van der Traumwagenklasse .....  
„V 250 - HARTMANN VP Spirit“ Avantgarde Edition in cavansitblau met., EZ 01/2015, ca. 35000 km, sportliches Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Dach-, Heckspoiler), Sportfedersatz, 19 Zoll Alu-Radsatz VARA2 mit Bereifung 245/45 R19, V8 Sound, Chiptuning ca. 165 kW (225 PS) u. 510 Nm, Interieur-Pakete, Leder schwarz, alle Assistenten, Burmester Sound, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, Garantie u.v.m., 52.888,- € (MwSt. awb.)  
Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de  
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning  
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr.5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38614

**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**

997 Carrera S Cabrio, EZ 11/2009, meteorgrau-met., 1. Hd., 29000 km, div. Extras, TÜV neu, 68.000,- € 07157/5348905

**Weck den Sportler in dir!**



www.digitaletechnik.de

Original Sport Chrono Paket mit echter Sport Plus Taste – jetzt nachrüsten!  
Für fast alle Porsche! Tel. 0700/22022011 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

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

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

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

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

**Renault Alpine**

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

**Renn/Rallye**

SCHARF und SCHNELL:

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

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

° RENN PLEUEL  
[SAE 4340, geschmiedet]

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

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

**BELL**

Rennfahrerhelme – Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb

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

**www.Rennsportshop.com**

**ISA-RACING**  
MOTORSPORTZUBEHÖR

LAZER



Beratung • Verkauf • Service

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

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

Beratung - Verkauf - Service

**BELL** HELMETS  
Direkt vom Importeur

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

**Renntransporter**

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

**Seat**

www.autodiscount-nrw.de H

**Skoda**

www.autodiscount-nrw.de H

**Smart**

www.berlin-tuning.com H

**Subaru**

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

**Toyota**



Toyota RAV4 D-Cat 4x4 Executive (SD, Klima...), 1. Hand, blue-met., EZ 11/07, 177 PS, Diesel, 168.400 km, Werks-ATM bei 111.000 km, unfallfrei, kein Repar.stau, 9 Reifen auf LM, AHK, TÜV 11/18, VB 8000,- €. Tel. 0681-3908577, Region 66...

**Geschäftsverbindungen**

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwg. 01523/3752139, Mail: 168@bestwater.de H

**Immobilien**

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

**Literatur**

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

**Modellautos**

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

**Veranstaltungen**

Race Events, Driverdays, Einzeltraining, DMSB Lizenz, Lehrgänge Infos: RTS, 0171/4222466, www.speed-club.de H

**MOTOR SPORT aktuell**

**Jetzt online abonnieren!**

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)



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

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

Telefon: +49 (0)711 182 1820  
 MOTORSPORT aktuell gehört zum  
 Geschäftsbereich Automobil  
 Redaktionelle Gesamtleitung:  
 Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)  
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),  
 Burkhard Knopke  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger

Anzeigenleitung:  
 Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1641  
 Telefax: +49 (0)711 182 1699

Werbeverkauf Online:  
 Zeljko Berden  
 zberden@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig  
 ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1613

Carmen Brix  
 cbrix@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:  
 Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180  
 78467 Konstanz

Vertrieb:  
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
 Am Sandtorkai 74  
 20457 Hamburg  
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

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

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

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

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

# Leserbriefe

## Das Beste aus zwei Serien

Zum DTM-Auftakt,  
 MSA 20/2017

Die Doppelreihen hinter dem Safety Car und das Heizdeckenverbot finde ich richtig und die DRS-Beschränkung auch. Das weitgehende Funkverbot halte ich aber für überzogen. Klar, das markeninterne „Durchwinken“ des in der Meisterschaft Führenden muss unterbleiben. Aber ein generelles Funkverbot ist wohl eine heute absolut überzogene Reaktion auf einige Funk-Exzesse aus dem Jahr 2015, als Pascal Wehrlein wohl zu heftig und zu oft um DRS bettelte und Timo Scheider zum „Anschieben“ aufgefordert wurde und gehorchte. Zum „Dank“ wurde er dann – in niveauloser Form – Ende 2016 geschasst!

Hans-Werner Hansen,  
 D-40476 Düsseldorf

Ich lese immer wieder von Fans, deren Meinungen bei Tourenwagen-Serien stark polarisieren. Da ist auf der einen Seite die DTM mit sehr guter auch internationaler Vermarktung, namhaften Fahrern, mit schnellen Autos und tollem Sound. Auf der anderen Seite die offizielle Tourenwagen WM WTCC, welche spannende Rennen, Überholmanöver und eine große Markenvielfalt bietet. Beide Serien kranken aber auch an einigen Negativpunkten.

Die DTM: zu teuer, eine Aerodynamik, die harte Zweikämpfe nicht zulässt, ohne dass die teuren Karbonteile fliegen, zu wenige Autos (nur mehr 18), zu wenige Hersteller (nur 3), zu abgehoben und nicht mehr nah am Publikum. Die Autos sind mehr Prototypen als Tourenwagen.

Auch die WTCC hat negative Seiten: beschissener Sound (Turbos), zu wenig Motorleistung, schlechte Vermarktung, keine

namhaften Fahrer, sinnloses Rennreglement (zum Beispiel die umgekehrte Startreihenfolge). Immerhin sind hier Autos von fünf Herstellern am Start. Neben den Werksteams von Honda und Volvo fahren die Privatteams noch mit Citroën, Chevrolet und Lada. Wobei diese drei Hersteller aber nicht zur Marken-WM zählen, sondern nur als Trophy-Privatiers gewertet werden. Obwohl diese Autos immer noch voll siegfähig sind. Warum nur macht man solch einen Unsinn? Da kennt sich der Großteil der Rennfans gar nicht mehr aus und bleibt dieser Rennserie dann endgültig fern. Würde die DTM von der WTCC lernen und umgekehrt, hätten wir zwei tolle TW-Rennserien.

Johann Kneissl,  
 A-8786 Rottenmann

Interessiert auf den DTM-Start in Hockenheim, enttäuschte einen schon wieder die ARD. Mit großer Vorfreude am Samstag auf die Übertragung der ARD ging es um 14:30 Uhr mit Vorbereiten los. Das Rennen, Interviews nach dem Rennen alles okay. Doch für mich zählt die Siegerehrung genauso dazu wie die Currysoße zur Currywurst.

Joachim Rosenbach,  
 D-56204 Hillscheid

## F1-Fahrer als Umsetzer

Zur Formel-1-Action  
 MSA 20/2017

Da können wir F1 Fans so viel schreiben wie wir wollen, es wird sich nichts ändern. Dazu ist die Macht der Autowerke zu groß. Die Formel 1 wird von ihr als Ausstellensfenster missbraucht. Alleine die Idee, aus der Formel 1 eine grüne Formel 1 (Hybrid) zu machen, war von Anfang an hirnrissig. Mit einem Schlag war die ganze Faszination Formel 1 begraben. Dieser

Antrieb gehört, wenn schon, in die DTM, denn es wird nie ein F1-Auto für die Straße geben. Die heutigen Rennen werden von A bis Z von den Strategen durchgeplant. Der Fahrer hat nichts anderes zu tun, als das umzusetzen. Er ist damit kein F1-Kämpfer mehr, sondern ein Umsetzer. Wer das am besten macht, wird im Team behalten. Ein intelligenter Nico Rosberg hat dies erkannt und wollte sich nicht weiter manipulieren lassen.

Wir sollten uns freimachen vom Bild einer Fahrer-WM. Die interessiert keinen Firmenchef. Mit in diesem Zug ist die Fernsehberichterstattung. Interviewt werden als Großaufmacher die Teamchefs. Dabei geht es nur um Strategien, wann und wie viele Reifenwechsel usw. Nebenbei werden die Punkte der Fahrer besprochen, jedoch immer im Blick des Team-Erfolgs. Darüber täuscht auch keine überschwängliche Siegesfeier auf dem Treppchen hinweg. Die ist leider nur Fassade, um die Fans bei Laune zu halten.

Viele der F1-Fans werden eine Umkehr zur Fahrer-WM nicht mehr erleben. Dazu müsste eine totale Umstrukturierung im organischen Ablauf erfolgen, was zum Beispiel Strategie, Motoren, Reifen oder Anzahl der Team-Mitarbeiter bei den Rennen betrifft. Da macht kein Werksteam mit. Für mich heißt das, die Moto GP ist eine noch wahre Gladiatoren-Rennserie, die hoffentlich nicht durch zu viel Elektronik (Fahrhilfen aufgrund zu hoher Motorleistung) zerschlagen wird.

Michael Günther,  
 D-40667 Meerbusch

### KONTAKT

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

### DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 12. Mai

08.00	F1 Sotschi, Rennen (Wh.)	Sky Sport 1
09.55	F1 Barcelona, FP1 <b>LIVE</b> (Wh.: 12.15/15.45)	Sky Sport 1
13.55	F1 Barcelona, FP2 <b>LIVE</b> (Wh.: 17.15)	Sky Sport 1
13.55	F1 Barcelona, FP2 <b>LIVE</b>	n-tv/ORF1

#### Samstag, 13. Mai

09.30	DRM/ADAC Rallye Masters, Sulingen (Zus.)	n-tv
10.55	F1 Barcelona, FP3 <b>LIVE</b> (Wh.: 12.45)	Sky Sport 1
11.00	TCR International Series Spa, Highlights	Sport 1
ab 13.00	F1 Barcelona, FP3 (Zus.) und Qualifying <b>LIVE</b>	RTL
ca. 13.55	F1 Barcelona, Qualifying <b>LIVE</b>	Sky Sp. 1/ORF1/SRF2
15.00	WTCC Hungaroring, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 2
15.25	Formel 2 Barcelona, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1
15.45	Formel E, Monaco ePrix <b>LIVE</b>	DMAX
18.15	Supercup Barcelona, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
21.30	IndyCar Series, Indianapolis <b>LIVE</b>	Sport 1 US
22.00	Formel E, Monaco ePrix (Wh.)	Eurosport

#### Sonntag, 14. Mai

01.25	NASCAR Cup Series, Kansas <b>LIVE</b>	Motorvision TV
09.15	ETCC Hungaroring, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
09.55	Formel 2 Barcelona, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1
10.15	ETCC Hungaroring, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
11.30	Supercup Barcelona, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
ab 12.30	WTCC Hungaroring, die Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
13.55	F1 Barcel., Rennen <b>LIVE</b> (Wh.: 16.15/18.15)	Sky Sport 1
ca. 13.55	F1 Barcelona, Rennen <b>LIVE</b>	RTL/ORF1/SRF2
15.55	BGTS Silverstone, Rennen <b>LIVE</b>	motorsport.tv
18.00	BGTS Silverstone, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
19.30	ELMS Monza, Rennen (Aufz.)	motorsport.tv

### Motorrad

#### Mittwoch, 10. Mai

ab 20.45	Rookies Cup Jerez, die Rennen (Wh.)	motorsport.tv
----------	-------------------------------------	---------------

#### Freitag, 12. Mai

14.00	Freestyle-Motocross, Night of the Jumps	Eurosport 2
-------	---	-------------

#### Samstag, 13. Mai

10.30	Superbike-WM Imola, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1
12.30	Superbike-WM Imola, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Servus TV
ab 19.35	Superbike-WM Imola, Rennen 1 (Aufz.)	Eurosport 1

#### Sonntag, 14. Mai

11.30	Supersport-WM Imola, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
12.35	Superbike-WM Imola, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Servus TV
13.00	Superbike-WM Imola, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
13.45	Supersport-300-WM Imola, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
20.30	Superbike-WM Imola, Rennen 2 (Aufz.)	Eurosport 1

#### Montag, 15. Mai

16.00	Superbike-WM Imola, Rennen 1 (Wh.)	Eurosport 1
19.15	Superbike-WM Imola, Rennen 2 (Wh.)	Eurosport 1

### Livestreams

#### Samstag, 13. Mai

14.25	TCR International Series Monza, Rennen 1 <b>LIVE</b>	www.tcr-series.com
-------	--	--------------------

#### Sonntag, 14. Mai

10.50	TCR International Series Monza, Rennen 2 <b>LIVE</b>	www.tcr-series.com
ca. 13.00	European Le Mans Series Monza, Rennen <b>LIVE</b>	www.europeanlemansseries.com
ca. 15.30	BGTS Brands Hatch, Rennen <b>LIVE</b>	www.blancaingtseries.com

# Vorschau



Formel 1 GP Spanien: Geht das rot-silberne Pingpong-Spiel weiter?



WTCC Ungarn: Die Tourenwagen-WM gastiert am Hungaroring



Superbike WM Imola: Kann Davies Weltmeister Rea erneut schlagen?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

13.5.	Formel E, Monaco	MC
13.5.	IndyCar Series, Indianapolis/Indiana (GP)	USA
13.5.	NASCAR Cup Series, Kansas City/Kansas	USA
14.5.	Formel 1 (+F2/GP3/Supercup), Barcelona	E
14.5.	Tourenwagen-WM/-EM, Budapest	H
13./14.5.	TCR International Series, Monza	I
14.5.	European Le Mans Series, Monza	I
14.5.	Blancpain GT Series (Endurance), Silverstone	GB
18.-21.5.	Rallye-WM, Portugal	P

### Motorrad

13.5.	Speedway-GP, Warschau	PL
13./14.5.	Superbike-/Supersport-WM, Imola	I
13./14.5.	IDM, Nürburgring	D
14.5.	ADAC MX Masters, Mölln	D
20./21.5.	Motorrad-WM, Le Mans	F

READY TO RACE  
» www.ktm.com

GT4  
X-BOW

Foto: Gruppe C GmbH



## READY TO RACE – mit dem KTM X-BOW CUP powered by Michelin in die VLN!

Die Nürburgring Nordschleife gilt zu Recht als härteste Rennstrecke der Welt, den Beinamen „Grüne Hölle“ trägt die über 20 Kilometer lange Piste nicht per Zufall. Mit der Bekanntgabe, den „KTM X-BOW CUP powered by MICHELIN“ auszuschreiben, bringt die KTM Sportcar GmbH nun aber einen gut sichtbaren, orangen Farbtupfen in die Eifel.

Ab dem dritten VLN-Rennen (24.06.2017) beginnt der Kampf um Siege und Punkte. KTM wünscht allen Teams eine erfolgreiche und vor allem unfallfreie Teilnahme am KTM X-BOW CUP powered by Michelin!

Für nähere Informationen kontaktieren Sie uns  
einfach unter [vlncup@ktm.com](mailto:vlncup@ktm.com)



KTM