

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

NR. 24 / 31. MAI 2017

Formel 1 – GP Monaco

# Vettel nicht zu stoppen



Abschied vom Champion  
**WM-Szene  
trauert um  
Nicky Hayden**

WTCC Nürburgring  
**Volvo: Doppelsieg  
am Ring**

Deutschland €2,20

A € 2,40 · CH sfr 3,50 · I € 2,90

B, NL, LUX € 2,60 · E € 2,90



Turbulentes Indy 500-Rennen  
**Dixon fliegt, Alonso  
brilliert, Sato siegt**



Superbike-WM in Donington  
**Jonathan Rea schreibt  
Kawasaki-Geschichte**



24h-Rennen am Nürburgring  
**Audi: Drama-Sieg mit  
Regenreifen-Poker**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Die Analyse zum Großen Preis von Monaco S. 4
- Formel 1** Ferrari als die neue Macht in der Königsklasse S. 8
- Formel 1** GP Monaco: Aus dem Fahrerlager und Kommentar S. 11
- Formelsport** Hintergründe und News aus Formel 1 und Co. S. 12
- Formelsport** So liefen die F2-Rennen in Monaco S. 14
- Formelsport** Alles zu Takuma Satos Sieg beim Indy500 S. 16
- Sportwagen** Wie Land die 24h am Nürburgring gewann S. 20
- Sportwagen** Weitere News und Storys zum Eifelmarathon S. 26
- Rallyesport** Junior Mandel ist DRM-Halbzeitmeister S. 28
- Rallyesport** Führungswechsel in Rallycross-WM und News S. 30
- Tourenwagen** Catsburg holt Sieg und Führung in der WTCC S. 32
- Tourenwagen** ETCC am Nürburgring und weitere News S. 34

## Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Shootingstar Johann Zarco S. 36
- Motorrad-WM** Sachsenring Classic, Achtung Fahrerlager S. 38
- Motorrad-WM** News aus der Szene, Vorschau Mugello S. 39
- Motorradsport** Nachruf auf Ex-Weltmeister Nicky Hayden S. 40
- Straßensport** Kawasaki holt 100. Sieg in Superbike-WM S. 42
- Straßensport** Supersport-WM, News und Ergebnisse S. 44
- Straßensport** Nachruf Bert Ponsen, NEC und News S. 46
- Offroad** Die Motocross-WM zu Gast in Frankreich S. 48
- Offroad** Langbahn, Speedway, Enduro, Trial und News S. 50

## Leserservice:

- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau S. 54

30

Rallycross WM: Seitwärts-Action beim Klassiker in Lydden Hill



42

Superbike WM: Tom Sykes und Jonathan Rea holten die Laufsiege



32

WTCC Nürburgring: Das Tourenwagen-Spektakel auf der Nordschleife





#### FERRARI-GEHEIMNIS

Mit dem ersten Doppelsieg seit 2010 hat Ferrari in Monaco ein Ausrufezeichen gesetzt. Doch warum fahren die Italiener der Konkurrenz plötzlich auf und davon?

**Seite 8**

#### HALBZEIT IN DER DRM

Fabian Kreim hat die Rallye Sachsen gewonnen. Die Überraschung der Saison ist aber René Mandel, der weiter die Fahrerwertung anführt. Wir ziehen Halbzeitbilanz.

**Seite 28**

#### GOODBYE NICKY HAYDEN!

Die Motorradwelt trauert um einen großen Champion. Wir verabschieden uns von Nicky Hayden und verraten, warum der Amerikaner der letzte seiner Art war.

**Seite 34**

**20** 24h-Rennen Nürburgring: Alle Infos zum Drama in der Grünen Hölle



**48** Motocross GP Frankreich: Max Nagl landet den ersten Saisonsieg

HODGKINSON

# Ferrari lässt Kimi

Sebastian Vettel hat für den ersten Ferrari-Sieg in Monaco seit Michael Schumacher im Jahr 2001 gesorgt. Im Teamduell mit Kimi Räikkönen kam der Heppenheimer auch durch die bessere Strategie an die Spitze. Wir beantworten die wichtigsten Fragen zum Rennen.

Von: **Tobias Grüner**

## Wurde Räikkönen der Sieg gestohlen?

Max Verstappen eröffnete auf Rang 4 liegend den Reigen der Monaco-Boxenstopps in Runde 32. Mercedes reagierte mit Valtteri Bottas, Ferrari mit Kimi Räikkönen. Die Frage aller Fragen: War es nötig, Räikkönen gegen die Undercut-Versuche von Verstappen und Bottas reinzuholen? Klare Antwort: Nein. Räikkönen kam 6,1 Sekunden vor Bottas wieder auf die Piste. Und dazwischen lag noch Carlos Sainz. Ferrari hätte also ruhig noch etwas warten können, statt panisch nachzuziehen. Dann hätte man vielleicht gemerkt, dass der Undercut nicht mit jedem Auto funktioniert.

Wenn überhaupt, hätte Ferrari mit Vettel reagieren müssen. Der lag zum Zeitpunkt der Boxenstopps 1,1 Sekunden hinter Räikkönen und war damit eher gefährdet. Aber wahrscheinlich war es Ferrari nicht ganz unrecht, so auf elegante Weise die interne Reihenfolge zu drehen. Eines muss aber ganz klar gesagt werden: Vettel war der klar schnellere Fahrer im Team. Bei freier Fahrt auf alten Reifen nahm er Räikkönen 1,5 Sekunden pro Runde ab. Er war mit alten Reifen sogar schneller als Räikkönen mit frischen. In den vier entscheidenden Runden gewann er 4,1 Sekunden auf Kimi. Ferrari hätte merken müssen, dass man Räikkönen mit dem Reifenwechsel in Runde 34 in den Verkehr schickt. Der Finne musste erst Jenson Button und

Pascal Wehrlein überrunden, um wieder freie Fahrt zu haben. Da war schon alles verloren. Fazit: Wenn Ferrari gewollt hätte, dass Räikkönen gewinnt, dann wäre das möglich gewesen. Doch Vettel war aus Sicht des WM-Duells mit Hamilton der bessere Sieger.

## Hätte Bottas das Podium verteidigen können?

Wenn man in Monaco auf Platz 3 startet und auf Rang 4 ankommt, dann ist irgendwas schiefgelaufen. Genau wie im Fall von Räikkönen verlor Valtteri Bottas seinen Podiumsplatz durch einen frühen Boxenstopp im Vergleich mit Daniel Ricciardo. Doch in diesem Fall lag die Situation etwas anders. Bottas wurde durch die Taktik von Max Verstappen zur sofortigen Reaktion gezwungen.

„Wir konnten uns aussuchen, ob wir von Verstappen oder Ricciardo geschlagen werden“, zuckte Mercedes-Teamchef Toto Wolff hilflos mit den Schultern. „Valtteri hatte schon vor seinem Stopp über den Reifenverschleiß geklagt. Deshalb haben wir uns entschieden, ihn direkt reinzuholen. Damit konnten wir den Platz gegen Verstappen verteidigen, aber Ricciardo hat mit seinen alten Reifen einige erstaunlich schnelle Runden gedreht. Damit war das Podium verloren.“

## War Verstappen auf der richtigen Taktik?

Neben Kimi Räikkönen gehörte Max Verstappen zu den Piloten, die mit einem dicken Hals über die Ziellinie rollten. Red Bull hatte die Boxenstopp-Kettenreaktion mit dem Holländer überhaupt erst ausgelöst. Am Ende verlor er dadurch eine Position – ausgerechnet gegen den Teamkollegen. Über Funk machte der Youngster seinem Ärger Luft. „Wir haben es ihm transparent erklärt. Und er hat unsere Begründung für die Strategie-Entscheidungen verstanden“, erklärte Red-Bull-Teamchef Christian Horner anschließend. Doch war-

Vettel und Räikkönen sorgten für den ersten Ferrari-Doppelsieg seit Hockenheim 2010. Auch damals wurde über Stallregie diskutiert



Im Vorjahr noch der strahlende Sieger in Monaco, blieb Hamilton dieses Mal nur Schadensbegrenzung



# keine Chance



um setzte man Verstappen auf den riskanten Undercut? „Wir haben gesehen, dass Bottas mit seinen Reifen zu kämpfen hatte. Und bei Sergio Pérez, der vorher auf Supersofts wechselte, sah die Outlap gut aus.“ Beinahe hätte der Angriff auf Bottas geklappt: „Leider hat Max in der Boxengasse eine Sekunde verloren. Dadurch kam er knapp hinter dem Mercedes raus“, ärgerte sich Horner. Dass Ricciardo auf seinen gebrauchten Ultrasofts beide schnappte, überraschte auch die Red-Bull-Ingenieure.

## Warum war Mercedes so langsam?

Mercedes fand in Monaco nicht in die Spur. Das Team machte Pirelli für die schlechte Pace verantwortlich. „Wir haben ein schnelles Auto, das die Reifen einfach nicht mag“, erklärte Wolff flapsig. Bottas erklärte, wo es in Monaco genau haperte: „Wir haben das Heck einfach nicht stabil bekommen. Normalerweise will man ein leicht untersteuerndes Setup, um die Vorderreifen zum Arbeiten zu bringen. Das hat bei uns aber nicht funktioniert.“ Trotzdem war der Finne im Qualifying nur fünf Hundertstel von der Pole-Position weg. Bei Hamilton lief dagegen gar nichts zusammen, obwohl beide Mercedes-Piloten beim Setup fast identisch unterwegs waren. Bottas hatte auch für dieses Phänomen eine Erklärung: „Ich habe in der zweiten Qualifying-Runde meinen Rhythmus gefunden. Das ist hier in Monaco extrem wichtig. Lewis musste seine Versuche aufgrund des Verkehrs und kleiner Fehler immer wieder abbrechen. Solche Kleinigkeiten können große Auswirkungen haben.“

## Was hat die Reifenschäden in Kurve 1 verursacht?

Esteban Ocon und Kevin Magnussen mussten unplanmäßig an die Box. Beide hatten sich Reifenschäden eingefangen. Die Teamchefs hörten von ihren Fahrern, dass

etwas mit einem Kanaldeckel in der Sainte-Dévote-Kurve nicht in Ordnung sei. Rennleiter Charlie Whiting erwiderte: „Es gab kein Problem mit einem Kanaldeckel. Schuld war der Asphalt.“ Der neue Belag wurde am Samstagabend an besagter Stelle mit Harz verfestigt, weil er auf der Ideallinie zum Teil aufgebrochen war. Whiting: „Zu Mitte des Rennens brach er wieder auf. Das hat offenbar die Reifenschäden verursacht.“ Pirelli-Technikchef Mario Isola bestätigt: „Es waren Schnitte auf der Lauffläche. Eindeutig Einfluss von außen.“

## Waren die Strafen gerechtfertigt?

Jenson Button bekam eine Strafe, die er nie absitzen muss. Der Alonso-Ersatz musste beim GP Kanada um drei Startplätze zurück, wenn er dort antreten würde. Tut er aber nicht. Und sie ist auch nicht auf Fernando Alonso übertragbar. Button hatte in der Portier-Kurve ein Manöver probiert, das nicht gutgehen konnte. Er brachte nur noch sein linkes Vorderrad zwischen Pascal Wehrleins Räder. Der Deutsche parkte seinen Sauber unfreiwillig hochkant an der Leitplanke ein und stieß sich dabei den Kopf an. Wehrlein musste sechs Minuten auf Rettung warten. Das Team sagte ihm über Funk, dass er sich gedulden müsse, bis die Ärzte eintreffen. Dann stellten zwölf Streckenposten den Sauber sanft auf die Räder. Wehrlein stieg aus eigener Kraft aus. Sergio Pérez bekam zehn Sekunden aufgebremmt, weil er bei einem missglückten Überholmanöver Daniil Kvyat in Rascasse torpediert hatte. Der Mexikaner war praktisch auf gleicher Höhe. „Daniil konnte mich nicht sehen. Für mich war es ein normaler Rennunfall“, sagte Pérez. Tatsächlich waren die Sportkommissare hier ziemlich kleinlich. Überholen in Monte Carlo ist schwer genug. Und Pérez hatte fast gleiche Höhe. Doch warum hat er überhaupt angegriffen? Ein WM-Punkt war schon sicher. „Ich war mit meinen Ultrasoft-Reifen zwei Sekunden schneller und musste es versuchen“, verteidigte sich der Pilot. ■



Sergio Pérez überholte im Rennen gleich drei Konkurrenten. Zweimal musste der Mexikaner den Frontflügel wechseln

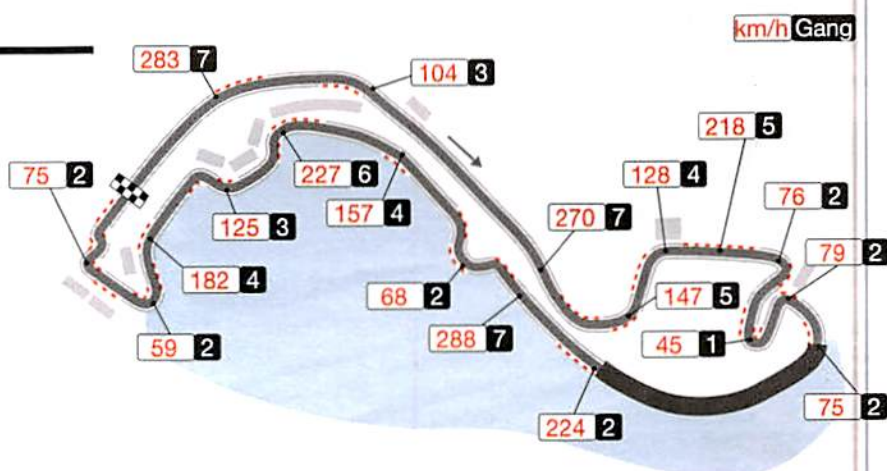
FERRARI

XPB

GP MONACO: 6. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **3,337 km**  
 Runden: **78**  
 Distanz: **260,286 km**  
 Zuschauer: **75 000**  
 Wetter: **25 Grad**  
 Topp speed Qualifikation: **289,3 km/h (Massa)**  
 Topp speed Rennen: **292,7 km/h (Ocon)**  
 Gangwechsel/Runde: **46**  
 Vollgasanteil: **53% (490 m = 7,5 s)**  
 Benzinverbrauch/Runde: **1,82 Liter**  
 Führungswechsel: **1**



STARTAUFGSTELLUNG

Platz	Fahrer	Startnummer
1.	Kimi Räikkönen, FIN	7
2.	Sebastian Vettel, D	5
3.	Valtteri Bottas, FIN	77
4.	Max Verstappen, NL	33
5.	Daniel Ricciardo, AUS	3
6.	Carlos Sainz, E	55
7.	Sergio Pérez, MEX	11
8.	Romain Grosjean, F	8
9.	Daniil Kvyat, RUS	26
10.	Nico Hülkenberg, D	27
11.	Kevin Magnussen, DK	20
12.	Stoffel Vandoorne, B <sup>2)</sup>	2
13.	Lewis Hamilton, GB	44
14.	Felipe Massa, BR	19
15.	Esteban Ocon, F	31
16.	Jolyon Palmer, GB	30
17.	Lance Stroll, CDN	18
18.	Pascal Wehrlein, D	94
19.	Marcus Ericsson, S	9
20.	Jenson Button, GB <sup>1)</sup>	22

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Vettel	78/45 <sup>2)</sup>	1:44.44,340 min = 149,340 km/h	us/ss	1 (24,306 s)	1:15,238 min
2. Räikkönen	78/33	+ 3,415 s	us/ss	1 (24,833 s)	1:15,527 min
3. Ricciardo	78	+ 3,745 s	us/ss	1 (24,183 s)	1:15,756 min
4. Bottas	78	+ 5,517 s	us/ss	1 (24,308 s)	1:16,755 min
5. Verstappen	78	+ 6,199 s	us/ss/us	2 (51,021 s)	1:16,329 min
6. Sainz	78	+ 12,038 s	us/ss	1 (24,427 s)	1:16,549 min
7. Hamilton	78	+ 15,801 s	us/ss	1 (24,155 s)	1:15,825 min
8. Grosjean	78	+ 18,150 s	us/ss	1 (24,660 s)	1:17,095 min
9. Massa	78	+ 19,445 s	us/ss/us	2 (49,476 s)	1:16,543 min
10. Magnussen	78	+ 21,443 s	us/ss/us	2 (51,019 s)	1:16,313 min
11. Palmer	78	+ 22,737 s	us/ss	1 (25,472 s)	1:16,614 min
12. Ocon	78	+ 23,725 s	us/ss/us/us	3 (113,437 min)	1:16,482 min
13. Perez	78	+ 39,069 s	us/ss/us/us	3 (131,824 min)	1:14,820 min
14. Kvyat	71	Kühler (P 9)	us/ss	1 (24,406 s)	1:16,539 min
15. Stroll	71	Bremsen (P 15)	us/ss/us	2 (51,938 s)	1:16,075 min
16. Vandoorne	66	Unfall (P 10)	us/ss		1:16,665 min
17. Ericsson	63	Unfall (P 16)	ss/us		1:16,829 min
18. Button	57	Unfall (P 18)	us/ss/us		1:16,912 min
19. Wehrlein	57	Unfall (P 18)	us/ss		1:18,034 min
20. Hülkenberg	15	Getriebe (P 10)	us		1:17,885 min

FAHRER-WM

1. Vettel	3* 104 Punkte
2. Hamilton	2 104 Punkte
3. Bottas	1 75 Punkte
4. Räikkönen	67 Punkte
5. Ricciardo	52 Punkte
6. Verstappen	45 Punkte
7. Pérez	34 Punkte
8. Sainz	25 Punkte
9. Massa	20 Punkte
10. Ocon	19 Punkte
11. Hülkenberg	14 Punkte
12. Grosjean	9 Punkte
13. Magnussen	5 Punkte
14. Wehrlein	4 Punkte
15. Kvyat	4 Punkte

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

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	3:3
Vettel – Räikkönen	5:1
Ricciardo – Verstappen	3:2
Alonso – Vandoorne	5:0
Vandoorne – Button	1:0
Massa – Stroll	6:0
Pérez – Ocon	5:1
Sainz – Kvyat	3:3
Grosjean – Magnussen	3:3
Hülkenberg – Palmer	6:0
Ericsson – Wehrlein	0:4
Ericsson – Giovinazzi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Ferrari	3* 196 Punkte
2. Mercedes	3 179 Punkte
3. Red-Bull-Renault	97 Punkte
4. Force-India-Mercedes	53 Punkte
5. Toro-Rosso-Renault	29 Punkte
6. Williams-Mercedes	20 Punkte
7. Renault	14 Punkte
8. HaasFI-Ferrari	14 Punkte
9. Sauber-Ferrari	4 Punkte



Video:  
Die Diskussion nach dem Rennen

<sup>1)</sup> Zehn Plätze zurück wegen Einsatzes der fünften Batterie und der fünften Steuereinheit  
 Startnummer

\*Anzahl Siege

## GP MONACO, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:13,425 min	40
2. Sebastian Vettel	Ferrari	0,196 s	34
3. Max Verstappen	Red Bull	0,346 s	32
4. Valtteri Bottas	Mercedes	0,366 s	40
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	0,429 s	45
6. Daniil Kvyat	Toro Rosso	0,686 s	42
7. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,730 s	37
8. Sergio Perez	Force India	0,776 s	32
9. Carlos Sainz	Toro Rosso	0,908 s	39
10. Esteban Ocon	Force India	1,000 s	39
11. Felipe Massa	Williams	1,192 s	37
12. Stoffel Vandoorne	McLaren	1,388 s	38
13. Kevin Magnussen	HaasFI	1,445 s	34
14. Jenson Button	McLaren	1,529 s	35
15. Romain Grosjean	HaasFI	1,896 s	33
16. Lance Stroll	Williams	2,170 s	44
17. Jolyon Palmer	Renault	2,524 s	42
18. Pascal Wehrlein	Sauber	2,833 s	33
19. Nico Hülkenberg	Renault	-	3
20. Marcus Ericsson	Sauber	-	3

## GP MONACO, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:12,395 min	23
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,345 s	26
3. Valtteri Bottas	Mercedes	0,435 s	29
4. Max Verstappen	Red Bull	0,545 s	27
5. Lewis Hamilton	Mercedes	0,835 s	27
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	0,997 s	24
7. Carlos Sainz	Toro Rosso	1,005 s	27
8. Daniil Kvyat	Toro Rosso	1,168 s	23
9. Kevin Magnussen	HaasFI	1,201 s	21
10. Stoffel Vandoorne	McLaren	1,410 s	21
11. Sergio Perez	Force India	1,541 s	23
12. Jenson Button	McLaren	1,581 s	26
13. Esteban Ocon	Force India	1,677 s	21
14. Felipe Massa	Williams	1,677 s	28
15. Nico Hülkenberg	Renault	1,888 s	24
16. Romain Grosjean	HaasFI	2,152 s	23
17. Lance Stroll	Williams	2,280 s	35
18. Jolyon Palmer	Renault	2,769 s	25
19. Pascal Wehrlein	Sauber	2,896 s	29
20. Marcus Ericsson	Sauber	3,468 s	26

## ZITAT DES RENNENS

»ES WAR EIN UNNÖTIGES MANÖVER VON JENSON. ICH BIN MIT DEM KOPF GEGEN DIE MAUER ANGESCHLAGEN UND ÜBERLEGE, OB ICH MEINE ANGESCHLAGENEN BRUSTWIRBEL CHECKEN LASSE.«

Pascal Wehrlein

## GP MONACO, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:12,720 min	38
2. Daniel Ricciardo	Red Bull	0,487 s	35
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,563 s	46
4. Daniil Kvyat	Toro Rosso	0,611 s	41
5. Carlos Sainz	Toro Rosso	0,680 s	43
6. Max Verstappen	Red Bull	0,766 s	36
7. Sergio Perez	Force India	1,079 s	45
8. Lewis Hamilton	Mercedes	1,153 s	31
9. Kevin Magnussen	HaasFI	1,170 s	46
10. Valtteri Bottas	Mercedes	1,182 s	39
11. Stoffel Vandoorne	McLaren	1,226 s	42
12. Jenson Button	McLaren	1,261 s	37
13. Felipe Massa	Williams	1,283 s	46
14. Romain Grosjean	HaasFI	1,302 s	44
15. Esteban Ocon	Force India	1,373 s	47
16. Lance Stroll	Williams	1,754 s	27
17. Nico Hülkenberg	Renault	2,150 s	41
18. Jolyon Palmer	Renault	2,896 s	8
19. Marcus Ericsson	Sauber	2,971 s	32
20. Pascal Wehrlein	Sauber	2,975 s	37

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 3261

Tage hat Kimi Räikkönen auf seine 17. Pole-Position gewartet. Es war die erste Qualifying-Bestzeit seit dem GP Frankreich 2008 und seine zweite in Monte Carlo nach 2005. Kein anderer Fahrer legte zwischen zwei Pole-Positionen eine so lange Pause ein. Es folgen Mario Andretti mit 2940 Tagen, Giancarlo Fisichella mit 2415, Riccardo Patrese mit 2163 und Felipe Massa mit 2058 Tagen. Am Rennsonntag schrieb Ferrari erneut Geschichte. Vettel sorgte für den ersten Monaco-Sieg für Ferrari seit Michael Schumacher im Jahr 2001. Zum ersten Mal seit dem GP Deutschland 2010 standen wieder zwei Piloten der Scuderia ganz oben auf dem Treppchen. Für Mercedes lief es bescheiden. Das letzte Rennen ohne Silberpfeil-Pilot auf dem Podium war der GP Spanien vor mehr als einem Jahr.



Räikkönen wartet auf den ersten Sieg seit Melbourne 2013

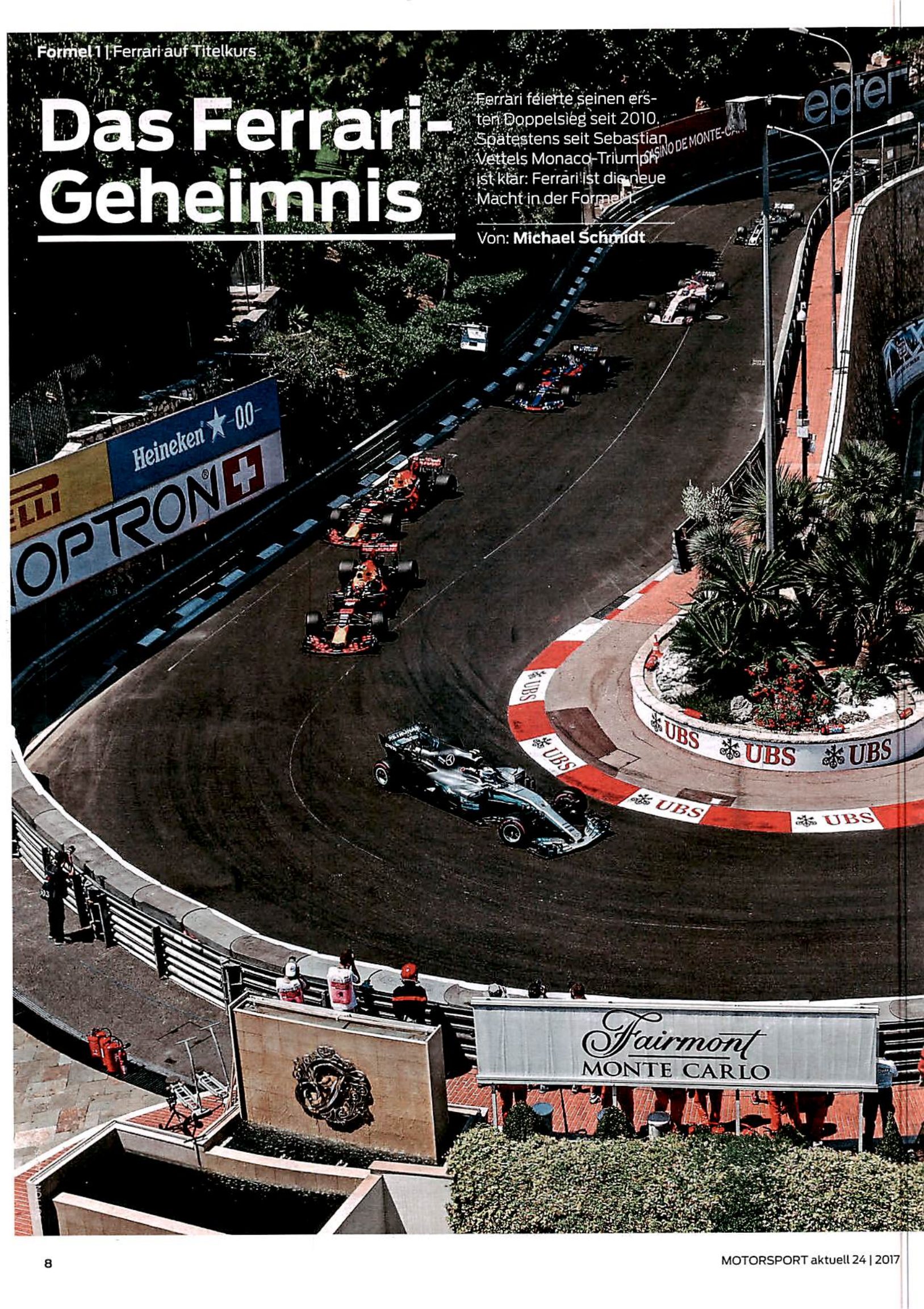
## FAHRERNOTEN

-  **07/10** Ø 8,00  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG F1
-  **08/10** Ø 7,50  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG F1
-  **07/10** Ø 8,33  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing
-  **09/10** Ø 7,00  
**Daniel Ricciardo**  
Red Bull Racing
-  **09/10** Ø 9,33  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari
-  **08/10** Ø 7,00  
**Kimi Räikkönen**  
Scuderia Ferrari
-  **07/10** Ø 8,17  
**Sergio Pérez**  
Force India
-  **05/10** Ø 6,83  
**Esteban Ocon**  
Force India
-  **06/10** Ø 7,00  
**Felipe Massa**  
Williams F1
-  **03/10** Ø 5,00  
**Lance Stroll**  
Williams F1
-  **07/10** Ø 7,00  
**Jenson Button**  
McLaren F1
-  **06/10** Ø 4,33  
**Stoffel Vandoorne**  
McLaren F1
-  **09/10** Ø 7,50  
**Carlos Sainz**  
Scuderia Toro Rosso
-  **07/10** Ø 6,33  
**Daniil Kvyat**  
Scuderia Toro Rosso
-  **07/10** Ø 6,33  
**Romain Grosjean**  
Haas F1 Team
-  **06/10** Ø 5,67  
**Kevin Magnussen**  
Haas F1 Team
-  **06/10** Ø 7,33  
**Nico Hülkenberg**  
Renault F1
-  **04/10** Ø 3,17  
**Jolyon Palmer**  
Renault F1
-  **04/10** Ø 5,17  
**Marcus Ericsson**  
Sauber F1 Team
-  **05/10** Ø 7,00  
**Pascal Wehrlein**  
Sauber F1 Team

# Das Ferrari-Geheimnis

Ferrari feierte seinen ersten Doppelsieg seit 2010. Spätestens seit Sebastian Vettels Monaco-Triumf ist klar: Ferrari ist die neue Macht in der Formel 1.

Von: Michael Schmidt





**E**s war ein Festival in Rot. In der ersten Startreihe: zwei Ferrari. Auf dem Podium: zwei Ferrari-Fahrer. Zum ersten Mal seit 2001 gewann der Rennstall aus Maranello wieder in Monte Carlo. Zum ersten Mal seit dem GP Deutschland 2010 wieder im Doppelpack. Der sechste Lauf der Saison war eine Demonstration. „Wir haben jetzt auf allen Streckentypen gezeigt, dass wir ein gutes Auto haben“, jubelte Technikchef Mattia Binotto. Sebastian Vettel wurde immer Erster oder Zweiter, und in den drei Rennen, in denen er Zweiter wurde, hätte er auch Erster sein können. Mercedes-Teamchef Toto Wolff bilanzierte: „Wir sind jetzt die Underdogs. Ferrari bringt seine Reifen immer ins Arbeitsfenster. Wir hatten dieses Jahr kein einziges Rennen, wo wir das mit beiden Autos das ganze Wochenende geschafft hätten.“

### Die Reifenverstärker

Die Autos mit den Startnummern 5 und 7 waren in Monaco von der ersten Trainingsrunde an schnell. Es gab kein Problem mit dem Aufwärmen der Reifen, keines mit Überhitzen. Während anderswo hektisch an der optimalen Fahrzeugabstimmung geschraubt wurde, ging die Arbeit in der Ferrari-Garage seinen geordneten Gang. Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen konnten nach einer Aufwärmrunde explodieren, aber auch nach fünf Runden noch eine Bestzeit aus dem Ärmel schütteln. Mercedes brauchte zwischen vier und sechs Runden, um aus den Reifen das Maximum herauszuholen. Bei Red Bull war nur eine Aufwärmrunde das erfolversprechende Rezept.

Die Fahrt in die erste Startreihe war nur die logische Konsequenz eines Autos, das über den

Stadtkurs zu schweben schien – egal ob die Asphalttemperatur 27 oder 53 Grad betrug. Ferrari hatte für die auf 3337 Meter verteilten 19 Kurven den richtigen Mix aus maximalem Abtrieb und mechanischem Grip. Der SF70H schluckte die Randsteine, als wären sie nicht vorhanden. Mercedes und Red Bull hüpften wie nervöse Rennpferde über die Unebenheiten des Kurses. Von denen es übrigens immer weniger gibt. Monte Carlo ist eine Autobahn geworden.

Ferrari hatte auch im Rennen alles im Griff. Zuerst liefen Räikkönen und Vettel der Konkurrenz leichtfüßig um bis zu 7,8 Sekunden davon, nur um dann eine Verschnaufpause einzulegen, weil die Hinterreifen unter der wilden Jagd ein bisschen gelitten hatten. Bei Ferrari kein Problem. Nach ein paar gemächlicheren Runden lagen die Pirelli-Sohlen wieder im grünen Bereich. Dafür waren die Reifen am Mercedes von Valtteri Bottas platt. Just in dem Moment, in dem der Finne auf den Ferrari-Express aufgeschlossen hatte.

Spätestens seit dem GP Monaco ist allen im Fahrerlager klar. Nicht Mercedes ist das Team, das

**!** Ferrari hat keinen Trick ausgepackt und auch keinen neuen Guru im Designbüro. Die Italiener erkannten ihre Schwachstellen und haben sie konsequent abgestellt.



Jubel über den dritten Vettel-Sieg: Das Team sang die Nationalhymne

man schlagen muss, sondern Ferrari. Hätte man diese Prognose noch vor einem halben Jahr gewagt, wäre man ausgelacht worden. Ausgerechnet Ferrari, das Sorgenkind des letzten Jahres? Der WM-Dritte von 2016 machte nicht den Eindruck, den Rückstand auf Mercedes und Red Bull wettzumachen. Und schon gar nicht in einem Winter.

Und doch ist es passiert. Und jetzt rätseln viele, wie Ferrari das Ruder herumgerissen hat. Gibt es irgendeinen geheimnisvollen Trick, der die Autos aus Maranello fliegen lässt? Oder einen italienischen Adrian Newey, den außerhalb der Ferrari-Fabrik keiner kennt? Oder ist am Ende alles nur Zufall und Ferrari genauso überrascht wie alle anderen auch? Falsch geraten. Das Erfolgsgeheimnis von Ferrari lässt sich mindestens an acht Punkten festmachen.

Erstens: der Motor. Er ist nach einer Intensivkur endgültig auf dem Niveau von Mercedes. Ein deutscher Motoreningenieur, der im Winter 2015/2016 bei Ferrari andockte, lieferte die letzten Impulse.

Zweitens: das Auto. Der SF70H bewegt sich mit seinem Radstand und seinem Anstellwinkel in der goldenen Mitte. Die Aerodynamik ist stabil. Abtrieb gibt es über eine große Bandbreite an Federweg. Das schont die Reifen.

Drittens: Die Ingenieure zeigen mehr Mut. Nach Jahren des Kopierens kommen wieder eigene Ideen aus dem Büro des neuen Aerodynamikchefs David Sanchez. Beispiele: Der kastenförmige Vorbau vor den Kühleinlässen, der die Seitenkästen verkürzt. Der Heckflügel, der sich samt Diffusor bei Top speed nach hinten biegt.

Viertens: die neuen Pirelli-Reifen. 2016 brachten alle Teams die Reifen leicht ins Fenster, hatten aber Mühe drinzubleiben. Die Aufgabe 2017 ist einfacher definiert. Man muss die Reifen ins Fenster bringen. Das haben die Techniker und Fahrer bei den Tests mit den 2017er-Reifen ausgiebig geübt. Wer wie Ferrari ein gutmütiges Auto hat, bekommt mit dem Rest kein Problem.

Fünftens: die Pirelli-Entwicklungsarbeit für die 2017er-Reifen. Ferrari baute seinen Muletto so, dass man für das 2017er-Auto maximal Erfahrung sammeln konnte. Mit breitem Heckflügel, großem Diffusor, starkem Anstellwinkel. Red Bull und Mercedes montierten Abtriebshilfen,



Zweite Liga: Für Mercedes und Red Bull blieben drin zu bleiben in Monte Carlo nur die Ehrenplätze



Gemischte Gefühle: Räikkönen ist sauber, Vettel zeigt den Sieger-Finger



Ex-Kollegen: Binotto (rechts) ersetzt Ex-Technikchef Allison

## FERRARI ENTWICKELTE DAS 2016ER-AUTO BIS ZUM SCHLUSS. UM AUS DEN FEHLERN DES ALTEN FÜR DAS NEUE ZU LERNEN

die für 2017 nicht relevant waren. Bei Ferrari fuhren hauptsächlich die Stammpiloten. Bei Mercedes und Red Bull Testfahrer. Ein Fehler, wie man heute weiß.

Sechstens: Ferrari entwickelte wie McLaren sein 2016er-Auto bis zum Schluss. Um den Defiziten auf die Spur zu kommen und aus den Fehlern zu lernen. Bei Ferrari war das instabile Abtrieb. Die Lösung war auch auf das 2017er-Auto übertragbar.

Siebtens: erfolgreiche Lobbyarbeit bei der FIA. Mercedes und Red Bull mussten ihre vernetzten Fahrwerke kastrieren, und das schmerzt sie mehr, als sie zugeben wollen.

Achtens: die Menschen. Mattia Binotto schweißte das Designbüro wieder zusammen. Aus vielen Fraktionen wurde eine Einheit. ■

## AUS DEM FAHRERLAGER

## 40 JAHRE RENAULT

Renault feierte sich selbst. Vor 40 Jahren begann das Formel-1-Abenteuer der Franzosen. Mit einem 1.5-Liter-V6-Turbo, einem eigenen Chassis und Radialreifen von Michelin. In Monte Carlo feierte Jean-Pierre Jabouille mit dem Renault RS01, der 1977 in Silverstone debütierte, ein Wiedersehen. Alain Prost fuhr seinen RE40 von 1983. Nico Hülkenberg kennt beide Autos von einem Test in Le Castellet: „Damit in Monaco zu fahren, muss der reinste Horror gewesen sein. Die Schaltung ist hakelig, das Turboloch riesig.“

## LE MANS STATT INDY

Jenson Button kam zu seinem 306. GP-Einsatz, weil Fernando Alonso beim Indy 500 fremdging. Mit dem Highspeed-Spektakel in Indianapolis kann Button gar nichts anfangen: „Wenn ich etwas anderes als Formel 1 fahren müsste, dann lieber Le Mans oder Nascar als Indy.“

## DUELL DER YACHTEN

Niki Lauda kam mit seiner Yacht nach Monte Carlo. Seine Princess

Too mit 47 Metern Länge parkte neben dem Schiff von Lawrence Stroll, dem Vater des Williams-Piloten. Das Boot des kanadischen Milliardärs misst 67 Meter.



Die „Princess Too“ von Niki Lauda

## VIERTER IM TV LETZTER

Force India ist auf einem guten Weg, seinen vierten Platz in der Konstrukteurs-WM von 2016 zu verteidigen. Obwohl die rosaroten Autos ständig in den Punkterängen ins Ziel kommen und aufgrund ihrer ungewöhnlichen Lackierung auffallen, stehen die Force India in der Rangliste der TV-Präsenz nur auf dem letzten Platz. „Letztes Jahr waren wir dauernd im Bild. Dieses Jahr fahren wir meistens allein hinter

den drei Topteams und vor dem Mittelfeld. Das ist für das Fernsehen nicht so interessant“, erklärte Teammanager Andy Stevenson.

## TODT GEGEN FORCE INDIA

Force India musste nach dem GP Spanien zittern, weil die Sportkommissare gegen das Team ermittelten. Es ging darum, dass die Startnummer von vorne nicht lesbar war, weil sie Force India nicht auf der Nase, sondern oben auf dem Chassis angebracht hatte. Der WM-Vierte kam mit einem blauen Auge davon: 25 000 Euro auf Bewährung. Der Auftrag an die Sportkommissare kam von höchster Stelle – FIA-Präsident Jean Todt sind die Startnummern eine Herzensangelegenheit. Force India änderte für Monte Carlo die Position der Startnummer, wunderte sich aber, warum Red Bull und Toro Rosso unbehelligt blieben. Dort steht die Startnummer weiter schwer lesbar auf dem Chassis.

## PAU IST NICHT MONACO

Monte Carlo war für Lance Stroll Neuland. Der Kanadier wollte den

berühmten Stadtkurs auch nicht mit Pau vergleichen, obwohl die Strecken Ähnlichkeiten aufweisen: „In Pau gibt es einen Bordstein neben der Strecke als Rettungsanker, in Monte Carlo nur Leitplanken. Pau vergibt, Monaco nicht.“

## MANCHESTER IM HERZEN

Alle 20 Formel-1-Autos waren in Monaco mit einem #Manchester-Aufkleber bestückt, in Erinnerung an die 22 Terror-Opfer des Anschlags. Die Red-Bull-Piloten erwiesen dem vergangene Woche bei einem Fahrradunfall getöteten Motorrad-Rennfahrer Nicky Hayden die letzte Ehre. Auf ihren Helmen stand „RIP Nicky Hayden.“



F1 in Gedanken bei Terror-Opfern

## KOMMENTAR

Es ist Transferzeit. Woher wir das wissen? Wenn Ferrari-Chef Sergio Marchionne ohne Not Sebastian Vettel einen neuen Vertrag anbietet, wenn Mercedes-Teamchef Toto Wolff sagt, dass Lewis Hamilton über 2018 hinaus bleiben kann so lange er will, und wenn der oberste Red-Bull-Boss Dietrich Mateschitz beteuert, dass Daniel Ricciardo und Max Verstappen ohne Ausstiegsklausel fest unter Vertrag stehen, dann muss die Not schon sehr groß sein. Ferrari weiß ganz genau, dass Vettel in einer komfortablen Position sitzt. Er hat mit Mercedes eine gleichwertige Alternative. Und er kann warten. Wenn Ferrari weiter so stark ist, wird das Herz entscheiden. Und zwar für Ferrari. Hamilton als Teamkollege tut man sich nur an, wenn es sonst keine Optionen mehr gibt. Doch wer fährt neben Vettel 2018 bei



Verstappen hat noch einen Vertrag bei Red Bull. Aber hat er auch noch Lust?

Ferrari? Die heißesten Kandidaten waren bis vor einer Woche Sergio Pérez und Carlos Sainz. Einige Träumer brachten Charles Leclerc, Antonio Giovinazzi oder gar Pascal Wehrlein ins Spiel. Vergesst es. Ferrari ist mit seinen Fahrern noch nie ins Risiko gegangen. Vielleicht braucht Ferrari gar keinen neuen Fahrer. Kimi Räikkönen

feierte mit seiner Pole-Position die gefühlte zehnte Auferstehung. Solange der Finne seine Leistung bringt, ist er gesetzt. Er hat zu viele gewichtige Fürsprecher im Team. Auch Valtteri Bottas könnte überleben. Bis jetzt gibt es keinen vernünftigen Grund, den Finnen auszutauschen. Es sei denn, die Red-Bull-Piloten wären auf

dem Markt. Sind sie aber nicht. Doch Red Bull ist ein Pulverfass. Ricciardo und Verstappen sind jetzt schon frustriert. Wenn sich bis zur Sommerpause keine Siegchance abzeichnet, wird sie die Ungeduld offen für Angebote von außen machen. Für mich hat Jos Verstappen den Posten als Talentscout nur bekommen, um den Verstappen-Clan bei Laune zu halten. Ein Name taucht auf keiner Wunschliste der Topteams auf: Fernando Alonso ist der kompletteste Fahrer im Feld, aber keiner will ihn. Und daran ist Alonso mit seiner Sprunghaftigkeit nicht ganz unschuldig.

Michael Schmidt  
Redakteur

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

Formel 1

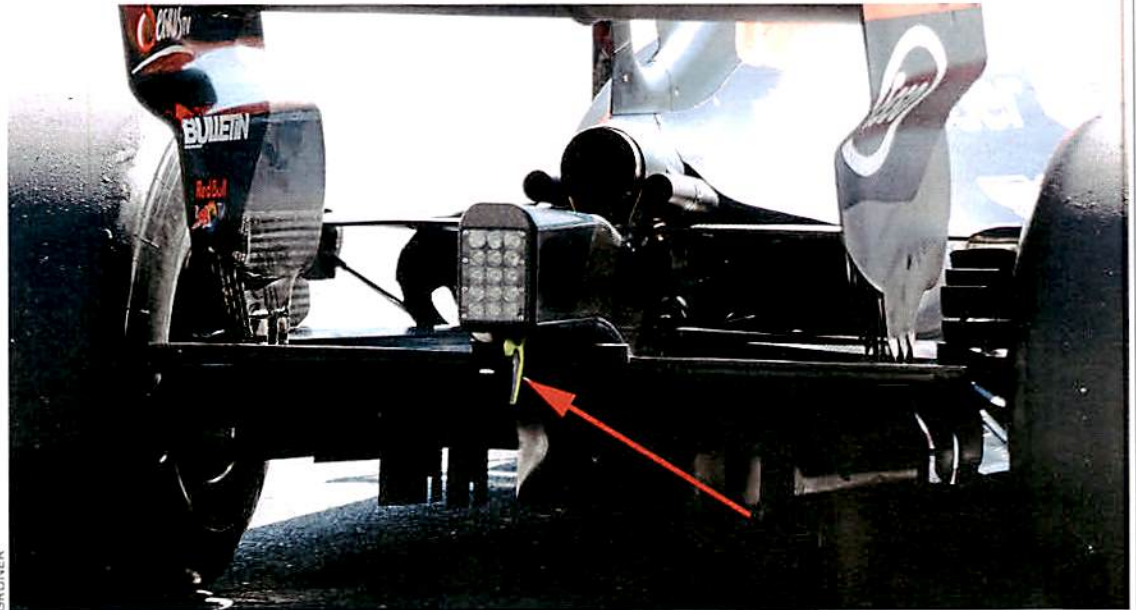
# Reaktion auf Monger-Crash

Die Formel 1 reagiert auf den tragischen Formel-4-Unfall des Briten Billy Monger in Donington. Scharfkantige Wagenheber-Stützen sind ab sofort verboten. Sie wurden als Gefahrenherd entlarvt.

Von: **Michael Schmidt**

**D**er Unfall von Billy Monger hat Konsequenzen. Der 17-jährige Engländer war am 16. April in Donington frontal auf den stehenden Mygale des Finnen Patrik Pasma aufgefahren. Dabei hatte sich das Getriebe in das Chassis des aufprallenden Autos gebohrt. Monger erlitt so schwere Beinverletzungen, dass beide Beine amputiert werden mussten.

Eine Untersuchung der FIA ergab, dass die Schwere der Verletzungen durch die Wagenheberstütze hinter dem Getriebe verursacht wurde. Sie schlitze die Nase von Mongers Auto wie eine Konservendose auf. Sie konnte deshalb nicht ihre Funktion als Knautschzone erfüllen. Da ein ähnliches Unfallszenario



Der Haken musste weg. Jetzt nimmt eine Mulde den Wagenheber auf

auch in anderen Serien möglich ist, bestand für FIA-Sicherheits-experte Laurent Meckies sofortiger Handlungsbedarf.

Am Mittwoch nach dem GP Spanien bekamen alle Formel-1-Teams Post von der FIA. Inhalt der Sicherheitsdirektive 001-17: Die Teams mussten bis zum GP Monaco ihre Autos im Bereich der hinteren Wagenheberstütze umrüsten. Sie war in den meis-

ten Fällen ein scharfkantiger Haken oder ein Zapfen aus Metall, in den der hintere Wagenheber beim Boxenstopp einrasten konnte.

Alle Teams wurden gebeten, ihre Wagenheberstützen in zwei Punkten zu modifizieren. Der Ankerpunkt darf nicht mehr über die hintere Crash-Struktur hinausragen. Und er darf nicht mehr als 4,5 Zentimeter über den

unteren Rand der Knautschzone hinausragen. Technik-Kommissar Jo Bauer prüfte am Mittwoch vor dem Grand Prix alle Autos, ob sie der neuen Vorschrift entsprechen. Die Teams hatten brav alle scharfkantigen Haken und Zapfen entfernt und die hintere Crashstruktur stattdessen auf der Unterseite mit einer Karbonschale geschützt. Dort setzen jetzt die Wagenheber an. ■

Formel 1

# Neue Erfahrung für Button

Bis zum Crash mit Pascal Wehrlein erledigte Jenson Button seinen Aushilfs-job für Fernando Alonso fehlerlos. Der F1-Rentner hatte viel Spaß in Monaco.

Von: **Tobias Grüner**

**D**ie Hiobsbotschaft erreichte Jenson Button am Samstagmorgen. Im Training hatten die Honda-Ingenieure ein Problem mit der MGU-H festgestellt, ein Lager machte den Japanern Sorgen. Zur Sicherheit wurde das Bauteil zusammen mit dem Turbolader getauscht. Statt

vom Ende des Feldes loszufahren, entschied sich McLaren für den Start aus der Boxengasse. Die Aufholjagd endete in Runde 57. Beim Überholversuch gegen Pascal Wehrlein krachte es. Button hatte dennoch viel Spaß in Monaco: „Es war großartig, diese Monster-Autos zu fahren. Man schaut sie sich an und denkt: Sie sind so breit. Die werden sicher schwerfällig sein. Aber das sind sie ganz und gar nicht. Ich habe mich gleich wohlgefühlt. Es ist der gleiche Sitz, es sind die gleichen Pedale, und auch das Lenkrad ist an der Stelle, an der ich es gewohnt bin.“ In einigen Punkten war ihm das Auto aber auch fremd: „Ich habe noch nie solche

Kurvengeschwindigkeiten und Bremskräfte erlebt. Man muss sich richtig überwinden, spät zu bremsen und zu wissen, dass man nicht in der Mauer landet.“ Auch die Reifen waren eine He-

rausforderung für Button: „Ich bin zwei Aufwärmrunden Vollgas gefahren und trotzdem waren die Reifen noch zu kalt – und das bei 53 Grad Streckentemperatur. Das kapiere ich nicht.“ ■



Button nimmt Maß: Der Heimkehrer landete im Training auf Platz 9

# T-Flügel-Wahnsinn

Im kommenden Jahr sind die T-Flügel am hinteren Ende des Airbox-Segels verboten. Bis dahin bauen die Ingenieure immer verrücktere Kreationen an.

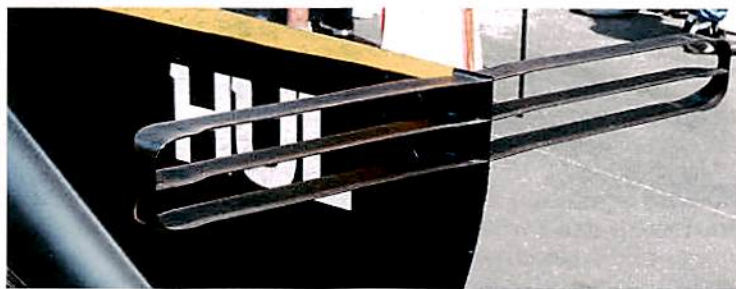
Von: **Tobias Grüner**

**A**ls die Autos in Monaco erstmals aus den Boxen zur technischen Abnahme gerollt wurden, trauten die Technik-interessierten Beobachter ihren Augen kaum. In Sachen T-Flügel hatten die Teams ordentlich nachgerüstet. Zum ersten Mal waren alle Autos mit den „Kleiderbügel“ am Ende der Motorverkleidung unterwegs. Red Bull hatte bis zuletzt verzichtet, kam für das Rennen im Fürstentum aber mit einem neuen Doppel-decker im Heck. Auch Force India

war erstmals mit dem auffälligen Zusatzflügel unterwegs. Hier entschied man sich für einen Triple-Decker – ähnlich wie auch Renault. Sauber montierte gleich zwei Doppelflügel: einen oben am Airbox-Segel, einen unten direkt über dem Getriebe.

Ex-Williams-Technikchef Pat Symonds erklärt: „Der obere Flügel spendet Abtrieb, der untere beeinflusst den Luftstrom.“ Es scheint, als werden die T-Flügel immer extremer. Wo wird die

Reise hingehen? Force India-Technikdirektor Andy Green glaubt nicht, dass die Anbauten noch weiter auswuchern werden: „Der Triple-Decker ist für uns schon das Maximum. Den haben wir speziell für das Rennen in Monaco gebaut. Vielleicht kommt eine Variante davon noch in Singapur oder Ungarn zum Einsatz. Auf den anderen Strecken werden die T-Flügel eher kleiner, weil sie relativ viel Luftwiderstand produzieren.“ ■



Renault staffelte drei T-Flügel-Elemente übereinander

IndyCar

# Ein Auto, zwei Kits

Das IndyCar für 2018 nimmt immer klarere Formen an. Dallara veröffentlichte neue Computergrafiken, die einen Eindruck davon geben, mit welchen Autos die IndyCars nächstes Jahr auf Straßenkursen und im Oval fahren werden.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie IndyCar-Serie bekommt 2018 wieder schöne Rennautos. Das konnte man von den letzten beiden Dallara-Konstruktionen nicht behaupten. Das vorletzte IR-05 Chassis, das von 2007 bis 2011 diente, war eine kantige, wenig elegante Konstruktion mit klassischen Formen. 2012 brachte Dallara das Batman-Duell mit der Typbezeichnung DW-12 an den Start. Vorne Monoposto, hinten Sportwagen. Auch dieses Auto war wegen seiner unharmonischen Proportionen optisch mehr als

gewöhnungsbedürftig. Seit drei Jahren dürfen die beiden Motorenhersteller Chevrolet und Honda den Dallara mit eigenen Aero-Kits ausrüsten.

Damit ist 2018 Schluss: Es wird wieder ein Einheitsauto in zwei Aerodynamikspezifikationen und mit zwei unterschiedlichen Motoren geben. Dallara präsentierte nun ziemlich detailgetreue Computeranimationen, die das neue Auto in seinen beiden Versionen zeigen: einmal die Variante für Straßenkurse und Mini-Ovale mit einem großflächigen Frontflügel

mit zwei Flaps und einem Heckflügel mit drei Elementen. Das Kit für die drei Superspeedways Indianapolis, Pocono und Texas hat einen einteiligen schlanken Frontflügel und einen bügel-förmigen Heckflügel. Außerdem weist der Unterboden im vorderen Bereich ein trapezförmiges Loch auf. Die Nase ist in beiden Fällen tief, die Seitenkästen stark eingeschnitten mit mächtigen Luftabweisern vor den Hinterrädern. Die Kühleinlässe sind oval. Die Airbox duckt sich flach über die V6-Turbomotoren. ■



IndyCar in zwei Versionen: links die Straßenkurs-Variante, rechts das Oval-Kit

## NACHRICHTEN

### NEW YORK ODER VEGAS?

Es gibt Neues zu den geplanten Formel-1-Rennen in den USA. Ganz oben auf dem Wunschzettel der neuen F1-Bosse von Liberty Media stehen New York und Las Vegas. In New York müssen Fahrerlager und Boxengebäude allerdings an eine andere Stelle gebaut werden als geplant. Der ursprünglich vorgesehene Platz wurde in der Zwischenzeit bebaut. Dadurch gewinnt möglicherweise Las Vegas das Rennen um einen Platz im Kalender. Es wäre ein echter Stadtkurs auf bestehenden Straßen. Der berühmte Strip wäre Teil der Strecke, die Kurven meistens rechtwinkelig. Die Streckenlänge soll 4,7 Kilometer betragen. Grünes Licht gibt es noch nirgendwo. Bis jetzt wird weder in New York noch in Las Vegas gebaut.

### F1 WEITER IM FREE-TV

Der neue starke Mann der Formel 1, Chase Carey, hat dementiert, dass die Grand-Prix-Rennen künftig nur noch im Pay-TV laufen: „Wir wollen alle Kanäle bespielen. Frei verfügbares Fernsehen, Pay TV, alle digitalen Plattformen. Das wird von Land zu Land verschieden sein. Ich komme aus dem TV-Geschäft. Da hat es sich bis heute bewährt, einen Mix von allen Spielarten anzubieten. Die 20-Jährigen werden sich einen Grand Prix am Mobiltelefon und nicht mehr am Fernseher anschauen. Wir müssen ein gutes Auge darauf werfen, wie sich unsere Kunden verhalten.“

### HONDA-UPGRADE SPÄTER

Die schlechten Nachrichten rund um Honda reißen nicht ab. Die MGU-H hält maximal zwei Rennen. Dem Verbrennungsmotor fehlen 80 PS. Das für Montreal vorgesehene Upgrade kommt später. Es gibt Probleme mit der Standfestigkeit. Honda hatte fremde Hilfe in Anspruch genommen, sich aber nicht an die Vorgaben gehalten. Jetzt brauchen die Japaner einen zweiten Anlauf.

# Rowland siegt dank Safety-Car-Poker

Am Rennwochenende von Monte Carlo wurden den Siegerlisten der Formel 2 zwei neue Namen hinzugefügt. Oliver Rowland und Nyck de Vries gewannen ihre ersten Rennen in der Nachwuchsklasse.

Von: **Tobias Grüner**

**L**ange sah es im Fürstentum nach dem nächsten Durchmarsch von Tabellenführer Charles Leclerc aus. Der Monegasse sicherte sich beim Heimspiel im Qualifying mit mehr als zwei

## F2 MONACO RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Oliver Rowland	1:00.46.545 h
2. Artjom Markelow	0,864 s
3. Nobuharu Matsushita	13,769 s
4. Alexander Albon	19,738 s
5. Luca Ghiotto	24,657 s
6. Gustav Malja	28,082 s
7. Nyck de Vries	28,453 s
8. Johnny Cecotto Jun.	29,125 s
9. Jordan King	45,552 s
10. Sergio Canamasas	46,581 s

## F2 MONACO RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Nyck de Vries	41.51.284 min
2. Johnny Cecotto Jun.	9,834 s
3. Gustav Malja	10,415 s
4. Luca Ghiotto	10,881 s
5. Artjom Markelow	11,258 s
6. Alexander Albon	11,901 s
7. Nobuharu Matsushita	13,627 s
8. Jordan King	13,970 s
9. Antonio Fuoco	28,993 s
10. Johnny Cecotto	29,051 s

## FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Charles Leclerc	77
2. Oliver Rowland	74
3. Artjom Markelow	60
4. Luca Ghiotto	56
5. Nobuharu Matsushita	48
6. Alexander Albon	37
7. Jordan King	29
8. Nicholas Latifi	28
9. Gustav Malja	18
10. Nyck de Vries	27

Zehnteln Vorsprung die dritte Pole-Position des Jahres. Die dominierenden Vorstellungen des Rookies sorgten im Fahrerlager bereits für Gerüchte. Mehr Motorleistung wird dem Prema-Renner von Leclerc nachgesagt, genau wie eine bevorzugte Behandlung der FIA. Beweise kann natürlich keiner vorlegen. Dass es keine Strafe für den Lokalmatador gab, als seine Mechaniker während der Quali in der Fahrspur am Auto arbeiteten, sahen einige aber als klares Indiz.

Am Ende war es egal. In Runde 21 des Hauptrennens zerplatzte der Traum vom Heimsieg. In Führung liegend war Leclerc in der zweiten Safety-Car-Phase zum Boxenstopp gefahren. Doch die Mechaniker zogen das Rad vorne links nicht richtig fest. Die Vibrationen beschädigten die Aufhängung, was zum ersten Ausfall des Jahres führte. Der zweite Ausfall folgte nur einen Tag später. Von ganz hinten versuchte Leclerc, mit der Brechstange in die Punkte zu fahren. Im Zweikampf mit Norman Nato beschädigte er sich

erneut die Aufhängung.

So war der Weg frei für die Verfolger. Im Hauptrennen pokerte der auf Rang zwei gestartete Alex Albon mit einem frühen Boxenstopp. Der ART-Pilot nutzte eine frühe Safety-Car-Phase in Runde acht zum Pflicht-Reifenwechsel, nachdem Nicholas Latifi im Tunnel stehen geblieben war. In Runde 21 kollidierten dann Louis Delétraz und Robert Visoiu in der Mirabeau, was für die nächste Neutralisation sorgte. Leclerc ging direkt an die Box, wurde anschließend aber vom Safety Car ausgebremst. Oliver Rowland und Artjom Markelow bogen eine Runde später ab, was beide überraschend vor Leclerc an die Spitze brachte. Auch Nobuharu Matsushita bewies ein glückliches Händchen beim Boxenstopp-Timing. Der Japaner wurde nach dem Ausfall von Leclerc Dritter. Ganz vorne feierte Rowland seinen ersten Formel-2-Sieg mit 0,8 Sekunden Vorsprung vor Markelow.

Für den Sprint am Sonntag hatte sich Johnny Cecotto die

**!** 2016 wurde Artjom Markelow in einer VSC-Phase in Monaco von Rang 15 zum Sieg gespült. Dieses Mal half das Safety Car dem auf Platz 5 gestarteten Russen zu Rang 2.

Pole-Position gesichert. Doch schon am Start wurde der Rapax-Pilot von Teamkollege Nick de Vries ausbeschleunigt und in Kurve 1 außen überholt. Beide konnten sich anschließend vom Feld absetzen und einen sicheren Doppelsieg für Rapax herausfahren. Für McLaren-Junior de Vries war es genau wie für Rowland der erste Sieg in der Formel 2. Im Kampf um den dritten Podiumsrank kam es zum Duell zwischen Gustav Malja und Luca Ghiotto. Um vier Zehntel verpasste Ghiotto am Ende einen Pokal. Weil Rowland auf Rang neun ohne Punkte blieb, konnte Leclerc seine Führung in der Fahrerwertung verteidigen. Der Abstand an der Spitze beträgt allerdings nur noch drei Punkte. ■



Oliver Rowland fuhr dank perfektem Boxenstopp-Timing zu seinem ersten Formel-2-Sieg

READY TO RACE  
» www.ktm.com



GT4  
X-BOW



Foto: Joel Kermasanto

# READY TO RACE!

## ACHT MAL KTM X-BOW GT4 AM RED BULL RING!

Der GT4 European Series Northern Cup macht im Rahmen des ADAC GT MASTERS Station am Red Bull Ring und mit von der Partie sind natürlich auch die acht „Reiter Young Stars“ KTM X-BOW GT4!

Drücken Sie den Nachwuchs-Pilotinnen und Piloten vor Ort die Daumen, besuchen Sie den KTM Truck im Fahrerlager und sehen Sie sich den KTM X-BOW GT4 aus nächster Nähe an!

Alle Informationen unter: [www.rys.racing](http://www.rys.racing)



**laptime**  
is all that counts

**KTM**

# Sato feiert, Al



Dixon hebt am Dallara von Howard wie ein Flugzeug ab. Castroneves fährt unten drunter durch. Dixon bleibt unverletzt



Bei der 101. Ausgabe der 500 Meilen von Indianapolis waren alle Augen auf Fernando Alonso gerichtet. 179 Runden lang fuhr der Spanier mit Siegchancen. Dann raubte ihm ein Motorschaden den Sieg. Das Andretti-Team und Honda durften trotzdem feiern. Takuma Sato gewann ein unfallreiches Indy 500.

Von: **Michael Schmidt**

**W**as für eine Story, was für ein Drama. Und mitten drin das Andretti-Team und Motorenpartner Honda. Fernando Alonso fuhr sein erstes Indy 500 wie einer der alten Haudenys, die 15 und mehr Starts im Indianapolis Motor Speedway auf dem Buckel haben. Der Rookie aus Spanien hielt sich ständig in den Top Ten auf, lag viermal über insgesamt 27 Runden in Führung und sah lange wie ein möglicher Sieger aus.

Auch in der 179. Runde, als sich Alonso mit Tony Kanaan um Platz 7 duellierte, nur vier Sekunden hinter Spitzenreiter Max

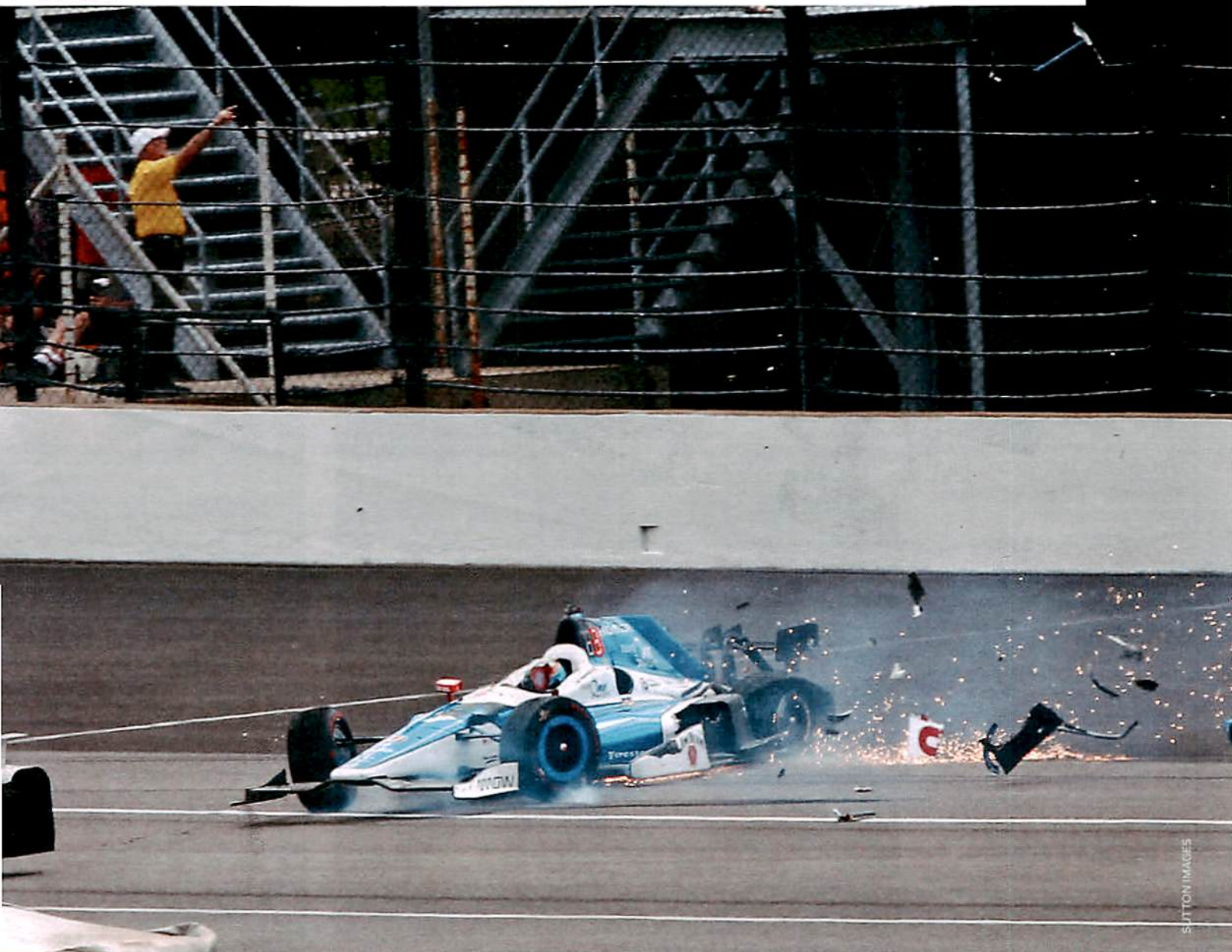
Chilton. Dann kündigte eine blaue Ölfahne im Heck des Andretti-Dallara-Honda das Ende an. Alonso rollte auf der Zielgeraden aus und wurde von den 290 000 Zuschauern wie ein Sieger gefeiert. Die Honda-Motorentruppe, die in Monte Carlo das Spektakel am TV-Schirm verfolgte, hätte sich am liebsten in einem Erdloch verkrochen. Der Honda-Fluch verfolgte Alonso bis über den großen Teich.

Der Formel-1-Star trug sein Schicksal mit Fassung: „Als ich auf dem Zeitnehmerturm meine Startnummer 29 ganz oben sah, da hoffte ich, dass einer ein Foto

davon macht. Dieses Bild hänge ich mir daheim auf. Indy war eine der besten Erfahrungen meines Lebens. Ich bin enttäuscht, aber nicht entmutigt. Es war ein gutes Gefühl, auch in Indy konkurrenzfähig zu sein.“ Wird er 2018 wiederkommen? „Es ist noch zu früh, das zu sagen“, beschwichtigt Alonso. „Aber wenn ich wiederkomme, dann wird mir alles viel leichter fallen. Ich will diese Mission irgendwann noch einmal beenden.“

Bei der Pressekonferenz leistete sich der zweifache Weltmeister einen Gag. Er zog eine Flasche Milch aus einem Karton und

# Alonso trauert



trank sie in Anspielung auf eine alte Indy-Tradition aus. Die echte Milch für den Sieger ging an Teamkollege Takuma Sato. Der Japaner fiel lange gar nicht auf. Sato hatte sich in den Runden 65 bis 75 an die Spitze gesetzt, verschwand dann aber im Mittelfeld und sackte bis auf Platz 17 ab. Erst 40 Runden vor Schluss rückte der frühere Formel-1-Pilot wieder in die Top Ten auf. In Runde 179 legte Sato den Grundstein zum Sieg. Er überholte in Turn 1 in einem Aufwasch Ed Jones und Helio Castroneves und setzte sich auf den zweiten Platz hinter Chilton. Die letzten sieben Runden

trugen Sato und Castroneves ein Herzschlag-Finale um den Sieg aus, das am Ende mit 0,2 Sekunden Vorsprung zugunsten des Andretti-Piloten ausging.

## Sato schreibt Geschichte

In der letzten Runde lief bei Sato noch einmal der Film von 2012 ab. Damals landete der Mann aus Tokio im Kampf mit Dario Franchitti vier Kilometer vor dem Ziel in der Mauer. „Diesmal habe ich sichergestellt, das mein Auto in die richtige Richtung fuhr“, grinste Sato im Ziel. Er ist der 71. Sieger der Indy-Geschichte und der erste Japaner, der auf der Borg

Warner Trophy verewigt wird. Teamchef Michael Andretti atmete auf: „Wir hatten sechs Patronen im Lauf, und eine nach der anderen ging uns verloren. Hunter-Reay und Alonso mit Defekten, Harvey mit Unfall. Takuma hat uns nicht im Stich gelassen.“

In einem unfallreichen Rennen sahen nur 19 Fahrer die Zielflagge. Es gab elf Gelbphasen und zwei Unterbrechungen. In der 52. Runde stockte den Zuschauern der Atem, als Jay Howard zwischen Kurve 1 und 2 von der Mauer ins Feld zurückprallte und dabei für den Trainingsschnellsten Scott Dixon zur Sprungschan-

ze wurde. Der Ganassi-Dallara schlug mehrere Saltos und Pirouetten und zerbrach beim Aufprall kopfüber in die Zäune in zwei Teile. Beide Fahrer blieben unverletzt. Dixon kommentierte extra-cool: „Ich bin ein bisschen durchgeschüttelt. Es war ein wilder Ritt, aber er hat gezeigt, wie sicher unsere Autos sind.“ Auch bei einem Crash in Runde 183, in den sechs Autos verwickelt waren, war viel Glück im Spiel.

Fernando Alonso bereitete sich systematisch auf die neue Aufgabe vor. Seine Erkenntnis: „Indy ist etwas, das du nicht im Simulator lernen kannst. Du

**DIXON ÜBERFALLEN**

Nur wenige Stunden nach seiner dritten Pole-Position in Indy wurden Scott Dixon, seine Frau Emma und sein früherer Rennfahrer-Kollege Dario Franchitti in einem Taco-Bell-Laden in der 16. Straße in Indianapolis überfallen. Zwei Jugendliche hielten Dixon eine Pistole an den Kopf und erbeuteten Brieftaschen und Mobiltelefone. Wenige Stunden später wurden die Täter von der Polizei gefasst.

**ROOKIE AUS EMIRATEN**

Der berühmteste der fünf Indy-Rookies war Fernando Alonso, der erfolgreichste Ed Jones. Der 22-Jährige aus Dubai wurde eine halbe Sekunde hinter dem Sieger Dritter. Jones fährt mit einer Lizenz der Arabischen Emirate und empfahl sich mit seinem Indy-Lights-Titel 2016 für das Coyne Racing Team.

**NUMMER 29 FÜR ALONSO**

In der Formel 1 fährt Fernando Alonso die Startnummer 14. Für seinen Auftritt in Indianapolis musste sich der Spanier mit der Nummer 29 begnügen. Die „14“ ist auf Lebzeiten an das Team des vierfachen Indy-Siegers A. J. Foyt vergeben.

**729 TAGE INDY-PAUSE**

Es dauerte keine 48 Stunden nach dem Unfall von Sebastien Bourdais, da hatte Teamchef Dale Coyne den Ersatz bestimmt. Der 30-jährige Australier James Davison saß das erste Mal nach 729 Tagen IndyCar-Abstinenz wieder in einem Monoposto. „Nach fünf Runden war ich wieder drin“, berichtete Davison.

**LAZIER INS KRANKENHAUS**

Indy-Veteran Buddy Lazier musste nach einem Unfall in der 119. Runde mit Brustverletzungen ins Krankenhaus eingeliefert werden. Der 49-jährige Indy-Sieger von 1996 beschädigte sich bei einer Kollision mit Ryan Hunter-Reay den Frontflügel, blieb aber voll auf dem Gas. Endstation Mauer in Turn 2.



Historischer Moment: Sato gewinnt als erster Japaner das Indy 500



Triumph und Tragik: Sato siegt für Honda, Alonso verliert wegen Honda



Kampf um die Spitze: Sato (26), Castroneves (3), Jones (19)

musst es tun.“ Bevor es am Memorial Day auf die 500-Meilen-Reise ging, hatte der Spanier 638 Runden im Speedway abespult. Ohne eine Mauerberührung. Die früheren Indy-Sieger Mario Andretti, Johnny Rutherford und Gil de Ferran hatten dem Formel-1-Fahrer immer wieder eingeschärft: „Bewahre Ruhe, taste dich Schritt für Schritt an das Tempo heran.“

Der Rookie wäre um ein Haar auf die Pole-Position gefahren. In der zweiten Runde riegelte der Ladedruckbegrenzer in Kurve 4 die Power ab. „Ich hatte das Ge-

fühl, als ob ich bremse“, erzählte Alonso. Ein Schnitt von 231,300 mph reichte für Startplatz 5.

Startplätze in Indy sind Schall und Rauch. Der 500-Meilen-Klassiker ist ein Langstreckenrennen. Die fünf Penske-Piloten Will Power, Juan Pablo Montoya, Helio Castroneves, Josef Newgarden und Simon Pagenaud qualifizierten sich nur für die Plätze 9, 18, 19, 22 und 23. Montoya gab sich unbeeindruckt: „Vor zwei Jahren war ich nach acht Runden Letzter und am Ende Erster.“ Diesmal wurde der Kolumbianer Sechster. Penske ist ein Chevrolet-Team.



Das Highspeed-Aero-Paket von Chevy ist bei Alleinfahrt nicht so effizient wie das von Honda. Erst im Verkehr verwischen die Unterschiede.

Wieder konnte Indianapolis nur mit Mühe und Not 33 Fahrer aufbieten. In den goldenen Jahren versuchten sich weit über 40 Fahrer für das bestdotierte Autorennen der Welt zu qualifizieren. Drei Teams stellten das Gros des Fahrerfeldes. Andretti brachte sechs Autos an den Start, Penske fünf und Ganassi vier. Für Alonso zahlte sich die große Operation aus. Der Spanier fand bei Andret-



Als Rookie wie ein Veteran: Alonso führte die wilde Jagd im Kreis für 27 Runden an

## 200 RUNDEN À 4.023 KM = 804,6 KILOMETER

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Takuma Sato	Andretti-Honda	3:13.03,358 h	200
2. Helio Castroneves	Penske-Chevrolet	+0,201 s	200
3. Ed Jones	Coyne-Honda	+0,528 s	200
4. Max Chilton	Ganassi-Honda	+1,136 s	200
5. Tony Kanaan	Ganassi-Honda	+1,642 s	200
6. Juan Pablo Montoya	Penske-Chevrolet	+1,716 s	200
7. Alexander Rossi	Curb-Honda	+2,422 s	200
8. Marco Andretti	Andretti-Honda	+2,541 s	200
9. Gabby Chaves	Harding-Chevrolet	+3,831 s	200
10. Carlos Munoz	Foyt-Chevrolet	+4,532 s	200
11. Ed Carpenter	Carpenter-Chevrolet	+4,623 s	200
12. Graham Rahal	Rahal/Letterman-Honda	+5,031 s	200
13. Mikhail Aleshin	Schmidt Peterson-Honda	+5,700 s	200
14. Simon Pagenaud	Penske-Chevrolet	+6,051 s	200
15. Sebastian Saavedra	Juncos-Chevrolet	+12,667 s	200
16. J.R. Hildebrand	Carpenter-Chevrolet	+33,219 s	200
17. Pippa Mann	Coyne-Honda		199
18. Spencer Pigot	Juncos-Chevrolet		194
19. Josef Newgarden	Penske-Chevrolet		186
20. James Davison	Coyne-Honda	Unfall	183
21. Oriol Servia	Rahal/Letterman-Honda	Unfall	183
22. James Hinchcliffe	Schmidt Peterson-Honda	Unfall	183
23. Will Power	Penske-Chevrolet	Unfall	183
24. Fernando Alonso	Andretti-Honda	Motor	179
25. Charlie Kimball	Ganassi-Honda	Motor	166
26. Zach Veach	Foyt-Chevrolet	Motor	155
27. Ryan Hunter-Reay	Andretti-Honda	Motor	136
28. Sage Karam	Dreyer&Reinbold-Chevrolet	Motor	125
29. Buddy Lazier	Lazier-Chevrolet	Unfall	118
30. Conor Daly	Foyt-Chevrolet	Unfall	65
31. Jack Harvey	Andretti-Honda	Unfall	65
32. Scott Dixon	Ganassi-Honda	Unfall	52
33. Jay Howard	Schmidt Peterson-Honda	Unfall	45

## STAND MEISTERSCHAFT

1. Castroneves	245 Punkte
2. Sato	234
3. Pagenaud	234
4. Dixon	234
5. Rossi	190
6. Kanaan	188
7. Power	186
8. Newgarden	186
9. Jones	185
10. Hinchcliffe	170

meter von Blöcken aus Spezialschaum abgedefert werden. Die Schutzeinrichtung wurde zum ersten Mal 2002 im Indianapolis Motor Speedway eingesetzt.

Die aktuellen IndyCar-Autos erreichen wieder Geschwindigkeiten wie zu den besten IndyCar-Tagen. Das überrascht, weil die Motoren in den Highspeed-Ovalen aus Sicherheitsgründen kastriert werden. Im Rennen sind nur 0,3 bar Ladedruck erlaubt, was einer Leistung von 670 PS entspricht. Für die Qualifikation darf der Ladedruck um einen Zehntelpunkt erhöht werden. Damit klettert die Leistung auf 700 PS. Nichts im Vergleich zu Mitte der 90er-Jahre, als zwischen 850 und 900 PS mobilisiert wurden, mit dem Mercedes-Stockblock-Motor von 1984 sogar über 1000 PS. Der Grund für den hohen Rundenschnitt liegt in der Aerodynamik. Beim Dallara DW12 sind die Hinterräder praktisch verkleidet. Das senkt dramatisch den Luftwiderstand und erlaubt einen Topspeed von rund 390 km/h. ■

ti viele Lehrmeister, viele kleine Ratgeber beim Abstimmen des Autos und 18 helfende Hände, als zwei Stunden vor der Qualifikation noch der Motor wegen einer porösen Dichtung im Turbolader gewechselt werden musste. Alle Crew-Mitglieder packten mit an. Alonso mit Galgenhumor: „Ich bin Motorwechsel aus der Formel 1 gewöhnt.“ Defekte auch.

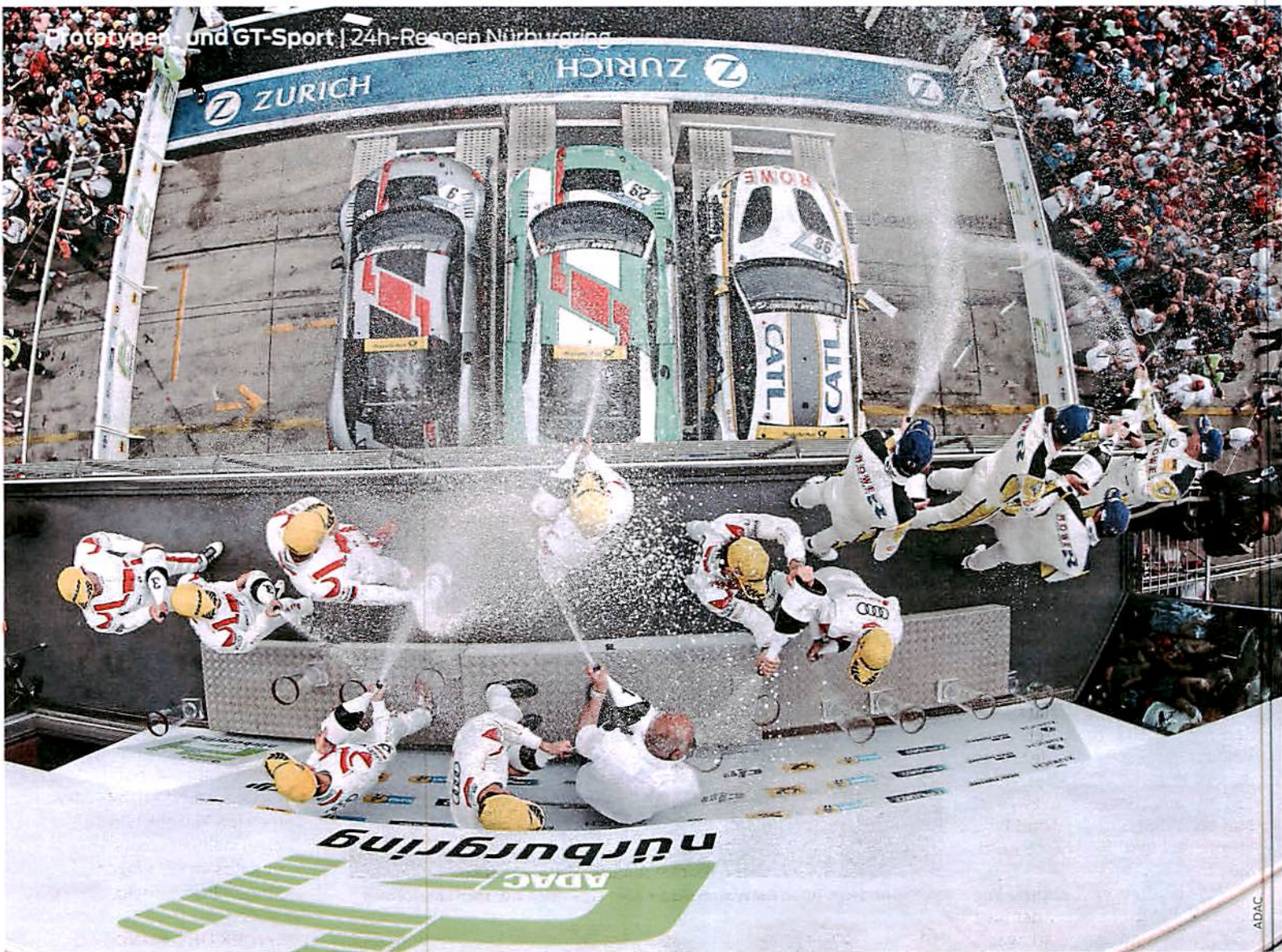
Die Highspeed-Ovale bleiben ein gefährliches Pflaster. Allein wegen der Geschwindigkeiten. Scott Dixon spulte für die Pole-Position vier fliegende Runden in 373,654 km/h ab. Sebastien Bour-

dais überlebte im Training einen Unfall, der vor 15 Jahren noch fatale Folgen gehabt hätte. Der 38-jährige Franzose korrigierte in Kurve 2 ein leichtes Übersteuern am Scheitelpunkt. Der Dallara DW12 des Coyne-Teams bekam wieder Grip und bog im 45-Grad-Winkel in die Mauer ab. Bourdais verlor laut Datenaufzeichnung bei 365 km/h die Kontrolle über sein Auto. Der Einschlag dürfte immer noch mit deutlich über 300 km/h erfolgt sein. Die Verzögerungssensoren im Auto registrierten Spitzenwerte von 100 g. Bourdais kam mit Beckenbrü-

chen glimpflich davon. 1982 wurde Gordon Smiley bei exakt dem gleichen Unfallszenario in Kurve 3 auf der Stelle getötet.

## Der beste Lebensretter

Bourdais retteten nicht nur das Kohlefaserchassis, der Nackenschutz im Cockpit und das HANS-System. Zum wichtigsten Lebensretter wurde die Safer Barrier. Dabei handelt es sich um vier übereinander geschichtete Stahlschienen in einer Gesamthöhe von 102 Zentimetern, die 92 Zentimeter vor der Mauer platziert sind und alle 86 Zenti-



# Audi in Champagner-Laune

Ein Regenguss sorgte in den letzten 21 Minuten des 24h-Rennens Nürburgring für dramatische Szenen auf der Nordschleife. Für Land Motorsport kam das Chaos wie gerufen: Durch einen Glücksgriff eroberte man die Führung zurück und feierte mit dem Audi R8 LMS den Sieg vor dem Rowe-BMW und WRT.

Von: **Bianca Leppert**

**G**lauben Sie an die Existenz eines Renngottes? Wir schon. Anders konnte man die dramatischen Szenen, die sich in den letzten 21 Minuten des insgesamt 1440 Minuten langen 24h-Rennens abspielten, nicht erklären. „Ich bin aus der Kirche ausgetreten, ich glaube an

gar keinen Gott“, grinste Sieger und Audi-Pilot Christopher Mies. „Aber ich glaube, dass wir den Sieg absolut verdient haben!“ In diesen Worten schwingt viel Emotion mit. Denn was die Land-Mannschaft, die zum ersten Mal in ihrer langen Geschichte den 24h-Klassiker in der Eifel gewinnen konnte, im Finale erlebte, glich psychologischer Folter.

## Land verliert Führung

Zunächst führt man das Rennen 125 Runden lang an. Alles sieht nach einem Sieg aus. Das Tempo des Audi R8 LMS von Mies, Kelvin van der Linde, Markus Winkelhock und Connor de Phillippi mit der Startnummer 29 kann keiner mitgehen. Nicht mal der WRT-Audi von René Rast, Robin Frijns, Nico Müller und Marcel Fässler, der ihnen die meiste Zeit im Nacken hing. Bis in Runde 148, gegen 14 Uhr, eineinhalb Stunden vor Schluss. Man rollt in langsamer Fahrt auf der Strecke herum

und muss außerplanmäßig die Box ansteuern. Ein Sensorproblem erfordert einen Reset. Im Fahrerlager kursieren Gerüchte, ein Audi-Ingenieur habe beim Stopp zuvor eine falsche Taste gedrückt. Die Führung ist damit futsch, in der Land-Garage fließen Tränen. Der WRT-Audi mit der Startnummer 9 übernimmt den ersten Platz vor dem Rowe-BMW von Nick Catsburg, Markus

**»ICH GLAUBE NICHT AN DEN RENNGOTT. ABER ICH GLAUBE, DASS WIR DIESEN SIEG ABSOLUT VERDIENT HABEN.«**

Audi-Pilot Christopher Mies

Palttala, Alexander Sims und Richard Westbrook – doch es sollte so etwas wie ausgleichende Gerechtigkeit geben.

## Regen-Drama im Finale

35 Minuten vor Schluss werden die ersten Regentropfen im Pflanzgarten gemeldet. Zu diesem Zeitpunkt steht sowohl für den WRT-Audi als auch den Land-R8 noch ein Stopp an. Der Rowe-BMW kann sich aufgrund eines antizyklischen Boxenrhythmus diesen Halt sparen. Zunächst stoppt WRT und fährt mit neuen Slicks weiter.

Auch Van der Linde parkt an der Box. Doch beim Tankvorgang gibt es Schwierigkeiten. Das Auto rollt los, der Tankkrüssel steckt noch drin. „Da kam es irgendwie zu einem Missverständnis“, meint Van der Linde. Der Fauxpas ist ausgerechnet das Ticket zum Sieg: Nur aufgrund dieses Durcheinanders entscheidet man sich für volles Risiko – Dunlop-

Regenreifen: Man hat ja sowieso nichts mehr zu verlieren. Die Slicks kommen wieder runter, die Full-Wet-Reifen drauf. Wer genau diese Anweisung gibt, lässt sich nicht mehr nachvollziehen. „Ich habe am Funk zumindest den Vorschlag gemacht“, sagt Van der Linde.

Sowohl das führende WRT-Auto als auch Rowe auf Rang 2 kriechen im Schnecken tempo um die Nordschleife, denn inzwischen schüttet es auch in der Fuchsröhre und am Schwedenkreuz. Teilweise haben sich Bäche gebildet. Van der Linde schafft es dank der Dunlop-Regenreifen, den BMW zu kassieren. Den Markenkollegen schnappt er sich, als der in der folgenden Runde ebenfalls auf Regenreifen wechselt. Nick Catsburg im M6 GT3 fliegt mit den pro Sektor fast zehn Sekunden schnelleren Michelin-Regenreifen über den Parcours und holt den WRT-Audi von Rast noch ein, was Platz 2 für den Rowe-BMW bedeutet. „Das Rennen hätte keine Runde länger dauern dürfen“, sagt Mies. Nach 158 Runden fließen zum zweiten Mal die Tränen in der Land-Box. Freudentränen: Der vierte Audi-Sieg in fünf Jahren.

„Wir sind absolut happy. Vor eineinhalb Stunden war der Sieg noch weg und dann so was“, meinte Markus Winkelhock, der nun schon drei Siege auf dem Konto hat, für Mies war es der zweite, De Phillippi und Van der Linde feierten den ersten. Besonders bei Van der Linde, mit dem Teamchef Wolfgang Land vorher noch keine Erfahrung gesammelt hatte, war man zu Beginn skeptisch. „Mit dieser Vorstellung hat er sich aber in viele Notizbücher eingetragen“, meinte Land.

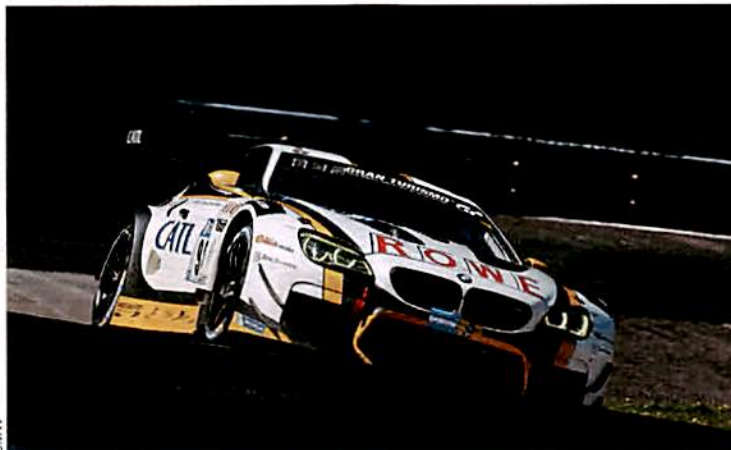
### Audi-Fünffach-Führung

Den Grundstein zum Erfolg legte Audi im Top-30-Qualifying, in dem man fünf R8 in den Top 10 platzierte, auch wenn man die Pole überraschend Glickenhaus überlassen musste. Nach dem Zeittraining gab es durch die Balance of Performance zehn Kilo Ballast für Audi. BMW forderte eine Erleichterung um 15 Kilogramm, wurde aber abgewiesen.

Das zusätzliche Gewicht konnte die Autos mit den vier Ringen nicht stoppen. Nach vier Stunden hatten die Ingolstädter, die durch die Bank auf Dunlop-Reifen setzten, eine Fünffach-Führung inne. Ein Vorteil bei der Hitze: Besonders die harte Mischung war bei diesen Bedingungen der Miche-



Der Land-R8 dominierte – trotz eines späten Wechsels des Dämpfermarke



29 Sekunden fehlten BMW zum Sieg – aber eigentlich war man chancenlos



Keine Titelverteidigung: Den bestplatzierten AMG GT3 stellte Black Falcon



Das Frikadelli-Team brachte einen von drei werksunterstützten 911ern ins Ziel

## NACHRICHTEN

### HOHER BESUCH

Das 24h-Rennen lockte einige Entscheider in die Eifel. Bei Rinaldi Racing gab sich Cristiano Michelotto zum ersten Mal die Ehre, beim Langstrecken-Marathon in der Eifel dabei zu sein. Der Italiener ist als Ferrari-Technikpartner für die Entwicklung und Produktion der GT-Autos zuständig. Bei BMW begrüßte man Vorstandsmitglied und Entwicklungschef Klaus Fröhlich. Er schaute sich das Rennen an, streifte durch die Boxen und fuhr einen voll getarnten BMW-M8-Prototypen beim BMW M Corso im Rahmenprogramm.

### PORSCHE MIT 44 AUTOS

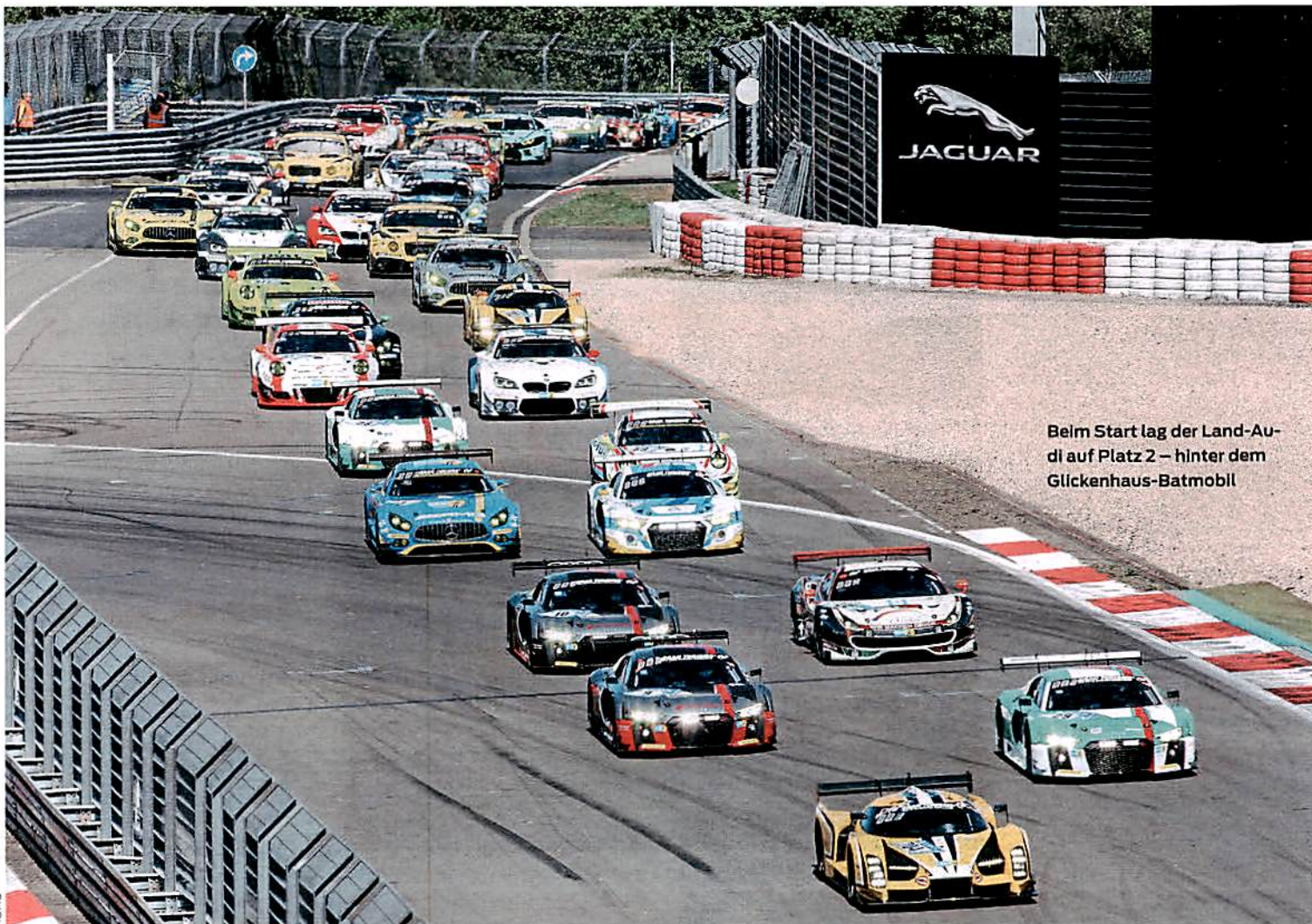
In der Vergangenheit beanspruchte fast immer BMW die Statistik für sich, die meisten Autos beim 24h-Rennen zu stellen. Dieses Mal nahm Porsche zusammen mit BMW den ersten Platz ein: Beide Marken stellten jeweils 44 Rennautos im 157 Wagen großen Teilnehmerfeld.

### STRYCEK UND RUNDE 40

Der ehemalige DTM-Pilot und Opel-Sportchef Volker Strycek feierte bei der 45. Auflage des 24h-Rennens seine 40. Teilnahme. Bei der Fahrerbesprechung wurde er mit einem Pokal geehrt. „40 Starts ist schon eine bewegende Zahl, aber ehrlich gesagt bin ich noch genauso nervös wie beim ersten Mal“, sagte der 59-Jährige. Zweimal war er sogar auf drei verschiedenen Autos am Start, dieses Mal pilotierte er den Kult-Manta und einen Opel Astra OPC mit seiner Tochter Lena und seinem Sohn Robin.

### ZWEI TOTALSCHÄDEN

Das 24h-Rennen 2017 wird Teamchef Bernd Mühlner lange im Gedächtnis bleiben: Im Qualifying wurde sein Cup-3-Auto vernichtet, als man die Zeitentabelle anführte. Im Rennen lag der GT4-Cayman mit sechs Minuten in Front, als das Auto durch einen heftigen Abflug ebenfalls in die ewigen Jagdgründe geschickt wurde.



Beim Start lag der Land-Audi auf Platz 2 – hinter dem Glickenhaus-Batmobil

lin-Variante überlegen. In dieser Phase begann auch das große Favoritensterben. Innerhalb von nur einer Stunde verlor Porsche den Falken-911 GT3 R mit Jörg Bergmeister kurz vor der Mutkurve durch einen Unfall. Der Manthey-Elfer musste nach einer Berührung mit einem Konkurrent ebenfalls abgestellt werden.

Bei Mercedes-AMG hatte man bereits beide Dunlop-Autos von Black Falcon und HTP Motorsport durch frühe Unfälle verloren. Und nach fünf gefahrenen Stunden handelte sich der Haribo-Mercedes eine Zeitstrafe von 3.32 Minuten wegen Nichtbeachtung von Flaggensignalen ein – mit Uwe Alzen am Steuer.

Der zog sich später offiziell wegen eines grippalen Infektes zurück. Aber auch Audi musste Federn lassen: Erst erwischte es den WRT-Audi #10 beim Überholen eines Renault Clio im Hatzenbach, dann den Phoenix-Audi aufgrund eines Fahrfehlers.

So turbulent es kurz vor dem Anbruch der Dunkelheit zuing, so ruhig verlief die Nacht. Wer zwischen 2 Uhr und 8 Uhr das Klassement aus den Augen ließ,

um ein Nickerchen zu machen, wachte mit demselben Bild auf.

Der Land-Audi bestimmte vor dem WRT-Audi, den beiden BMW M6 GT3 von Rowe und Schnitzer das Geschehen. Letzterer verunfallte gegen 10 Uhr allerdings im Streckenabschnitt Breidscheid. Das zweite Land-Auto war ebenfalls lädiert, weil ein Stein den Kühler beschädigt hatte.

#### Dunlop-Reifen als Vorteil

An der Spitze konnten weder das WRT-Auto noch der Rowe-BMW aus eigener Kraft etwas gegen die Startnummer 29 ausrichten. Erst das Sensorproblem und das Wetterchaos brachten die Wendung.

„Da fahren wir 23,5 Stunden im Kreis, können nicht mal eine Lücke von 20 Sekunden zufahren, und dann kommt der Regen“, meinte Rowe-Teamchef Hans-Peter Naundorf. „Das war eine Riesenshow für den Motorsport.“

Bleibt die Frage, warum BMW nicht an Audi rankam. 90 Prozent der Zeit führte Audi das Rennen an. Das überragende Tempo hat verschiedene Gründe: Auch wenn in solchen Fällen gerne die Balance of Performance

**»MEINE THEORIE WAR, DASS WIR MIT DEN MICHELIN IN DER NACHT AUF AUDI AUFHOLEN – ABER SELBST DA WAR AUDI BRUTAL SCHNELL.«**

BMW-Sportchef Jens Marquardt

als Grund ausgemacht wird, hat hier das Reifenthema vieles, wenn nicht fast alles überlagert. Bis zur letzten Minute ließ sich Audi die Entscheidung offen, ob man mit Dunlop oder Michelin ins Rennen geht – diese krasse Strategie verfolgte kein anderer GT3-Hersteller im Starterfeld.

Schließlich entschied man sich am Samstagmorgen für Dunlop. Der Vorteil des langen Entscheidungsprozesses: Man konnte beide Marken bei den heißen Bedingungen, die es so zuvor nie in der Vorbereitungsphase gab, gegeneinander testen. Der

Dunlop erwies sich besonders bei der Hitze als pflegeleichter als der Michelin. Audi profitierte zudem durch die jahrelange Zusammenarbeit von Phoenix mit Dunlop, die wichtige Erfahrungswerte lieferte. Eine weitere Stärke: Toppespeed auf der Döttinger Höhe. Es machte den Anschein, als habe Audi mit dem Konzept des R8 LMS weniger unter den Aero-Änderungen für 2017 gelitten als andere Hersteller.

Überhaupt fand die Balance of Performance viel weniger Beachtung als in den Jahren zuvor. Die Reifen bestimmten bereits die Gespräche vor dem Rennen. Die heißen Temperaturen verschärfen die Diskussionen noch, die es seit den Reglement-Änderungen gibt. Nach den Qualifying-Sitzungen fürchteten einige Teams, dass sich der Michelin-Reifen womöglich nach fünf bis sechs Runden auflösen würde.

Die meisten Probleme schien Porsche zu haben. Man rüstete sogar eigens vom sogenannten Customer-Plus-Modell, einer Stufe zwischen Entwicklungsreifen und herkömmlichem Kundenreifen, auf eine Kundenreifen-

Variante zurück. Aber auch Mercedes und BMW klagten. „Meine Theorie war, dass wir mit dem Michelin-Reifen in der Nacht auf Audi aufholen können, aber selbst da war einer der Audi brutal schnell. Wir mussten Kompromisse bei der Abstimmung machen“, sagte BMW-Motorsportchef Jens Marquardt. Tatsächlich spielte sich im Rennen aber nicht das erwartete große Drama ab. Doch eben diese Abstriche beim Setup, um die Haltbarkeit der Reifen zu garantieren, kosteten Performance.

Das schränkte die Konkurrenzfähigkeit von Porsche und Mercedes ein und machte sich mit dem bestplatzierten AMG GT3 von Black Falcon auf Rang 5 und dem besten Porsche von Frikadelli auf Platz 6 auch beim Resultat bemerkbar.

## Ferrari überrascht

Bei Bentley hörte man keine Klagen über die Yokohama-Reifen. Vielmehr sorgten verschiedene Zwischenfälle wie Antriebswellenschäden, Leistungsverlust und Bremsprobleme für kein besseres Resultat als Platz 16 des drei Wagen starken Aufgebots.

Umso beachtlicher die Show des Wochenspiegel-Ferrari: Die kleine Mannschaft von Rinaldi Racing brachte den 488 GT3 ohne Probleme durch das Rennen und wurde dafür mit Platz 7 belohnt. Ein Schlüsselfaktor: Der Ferrari und der Michelin-Reifen, ebenfalls ein Customer Plus, scheinen



**Erfolg für den Falken-BMW: Platz 8**



**Rinaldi-Ferrari sorgt für Verblüffung**



**Der Top-911 von Manthey schied aus**



**Platz 15 für den besten Bentley GT3**

sich zu mögen. Zudem zeigt dieses Beispiel einmal mehr, dass es nicht zwingend die schnellsten GT-Cracks braucht, um in der Eifel aufzutrupfen. Jochen Krumbach, Oliver Kainz und Georg Weiss haben dafür mit die meiste Erfahrung auf der Nordschleife, mit Daniel Keilwitz hatte man einen Profi an Bord.

## Höhenmessung scheitert

Neben den Reifen wurde auch die Rolle in der Einfahrt zur Boxengasse, um die Höhe der GT3- und SP-X-Autos zu messen, heftig diskutiert. Sie sollte sicherstellen, dass die im Vergleich zum vergangenen Jahr um fünf Millimeter angehobene Mindestfahrzeughöhe von 70 Millimetern nicht unterschritten wird. Ein optisches Alarmsignal sollte auf den Verstoß hinweisen, verbindlich wäre dann eine statische Messung in Box 3 gewesen.

Doch lange währte das Dasein der ohnehin nur auf 60 Millimeter der ohnehin nur auf 60 Millimeter Auslösewert eingestellten dynamischen Höhenmessung nicht. Schon kurz nach 21.30 Uhr war die Rolle von zwei Pylonen umstellt. Offenbar hatte ein Bentley-Fahrer trotz der gelben Punktmarkierungen am Boden, die den Weg weisen, das Messinstrument mit dem Rad überfahren und beschädigt. Die Fahrer mussten sie daraufhin nicht mehr bei jeder Boxengassenanfahrt passieren. Damit wäre sogar – rein theoretisch – der Weg frei gewesen, um das Fahrwerk beliebig tief einzustellen. ■

## KOMMENTAR

### DAS REIFEN-ROULETTE

Im 24h-Fahrerlager am Ring gab es vor dem Rennen nur ein Thema: die Reifen. Der DMSB wollte als ferne Konsequenz aus dem tödlichen VLN-Unfall 2015 auf der Reifenseite neue Limitierungen durchsetzen. Ein Verbot der nicht-käuflichen sogenannten Vignetten-Reifen wäre nicht durchführbar gewesen, also peitschte man im Galopp eine Musterreifen-Regelung durch, bei der alle am Nürburgring engagierten Reifenhersteller Muster ihrer Pneus hinterlegen sollten, die dann von der Konkurrenz käuflich erworben werden können. Drei Ziele standen auf der Agenda: Die Regeln sollten eine Art indirektes Verbot der Vignetten-Reifen bewirken, der Speed sollte ebenso sinken wie die Kosten, und in Summe sollte die Sicherheit erhöht werden. Keines dieser Ziele wurde erreicht: Falken und Yokohama traten mit Vignetten-Reifen an, Dunlop und Michelin legten zähneknirschend käufliche Kundensport-Versionen auf, der Speed blieb nahezu gleich und die Kosten stiegen dramatisch, weil die späte Änderung einen hohen Testaufwand zur Folge hatte. Vor dem Rennen musste man sogar die Frage stellen, ob die neue Lösung nicht sogar unsicher ist – doch Teams und Hersteller ließen sich auf keinen Poker ein, opferten lieber Performance, um die Schwächen der neuen Regeln zu kompensieren. Dazu wirbelte das Reifenreglement die Hackordnung im GT3-Feld durcheinander, sogar die Balance of Performance wurde vom Reifen-Roulette komplett überlagert. Timing und Richtung der Regeln wurde von fast allen Beteiligten scharf kritisiert, aber nur hinter vorgehaltener Hand. Grob fahrlässig – das war das mildeste Urteil. Das uns noch böhere Konsequenzen erspart blieben, war nur der pure Zufall.



**Marcus Schurig**  
Redakteur

## 24H-RENNEN NÜRBURGRING 2017

**Nürburgring/D (GP-Kurs plus Nordschleife 25,378 km) 27./28. Mai 2017; 157 Teams gestartet, 109 Teams gewertet**  
**Renndistanz:** 158 Runden = 4009,724 km  
**Pole-Position:** Traum Motorsport-Glickenhaus SCG003C (#704), Jeff Westphal: 8.15,427 min  
**Schnellste Rennrunde:** Wochenspiegel-Ferrari 488 GT3 (#22): 8.19.375 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1. SP 9	#29	Mies/Winkelhock/De Phillippi/Van der Linde	Land Motorsport-Audi R8 LMS	24:02.28,858 h
2. SP 9	#98	Palmtala/Catsburg/Sims/Westbrook	Rowe-BMW M6 GT3	+29,418 s
3. SP 9	#9	Müller/Fässler/Frijns/Rast	WRT-Audi R8 LMS	+50,622 s
4. SP 9	#42	Wittmann/Blomqvist/Tomiczyk/Farfus	Schnitzer-BMW M6 GT3	+6.54,159 min
5. SP 9	#1	Engel/Christodoulou/Buurman/Metzger	Black Falcon-Mercedes AMG GT3	+7.10,835 min
6. SP 9	#31	Christensen/Bachler/Sledler/Luhr	Frikadelli-Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
7. SP 9	#22	Weiss/Kainz/Keilwitz/Krumbach	Wochenspiegel-Ferrari 488 GT3	+1 Runde
8. SP 9	#33	Dumbreck/Imperatori/Dusseldorp/Seefried	Falken-BMW M6 GT3	+1 Runde
9. SP 9	#8	Arnold/Götz/Van der Zande	Haribo-Mercedes AMG GT3	+1 Runde
10. SP 9	#99	Eng/Martin/Basseng	Rowe-BMW M6 GT3	+1 Runde
11. SP 9	#20	Krohn/Müller/Spengler/Wittmer	Schubert-BMW M6 GT3	+1 Runde
12. SP 9	#19	Klingmann/Edwards/Onslow-Cole	Schubert-BMW M6 GT3	+2 Runden
13. SP 9	#4	Haupt/Al Faisal/Stolz/Juncadella	Black Falcon-Mercedes AMG GT3	+2 Runden
14. SP 9	#48	Heyer/Schneider/Dontje/Assenheimer	HTP-Mercedes AMG GT3	+3 Runden
15. SP 9-LG	#37	Brück/Menzel/Verdonck/Jöns	Abt-Bentley Continental GT3	+3 Runden
16. SP 9	#30	Abbelen/Schmitz/Ziegler/Müller	Frikadelli-Porsche 911 GT3 R	+6 Runden
17. SP 9-LG	#102	Posavac/Lambertz/Van Lagen/Schulze	Walkenhorst-BMW Z4 GT3	+7 Runden
18. SP 9	#18	Stippler/Rockenfelder/Busch/Møller Madsen	Phoenix-Audi R8 LMS	+9 Runden
19. SP-X	#702	Mutsch/Piccini/Laser/Maillieux	Traum Motorsport-Glickenhaus SCG003C	+10 Runden
20. SP 9-LG	#36	Kane/Smith/Soulet	Abt-Bentley Continental GT3	+11 Runden

24H-RENNEN NÜRBURGRING 2017 KLASSENERGEBNISSE

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
<b>Klasse SP 9</b>				
1. SP 9	#29	Mies/Winkelhock/De Phillippi/van der Linde	Land-Motorsport-Audi R8 LMS	24:02.28,858 h
2. SP 9	#98	Palttala/Catsburg/Sims/Westbrook	Rowe-BMW M6 GT3	+29,418 s
3. SP 9	#9	Müller/Fässler/Frijns/Rast	WRT-Audi R8 LMS	+50,622 s
<b>Klasse SP-X</b>				
1. SP-X	#702	Mutsch/Piccini/Laser/Mailleux	Traum Motorsport-SCG003C	24:06.40,395 h
2. SP-X	#150	Breuer/Oberheim/Kern/Hennerici	Manthey-Porsche Cayman 981 GT4 CS	+4 Runden
3. SP-X	#18	Abt/Frey/P. Huisman/Terting	Audi R8 LMS GT4	+6 Runden
<b>Klasse SP 8T</b>				
1. SP 8T	#40	Adorf/Collard/Weldinger/Bovingdon	Sorg-BMW M4 GT4	24:07.31,350 h
2. SP 8T	#52	Göschel/Möller/Weishar/Funke	Schirmer-BMW M4	+2 Runden
3. SP 8T	#51	Funke/Heidmann/Scheibner/ Vancampenhoudt	Schirmer-BMW M4	+41 Runden
<b>Klasse SP 8</b>				
1. SP 8	#7	Turner/Thiim/Lungstrass/Cate	Aston Martin GT8	24:06.44,382 h
2. SP 8	#69	Goral/Wlazik/Scholze/Wächtler	Dörr-Lamborghini Huracán Trofeo	+8 Runden
3. SP 8	#45	Kniesburges/Jurek/Kraske	Ford Mustang GT	+22 Runden
<b>Klasse SP 7</b>				
1. SP 7	#66	Aust/Oeverhaus/Bollrath	Manthey-Porsche 911 GT3 Cup-MR	24:01.30,943 h
2. SP 7	#54	Moore/Cameron/Bonk	Porsche 911 Carrera Cup	+3 Runden
3. SP 7	#62	Hill/Shoffner/Klasen/D. Huisman	Gigaspeed-Porsche 911 GT3 Cup	+5 Runden
<b>Klasse SP 6</b>				
1. SP 6	#81	Titze/Küpper/Fischer/Euser	Hofor-BMW M3 CSL	24:05.25,507 h
2. SP 6	#80	Kroll/Kroll/Kroll/Eggimann	Hofor-BMW M3 GTR	+2 Runden
3. SP 6	#76	Czyborra/Hüttenrauch/Kodidek/Hauschild	Porsche 911 GT3 Cup HRT	+3 Runden
<b>Klasse SP 3T</b>				
1. SP 3T	#89	Wieninger/Andree/Schmid/Schmitz	LMS-Audi TTRS2	23:56.58,525 h
2. SP 3T	#170	Iguchi/Matsui/Gamo/Yabuki	Toyota Gazoo-Lexus RC	+4.11,667 min
3. SP 3T	#87	Speich/Waschkau/Jung/Vleugels	MSC Sinzig-Audi TT	+8 Runden
<b>Klasse SP 3</b>				
1. SP 3	#131	Epp/Holthaus/Bohrer/Uelwer	Renault Clio RS Cup Race	24:04.39,340 h
2. SP 3	#128	Umemoto/Okumura/Zuhour/ Al Owais	Renault Clio Cup	+6 Runden
3. SP 3	#132	Lomas/Gavris/Gusenbauer/Gusenbauer	Toyota GT86	+13 Runden
<b>Klasse Cup 5</b>				
1. Cup 5	#249	Mettler/Hinte/Ehret/Schrey	ADAC Ems-BMW M235i Racing	24:05.17,042 h
2. Cup 5	#240	Fischer/Konnerth/Zils/Griessner	Pixum-Team-BMW M235i Racing	+2 Runden
3. Cup 5	#246	Moetefindt/Munhowen/Negroni	ADAC Ems-BMW M235i Racing	+3 Runden
<b>Klasse Cup 3</b>				
1. Cup 3	#307	Bohr/Grosse/Maximilian/Schramm	Teichmann-Porsche Cayman GT4 Clubsport	24:00.15,461 h
2. Cup 3	#308	Gusenbauer/von Gartzen/Oestreich/Oestreich	Teichmann-Porsche Cayman GT4 Clubsport	+2 Runden
3. Cup 3	#304	Herbst/Günther/Richter/Riebensahm	Porsche Cayman GT4 CS	+2 Runden
<b>Klasse AT</b>				
1. AT	#320	Duffner/Schellhaas/von Löwis	Porsche Cayman GT4	24:05.40,251 h
2. AT	#106	Barrow/Bardwell/Morrow/Gibson	BMW 135D GTR	+3 Runden
3. AT	#107	Hanisch/Honkanen/Eichhorn	Audi A5 Quattro	+47 Runden
<b>Klasse TCR</b>				
1. TCR	#175	Gülden/Leuchter/Wüsthoff/Kletzer	Mathilda-Volkswagen Golf GTI TCR	24:00.08,334 h
2. TCR	#172	Bock/Partl/Partl	Bonk-Audi RS3 LMS	+6 Runden
3. TCR	#171	Bonk/Piepmeyer/Möntmann/Burghardt	Bonk-Audi RS3 LMS	+7 Runden
<b>Klasse V 4</b>				
1. V 4	#156	Kratz/Sandberg/Warum	Sorg-BMW 325i	24:00.50,060 h
2. V 4	#143	Rink/Brink/Leisen/Steinhaus	Pixum-BMW E90 325i	+1 Runde
3. V 4	#158	Franz/Frisse/Moore/Totz	Piconracing-BMW E90 325i	+2 Runden
<b>Klasse V 5</b>				
1. V 5	#144	Schöning/Bonkmann/Nett/Muytjens	Porsche Cayman	24:03.20,358 h
2. V 5	#152	Büllesbach/Schettler/Arimon/Duve	Pixum-Porsche Cayman	+1 Runde
3. V 5	#151	Zünd/Teichert/Ledoux/Attallah	Pixum-Porsche Cayman	+5 Runden
<b>Klasse V 6</b>				
1. V 6	#133	Al Faisal/Bolz/Leib/Schoeller	Black-Falcon-Porsche Carrera	24:02.47,822 h
2. V 6	#137	Karch/Jacoma/Wolter	Mathol-Porsche Cayman S	+4 Runden
3. V 6	#134	Simon/Griebner/Akata/Briody	Sorg-Porsche Cayman S	+28 Runden
<b>Klasse SP 9-LG</b>				
1. SP 9-LG	#37	Brück/Menzel/Verdonck/Jöns	Abt-Bentley Continental GT3	24:09.33,024 h
2. SP 9-LG	#102	Posavac/Lambertz/van Lagen/Schulze	Walkenhorst-BMW Z4 GT3	+4 Runden
3. SP 9-LG	#36	Kane/Smith/Soulet	Abt-Bentley Continental GT3	+8 Runden
<b>Klasse SP 2T</b>				
1. SP 2T	#114	Kuhs/Rothenberger/Toniutti/Weissenfels	Tanner-Renault Clio Endurance	23:54.06,097 h
2. SP 2T	#112	Zensen/Beck/Peizmeier/Lestrup	BMW Mini JCW	+9 Runden



Audi: Sieg in der SP-9-Klasse



Nicht unterzukriegen: Opel Manta



Glickenhau-Sieg in SP-X-Klasse

**BEIM 24H-RENNEN KÄMPFTEN TEAMS UND FAHRER AUF DER NORDSCHLEIFE IN 20 UNTERSCHIEDLICHEN RENNKLASSEN UM SIEGE UND PLATZIERUNGEN**



Bentley-Sieg in der SP-9-LG-Klasse



Hyundai holte Platz vier in der SP 3T

# CHAMPIONS

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Regisrationsnr. HRB A 3902, Geschäftsführer: Dr. Volker Bödel, Norbert Leinmann, Vertrieb: Beate Böhler, Betreuung und Inasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Mike Oberschelp, (Voratz), Christina Bohmann, Dr. Michael Rothke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.



Für Sie zur Wahl

## 2 LEGO Speed Champions Ford Mustang GT

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

NEU



## 1 LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3

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

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15 % Preisvorteil

selbst lesen. Best.-Nr. 1603887  verschenken. Best.-Nr. 1603888

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

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

1. LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3 Zuzahlung 1,- €  2. LEGO Speed Champions Ford Mustang GT Zuzahlung 1,- €

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 1 GRATIS-Ausgabe

IBAN \_\_\_\_\_

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

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke **MOTORSPORT aktuell** an: (nur beim Geschenkabos ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Die Belieferung soll frühestens ab dem 20 beginnen. (Optional)

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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

GT4-Sport

# Audi-Podium, BMW-Erfolg

Im Rahmen des 24h-Rennens am Nürburgring fuhren mit dem BMW M4 GT4 und dem Audi R8 LMS GT4 die Stars der Zukunft mit. Die GT4-Klasse gewann ein Porsche.

Von: **Michael Bräutigam**

**A**m Ende wurde die mit nur fünf Fahrzeugen besetzte GT4-Klasse eine Art „Last Man Standing“. Nach und nach fielen die Favoriten und Nicht-Favoriten aus, bis schlussendlich nur noch der Black-Falcon-Porsche von Gabriele Piana, Mustafa Kaya, Ronny Letmathe und Carlos Gomez übrig blieb und folgerichtig gewann.

Bitter war das Rennen erneut für den von Mathol Racing eingesetzten Avia-Aston-Martin, die nicht zum ersten Mal einen 24h-Klassensieg verpassten. Nach drei Stunden vergeblicher Versuche, das Getriebe irgendwie wieder gangbar zu machen, verkündete Pilot Wolfgang Weber seinem Teamchef: „Zur Not fahre ich den Sch... auch rückwärts!“

Nicht in der GT4-Klasse, weil noch nicht entsprechend homologiert, waren mit dem Audi R8 LMS GT4 und dem BMW M4 GT4 auch zwei Autos bei der 24h-Hatz dabei, die in den kommenden Jahren in Kundenhänden die entsprechende Kategorie mitprägen werden. Für den Audi war es gar der erste Renneinsatz überhaupt – und dann gleich beim härtesten

Langstreckenrennen der Welt in der „Grünen Hölle“. Audi startete mit zwei Autos in der SP-X-Klasse und trat damit gegen fast übermächtige Gegner vom Schlage Glickenhaus SCG003c an. Der später auf P3 besser platzierte R8 hatte früh zwei Reifenschäden und eine Kollision: „Das Auto funktionierte danach einwandfrei und ist perfekt durchgerollt.

Wir konnten viele wichtige Informationen sammeln und sind wirklich sehr, sehr happy“, freute sich Rahel Frey.

BMW startete mit seinem M4 in der Klasse SP8T, wo man – abgesehen von zwei mysteriösen Reifenschäden – ein problemlos Rennen fuhr und neben einem Klassensieg auch den 37. Gesamtrang einfuhr. ■



Beim ersten 24h-Einsatz am Nürburgring direkt Klassensieg geholt: BMW fuhr der Konkurrenz in der SP8T davon

TCR-Klasse

# Start-Ziel-Sieg für Mathilda

Einen lupenreinen Start-Ziel-Sieg gab es für das VW-Team Mathilda Racing bei den 24h am Nürburgring – am Ende landete man sogar vor der versammelten GT4-Meute.

Von: **Michael Bräutigam**

**S**chon im Qualifying demonstrierte das eng an Volkswagen angebundene Team seine Stärke. Benjamin Leuchter umrundete den 25,378 km langen Kurs rund zehn Sekunden schneller als der erste Verfolger in Form des stark besetzten Audi RS3 LMS von LMS Engineering. Der hat jedoch

nicht nur mit einem Jahr Entwicklungsrückstand zu kämpfen, sondern auch mit dem etwas kräfteaubenderen DSG, das im Gegensatz zu den Renngetrieben in den Mathilda-Golfs verbaut ist. Dazu kam, dass für den LMS-Audi nach einem Unfall am Morgen vorzeitig Feierabend war.

Die besagte Entwicklung umfasst neben einem ABS, einem Lighting Kit und einem Betankungssystem vor allem ein speziell auf die Nordschleife angepasstes Fahrwerk von KW mit niedrigeren Federraten für die wellige Strecke, dafür aber doppelt so hohen Dämpferdrücken, um die Fahrstabilität trotzdem aufrecht zu erhalten.

Während das Schwesterauto der späteren Sieger mit allerlei

**»FÜR UNS WAR ES DER ERSTE ERNSTHAFTHE EINSATZ MIT DEM TCR-GOLF BEIM 24H-RENNEN. WIR SIND WAHNSINNIC GLÜCKLICH.«**

Eduard Weidl

Technik-Gremlins vor allem im Elektronik-Bereich kämpfte und später nach einer Kollision auschied, fuhr das Auto von Leuchter, Andreas Gülden Constantin Kletzer und Dennis Wüsthoff fast

ohne Probleme durch. Ein fälliger Wechsel eines Radträgers war schon das größte Problem. „Ich habe es gestoppt, sie haben genau 5:11 Minuten gebraucht. Das sind Mechaniker!“, lobt Leuchter, der im einsetzenden Regen der Schlussphase sogar noch erfolgreich Jagd auf den bestplatzierten GT4-Boliden im Feld machte.

Auch der „Vater“ des TCR-Golfs, Eduard Weidl, war nach dem Erfolg sichtlich happy: „Für uns war es der erste ernsthafte Einsatz mit dem TCR-Golf hier beim 24h-Rennen. Wir haben die Langstreckenversion entwickelt und auch die ersten beiden VLN-Rennen gewonnen. Das hat sehr, sehr gut funktioniert. Wir sind wahnsinnig glücklich“, freute sich der VW-TCR-Projektleiter. ■

# Gebeutelter Manta

Die Hubraumklassen der Zweiliter-Fahrzeuge sind die der klassischen Tourenwagen. LMS Engineering bezwang mit dem Audi TTRS2 die Werke.

Von: **Michael Bräutigam**

**G**leich drei Werksteams hatten sich in der Klasse SP3T für Zweiliter-Specials mit Turbo eingeschrieben. Das erfolgsverwöhnte LMS-Team mit den Fahrern Ulli Andree, Daniela Schmid, Christian Schmitz und Stefan Wieninger musste sich also ziemlich anstrengen, um die „Großen“ zu schlagen.

Während Hyundai seine zwei i30 N in einer sehr seriennahen Version ins Rennen schickte, setzten Lexus beim RC und Subaru beim WRX STi auf radikale Umbauten. Als stärkster Herausforderer stellte sich der Subaru



Bester Tourenwagen im Feld und 25. Gesamtrang: SP3T-Sieger Audi TTRS2

heraus, der jedoch am Sonntagmorgen nach einem Fahrzeugbrand aus dem Rennen war.

Den Lexus hielt man für die restlichen Stunden in Schach, obwohl man schon früh mit der Benzinpumpe kämpfte und so nur sechs statt acht Runden pro Stint drehen konnte, weil der Tank nicht leergefahren werden konnte. Ansonsten lief der hubraumverkleinerte Fünfzylinder aber ohne Fehl und Tadel.

In der Saugmotor-Klasse SP3 ging der kultige Opel Manta als Favorit ins Rennen, nach zwei Crashes war aber vorzeitig Feierabend. Der Sieg ging letztlich klar an den Avia-Clio von aufkleben.de Racing. „Es war gar nicht so souverän, wie es letztendlich aussah“, konstatierte Teamchef und Fahrer Stephan Epp. Nach anfänglichen Problemen sei der Clio jedoch die letzten 14 Stunden problemlos gelaufen. ■

24h Classic

# Lockerer Sieg für M1

Im Rahmenprogramm für das 24h-Rennen Nürburgring 2017 wetteiferten alte Rennwagen-Helden. Der BMW M1 war der Konkurrenz weit überlegen.

Von: **Andreas Haupt**

**I**m Vorjahr hatten die Klassiker noch auf der nassen Nordschleife gebadet. Ein Jahr später herrschten konträre Bedingungen. Die Rennfahrer von BMW E30 M3, Alfa Romeo 1750 GTV, Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evo II, Ford Escort RS 2000, Opel Kadett C Coupé und Co. schwitzten sich in den Cockpits die Rennoveralls nass.

Achim Heinrich sprach stellvertretend für seine Kollegen: „Es war ziemlich heiß in der Karre. Das Rennen war heftig. Diese guten Bedingungen kenne ich fast gar nicht von der Nordschleife.

Das Wetter ist normal immer schlechter.“ Heinrich teilte sich einen BMW M1 mit Michael Schrey. Es zeichnete sich bereits auf den ersten Metern ab, dass der Sechszylinder-Held vergangener Tage bei Asphalttemperaturen von teilweise 50 Grad der Konkurrenz davontreiben würde. Schon auf dem Anflug zur ersten Kurve flitzte der M1 dem Verfolgerfeld um die leistungsstarken Porsche 911 RSR rund 20 Meter

davon. Nach drei Stunden hatten Heinrich und Schrey die Gegner um 2:03.352 Minuten verblasen. Das Duo Maximilian Struwe und Sascha Schwalme eroberte kurz vor Rennende den zweiten Rang. Sie pilotierten einen 911 RSR. Wie auch Michael Küke, der Dritter wurde. Die Spitzenautos strampelten insgesamt 18 Umläufe ab. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Sieger lag bei 151,553 km/h. ■



Nicht zu bremsen: Heinrich und Schrey sausten im BMW M1 auf und davon

## TITUS-VIPER: ZU LAUT FÜR DIE „GRÜNE HÖLLE“

Zum Abschied der bei Fans beliebten Titus-Viper wurde 2017 erstmals ein neueres Viper-Modell eingesetzt. Traditionell fuhr man in der Klasse für alternative Treibstoffe und war anfangs gut unterwegs. Doch schon am Samstagnachmittag bremsste ein Getriebeschaden die Giftschlange ein. Endgültig Schluss war dann nach knapp neun Rennstunden: Die Viper war einfach zu laut. Weil man unwissentlich zwei Sender für die Lautstärkemessung verbaut hatte (davon einer vom Vorbesitzer) und bei einer zu lauten Messung mit zwei Signalen keine Ahnung stattfindet, wurde dieser Umstand aber erst im Rennen beanstandet. Die AT-Klasse gewann letztlich der umgerüstete Porsche Cayman GT4 Clubsport von „Smudo“, Thomas von Löwis, Axel Duffner sowie Daniel Schellhaas.

## PRODUKTIONSWAGEN: PORSCHE GROSS IN FAHRT

Zwei der insgesamt sechs Porsche-Klassensiege entfielen auf die Produktionswagen-Klassen für seriennahe Autos. In der größten Klasse V6 gewann der Porsche Carrera von Black Falcon (Gesamt-P49) mit den Fahrern Saud Al Faisal, Thomas Bolz, Fidel Leib und Aurel Schöller. In der V5 siegte der ProSport-Cayman mit dem Quartett Schöning/Böckmann/Nett/Muytjens.

## TERMIN 2018: NUR ZWEI SINNVOLLE ALTERNATIVEN

Zwar wurde noch kein Datum für die 2018 stattfindende 46. Auflage des 24h-Rennens bekannt gegeben, es gibt aber eigentlich nur zwei Möglichkeiten, da man aufgrund der vielen Helfer auf einen Feiertag angewiesen ist. Demnach gibt es zwei Möglichkeiten: das Wochenende vom 10. bis 13. Mai (Himmelfahrt) oder vom 18. bis 21. Mai (Pfingsten). In letzterem Fall würde das Rennen wie 2013 von Sonntag auf Montag stattfinden.

# René Mandel ist Halbzeitmeister



Weiter oben auf: Ex-Autocross-Europameister René Mandel landet auf Gesamtrang zwei und verteidigt damit die DRM-Tabellenführung

Damit hätte wohl kaum jemand gerechnet. René Mandel führt zur Saisonhalbzeit die Deutsche Rallye Meisterschaft (DRM) an. Profitieren konnte der Bayer dabei von dicken Patzern der Konkurrenz, allen voran Titelverteidiger Fabian Kreim.

Von: **Michael Heimrich**

In Sachsen schien die Welt von Skoda Deutschland endlich wieder in Ordnung. Fabian Kreim lieferte eine blitzsaubere Leistung ab und feierte einen weiteren Sieg. Die Erleichterung war deutlich zu spüren, denn hinter dem Team lagen etliche Wochen voller Anspannung, die

Saison der haushohen Favoriten hatte bereits etliche Kratzer bekommen.

Nach dem Erfolg beim Auftakt im Saarland leistete sich Kreim in Hessen einen folgenschweren Fehler, als er am Unfallauto von Christian Riedemann vorbeifuhr, statt wie vom Reglement gefordert anzuhalten. Die Teamleitung sah kein Vergehen ihres Fahrers und wiegte sich in trügerische Sicherheit, doch der DMSB zog wenig später eine klare Linie: 5000 Euro Strafe und Aberkennung der Punkte für den Hessen-Sieg. Vielleicht spukte die Verhandlung über das Vergehen im Kreim'schen Hinterkopf, als er sich in Sulingen einen seltenen Schnitzer leistete und gegen ein Güllesilo krachte. Zwei Nullnummern des Überfliegers in Folge, das machte die DRM doch wieder spannend. Im Servicepark wurde

das Kreim-Urteil unterschiedlich aufgenommen. Viele Fahrer hielten die Höhe des Strafzettels für übertrieben, wollten sich allerdings auch nicht in die Lage von Riedemann und Beifahrer Michael Wenzel versetzen, die erleben mussten, wie sie in ihrer Situation alleingelassen wurden. Immerhin kündigten Skoda Deutschland und Peugeot mittlerweile an, dass man den Einsatz von zwei Fahrzeugen mit qualifizierten Ärzten mitfinanzieren wird, um Erstversorgung von Rallyeteams nach einem Unfall zu verbessern. Offen bleibt weiterhin, was mit der Onboard-Aufnahme aus dem Kreim-Auto passiert ist, die bei der DMSB-Verhandlung nicht vorgelegt werden konnte.

## Kreim macht Boden gut

Die Schwächephase von Kreim nutzte René Mandel optimal aus.

Der Ex-Autocross-Europameister muss immer noch als Rallye-Neuling bezeichnet werden, schließlich bestreitet er nach vereinzelten Gastauftritten im Vorjahr seine erste volle Saison und konnte in Sulingen schon ganz oben auf dem Treppchen stehen. Bei der Premiere in Sachsen ließ er mit schnellen Zeiten auf den anspruchsvollen Prüfungen aufhören und verteidigte mit dem zweiten Platz seine Führung in der Gesamtwertung. „Aber das ist erst die Halbzeit und das hat noch lange nichts zu sagen“, bleibt Mandel mit beiden Beinen auf dem Boden.

Aufpassen muss er nicht nur auf Fabian Kreim, auch Dominik Dinkel hat die Hoffnungen auf den Titel noch lange nicht abgeschrieben. Der Skoda-Privatier hatte den Sieg in Sulingen schon vor Augen, als ihm ein Fehler un-



Titelfavoriten unter sich: Kreim siegt vor Mandel und Dinkel



Doppelspitze: Mohe führt sowohl im Masters als auch der 2WD-Wertung



Noch zu viele Fehler: Dinkel hofft auf eine Steigerung in Saisonhälfte zwei



Pech beim Comeback: Ex-Meister Zeltner war beim Heimspiel früh raus

## ERGEBNIS RALLYE SACHSEN (26./27.05.2017), 12 WPS ÜBER 124,3 KM

Fahrer	Auto	Zeit
1. Kreim/Christian	Skoda Fabia R5	1:05:07.5 h
2. Mandel/Zenz	Ford Fiesta R5	+0:36.3 min
3. Dinkel/Kohl	Skoda Fabia R5	+0:54.7 min
4. Wallenwein/Poschner	Skoda Fabia R5	+1:23.1 min
5. Brugger/Becker	Ford Fiesta R5	+1:16.7 min
6. Corazza/Limbach	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:55.4 min
7. Schumann/Centner	Mitsubishi Lancer Evo VIII	+3:58.9 min
8. Knof/Rath	Peugeot 208 T16	+4:00.8 min
9. Mohe/Hirsch	Renault Clio RS R3T	+4:57.5 min
10. Beck/Stierle	Citroën DS3 R3T	+5:51.1 min

## DRM-STAND

1.	Mandel	71 Pkt.
2.	Kreim	60
3.	Dinkel	50
4.	Brugger	50
5.	Wallenwein	47
6.	Mohe	24
7.	Kobus	22
8.	Riedmann	21
9.	Knof	21
10.	Oeberg	12

ter lief, der ihn ins Aus beförderte. Der Patzer beschäftigte ihn offenbar noch in Sachsen, denn Dinkel konnte am Samstagmorgen den Attacken der Konkurrenz nichts entgegensetzen. Kleiner Fahrfehler und ein abgesprungener Elektrikstecker vom Turbolader summierten sich zu einem noch größeren Rückstand, mehr als Rang drei war nicht mehr drin. Diese Platzierung belegt Dinkel auch in der Meisterschaft, punktgleich mit Chris Brugger, der ebenfalls für frischen Wind in der DRM sorgt.

Für die Porsche-Fraktion gab es in Sachsen wenig zu holen. Im Vorjahr sicherte sich Rainer Noller noch den Sieg, dieses Mal rollte er mit einem Antriebschaden vorzeitig aus. „Doppelt bitter, denn die Strecken, die unserem Auto gelegen hätten, standen kurz bevor“, so Noller. Noch här-

ter traf es Ruben Zeltner. Weil er reglementbedingt gegenüber der R5-Konkurrenz technisch noch stärker benachteiligt war, wählte der Sachsenring-Chef eine besonders aggressive Fahrweise. Resultat: Bei einem Steintreffer wurde die Aufhängung des linken Vorderrads zerstört und das Heimspiel war schneller zu Ende als gedacht.

### Knof mit Halbgas

Die Ehre des Sachsenrings rettete Peter Corazza, der sich erneut ein herzerfrischendes Duell mit seinem Mitsubishi-Markenkollegen Ron Schumann lieferte und in der Gesamtwertung hinter Sandro Wallenwein (Skoda) und Brugger auf dem sechsten Platz einlief. Riedemann-Ersatzfahrer Philipp Knof bekam nach seinem Sulingen-Aus die Anweisung, in Sachsen auf jeden Fall

! Die Sachsen-Rallye stellte sich mit der Terminwahl selbst ein Bein. Das Himmelahrts-Wochenende nutzten viele für einen Kurzurlaub, gleichzeitig fand das 24-Stunden-Rennen statt. Die üblicherweise gut gefüllten Zuschauerbereiche wiesen starke Lücken auf.

ins Ziel zu kommen. Mit gebremstem Schaum unterwegs erreichte er nur den achten Platz, hinter ihm fügte Carsten Mohe (Renault) seiner bislang tadellosen Wertung einen weiteren Erfolg hinzu. Zur Halbzeit hat er in der 2WD-Wertung bereits doppelt so viele Punkte auf dem Konto wie der Zweitplatzierte Sebastian von Gartzen (Citroën).

Die zweite Saisonhälfte der DRM beginnt Ende Juni mit der Rallye Stewwedder Berg, eine Veranstaltung, die in den letzten Jahren durch etliche Verbesserungen in der Organisation und der Streckenwahl stark an Reputation gewonnen hat. Der Ruf der Sachsen-Rallye litt dagegen. Die Aktiven beklagten Mängel im Ablauf und einen Zeitplan, der wegen einer einzelnen Prüfung am frühen Samstagmorgen auf wenig Gegenliebe stieß. ■

# Führungswechsel in der Rallycross-WM

Beim Abschied von Lydden Hill feiert das VW-Team um Petter Solberg und Johan Kristoffersson einen Doppelsieg. Audi-Pilot Mattias Ekström ist als Tabellenführer abgelöst.

Von: **Sven Kopf**

**F**ünfzig Jahre Rallycross, 50 Jahre Lydden Hill – da gab es natürlich allen Grund zum Feiern. Über Generationen hielt sich die Mär von der Maul- und Klauenseuche, die zur Entstehung dieser packenden Sportart geführt haben soll. Reisen auf das Festland seien wegen der erkrankten Tierwelt nur eingeschränkt möglich gewesen, und so hätten ein paar Motorsportverrückte eine Alternative gesucht und kurzerhand Rallycross erfunden, um daheim ein wenig Rennaction zu erleben.

Tatsächlich aber wollte man mit Rallycross eine Rennserie entwickeln, die man bei jedem Wetter austragen und im Fernsehen live zeigen kann. Die Strecke in Lydden Hill besitzt neben der großen Geschichte auch eine Besonderheit: Die Jokerlap verläuft an der Geburtsstätte des Rallycross parallel zur ersten Kurve. Das hatte zur Folge, dass sich das Starterfeld sofort und vorhersehbar aufteilte. Wer innen stand, blieb auf der herkömmlichen Rennstrecke, wer von außen starten musste, den zog es fast zwangsläufig in die Jokerlap. Weitere Brisanz resultierte daraus, dass viele Reifen unter der Strecke litten und schon nach wenigen Rennen kaum noch zu gebrauchen waren. Lediglich acht Reifen dürfen an einem Wochenende bei den Supercars zum Einsatz kommen – da wird es schnell mal knapp, wenn vier Qualifikations- und drei Finalrennen im Terminplan stehen.

Ganz besonders Petter Solberg und Johan Kristoffersson ließen die Reifen qualmen, wenn sie ihre Polos quer über den Kurs prägeln, sehr zur Verwundung der Konkurrenz übrigens.



Emotionale Ehrenrunde: Nach über zwölf sieglosen Monaten lässt Triumphantor Solberg seinen Gefühlen freien Lauf

Doch trotz Rauchentwicklung brachen die Reifen bei den Polos nicht ein, und wer an diesem Rennwochenende gewinnen sollte, das wurde dem Jubiläumspublikum ziemlich schnell klar. Drei Bestzeiten aus der Qualifikation gingen an Solberg, sein Teamgefährte Kristoffersson wurde gar viermal Zweitschnellster. Beide gewannen unbedrängt ihre Semifinals und standen nebeneinander im Finale – wer sollte dem Duo da noch gefährlich werden?

## Volkswagen unschlagbar

Um es abzukürzen: Es wurde niemand gefunden, der es mit Solberg und Kristoffersson hätte aufnehmen können. Timmy Hansen, der als Einziger neben den VW-Piloten eine Bestzeit hatte markieren können, musste mit demoliertem Peugeot die Segel streichen, nachdem sein Angriff auf Teamkollege Sebastien Loeb erfolglos geblieben war. Auch Mattias Ekström wagte sich in ein Duell mit der französischen Rallye-Legende, doch Loeb war in der Lage zu kontern und brauchte Ekström danach nicht mehr zu fürchten, da dieser von einem Plattfuß zurückgeworfen wurde.

Doch Loeb verlor viel Zeit mit seinen Manövern, während Andreas Bakkerud freie Fahrt hatte und sich so den dritten Podestplatz sichern konnte. Vorn feierte Solberg den ersten Saisonsieg, und Kristoffersson übernahm

mit dem zweiten Platz die WM-Führung von Ekström. Der fühlt sich in der neuen Rolle des Jägers nicht unwohl: „Wir werden zurückkommen und beim nächsten Lauf in Norwegen voll angreifen.“ ■

## HALBFINALE 1

1.	Solberg	VW Polo GTI
2.	Bakkerud	Ford Focus RS
3.	T. Hansen	Peugeot 208
4.	Block	Ford Focus RS
5.	Timerzyanov	Ford Fiesta
6.	Baumanis	Ford Fiesta

## HALBFINALE 2

1.	Kristoffersson	VW Polo GTI
2.	Loeb	Peugeot 208
3.	Ekström	Audi S1
4.	Eriksson	Ford Fiesta
5.	Jordan	Ford Fiesta
6.	Heikkinen	Audi S1

## FINALE

1.	Solberg	VW Polo GTI
2.	Kristoffersson	VW Polo GTI
3.	Bakkerud	Ford Focus RS
4.	Loeb	Peugeot 208
5.	Ekström	Audi S1
6.	T. Hansen	Peugeot 208

## WM-STAND FAHRER

1.	Kristoffersson	124 Punkte
2.	Ekström	120
3.	Solberg	117
4.	T. Hansen	91
5.	Loeb	81
6.	Bakkerud	73

## WM-STAND TEAMS

1.	PSRX VW Sweden	241 Punkte
2.	Peugeot-Hansen	172
3.	EKS Audi	166
4.	Hoonigan Ford Racing	125
5.	MJP Racing Ford	103
6.	STARD Ford	66



Abgefahren: Abschied beim Jubiläum

Rallye-WM

# Citroën holt Mikkelsen

Nach der erneuten Pleite in Portugal stellt Citroën seine Fahrerriege um. Stéphane Lefebvre muss eine Auszeit nehmen und wird in Sardinien durch Andreas Mikkelsen ersetzt.

Von: **Reiner Kuhn**

**B**ei Citroën Racing ist man nun vollends im roten Bereich. Denn statt im Hintergrund zu agieren, ist seit der Rallye Portugal auch PSA-Motorsportdirektor Jean-Marc Finot mittendrin statt nur dabei. Anders als bei Peugeot, wo er in dieser Saison noch keinen Rallycross-WM-Lauf besuchte, oder DS, wo er bisher nur beim Formel-E-Lauf in Monaco weilte, war der direkte Vorgesetzte von Citroën-Teamchef Yves Matton nach den WM-Läufen in Monte Carlo und Korsika auch in Portugal vor Ort. Prompt wurde auch er mit den Fragen zur sportlichen Misere und – noch wichtiger – möglichen Lösungsansätzen konfrontiert. Finot gab sich diplomatisch und verwies an Matton.

Noch vor Portugal betonte dieser: „In dieser Saison werden nur unsere Werksfahrer im C3 WRC sitzen.“ Während der Rallye änderten sich seine Aussagen: „Wir werden in den nächsten Wochen die erste Saisonhälfte in Ruhe analysieren und dann entscheiden,



Hat gut lachen: Endlich darf Mikkelsen in einem 2017er WRC ran

wie es weitergeht.“ Von wegen Wochen, von wegen Ruhe.

## Schneller Deal

Schon am Sonntagabend wurden der für die anstehende Rallye Italien (8. bis 11. Juni) offiziell schon vom Skoda-Werksteam für die WRC2 nominierte Andreas Mikkelsen, dessen Management sowie Skoda kontaktiert, um den Norweger kurzfristig loszueisen und zu verpflichten. Zwei Tage später meldete Citroën Vollzug: Auf Sardinien sitzt Mikkelsen und nicht Stéphane Lefebvre im dritten C3 WRC! „Andreas besitzt viel Erfahrung bei dieser Rallye, die wir im vergangenen Jahr nicht bestritten haben“, erklärt Matton seinen

Sinneswandel und offenbart: „Aktuell ist die Zusammenarbeit auf Sardinien beschränkt. Wie es mittel- oder langfristig weitergeht, werden wir später sehen.“

Dumm nur, dass mit der Rallye Polen Mikkelsens Lieblingslauf folgt, den dieser im Vorjahr gewann. Dort den 27-Jährigen nicht erneut einzusetzen, dürfte sich Citroën kaum leisten können. Kris Meeke scheint trotz wenig erbaulichen Auftritten für den Rest der Saison gesetzt. „Seine Position steht nicht zur Diskussion“, sagt Matton. Wie viel dieses Bekenntnis wert ist, wird sich bald zeigen. Demnächst steht die Fahrerriege für 2018 auf der Agenda. ■

Rallye-WM

## „Rallye Deutschland wird spektakulärer“

Bereits von 1993 bis 2002 war Friedhelm Kessel Leiter der Rallye Deutschland. Nach der Neuordnung der Organisation und dem Umzug ins Saarland verspricht er ein großes Spektakel.

Von: **Reiner Kuhn**

**I**n knapp 100 Tagen macht die Rallye-WM wieder auf deutschem Boden Station. Dreh- und Angelpunkt der ADAC Rallye

Deutschland (17. bis 20. August) ist künftig das Saarland. „Eine Rallye mit kürzeren Wegen und Verbindungsetappen. Hinzu kommen zahlreiche neue Schauplätze vom neuen Rallyezentrum über den neuen Servicepark am Bostalsee und neuen Wertungsprüfungen bis hin zur Innenstadt von Saarbrücken, wo wir erstmals starten werden“, gibt Rallyeleiter Friedhelm Kessel einen ersten Überblick.

Der bekannte Mix aus engen Prüfungen in den Weinbergen, harten Pisten auf dem Truppenübungsplatz Baumholder und

schnellen Asphaltstraßen bleibt jedoch erhalten. „Gerade von der letztgenannten Kategorie werden wir im Saarland einige spannende Neuzugänge erleben. Die neue Rallye Deutschland wird dadurch spektakulärer denn je“, ist sich Kessel sicher. Die abschließende Power-Stage endet direkt am Servicepark. „Mit solchen Innovationen wollen wir die Veranstaltung nicht neu erfinden, aber ihr Profil schärfen. Vielfalt, Abwechslung und hoher sportlicher Anspruch werden auch in Zukunft die Markenzeichen der Rallye Deutschland sein.“ ■

## NACHRICHTEN

### OGIER NOCH EINMAL IM VW POLO WRC

Großer Bahnhof in San Marino: Zu Ehren des unvergessenen Colin McRae, der vor zehn Jahren bei einem Hubschrauber-Absturz ums Leben kam, werden bei der diesjährigen Rallyelegend (19.–22.10.) 13 Rallye-Weltmeister mit jenen Autos auftreten, mit denen sie einst zum Titel führen. Sébastien Ogier wird dafür wieder in seinem VW Polo WRC Platz nehmen, obwohl er aktuell M-Sport-Werksfahrer ist. Malcolm Wilson erteilte grünes Licht, und Volkswagen Motorsport wird einen Vorjahres-Polo nach San Marino bringen.

### LOEB WIEDER IM PIKES-PEAK-PEUGEOT

Rekordweltmeister Sébastien Loeb kaufte von Peugeot jenen 208 T16 Pikes Peak, mit dem er vor vier Jahren beim berühmtesten Bergrennen der Welt einen Rekord für die Ewigkeit aufstellte. Damit der 875 PS starke und nur 875 Kilogramm schwere Renner keinen Staub ansetzt, will ihn Loeb regelmäßig einsetzen. Zum ersten Mal in Aktion können ihn die Fans beim Bergrennen im elsässischen Turckheim (9./10.9.) erleben.

### NEUES RALLYE-SPIEL ERSCHEINT AM 9. JUNI

Freunde des losen Geläufs und der heimischen Spielekonsole dürfen sich auf den kommenden Freitag freuen. Dann erscheint mit „Dirt 4“ der neueste Teil der aus der „Colin McRae Rally“ entstandenen Spiele-Reihe. Für den als offizielles Spiel der Rallycross-WM erscheinenden Titel war niemand Geringeres als Petter Solberg als Testfahrer dabei. Neben einem Karriere-, Landrush- und Joyride-Modus kann man sich in der Rallyeschule verbessern, online gegen andere Spieler fahren oder Rallye-Etappen absolvieren. Dafür kann man sich im Streckeneditor eigene WPs „bauen“. Das Spiel erscheint für PC, PS4 und Xbox One.

# Fliegender Holländer



Flug der Konkurrenz in der Eifel auf und davon: Catsburg gelang der Sieg, die WM-Führung und eine WTCC-Rekordrunde

Das Werksteam von Polestar Cyan Racing wurde am Nürburgring seiner Favoritenrolle gerecht. Thed Björk und Nick Catsburg fuhren für Volvo die Siege ein. Weil Leader Monteiro (Honda) vom Pech verfolgt war, gibt es einen neuen WM-Leader.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**in relativer Spaziergang, wie ihn Björk noch im Hauptrennen von Monza zeigte, war der erste Doppelsieg von Volvo in der WTCC jedoch nicht. Seit den Rennen in Ungarn haben die „Blauen“ die volle Zuladung von 80 kg an Bord. So kam zum gewichtstechnischen das überhaupt erste direkte Duell mit dem Citroën C-Elysée, der für die Eifel-Läufe auf die maximalen 80 kg aufstocken musste. Honda fühlte sich angesichts der

schnellen Streckenführung auf der Nürburgring-Nordschleife allerdings nicht als Favorit, trotz 10 kg weniger an Bord.

Volvo wurde der Favoritenrolle vollauf gerecht. Im freien Training konnte Nick Catsburg, der parallel beim 24h-Rennen auch noch als BMW-Werksfahrer unterwegs war, sogar die schnellste je von einem WTCC-Auto gefahrene Nordschleifenrunde notieren lassen – schneller als José María López im letzten Jahr.

## Monteiro als Reifenopfer

Apropos vergangenes Jahr: Da hatte es zahlreiche Reifenschäden mit teils heftigen Unfällen als Folge geben. Reifenausstatter Yokohama hatte deshalb nochmals konservativere Richtlinien für Fahrwerkswerte und Reifendrucke herausgegeben. Und obwohl alle Teams nach eigenen Angaben diese auch befolgten, gab es einige haarsträubende Momente. Am schlimmsten erwischte es Volvo-Pilot Néstor Girolami, der nach einem Reifenschaden in der

„Mutkurve“ voll einschlug und neben dem Ausfall (auf P2 liegend) im Eröffnungsrennen auch den Nicht-Start im Hauptrennen hinnehmen musste.

Auch Tiago Monteiro wurde zum großen Reifenopfer. Der bislang souverän WM-Führende, dem an den ersten drei Rennwochenenden alles gelang, musste sich nach einem Reifenschaden kurz vor Girolamis Malheur im Eröffnungsrennen ins Ziel schleppen. Weil das Auto durch das wegsetzende Gummi und einen leichten Einschlag aber stark beschädigt wurde, musste er im Hauptrennen noch hinter dem parallel fahrenden ETCC-Feld aus der Boxengasse nachstarten. Das einzig Zählbare waren damit zwei Punkte für P4 im Quali.

Das Zeittraining zu den Nordschleife-Rennen wurde zum Kräftemessen der Favoriten von Volvo und Citroën-Speerspitze Rob Huff (Münnich). Was dagegen eher unerwartet kam: Dass sich mit Norbert Michelisz ein Honda-Pilot in den Kampf einmischte.

Und nicht nur das: Mit einer Traumrunde sicherte er sich vor Nordschleife-Spezialist Catsburg sogar die Pole. „Das bedeutet mir so viel. Wie in Monaco in der Formel 1 kannst du bei uns auf der Nordschleife fahrerisch einen Unterschied machen“, freute sich der Ungar mit deutschen Vorfahren. „Vor dem Wochenende hätte ich nicht gedacht, dass wir so stark sein können“, so der Honda-Werkspilot.

## Björk: Zweiter Saisonsieg

Im Eröffnungsrennen nutzte zunächst Girolami den Umstand, dass er nach Problemen im Quali nur P10 belegt und damit die Reversed-Pole eingefahren hatte. Den Platz an der Sonne behielt er bis zum Ende der zweiten von drei Runden, als der in der WM besser platzierte Teamkollege Björk von hinten angefliegen kam. „Bebu“ (Girolamis Spitzname) wehrte sich nicht und ließ den Schweden passieren. Auch im Hinblick auf den Abflug des Argentiniers die richtige Ent-



Eines der Reifenopfer: Monteiro musste sogar seine WM-Führung abgeben



Rob Huff: Zweimal auf P3 und wichtigen Boden im Titelkampf gutgemacht

scheidung. Man erinnere sich an 2016, als Leader Monteiro abflog und den Zweitplatzierten Muller mit ins Verderben riss. Diesmal aber blieben auch die nachfolgenden Fahrer verschont.

Das Hauptrennen wurde zur klaren Angelegenheit von Catsburg. Im Qualifying knapp geschlagen, setzte er sich am Start gleich an Michélsz vorbei an die Spitze. Der Ungar kämpfte mit Kupplungsproblemen und konnte deshalb nicht die gewohnte Start-Stärke des Honda ausnutzen. Rob Huff kam aus der dritten Startposition ebenfalls gut weg, kämpfte in der zweiten Kurve um die Führung, musste sich nach einer leichten Kollision mit Catsburg aber hinter dem Niederländer und Michélsz anstellen. Björk, der ebenfalls kurz durchrutschte, war nur wenige Kurven später wieder eingefangen.

Auch ohne Sieg war das Nürburgring-Event für „Huffy“ eines, auf dem er aufbauen kann. Mit einem Rückstand von über 60 Punkten auf WM-Leader Monteiro

angereist, beträgt sein Defizit zum neuen Führenden Catsburg nur noch 25. Damit ist er wieder voll im spannenden Titelrennen.

„Es war natürlich unglücklich, dass Tiago so ein Pech hatte, aber das sorgt jetzt für richtig Spannung“, sagte Huff, der sich als Spezialist für Stadtkurse nun auf die Fortsetzung der Aufholjagd in Vila Real freut. Und in der Tat liegen zwischen Neu-Leader Catsburg und dem Siebtplatzierten der Tabelle, Michélsz, gerade einmal 31 Punkte – weniger als der Vorsprung, den vor dem Wochenende Monteiro vor seinem ersten Verfolger hatte.

Catsburgs Saison war bisher von Konstanz geprägt. Auf das erste Podium des Jahres am Hungaroring folgte nun also bereits der Sprung ganz nach vorn. Auch das zeigt, wie eng das WTCC-Feld 2017 zusammenliegt. „Die Tabelle anzuführen und dort bis zum Ende der Saison zu bleiben, ist das große Ziel“, freute sich der Niederländer über die neue Führungsrolle. ■

»DIE TABELLE ANZUFÜHREN UND DORT BIS ZUM ENDE DER SAISON ZU BLEIBEN, IST DAS GROSSE ZIEL.«

Nick Catsburg



## WTCC NÜRBURGRING (D), ERÖFFNUNGSRENNEN

7. von 20 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (16 gestartet, 15 gewertet)

1. Thed Björk (S), Polestar Cyan Racing	Volvo	26:24,961 min
2. Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 2,538 s
3. Rob Huff (GB), Münnich Motorsport	Citroën (T)	+ 3,096 s
4. Tom Chilton (GB), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 3,732 s
5. Esteban Guerrieri (RA), Campos	Chevrolet (T)	+ 8,487 s
6. Nick Catsburg (NL), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 8,910 s
7. Norbert Michélsz (H), Castrol Honda Racing	Honda	+ 16,496 s
8. Tom Coronel (NL), Roal Motorsport	Chevrolet (T)	+ 16,796 s
9. Yann Ehrlacher (F), RC Motorsport	Lada (T)	+ 19,481 s
10. John Filippi (F), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 22,889 s
11. Ryo Michigami (J), Honda Racing JAS	Honda	+ 23,380 s
12. Kevin Gleason (USA), RC Motorsport	Lada (T)	+ 24,118 s
13. Aurélien Panis (F), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 34,158 s
14. Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 35,457 s
15. Tiago Monteiro (P), Castrol Honda Racing	Honda	+ 5:14,304min
– Néstor Girolami (RA), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 1 Rd.

Schnellste Runde: 8:47,063 min (Chilton)

## WTCC NÜRBURGRING (D), HAUPTRENNEN

8. von 20 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (15 gestartet, 13 gewertet)

1. Nick Catsburg (NL), Polestar Cyan Racing	Volvo	26:20,680min
2. Norbert Michélsz (H), Castrol Honda Racing	Honda	+ 3,065 s
3. Rob Huff (GB), Münnich Motorsport	Citroën (T)	+ 3,401 s
4. Thed Björk (S), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 4,167 s
5. Tom Chilton (GB), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 5,763 s
6. Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 11,239 s
7. Tom Coronel (NL), Roal Motorsport	Chevrolet (T)	+ 14,614 s
8. Esteban Guerrieri (RA), Campos	Chevrolet (T)	+ 14,939 s
9. Yann Ehrlacher (F), RC Motorsport	Lada (T)	+ 20,540 s
10. John Filippi (F), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 21,928 s
11. Kevin Gleason (USA), RC Motorsport	Lada (T)	+ 24,245 s
12. Aurélien Panis (F), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 29,600 s
13. Tiago Monteiro (P), Castrol Honda Racing	Honda	+ 43,108 s
– Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 1 Rd.
– Ryo Michigami (J), Honda Racing JAS	Honda	+ 3 Rdn.
– Néstor Girolami (RA), Polestar Cyan Racing	Volvo	nicht gest.

Schnellste Runde: 8:45,647 min (Catsburg)

(T) = Trophy (Privatier)

## STAND FAHRER

1. Catsburg	127 Punkte
2. Monteiro	125
3. Björk	119
4. Chilton	106
5. Huff	102
6. Bennani	101
7. Michélsz	96
8. Guerrieri	76
9. Girolami	52
10. Coronel	31
11. Ehrlacher	14
12. Filippi	9
13. Gleason	2
14. Panis	2
15. Michigami	1
16. Nagy	1

## STAND PRIVATFAHRER

1. Huff	60 Punkte
2. Chilton	59
3. Bennani	55
4. Guerrieri	47
5. Coronel	35
6. Ehrlacher	24
7. Filippi	18
8. Panis	8
9. Gleason	8
10. Nagy	7

## STAND HERSTELLER

1. Volvo Polestar	404 Pkt.
2. Honda	364

ETCC

# Schweizer im Pech

Petr Fulin und Igor Stefanovski (beide Seat) waren die Sieger beim Saisonhighlight auf dem Nürburgring. Rikli-Honda-Team in der Eifel im Pech.

Von: Michael Bräutigam

Bereits im freien Training gingen die Probleme beim Schweizer Team los – genauer gesagt die Bremsprobleme. Die konnten zwar gelöst werden, das Pech blieb aber erhalten. Einziger Lichtblick: Der als EM-Leader angereiste Christjohannes Schreiber sicherte sich knapp vor Fulin die Pole-Position, während Peter Rikli mit defekter Servolenkung gar nicht erst eine Quali-Runde fahren konnte.

Am Renntag wären zwei weitere Siege möglich gewesen. Doch sowohl Schreiber im ersten als auch Rikli im zweiten Rennen mussten jeweils in Führung liegend vorzeitig aufgeben, nachdem sich die Yokohama-Reifen in Wohlgefallen auflösten.

Nutznieser waren Petr Fulin und Igor Stefanovski, die die Siege erben konnten. Im zweiten Durchgang gelang zudem Andreas Pfister (Seat) als einzigem Deutschen mit P4 die beste Saisonplatzierung – trotz des Top-speed-Nachteils durch DSG. ■



Holte die Pole – hatte davor und danach aber nur Pech: Rikli-Pilot Schreiber

## NACHRICHTEN

### TCR: FRÜHER IN UNGARN

Das für das erste Juli-Wochenende geplante TCR-Event am Hungaroring wurde um zwei Wochen vorgezogen. Die TCR International Series wird somit im Rahmen der DTM fahren. Dazu könnte sie mit Nationalheld Norbert Michelisz einen absoluten Publikumsmagneten als Gaststarter bekommen. Ob er einen dritten Civic in seinem eigenen MIRA-Team pilotieren wird, entscheidet sich in den nächsten Tagen.

### SUPERCARS: VIERKAMPF

Nach sechs von 15 Rennwochenenden tobt ein Titel-Vierkampf zwischen zwei Penske- und zwei Red-Bull-Fahrern. Aktuell führt Fabian Coulthard (1060 Punkte) vor Jamie Whincup (1056), Scott McLaughlin (1032) und Meister Shane van Gisbergen (1023).

## FIA Tourenwagen-Pyramide

# „Class One“ schon in drei Wochen?

Die diversen Tourenwagen-Hersteller wollen es zwar in vielen Fällen nicht, aber die „Class One“-Autos könnten schon sehr bald sehr konkrete Formen annehmen.

Der Automobil-Weltverband FIA hatte eine Arbeitsgruppe zusammengestellt, welche die Rahmenbedingungen für die Top-Kategorie der neuen Tourenwagen-Pyramide abstecken soll. Und wie MSA aus FIA-Kreisen erfahren hat, soll ein erster Entwurf bei der nächsten

Sitzung des Motorsport-Weltrats (19. Juni) vorgestellt werden.

Das Präkäre: Noch beschäftigt sich derzeit kaum einer der beteiligten Hersteller aus WTCC, Super GT respektive DTM mit der bislang nur als Gespenst existierenden Kategorie. Auch die Notwendigkeit einer solchen Klasse wird nur bedingt gesehen.

Sollte auf der nächsten FIA-Weltratssitzung aber aufgrund des ersten Entwurfs die weitere Marschroute abgesteckt werden, kommen auch die Werksteams nicht mehr umhin, sich mit dem Thema zu befassen. ■ MBR



Die mögliche „Class One“ soll sich an der DTM-Technik (Foto) orientieren

## NASCAR

# Erster Sieg der Nummer 3 seit 17 Jahren

Fast 17 Jahre musste Richard Childress warten, bis „seine“ Nummer 3 wieder in die Victory Lane fuhr. In Charlotte war es so weit: Austin Dillon holte seinen ersten Cup-Triumph.

Neben Richard Pettys Nummer 43, die aktuell von Aric Almirola gefahren wird, ist die „3“ die legendäre Startnummer im NASCAR-Feld. Entsprechend groß war der Argwohn in der Fangemeinde, als Austin Dillon 2014 die heilige Nummer wieder belebte, welche davor zuletzt 2001 vom unvergessenen Dale Earnhardt Sr. – und davor von Childress – pilotiert wurde.

Childress' Enkel und Fahrer Austin Dillon zeigte nun aber, dass er in die großen Fußstapfen treten kann, indem er seinen ersten Cup-Sieg einfuhr. Und das, obwohl er nur zwei Runden führte! Denn das längste Rennen der Saison wurde zu einem echten Benzinkrimi. Bis in die Schlussphase hinein hatten zunächst die Toyota-Piloten Kyle

Busch und Martin Truex Jr. dominiert. In der letzten Gelbphase aber kamen u. a. Jimmie Johnson und Dillon nicht zum Stopp.

Johnson, der die Führung übernahm, rollte drei Runden vor Schluss aus. Dillon fuhr mit stotterndem Motor über die Linie und schaffte gerade noch einen Sieger-Donut, bevor der Tank ganz vom V8-Motor leer gesaugt war. „Wir sind in den Playoffs. Das ist großartig!“, freute sich der 27-Jährige, der damit auch einen perfekten Einstand mit seinem neuen Crewchief Justin Alexander feiern konnte. ■ MBR

## NASCAR CUP SERIES

Charlotte/North Carolina (USA)  
12. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Matt Kenseth (USA)	Toyota
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Kurt Busch (USA)	Ford
7.	Erik Jones (USA)	Toyota
8.	Kevin Harvick (USA)	Ford
9.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
10.	Dale Earnhardt Jr. (USA)	Chevrolet

**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, Registrengisch Stuttgart HRA 0302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beilebung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschney (Voratz), Christina Dobmann, Dr. Michael Ratny, Am Sandtorckal 74, 20457 Hamburg, als leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 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
Straße, Nr.	19
PLZ	Wohnort
Telefon	E-Mail

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorckal 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) (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



Moto2-Doppelweltmeister Johann Zarco hat sich erstaunlich schnell in der MotoGP zurechtgefunden und ist in Le Mans Zweiter geworden. Im MSA-Interview erklärt der 26-jährige gewohnt analytisch seine erstaunliche Saison.

Von: **Imre Paulovits**

**Du hast in Le Mans alle überrascht.**

Ja, es war ein tolles Wochenende! Maverick Viñales und ich standen zusammen auf dem Podest und haben den 500. Sieg von Yamaha zu einem Doppelsieg gemacht. Es war ein tolles Gefühl, das Rennen anzuführen. Ich kannte das ja schon aus Katar, da hatte ich eine gute erste Runde. Und weil ich in Le Mans aus der ersten Startreihe losfahren konnte, habe ich auch diese Chance beim Schopf gepackt und mit der Erinnerung von Katar vor allem darauf geachtet, dass ich den dortigen Fehler nicht noch einmal mache. Diesmal waren die Bedingungen aber auch nicht so schwer, so fiel es mir leichter, auf dem Motorrad zu bleiben.

Als mich Maverick überholte, hatte ich eine tolle Aussicht. Er war unglaublich schnell, aber ich konnte ihm einiges abschauen, und ich konnte ihm folgen. Mit seiner Pace konnten wir davonziehen, das hat mich an die richtige Position gebracht. Zum Schluss war Valentino so stark, da hatte ich keine Chance mitzugehen.



**Johann Zarco**

**Geburtstag:** 16. Juli 1990  
**Geburtsort:** Cannes (F)  
**Herkunftsland:** Frankreich

**KARRIERE**

- 2005: Mini-Bike-EM (2.)
- 2006: Senior-Mini-Bike-EM (2.)
- 2007: MotoGP-Rookies Cup (1.)
- 2009: 125 GP, Aprilia (20.)
- 2010: 125 GP, Aprilia (11.)
- 2011: 125 GP, Derbi (2.)
- 2012: Moto2, Motobi (10.)
- 2013: Moto2, Suter (9.)
- 2014: Moto2, Suter (6.)
- 2015: Moto2, Kalex (1.)
- 2016: Moto2, Kalex (1.)
- 2017: MotoGP, Yamaha (z. Zt. 5.)

**HOBBYS**

Supermoto, Rennfahrschule

YAMAHA

# „Ich möchte auf Dauer ständig mit den Top-Piloten mitfahren“

Aber den dritten Platz konnte ich nur noch verlieren, wenn ich einen dummen Fehler machen würde. Als ich dann gesehen habe, wie sich Rossi und Viñales aufeinanderstürzten, habe ich mir schon gedacht: Diese Strecke ist sehr schmal, da kann schnell etwas passieren. Und es ist etwas passiert.

## Wie wirkte der Kampf zwischen Rossi und Viñales auf deinem Logenplatz aus?

Die beiden Werks-Yamaha waren immer an den Kurvenausgängen besser als ich. Viñales hatte mehr Drive aus den Kurven heraus als ich, ich konnte ihm aber über die Runde folgen. Als mich Rossi überholte, hatte er einen noch schnelleren Kurvenspeed. Ich habe ihn, als er Viñales einholte, als den Stärkeren gesehen. Ich hatte eigentlich gedacht, Valentino würde Maverick überholen und davonziehen. Als der ihn in der letzten Runde angriff, hatte ich schon ein ungutes Gefühl. Ich war schon etwas abgeschlagen, hatte versucht, mich zu konzentrieren, ich war am Limit. Das waren sie aber erst recht. Deswegen hatte ich das Gefühl, dass da etwas passieren musste.

## Was bedeutet es für dich, daheim gewonnen zu haben?

Die vielen Fans haben mir eine unglaublich positive Energie gegeben, das hat mich motiviert, und ich wollte es ihnen danken. Ich habe bei diesem Rennen sehr viel gelernt, und ich hatte sehr viel Spaß. Das Gefühl hinterher war unbeschreiblich.

## Du hattest dich für die weichen Reifen entschieden. War das die richtige Wahl?

Wir haben diesen Reifen das ganze Wochenende über benutzt. Wir wollten ihn als Rennreifen haben, damit ich mein Selbstvertrauen aufrechterhalten konnte. Es war am Renntag zwar sonnig und wärmer als die Tage zuvor, doch nicht zu heiß, dass es mit diesem Reifen nicht gegangen wäre. Die Reifenwahl war mit der Schlüssel dafür, dass ich in dem Rennen diese Pace gehen konnte. Er hat erst in den letzten sieben Runden nachgelassen, und ich

habe da erst begonnen, leichte Probleme zu bekommen.

## Wie hast du es geschafft, mit je einem Satz durch Q1 und Q2 zu kommen?

Wir hatten nur so viele Reifen und wir mussten mit ihnen haushalten. In Q1 war es gegen Dovizioso und Pedrosa nicht leicht, ich habe es mir für die letzte Runde aufbewahrt, richtig zu pushen. Weil ich dann nur noch einen Reifen für Q2 hatte, wollte ich nicht die ganzen 15 Minuten pushen. Ich habe gewartet und mir erst einmal angesehen, was die Konkurrenz macht. Ich habe gesehen, dass sie nicht an den Rundenrekord herankommen würden. Und in den letzten acht Minuten konnte ich wieder ganz ruhig beginnen und mich Runde für Runde steigern, bis ich am Schluss in der ersten Reihe stand. Es war nicht leicht, aber es ging auf, und so hatte ich für das

## »DIE VIELEN FANS HABEN MIR IN LE MANS EINE UNGLAUBLICH POSITIVE ENERGIE GEGEBEN.«

Johann Zarco

Rennen die beste Ausgangsbasis.

## Bedeutet dir dieser zweite Platz in Le Mans oder deine Titelverteidigung in der Moto2 mehr?

Ich lebe in der Gegenwart, ich lebe die Emotionen. Die Gefühle beim zweiten Titelgewinn waren überschäumend, und ich habe auf dem Podest, als ich ihn gewonnen hatte, geweint, weil der Druck viel größer war. Auch in Le Mans gab es Druck, denn schon all die Jahre zuvor war es das Rennen im Jahr, wo mich die Leute auf der Straße erkannt haben und sagten: „Zarco, du musst aufs Podest fahren.“ Da sagst du immer ja, ja, und am Ende des Wochenendes stellt du fest, dass du zu viel Druck hattest und nicht gut gefahren bist. Diesen Fehler wollte



Keine Scheu vor großen Namen: Johann Zarco (#5) zwischen Viñales und Rossi

ich dieses Jahr unbedingt vermeiden. Ich habe am Freitag und am Samstag trotzdem irgendwie diesen Druck gespürt. Daher bin ich auch in FP3 gestürzt, ich musste umdenken. Da habe ich mir in FP4 gesagt, ich muss es einfach lockerer angehen. Ich habe mich im Kopf umstellen können, und von da an wurde es ein perfektes Wochenende. Beim Titelgewinn waren die Emotionen höher, die hatten sich vom ersten Rennen bis dahin, als ich es geschafft hatte, aufgestaut. Jetzt haben wir erst fünf Rennen hinter uns. Ich lerne viele neue Dinge und genieße es, wenn ich dabei Erfolg habe.

## Wo siehst du dein persönliches Limit?

Du musst auf diesem Level überall pushen. Du musst schnell in die Kurven reinfahren, du musst das Motorrad schnell hochreißen und den Grip am Kurvenausgang kontrollieren. Ich habe in Le Mans gesehen, dass Maverick Viñales am Kurvenausgang stärker ist als ich, dafür konnte ich am Kurveneingang etwas Zeit auf ihn gutmachen. Das war in Le Mans ganz klar mein starker Punkt. Wenn du aber erst einmal auf dem Podest angekommen bist, solltest du das Limit nicht noch weiter pushen. Ich konnte einen Nachteil, den man normalerweise nur ein halbes Rennen kompensieren kann, weiter durchziehen, aber ich habe ganz klar ein fahrerisches Limit, an dem ich noch arbeiten muss.

## Hast du dich nach den ersten Rennen physisch anders

## vorbereitet, um am Ende nicht nachzulassen?

Physisch habe ich mich nicht anders vorbereitet als bisher. Mein Schwachpunkt war zum Rennende hin nicht meine Kondition, sondern der Wheelspin und dass ich damit nicht mehr ideal beschleunigen konnte. In Argentinien hatte ich sehr viel Wheelspin. In Texas konnte ich bis Rennmitte mit den Top-Leuten mithalten. In Jerez war es das letzte Renndrittel, wo der Kontakt abgerissen ist. Der Montagstest in Jerez war eine gute Möglichkeit, etwas auszuprobieren, womit man die abbaudenden Reifen nach 15 oder 20 Runden besser unter Kontrolle hat. Was wir dort gefunden haben, war das Wichtigste, dass ich mit Viñales und Rossi mithalten konnte.

## Wird es für dich von nun an einfacher oder schwieriger?

Es ist immer schwierig, das eigene Limit weiter zu pushen. Ich entdeckte jede Strecke mit dem MotoGP-Bike neu. Ich kenne die Strecken zwar schon seit Jahren, trotzdem ist es anders. Ich nehme mit Freude zur Kenntnis, dass ich bislang in der MotoGP einen guten Job gemacht habe, aber es wird sicher nicht leichter. Wir haben in dieser Klasse Top-Piloten, sie sind schon lange Meister ihres Fachs. Sie haben schon seit Jahren verstanden, wie man sich jedes Wochenende pushen muss. Ich will einer von ihnen werden, und deshalb muss ich in gleicher Weise weiter pushen. ■

Sachsenring Classic

# Die Könige kehren zurück



Giacomo Agostini wird die MV Agusta fahren, mit der er Geschichte schrieb

Der Sachsenring wird 90 Jahre alt, Multi-Weltmeister Giacomo Agostini 75. Beim Sachsenring Classic gibt es eine Menge zu feiern. Dazu werden sich viele Weltmeister mit ihren Original-Maschinen zeigen.

Von: Imre Paulovits

Der Sachsenring Classic hat sich in den letzten Jahren zu einem echten Juwel unter den Classic-Veranstaltungen entwickelt. Die Fans in Sachsen wissen die Helden zu ehren, die sie einst auf der historischen Strecke begeisterten. Dieses Jahr ist es 90 Jahre her, dass 1927 das erste Sachsenring-Rennen über die Bühne ging. Da ist es ein glücklicher Zufall, dass der erfolgreichste Rennfahrer aller Zeiten, Giacomo Agostini, just am Freitag des Wochenendes, an dem der Sachsenring Classic stattfindet, am 16. Juni, seinen 75. Geburtstag feiert.

„Ago“ ist der Stargast dieser Veranstaltung, aber neben ihm

werden 25 weitere Weltmeister und Vizeweltmeister mit ihren Original-Maschinen zu sehen sein. Unter dem Label „Classic Kings“ haben zwei Profis, die ihre Kompetenz schon mehrfach bewiesen haben, ein Feld für dieses besondere Event zusammengestellt, welches das Niveau des Sachsenring Classic noch einmal auf ein höheres Level hebt. Steve McLaughlin, Vater der Superbike-WM und Franz Rau, der gemeinsam mit dem Amerikaner in den 1990er-Jahren die Pro Superbike organisiert hat, wurden vom ADAC Sachsen beauftragt, für ihre Jubiläums-Ausgabe für eine angemessene Kulisse zu sorgen.

So werden neben Agostini unter anderen sein Dauer-Rivale Phil Read, Johnny Cecotto, Freddie Spencer, Steve Baker, Marco Lucchinelli, Christian Sarron, Carlos Lavado sowie erstmals auch Jon Ekerold mit ihren Original-Maschinen zu sehen sein. Sachsenring-Legende Dieter Braun wird genauso dort sein wie die unverwüsthliche MZ-Ikone Heinz Rosner. Die jüngeren Fans dürfen sich auf Kevin Schwantz und Carl Fogarty freuen. ■

## ACHTUNG FAHRERLAGER!

1997



2017



## NORIYUKI HAGA

Seit Beginn der 1960er-Jahre kamen viele spektakuläre Fahrer aus Japan mit der Weltmeisterschaft nach Europa. Doch 1998 kam mit Noriyuki Haga noch einmal eine Steigerung. Haga passte gar nicht in das Bild eines typischen Japaners. Er war laut, unerzogen, dazu hatte er Pausbacken und ein paar Röllchen über der Hüfte. Sein natürliches Talent und seine unglaubliche Fahrzeugbeherrschung machten aber alles wett. Er quetschte die bereits nicht mehr taufrische Yamaha YZF 750 restlos aus, sie wackelte und driftete um die Pisten, wie man es zuvor noch nie erlebt hatte. Mein Landsmann Peter Dudás, der 2001 bei den 8 Stunden von Suzuka mitgefahren ist, meinte über ihn: „Valentino Rossi und Colin Edwards, die gewonnen haben, waren wirklich schnell. Bei mir hat aber einen viel bleibenderen Eindruck hinterlassen, wie Haga beim Anbremsen der Schikane zwei schwarze Striche zog.“ Haga gewann gleich drei der ersten vier Rennen, doch Stürze warfen ihn zurück, und er beendete seine erste WM-Saison als Sechster. Zwei Jahre später kämpfte er um den Titel. Doch weil eine natürliche Heilpflanze aus Japan ein nicht erlaubtes Präparat enthielt, brachte eine positive Dopingkontrolle Disqualifikation sowie eine Sperre

mit sich, und er wurde WM-Zweiter hinter Colin Edwards. Es war nur eine Frage der Zeit, bis die Japaner Haga auf eine 500er setzten. Und er fuhr auch gleich bei seinem Debüt beim GP in Suzuka 2000 mit einer Wildcard aufs Podest. 2001 konnte er die Red-Bull-Yamaha fahren, doch nach einer enttäuschenden Saison kehrte er mit Aprilia in die Superbike-WM zurück. Mit den Italienern ging er 2003 in die MotoGP. Und Haga auf der unfahrbaren RS<sup>3</sup> war so ziemlich das Spektakulärste, was man je sehen konnte. Doch der Japaner wollte gewinnen und kehrte wieder in die Superbike-WM zurück. Er hatte viel an Ernst dazugewonnen, mutierte zum richtigen Athleten und tat alles, um den Titel zu gewinnen. Doch 2007 unterlag er James Toseland um ganze zwei, 2009 Ben Spies um sechs Punkte. So ist er mit 43 WM-Siegen der mit Abstand erfolgreichste Fahrer, der nie einen Titel gewinnen konnte. Der heute 42-jährige Noriyuki Haga lebt in Mailand, und ganz mit dem Rennfahren aufgehört hat er nie. Dieses Jahr fährt er im Team seines querschnittsgelähmten Bruders Kensuke in der Asien-Meisterschaft bei den 600ern, seine Söhne Akito und Ryota fahren in der italienischen Supersport-300-Meisterschaft.

Pepi Böröczky/IP



Spektakulär, spektakulärer, Haga: 2000 in der Variante Alta in Imola

MotoGP

# Valentino Rossi: Nach Motocross-Unfall fit

Fast wäre der Italien-GP ohne Valentino Rossi gelaufen: Der 38-Jährige verletzte sich beim Motocross-Training.

**E**igentlich wollte Valentino Rossi sein Motocross-Training reduzieren, nachdem er sich bereits 2010 eine Schulterverletzung zugezogen hatte, die letztendlich für seinen Sturz mit doppeltem Unterschenkelbruch in Mugello mitverantwortlich war. Er hat sich seine Ranch mit der Dirt-Track-Anlage gebaut, wo er mit jungen Fahrern zusammen

trainiert. Doch der Sturz im Kampf gegen Maverick Viñales, der viel Motocross trainiert, hat ihn wieder auf die Strecke des Cross Club Cavallara in Mondavio getrieben. Und da ist es passiert.

Letzten Donnerstag stürzte Rossi und hatte Schmerzen im Bauch und im Brustbereich. Er wurde ins Ospedale Infermi in Rimini gebracht, wo zunächst keine Brüche festgestellt wurden. Nach einem weiteren Check-up am Freitag diagnostizierten die Ärzte Prellungen an den Nieren und der Leber. Rossi konnte Freitagnachmittag wieder heim und bereitet sich auf Mugello vor. ■ IP



Valentino Rossi: Nieren- und Leberprellung beim Motocross-Training

## NACHRICHTEN

### MOTOGP: IN BARCELONA

fand letzte Woche Dienstag und Mittwoch ein privater Test von Aprilia, Ducati und Estrella-Galicia-Marc-VDS statt. Dabei konnten die Fahrer erstmals die nun völlig umgebaute Streckenvariante fahren. Die Schikane zwischen Turn 13 und 15 wurde völlig neu angelegt, sie ist noch enger als die Formel-1-Schikane. Aprilia testete bei dieser Gelegenheit ein neues, übergangsloses Getriebe, mit dem Aleix Espargaró und Sam Lowes zufrieden waren. Dazu wurde an der Elektronik gearbeitet und Espargaró fuhr die Verkleidung mit aerodynamischem Abtrieb, den Lowes schon bei den letzten beiden GP eingesetzt hatte. Der Spanier zeigte sich zufrieden, vor allem, weil die anfänglichen Bremsprobleme beseitigt werden konnten. Nun freut er sich auf seinen Heim-GP.

**MOTO2: IN LE MANS** testeten viele Teams am Montag nach dem Frankreich-GP. Suter hatte für diesen Test neue Umlenkhebel und Einsätze für den Schwingendrehpunkt mitgebracht, um das Gefühl für den Hinterreifen in voller Schräglage zu verbessern. Sowohl die Intact-Piloten Marcel Schrötter und Sandro Cortese als auch die Kiefer-Fahrer Dominique Aegerter und Neuzugang Tarran Mackenzie probierten die neuen Teile. Für Mackenzie war der Test auch wichtig, um sich weiter an die Moto2 zu gewöhnen. Aegerter fuhr erstmals mit Airbag, was ab 2018 zur Vorschrift wird.

**MOTO2: DANNY KENT** wird in Mugello bei Garage Plus Interwetten Iker Lecuona ersetzen. Der 17-jährige Spanier hatte sich in FP3 in Le Mans sein rechtes Schlüsselbein gebrochen.

Motorrad-WM

# Vorschau: GP Italien

## ZEITPLAN

GP von Italien, Mugello  
(alle Zeitangaben in MEZ)

### Freitag, 2. Juni 2017

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

### Samstag, 3. Juni 2017

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

### Sonntag, 4. Juni 2017

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 20 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 21 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 23 Rd.

## STATISTIK

GP von Italien, Mugello

### Sieger 2016

Moto3: Brad Binder (ZA), KTM  
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex  
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha

### Pole-Position 2016

Moto3: Romano Fenati (I), KTM, 1:57,289 (= 160,9 km/h)  
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1:51,965 (= 168,6 km/h)  
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:46,504 (= 177,2 km/h)

### Schnellste Runden 2016

Moto3: Juanfran Guevara (E), KTM, 1:58,009 (= 160,0 km/h)  
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1:52,718 (= 167,5 km/h)  
MotoGP: Andrea Iannone (I), Ducati, 1:47,687 (= 175,3 km/h)

### Rundenrekorde

Moto3: Brad Binder (ZA), KTM, 1:57,318 (= 160,9 km/h) (2015)  
Moto2: Tito Rabat (E), Kalex, 1:52,530 (= 167,7 km/h) (2015)  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:47,639 (= 175,4 km/h) (2013)

## STAND DER MOTORRAD-WM 2017

### MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Pkt.
1.	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha	MotoGP Yamaha YZR-M1	85
2.	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	68
3.	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha	MotoGP Yamaha YZR-M1	62
4.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	58
5.	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	55
6.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati Di6 GP 17	54
7.	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda	Honda RC 213 V	40
8.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati Di6 GP 17	38
9.	Jonas Folger (D)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	38
10.	Jack Miller (AUS)	Marc VDS Racing Team	Honda RC 213 V	29

### Moto2

1.	Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0	Marc VDS Kalex	100
2.	Thomas Lüthi (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex	80
3.	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0	Marc VDS Kalex	62
4.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	59
5.	Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	53
6.	Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	41
7.	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	Suter	37
11.	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	27
18.	Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	10
22.	Jesko Raffin (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex	5

### Moto3

1.	Joan Mir (E)	Leopard Racing	Honda	99
2.	Romano Fenati (I)	Marinelli Rivacold Snipers	Honda	65
3.	Arón Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	63
4.	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Racing	Moto3 Honda	59
5.	John McPhee (GB)	British Talent Team	Honda	53
6.	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Racing	Moto3 Honda	51
7.	Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	43
8.	Marcos Ramírez (E)	Platinum Bay Real Estate	KTM	36
9.	Juanfran Guevara (E)	RBA Racing Team	KTM	34
12.	Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM	20

Nicky Hayden

# Goodbye, Nicky!



Nicky Hayden: Er hatte das Aussehen und die Ausstrahlung eines Fotomodells, war aber ein ganz bescheidener Racer

BERGER

Nicky Hayden ist seinen Verletzungen erlegen, die er sich bei einem Fahrradunfall zugezogen hat. Mit ihm verliert die Motorsportwelt einen ihrer ganz Großen und den Letzten seiner Art.

Von: Imre Paulovits

Er hatte eine Lässigkeit an sich, in die nur seine Generation in Amerika hineingewachsen ist, und auch nur in Kalifornien. Doch Nicky Hayden kam nicht aus dem Staat von Strand, Palmen und Hollywood, sondern aus Kentucky, dem Futterkorb Amerikas, dem Land der Farmer.

### Die Racer-Familie

Aber er entstammte einer Familie, in der es keinen Ausweg aus dem Rennsport gab. Sein Vater Earl war Rennfahrer, seine Mutter ebenfalls, und auch im weiteren Umfeld der Familie drehte sich alles um den Rennsport, um den amerikanischen Rennsport. Als Nicholas Patrick Hayden am 30. Juli 1981 in Owensboro geboren wurde, mischte Kenny Roberts die 500er-WM auf, und die Europäer erfuhren erstmals, dass auf der anderen Seite des großen Teiches Straßen-Rennfahrer sich auch im Dirt Track durchsetzen müssen. Der Basis dieser Szene widmete sich Earl Hayden mit großer Hingabe, und so durfte auch Klein-Nicky bereits mit vier Jahren neben seinem großen Bruder Tommy im Kreis fahren.

Seine beiden Brüder konnten zwar gemeinsam mit ihm von den Junioren-Klassen bis in die Grand National Championship aufsteigen, doch jeder wurde vom Talent und Charme Nickys gepackt. Bereits mit 17 Jahren ließ man ihn ein Honda RC 45 Superbike probieren, und in seiner ersten AMA-Saison wurde er als 18-jähriger Privatfahrer Dritter der AMA-Superbike-Meisterschaft hinter den WM-erfahrenen Mat Mladin und Eric Bostrom. 2002 bekam er einen Vertrag von Honda USA, gewann die 200 Meilen von Daytona und die Superbike-Meisterschaft. Dazu war er der bis heute letzte Fahrer, der einen Dirt-Track-Grand-National- und einen Superbike-Meisterschaftslauf im gleichen Jahr gewinnen konnte.

Seit Freddie Spencer hatte es kein Amerikaner mehr so jung

bis ganz nach oben geschafft, und Honda holte ihn 2003 in die MotoGP. Valentino Rossi wurde sein Lehrmeister, und der Italiener und der Amerikaner entwickelten schnell eine Freundschaft. Konnte Valentino einst mit seiner kindlichen Unbekümmertheit die Massen mitreißen, tat dies Hayden vor allem bei den weiblichen Fans mit seinem Aus-

sehen. Doch wer es mit ihm direkt zu tun hatte, den begeisterten seine Höflichkeit und seine Bescheidenheit. Rose und Earl Hayden hatten ihrem Sohn nicht nur den Rennvirus eingepflegt, sondern auch eine gute Kinderstube mitgegeben.

2006 wurde zum Jahr des Nicky Hayden. Im vorletzten Lauf war der Traum zwar fast durch

eine ungestüme Attacke des aufstrebenden Teamkollegen, bei dem beide zu Boden gingen, beendet worden, doch das Glück wandte sich im Finale Hayden zu, und nach dem Sturz Rossis war er Weltmeister.

### Weltmeister der Herzen

Wenn er an diesen Erfolg auch nie wieder anknüpfen konnte, so zeigte sich, aus welchem Holz der totale Rennfahrer Nicky Hayden geschnitzt war. Er kämpfte sich so lange durch die Unzulänglichkeiten der brutalen Ducati Desmosedici, bis er sie im Griff hatte. Er steckte Verletzungen weg und gab auch dann nicht auf, als aus seinem malträtierten rechten Handgelenk eine komplette Reihe Knochen entfernt werden musste. Er kämpfte immer weiter, auch als er nur noch Privatfahrer in der MotoGP war und Punkteränge das höchste waren, das er erreichen konnte.

Als er vor anderthalb Jahren bei Ten Kate Honda in der Superbike-WM ein neues Zuhause bekam, setzte er all seine Erfahrung ein, um die betagte Fireblade weiterzuentwickeln, und der Sieg im Regenrennen von Sepang ließ noch einmal die glorreichen Tage aufleben.

Auch als Stefan Bradl in die Superbike-WM kam, profitierte er von der Erfahrung und der Kameradschaft seines Teamkollegen. In seiner typischen Art klagte Hayden nicht, dass die neue Fireblade nicht funktionierte, sondern er stürzte sich in die Arbeit, um sie zu verbessern

### Tod durch Leidenschaft

Doch genauso sehr mühte er sich auch ab, um körperlich mit den Besten seiner jüngeren Gegner mithalten zu können. Fahrradfahren war neben dem Dirt Track zu seiner Leidenschaft geworden, so trainierte er stets mit Freude.

Normalerweise flog der Familienmensch Nicky Hayden nach jedem Rennen heim in die USA. Doch nach Imola blieb er mit seiner Verlobten Jackie Marin in Italien, um sich gemeinsam mit ihr zu erholen und mit Freunden Rad zu fahren. Der schicksalhafte Zusammenstoß mit einem Auto hat nun eine Rennfahrerlegende aus dem Leben gerissen. Einen, der den traditionellen amerikanischen Motorsport noch einmal zu Weltruhm brachte, und ihn schillern ließ. Wohl den Letzten seiner Art. ■



Von Anfang an die 69: Nicky Hayden im Kindesalter beim Dirt Track



Der große Augenblick: Nicky Hayden ist MotoGP-Weltmeister 2006



Zeit der Sympathien: Nicky Hayden kämpfte Jahre mit der Ducati Desmosedici



# Wie verloren, so gewonnen

Jonathan Rea musste im ersten Rennen am Samstag seinen ersten Ausfall in dieser Saison hinnehmen. Doch am Sonntag entschädigte er sich mit einem weiteren Sieg, den 100. für Kawasaki in der Superbike-WM.

Von: Imre Paulovits

**D**as Wochenende war gezeichnet. Seit der Tross am Donnerstag in Donington eintraf, sprachen alle von Nicky Hayden, dem Mann, der der Superbike-WM seit seiner Ankunft aus der MotoGP so viel gegeben hat. Und nicht nur der Verlust des immer freundlichen und bodenständigen Amerikaners saß tief, jeder wusste auch: So etwas könnte jeden anderen von ihnen treffen, ist doch das Training mit dem Fahrrad die beste Basis für die Kondition, die moderne Rennmaschinen an ihre Fahrer stellen.

Jeder Fahrer sprach es ganz klar aus: Wir haben nicht nur einen ganz Großen verloren, nicht nur den letzten Amerikaner, der es ganz bis nach oben geschafft hat, sondern auch einen Racer, der dem Paddock sehr viel Menschlichkeit gegeben hat. Aber die beste Art, einem solchen Menschen zu gedenken, ist sein Bestes zu geben und die Rennen so spannend zu gestalten, und ihn damit zu ehren.

## Alle Neune

Kawasaki-Werkspilot Tom Sykes hatte noch eine andere Motivation. Die letzten acht Superbike-WM-Rennen in Donington hatte er gewonnen, ein neunter Sieg in Folge auf einer Strecke ist noch niemandem in der Superbike-WM gelungen. Dass ihm Jonathan Rea bislang in jedem Rennen den Schneid abgekauft hat, wollte Sykes deshalb damit ablegen, dass er ihn wie in den letzten beiden Jahren mit den gleichen Waffen schlägt. Mittlerweile hat sich der bärtige Yorkshire-Mann völlig von seinen Magen-

## »ICH HÄTTE IM ERSTEN RENNEN BESSER AN DIE BOX FAHREN SOLLEN.«

JONATHAN REA

problemen erholt, und so strahlte er nur so vor Selbstvertrauen, als es in die Trainings ging.

Doch Jonathan Rea hielt dagegen. Schließlich ist Donington auch für ihn ein Heimrennen, und er will die WM dieses Jahr gewinnen, indem er die Konkurrenz abhängt und nicht nur seine Punkte verwaltet. Der Nordire begann die Trainings als Schnellster, musste aber auch einmal zu Boden, und die psychologische Kriegsführung konnte auf der anderen Seite der Box nicht ausbleiben. „Johnny ist gestürzt, weil er zu sehr pushen muss, weil er mich unbedingt schlagen will“, ließ Tom Sykes jeden wissen, der es hören wollte. „Er war auch

sonst mehrmals neben der Strecke. Er hat sich wohl zu sehr daran gewöhnt, dass er immer gewinnen kann. Aber ich bin bereit.“

Doch zunächst war es Chaz Davies, der im ersten Rennen die Pace machte, und es war Rea, der ihn unter Druck setzte, bis der Ducati-Werkspilot in der Zielkurve stürzte, aber weiterfahren konnte, und eine beeindruckende Aufholjagd startete. Rea blieb vorn allein, doch im letzten Renndrittel ließen seine Rundenzeiten nach, und Tom Sykes holte in Riesenschritten auf. Er ging schnell am Weltmeister vorbei und begann sich abzusetzen, und Rea flog hinter ihm in den Craner Curves mit einem gewaltigen Highsider ab.

Doch es geschah nicht, weil er sich nicht damit abfinden konnte, dass Sykes ihn in Donington schlägt. Sein Hinterreifen hatte Stücke verloren, er versuchte das Bike trotzdem ins Ziel zu bringen, doch dann explodierte der Reifen und wies einen Schnitt auf der linken Seite auf. „Ich hätte nicht zu Ende fahren dürfen, dann hätten wir keinen Totalschaden“, sinnier-



Einhundert Siege: Kawasaki listete die Namen aller ihrer Sieg-Fahrer auf



Tom Sykes: Neunter Sieg in Donington



Alex Lowes (Yamaha) vor Chaz Davies (Ducati): Beide Briten führen je einmal auf den dritten Platz

te Rea hinterher. „Zum Glück haben mich mein Helm und meine Kombi vor Verletzungen bewahrt.“

Tom Sykes aber hatte mit seinem neunten Sieg in Folge in Donington ein Denkmal gesetzt. Und die Briten konnten sich auch sonst freuen: Leon Haslam wurde bei seinem Wildcard-Einsatz auf der Puccetti-Kawasaki Zweiter, und Alex Lowes fuhr mit der Yamaha erstmals aufs Podest.

### Die Revanche

Was aber ein angezählter Jonathan Rea vollführen kann, zeigte er im zweiten Rennen eindrucksvoll. Vom zehnten Startplatz aus fuhr er in Windeseile an allen vor ihm vorbei, während Chaz Davies auf die Wiese ausweichen musste, als Leon Haslam stürzte und so erst einmal aus den Punkterängen fiel. Auch Tom Sykes brauchte lange, um bis auf Platz zwei vorzustoßen. Doch auch dann baute Rea seine Führung weiter aus, aber Sykes kam. Und er kam gewaltig. Bis zu einer halben Sekunde machte er pro Runde wett, doch Rea wusste immer wieder

zu kontern, und zum Schluss hatte er genügend Reserven in den Reifen, dass er den zehnten Sykes-Sieg in Folge verhindern konnte und derjenige wurde, der Kawasakis 100. Sieg in der Superbike-WM einfuhr.

Sykes nahm es gelassen, aber die Enttäuschung war ihm doch anzusehen, wenn er nun auch wieder den zweiten WM-Rang von Chaz Davies zurückerobert hat. „Ich habe in einem fairen Kampf verloren, und ich bin glücklich“, grinste er wie immer. „Das Bike wird immer besser, wir werden auch anderswo konkurrenzfähig sein.“

Wie Chaz Davies sich durch fast das ganze Feld auf den dritten Platz vorgekämpft hat, war eindrucksvoll. „Dass ich nach all den Ausritten und den Stürzen vor mir, wo Kies in meinen Weg geschleudert wurde, aufs Podium gefahren bin, ist eine große Befriedigung“, schmunzelte der blonde Brite.

Aber Jonathan Rea hat an diesem Wochenende wohl mehr als nur ein Rennen gewonnen. ■

### 3 FRAGEN AN JONATHAN REA



**WIE FÜHLT ES SICH AN, DEN 100. SIEG VON KAWASAKI ERRUNGEN ZU HABEN?**

Es bedeutet mir sehr viel. Ich bin sehr stolz darauf, dass ich Kawasaki ihren 100. Sieg schenken konnte. Beim Ausfall im ersten Rennen kehrten etwas die Erinnerungen vom Lausitzring aus dem letzten Jahr zurück, und wie dort haben wir im zweiten Rennen zurückgeschlagen. Mein Motorrad war völlig zerstört, mein Team musste über Nacht ein komplett neues aufbauen. Das hat so gut funktioniert, dass ich nach dem Warm-up wusste, dass ich gewinnen kann. Ich habe zu Beginn sehr hart gepusht und kam so vom zehnten Startplatz schnell nach vorn und konnte das Rennen von dort kontrollieren.

**WIE IST DER STURZ GENAU PASSIERT?**

Ich habe Vibrationen bekommen, und die wurden immer schlimmer. Weil ich aber wusste, dass Chaz Davies ausgefallen war, wollte ich das Rennen unbedingt zu Ende fahren. Dann ist mir drei Runden vor Schluss in den Craner Curves der Hinterreifen explodiert. Das müssen die Techniker jetzt analysieren, bevor mit den Fingern auf irgendjemanden gezeigt wird.

**MIT WELCHEN GEFÜHLEN GEHST DU NACH MISANO?**

Misano ist ein gutes Jagdrevier für mich. Dort habe ich 2009 meinen ersten Superbike-WM-Sieg errungen. Ich bleibe auch jedes Jahr mit meiner Familie nach dem Rennen an der Adria, und so werde ich es auch diesmal genießen, bevor wir nach Laguna Seca fliegen.

Supersport-WM

# Sofuoglu eine Klasse für sich

Weltmeister Kenan Sofuoglu feierte in Donington seinen dritten Sieg in Folge. Damit ist er bereits Zweiter in der Tabelle. Doch Lucas Mahias bleibt cool und hat noch immer 30 Punkte Vorsprung.

Von: Imre Paulovits

**R**ennabbrüche sind die Fahrer dieses Jahr gewohnt, und auch in Donington konnte der Supersport-WM-Lauf nicht ohne Unterbrechung über die volle Distanz gefahren werden. In der dritten Runde, als Kenan Sofuoglu begann, sich an der Spitze abzusetzen, platzte Cardelus Garcia vor der Zielkurve der Motor seiner MV Agusta, und er zog eine

lange Ölspur, die die Streckenposten erst sorgsam entfernten, bevor das auf 13 Runden verkürzte Rennen wieder gestartet wurde.

Kenan Sofuoglu blieb gelassen, er setzte sich beim zweiten Start genauso schnell ab, wie er es vorher getan hatte, und war für die Gegner in Donington einfach eine Nummer zu groß. Doch dass er sich damit wieder in den WM-Kampf zurückgemeldet hat, davon will der 32-jährige Türke noch nichts wissen. „Ich lasse die WM erst einmal außen vor“, stellte er klar. „Im Moment konzentriere ich mich auf jedes einzelne Wochenende und will jedes Rennen so perfekt wie möglich vorbereiten und fahren. Das ist mir hier gelungen, und es hat sehr viel Spaß gemacht.“

Lucas Mahias hatte wieder einen sehenswerten Kampf mit seinem Landsmann Jules Cluzel,



Kenan Sofuoglu eroberte Donington

und der Langstrecken-Weltmeister behielt mit der neuen Yamaha R6 wieder die Oberhand. „Kenan war einfach zu schnell, ich wollte nichts riskieren“, gab der WM-Leader zu. „Aber die 20 Punkte konnte ich sicher heimbringen.“ Jules Cluzel war über den dritten Platz auch nicht traurig. „Wir sind nach den vielen Rückschlägen zu Saisonbeginn endlich in unserem Fahrplan“, so der Honda-Pilot. ■

Superbike-WM

# Bradl: Nach Trauer und Ausfall versöhnliches Ende

Stefan Bradl musste wegen Elektronik-Problemen das Rennen am Samstag vorzeitig aufgeben, am Sonntag wurde er Elfter. Randy Krummenacher konnte einen Startunfall heil überstehen.

Von: Imre Paulovits

**D**er Tod von Nicky Hayden hat dem ganzen Wochenende in Donington seinen Stempel aufgedrückt, aber kein anderes Team war so getroffen wie das von Ten-Kate-Honda, wo der MotoGP-Weltmeister von 2006 nicht nur unermüdliche Entwicklungsarbeit geleistet hat, sondern mit seiner unvergleichlichen Art auch ein echtes Familienmitglied geworden ist.

Profis hin oder her – es konnte einfach nicht laufen, als wäre nichts geschehen. Stefan Bradl hatte ab Freitag mit einem Elektronik-Problem zu kämpfen, und

dies wurde im ersten Rennen am Samstag so schlimm, dass der 27-jährige Bayer an die Box fuhr. „Das Motorrad war nur schwer zu beherrschen, da die Traktionskontrolle verrückt spielte. Nach einem Fast-Highsider in Kurve eins machte es für mich keinen Sinn mehr, weiterzufahren“, verriet er über die Schrecksekunde, die ihn die Box ansteuern ließ.

Für den Sonntag bekamen die Techniker das Problem in den Griff. Und wenn Bradl in der ersten Kurve auch neben die Strecke

musste, kämpfte er sich vom letzten Platz auf den elften vor. Diese Woche geht er nach Misano testen.

Randy Krummenacher holte im ersten Rennen als 14. erneut zwei Punkte, das zweite Rennen war für ihn schnell beendet. „In der Startkurve hat Alex de Angelis die rechte Seite meines Bikes berührt. Das einzig Positive ist, dass ich nach dem Sturz unverseht bin“, nahm Krummenacher noch etwas Vorteilhaftes mit. „Ich hätte bestimmt in die Top 10 fahren können.“ ■



Stefan Bradl (#6): Im zweiten Rennen zeitweise vor Chaz Davies (#7)

## NACHRICHTEN

### SUPERSPORT-300-WM:

**ALFONSO COPPOLA** bremste Mika Pérez in der Zielkurve aus und setzte sich so an die Spitze der Dreiergruppe, die das Rennen in den letzten acht Runden unter sich ausmachte. WM-Spitzenreiter Scott Deroue schaffte es an die Spitze des Verfolgerpulks und konnte sich so an der Tabellenspitze behaupten. Gabriel Noderer konnte von Startplatz 24 aus in der Gruppe mitfahren, die um den 15. Platz kämpfte. Ab Rennmitte hatte sich sein Gefühl fürs Vorderrad verschlechtert, so musste er sich Platz 20 zufriedengeben.

### SUPERSTOCK-1000-EM:

**TOPRAK RAZGATLIOGLU** machte das türkische Fest bei Puccetti-Kawasaki komplett und gewann das Rennen überlegen. Michael Ruben Rinaldi hatte zu Beginn geführt. Nachdem ihn Razgatlioglu überholt hatte, wurde der Italiener nervös und stürzte. Der Schweizer BMW-Pilot Sebastien Suchet brillierte erneut mit einem 7. Platz. Julian Puffe ging vom 12. Startplatz ins Rennen, doch seine zuvor hervorragende Abstimmung funktionierte nicht mehr, mit viel Wheelspin fiel er aus den Punkterängen. Marc Moser kämpfte mit Chattering, das ab Rennmitte noch einen Armpump verursachte, und wurde 18.

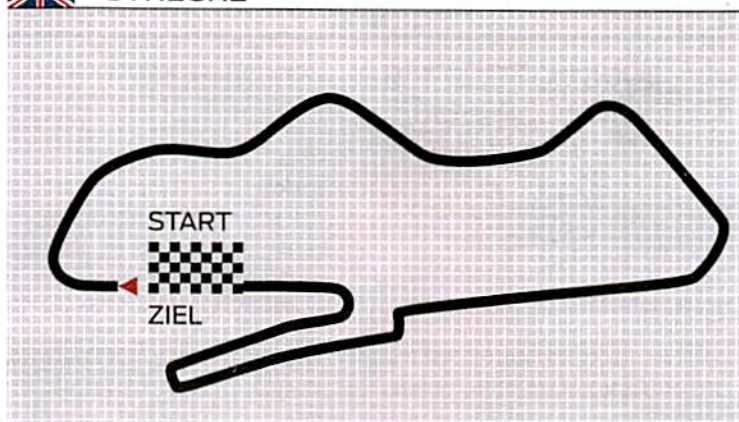
### SUPERSTOCK-1000-EM:

**MARVIN FRITZ** entschied nach den 8 Stunden von Oschersleben, auf Donington zu verzichten. „Ich war in Oschersleben eine Sekunde zu langsam und trotzdem erschöpft, weil ich mit dem Training pausieren musste“, gibt Fritz zu. „In der Superstock-EM muss ich voll pushen, da hielten wir es für besser, Donington auszulassen und in Misano völlig fit wieder zurückzukehren.“ Bei Toni Finsterbusch wurden nach dem Sturz in Imola drei gebrochene Mittelfußknochen diagnostiziert. In Misano will auch Finsterbusch wieder dabei sein.

## SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE

### DONINGTON PARK (GB) 4,023 KM

#### STRECKE



#### ERGEBNIS 1. RENNEN

Donington (GB): 27. Mai 2017; 11. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 18 Grad; Asphalt: 29 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	33:56,457	1:27,886	25
2. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+16,500	1:28,378	20
3. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	23	+19,179	1:28,513	16
4. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	23	+19,699	1:28,915	13
5. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	23	+21,454	1:28,969	11
6. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	23	+23,376	1:28,911	10
7. Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	23	+24,979	1:28,822	9
8. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	23	+26,988	1:27,732	8
9. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	23	+34,910	1:29,418	7
10. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	23	+35,178	1:29,207	6
11. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	23	+38,585	1:29,396	5
12. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	23	+39,824	1:29,360	4
13. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	23	+44,623	1:28,864	3
14. Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	23	+52,539	1:29,979	2
15. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	23	+58,875	1:29,540	1
16. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	23	+1:03,995	1:30,479	-
17. Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	23	+1:06,816	1:30,121	-

#### SUPERSPORT-WM

Donington (GB): 28. Mai 2017; 6. WM-Lauf; 52,299 km über 13 Rdn. à 4,023 km; 33 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 18 Grad; Asphalt: 32 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Kenan Sofuoglu (TR)	Kawasaki ZX-6R	20:36,422
2. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+0,438
3. Patrick Jacobsen (USA)	MV Agusta F3 675	+1,573
4. Sheridan Morais (ZA)	Yamaha YZF-R6	+8,405
5. Kyle Smith (GB)	Honda CBR 600 RR	+9,181
6. Jules Cluzel (F)	Honda CBR 600 RR	+9,474
7. Christian Gamarino (I)	Honda CBR 600 RR	+12,979
8. Loris Cresson (B)	Yamaha YZF-R6	+16,665
9. Hikari Okubo (J)	Honda CBR 600 RR	+16,986
18. Robin Mulhauser (CH)	Honda CBR 600 RR	+45,845

#### WM-STAND FAHRER

1. Mahias	105 Punkte
2. Sofuoglu	75
3. Morais	68
4. Cluzel	55
5. Jacobsen	55
6. Rolfo	43
28. Mulhauser	6

#### SUPERSPORT-300-WM

Donington (GB): 28. Mai 2017; 4. WM-Lauf; 52,299 km über 13 Rdn. à 4,023 km; 36 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 17 Grad; Asphalt: 28 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Alfonso Coppola (I)	Yamaha YZF-R3	23:06,892
2. Mika Perez (E)	Honda CBR 500 R	+0,174
3. Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	+0,241
4. Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 300	+9,207
5. Armando Pontone (I)	Yamaha YZF-R3	+9,453
6. Robert Schotman (NL)	Yamaha YZF-R3	+9,557
7. Paolo Giacomini (I)	Yamaha YZF-R3	+9,629
8. Ali A. Ruspiputro (IND)	Yamaha YZF-R3	+10,120
9. Daniel Valle (E)	Yamaha YZF-R3	+10,474
20. Gabriel Noderer (D)	Honda CBR 500 R	+33,348

#### WM-STAND

1. Deroue	68 Punkte
2. Coppola	66
3. Garcia	51
4. Perez	42
5. Sánchez	39
6. Loureiro	32
26. Noderer	2

#### SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Sykes	1:26,641
2. Rea	1:27,005
3. Davies	1:27,338
4. Lowes	1:27,538
5. Melandri	1:27,818
6. Laverty	1:27,880
7. Forés	1:28,155
8. Haslam	1:28,254
9. Mercado	1:28,308
10. Camier	1:28,337
11. Van der Mark	1:28,533
12. Savadori	1:28,650
13. Torres	1:28,554
14. Krummenacher	1:28,824
15. De Angelis	1:28,967
16. Dixon	1:29,168
17. Bradl	1:29,186
18. De Rosa	1:29,239
19. Ramos	1:29,350
20. Russo	1:29,795

#### WM-STAND FAHRER

1. Rea	260 Punkte
2. Sykes	205
3. Davies	185
4. Melandri	137
5. Lowes	121
6. Van der Mark	102
7. Forés	99
8. Camier	84
9. Torres	72
12. Bradl	48
16. Krummenacher	27
19. Reiterberger	19

#### WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	285 Punkte
2. Ducati	232
3. Yamaha	135
4. BMW	86
5. MV Agusta	84

#### ERGEBNIS 2. RENNEN

Donington (GB): 28. Mai 2017; 12. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 22 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 39 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	33:53,138	1:27,863	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+1,601	1:27,815	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	23	+12,20	1:28,127	16
4. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	23	+12,984	1:28,518	13
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	23	+18,984	1:28,547	11
6. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	23	+23,971	1:28,745	10
7. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	23	+29,882	1:29,013	9
8. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	23	+44,742	1:29,311	8
9. Jake Dixon (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+50,622	1:29,909	7
10. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	23	+51,749	1:29,057	6
11. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	23	+59,459	1:30,201	5
12. Riccardo Russo (I)	Yamaha YZF-R1	23	+1:12,794	1:30,254	4
13. Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	23	+1:22,719	1:30,590	3
14. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	18	+5 Rdn.	1:30,904	2

#### SUPERSTOCK-1000-EM

Donington (GB): 28. Mai 2017; 4. WM-Lauf; 60,345 km über 15 Rdn. à 4,023 km; 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 18 Grad; Asphalt: 35 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	22:40,211
2. Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+1,813
3. Maximilian Scheib (RCH)	Aprilia RSV4 RF	+4,225
4. Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	+5,399
5. Federico Sandi (I)	BMW S 1000 RR	+5,869
6. Illia Mykhalchuk (UA)	Kawasaki ZX-10RR	+6,210
7. Sebastien Suchet (CH)	BMW S 1000 RR	+6,331
8. Jeremy Guarmoni (I)	Kawasaki ZX-10RR	+9,295
17. Julian Puffe (D)	BMW S 1000 RR	+29,092
19. Marc Moser (D)	Kawasaki ZX-10RR	+34,904

#### EM-STAND FAHRER

1. Razgatlioglu	79 Punkte
2. Rinaldi	70
7. Suchet	29
17. Puffe	8
20. Fritz	6
21. Vionnet	5
28. Moser	1

# Bert Poensgen: Ein Leben für Suzuki und den Sport

Einer der größten Revolutionäre in der deutschen Motorradlandschaft ist tot. Bert Poensgen verstarb am vergangenen Samstag an einem Herzinfarkt. Er wurde 69 Jahre alt.

Von: **Anke Wiczorek**

**E**s ist nicht leicht, einen Nachruf zu schreiben über einen Mann, der ein Tausendsassa war, überall seine Finger im Spiel hatte und der plötzlich nicht mehr da ist. Völlig überraschend. Gerade von einem Baumstamm wie Bert Poensgen hätte man das nicht erwartet.

Was Bert Poensgen anfasste, wo er dahinterstand, was er durchsetzen wollte – es klappte fast immer. Als ältester Sohn von sieben Kindern wuchs Poensgen in einer motorradbegeisterten Familie auf. Eigentlich wollte der gelernte Kfz-Mechaniker und Kaufmann ein Motorradgeschäft eröffnen, doch ein schwerer Unfall warf alle Pläne über den Haufen. Poensgen kollidierte auf seinem Motorrad mit einem Autobianchi. Schwer verletzt, musste ihm ein Bein amputiert werden. Er ließ es durch eine Prothese ersetzen. Obwohl er gelegentlich Schmerzen hatte, klagte er nie. Unvorstellbar, dass er schwächeln könnte. Viele Bekannte und gar auch Freunde werden vielleicht erst jetzt erfahren, weshalb der etwas füllige Herr immer leicht humpelte.

## Leib und Seele fürs Motorrad

Auch wenn er sein Bein verloren hatte, er kämpfte weiter, und die Motorräder blieben seine Welt. Bei Suzuki machte er eine Karriere, die ihresgleichen sucht. Er schaffte es in den 90er-Jahren tatsächlich, die japanische Marke zum Marktführer in Deutschland zu machen – über Jahre hinweg. Es war gigantisch. Poensgen hatte eine Revolution ausgelöst, die weltweit Beachtung fand, denn normalerweise führten Yamaha und Honda die Verkaufsstatistiken an. Poensgen erreichte das nicht dank starrer formaler Re-

geln, sondern auch auf unkonventionelle Weise. Mit ihm konnte man reden.

Wie oft habe ich bei meinen Recherchen von anderen Herstellern die Fragen gehört: „Was sagt denn der Bert dazu? Hast du schon mit dem Bert gesprochen?“ Poensgen war eine Macht, sein Wort hatte Gewicht.

Einzigartig ist dabei sein Einsatz im Rennsport, seiner großen Liebe, die ein wichtiger Baustein auf dem Weg von Suzuki zur Nummer eins war. Im deutschen Straßenrennsport hat er bei kaum einer Veranstaltung gefehlt, solange ich mich erinnern kann. Poensgen fieberte mit sei-

**»ICH BIN NICHT WEG, ICH BIN NUR WOANDERS.«**

Bert Poensgen bei seinem Abschied von Suzuki

nen Fahrern mit. Wenn ihm etwas nicht passte, sagte er das. 1996 hatte er mich in Brunn ins Schrauberzelt gebeten und mir gesagt, dass er gar nicht gut fand, was in der letzten Ausgabe von Motorsport aktuell stand, „aber du hast recht damit gehabt. Bei uns läuft es gerade nicht, und du hast genau getroffen, warum“, fügte er gleich anerkennend hinzu. Er war eine Respektsperson, zollte aber auch anderen Respekt.

So richtig ins Zeug legte er sich für seine jüngste Tochter Katja, die als Teenager auf die schiefe Bahn abzurutschen drohte. Sie ließ sich überreden, zu einem Rennen mitzukommen, und fand Gefallen an der Szene. 1995 gewann sie als erstes Mädchen den ADAC Junior Cup. Vater Bert ebnete ihr auch den Weg in die Motorrad-Weltmeisterschaft. Katja ist die einzige Frau in der Geschichte, die in der 250er-WM Punkte erringen konnte.

Poensgen machte im Rennsport scheinbar Unmögliches möglich. So bekniete er die Japaner 1994 so lange, bis sie ihm fast schon freiwillig eine 500er-Werks-Suzuki überließen, damit



31. Juli 1947 bis 27. Mai 2017: Bert Poensgen schrieb Suzuki-Geschichte

das hochgelobte Talent Michael Rudroff seine Fahrkünste per Wildcard beim Grand Prix auf dem Nürburgring zur Schau stellen konnte. Als alle Fahrer aus der Aufwärmrunde an die Startpositionen rollten, fehlte einer: Michi Rudroff. Er war bei Spaßchen vor den Fans vom Motorrad gefallen. Nichts ging mehr. Poensgen erzählte die Anekdote im Nachhinein zwar immer lachend, „aber in der Rennsport-Abteilung in Hamamatsu durfte ich mich nicht mehr blicken lassen.“

## Traum vom deutschen Star

Poensgen wirkte am Aufstieg von Max Neukirchner in die Superbike-WM mit und er entdeckte den Motocrosser Ken Roczen und übernahm auch dessen Management. Der Thüringer ist heute in Amerika ein Superstar. Als er über den Großen Teich sprang, klinkte sich Poensgen aus und kaufte sich für den Rest der Gage ein schickes Wohnmobil, mit dem er als einer der drei Herren des Superbike-IDM-Promoter-Trios MotorEvents zu den Rennen tourte. Rentnerleben? Fehl-

anzeige. Als Partner von Josef Hofmann und Josef Meier wollte Poensgen die gebeutelte IDM neu auferstehen lassen. Aber nach vier Jahren endete das Engagement 2016 dennoch, als Motor-Events nicht aus den roten Zahlen kam. „Unser größter Fehler war, die verkrusteten Strukturen im DMSB und die fast schon mafiosen Verbindungen zwischen DMSB, ADAC und den ADAC-Veranstaltern zu unterschätzen“, sagte Poensgen bewegt. Es fiel ihm nicht leicht, den Plan nicht verwirklicht haben zu können.

Nach 30 Jahren als Marketing- und Vertriebsdirektor bei Suzuki International Europe hatte er sich aber auch längst in ein neues Abenteuer gestürzt. Mit null Erfahrung als Gastwirt übernahm er die Bodenseehütte im Allgäu und erfüllte sich einen Traum. Nun fehlt der Chef. Bert Poensgen hinterlässt seine Partnerin Cordula, seine drei Kinder Julia, Frank und Katja mit ihren Familien und eine große Gemeinde von Verwandten, Freunden, Fans. Ihnen beiben die Erinnerungen an einen Kämpfer an allen Fronten. ■

ADAC Northern Europe Cup

# Georgi und Freitag mit Doppelsieg in Donington



Tim Georgi: Cup-Führung dank Doppelsieg weiter ausgebaut

Der ADAC-Nothern Europe Cup fuhr bei der Superbike-WM in Donington gleich zwei Rennen. Tim Georgi siegte zweimal bei den GP, und Philipp Freitag bei den Standard.

Von: Maria Pohlmann

Leon Orgis und Philipp Freitag lieferten sich in der Standard-Klasse im ersten Lauf ein beherztes Duell, Freitag sicherte sich mit einem Überholmanöver in der letzten Runde seinen ersten Saison-Sieg, 0,178 Sekunden vor Orgis. Der amtierende Standard-Meister, Dirk Geiger kam nach Kontakt mit Simon Jespersen von der Strecke ab. Mit einer starken Aufholjagd wurde er schließlich Dritter.

In der GP-Kategorie ließ Tim Georgi nichts anbrennen, er fuhr dem Verfolgerfeld davon und siegte schließlich mit über fünf Sekunden Vorsprung. Kevin Orgis schnappte sich den zweiten Platz, gefolgt von Walid Khan Soppe.

Im zweiten Rennen übernahm in der Standard-Klasse Leon Orgis die Führung, und legte ein souveränes Tempo vor. Doch in der sechsten Runde schnappte sich Philipp Freitag die Spitze, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab. Er siegte 0,324 Sekunden vor Orgis. Dirk Geiger landete nach einem Duell gegen Orgis auf Position drei.

In der GP-Klasse hatte Walid Khan Soppe für mehrere Runden die Nase vorn, doch in der fünften Runde ging Tim Georgi vorbei. Er baute seinen Vorsprung Runde für Runde aus, bis er schließlich mit 4,764 Sekunden vor Soppe im Ziel ankam. ■

## RENNERGEBNIS ADAC NORTHERN EUROPE CUP

Donington (GB): 27. Mai 2017; 4. Cup-Lauf; 56,322 km über 14 Rdn. à 4,023 km; 30 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter: trocken, 18 Grad, Asphalt 28 Grad

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Tim Georgi (D)	KTM	23:29,708
2. Kevin Orgis (D)	KTM	+5,390
3. Walid Khan Soppe (NL)	KTM	+5,454
4. Richard Kerr (IRL)	KTM	+5,462
5. Asher Durham (GB)	Mahindra	+23,898
6. Edmund Best (GB)	KTM	+24,116
7. Jan-Ole Jähnig (D)	KTM	+25,967
8. Sam Llewelyn (GB)	KTM	+35,668
9. Philipp Freitag (D) (1. Standard)	Honda	+36,576
10. Leon Orgis (D) (2. Standard)	Honda	+36,754

## RENNERGEBNIS ADAC NORTHERN EUROPE CUP

Donington (GB): 28. Mai 2017; 5. Cup-Lauf; 56,322 km über 14 Rdn. à 4,023 km; 30 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter: trocken, 20 Grad, Asphalt 37 Grad

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Tim Georgi (D)	KTM	23:07,636
2. Walid Khan Soppe (NL)	KTM	+4,764
3. Asher Durham (GB)	Mahindra	+5,344
4. Jan-Ole Jähnig (D)	KTM	+6,358
5. Richard Kerr (IRL)	KTM	+13,767
6. Edmund Best (GB)	KTM	+16,960
7. Kevin Orgis (D)	KTM	+23,004
8. Sam Llewelyn (GB)	KTM	+23,463
9. Sasha de Vits (B)	KTM	+27,990
10. Philipp Freitag (D) (1. Standard)	Honda	+29,531

## CUP-STAND GP

1. Georgi	100 Punkte
2. Orgis	77
3. Khan Soppe	76
4. Jähnig	74
5. de Vits	58

## CUP-STAND STANDARD

1. Geiger	107 Punkte
2. Freitag	88
3. Erhard	73
4. König	63
5. Jespersen	55

## NACHRICHTEN

### IDM SUPERBIKE 1000

Könnte Markus Reiterberger in die Superbike-WM zurückkehren und an die Stelle des verstorbenen Nicky Hayden rücken? Am vergangenen Wochenende in Donington blieb der Platz des Amerikaners unbesetzt. Reiti hat noch keinen Gedanken daran verloren. „Es wäre auch keine leichte Aufgabe, so eine Ikone ersetzen zu müssen und im Moment schätze ich Honda ähnlich stark wie das Althea-BMW-Team ein, dass ich verlassen habe.“ Reiterberger baut auf seinen einjährigen IDM-Vertrag. Ursprünglich stand nur ein Wildcard-Einsatz bei der Superbike-WM auf dem Lausitzring zur Debatte, die IDM-Saison ergab sich erst später. Bei der Superbike-WM in der Lausitz fährt die

IDM im Rahmenprogramm. „Wir wissen noch nicht, wie wir das machen. Der IDM-Titelgewinn ist wichtig, der WM-Lauf aber auch.“ Reiterberger will sich präsentieren, um ein Comeback starten zu können.

### IDM SUPERSPORT 600

Titelfavorist Christian Stange vom Team Weber Motos Racing war auf dem Nürburgring mit zwei zehnten Plätzen in die neue Saison gestartet und litt unter starken Schmerzen in der linken Hand von einem Supermoto-Sturz. Jetzt steht fest: Stange erlitt einen Kahnbeinbruch. Da es sich um eine für Motorsportler langwierigste Verletzung handelt, geht Teamleiter Evrén Bischoff nicht davon aus, dass Stange bis

zur zweiten IDM-Runde vom 7. bis 9. Juli in Zolder wieder fit ist. Stanges Hand wurde mit einem Gips ruhig gestellt. „Wenn er abkommt, wird ihm einiges an Kraft im Arm fehlen. Es macht für ihn keinen Sinn zu starten, wenn er nicht komplett fit ist. Er soll in der Lage sein, in die Top Drei zu fahren.“ Sein größter Gegner Kevin Wahr (Yamaha) hat dank zweier Siege bereits 50 Punkte auf dem Konto. In Zolder wird Bryan Schouten die Kawasaki von Stange übernehmen. Der Niederländer ging 2016 als Sieger aus dem Titelduell mit ihm in der 600er-Klasse hervor.

### IDM SUPERSPORT 600

Thomas Gradingers Einstand in der neuen IDM-Saison verlief mit einem Sturz in Lauf 1 und

einem zweiten Platz im zweiten Rennen nicht nach Maß. Der 20-jährige Österreicher sieht seine Felle in punkto Titel aber nicht schwinden. Er wünscht sich für das nächste Rennen Anfang Juli sogar noch mehr Konkurrenz. Gradinger wappnet sich dagegen mit Fitnesstraining und Motocross-Fahrten. Außerdem steht ein Rundstreckentraining in Aussicht. Seine Brötchen verdient der St. Marienkirchener bei KTM in Mattighofen. Er ist gelernter Kfz-Techniker, der Job ist cool: „In der Arbeit mache ich hauptsächlich Testfahrten mit straßenzugelassenen Motorrädern.“ Seit einer Woche hat Gradinger einen neuen Kollegen: einen Deutschen aus der IDM Superbike 1000. Sein Name: Luca Grünwald.



# Max kann's noch!

**Nagl-Probe: Deutschlands Nummer 1 (#12) gewinnt vor WM-Leader Tony Cairoli**

In einem Wahnsinns-MXGP in Frankreich wechselten die Podiumsplatzierungen beinahe jede Runde. Vor ausverkaufter Kulisse gewann Max Nagl zum ersten Mal in diesem Jahr, verpasste aber trotzdem knapp das Podest.

Von: **Alex Hodgkinson**

**M**ax Nagl kann es noch! Nicht einmal unter den ersten Fünf bei den ersten acht GP, fand der Oberbayer in Frankreich wieder zu seiner Startkunst zurück und gewann Lauf 1. Zwei Stunden später verpasste er nach seinem einzigen Ausrutscher das Podium.

Das WM-Feld, jedenfalls die Zahl der permanenten Starter, wird immer kleiner. Insbesondere HRC war in der MXGP-Klasse betroffen: Nach dem Verlust von Evgeny Bobryshev mit Schlüsselbeinbruch in Teutschenthal musste Tim Gajser nach dem Qualifikationslauf in Ernée als

Konsequenz seines heftigen Absturzes im Talkessel aufgeben: „Ich wollte es probieren, aber diese Strecke mit den großen Absprüngen im Tal ist besonders hart für den Körper. Das Tempo war okay, aber nach drei Runden hatte ich so viel Schmerzen. Ich konnte weder springen noch mit gewöhnlichem Einsatz in die Kurven fahren.“

Damit ist die Chance eines dritten WM-Titels in Folge für den Slowenen minimal. Es fehlen ihm 86 Punkte auf Tony Cairoli, der sich jetzt über ein Polster von 50 Punkten auf den neuen WM-Zweiten Gautier Paulin und 58 auf GP-Sieger Clement Desalle freuen kann.

## Nagl Vorfahrt gelassen

Nur Cairoli, der ultimative Profi, konnte eindrucksvoll profitieren, obwohl er deutlich nicht der Beste war: „Ich kämpfte das ganze Wochenende mit mir selbst. Ich konnte die Spuren nicht finden, aber zum Glück hatte ich zwei gute Starts und konnte mich aus allem raushalten.“ Im ersten Lauf musste der Italiener Nagl gleich die Vorfahrt

überlassen, und der Deutsche machte sich schnell aus dem Staub: „Ich konnte meine Spuren ohne Gegner locker fahren. Es war plötzlich so einfach.“

Sogar Jeremy Van Horebeek ging schnell an Cairoli vorbei und war sicherer Zweiter, bis ein Fehler in der vorletzten Runde dem KTM-Mann Platz 2 bescherte.

Der zweite Lauf war der Hammer! Cairoli und Nagl schossen erneut Seite an Seite durch die Startkurve, aber diesmal hatte die KTM die Nase vorn, und Nagls Übermut war sein Niedergang: „Es war Wahnsinn in den ersten beiden Runden, und ich fuhr immer die falsche Spur. Jedes Mal, als ich die Spur wechselte, um den Vordermann zu attackieren, ging ein anderer an mir vorbei.“

Nach einer Runde befand sich das Husqvarna-As auf Rang 7. Sogar das provisorische Gesamtpodest war für Max weg. Desalle fuhr in Runde 2 an Cairoli vorbei. Und als Paulin ebenfalls am Italiener vorbei ging, war der Belgier Favorit auf den Tagessieg.

Der Yamaha-Doppelpack mit Romain Febvre, der wieder seinen

2016er-Motor einsetzen durfte, und Van Horebeek war auch auf dem Vormarsch, ebenfalls der wiedererstarke Nagl. Und als Paulin den Abstand zu Desalle erheblich verkürzen konnte, war alles wieder offen.

Sogar Jeffrey Herlings, in der Startkurve am Boden, holte mit einer Reihe von 1:49er-Runden auf und mischte sich ein! Zehn Minuten vor Rennende war Nagl wieder Dritter in der Tageswertung. „Dann rutschte ich aus,“ gab er frustriert zu. Das schenkte Van Horebeek den Pokal



In einem Wahnsinns-GP wechselten die Top-Platzierungen im Rudentakt. Max Nagl gewann 2017 erstmals, bleibt aber in der WM-Tabelle Neunter.

für Rang 2, aber ausgerechnet sein Teamkollege Febvre drehte das Spiel in Richtung Paulin, während Herlings durch einen Fahrfehler den Kontakt verlor. In den letzten Runden gab Paulin die Jagd auf Desalle auf: „Die Strecke war brutal. Ein einziger Fehler bei der Spurwahl konnte zwei Sekunden kosten.“

Desalle strahlte nach seinem ersten Laufsieg auf Kawasaki: „Ich gewann den GP in Assen 2016 ohne Laufsieg. Ich weiß selbst nicht, wann ich zum letzten Mal einen Lauf gewonnen habe.“ Es war 2015 in Argentinien.

Die MX2-Klasse war kaum weniger spannend. Eine Woche

nach seinem Sieg in Teutschenthal musste Jeremy Seewer die Kehrseite des Sports erleben: „Es lief alles falsch in der Quali. Zuerst verhakete ich mit Bogers in der Startkurve, und dann ist ein anderer Fahrer vor mir nicht gesprungen und ich landete auf ihm.“ Der Schweizer musste von Platz 13 in der Startaufstellung starten, während sein WM-Rivale Pauls Jonass von der Pole losfuhr. Aber der Schweizer war nicht beunruhigt: „Hier kann man auch von der Außenseite des Gatters den Start gewinnen.“ Und so war es auch ... fast!

Das Suzuki-As und Jonass sprinteten Seite an Seite durch

die Startkurve. Aber die KTM lag in der nächsten Kurve vorn, und da blieb sie bis ins Ziel: „Nach der Niederlage in Deutschland haben wir intensiv an unserem Setup auf Hartboden gearbeitet, und ich fühlte mich an beiden Tagen wohl. Das Überholen hier ist nicht einfach, da ich, Jeremy und Benoit Paturel alle gleich schnell waren. Ich bin meine eigenen Spuren gefahren, und es hat gereicht.“ Drei Sekunden trennten die drei Vordermänner im Ziel. Zur Freude des heimischen Publikums schoss Paturel in Lauf 2 in Front, und zuerst schien sich Jonass auf seinen Verfolger Seewer zu konzentrieren. Erst als

der Letzte den Befehl von der Box bekam, „nach vorn“ zu schauen, war Paturels Siegesmarsch gefährdet. Aber letztendlich entschied sich Jonass für Sicherheit: „Ich bin ein neuer Fahrer in diesem Jahr. Ich habe im Winter gelernt, Fehler zu vermeiden, und es bringt Dividende.“

Seewer blickte nach vorn: „Russland ist für alle Neuland!“ Brian Hsu und Henry Jacobi mischten unter der Verfolgertruppe erneut mit. Hsu fuhr im ersten Lauf auf Rang 7, bevor ihn Thomas Kjer Olsen einholte. Und Jacobi fuhr in Lauf 2 ebenfalls auf Platz 7, bevor er das Tempo drosseln musste. ■



MX2-Start: Das Duell Jonass (#41) gegen Jeremy Seewer (#91) geht in die nächste Runde



Clement Desalle: brutale Strecke

## MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MXGP

Ernée (F): 28. Mai; 9. WM-Lauf; Wetter: bewölkt/22 Grad.  
1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet; 18 Runden à 1,517 km (= 27,306 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Max Nagl (D)	Husqvarna	18	35:35,189 min = 46,039 km/h
2. Tony Cairoli (I)	KTM	18	+ 6,733 s
3. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	18	+ 8,460 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+ 9,028 s
5. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 10,996 s
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 18,286 s
7. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 30,885 s
8. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 35,172 s
14. Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 1:26,503 min
28. Lukas Neurauter (A)	KTM	18	+ 2 Runden

## MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MX2

Ernée (F): 28. Mai; 9. WM-Lauf; Wetter: bewölkt/22 Grad.  
1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet; 18 Runden à 1,517 km (= 27,306 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	35:40,293 min = 45,929 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	18	+ 2,395 s
3. Benoit Paturel (F)	Yamaha	18	+ 3,324 s
4. Julien Lieber (B)	KTM	18	+ 19,084 s
5. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	18	+ 24,152 s
6. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	18	+ 40,842 s
7. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 44,865 s
8. Brian Hsu (D)	Husqvarna	18	+ 55,028 s
9. Stephen Rubini (F)	Kawasaki	18	+ 57,490 s
17. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	18	+ 1:45,026 min

## MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MXGP

2. Lauf: 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet; 18 Runden à 1,527 km (= 27,306 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	35:08,044 min = 46,632 km/h
2. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 2,439 s
3. Tony Cairoli (I)	KTM	18	+ 8,169 s
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 11,832 s
5. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 17,245 s
6. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	18	+ 22,475 s
7. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 42,570 s
9. Max Nagl (D)	Husqvarna	18	+ 57,579 s
14. Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 1:29,613 min
27. Lukas Neurauter (A)	KTM	18	+ 1:37,787 min

## MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MX2

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet; 17 Runden à 1,517 km (= 25,789 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Benoit Paturel (F)	Yamaha	17	34:26,321 min = 48,295 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+ 1,699 s
3. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	17	+ 3,626 s
4. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	17	+ 45,346 s
5. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	17	+ 1:11,119 min
6. Julien Lieber (B)	KTM	17	+ 1:16,485 min
7. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	+ 1:22,585 min
8. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 1:26,415 min
17. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	17	+ 1 Runde
21. Brian Hsu (D)	Husqvarna	17	+ 1 Runde

## WM-STAND MXGP

1.	Tony Cairoli (I)	347 Punkte
2.	Gautier Paulin (F)	297
3.	Clement Desalle (F)	289
4.	Tim Gajser (SLO)	261
5.	Jeremy v. Horebeek (B)	261
6.	Jeffrey Herlings (NL)	253
9.	Max Nagl (D)	200
11.	Arnaud Tonus (CH)	172
19.	Valentin Guillod (CH)	61
35.	Dennis Ulrich (D)	3

1.	KTM	374 Punkte
2.	Husqvarna	316
3.	Honda	311

## WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	372 Punkte
2.	Jeremy Seewer (CH)	330
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	291
4.	Julien Lieber (B)	282
5.	Benoit Paturel (F)	265
6.	Thomas Covington (USA)	208
7.	Jorge Prado Garcia (E)	206
8.	Brent Van Doninck (B)	174
21.	Brian Hsu (D)	60
26.	Henry Jacobi (D)	41

1.	KTM	414 Punkte
2.	Suzuki	341
3.	Husqvarna	336

Langbahn-WM Herxheim

# Saison der „No Names“

Nachdem vier Fahrer ihre WM-Nominierung nicht angenommen hatten, startete die Saison in Herxheim mit fünf GP-Rookies. Mit Jannick de Jong gewann trotzdem ein Favorit.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**as Besondere am GP-Auftakt in Herxheim war, dass es keine Favoriten, aber mehrere „Unbekannte“ gab. Zum Beispiel Ex-Speedway-GP-Pilot Chris Harris, der weder seinen GW-Motor noch einen eilig eingebauten GTR von Marcel Gerhard jemals zum Laufen bekam – Platz 12. Der 19-jährige James Shanes stürmte los wie die Feuerwehr, bekam später aber Probleme und wurde wegen Verlassens der Bahn im Semifinale disqualifiziert – Rang 8. Jannick de Jong, ranghöchster Fahrer im Feld, fuhr am konstantesten und holte mit dem vierten Laufsieg im Finale den GP-Sieg. Der Niederländer erklärte, warum die üblichen

Überholmanöver ausblieben: „Die Bahn war hart und glatt, es gab nur eine schmale Linie, deshalb war Überholen schwer.“

## Beinahe-Crash mit Franc

Rookie Michael Härtel (19) kämpfte auf Jawa um jeden Punkt, kreuzte mit Josef Franc in Heat 12 dreimal die Linie, was fast zum Crash vor der Ziellinie führte. Von Startplatz Weiß wurde der Dingolfinger im Finale Dritter vor Stephan Katt. Der „Catman“ erlebte seine „Wiederaufstehung“ und war mit großem Speed immer vorn zu finden. ■



Finale: De Jong vor Katt (#42) und Tresarriou (#2), Härtel (#25) steckt fest

## LANGBAHN-WM

### Herxheim (D)

#### 1. WM-Lauf

1.	Jannick de Jong (NL)	24 Punkte
2.	Mathieu Tresarriou (F)	23
3.	Michael Härtel (D)	19
4.	Stephan Katt (D)	18
5.	Theo Pijper (NL)	16
6.	Hynek Stichauer (CZ)	16
7.	Josef Franc (CZ)	14
8.	James Shanes (GB)	13
9.	Jörg Tebbe (D)	10
11.	Max Dilger (D)	6

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Stand (nach 1 Rennen)

1.	Jannick de Jong	24 Punkte
2.	Mathieu Tresarriou	23
3.	Michael Härtel	19
4.	Stephan Katt	18
5.	Theo Pijper	16
6.	Hynek Stichauer	16
7.	Josef Franc	14
8.	James Shanes	13
9.	Jörg Tebbe	10
10.	Richard Hall (GB)	8

## NACHRICHTEN

### SPEEDWAY BEST PAIRS: ZWEITER „FOGO“-SIEG

Wie in Torun gewann am Vatertag in Landshut das polnische Fogo-Team mit Bartosz Zmarzlik (12)/Przemyslaw Pawlicki (10) den SBP-Wettbewerb vor „Boll“ (Jason Doyle/11, Grigorij Laguta/12). „Trans MF“ mit Martin Smolinski (5)/Leon Madsen (12) wurde Fünfter, das City-Team (Kai Huckenbeck (4)/Erik Riss (7)/Tobias Kroner (2) Sechster.

### SPEEDWAY-BUNDESLIGA: LANDSHUT DOMINIERT

Meister Landshut gewann sein zweites Match in Wittstock überlegen mit 50:37. Andrzej Lebedew fuhr 15-Punkte-Maximum, Martin Smolinski „nur“ 9. Bei Wittstock konnte nur Kevin Wölbert (15) überzeugen. In der Tabelle ist jetzt Landshut (2 Matchpunkte) Zweiter hinter Brokstedt (4).

### GRASBAHN: SMOLINSKI UND DE JONG SIEGEN

Martin Smolinski gewann beim Grasbahnrennen in Bielefeld die Punktwertung vor James Shanes (GB) und Jannick de Jong (NL). Im Tagesfinale fiel Smolinski führend mit Zahnriemenriss aus. Dann blieb Lukas Fienhage führend liegen, sodass De Jong den Sieg erbe.

Speedway-GP Daugavpils

## Polnisches Schaulaufen in Lettland

Nach einem polnischem Dreifacherfolg mit GP-Sieg für Piotr Pawlicki trennt die ersten Drei der WM-Tabelle nur ein Punkt.

Von: **Andreas Fahldiek**

**N**ach Jason Doyles Ausfall Ende der zweiten Runde des Finals stand der totale Triumph der Polen fest. Das gab es zuletzt vor sieben Jahren in

Torun. Für Piotr Pawlicki war es sein erster GP-Erfolg. Janowski ging mit starken Schmerzen im linken Bein ins Finale, Grund war ein Aufsteiger in Lauf 17. Zagar konnte dem Gestürzten nicht ausweichen und fuhr in den Polen hinein, eher er selbst stürzte. Auch Zmarzlik konnte nicht ausweichen, er überschlug sich, nachdem er in die Maschine von Janowski gefahren war, und zog sich schwere Rückenprellungen zu. Nicki Pedersen fehlte, da er zwei Tage zuvor in

Holsted schwer gestürzt war. Für Pedersen stand Peter Kildemand am Start.

## Lindgren chancenlos

Die Fahrer hatten zum Teil arge Probleme mit der Bahn, die an diesem Abend sehr tückisch war und einige Stürze produzierte. Auch der Bahndienst war nicht optimal. Dennoch wurde den Zuschauern ein äußerst spannendes Rennen geboten.

Der Warschau-Gewinner Lindgren war chancenlos. ■

## SPEEDWAY-WM

### Daugavpils (LV), 27.05.2017

1.	Piotr Pawlicki (PL)	18 Punkte
2.	Patryk Dudek (PL)	16
3.	Maciej Janowski (PL)	13
4.	Jason Doyle (AUS)	10
5.	Emil Saifutdinov (RUS)	13
6.	Matej Zagar (SLO)	10
7.	Tai Woffinden (GB)	9

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Stand nach 3 Rennen

1.	Patryk Dudek (PL)	38 Punkte
2.	Jason Doyle (AUS)	37
3.	Fredrik Lindgren (S)	37
4.	Maciej Janowski (PL)	35
5.	Martin Vaculik (SK)	34
6.	Piotr Pawlicki (PL)	32
7.	Emil Saifutdinov (RUS)	31



Premiere: GP-Sieger Piotr Pawlicki

Enduro-WM Spoleto

# Führungswechsel

Beim WM-Lauf in Italien patzte der Führende in der Enduro-GP-Klasse: Am ersten Tag fiel Matthew Phillips aus. Neuer WM-Leader ist der Brite Steve Holcombe.

Von: **Robert Pairan**

**B**ei einem Sturz hatte sich der Australier das Motorgehäuse seiner Sherco beschädigt und das Team bekam das austretende Öl nicht in den Griff. Der Weltmeister kam auch am zweiten Tag nicht so recht in Schwung: „Ein Wochenende zum Vergessen“, war sein knapper Kommentar.

Phillips hatte nicht nur die

Führung an den E3-Weltmeister Steve Holcombe auf Beta verloren, sondern war mit seinem siebenten Tagesplatz am Sonntag auf den dritten WM-Rang abgerutscht, nachdem der Franzose Loïc Larrieu den ersten Tagessieg für Yamaha seit 2008 eingefahren hatte.

Lokalmatador Alex Salvini war sehr enttäuscht: „Ich wollte hier unbedingt gewinnen.“ Doch ein Sturz in der vorletzten Sonderprüfung des ersten Tages warf ihn auf Platz 2 zurück. Am zweiten Tag verhinderte ein weiterer Sturz gar, dass der Beta-Fahrer überhaupt auf das Treppchen kam.

Der Deutsche Marco Neubert, der als amtierender Europameister am ersten Tag als Gaststarter in der GP-Klasse einen hervorragenden 12. Platz belegt hatte,



Neuer Leitwolf: Steve Holcombe

schlug sich am zweiten Fahrtag bei einem Sturz in der allerersten Sonderprüfung den Oberschenkel so an, dass er nicht mehr im Stehen fahren konnte. Er gab vorzeitig auf. ■

## ENDURO-WM

Spoleto (I) – 27./28.05.2017

Enduro-GP 1. Tag

1. Steve Holcombe (GB), Beta	58:53,49 m
2. Alex Salvini (I), Beta	+11,11 s
3. Loïc Larrieu (F), Yamaha	+21,44 s
4. Giacomo Redondi (I), Honda	+24,95 s
5. Christophe Nambotin (F), KTM	+43,49 s
6. Cristobal Guerrero (E), Yamaha	+55,00 s
7. Christophe Charlier (F), Husqvarna	+1:09,47 m
12. Marco Neubert (D), KTM	+3:41,22 m

Enduro-GP 2. Tag

1. Loïc Larrieu (F), Yamaha	58:19,65 m
2. Steve Holcombe (GB), Beta	+33,01 sec
3. Christophe Nambotin (F), KTM	+47,30 sec
4. Alex Salvini (I), Beta	+51,35 sec
5. Nathan Watson (GB), KTM	+57,70 sec
6. Cristobal Guerrero (E), Yamaha	+1:16,13 m
7. Matthew Phillips (AUS), Sherco	+1:41,62 m
8. Jaume Betriu (E), KTM	+1:45,42 m

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 Läufen

1. Steve Holcombe (GB)	127 Punkte
2. Loïc Larrieu (F)	106
3. Matthew Phillips (AUS)	102
4. Christophe Nambotin (F)	91
5. Antti Hellsten (SF)	84
6. Giacomo Redondi (I)	83
7. Nathan Watson (GB)	79
25. Marco Neubert (D)	9

Trial-WM Motegi

# Fortsetzungsroman

Ein Ende der Toni-Bou-Show ist unabsehbar. Auch in Japan landete der Katalane einen Doppelsieg.

Von: **Thomas Schiffner**

Starke Regenfälle hatten die 15 Sektionen am Twin Ring am Samstag extrem schlüpfrig gemacht. 48 Strafpunkte für den Sieger sprechen Bände, wenn auch mit Montesa-Honda-Pilot Toni Bou derselbe gewann wie im ersten Bewerb in Spanien. Mit 24 Punkten Rückstand wurde der Brite James Dabill überraschend Zweiter und erzielte sein bestes Karriere-Resultat, während sich

Vizeweltmeister Adam Raga nach Fehler in der Qualifikation mit Platz 5 zufriedengeben musste.

Am Sonntag strahlte die Sonne, und der 30-jährige Bou übernahm die Führung. Doch in der zweiten Runde machte er ungewohnte Fehler, und Raga

rückte heran. Schließlich hatte der TRS-Fahrer nur zwei Punkte mehr. „Ich spürte den Druck in der zweiten Runde, denn der Sieg für Honda war hier in Japan extrem wichtig“, so Bou. Franz Kadlec steigerte sich nach Platz 10 am zweiten Tag auf Rang 8. ■

## TRIAL-WM

Motegi (J)

2. WM-Lauf

1. Tag

1. Toni Bou (E), Montesa	48 Punkte
2. James Dabill (GB), GasGas	72
3. Takahisa Fujinami (J), Mont.	74
10. Franz Kadlec (D), GasGas	103

2. Tag

1. Toni Bou (E), Montesa	22 Punkte
2. Adam Raga (E), TRS	24
3. Albert Cabestany (E), Sherco	30
8. Franz Kadlec (D), GasGas	54

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 Wettbewerben

1. Toni Bou	60 Punkte
2. Adam Raga	45
3. Jeroni Fajardo (E), Vertigo	39
4. Albert Cabestany	38
5. Takahisa Fujinami	37
6. James Dabill	34
7. Jaime Busto (E), Montesa	29
8. Jorge Casales (E), Beta	19
9. Franz Kadlec	18
10. Miquel Gelabert (E), Sherco	12

## NACHRICHTEN

### US-MOTOCROSS: MUSQUIN ÜBERNIMMT

Überraschung beim 2. Lauf der US-Outdoor-Meisterschaft in Glen Helen: KTM's französischer Topmann Marvin Musquin wurde mit den Plätzen 1 und 3 Tagessieger und übernahm die Meisterschaftsführung mit 15 Punkten Vorsprung auf Eli Tomac. Der Auftaktsieger kam im ersten Moto nur bis auf Rang 2 heran. Im zweiten Umlauf blockierte das Vorderrad seiner Kawasaki (19.). Ken-Roczen-Ersatzmann Christian Craig (Honda) brach sich die linke Hand.

### AMERICA FLATTRACK: SMITH-SIEG IN SPRINGFIELD

Erstmals in diesem Jahr kam Indian unter Druck. Yamaha-Pilot Sammy Halbert setzte sich in der vorletzten Runde des Finales auf der schnellen Springfield-Mile an die Spitze. Im vorletzten Turn drückten sich die Indian-Piloten Bryan Smith und Jared Mees innen rein, den Sprint zum Zielstrich gewann Smith mit fünf Tausendstelsekunden vor Mees und 45 Tausendstel vor Halbert.

### WMX: PAPPENMEIER BLEIBT WM-FÜNFTE

Larissa Pappenmeier (3./5.) verpasste bei der Frauen-WM in Ernée knapp das Podium und bleibt WM-Fünfte, nur 16 Punkte hinter WM-Leaderin Kiara Fontanesi. Tagessiegerin wurde Livia Lancelot, die Nancy van de Ven den Sieg in der Schlussrunde von Lauf 1 abnahm und in Lauf 2 als Zweite hinter Courtney Duncan ankam.

### SPEEDWAY-PAAR-EM: DEUTSCHE RAUS

Frankreich (21 Punkte), Großbritannien (20) und Tschechien (18) qualifizierten sich im tschechischen Liberec für das Finale der Paar-EM am 30.9. in Lonigo. Im C-Finale schlugen Valentin Grobauer (8) und Danny Maassen (3) die Rumänen (5 Punkte) und beendeten das Rennen damit auf dem fünften Platz.

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

Fa. Osmann kauft Ihren Audi.  
Tel. 0171/5244461

H

## BMW

Suche Z3 Coupé im Topzustand, max. 50.000 km, nur dt. Fzg., Scheckheft, NR, GWI 0171/2305545 & stk1967@web.de



BMW 335i CABRIO M-Edition, EZ 3/2013, 12850 km, 225 kW (306 PS), unfallfrei Neonblau, Klima, VB 36.450,- EUR. Tel. 0176/30664725

BMW M4 GTS 500 PS, DTM Sonderedition weiß, Neuwagen 2017, einer von 200, Preis VS. Tel. 0171/3614608, m4dtmedition@gmail.com

Fa. Osmann kauft Ihren BMW.  
Tel. 0171/5244461

H

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

H

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

H

Z4 M Coupé, Bj. 04/2008, 51000 km, dunkelblau-met., Vollausstatt., unf.frei, 8-fach bereift, 43.500,- €. 0172-3168655

www.bmw-gebrauchtwagen.com

H

JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. www.kupplung-vor-ort.com  
Tel. 09933-902023

H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Von WA 220i Aktiv Tourer, Autom., Luxury Line, Lederausst., Navi, Leder Dakota, Rückfahrk., autom. Heckklappe, Driving-Assistent Plus, Komfortzugang u.v.m., 6000 km, ab 19.10. T. 08732/2888

## Citroën

Citroen 2CV Ente in Einzelteilen, bei Interesse - Anforderung einer Liste auf nc-schuelwo5@netcologne.de

## Corvette

1991er Coupé/Targa, quasar-blau-met., 5,7 Liter, Schaltgetriebe, Rennauspuff, 12000 km, USA-Brief, Neuzustand, nie auf nasser Strasse gefahren. € 22.000,-. Fax 0034/968/134427

Wir suchen Corvettes - alle Modelle!  
06105/21133, www.corvette-center.de H

## Ferrari

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

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

## Ford



Focus RS Allrad, EZ 03/17, 95 km, Winterpaket, Komfortpaket u.v.m., Preis: 38.500,- €. Peter Wolf, E-Mail: wolf-pack@web.de, Tel. 0160/98132488

Ford GT gesucht. 0171/4167106 H

## Jaguar

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

## Mercedes

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

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

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

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

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

## Morgan

Aero gesucht. 0171/4167106 H

## Porsche

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

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

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

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

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

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

## Chiffre

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

**MOTOR SPORT aktuell**  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Boxster GTS/Spyder ges. 0171/4167106 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

**brembo.**  
Motorsport- und  
High Performance  
Bremsanlagen

Service - Verkauf -  
Wartung & Instandsetzung - Beratung

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

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

**DUNLOP**  
MOTORSPORT  
Sport- & Rallyereifen

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

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

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

**www.Rennsportshop.com**



REDAKTION  
Redaktion MOTORSPORT aktuell.  
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
Telefax: +49 (0)711 182 1958  
www.motorsport-aktuell.com  
msa@motorpresse.de

Chefredaktion: Marcus Schurig  
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,  
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
Markus Stier, Anke Wieczorek  
Fotografen: sutton-images.com, XPB  
Grafik und Produktion: Michael Helz  
(Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Göhrer  
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-Stromeier-Straße 180  
78467 Konstanz  
Vertrieb:  
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
Am Sandtorkai 74  
20457 Hamburg  
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

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

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

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

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

# Leserbriefe

## Schlechter Film Formel 1 GP Monaco, MSA 24/2017

Da ist es wieder, das Gespenst der Stallregie, nur in anderer Form. Strategie heißt das Zauberwort. Hier zeigen die Teams, wer von ihren Piloten hopp oder flopp ist. Ich bin absoluter Vettel-Ferrari-Fan, aber was sich in Monaco abspielte war ein schlechter Film. Wenn Vettel gewinnen will, muss er dafür kämpfen mit dem Messer zwischen den Zähnen und sich nicht „strategien“ lassen. Mit Recht stand Kimi Räikkönen mit versteinertem Mine auf dem Podest und hatte all meine Sympathien. Viel zu früh holte man Kimi zum Reifenwechsel, damit war das Rennen für den Finnen gelaufen. So macht das F1-Rennen auch für den Zuschauer keinen Spaß. Damit verliert die F1 immer mehr Fans, die sich auf einen heißen Kampf freuen. Schluss mit den Strategieabteilungen, kein vorgeschriebener Reifenwechsel, für alle nur einen Typ Trockenreifen, die das ganze Rennen halten. Reifenwechsel nur nach Beschädigung, Plattfuß etc... Das wäre der Anfang, um denjenigen als Sieger zu feiern, der wirklich dafür gekämpft hat. Hinzu käme noch der Wegfall des ganzen Hybrid-Antriebs. Ein richtiger Motor mit 1200 PS und die Fans würden vor dem Fernseher nicht mehr einschlafen.

Michael Günther,  
D-40667 Meerbusch

Seit Jahren werden Studien angestellt, womit man die Formel 1 wieder interessanter für den Fan machen kann. Dabei erscheint es mir eigentlich ganz einfach. Das einzige, das ein Motorsportfan sehen will, ist Rennaction pur. Wenn sich die besten Fahrer in schnell aussehenden Autos Duell liefern, wenn auf der Strecke überholt wird und nicht an der Box, aber durch geniale Fahrmanöver, und nicht weil einer hin-

ten den Heckflügel hochklappen darf, und so ein Rennen bis zum Fallen der Zielflagge spannend bleibt. Dass so was möglich ist, sehen wir in der MotoGP in (fast) jedem Rennen. Und bei den investierten Millionen muss es möglich sein, so etwas auch in der Formel 1 zu schaffen. Aber was wird stattdessen gemacht? Die Regeln werden dahingehend geändert, dass die Autos wie Prollkarren aussehen, mit denen man noch schlechter überholen kann. Autos hui, Rennaction pfui. Aber die ganzen Leute, die sich in diesem Forum in den letzten Monaten in erster Linie darüber auslassen, dass der Halo hässlich aussieht, die kommen mit der neuen Formel 1 wohl voll auf ihre Kosten. Für mich ist das ein weiterer Schritt ins Grab der Formel 1, leider.

Jörg Weber,  
E-08004 Barcelona

## Insider-Wissen Reaktion auf Leserbrief, MSA 24/2017

Ich kann der Forderung nach mehr Infos zum F1-Rennverlauf nur widersprechen. Den Rennverlauf kann ich auch aus jeder günstigen Tagespresse entnehmen. Das wirkliche Insiderwissen und die daraus resultierenden Fragen und Antworten erwartet der geeignete Leser nur in der MSA. Hier braucht kein Platz verschwendet werden für einen Rennverlauf, für dessen Darstellung eine Recherche am TV ausreichend wäre.

Knut Martick,  
per E-Mail

## Funk-Spielchen DTM-Bericht Lausitzring MSA 23/2017

Seit vielen Jahren verfolge ich sehr interessiert die DTM an der Rennstrecke oder zumindest im TV. Unvergesslich die Auftritte

der Ruch-Brüder mit ihrem Mustang. Leider wurde sehr viel immer mehr „verschlimmbessert“, indem man die Regeln der Formel 1 zum Teil übernommen hat. Gerhard Berger hat jetzt endlich den Mut gehabt es so zu ändern, dass die Rennen spannend sind wie schon lange nicht mehr (Gruß an die F1). Der Fahrer steht endlich wieder im Fokus und die widerlichen Strategiespielchen über Funk sind Geschichte. Bravo Gerhard Berger, weiter so!

Ulli Schindler,  
D-86165 Augsburg

## Gedämpfte Freude Zur IndyCar-Coverage MSA 23/2017

Ich bin sehr enttäuscht, dass sich offenbar bei Euch niemand für die IndyCar-Serie begeistert. Die Rennberichte sind sehr dürftig und der Bericht über 5 Tage Training und 2 Tage Qualifying mit Top-9-Shootout für das „Indy 500“ wird nur beiläufig in zwei Sätzen erwähnt. An dieser Stelle hätte man zum Beispiel die komplette Startaufstellung abdrucken können, sowie eine Kurzvorstellung der vier Rookies. Auch hätte man den Ersatzfahrer für Sébastien Bourdais erwähnen können oder die Tatsache, dass erstmals sieben ehemalige Sieger des Indy 500 im Starterfeld sind. Ich kann nur sagen: Schade. Denn diese dürftige Berichterstattung über die IndyCar-Serie insgesamt dämpft die Freude über die ansonsten hervorragende Qualität von MSA.

Alfred Raidl,  
A-1140 Wien

## 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

<b>Mittwoch, 31. Mai</b>		
21.00	Formel 1 Monaco, Rennen (Wh.)	SkySport 2
<b>Donnerstag, 1. Juni</b>		
19.00	Rallycross-WM, Lydden Hill (Zus.)	ORF Sport+
<b>Freitag, 2. Juni</b>		
11.15	IndyCar Series, Indy500 (Highlights)	Sport 1 US
<b>Samstag, 3. Juni</b>		
14.00	Blancpain GT Zolder, Quali-Rennen <b>LIVE</b>	motorsport.tv
21.30	IndyCar Series, Detroit, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Sport 1 US
22.30	Rallye-EM Akropolis, Highlights 1.+2. Tag	Eurosport 1
<b>Sonntag, 4. Juni</b>		
15.05	Blancpain GT Zolder, Hauptrennen <b>LIVE</b>	motorsport.tv
18.30	NASCAR Cup Series, Dover <b>LIVE</b>	Motorvision TV
21.30	IndyCar Series, Detroit, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Sport 1 US
22.00	Blancpain GT Sprint, Zolder (Zus.)	Eurosport 2
23.30	Rallye-EM Akropolis, Highlights 3. Tag	Eurosport 1
<b>Montag, 5. Juni</b>		
12.30	Classic Races/1000 km Nürburgring 1984	Motorvision TV
<b>Dienstag, 6. Juni</b>		
12.30	Classic Races/Can-Am Series 1973	Motorvision TV
23.30	Rallye-EM Akropolis, ERC All Access	Eurosport 1

### Motorrad

<b>Freitag, 2. Juni</b>		
09.00	Moto3-WM Mugello, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
09.45	MotoGP-WM Mugello, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
10.45	Moto2-WM Mugello, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
13.00	Moto3-WM Mugello, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
14.00	MotoGP-WM Mugello, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
15.00	Moto2-WM Mugello, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
<b>Samstag, 3. Juni</b>		
09.00	Moto3-WM Mugello, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
09.45	MotoGP-WM Mugello, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
10.45	Moto2-WM Mugello, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
12.30	Moto3-WM Mugello, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 2
13.15	MotoGP-WM Mugello, FP4 + Quali <b>LIVE</b>	Eurosport 2
15.00	Moto2-WM Mugello, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 2
<b>Sonntag, 4. Juni</b>		
08.30	Motorrad-WM Mugello, Warmup <b>LIVE</b>	Eurosport 2
11.00	Moto3-WM Mugello, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
ca. 12.05	Moto2-WM Mugello, Rennen <b>LIVE</b>	SRF2/Eurosport2
13.45	MotoGP-WM Mugello, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
<b>Montag, 5. Juni</b>		
ab 21.15	Isle of Man TT, Preview/Quali (Zus.)	Motorvision TV
ab 23.05	MotoGP/Moto2 Mugello, Rennen (Zus.)	Eurosport 1
<b>Dienstag, 6. Juni</b>		
19.30	Trial-WM Motegi, Highlights	motorsport.tv
22.05	Isle of Man TT, Superbike-Rennen (Zus.)	Motorvision TV
<b>Mittwoch, 7. Juni</b>		
22.00	Isle of Man TT, 1. Sidecar-Rennen (Zus.)	Motorvision TV

### Livestreams

<b>Samstag 3. Juni</b>		
ca. 14.30	Blancpain GT Sprint Zolder, Quali-Rennen <b>LIVE</b> www.blancpaingtseries.com	
ca. 18.00	IMSA-Sportwagenserie Detroit, Rennen <b>LIVE</b> www.imsa.com	
<b>Sonntag 4. Juni</b>		
ca. 15.00	Blancpain GT Sprint Zolder, Hauptrennen <b>LIVE</b> www.blancpaingtseries.com	

# Vorschau



Der große Showdown rückt näher: Le Mans bittet zum gemeinsamen Vortest



Tracktest des VW Golf GTI TCR: Wie fühlt sich der 350-PS-Rennwagen an?



MotoGP in Mugello: Leichtes Spiel für Viñales dank Rossi-Verletzung?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

1.-3.6.	Rallye-SM, Chablais	CH
2-4.6.	Rallye-EM, Griechenland	GR
3.6.	IMSA-Sportwagenserie, Detroit/Michigan	USA
3./4.6.	IndyCar Series, Detroit/Michigan	USA
3./4.6.	Blancpain GT Sprint Cup, Zolder	B
4.6.	NASCAR Cup Series, Dover/Delaware	USA
8.-11.6.	Rallye-WM, Sardinien	I
11.6.	Formel 1, Montreal	CDN

### Motorrad

27.5.-9.6.	Tourist Trophy, Isle of Man	GBM
4.6.	Motorrad-WM, Mugello	I
11.6.	Motorrad-WM, Barcelona	E
11.6.	Motocross-WM, Orlyonok	RUS

# 83 AUS 160

**MEHR ALS 50%** ALLER FAHRZEUGE  
SETZTEN BEIM **24H-RENNEN**  
AUF DIE **KW COMPETITION**  
**FAHRWERKSTECHNOLOGIE**



Herzlichen Dank für diesen  
grandiosen Vertrauensbeweis!

[www.MediaTel.biz](http://www.MediaTel.biz)

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.



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