

**MOTOR
SPORT**
aktuell

NR.31 / 19. JULI 2017

Hamilton-Sieg in Silverstone Ferrari geht die Luft aus



Rallye-WM: Technik
**Erste Upgrades
für WRC-Renner**

WTCC: Argentinien
**Siege für Lada
und Honda**

Deutschland €2,20
A €2,40 CH sfr 3,50 - I €2,90
B, NL, LUX €2,60 - E €2,90



Sportwagen-WM Nürburgring
**Porsche-Doppelsieg
mit Beigeschmack**



MotoGP: Interview Marc Márquez
**Lob für Folger nach
Sachsenring-Duell**



Formel E: New York
**Zwei Siege für Bird
bei NY-Premiere**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** GP England: Hamilton-Heimsieg und Ferrari-Pannen **S. 4**
- Formel 1** Ergebnisse und Stände nach dem GP in Silverstone **S. 6**
- Formel 1** Vier Rennen ohne Sieg: Schlittert Ferrari in die Krise? **S. 8**
- Formel 1** GP England: Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 10**
- Formelsport** F1-Hintergründe, Formel 2 und IndyCar **S. 12**
- Formel E** Elektrosportserie in New York: Bird mit Doppelsieg **S. 14**
- Sportwagen** WEC am Nürburgring: Stallregie bei Porsche **S. 16**
- Sportwagen** Ferrari sticht Porsche in der LM GTE Pro aus **S. 18**
- Sportwagen** Hintergründe zu GT- und Prototypensport **S. 20**
- Rallyesport** WRC-Technik: Joker bei der Weiterentwicklung **S. 22**
- Rallyesport** Die wichtigsten News aus der Szene **S. 24**
- Eifel Rallye Festival** Vorschau auf das große Drift-Fest **S. 25**
- Tourenwagen** Interview mit DTM-Pilot René Rast **S. 26**
- Tourenwagen** Spannende WTCC-Läufe in Argentinien **S. 28**
- Tourenwagen** Nachrichten aus der DTM und NASCAR **S. 29**

Motorrad:

- MotoGP** Die fünf Könige aus 15 Jahren Königsklasse **S. 30**
- Motorrad-WM** Spitzenreiter Marc Márquez im Interview **S. 34**
- Motorrad-WM** News aus MotoGP, Moto2 und Moto3 **S. 36**
- Endurance-WM** Letzter Test vor dem Klassiker in Suzuka **S. 38**
- Offroad** Alles Wichtige aus Motocross, Speedway und Co. **S. 40**
- Offroad** Langbahn: Gespräch mit WM-Rookie Michael Härtel **S. 42**

Leserservice:

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

18 Reifenschonender Ferrari holt Klassensieg am Nürburgring



30 15 Jahre MotoGP produzierten fünf Champions. Mit Rossi an der Spitze



28 Zwei Reifenschäden versauen Catsburg das WTCC-Wochenende in Argentinien



12

Die Zukunft? Vettel testet in Silverstone den Cockpitschutz „Shield“



FERRARI IN DER DEFENSIVE

Sebastian Vettel führt die WM nur noch mit einem Punkt vor Lewis Hamilton an. Seit Mercedes die Reifen besser versteht, hinkt Ferrari hinterher. Was ist los mit der Scuderia?

Seite 8

BMW TESTET DEN M8 GTE

Im nächsten Jahr steigt BMW mit dem neu entwickelten M8 werksseitig in die GTE-Klasse der WEC ein. Das Testprogramm auf der Strecke läuft seit Anfang des Monats. Es herrscht Optimismus.

Seite 20

ENDURANCE-TEST IN SUZUKA

Die japanischen Motorrad-Werke in der Endurance-WM geben Vollgas, um beim Acht-Stunden-Klassiker in Suzuka aufzutrupfen. Bei den Testfahrten schnappte sich Honda eine Doppelführung.

Seite 38

41

Speedway-EM: In Güstrow hatten die deutschen Drifter Heimvorteil



Bei Ferrari fliegen

Lewis Hamilton drückte dem GP England mit einem souveränen Start-Ziel-Sieg seinen Stempel auf. Bei Ferrari spielte sich zwei Runden vor Schluss ein Reifen-Drama ab. Sowohl Räikkönen als auch Vettel mussten an die Box. In unserer Analyse klären wir die Hintergründe auf.

Von: **Bianca Leppert**

Wieso war Hamilton so überlegen?

Lewis Hamilton fuhr in Silverstone in seiner ganz eigenen Welt. Keiner konnte dem dreimaligen Weltmeister das Wasser reichen. Er feierte nicht nur den vierten Sieg der Saison und zoomte sich bis auf einen Punkt an den WM-Führenden Sebastian Vettel heran, sondern zog mit fünf Siegen beim GP England auch mit Jim Clark und Alain Prost gleich. Die Überlegenheit von Hamilton auf dem 5,891 Kilometer langen Kurs kündigte sich schon im Qualifying an. Über eine halbe Sekunde schenkte er seinem ersten Verfolger Kimi Räikkönen auf Platz zwei ein. So groß war der Abstand in der ersten Startreihe in diesem Jahr noch nie.

Im Rennen setzte Hamilton seinen Triumphzug fort. Er kontrollierte das Geschehen vom Start bis ins Ziel. Nach dem Boxenstopp wuchs der Vorsprung auf Räikkönen kontinuierlich an und pendelte sich einige Runden danach bei rund zwölf Sekunden ein. Abgesehen davon, dass dem Mercedes W08 die Strecke in Silverstone mit den mittelschnellen und schnellen Kurven entgegenkommt, machte auch Hamilton selbst den Unterschied. Aber was macht ihn auf der Strecke so viel stärker als andere Piloten?

„Because I own it“, erklärte der Pilot mit einem Grinsen. Übersetzt: Es ist einfach seine Strecke. „Seit 2002 fahre ich hier Rennen. Maggots-Becketts ist die beste Kurvenkombination der ganzen Saison. Und die Fans haben mir hier in jeder Runde ei-

nen Extraschub gegeben. Sie sind jedes Mal aufgestanden, wenn ich vorbeigefahren bin. Das erlebst du sonst nirgends.“

Weshalb hatte Ferrari Reifenschäden?

Das Finale des Grand Prix von England wurde für Ferrari zum Desaster. Zwei Runden vor Schluss erwischte es Kimi Räikkönen auf Platz zwei liegend mit einem Reifenschaden vorne links, eine Runde später ereilte Sebastian Vettel auf Platz vier liegend ebenfalls vorne links ein Reifenproblem. Beide hatten die Soft-Mischung aufgezogen. „Vor Kurve 6 ist der Gummi vom Reifen gegangen, aber nicht wirklich explodiert. Davor hat sich alles normal angefühlt“, berichtete Räikkönen. Der Finne rettete sich noch an die Box, verlor aber durch den Zusatzstopp eine Position an Valtteri Bottas. Vettel musste wegen des Schadens und des Zusatzservices gleich drei Plätze abgeben und wurde schließlich Siebter. „Wir hatten Glück, dass wir überhaupt noch ins Ziel kamen“, meinte Vettel. Erklären konnte sich der Heppenheimer den Vorfall nicht. „Ich hatte das Gefühl, es sei in Ordnung. Das ganze Wochenende hat der Reifen lange gehalten. Die Vorhersage war, dass er noch viel länger hält.“

Räikkönens Reifen waren sogar sechs Runden frischer. Die beiden Fälle darf man aber nicht vergleichen. Bei Räikkönen lösten sich Teile der Lauffläche, bei Vettel platzte der Reifen. Das bestätigte Pirelli-Technikchef Mario Isola: „Es waren zwei unterschiedliche Schadensbilder. Kimis Reifen hat keine Luft verloren, Sebastians Reifen schon.“ Pirelli sucht gemeinsam mit Ferrari die Ursache, was jedoch einige Tage in Anspruch nehmen wird. Die Reifen sollen in Mailand analysiert werden. Niki Lauda vermutete, Ferrari sei beim Setup zu weit gegangen. Ferrari streitet das ab. Die Italiener hatten bisher immer das reifenschonendste Auto. Mehr Radsturz wäre eine mögliche Erklärung für Schäden an der Innenschulter. Ferrari ist vermutlich mehr



Drama im Finale: In der vorletzten Runde löst sich plötzlich der linke Vorderreifen am Ferrari von Sebastian Vettel auf



Glücksmoment: Lewis Hamilton lässt sich von den britischen Fans feiern. In Silverstone ist der Mercedes-Pilot immer besonders schnell unterwegs

die Fetzen



Abtrieb als Mercedes gefahren. Möglicherweise verlagerte Ferrari die Aero-Balance etwas mehr nach vorne, um Untersteuern zu vermeiden.

Wie kam Ricciardo so weit nach vorn?

Den ersten Saisonsieg feierte Daniel Ricciardo in Baku. Der fünfte Platz in England fühlte sich für den Australier aber fast genauso gut an. Wegen eines außerplanmäßigen Getriebewechsels und eines Turbolader-Schadens im Zeittraining musste der Red-Bull-Pilot vom 19. Platz losfahren. In 51 Runden pflügte er durchs Feld und sah schließlich direkt hinter Teamkollege Max Verstappen die Zielflagge, der als Vierter gestartet war. Kein Wunder, dass ihn die Fans zum Fahrer des Rennens kürten.

„Ich hoffe, dass davon viel im Fernsehen zu sehen war“, witzelte der Sunnyboy. „Ich habe das ganze Rennen über Autos überholt.“ Insgesamt waren es 14 Überholmanöver. Selbst nach seinem Ausrutscher zu Beginn des Rennens, der ihn von Platz 13 wieder auf 18 zurückwarf, ließ er sich nicht entmutigen. „Ich war zu gierig“, entschuldigte sich Ricciardo. Eine Runde vor dem Ende schnappte er sich noch Nico Hülkenberg, das Reifenproblem von Sebastian Vettel spülte ihn einen weiteren Platz nach vorne. „Was den Spaß anging, würde ich diesem Rennen zehn von zehn Punkten geben“, meinte Ricciardo.

Ging die Taktik von Bottas auf?

Nach dem Qualifying war die Zielvorgabe von Valtteri Bottas ganz klar: ein Podiumsplatz. Das konnte der Finne mit Platz zwei erfüllen. Und auch ohne die geschenkte Position von Räikkönen hätte er mit Platz drei im Plan gelegen. Die Entscheidung, im Gegensatz zu allen anderen Piloten in den Top-Ten mit dem Soft- Reifen loszufahren, machte sich bezahlt. Die Taktik zog man deshalb erst in Erwägung, weil Bottas wie Hamilton in Österreich

wegen eines Getriebeproblems fünf Startplätze strafversetzt worden war und von Rang neun ins Rennen starten musste.

„In der Qualifikation hat mir das nicht gerade geholfen, aber im Rennen war es die beste Entscheidung“, sagte Bottas. Nachdem Sebastian Vettel und Max Verstappen schon in Runde 18 und 19 in die Box abgebogen waren, hatte Bottas freie Bahn, legte eine schnelle Runde nach der anderen hin und fuhr sich so eine Lücke bis zu seinem Wechsel auf Supersofts in Runde 32 heraus. Hätte er Räikkönen am Ende noch aus eigener Kraft schnappen können? „Nein, das wäre wohl zu schwierig gewesen“, gibt der Mann aus Nastola offen zu. Bottas machte sieben Plätze gut, Hamilton in Österreich nur vier. Ein Mercedes-Ingenieur erklärte: „Wir waren in Silverstone deutlich stärker als in Spielberg.“

Wieso war Renault so schnell?

Nico Hülkenberg schaffte es mit dem R.S.17 auf den sechsten Platz und stellte damit das beste Auto aus dem Mittelfeld. Das war ihm zuvor nur in Barcelona gelungen. Die gute Leistung im Rennen könnte ein Wendepunkt sein. Im Zeittraining hatte man schon oft für Überraschungen gesorgt, am Sonntag knickten jedoch meist die Reifen ein. In Silverstone hatte Renault an Hülkenbergs Auto aber einen neuen Unterboden und neue Bardboards angebracht. „Damit generieren wir auf eine andere Art Abtrieb“, erklärte Renault-Einsatzleiter Alan Permane. „Das wirkt sich auch positiv auf den Reifenabbau aus.“ Der Frontflügel lässt sich nun stärker anstellen, ohne Abtrieb im Heck zu verlieren. „Wir müssen jetzt abwarten, ob sich dieser Eindruck auch auf anderen Strecken bestätigt.“

Hülkenberg selbst war ebenfalls happy: „Wir hatten eine gute Pace im Rennen und konnten uns vor beiden Force India halten, was sehr positiv ist.“ Für das nächste Rennen in Ungarn will Renault noch einen neuen Frontflügel bringen. ■

SUTTON IMAGES

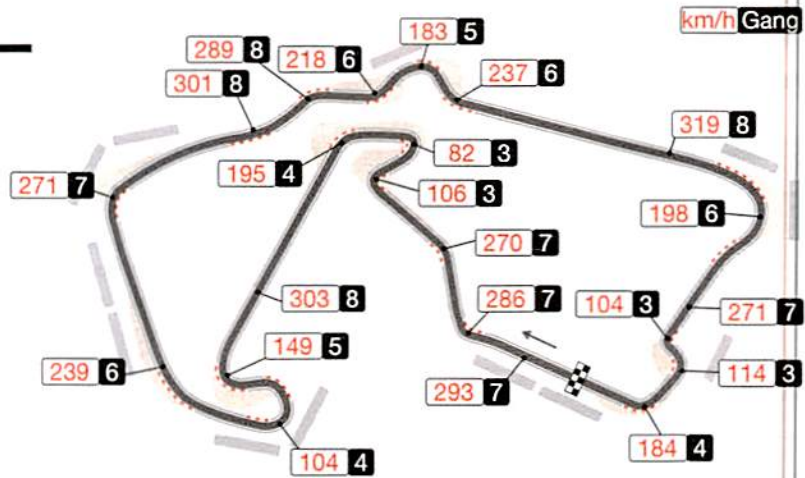
SUTTON IMAGES

Frühes Ende: Jolyon Palmer schob mächtig Frust beim Helmspiel. Die Hydraulik sorgte für den Ausfall schon in der Einführungsrunde

GP ENGLAND: 10. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,891 km**
 Runden: **51**
 Distanz: **300,307 km**
 Zuschauer: **142 000**
 Wetter: **22 Grad**
 Topspeed Qualifikation: **325,5 km/h (Massa)**
 Topspeed Rennen: **330,6 km/h (Bottas)**
 Gangwechsel/Runde: **34**
 Vollgasanteil: **74 % (1000 m = 13,5 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,73 Liter**
 Führungswechsel: **0**



STARTAUFGSTELLUNG

Platz	Fahrer	Team	Zeit
1.	Lewis Hamilton, GB	Mercedes	1.26,600 min
2.	Kimi Räikkönen, FIN	Ferrari	1.27,147 min
3.	Sebastian Vettel, D	Ferrari	1.27,356 min
4.	Max Verstappen, NL	Red Bull-Renault	1.28,130 min
5.	Nico Hülkenberg, D	Renault	1.28,856 min
6.	Sergio Pérez, MEX	Force India-Mercedes	1.28,902 min
7.	Esteban Ocon, F	Force India-Mercedes	1.29,074 min
8.	Stoffel Vandoorne, B	McLaren-Honda	1.29,418 min
9.	Valtteri Bottas, FIN ¹⁾	Mercedes	1.27,356 min
10.	Romain Grosjean, F	HaasF1-Ferrari	1.29,549 min
11.	Jolyon Palmer, GB	Renault	1.30,193 min
12.	Daniil Kvyat, RUS	Toro Rosso-Renault	1.30,355 min
13.	Carlos Sainz, E	Toro Rosso-Renault	1.31,368 min
14.	Felipe Massa, BR	Williams-Mercedes	1.31,482 min
15.	Lance Stroll, CDN	Williams-Mercedes	1.42,573 min
16.	Kevin Magnussen, DK	HaasF1-Ferrari	1.42,577 min
17.	Pascal Wehrlein, D	Sauber-Ferrari	1.42,593 min
18.	Marcus Ericsson, S	Sauber-Ferrari	1.42,633 min
19.	Daniel Ricciardo, AUS ²⁾	Red Bull-Renault	1.42,966 min
20.	Fernando Alonso, E ³⁾	McLaren-Honda	1.37,598 min

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Hamilton	51/51 ²⁾	1:21.27,430 min = 221,201 km/h	ss/s	1 (27,733 s)	1.30,621 min
2. Bottas	51	+ 14,063 s	ss/s	1 (27,658 s)	1.30,905 min
3. Räikkönen	51	+ 36,570 s	ss/s/ss	2 (57,533 s)	1.31,517 min
4. Verstappen	51	+ 52,125 s	ss/s/ss	2 (57,203 s)	1.30,678 min
5. Ricciardo	51	+ 1.05,955 min	ss/s	1 (27,910 s)	1.31,874 min
6. Hülkenberg	51	+ 1.08,109 min	ss/s	1 (30,841 s)	1.32,577 min
7. Vettel	51	+ 1.33,989 min	ss/s/ss	2 (1.03,567 min)	1.31,872 min
8. Ocon	50	-	ss/s	1 (29,194 s)	1.33,521 min
9. Pérez	50	-	ss/s	1 (28,942 s)	1.33,504 min
10. Massa	50	-	s/ss	1 (27,583 s)	1.33,562 min
11. Vandoorne	51	-	s/ss	1 (29,377 s)	1.33,484 min
12. Magnussen	50	-	ss/s	1 (28,099 s)	1.32,683 min
13. Grosjean	50	-	ss/s/ss	2 (57,359 s)	1.32,290 min
14. Ericsson	50	-	s/ss	1 (28,825 s)	1.33,119 min
15. Kvyat	50	-	ss/s/DT/ss	2 (58,164 s)	1.33,594 min
16. Stroll	50	-	s/ss/ss	3 (1.31,052 min)	1.33,400 min
17. Wehrlein	50	-	s/m/s/ss	-	1.33,342 min
18. Alonso	32	Benzindruck (P 16)	ss/s	-	1.34,263 min
19. Alonso	0	Unfall (P 12)	ss	-	-
20. Palmer	0	Hydraulik (P 11)	ss	-	-

FAHRER-WM

1. Vettel	3*	177 Punkte
2. Hamilton	4	176 Punkte
3. Bottas	2	154 Punkte
4. Ricciardo	1	117 Punkte
5. Räikkönen		98 Punkte
6. Verstappen		57 Punkte
7. Pérez		52 Punkte
8. Ocon		43 Punkte
9. Sainz		29 Punkte
10. Hülkenberg		26 Punkte
11. Massa		23 Punkte
12. Stroll		18 Punkte
13. Grosjean		18 Punkte
14. Magnussen		11 Punkte
15. Wehrlein		5 Punkte
16. Kvyat		4 Punkte
17. Alonso		2 Punkte

¹⁾ 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; ²⁾ Runden in Führung, Bestwerte in Rot; ³⁾ Zehn Sekunden addiert; ⁴⁾ Fünf Sekunden addiert

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	6:4
Vettel – Räikkönen	7:3
Ricciardo – Verstappen	4:6
Alonso – Vandoorne	8:1
Vandoorne – Button	1:0
Massa – Stroll	9:1
Pérez – Ocon	9:1
Sainz – Kvyat	4:6
Grosjean – Magnussen	6:4
Hülkenberg – Palmer	10:0
Ericsson – Wehrlein	2:6
Ericsson – Giovinazzi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	6*	330 Punkte
2. Ferrari	3	275 Punkte
3. Red Bull-Renault	1	174 Punkte
4. Force India-Mercedes		95 Punkte
5. Williams-Mercedes		41 Punkte
6. Toro Rosso-Renault		33 Punkte
7. HaasF1-Ferrari		29 Punkte
8. Renault		26 Punkte
9. Sauber-Ferrari		5 Punkte
10. McLaren-Honda		2 Punkte



Video:
Die Diskussion nach dem Rennen

¹⁾ 5 Plätze zurück wegen Getriebewechsels
²⁾ 15 Plätze zurück wegen Einsatz der 5. MGU-H und Getriebewechsel
³⁾ 30 Plätze zurück wegen Einsatz des 6. Motors, des 8. Turboladers und MGU-H und der 5. Batterie
 Startnummer

* Anzahl Siege

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1:29,106 min	29
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+0:00,078 s	29
3. Max Verstappen	Red Bull	+0:00,498 s	26
4. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0:00,836 s	19
5. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0:01,031 s	19
6. Sebastian Vettel	Ferrari	+0:01,411 s	19
7. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+0:01,789 s	21
8. Fernando Alonso	McLaren	+0:01,887 s	20
9. Felipe Massa	Williams	+0:01,893 s	26
10. Stoffel Vandoorne	McLaren	+0:01,935 s	27
11. Carlos Sainz	Toro Rosso	+0:02,094 s	24
12. Esteban Ocon	Force India	+0:02,104 s	32
13. Sergio Perez	Force India	+0:02,191 s	33
14. Romain Grosjean	Haas F1	+0:02,504 s	24
15. Lance Stroll	Williams	+0:02,578 s	24
16. Antonio Giovinazzi	Haas F1	+0:02,925 s	24
17. Nico Hülkenberg	Renault	+0:03,065 s	19
18. Jolyon Palmer	Renault	+0:03,344 s	16
19. Pascal Wehrlein	Sauber	+0:03,923 s	23
20. Marcus Ericsson	Sauber	+0:04,293 s	26

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1:28,496 min	31
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+0:00,047 s	35
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0:00,332 s	36
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+0:00,460 s	36
5. Max Verstappen	Red Bull	+0:00,602 s	32
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0:01,090 s	35
7. Nico Hülkenberg	Renault	+0:01,440 s	37
8. Felipe Massa	Williams	+0:01,510 s	36
9. Fernando Alonso	McLaren	+0:01,742 s	28
10. Esteban Ocon	Force India	+0:01,887 s	42
11. Carlos Sainz	Toro Rosso	+0:02,059 s	26
12. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+0:02,066 s	34
13. Sergio Perez	Force India	+0:02,128 s	43
14. Romain Grosjean	Haas F1	+0:02,165 s	33
15. Lance Stroll	Williams	+0:02,199 s	37
16. Stoffel Vandoorne	McLaren	+0:02,286 s	31
17. Kevin Magnussen	Haas F1	+0:02,339 s	33
18. Jolyon Palmer	Renault	+0:02,383 s	25
19. Marcus Ericsson	Sauber	+0:03,120 s	27
20. Pascal Wehrlein	Sauber	+0:03,433 s	30

FAHRERNOTEN

 **10/10** @ 8,60
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

 **09/10** @ 7,80
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

 **09/10** @ 8,20
Max Verstappen
Red Bull Racing

 **09/10** @ 7,80
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing

 **06/10** @ 8,30
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari

 **09/10** @ 7,00
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari

 **07/10** @ 7,60
Sergio Pérez
Force India

 **07/10** @ 6,80
Esteban Ocon
Force India

 **06/10** @ 7,00
Felipe Massa
Williams F1

 **05/10** @ 5,80
Lance Stroll
Williams F1

 **06/10** @ 8,22
Fernando Alonso
McLaren F1

 **08/10** @ 5,20
Stoffel Vandoorne
McLaren F1


 **05/10** @ 6,70
Carlos Sainz
Scuderia Toro Rosso


 **02/10** @ 5,50
Daniil Kvyat
Scuderia Toro Rosso


 **06/10** @ 6,50
Romain Grosjean
Haas F1 Team

 **06/10** @ 5,80
Kevin Magnussen
Haas F1 Team

 **09/10** @ 7,20
Nico Hülkenberg
Renault F1

 **07/10** @ 4,40
Jolyon Palmer
Renault F1

 **06/10** @ 5,50
Marcus Ericsson
Sauber F1 Team

 **05/10** @ 6,63
Pascal Wehrlein
Sauber F1 Team

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:28,063 min	18
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+0:00,032 s	14
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+0:00,074 s	20
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+0:00,669 s	15
5. Nico Hülkenberg	Renault	+0:01,417 s	14
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+0:01,549 s	15
7. Romain Grosjean	Haas F1	+0:01,756 s	14
8. Max Verstappen	Red Bull	+0:01,841 s	13
9. Felipe Massa	Williams	+0:01,896 s	19
10. Stoffel Vandoorne	McLaren	+0:02,025 s	19
11. Fernando Alonso	McLaren	+0:02,075 s	17
12. Esteban Ocon	Force India	+0:02,109 s	19
13. Kevin Magnussen	Haas F1	+0:02,207 s	15
14. Jolyon Palmer	Renault	+0:02,239 s	16
15. Sergio Perez	Force India	+0:02,353 s	16
16. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+0:02,441 s	20
17. Carlos Sainz	Toro Rosso	+0:02,452 s	19
18. Pascal Wehrlein	Sauber	+0:02,558 s	24
19. Marcus Ericsson	Sauber	+0:02,567 s	24
20. Lance Stroll	Williams	+0:03,295 s	18

STATISTIK DES WOCHENENDES

5

Mal hat sich Lewis Hamilton nun schon an einem Rennwochenende die Pole-Position, die schnellste Rennrunde, alle Führungsrunden und am Ende dann auch den Sieg gesichert. Der Statistiker nennt diese totale Dominanz „Grand Slam“. Nur einem Pilot in der Formel-1-Geschichte gelang dieses Kunststück noch häufiger: Jim Clark sammelte in seiner Karriere acht Grand Slams. Doch wenn Hamilton so weitermacht, stellt er diesen Rekord auch noch ein. Silverstone war bereits sein dritter Grand Slam in diesem Jahr. Schon in Shanghai und Montreal ließ er der Konkurrenz keinen Stich. Noch vor der Sommerpause könnte Hamilton den nächsten Meilenstein feiern. Nach seiner 67. Pole-Position fehlt dem Briten jetzt nur noch eine einzige zur Bestmarke von Michael Schumacher.



Bereits zum fünften Mal gewann Hamilton sein Helmspiel

ZITAT DES RENNENS

»DIE BILDER SPRECHEN FÜR SICH. DA MUSS ICH NICHT MEHR VIEL ZU SAGEN. ICH FUHR DIE NORMALE LINIE UND SPÜRTE PLÖTZLICH EINEN SCHLAG VON DER SEITE. ES WAR MEIN TEAMKOLLEGE.«

Carlos Sainz

Ferrari auf der Kriechspur

Halbzeit in der WM. Noch führt Sebastian Vettel die Wertung an, doch seit Montreal ist der Mercedes das bessere Auto.

Von: Michael Schmidt



Zahlen lügen nicht. Die Pleite beim GP Monaco hat Mercedes aufgeweckt. In den letzten vier Rennen holte Mercedes auf Ferrari 72 Punkte auf. Dabei mussten die Mercedes-Piloten zwei Mal je fünf Startplätze wegen unplanmäßiger Getriebewechsel zurück. Sebastian Vettels WM-Vorsprung auf Lewis Hamilton verdampfte innerhalb der letzten vier Grands Prix von 24 Punkten auf einen Zähler. Ferrari hat seit dem GP Monaco nicht mehr gewonnen, Mercedes drei Mal bei vier Starts. Und Hamiltons Sieg in Baku verhinderte nur ein loser Nackenschutz.

Auf den ersten Blick sieht es nach einer Wende im Titelrennen aus. Silverstone verstärkte den Eindruck noch: Lewis Hamilton hängt den schnellsten Ferrari im Training um 0,547 Sekunden ab. Nach 48 Runden lag Hamilton 12,8 Sekunden vor Kimi Räikkönen, im Ziel waren es 36,5 Sekunden. Beide Ferrari-Piloten mussten nach späten Reifenschäden ein zweites Mal an die Box. Da machte schnell das Wort einer Ferrari-Krise die Runde. Sonst war es immer Mercedes, die mit den Reifen haderten. Doch das haben die Titelverteidiger seit Monte Carlo leidlich im Griff.

Nur gelegentlich gibt es noch Ausreißer. „Bottas ist im Training sieben Zehntel langsamer als Lewis, weil er die Reifen nicht ins Fenster bringt. Und keiner von unseren g'scheiten Herren kann dir sagen, warum“, nörgelt Niki Lauda.

Pirelli untersucht Defekte

Ferraris Reifenmisere konnte vor Ort nicht geklärt werden. Es waren unterschiedliche Schadensbilder mit wahrscheinlich ähnlicher Vorgeschichte. In beiden Fällen gab der linke Vorderreifen auf. Bei Räikkönen zog es Gummifetzen nahe der Außenschul-

ter von der Lauffläche. Der Reifen hielt aber die Luft – er war 25 Runden alt. Vettel erlitt ein Reifenplatzer. Zuvor hatten sich Blasen an der Innenschulter gebildet, ein klares Zeichen für Überhitzung. Der Reifensatz hatte zwar schon 32 Runden abgepulst, doch diese Distanz hatte Valtteri Bottas im ersten Stint auch geschafft. Auch die Reifen der Mercedes-Piloten wiesen Blasen auf. Nur weniger schlimm.

Das spricht dafür, dass Ferrari mit der Aero-Balance und der Fahrwerksabstimmung Defizite ausgleichen wollte. Pirelli redet sich auf das hohe Renntempo

heraus. Mercedes wagte sich vorn nicht an den maximal erlaubten Radsturz von 3,5 Grad heran. Aus Angst vor Überlastung. Hat Ferrari da zu viel riskiert? Wir wissen es nicht. Ferrari fuhr mit mehr Abtrieb. Auf Streckentypen wie Silverstone mit bis zu 74 Prozent Vollgas hat Mercedes das effizientere Auto. Das heißt: Weniger Luftwiderstand bringt die schnellere Rundenzeit. Vettel: „Viele Kurven wurden mit den neuen Autos eine Gerade. Das hilft Mercedes. In den Kurven können wir mithalten. Durch Copse Corner bin ich um 10 km/h schneller als die Mercedes.“



WILHELM

Von der Rolle: Ferrari war in Silverstone zu langsam



WILHELM

Hamilton jubelt, Bottas klatscht, Räikkönen schiebt Frust

Vettel dementiert Krise

Doch ist bei Ferrari wirklich der Wurm drin? Vettel verneint: „In Spielberg bin ich sechs Zehntel hinter dem Sieger ins Ziel gekommen. Und der hatte einen Frühstart.“ In Montreal warf ihn ein Frontflügelwechsel nach dem Start weit zurück. Trotz eines beschädigten Unterbodens war Vettel pro Runde nur drei Zehntel langsamer als Sieger Hamilton. In Baku kam er vor Hamilton ins Ziel. Beide hatten etwa gleich lange unplanmäßige Boxenstopps. Hamilton, weil der Nackenschutz verrutschte. Vettel, weil er eine Strafe absitzen musste. Vettel sieht nur ein Manko: „Unser Genickbrecher ist das Training. Da kann Mercedes den Motor aufdrehen, wir nicht. Das bringt zwischen drei und sechs Zehntel, je nach Strecke.“ Doch das ist erst seit Baku so dramatisch. Lagen die Mercedes-Ingenieure mit ihrem Verdacht doch richtig, dass Ferrari bis zum GP Aserbaidschan Öl ins Benzin mischte, um die Leistung zu steigern? Nach Montreal drohte die FIA mit schärferen Kontrollen.



WILHELM

Seit vier Rennen das gleiche Bild: Mercedes vor Ferrari

Andererseits wundert sich Ferrari, wie Mercedes so schnell seine Reifenprobleme in den Griff bekommen hat. Maranello vermutet Trickereien mit dem hydraulischen Fahrwerk. Sprachen die Mercedes-Leute in Montreal nicht von „neuen Werkzeugen“? Was sind das für Werkzeuge? Auch hier wird viel gemutmaßt, seit die FIA in Baku das Vorheizen der hydraulischen Aktuatoren verboten hat. Fünf Teams haben das so praktiziert, um an der Hinterachse die Bodenfreiheit konstant zu halten.

Der Mercedes W08 ist eines von fünf Autos im Feld mit einer hydraulischen Aufhängung. Die beiden Stellglieder der Hinterachse, die die Vertikalbewegungen

! Die Formel 1 leidet unter Paranoia. Hat Ferrari mit Öl im Benzin geschummelt? Und löst Mercedes sein Reifenproblem mit Tricks beim hydraulischen Fahrwerk?

und das Rollverhalten kontrollieren, sind im Getriebegehäuse montiert. Es ist das ideale Umfeld, um die Temperatur und die Viskosität des Hydrauliköls zu beeinflussen. Natürlich rein „zufällig“. Theoretisch ließe sich damit die Fahrwerkscharakteristik zwischen Training und Rennen ändern. Der FIA sind die Hände gebunden: „Wir können den Teams nicht vorschreiben, in welchem Umfeld sie ihre Aktuatoren platzieren“, erklärt FIA-Technikchef Marcin Budkowski.

Vor der Sommerpause hat Ferrari noch ein Rennen, sich im Duell gegen Mercedes wieder

etwas Luft zu verschaffen. Der Hungaroring besteht aus langsamen und mittelschnellen Kurven. „Das passt unseren Autos besser als die schnellen Ecken von Silverstone“, konstatiert Räikkönen. Vettel mahnt zur Ruhe: „Silverstone war ein Ausreißer. Generell stehen wir viel besser da als 2016. Wir müssen an unseren Samstagen arbeiten, wenn wir die Mercedes am Sonntag ärgern wollen.“ Niki Lauda dagegen fordert jetzt den goldenen Schuss von der Entwicklungsabteilung: „Ich will wieder ruhig schlafen. Dazu brauchen wir einen Schritt von drei Zehnteln.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

SILVERSTONE IN NOT

Der GP England fand zum 68. Mal statt. Sonst stand nur noch Italien seit 1950 immer im Kalender. Die Grands Prix im Mutterland des Motorsports teilen sich wie folgt auf: 5 Aintree, 12 Brands Hatch, 51 Silverstone. 2019 könnte die Formel 1 zum letzten Mal auf dem Flugplatzkurs gastieren: Silverstone hat die Option gezogen, den bis 2026 laufenden Vertrag vorzeitig zu kündigen. Trotz 344 500 Zuschauern an drei Tagen macht der GP England Verlust, 2015 und 2016 zusammen 7,6 Millionen Pfund. Wegen des Inflationsschlags von jährlich 5 Prozent ist das Antrittsgeld in 2017 auf 16,2 Millionen Pfund gestiegen. Auch dieses Jahr werden rote Zahlen erwartet.

EIN ZIRKUS ZIEHT UM

Zwei Rennen in einer Woche sind eine logistische Herausforderung. Mehr als 300 Trucks haben die 1500 Kilometer lange Reise von Spielberg nach Silverstone angetreten. Am Montagmittag waren die Motorhomes in Österreich abgebaut. Dienstagabend ging der

Aufbau in England los. Red Bull reiste mit 22 Sattelschleppern für die Energy Station, einer davon ein Kran. Und ausgerechnet der hatte einen Plattfuß auf der Reise. Das verzögerte den Aufbau um vier Stunden. Zum Glück hat Red Bull zwei Plattformen, so stand bereits das Fundament.



Ein Lebenswerk im Kino

HAMILTON MACHT PARTY

Die Formel-1-Show mitten in London war ein voller Erfolg. Obwohl die Veranstaltung erst 24 Stunden vorher angekündigt wurde, kamen 100 000 Menschen, 45 000 wurden direkt zum Trafalgar Square durchgelassen. Dann musste der innere Bereich

aus Sicherheitsgründen geschlossen werden. 19 Fahrer waren anwesend, die gefeiert wurden wie Rockstars. „Ein Ereignis, das ich nie vergessen werde“, sagte Esteban Ocon. Nur Superstar Lewis Hamilton fehlte. Seine Ausrede: „Ich wollte mich optimal auf mein Heimrennen in Silverstone vorbereiten und brauchte zwei Tage Auszeit.“ Mit Parties auf Mykonos.

MASSA ÜBERRASCHT

Felipe Massa empfiehlt den Film über das Lebenswerk von Frank Williams. Der Brasilianer war überrascht, wie wenig er über das Team wusste: „Viele Dinge waren neu für mich. Wie das Team entstand, welche finanziellen Probleme Frank am Anfang hatte, welche Rolle seine Frau Virginia spielte. Auch die Details zu seinem Unfall kannte ich nicht. Es ist ein bewegender Film. Am Ende kamen mir die Tränen.“

BILLY MONGER ZU GAST

Der im Frühjahr schwer verunglückte Billy Monger war als Gast von Lewis Hamilton in Silverstone.

Der damals 17-jährige Formel-4-Pilot verlor bei dem Unfall in Donington beide Beine.



Hamilton und sein Gast Monger

MIT 79 IN DIE FORMEL 1

Sie geht nicht als Rookie durch und doch erlebte Rosemary Smith mit 79 Jahren ihre Formel-1-Premiere. Die Lady drehte auf Einladung von Renault in Paul Ricard beim Filmtag ein paar Runden in einem E20. Sie ist die älteste Person, die je ein Formel-1-Auto bewegte. Die Irin mit den weißen Locken hat sogar Rennenerfahrung: Sie war erfolgreiche Rallyefahrerin und nahm 1966 an der Rallye Monte Carlo teil. Das Video gibt es bei YouTube.

KOMMENTAR

Lewis Hamilton ist eine exzentrische Persönlichkeit. Ein Rennfahrer, der polarisiert. Die einen bewundern seinen Speed und seinen Renninstinkt. Die anderen regen sich über seinen ausschweifenden Lebensstil und seinen Selbstdarstellungstrieb in den sozialen Netzwerken auf. Manche seiner Posts, wie das auf Neudeutsch heißt, sind witzig, andere oberflächlich. So wie die Bühne der Kurznachrichtendienste generell. Am Mittwoch vor dem GP England hätte Hamilton die größte reale Bühne haben können, die es in der Formel 1 je gab. Motorsport zum Anfassen, im Herzen von London. Alle kamen, nur der Superstar nicht. Hamilton wäre auf dem Laufsteg rund um den Trafalgar Square empfangen worden wie einst die Beatles. Er machte lieber Party auf Mykonos und schickte den Beweis seines



Wer fehlt? 19 Formel-1-Fahrer sind in London, einer in Griechenland

Fernbleibens auch noch rund um den Globus. Mit der Notiz, dass er zwei freie Tage brauchte, um sich optimal auf sein Heimrennen vorzubereiten. Hört sich wie eine Ausrede an, ist aber keine. Hamiltons beste Vorbereitung besteht nicht aus Schwitzen im Krafraum. Er braucht die Ablenkung, lange und laute Nächte mit

Freunden, bei denen der Stress der GP-Welt voll von ihm abfällt. Trotzdem war er in diesem Fall nicht gut beraten. Weil das Event in London den Auftakt einer Charme-Offensive der Formel 1 gegenüber den Fans darstellte. Da muss der Held der Massen dabei sein. Weil die Fans Hamilton so wichtig sind. Weil London

sein Heimspiel gewesen wäre. Er hätte ja nur einen halben Tag früher von Griechenland nach Hause fliegen müssen. Im Privatjet kein Problem. Genau da hört die Toleranz von vielen auf. Wer 3000 Pfund im Monat verdient, will nicht verstehen, dass einer mit 30 Millionen im Jahr die paar Stunden „Arbeit“ nicht aufbringen kann. Die Hardcore-Fans hatten Hamilton spätestens nach seiner gigantischen Pole-Position in Silverstone verziehen. Sie gab Hamiltons Art der Vorbereitung Recht. Doch der Champion hat es versäumt, sich neue Freunde zu machen.



Michael Schmidt Redakteur

Was halten Sie von Hamiltons Verweigerung? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Pole Position

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
frei Haus plus Carrera-Rennbahn sichern!

**TOP
EXTRA**

Carrera GO!!! PUSH'N PASS

Rennbahn mit Kurven, Steilkurven, Fly-Over,
Looping u.v.m., Handregler mit Turbo-Button für
mehr Geschwindigkeit, Streckenlänge: ca. 8,9 m,
Aufbaumaße: 220 x 98 cm, Zuzahlung 16,40 €.

**Carrera
GO!!!**

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625245, verschenken 1625246.
50 Ausgaben **MOTORSPORT aktuell** für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 16,40 € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Formel 1

Probleme mit dem Shield

Der Shield feierte im Ferrari von Sebastian Vettel Premiere. Doch die Cockpitverglasung bereitet noch große Probleme mit der Sicht. Jetzt steckt die FIA in einem Dilemma. Die Teams wollen bis Ende Juli wissen: Halo oder Shield?

Von: **Michael Schmidt**

Der erste Versuch mit dem Shield ging in die Hose. Sebastian Vettel fuhr in Silverstone nur eine Runde mit der Cockpitverglasung. Sein Kommentar: „Da muss noch viel gearbeitet werden. Geradeaus ist die Sicht nicht klar. Du hast das Gefühl, als würdest du schielen. Die Scheitelpunkte kannst du sehen, weil du zur Seite rauschaust.“ Die italienische Firma Isoclima hatte für Ferrari zwei Testträger gebaut. Eine Scheibe war vier, die zweite sechs Kilogramm schwer. Die Befestigung

wiegt noch einmal drei Kilogramm. In Summe ist der Shield so schwer wie der Halo. Das Glas war noch nicht beschichtet.

Ferrari testete die leichtere Version. Es ist zu befürchten, dass der Shield mit der dickeren Scheibe die Sicht noch weiter beeinträchtigt. Die in Silverstone gezeigte Cockpitverglasung wich stark von der FIA-Compu-

tergrafik ab. Die Scheibe steigt viel steiler an, ist breiter und runder. „Auf der Hässlichkeits-Skala liegt sie einen Punkt besser als der Halo“, spottete Force-India-Teamchef Andy Green. Der Grund für die andere Form ist, dass sich die ursprüngliche Form nicht in die aktuellen Chassis integrieren lässt. Und damit auch nicht in die 2018er-

Monocoques, die sich bereits im Design befinden.

Wenn der Shield überhaupt kommt. FIA-Rennleiter Charlie Whiting drohte den Teams: „Irgendeinen Cockpitschutz wird es geben. Wenn nicht den Shield, dann den Halo.“ Doch da gibt es ein Problem. Die Teams wollen bis Ende Juli wissen, für welche Schutzvorrichtung sie ihre Autos konstruieren müssen. Green: „Der Halo verlangt massive strukturelle Änderungen am Chassis und der Aerodynamik. Das Chassis wird wegen der langen Vorlaufzeit Ende des Monats abgesegnet und an die Produktion übergeben. Wir können nicht länger warten.“ Die FIA steckt jetzt in einem Dilemma. Setzt sie die Tests mit dem Shield fort, kann sie den Halo später nicht mehr einfordern. Wenn der Shield schon bei Tageslicht und Trockenheit Probleme bereitet, was passiert dann erst im Regen und bei Nacht? Diese Antwort gibt es aber erst in Singapur. Die Testreihe mit der Cockpitscheibe wird erst nach der Sommerpause fortgesetzt. ■



Sebastian Vettel fehlte trotz transparenter Scheibe der richtige Durchblick

Formel 1

Honda will Toro Rosso

Wo geht die Reise von Honda hin? Sauber wird Honda den Laufpass geben. McLaren steht auf der Kippe. Das jüngste Gerücht klingt fast unglaublich. Honda verbündet sich mit Toro Rosso. Es ist mehr als nur ein Hirngespinnst.

Von: **Michael Schmidt**

Honda kommt mit seinem Motor langsam auf die Füße. Teil 1 der Ausbaustufe hat 20 PS mehr. Teil 2 soll beim GP Mexiko folgen. Da kommen noch einmal 30 PS dazu. Wenn Honda die gesetzten Ziele erfüllt, geht es weiter. Wenn nicht, könnte der Ausstieg drohen. McLaren würde sich gerne von Honda trennen, kann aber

nicht. Seit Honda den Großteil der Zeche bezahlt, bestimmen die Japaner, ob der Vertrag aufgelöst werden darf. Anders bei Sauber. Der Schweizer Rennstall kann aus dem Abkommen mit Honda aussteigen. Es gibt offenbar nur eine Absichtserklärung über eine Technikpartnerschaft. Sauber braucht in der Motorenfrage eine schnelle Entscheidung. Auf Honda kann man nicht warten. Als Ersatz kommen Mercedes oder Ferrari in Frage. McLaren dagegen flirtet mit Renault, nachdem man sich bei Mercedes eine Absage eingehandelt hat.

In Silverstone kochte ein neues Gerücht hoch. Honda will sich von den Launen von McLaren unabhängig machen und überlegt, eine Partnerschaft mit Toro Rosso einzugehen. Das ist besser, als bei McLaren die Sponsorlücken zu füllen und sich dafür noch Kritik anzuhören. Und es

wäre eine Lebensversicherung, wenn Sauber und McLaren als Kunden wegfallen. Red Bull könnte sich mehr auf das Titelfahren gegen Mercedes und Ferrari konzentrieren. Das macht Sinn, weil Toro Rosso im Moment seine Aufgabe als Talentchuppen nicht erfüllen kann

und mehr auf eigenen Füßen stehen soll. Im Motoren poker wird keiner leer ausgehen. Dafür sorgt eine FIA-Regel. Zuerst muss der Hersteller aushelfen, der die wenigsten Teams hat. Also Ferrari. Wenn alle gleich viele Kunden haben und keiner will, entscheidet das Los. ■



Welcher Motor steckt 2018 unter der Toro-Rosso-Haube?

Formel 2

Sieg trotz Doppelfeuer

Charles Leclerc fährt weiter auf Meisterschaftskurs. Der Monegasse baut mit einem Sieg und einem 5. Platz in Silverstone seine Führung aus. Der fünfte Saisonsieg war kurios. Leclerc erzielte ihn mit einem Auto, das sich auflöste.

Von: **Michael Schmidt**



Der Formel-2-Renner von Charles Leclerc zeigte Auflösungserscheinungen

Die Formel 2 ist weiter fest in der Hand von Charles Leclerc. Selbst Defekte können dem Prema-Piloten nichts anhaben. Leclerc fasst seinen fünften Saisonsieg in einem Satz zusammen: „In der Aufwärmrunde brannten meine Bremsen, in der 7. Runde mein Motor, in der 20. Runde fiel mir der Spiegel ab, und in der 28. Runde hatte ich gewonnen.“ Das Motorfeuer zwang den Spitzen-

reiter schon in der 7. Runde an die Box. Es war schnell gelöscht. Bis er sich durch die Gruppe der Fahrer gekämpft hatte, die auf den härteren Reifen gestartet waren, statteten auch die direkten Konkurrenten ihrer Box einen Besuch ab. Leclerc sah 8,8 Sekunden vor Norman Nato und seinem größten Kontrahenten Oliver Rowland die Zielflagge.

Rowland leistete sich im Sprintrennen in der Startrunde einen dummen Fehler. Er drängte Artem Markelov in die Wiese ab. Die fällige Fünfsekunden-Strafe warf Rowland von Platz 4 auf Rang 10. Die Nullrunde vergrößerte den Rückstand auf Leclerc auf 71 Punkte. Leclerc wurde Fünfter. Nicholas Latifi führte vom Start bis ins Ziel. ■

F2 SILVERSTONE RENNEN I

1.	C. Leclerc	49:23,075 min
2.	N. Nato	+ 8,866 s
3.	O. Rowland	+ 9,605 s
4.	A. Markelov	+ 17,743 s
5.	S. Canamasas	+ 18,715 s
6.	L. Ghiotto	+ 24,284 s
7.	J. King	+ 26,498 s
8.	N. Latifi	+ 27,805 s
9.	S. Gelael	+ 28,805 s
10.	N. Matsushita	+ 34,560 s
11.	R. Boschung	+ 44,764 s
12.	L. Deletraz	+ 46,536 s
13.	S. Sette Camara	+ 47,050 s
14.	G. Malja	+ 50,673 s
15.	N. Jeffri	+ 56,457 s
16.	A. Fuoco	+ 61,355 s
17.	R. Vïoiu	+ 69,543 s
18.	A. Albon	+ 72,549 s

F2 SILVERSTONE SPRINT

1.	N. Latifi	37:17,053 min
2.	L. Ghiotto	+ 1,717 s
3.	A. Markelov	+ 5,300 s
4.	S. Canamasas	+ 7,698 s
5.	C. Leclerc	+ 7,943 s
6.	N. Nato	+ 8,279 s
7.	N. de Vries	+ 8,801 s
8.	N. Matsushita	+ 9,484 s
9.	G. Malja	+ 10,618 s
10.	O. Rowland	+ 12,263 s
11.	A. Albon	+ 13,262 s
12.	R. Vïoiu	+ 13,535 s
13.	A. Fuoco	+ 13,825 s
14.	L. Deletraz	+ 14,386 s
15.	C. Iliott	+ 14,665 s
16.	S. Sette Camara	+ 14,925 s
17.	S. Belael	+ 15,871 s
18.	N. Jeffri	+ 45,918 s

IndyCar

Newgarden mit Taktik-Glück

Josef Newgarden hat sich den Sieg beim IndyCar-Rennen in Toronto gesichert. Der Penske-Pilot profitierte von einem perfekt getimten Boxenstopp.

Von: **Tobias Grüner**

Der holprige Stadtkurs in Toronto produzierte auch in diesem Jahr wieder einiges an Drama und Kleinholz. Schon in der Startrunde ging es drunter und drüber. Simon Pagenaud konnte sich nicht lange über seine erste Pole-Position des Jahres freuen. Iowa-Sieger Hélio Castroneves schob sich von Startplatz drei in Kurve 1 an die Spitze. Zwei Kurven später gerieten dahinter Scott Dixon und Will Power aneinander. Dixon fiel mit einem Plattfuß zurück, für Power war mit einer beschädigten Aufhängung vorne rechts vorzeitig Schluss. In Runde 23 sorgte dann ein Ausrutscher von Tony

Kanaan für die Entscheidung. Der Brasilianer war kurz nach seinem Boxenstopp mit kalten Reifen in Kurve 1 in die Bande gekracht. Kurz vor der Gelbphase und dem Schließen der Boxengasse war Josef Newgarden zum Service abgebogen, was ihn von Rang 4 an die Spitze spülte. Nur am Ende kam durch Überraschungen noch einmal etwas Spannung auf, als Alexander Rossi

den Druck auf Newgarden erhöhte. Doch der 26-Jährige aus Tennessee leistete sich keinen Fehler und rettete 1,8 Sekunden über die Linie. „Ich muss mich beim Team für das gute Boxen-Timing bedanken“, strahlte der Sieger. „Danach musste ich den Vorsprung nur noch verwalten.“ Zur Freude der Fans kam auch Lokalmatador James Hinchcliffe wie schon im Vorjahr aufs Podium. ■



Mit seinem zweiten Saisonsieg schob sich Josef Newgarden auf Gesamtrang 4

FAHRERWERTUNG

1.	C. Leclerc	188 Punkte
2.	A. Markelov	121
3.	O. Rowland	117
4.	N. Latifi	91
5.	L. Ghiotto	86

INDYCAR TORONTO

1.	Josef Newgarden	1:35.05,3522 h
2.	Alexander Rossi	+ 1,8704 s
3.	James Hinchcliffe	+ 4,7020 s
4.	Marco Andretti	+ 18,7408 s
5.	Simon Pagenaud	+ 20,6072 s
6.	Ryan Hunter-Reay	+ 27,3905 s
7.	Max Chilton	+ 28,3386 s
8.	Hélio Castroneves	+ 28,9415 s
9.	Graham Rahal	+ 29,7693 s
10.	Scott Dixon	+ 30,3369 s
11.	Sebastian Saavedra	+ 32,7668 s
12.	Charlie Kimball	+ 36,4821 s

FAHRERWERTUNG

1.	Dixon	423 Punkte
2.	Castroneves	420
3.	Pagenaud	404
4.	Newgarden	400
5.	Power	359

Premiere im Big Apple



Action vor der Skyline Manhattans:
Da Costa (Andretti-BMW) helmt
Carroll (Jaguar) ein

Glatter Durchmarsch für Sam Bird: In souveränem Stil gewann der Brite im DS-Virgin beide Rennen auf dem extrem engen Stadtkurs in New York. Wie passend, dass das Empire State Building nachts in den Teamfarben erstrahlte. Im Rennen um die Meisterschaft machte Lucas di Grassi im Abt-Audi 22 Punkte gut auf den absenten Tabellenführer Sébastien Buemi (Renault) gut. Vor dem Shootout in Montreal hat der Schweizer nur noch zehn Punkte Vorsprung.

Von: **Claus Mühlberger**

New York ist ein Sehnsuchtsziel, eine Traumdestination für viele Motorsport-Serien. Doch ob Indy-

Car-Serie, ALMS oder Formel 1 – alle haben es versucht, in New York ein Rennen zu organisieren. Und alle scheiterten.

Und so fiel der Formel E jetzt die Ehre zu, erstmals ein Autorennen in New York City auszutragen, was die Organisatoren sehr überschwänglich als historische Pioniertat feierten.

Ohne die organisatorische Leistung und das Verhandlungsgeschick von Formel-E-Chef Alejandro Agag und seinen Mitstreitern schmälern zu wollen: Ein E-Power-Championat hat es beim Ringen um das Wohlwollen von Behörden einfacher als konventionelle Serien: keine Emissionen und kein Krach – das sind gute Argumente, um die entsprechenden Genehmigungen leichter zu bekommen.

Der knapp zwei Kilometer lange Straßenkurs, ein extrem enger, winkliger Betonschlauch mit zwei Spitzkehren, wurde nicht im schneien Manhattan aufgebaut, sondern im benachbarten Brooklyn. Red Hook heißt die Gegend, und sie ist gewiss

keine Premium-Adresse. Gammelige Lagerhäuser, Schlaglochgarnierte Straßen und rostige Kräne, die schon lange keine Container mehr von Frachtschiffen heben, dominieren das Bild. Doch diese Umgebung hat durchaus auch einen gewissen morbiden Charme. Auf der anderen Seite des East River macht sich das atemberaubende Skyline-Panorama von Manhattan breit, und ganz links grüßt aus der Ferne die Freiheitsstatue.

Werbung am Wolkenkratzer

Es wäre sicherlich krass übertrieben zu behaupten, New York hätte den Atem angehalten, weil die Formel E hier erstmals gastierte. Die Tribünen waren zwar proper voll, allerdings nicht allzu groß. Aber ein für alle New Yorker deutlich sichtbares Zeichen gab es doch: Am Samstagabend erstrahlten die oberen Stockwerke des Empire State Buildings in Lila und Rot, den Teamfarben von DS Virgin Racing. Sir Richard Branson, Mitbesitzer des Teams, schil-

lender Abenteuerer, Milliarden-schwerer Entrepreneur (Virgin Records, Virgin Airlines) und nebenbei auch ein ganz brauchbarer Autofahrer, hatte diese Festbeleuchtung eingefädelt.

Höhepunkt der geschickten PR-Aktion: Sir Richard brauste mit einem Formel-E-Rennauto durch Manhattan zum wohl berühmtesten Wolkenkratzer der Welt, um die Illumination anzuknipsen. Nebenbei: Der 66-jährige Brite fungierte in New York sogar als offizieller Ersatzfahrer seines Teams. Solche PR-Mätzchen können schnell mal ins Peinliche abdriften, wenn sie nicht durch erstklassige Leistungen des Teams unterfüttert werden, aber DS-Virgin gab sich nicht die geringste Blöße. (Vielleicht auch, weil Branson im Rennen nicht gebraucht wurde.)

Alex Lynn, der Ersatzmann für den in der WEC engagierten DS-Virgin-Stammpiloten José María López, fuhr am Samstag sensationell die Pole-Position. Im Rennen setzte sich Sam Bird durch: Der 30-jährige Brite – kompakter

Körperbau, zotteliger Hobbit-Bart und nette Umgangsform – holte den vierten Formel-E-Sieg seiner Karriere. Und weil Bird gerade so gut in Schwung war, siegte er auch am Sonntag in überlegener Manier. „Ich konnte es gar nicht glauben, was mir die Jungs für eine gutes Auto gegeben haben“, staunte er. „Das Berlin-Wochenende war für uns die Wende zum Guten. Wir haben ein paar Dinge am Auto gefunden.“ Welche? Teamchef Alex Tai lächelt solche Fragen im Stil einer Sphinx weg: „Es hat was mit dem Energiehaushalt zu tun“, wick er aus.

In der zweiten Saisonhälfte haben die bisherigen Platzhirsche Renault und Abt-Schaeffler-Audi mit Mahindra-Racing (Sieger in Berlin) und jetzt mit DS-Virgin sehr ernsthafte Konkurrenz bekommen. Fast könnte man von einer Wachablösung sprechen, denn in New York schaffte bei beiden Rennen weder ein Renault-Pilot noch ein Audi-Fahrer den Sprung aufs Podium. Was bei Renault auch daran lag, dass Tabellenführer Sébastien Buemi am Nürburgring bei Toyota arbeiten musste. Eine Terminkollision, die Teamchef Alain Prost erzürnte: „Sie wäre vermeidbar gewesen.“

Abt-Audi-Pilot Lucas di Grassi, der Einzige, der Titelverteidiger Buemi noch in Bedrängnis bringen kann, schaffte die Plätze 4 und 5 und reduziert so seinen Rückstand auf den Schweizer von 32 Punkten auf zehn Zähler. Die Entscheidung im Titelkampf fällt also erst am letzten Rennwochenende der Saison.

Bleibt erstens zu hoffen, dass es wieder so spannend zugeht wie im Juli 2016 in London. Und zweitens, dass die drei deutschen Fahrer dann wieder das Rennglück auf ihrer Seite haben. Nick Heidfeld konnte immerhin einen dritten Rang hinter seinem Mahindra-Teammate Felix Rosenqvist verbuchen, wirkte darüber allerdings nicht besonders glücklich.

Aber was sollen erst Daniel Abt und Maro Engel sagen? Der Abt-Audi des Allgäuers blieb in Sichtweite des Ziel und von Rang 3 einfach stehen: „Die 16-Volt-Batterie hat sich einfach abgemeldet“, klagte Abt. Maro Engel konnte sich Hoffnungen auf ein Top-5-Resultat machen, doch eine blockierende Hinterachse stoppte seinen Venturi jäh. Abt und Engel holten so nur die Trostpreise: Für die jeweils schnellste Rennrunde gabs je einen Meisterschaftspunkt. ■



Pech für Daniel Abt: Ausfall in der letzten Runde, Platz 3 futsch



Sir Richard Branson (L.) freut sich mit Sieger Sam Bird

9. SAISONLAUF FORMEL E IN NEW YORK

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Sam Bird	DS Virgin Racing	52.29,275 min
2. Jean-Eric Vergne	Techeetah	+1,354 s
3. Stéphane Sarrazin	Techeetah	+ 4,392s
4. Lucas di Grassi	Abt Schaeffler Audi Sport	+ 6,155 s
5. Loïc Duval	Faraday Future Dragon Racing	+ 8,428 s
6. Oliver Turvey	Nextev Nio	+ 8.952 s
7. Pierre Gasly	Renault e-DAMS	+ 9,321 s
8. Nicolas Prost	Renault e-DAMS	+10,036 s
9. Robin Frijns	Andretti Formula E	+11,019 s
10. Adam Carroll	Jaguar Racing	+ 40,985 s

10. SAISONLAUF FORMEL E IN NEW YORK

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Sam Bird	DS Virgin Racing	58.09,388 min
2. Felix Rosenqvist	Mahindra Racing	+11,381 s
3. Nick Heidfeld	Mahindra Racing	+12,319 s
4. Pierre Gasly	Renault e-DAMS	+12,355 s
5. Lucas di Grassi	Abt Schaeffler Audi Sport	+ 23,451 s
6. Nicolas Prost	Renault e-DAMS	+ 30,470 s
7. Tom Dillmann	Venturi Racing	+ 41,662 s
8. Jean-Eric Vergne	Techeetah	+52,292 s
9. Robin Frijns	Andretti Formula E	+1.00,475 min
10. Jérôme d'Ambrosio	Faraday Future Dragon Racing	+1.12,659 min

STAND FAHRERWERTUNG

1. Buemi	157 Pkt.
2. Di Grassi	147
3. Rosenqvist	104
4. Bird	100
5. Prost	84
6. Heidfeld	78
7. Vergne	52
8. López	47
9. Abt	47
10. Piquet Jr.	33



STAND TEAMWERTUNG

1. Renault e.dams	259 Pkt.
2. Abt Schaeffler Audi Sport	194
3. Mahindra Racing	182
4. DS Virgin Racing	153

STARKE VORSTELLUNG

Sébastien Buemis Ersatzmann Pierre Gasly schwante vor seiner Formel-E-Premiere: „Ich gehe so schlecht vorbereitet wie nie zu einem Rennen“, sagte der GP2-Champion von 2016. Der 21-jährige Franzose hatte im Juni zwar eineinhalb Testtage absolviert, doch beim Samstag- Qualifying war Gasly nur Vorletzter. Ab dann ging es aber bergauf: Platz 7 im Rennen. „Ich habe mich von den Mauern ferngehalten. Das war sehr hilfreich“, sagte Gasly. Im Sonntag-Rennen traf Gasly die Mauer dann doch – nach einer an Wahnsinn grenzenden Last-Minute-Attacke auf Nick Heidfeld. Trotz zerschmetterter Rad-aufhängung rodelte er als guter Vierter ins Ziel.

BLITZHEILUNG

Mitte Juni brach sich Lucas di Grassi bei einem Gaudi-Kick das rechte Wadenbein. Dennoch holte er in Berlin die Plätze 2 und 3. „Doch dann wurde der Fuß blau und schwell arg an“, erzählte der Brasilianer. „Ich hatte die Wahl: Sechs Wochen Gips oder eine Operation, bei der Knochen verschraubt werden. Ich habe mich für die zweite Option entschieden.“

DIE DEUTSCHEN KOMMEN

Kurz vor dem New-York-Gastspiel haben BMW und Audi ihr künftiges Engagement in der Formel E nochmals bekräftigt. Audi Sport übernahm den Startplatz vom Abt-Team. Kaum mehr als eine Formalie, aber so können die Ingolstädter für sich reklamieren: „Audi ist der erste deutsche Hersteller in der Formel E.“ BMW steigt offiziell Ende 2018 ein. Die Autos werden in München entwickelt, und zwar in derselben Abteilung, die auch die Prototypen für die Serienautos konstruiert und herstellt. „Die Formel E ist ein Labor für kommende BMW Elektroautos“, sagt Sportchef Jens Marquardt. Das Team Andretti ist weiterhin für die Einsätze vor Ort verantwortlich.

Der Vorwärtsdrang von Porsche-Pilot André Lotterer wurde beim letzten Stopp abgebrems



Porsche-Sieg mit Stallregie

Porsche feierte beim Heimrennen auf dem Nürburgring einen recht überlegenen Doppelsieg. Welches Auto letztlich gewann, wurde freilich auf kontroverse Art entschieden – mit einem künstlich verlängerten letzten Boxenstopp.

Von: **Marcus Schurig**

André Lotterer stand und stand und stand. Und der Tankwart tankte und tankte und tankte. Eigentlich waren beim vierten Lauf zur Sportwagen-WM am Nürburgring nur noch 13 Minütchen zu fahren. Lotterer hatte im vorletzten Stint seinen Vorsprung auf den Porsche-Teamkollegen Timo Bernhard im Schwesterauto auf 14 Sekunden hochgeschraubt – in der Theorie wäre der Sieg also reine Formsache gewesen.

In der Praxis jedoch saß er im falschen Auto: Der Schwesterwagen mit der Startnummer 2 hatte das 24h-Rennen in Le Mans gewonnen, was das teaminterne Punkte-Delta auf stolze 55 Zähler zu Ungunsten der Lotterer-Crew

hochgeschraubt hatte. Porsche-Teamchef Andreas Seidl hat sich in Fragen der Punkte-Koordination den Ruf eines humorlosen Gesellen erworben, nach dem Motto: Wenn eine Fahrer-Crew den WM-Titel verpasst, weil das Team keine Stallregie macht, dann lande ich als Teamchef in der Hölle.

Dafür jagt er lieber die zweitplatzierte Crew in die Hölle: Der letzte Nachtankstopp für Lotterer dauerte volle 56 Sekunden – ungefähr exakt so lange, wie man für das Volltanken des 62-Liter-Tanks benötigt. Eine Runde später bog Teamkollege Timo Bernhard zur Box ab – und wies mit 36 Sekunden eine um 20 Sekunden kürzere Standzeit auf. Logische Folge: Das Auto, das gewinnen sollte, führte jetzt mit 6 Sekunden – und gewann.

Ein spaßiger Renntag?

Die Helden der Rennstrecke machten gute Miene zum bösen Spiel: „Wir hatten so viel Sprit an Bord, dass uns André noch bis nach Hause hätte fahren können“, witzelte Teamkollege Neel Jani in der Pressekonferenz.

Etwas konkreter formuliert hätte der Sprit vermutlich bis Runde 229 gereicht – das Rennen ging aber nur über 204 Runden. André Lotterer hatte bei der Presse-

»WIR HATTEN DEFINITIV SO VIEL SPRIT AN BORD, DASS UNS ANDRÉ NOCH BIS NACH HAUSE HÄTTE FAHREN KÖNNEN.«

Porsche-Pilot Neel Jani

konferenz nach dem Rennen seine Schlagfertigkeit vollständig eingebüßt. Man könnte auch sagen: Er biss sich auf die Zunge.

Auf die Frage, wie es so gelaufen sei, gab es nur eine Antwort: „Es war ein spaßiger Renntag.“ Alle Nachfragen hatten die gleiche, leicht irreführende Antwort zur Folge: „Es war ein guter Tag für Porsche.“ Sein Gesichtsausdruck wirkte dabei so, als müsse er gerade zehn Spinnen im Paket herunterwürgen.

Währenddessen saßen die vermeintlichen Sieger der Stallregie leicht bedröppelt daneben. Einzig Brendon Hartley ging in die Offensive: „Timo wurde über Funk gesagt, dass er es am Schluss geruhsam und sicher an-

gehen lassen sollte, also hat er Speed rausgenommen – während das Schwesterauto weiter voll attackiert hat. Erst dadurch ist es dann zu der Situation am Ende des Rennens gekommen.“ Auf Deutsch: Hartley macht Lotterer für die Slapstick-reife Porsche-Einlage zu Rennende verantwortlich. Stallregie ist im Sportwagen-Fahrerlager seit jeher verpönt, und die meisten würden ein Verbot über das Reglement befürworten – darunter übrigens auch viele Mitglieder im Porsche-LMP1-Rennteam.

Aber nicht nur Porsche unterhielt die Fans mit kuriosen Tank-einlagen, auch Toyota: Der einzige noch in den Titelkampf involvierte Toyota mit der Startnummer 8 von Sébastien Buemi, Anthony Davidson und Kazuki Nakajima bog sogar zwei Minuten vor Rennende noch mal in die Boxengasse zum Nachtanken ab – flapsig gesagt waren die kalkulatorischen Fähigkeiten der LMP1-Teams in puncto Nachtanken am Nürburgring schon einen Zweifel wert. Doch im Gegensatz zu Porsche ging es bei Toyota um nichts mehr: Der Toyota TS050 Hybrid von Buemi, Davidson und Nakajima hatte das Rennen schon vor dem Rennen verloren: Beim Start in die Einführungsrunde wollte

der Motor nicht anspringen – die Benzinpumpe war defekt. Buemi musste mithilfe der Batterie-Power an die Box zurückkriechen, wo das schadhafte Bauteil getauscht wurde. Dabei gingen 8.25 Minuten flöten.

„Danach blieb uns nichts anderes übrig, als wieder durchs Feld zu pflügen, um noch den vierten Platz zu erreichen und Schadensbegrenzung mit Blick auf die Punktwertung zu betreiben“, sagte Davidson nach dem Rennen.

Nur das Toyota-Trio kann den am Nürburgring siegreichen Porsche-Chauffeuren Timo Bernhard, Brendon Hartley und Earl Bamber nun noch den Titellauf versalzen.

Favoritensieg am Ring?

Natürlich wusste Toyota schon vor dem Rennwochenende, dass Porsche beim Heimspiel der klare Favorit sein würde: Bereits 2015 und 2016 siegten die Porsche-LMP1-Autos. Auch dieses Jahr waren die Voraussetzungen gut: Der Kurs in der Eifel erfordert viel Abtrieb und bei Porsche debütierte eben dort das zweite erlaubte Aero-Paket für viel Abtrieb, während man die ersten drei Rennen noch mit dem Low-Downforce-Kit bestritten hatte.

Im Vergleich zu Toyota gewann man so knapp vier Monate

Entwicklungszeit. Und die hat man offenbar gut genutzt: Alle Piloten waren übereinstimmend happy mit dem neuen Paket, das auch das notorische Untersteuern beim 919 noch mal deutlich reduzierte. Umso überraschender war nur der Umstand, dass Toyota den Renn-Schwaben trotzdem die Pole-Position vor der Nase wegschnappte.

So konnten Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López das Rennen vom ersten Startplatz in Angriff nehmen. Im ersten Stint konnte Kobayashi die Führung noch verteidigen, doch bereits im zweiten Stint von José María López deutete sich an, dass Porsche über die bessere Reifennutzung verfügte.

„Wir hatten in der ersten Rennehälfte eine schlechtere Performance im zweiten Reifenstint als Porsche“, hielt Toyota-Technikchef Pascal Vasselon fest. „In der zweiten Rennehälfte wurde auch die Performance im ersten Stint immer schlechter, weil wir zu viel Pickup aufsammlen, was ein hohes Maß an Untersteuern zur Folge hatte. Insofern gab es keine realistische Chance, hier Porsche unter Druck zu setzen.“

Andererseits gab Vasselon zu, dass die Erwartungen für den Lauf am Nürburgring eh nicht allzu groß waren: „Porsche hat hier in den letzten Jahren immer

gut ausgesehen, und wir haben häufiger schlecht ausgesehen – dieser Trend hat sich auch 2017 wieder bestätigt.“

Der Benzinpumpenschaden stieß Vasselon bitter auf: „So etwas darf nicht passieren. Ich könnte mich damit herausreden, dass es sich um ein Zulieferteil



»DER SCHADEN AN DER BENZINPUMPE DARF NICHT PASSIEREN, AUCH WENN ES SICH HIER UM EIN ZULIEFERTEIL GEHANDELT HAT.«

Toyota-Technikchef Vasselon

handelt, aber dann muss man eben das Qualitätsmanagement verbessern.“

Dazu hat Toyota auf der Strecke am Nürburgring ein grundsätzliches Problem: „Aufgrund der Streckencharakteristik können wir mit unseren Rekuperationssystemen mehr Energie auf sammeln, als wir letztlich verwenden dürfen, was zur Folge hat, dass wir das Hybridsystem zurücktrimmen müssen, was nicht unbedingt die effizienteste Lösung ist“, erklärte Vasselon nach dem Rennen.

Pickup vorne – und hinten

Bei Porsche konnte man eine wesentlich geradlinigere Performance-Entwicklung über die Stints feststellen, wenngleich auch die Schwaben ihre liebe Mühe mit dem Pickup hatten: „Das Fahrverhalten war etwas schwankend“, befand Nick Tandy. „Je nachdem, ob wir den Pickup vorne oder hinten aufsammlen.“ Mehrfach musste das Team die Autos vom Pickup säubern. Während das in der Vergangenheit meist an der Frontpartie der Fall war, traf es diesmal auch die neugestaltete Heckpartie.

Nach vier von neun WMLäufen führt Porsche die Fahrerwertung jetzt mit 30 Punkten Vorsprung und die Herstellerwertung mit 39,5 Zählern an. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

VIERTER WM-LAUF AUF DEM NÜRBURGRING

Länge der Strecke: 5,148 Kilometer; Renndistanz: 204 Runden = 1050,192 Kilometer; Pole-Position LMP1: Toyota (#7) 1.38,118 min; Pole-Position LMP2: JDC-Oreca (#38) 1.45,197 min; Pole-Position GTE-Pro: Porsche 911 RSR (#92) 1.54,007 min; Pole-Position GTE-Am: Aston Martin (#98) 1.56,721 min; Schnellste Rennrunde LMP1: Kamui Kobayashi, Toyota TS050 (#7): 1.40.633 min; Schnellste Rennrunde LMP2: Nicolas Lapierre, Signatech Alpine (#36) 1.47.794 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1-H	#2	Bernhard/Bamber/Hartley	Porsche 919 Hybrid	6:00.09,607 h
LMP1-H	#1	Tandy/Lotterer/Jani	Porsche 919 Hybrid	+1,606 s
LMP1-H	#7	Conway/Kobayashi/Lopez	Toyota TS050 Hybrid	+1.04,768 min
LMP1-H	#8	Buemi/Davidson/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	+5 Runden
LMP2	#38	Tung/Jarvis/Laurent	Chan-Oreca	+13 Runden
LMP2	#31	Canal/Albuquerque/Senna	Vaillante-Rebellion-Oreca	+14 Runden
LMP2	#36	Lapierre/Menezes/Rao	Signatech-Alpine	+14 Runden
LMP2	#13	Beche/Heinemeier-Hansson/Derani	Vaillante-Rebellion-Oreca	+14 Runden
LMP2	#37	Cheng/Brundle/Gommendy	Chan-Oreca	+15 Runden
LMP2	#26	Rusinov/Thiriet/Hanley	G-Drive Oreca	+16 Runden
LMP2	#25	Gonzalez/Trummer/Petrov	Manor-Oreca	+16 Runden
LMP2	#28	Perrodo/Vaxiviere/Collard	TDS Racing-Oreca	+16 Runden
LMP2	#24	Graves/Hirschi/Merhi	Manor-Oreca	+21 Runden
LMP1-L	#4	Webb/Kraihammer/Bonanomi	Kolles Enso CLM P1/01 Nismo	+22 Runden
GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	Ferrari 488 GTE	+25 Runden
GTE-Pro	#91	Lietz/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+25 Runden
GTE-Pro	#92	Christensen/Estre	Porsche 911 RSR	+25 Runden
GTE-Pro	#95	Thiim/Sørensen	Aston Martin Vantage	+26 Runden
GTE-Pro	#67	Priaulx/Tincknell	Ford GT	+26 Runden
GTE-Pro	#66	Pla/Mücke	Ford GT	+26 Runden
GTE-Pro	#97	Turner/Adam/Serra	Aston Martin Vantage	+27 Runden
GTE-Am	#77	Ried/Cairol/Dienst	Porsche 911 RSR	+29 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Timo Bernhard	108 Pkte.
1.	Earl Bamber	108
1.	Brendon Hartley	108
2.	Sébastien Buemi	78
2.	Anthony Davidson	78
2.	Kazuki Nakajima	78

HERSTELLER LMP1

1.	Porsche	154 Pkte.
2.	Toyota	114,5

FAHRER GTE-PRO

1.	Andy Priaulx	84 Pkte.
1.	Harry Tincknell	84
2.	Luis Felipe Derani	74
3.	Frédéric Makowiecki	73
3.	Richard Lietz	73

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ferrari	135 Pkte.
2.	Ford	135
3.	Aston Martin	113
4.	Porsche	106



Ferrari schlägt Porsche

Porsche hatte beim WM-Lauf auf dem Nürburgring den ersten Rennsieg für den 911 RSR angepeilt – doch gegen die überlegene Reifennutzung bei Ferrari war in der Eifel kein Kraut gewachsen. Die neue Doppelstint-Regelung für 2017 gerät immer mehr unter Druck.

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

Das hat doch alles mit Rennsport nichts mehr zu tun“, fluchte ein Ford-Werkspilot nach dem WM-Lauf am Nürburgring. „Jeder versucht nur noch die Reifen am Leben zu halten. Und wenn man bei der Mischung ins Klo gegriffen hat, kann man das Rennen abhaken.“ Solche Äußerungen sind beileibe keine Einzelmeinung mehr. Seit dem Saisonstart 2017 müssen die Teams in der GTE-Pro-Klasse für Werksteams mit vier statt bisher

sechs Reifensätzen im Qualifying und im Rennen auskommen. Damit sind im Rennen Doppelstints verpflichtend notwendig. In der LMP1-Klasse mag das noch funktionieren, weil es sich um reinrassige Prototypen handelt, wo das Fahrwerk von Jahr zu Jahr neu weiterentwickelt werden kann. In der GTE-Pro-Klasse fahren modifizierte Produktionswagen um die Wette – und da schlagen halt die Konzeptunterschiede beim Reifenverschleiß voll durch.

Doppelstints als Ärgernis

So war es auch am Nürburgring: Aston Martin und Ford waren de facto chancenlos und hatten im Ziel zwischen einer und zwei Runden Rückstand. Die Plätze an der Sonne wurden zwischen dem Ferrari von James Calado und Alessandro Pier Guidi sowie den beiden Werks-Elfern von Richard Lietz und Frédéric Makowiecki sowie Kévin Estre und Michael Christensen ausgekegelt – und natürlich wurde das Rennen mal wieder über den Reifenverschleiß entschieden: Letztlich setzten

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

sich Calado und Pier Guidi überlegen durch, im Ziel betrug der Vorsprung exakt 50 Sekunden.

Ferrari hatte dabei das Auto gezielt auf die zweite Rennhälfte abgestimmt, wie Calado erklärte: „Wir haben beim Setup in Kauf genommen, dass wir in der ersten Rennhälfte mehr Untersteuern im Auto haben würden. Mit zunehmender Gummiauflage wurde der 488 GTE aber immer besser und lag neutraler – das war der Schlüssel zum Sieg!“

Die Porsche waren aber am Nürburgring eine echte Bedrohung für Ferrari: „Der RSR hat

eine gute Topspeed, Überholen war deshalb fast unmöglich. Aber ab Rennmitte konnte man sehen, wie ihre Hinterreifen im zweiten Stint auf dem gleichen Reifensatz an Haftung einbüßten, sie rutschten immer mehr herum, während unser Auto tadellos in der Balance war“, freute sich James Calado. Dazu produzierte das Manthey-Team die besseren Boxenstopps und konnte regelmäßig drei bis vier Sekunden auf den Ferrari mit der Startnummer 51 gutmachen.

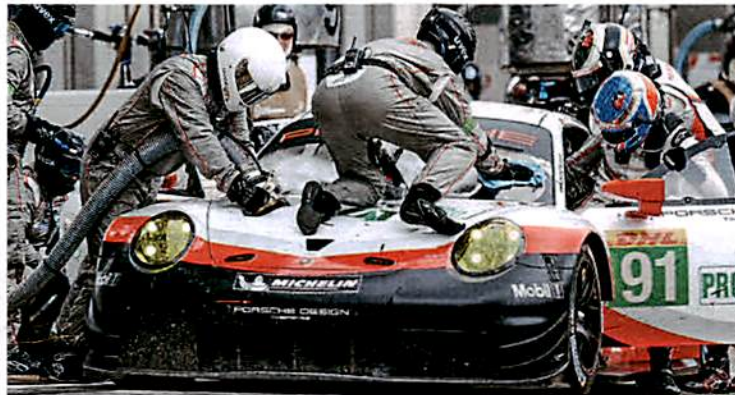
Am Ende belegten die beiden Werks-Elfer die Plätze zwei und drei – natürlich nicht ganz das angestrebte Resultat. Denn Porsche ging von der Pole-Position ins Rennen. Allerdings büßte Michael Christensen die Führung gleich in der ersten Kurve wegen eines leichten Verbrenners wieder ein. Der daraufhin führende Aston Martin von Nicki Thiim und Marco Sørensen hielt das Verfolgerfeld gut 50 Minuten auf – als Frédéric Makowiecki endlich in Runde 24 vorbeikam, konnte er sich binnen acht Run-



James Calado und Alessandro Pier Guidi hatten ihren Ferrari für den Nürburgring perfekt abgestimmt



Das entscheidende Überholmanöver: Calado im 488 passiert Christensen



Das Manthey-Team lieferte am Nürburgring die schnellsten Boxenstopps ab



Obwohl die Ford GT schneller waren, holte Aston Martin noch Platz vier

den sofort um sieben Sekunden vom Aston absetzen. „Ehrlich gesagt hatten wir gehofft, dass wir bei den Doppelstints ganz gut aussehen würden, aber leider war genau das Gegenteil der Fall“, so Nicki Thiim. „Letztlich stellten wir eigentlich das langsamste Auto im Feld, trotzdem konnten wir noch die Fords hinter uns halten – da hat das Team wirklich einen sehr guten Job bei der Strategie gemacht.“

Im Ziel belegten Thiim und Sørensen Platz vier, 15 Sekunden vor dem in der Meisterschaft führenden Ford-Duo Andy Priaulx und Harry Tincknell. Der Top-Ford hätte besser abschneiden können, denn Tincknell verlor in der vierten Rennstunde viel Zeit, als er nach einer Kollision mit dem Porsche-LMP1 von Nick Tandy ins Kiesbett ratterte.

Die Schuldfrage blieb natürlich offen: Tincknell sagte, Tandy hätte ihm mehr Platz lassen müssen, Tandy behauptete, dass der Landsmann mit zu viel Speed in die Kurve gefahren sei und ihn deshalb mittschiffs getroffen

habe. Zum Glück konnte sich Tincknell nach dem Kontakt selbstständig wieder aus dem Kiesbett befreien. „Ganz generell gesprochen waren wir hier nicht wettbewerbsfähig“, hielt Andy Priaulx fest. „Bei der letzten BoP haben wir noch mal 20 Kilo draufbekommen, das Gewicht tut den Reifen weh.“ Ford erwartet auch für den nächsten WM-Lauf keine Superresultate, „aber Austin und Fuji sollten uns wieder deutlich besser liegen“, hofft Priaulx.

Dreiklassengesellschaft?

Bis zur Rennhalbezeit lieferten die Werks-Elfer an der Spitze des GTE-Feldes eine dominante Vorstellung ab, doch dann kippte das Rennen – wegen der Doppelstint-Thematik: In der vierten Rennstunde fuhr Calado plötzlich eine Lücke von 16 Sekunden auf Michael Christensen zu, passierte den Dänen und fuhr binnen 30 Runden einen Vorsprung von 46 Sekunden heraus – die Vorentscheidung im Rennen.

„Das war heute eine Dreiklassengesellschaft“, so Marco Ujha-

si, Leiter GT-Werksport bei Porsche, nach dem Rennen: „Da war der Ferrari, dann die beiden Porsche – und dann der Rest des Feldes. Der Ferrari war vor allem im zweiten Teil des zweiten Stints auf einem Reifensatz überlegen.“

Als neutraler Beobachter hat man immer mehr den Eindruck, in der GTE-Klasse einer Lotterie beizuwohnen: In den ersten beiden WM-Läufen schien sich noch der Trend abzuzeichnen, dass die neuen Reifenregeln die Mittelmotorausos prinzipiell bevorteilen. Das scheint auch nach wie vor zu stimmen, doch die Tagesform beim Setup macht einen noch größeren Unterschied – der aber kaum kalkulierbar ist. „Das ist eine völlige Lotterie geworden“, fluchte Aston-Pilot Darren Turner. „Mit den Single-Stints war das vorher ein echter Fight in der GTE-Klasse, jetzt dreht sich alles nur noch um die Verteidigung der Track Position, und wir Fahrer verplempern unsere Zeit damit, lieb zu den Reifen zu sein – das passt nicht zu dieser Fahrzeugklasse!“ ■

GT-AM-SIEG FÜR PORSCHE

Beim WM-Lauf in der Eifel holte das Porsche-Trio Christian Ried, Matteo Cairoli und Marvin Dienst den ersten Saisonsieg in der GTE-Am-Klasse für das Dempsey-Proton-Team. „Ich hab's doch gesagt: Dritter in Silverstone, Zweiter in Spa – nach dem Gesetz der Serie musste das heute der erste Sieg in dieser Saison werden“, freute sich Fahrer und Technikchef Christian Ried. In einem Herzschlagfinale konnte das Trio den Ferrari 488 des Spirit-of-Race-Teams in Schach halten, im Ziel betrug der Vorsprung nur 4,6 Sekunden.

JDC DOMINIERT LMP2

Das Jackie-Chan-Team, dessen Einsatz von der Jota-Truppe von Sam Hignett gemanagt wird und das bereits einen LMP2-Doppelsieg in Le Mans feiern konnte, legte am Nürburgring nach: Das bewährte Trio Oliver Jarvis, Ho-Pin Tung und Thomas Laurent ließ den Klassengegnern keine Chance und holte den Sieg mit einer vollen Runde Vorsprung vor dem Rebellion-Oreca von Canal, Senna und Albuquerque und dem Signatech-Alpine-Team von Lapierre, Menezes und Rao.

2 MINUTEN VON FREITAS

Bei WM-Rennleiter Eduardo Freitas knubbelten sich im freien Training am Freitag fünf Probleme gleichzeitig: Erst erhielt er über Funk die Info, dass ein Fotograf im Kiesbett der Ford-Schikane gesichtet worden sei, woraufhin der Portugiese die Sitzung sofort unterbrach. Zeitgleich hatte ein Bergfahrzeug einen Marshall angefahren; Sekunden später kam es unter Rot zu einem Unfall zwischen einem LMP2-Auto und einem GT-Fahrzeug; abermals wenige Sekunden später stand eine der Unfallparteien im Kiesbett – und gleichzeitig begann es zu regnen. „Ich musste in der Hektik erst mal eine Liste erstellen, was ich zuerst mache und was danach“, so Freitas.

Sportwagen-WM / GTE-Klasse

Teststart für den BMW M8 GTE

BMW steigt 2018 werksseitig in die GTE-Klasse der Sportwagen-WM ein. In der zweiten Juli-Woche wurde das neue Einsatzgerät einem ersten ausführlichen Test auf dem Lausitzring unterzogen.

Von: **Marcus Schurig**

Die Uhr tickt unaufhaltsam für den neuen BMW M8 für die GTE-Klasse: Das Renndebüt erfolgt bereits in sieben Monaten beim 24h-Rennen in Daytona Ende Januar, denn BMW wird das Auto neben der Sportwagen-WM natürlich auch wie gewohnt in der nordamerikanischen IMSA-Serie einsetzen. Jetzt erfolgte der Startschuss für die Erprobung: Am 1. Juli ging der Roll-out im BMW-Werk Dingolfing über die Bühne, in der zweiten Juli-Woche folgte ein Dreitagestest auf dem Eurospeedway Lausitz. BMW hat

darüber hinaus einen straffen Plan für die zweite Jahreshälfte mit vielen Testfahrten in Europa aufgesetzt, zeitgleich müssen in Summe vier Einsatzfahrzeuge für die IMSA-Serie und die Sportwagen-WM vorbereitet werden.

Die gute Nachricht: Beim ersten Test konnten bereits viele Kilometer heruntergebolzt werden: „Der BMW M8 GTE ist aus

dem Stand heraus gut zu fahren und für uns Piloten in seinem Fahrverhalten leicht berechenbar, was wichtig ist“, so Testpilot Martin Tomczyk. „Wir konnten viele Kilometer abspulen und Daten sammeln. Sogar in Richtung Performance haben wir schon die ersten Schritte gemacht, was für eine Test-Premiere alles andere als selbstverständlich ist.“

„Alle Beteiligten haben in den vergangenen Monaten großartige Arbeit geleistet, sodass wir mit unserem neuen Flaggschiff im GT-Sport nun an diesem Meilenstein in der Entwicklung angekommen sind“, erklärte BMW-Sportchef Jens Marquardt. „Der erste Eindruck, den der neue BMW M8 GTE auf der Strecke macht, ist sehr positiv.“ ■



Der M8 für die GTE-Klasse ist ein großes Rennauto geworden, schließlich baut er auf dem Siebener-Chassis auf

SRO plant neue GT-Klasse

Neue Klasse zwischen GT3 und GT4?

GT-Promoter Stéphane Ratel will angeblich im Rahmen des 24h-Rennens in Spa eine neue GT-Klasse vorstellen, die sich preislich zwischen GT3 und GT4 bewegen soll. Die neue Kategorie hat bereits einen irreführenden Spitznamen: GT4-Plus.

Der Mann gönnt weder sich noch uns eine Verschnaufpause: Stéphane Ratel will in Spa eine neue GT-Klasse lancieren. Angeblich will der Franzose eine Preisnische zwischen GT4 (um oder unter 200.000 Euro) und den GT3-Wagen (über 400.000 Euro) identifiziert haben. Homologiert werden sollen hier sehr leistungsstarke und seriennahe Fahrzeuge, allerdings ohne große

Veränderungen bei der Aerodynamik. Wohl auch aus diesem Grund hat die neue Klasse unter GT-Insidern auch schon ihren Spitznamen weg: GT4-Plus.

Für den Namen könnte es aber auch einen ernsthaften Hintergrund geben, denn Ratel hat für die neu aufgesetzte GT4-Klasse den Porsche Cayman GT4 als Mittellinie definiert. Das passt noch zum neuen BMW M4 GT4, aber sicher nicht zu den anderen Fahrzeugen, die angeblich in der Pipeline stecken, also Ballermänner wie AMG GT R oder Topmodelle von McLaren, Ferrari oder Aston Martin. Womöglich wird die Klasse also nur lanciert, um die offensichtlichen Probleme der BoP-Einstufungen bei Fahrzeugen aus unterschiedlichen Leistungs- und Performance-Klassen zu entzerren. Details will Ratel erst in Spa nennen. ■ MCS

Sportwagen-WM / LMP1-Klasse

LMP1: Die große Ruhe vor dem Sturm?

Der WM-Lauf auf dem Nürburgring brachte keine konkreten Erkenntnisse zur Zukunft der Topklasse LMP1 Hybrid. Die Mehrzahl im Fahrerlager geht fest davon aus, dass Porsche sein Engagement Ende 2017 beendet. Der WM-Promoter und der ACO hüllen sich in Schweigen.

Porsche hat am Rande des WM-Laufs am Nürburgring bestätigt, was MSa-Leser bereits wissen: Noch im Juli wird entschieden, wie es weitergeht. Der Tenor im Fahrerlager ist einhellig: Porsche hört Ende 2017 auf. Damit steht die Sportwagen-WM vor einem kolossalen Problem. Offiziell hat sich bisher

nur Toyota zu einem WM-Start in 2018 bekannt, wobei auch Technikchef Pascal Vasselon festhält: „Sollte Porsche aussteigen, müssten wir die Lage neu beurteilen.“ Es könnte passieren, dass der WM 2018 ein trauriges Übergangsjahr bevorsteht: Toyota könnte eine begrenzte Anzahl an Rennen bestreiten, womit die Topklasse über weite Strecken der Saison verwaist wäre.

Wenn Porsche wirklich aussteigt, müssen ACO und FIA schnell handeln und eine neue Topklasse definieren, die bereits 2019 an den Start gehen kann. Nach Lage der Dinge kann das nur das DPI-Konzept der IMSA sein, also Hersteller-gebrandete LMP2-Wagen mit GT3-Motoren, eventuell ergänzt um hybridlose LMP1-Light-Autos, sodass Hersteller theoretisch ihren eigenen Prototypen bauen können. ■ MCS

Zeitvorteil

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

Für Sie zur Wahl



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



2. PROSS Sport-Chronograph
Dieser ausdrucksstarke Sport-Chronograph mit flexiblem Kunststoff-Armband ist ein echtes Multitalent. Mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion, Alarm, Datum, Wochentag, Signalton für jede Stunde und Zifferblattbeleuchtung. Gehäuse-Durchmesser ca. 43 mm, wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310, inkl. Markenbatterie, Zuzahlung 1,- €.

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____

Strasse, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

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

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGGGB. 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 EGGGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell Aboservice**, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

www.motorsport-aktuell.com/abo

Zwei Aero-Kits durften die Teams homologieren. Dem Hyundai könnten allerdings schon im Herbst neue Flügel wachsen



Wer zieht zuerst?

Die Weiterentwicklung von World Rally Cars unterliegt strengen Regeln. Selbst kleinere Veränderungen prüft und dokumentiert die FIA. Wollen die Hersteller aufrüsten, müssen sie für Chassis, Motor oder Software einen Joker ziehen. Doch die sind wie im Kartenspiel dünn gesät.

Von: **Reiner Kuhn**

Während die Mechaniker am Ford Fiesta WRC von Sébastien Ogier einmal mehr das Differenzial wechseln, stecken die leitenden Ingenieure die Köpfe zusammen. Wieder einmal hat der Weltmeister eine Schwachstelle an seinem Dienstwagen ausgemacht. Aber die Kritik des aktuell erfolgreichsten Rallyepiloten wird

nicht als Genörgel und Gejammer verbucht, sondern als willkommener Beitrag.

„Séb ist das Beste, was M-Sport passieren konnte“, ist Wilson überzeugt. „Auch wenn er uns sehr fordert, sein Erfolgshunger und seine Detailversessenheit bringen unser gesamtes Team nach vorne.“ M-Sport führt nicht nur Fahrer- und Herstellerwertung an, mit Ogier und Ott Tänak stellte die britische Motorsportschmiede als einziger Hersteller bisher zwei Saisonsieger, und Elfyn Evans, der dritte im M-Sport-Bunde, verpasste in Argentinien den Sieg um denkbar knappe sieben Zehntelsekunden.

Die Kehrseite der Medaille: Kein Hersteller hat 2017 bei der FIA mehr Änderungen und Neuerungen beantragt als M-Sport. Knapp zwanzig „Variant Options“, kurz „VOs“ genannte Detail-Änderungen hat Chefingenieur Chris Williams für den neuesten Ford Fiesta WRC in den

vergangenen sechs Monaten beantragt und im Homologationsblatt dokumentieren lassen.

Die Variationen betreffen nicht nur Radnaben, Dämpfer oder Antriebswellen. Alleine an den Bremsen hat M-Sport ein halbes Dutzend Optionen gezogen. Dickere und größere Brems scheiben, veränderte Bremszangen, Kolben und Halter sowie Dichtungen zeigen, wie sehr Champion Ogier auf Optimierung drängt.

Die Konkurrenz steht dem in nichts nach: Citroën, Hyundai und Toyota beantragen im regelmäßigen Abstand Detailvarianten. „Änderungen sind quartalsweise, also zum 1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober möglich“, erklärt FIA-Rallye-Chefingenieur Jérôme Touquet, einer der Väter des aktuellen WRC-Reglements.

Geht es um größere Eingriffe in die Technik, müssen die Hersteller einen der kostbaren „Joker“ ziehen. In diesem Jahr ste-

hen allen wegen der Einführung eines neuen Reglements fünf Freifahrtscheine für Änderungen am Chassis, drei am Motor sowie zwei für die Software zur Verfügung. „Bei wichtigen Details muss ich einen Joker ziehen, sobald die Komponente nicht mehr der Abbildung im Homologationsblatt entspricht“, verrät Toyota-Chefingenieur Tom Fowler.

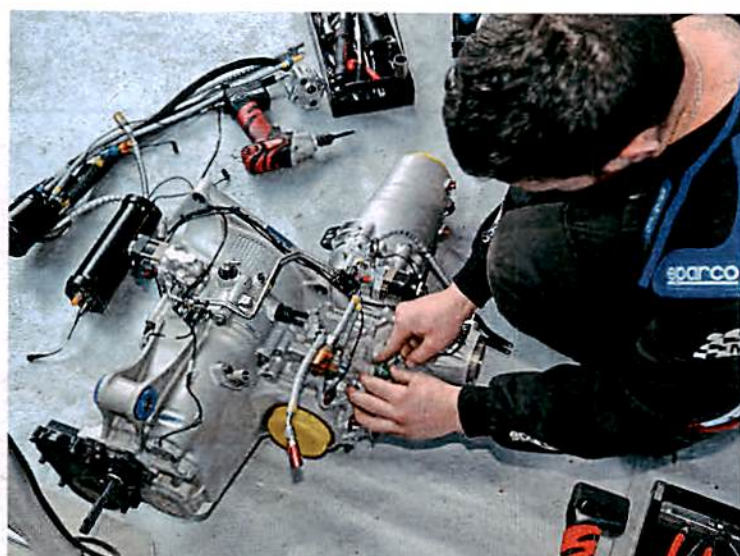
Erst mal abwarten

Erstaunlich: Trotz enormen Zeitdrucks bei der Entwicklung der neuen Allradboliden verzichteten alle Hersteller im Frühjahr erst einmal auf tiefgreifende Änderungen. Verständlich, konnte sich doch jeder schon in die Siegerliste eintragen. Es war die nach desolatem Saisonverlauf in die Bredouille geratene Werks-Equipe von Citroën, die vor der Rallye Polen als erste einen ihrer Chassis-Joker zog, um mit einem neuen Mitteldifferenzial die Kraftverteilung des C3 WRC zu



ROESELER

FIA-Cheftechniker Jérôme Touquet vergleicht alle Teile per Bild



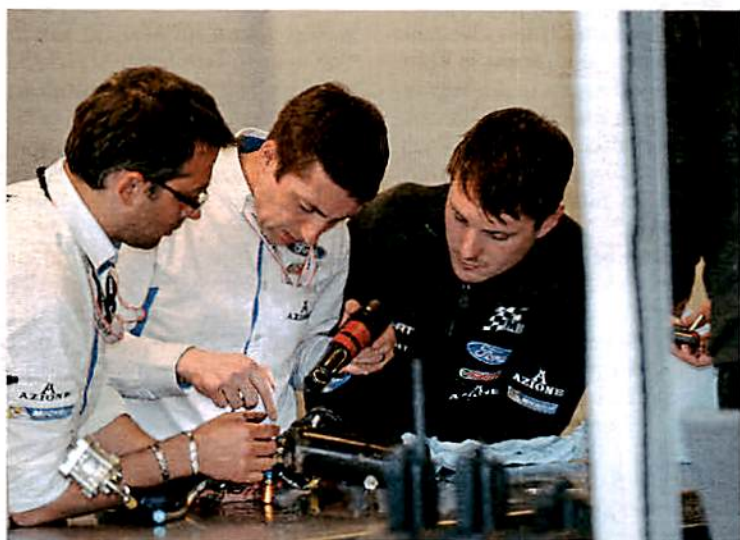
ROESELER

Ein neues Getriebe oder Differential kostet je einen Joker



ROESELER

Hyundai zog einen Joker für die ständig brechenden Auspuffkrümmer



ROESELER

Die M-Sport-Technikspitze kommt aus dem Nachrüsten gar nicht heraus

optimieren. Zusätzliche Änderungen am hinteren Differential gingen ebenso als VO durch wie neue Dämpfergehäuse.

Zum 1. Juli musste sich auch die Konkurrenz erstmals in ihre Karten schauen lassen. „Wir werden ab Finnland einen neuen Auspuffkrümmer verbauen“, verrät Hyundais Team- und Technikchef Michel Nandan. Die Krümmer waren im Frühjahr des Öfteren gerissen. Für neue Bremsscheiben und Bremszangenhalter reichten dagegen VOs, gleiches gilt für neue Dämpfergehäuse zur Jahresmitte.

Auch M-Sport und Toyota zogen nun einen ihrer drei Motoren-Joker: Die Briten nach anhaltenden Malheurs mit der Elektrik für neue Zündkerzenstecker. Die japanischen WM-Rückkehrer aus Finnland werden zum Heimspiel mit einem von TMG in Köln kräftig überarbeiteten Triebwerk auszurücken. „Ich bin kein Motoren-Spezialist“, stapelt Tom Fowler

tief, „aber abgesehen davon, dass wir beim Drehmoment und der Leistung zulegen konnten, sollte der neue Yaris-Motor auch etwas standfester sein.“

Die Konkurrenz wird nicht nur das neue Durchzugsvermögen des erstarkten Yaris zur Kenntnis nehmen, sondern auch im Homologationsblatt die Feinheiten beim optimierten Zylinderkopf und Ladesystem herauslesen. Spätestens im Herbst dürfte es noch mehr zu sehen geben. Schließlich arbeiten die Werksteams längst an der Optimierung des Aeropakets. „Ich bin mir sicher, dass wir zum Saisonende noch einige gravierende Änderungen sehen werden“, blickt M-Sport-Mann Williams nach vorne.

Während sich Toyota-Mann Fowler und Citroëns neuer Technischer Direktor Christophe Besse bedeckt halten, stellt Hyundai-Teamchef Nandan klar: „Der Entwicklungszeitplan vor der

! Der Weiterentwicklung von World Rally Cars sind mittlerweile enge Grenzen gesetzt – auch und vor allem zur Kostenkontrolle. Das heutige System mit limitierten „Jokern“ und unbegrenzten „Variant Options“ basiert auf dem Super-2000-Reglement und wurde im Jahre 2011 mit den 1,6l-WRCs eingeführt.

Saison war ziemlich eng. Ergo gingen alle mit mehr oder weniger konservativen Lösungen an den Start. Nun hatten alle ein halbes Jahr Zeit, ihre Fahrzeuge im Wettbewerb zu sehen und parallel neue Ideen in der Simulation zu überprüfen.“

Soll heißen, der Hyundai i20 WRC tritt möglicherweise ab dem 1. Oktober schon mit dem nächstjährigen Karosseriekleid an. Das ist nur auf den ersten Blick ein Schnellschuss, denn ungenutzte Joker verfallen zum Jahresende. Und wenn die Konkurrenz im Oktober im Homologationsblatt ohnehin sieht, was man zum Jahresende bringt, macht es womöglich mehr Sinn, die neue Aero schon ab Spanien einzusetzen. Bei Nichtgefallen ließen sich im Notfall für den 1. Januar noch Änderungen verabschieden. Aber Vorsicht: 2018 gewährt die FIA nur noch drei Joker für das Chassis und einen für die Software. ■

Rallye-WM

Neuville mit weißer Weste

Jetzt kann die Rallye Finnland kommen – zumindest für Thierry Neuville. Mit einem Testauto und kleiner Einsatztruppe reiste der belgische Hyundai-Werkspilot in den Norden und testete unter Wettbewerbsbedingungen.

Von: **Reiner Kuhn**

Selten war die Rallye-WM spannender: Sébastien Ogier und Thierry Neuville liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen und liegen in der Fahrerwertung gerade einmal elf Punkte auseinander. Besser noch: Nach der Sommerpause steht die Rallye Finnland auf dem Programm.

Atemraubende Sprünge über mehr als 40 Meter und Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h kennzeichnen das weltmeisterliche Mächtigkeitsspringen. Im Gegensatz zu Neuville konnte Ogier hier bereits gewinnen. Für den Belgier Grund genug, sich nach drei Saisonfolgen noch akribischer auf die bevorstehende Aufgabe vorzubereiten. „Wir



Allein auf weiter Flur: Neuville unterwegs im blütenweißen Werkswagen

waren schon im Mai für einen Test hier in Finnland. Als ich da von der Möglichkeit hörte, an dieser Veranstaltung im WRC teilzunehmen, musste ich diese Chance nutzen. Hier zählt jeder Meter. Finnland ist schließlich eine der schwierigsten Rallies, wenn es um Geschwindigkeit und Präzision geht“, erklärte der Polen-Sieger vor dem Start der Autoglym Rallye über acht Wertungsprüfungen mit insgesamt 110-WP-Kilometern.

Neuville markierte im Hyundai i20 WRC alle Bestzeiten und war knapp zwei Minuten schneller im Ziel als sein ärgster Verfolger. „Die Zeiten waren zweit-

rangig“, resümiert er. „Es war eine anspruchsvolle aber richtig gute Rallye. Im Gegensatz zum WM-Lauf waren alle Strecken für uns neu, das schärft die Sinne. Nach jeder Prüfung haben wir das Auto verändert, um zu sehen, wo wir noch etwas finden können. Die Rallye Finnland müssen wir nicht unbedingt gewinnen, sondern nur vor Ogier ins Ziel kommen.“

Zweiter wurde WRC2-Polen-Sieger Ole Christian Veiby, der im privaten Skoda Fabia R5 die beiden Toyota-Junioren Hiroshi Arai und Katsuta Takamoto (beide Ford Fiesta R5) auf die Plätze verwies. ■

Rallye-EM

Griebel gewinnt Proberitt

Gelungener Gastauftritt: Im ungewohnten Hyundai i20 R5 dominierte Junioren-Europameister Marijan Griebel die stark besetzte Rallye Luxemburg und zeigt sich bestens vorbereitet für die im August bevorstehenden Aufgaben in der EM und WM.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Ergebnisliste bestätigt eindrucksvoll den Anspruch der Rallye Luxemburg: Nur 45 Teams sahen das Ziel, 27 weitere und damit ein Drittel des gesamten Feldes verabschiedete sich vorzeitig. An der Spitze duellierten sich Peugeot-Werksjunioren Pepe Lopez im 208

T16 und R5-Kollege Marijan Griebel im ungewohnten Hyundai i20. Der Junioren-Europameister aus Deutschland übernahm in WP 2 die Führung, kontrollierte fortan Tempo und Gegner und siegte mit 13,6 Sekunden Vorsprung vor dem Spanier. Auf den Rängen 3 bis 5 folgte mit Chris van Woensel (Mitsubishi), Steve

Fernandez (DS) und Michael Albert (Skoda) ein WRC-Trio. Stark der 18-jährige Roman Schwedt, der beim Debüt im Peugeot 207 S2000 Neunter wurde.

Sieger Griebel freut sich derweil auf den August. Neben zwei EM-Rallies fährt er im bewährten Skoda Fabia R5 beim heimischen WM-Lauf in der WRC2. ■



Die Konkurrenz sah ihn nur von hinten: Sieger Griebel im Hyundai i20 R5

NACHRICHTEN

ÖSTBERG WECHSELT SEINEN COPILOTEN

Vor wenigen Tagen sickerte durch, dass Mads Östberg die Rallye Deutschland nicht im WRC, sondern im Ford Fiesta R5 bestreitet. Jetzt folgt die nächste Überraschung: Der 29-jährige Norweger trennt sich mit sofortiger Wirkung von Ola Floene (48). Ab Finnland wird Torstein Eriksen die Ansagen übernehmen. Da der 27-jährige Schwede parallel mit Fredrik Ahlin an der britischen Meisterschaft teilnimmt und zeitgleich zur Rallye Deutschland bei der Ulster Rallye an den Start geht, leiht sich Östberg mit Patrik Barth erst einmal den Copiloten von Henning Solbergs Sohn Oscar aus. Während es für Östberg/Eriksen im Vorfeld der Rallye Finnland keinen Wettbewerbstest gibt, nimmt er mit Barth im privaten R5-Fiesta an der zur EM zählenden Rzeszow Rallye (3. bis 5. August) in Polen teil.

ÖRM: WRC-TRIO ZUM SIEGEN VERDAMMT

Nur wer bei der Rallye Weiz (21./22. Juli) fehlerfrei durchkommt, bleibt in der Österreichischen Rallye Meisterschaft (ÖRM) weiter im Titelrennen. Denn mit Meister Hermann Neubauer, dessen Ford-Markengefährte Gerwald Grössing und Rekord-Champion Raimund Baumschlager (VW Polo) haben alle drei WRC-Piloten jeweils schon zwei Ausfälle auf dem Konto – sprich, die Streichresultate sind aufgebraucht. Für zusätzlichen Druck bei den Favoriten sorgt die mit acht R5-Autos stark besetzte zweite Reihe: Neben Tabellenführer Niki Mayr-Melnhof sollte man vor allem den jungen Russen Nikolay Gryazin, das Tschechen-Trio Vojtech Staf, Antonin Tlustak und Ondrej Bisaha sowie den Deutschen Dominik Dinkel auf dem Zettel haben. Zum fünften ÖRM-Lauf haben 92 Teams aus neun Nationen genannt. Auf dem Programm stehen 14 WPs über insgesamt 178 Wertungskilometer. ■ RK

Mit Masse und Klasse



Mit 170 Startern wird das Gruppenfoto größer denn je

Modernisiert präsentiert sich das Eifel Rally Festival (20. bis 22. Juli) in Daun. Mit dem Motto „Sechs Jahrzehnte Rallyesport“ schlägt die achte Ausgabe des Schaulaufens der Klassiker die Brücke zur Aktualität. Am Start ist neben zwei Weltmeistern auch ein aktueller Titelanhänger.

Von: **Markus Stier**

Eigentlich verkündet der MSC Daun jedes Jahr aufs Neue, nun sei die absolute Schmerzgrenze erreicht und das beschauliche Eifelstädtchen Daun platze endgültig aus allen Nähten. Dann aber satteln die Orga-



Hyundai bringt einen aktuellen i20 WRC mit in die Eifel

nisatoren bei der Teilnehmerzahl doch wieder noch mal was drauf. 170 Autos gehen am Freitagnachmittag (21.7.) über die Startrampe und nehmen bis Samstagabend acht Prüfungen unter die Räder.

In diesem Jahr hält beim seit 2010 rein historisch ausgetrage-

nen Drift-Festival die Moderne Einzug. Vom 1962er-Ford Anglia bis zum aktuellen Hyundai i20 WRC reicht die Bandbreite des Feldes. Mit dabei sind neben rund 30 Gruppe-B-Boliden auch ein halbes Dutzend World Rally Cars. Zu sehen sind aber auch Raritäten wie ein Alfa 75 und ein bisher

unbekannter Toyota-Prototyp auf Celica-Basis. Dauergast Walter Röhrl lässt das Eifel-Wochenende in diesem Jahr aus, aber es mangelt auch so nicht an großen Namen. Neben dem regelmäßigen Daun-Besucher Stig Blomqvist aus Schweden ist mit dem Finnen Hannu Mikkola ein zweiter Rallyeweltmeister am Start.

Auch von deutscher Seite lassen sich große Namen nennen: Rekordmeister Matthias Kahle (Skoda 130 RS) ist ebenso dabei wie Harald Demuth (Mercedes 190E 2.3.16) oder Niki Schelle (Suzuki Ignis S1600). Der frühere deutsche WM-Star Armin Schwarz bringt seinen Hyundai Accent WRC aus dem Jahr 2003 mit. Hyundai ist in diesem Jahr Sponsor, und so lässt man sich nicht lumpen und lässt zum Shakedown am Donnerstag und am Freitag WM-Star Thierry Neuville von der Leine. ■

ZEITPLAN

20.7., 15–19 Uhr:	Shakedown Brück
20.7., 20.30 Uhr:	Welcome-Party Daun
21.7., 11–12 Uhr:	Autogrammstunde Daun
21.7., 14 Uhr:	Start Daun
21.7., 14.25 Uhr:	Hyundai Powerstage (Schotter)
21.7., 19.33 Uhr:	Parade und Rundkurs Hilgerath
22.7., 8.58–15.53 Uhr:	WPs 3 bis 8
22.7., 15.53 Uhr:	Zielankunft Daun
22.7., 19.30 Uhr:	Rallyparty Daun



Weltmeister 1984: Stig Blomqvist



Weltmeister 1983: Hannu Mikkola



Weltmeister 2017? Thierry Neuville



René Rast ist eine der Überraschungen der DTM-Saison 2017. Im Interview spricht der Audi-Pilot über seinen späten Einstieg und den schnellen Erfolg.

Von: **Claus Mühlberger**

Im Alter von 30 Jahren haben Sie in Budapest den ersten DTM-Sieg geholt. Haben Sie selbst noch an eine so späte Karriere geglaubt?

Eigentlich nicht. Ich dachte immer, dass das Einstiegsalter für die DTM bei etwa 25 Jahren liegt, und auch das ist schon ziemlich fortgeschritten. Letztes Jahr hatte ich das Thema DTM eigentlich schon abgeschrieben, als plötzlich der Anruf kam, beim Sonntagsrennen für Adrian Tambay in Zandvoort einzuspringen, der sich an der Hand verletzt hatte.

Dachten Sie, das sei jetzt die Chance Ihres Lebens?

Nein, Ich dachte, dass das wohl eine einmalige Sache wäre. Doch dann durfte ich Mattias Ekström beim Finale in Hockenheim vertreten. Das lief auch positiv, ich bin gleich mal in die Punkteränge gefahren. Im Januar kam dann die Zusage, dass ich DTM fahren kann. Das war ja keineswegs sicher, denn der Kader war ja von acht auch sechs Fahrer verkleinert worden, und ich wusste nicht, wer von der R18-Fahrern noch einen Vertrag hatte.

Wie sehen die Titelambitionen als Fahrer aus?



René Rast

Geburtstag: 26. Oktober 1986
Geburtsort: Minden

KARRIERE

2003–2004: Formel BMW
2005: VW Polo Cup (1.)
2006: Seat Leon Cup (2.)
2007 & 2012: Meister Porsche Carrera Cup Deutschl.
2010, 2011 & 2012: Meister Porsche Supercup
2014: ADAC GT Masters (1.)
2016: Formel E
2017: DTM

HOBBYS

Familie, E-Racing, Kartfahren

„Hatte das Thema DTM schon abgeschrieben“

Wenn die Updates so funktionieren, wie wir es uns erhoffen, werde ich um die Meisterschaft fahren können. Das ist momentan aber noch schwierig zu sagen.

Jahrelang hieß es in der DTM, dass die Ingenieure ehemalige Formel-3-Fahrer wollen, weil nur die Formelfahrer mit einem DTM-Auto richtig umgehen könnten. Sie sind aber nie Formel 3 gefahren.

Ein DTM-Auto ist ein Prototyp und somit einem Formelauto schon ähnlich: viel Aero, wenig Gewicht. Das heißt aber nicht, dass nur diejenigen damit schnell fahren können, die viel Erfahrung in Formelautos gesammelt haben. Wenn man ein Rennauto, egal welcher Art, schnell bewegen kann, dann kommt man auch in der DTM zurecht. Ich musste mich einstellen auf das DTM-Auto und meinen Fahrstil ändern. Das braucht ein bisschen Zeit, aber wenn man verstanden hat, ist es gar nicht so schwer.

Was muss man machen, um in der DTM schnell zu sein?

Das Auto hat viel Abtrieb. An drei Dingen musste ich mich gewöhnen: das späte Bremsen, das tiefe Hineinbremsen in die Kurven und den hohen Speed in den Kurven. Das kannte ich von den GT-Autos und von den Cup-Porsche gar nicht. Ein DTM-Auto kann man weder mit dem R8 GT 3 noch mit dem Cup 911 vergleichen. Das ist eine ganz andere Welt.

Der Porsche Cup scheint eine gute Schule zu sein: Nick Tandy und Earl Bamber gewannen die 24h von Le Mans. Und Sie haben auf Anhieb Erfolg in der DTM.

Man kann das aber nicht verallgemeinern. Nicht jeder, der im Supercup gewinnt, ist automatisch schnell im LMP1- oder im DTM-Auto. Es braucht auch fahrerische Qualität und das kleine bisschen, was dich treibt.

Sie sind fünf Jahre Porsche-Cup-Rennen gefahren. Hatten Sie die Befürchtung, mit

40 immer noch dort zu sein?

Das war nicht mein Ziel. Ich habe mich schon immer zu Höherem berufen gefühlt als irgendwo im Rahmenprogramm aufzutreten.

War die Porsche-Zeit finanziell ein Überlebenskampf?

Nein, ich kam gut über die Runden. Ich bezog ein Festgehalt. Dazu kam das Preisgeld. Und als Supercup-Meister bekam man einen 911er geschenkt. Ich habe drei Titel gewonnen. Das hat sich schon rentiert. In der Porsche-Zeit konnte ich mir schon mehr leisten als nur Brot und Wasser.

»EIN DTM-AUTO KANN MAN WEDER MIT DEM R8 GT 3 NOCH MIT DEM CUP 911 VERGLEICHEN. DAS IST EINE GANZ ANDERE WELT.«

René Rast

Wie gehen Sie ans Leben heran? Sind Sie eher ein lockerer Take-it-easy-Typ oder eher ein Grübler?

Wenn es was zu grübeln gibt, dann grüble ich. Wenn nicht, genieße ich das Leben. Ich bin aber keiner, der sich Tag und Nacht über irgendwelche Sachen das Gehirn zermartert.

Weil man auch als Rennfahrer locker bleiben muss?

Man darf sich im Rennauto nicht allzu viele Gedanken machen. Man muss ein bisschen instinktiv fahren. Das heißt aber nicht, dass man zu viel Risiko gehen darf. Da muss man sich schon gut überlegen, was man tut.

Wie schwer ist es, sich als Neuling im Audi-DMT-Team neben all den langjährigen Platzhirschen zu behaupten?

Es wurde uns allen Anfang des Jahres gesagt: Bei Audi haben wir sechs Nummer-1-Fahrer. Ihr

dürft frei fahren und alle haben das gleiche Material. Jeder darf um die Meisterschaft kämpfen. Falls aber Ende des Jahres die Situation eintreten sollte, dass nur noch einer von uns Meister werden kann, werden ihn die anderen natürlich unterstützen. DTM ist Teamspirit. Das macht jeder Hersteller so.

Aber nicht jeder dieser sechs Fahrer kam bei den Winter-Tests gleich viel zum Fahren.

Im Winter hatte ich einen halben Testtag in Portimão. Dazu kamen die beiden Tage in Hockenheim vor der Saison. Jamie Green und Mattias Ekström machen seit Jahren den Großteil der Testarbeit im Winter. Der Audi war in den letzten Jahren eigentlich immer das schnellste Auto in der DTM. Insofern ist diese Herangehensweise bestimmt richtig. Nämlich das Auto maximal schnell zu machen. Die Fahrer müssen sich dann darauf einstellen. Natürlich will jeder Rennfahrer so viel fahren wie möglich. Aber es ist doch besser, ein schnelles Auto zu haben als möglichst viele Testkilometer im Winter zu sammeln.

Hat es nicht genervt, so wenig zum Fahren zu kommen?

Nein, ich kann es doch nicht ändern. Was soll ich mich denn aufregen? Ich muss es so nehmen, wie es kommt. Und dann das Beste daraus machen.

Kann man bei so wenig Testzeit den Reifen verstehen?

Nein, natürlich nicht. Aber dafür hat man ja die Erfahrungswerte der anderen Fahrer. Alle Daten liegen offen, und alle Fragen dürfen gestellt werden. Und sie werden auch beantwortet.

Am Norisring unterlief Ihnen im Regen ein Fehler, der Sie möglicherweise den sechsten Platz gekostet hat: Sie sind bei der Boxenausfahrt über die Linie gefahren, haben eine Durchfahrtsstrafe kassiert. Wie ärgerlich ist das?

Ich bin zum ersten Mal überhaupt im Regen gefahren in einem DTM-Auto. Ich sah das stehende Wasser am Ende der Boxenausfahrt. Wenn man da mit kalten Slicks ankommt, versucht man natürlich, so schnell wie möglich nach links ins Trockene zu kommen. Im zweiten Rennen hatte ich eine Kollision mit Robert Wickens. Insgesamt kein schönes Wochenende. Ich habe am Norisring nur zwei Punkte herausgeholt, und die nicht einmal aus dem Rennen, sondern im Qualifying.

Unter den DTM-Fahrern sind einige Fitness-Freaks. Gehören Sie auch dazu?

Ich mache gerne Sport, aber nicht exzessiv, also keinen Ironman. Wenn ich zu Hause bin, laufe ich jeden Tag. Aber ich mache nicht mehr als nötig. Da genieße ich lieber die Zeit mit meiner Familie und speziell mit meinem kleinen Sohn, der jetzt acht Monate alt ist. ■



Rast reiste als Tabellenführer zum Norisring, holte dort aber nur zwei Punkte

Siege für Yann Ehlacher und Norbert Michelisz



Ehlacher hält die Meute hinter sich. Aus einem zweiten Platz wird im Ziel ein Sieg. Weil Chilton bestraft wird

Erster Startplatz, erster Sieg: Yann Ehlacher triumphierte im Eröffnungsrennen in Argentinien. Das Hauptrennen entschied Norbert Michelisz für sich. Honda verzichtete auf Stallregie.

Von: **Andreas Haupt**

Tiago Monteiro bleibt die Konstante in der WTCC 2017. Der Honda-Werksfahrer erlaubte sich in dieser Saison bislang nur ein schwaches Wochenende. Abgesehen vom Nürburgring füllt der Portugiese akribisch sein Punktekonto. So auch beim elften und zwölften Saisonlauf in Argentinien.

Im Eröffnungsrennen auf dem 4,806 Kilometer langen Circuito Termas de Rio Hondo startete Monteiro vom siebten Rang und kam nach elf Runden als Fünfter ins Ziel. Vor seinem WM-Rivalen Thed Björk im Volvo S60. Honda-Fahrer Norbert Michelisz hatte dagegen Pech. Monteiro rutschte ihm in der Startphase ins Auto, wobei er seinem Teamkollegen

den linken Vorderreifen aufschlitzte. Michelisz fiel aussichtslos zurück und wurde überrundet Letzter.

Catsburg im Doppelpech

Immerhin holte sich der ungarische Routinier im Hauptrennen den Sieg vor Monteiro. Honda verzichtete auf eine Stallregie. Auch so hat Monteiro nach sechs von zehn Rennwochenenden eine exzellente Ausgangsposition auf den Titel. Er führt mit zwölf Punkten vor Volvo-Speerspitze Björk, der im zweiten Lauf das Podest ansteuerte, und mit schon 29 Punkten vor Michelisz.

Volvo kann seine Konzentration auf Polestar-Urgestein Björk richten, weil Stallgefährte Nicky Catsburg zwar fünf Punkte für die Pole einsackte, ansonsten aber ohne Zählbares den Heimweg antrat. Sowohl im ersten als auch im zweiten Rennen stoppte den Niederländer ein defekter Reifen – in beiden Fällen vorne links. „Ich hatte keine Chance, um ihn am Start zu knacken. Auch im weiteren Rennverlauf war er zu schnell. Ohne seinen Reifenschaden hätte ich es nicht geschafft“, gab Michelisz zu. Catsburg fällt durch das doppelte

Pech in der WM sogar hinter Mehdi Bannani zurück, der für Sébastien Loeb Racing antritt.

Im ersten Lauf gab es eine Premiere: Yann Ehlacher, Neffe des viermaligen Tourenwagen-Weltmeisters Yvan Muller, krönte sich zum Gewinner, obwohl der 21-Jährige hinter Tom Chilton als zweiter Mann den Zielstrich kreuzte. Die Rennleitung belegte den Briten allerdings mit einer Fünfsekunden-Strafe. Chilton hatte sich in der Startrunde im Rechtsknick vor Kurve fünf laut der Kommissare zu vehement am Lada Vesta des Franzosen vorbeigesprengt. Er fiel vom ersten bis auf den vierten Rang zurück. Neben Ehlacher profitierten Bannani und Lokalmatador Esteban Guerrieri von der Strafe gegen Chilton. „Es ist nicht die beste Art, ein Rennen zu gewinnen. Aber ein Sieg ist ein Sieg“, freute sich Ehlacher, der sich als achter Fahrer in die Siegesliste 2017 einträgt. Für den Erfolg musste der Youngster reichlich schuften. Nach der Berührung mit Chilton rutschte er für wenige Hundert Meter auf den dritten Rang zurück, kämpfte sich jedoch wieder vorbei an Bannani und hielt dem Druck fehlerlos stand. ■

ARGENTINIEN, 1. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Yann Ehlacher	19:23,991 min
2. Mehdi Bannani	+ 0,726 s
3. Esteban Guerrieri	+ 1,326 s
4. Tom Chilton	+ 1,573 s
5. Tiago Monteiro	+ 1,677 s
6. Thed Björk	+ 2,322 s
7. Rob Huff	+ 3,668 s
8. John Filippi	+ 10,369 s
9. Tom Coronel	+ 10,960 s
10. Ryo Michigami	+ 11,379 s

ARGENTINIEN, 2. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Norbert Michelisz	22:39,375 min
2. Tiago Monteiro	+ 0,505 s
3. Thed Björk	+ 1,381 s
4. Esteban Guerrieri	+ 6,379 s
5. Mehdi Bannani	+ 14,281 s
6. Nestor Girolami	+ 14,675 s
7. Tom Chilton	+ 20,386 s
8. Yann Ehlacher	+ 20,750 s
9. Rob Huff	+ 20,999 s
10. Tom Coronel	+ 21,983 s

STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Tiago Monteiro	200
2. Thed Björk	188
3. Norbert Michelisz	171
4. Mehdi Bannani	164
5. Nicky Catsburg	159
6. Tom Chilton	147
7. Rob Huff	135
8. Esteban Guerrieri	113
9. Nestor Girolami	68
10. Yann Ehlacher	45



Volvo und speziell Catsburg waren im Hauptrennen schneller als Honda. Doch das Pech spielte den Japanern alle Trümpfe zu. Michelisz gewann vor Teamkollege und WM-Leader Monteiro, der auf den Titel zusteuert.

DTM

Berger: „Fernsehpartner ohne DTM-Herzblut“

Die abgebrochene TV-Übertragung des DTM-Rennens am Norisring hat die Fans verärgert. Auch Gerhard Berger zeigte sich enttäuscht von der ARD.

Von: Tobias Grüner

Es war das spannendste DTM-Rennen des Jahres, doch kurz nach dem Restart des Sonntagslaufs am Norisring schaltete die ARD auf ein Politiker-Interview um. Die spektakulären letzten 23 Minuten gab es nur im Internet-Stream. ARD-Sportkoordinator Axel Balkausky nannte es „bedauerlich“, dass man das Finale nicht mehr zeigen konnte. Die Verzögerung durch die Unterbrechung des Rennens habe den Verantwortlichen demnach keine andere Wahl gelassen. Die Sendezeit war einfach abgelaufen. DTM-Boss Gerhard Berger zeigte sich wenig begeis-

tert, hielt sich aber mit Kritik noch zurück: „Der Fernsehpartner muss selbst wissen, was er tut. Ich weiß bloß, dass wir einen tollen Sport geboten haben und dass 1,47 Millionen Menschen zugeschaut haben. Wenn trotzdem abgeschaltet wird, zeigt das, dass der Partner nicht das Herzblut für den Sport hat, den wir uns wünschen.“

Neues Reglement für 2019

Zufriedener äußerte sich der Österreicher über sein Verhältnis zu den Verantwortlichen der drei DTM-Marken. „Es kam anders, als viele erwartet haben. Man hat mich gewarnt: Drei Hersteller zusammenzubringen, das gehe nie. Stimmt nicht: Die Zusammenarbeit klappt super. Die Kunst liegt darin, sie dazu zu bewegen, ihre eigene Markenbrille manchmal abzulegen und Entscheidungen zu treffen, die gut sind für den Sport“, so seine positive Zwischenbilanz nach dem ersten Halbjahr.



Gerhard Berger zeigte sich enttäuscht von der Entscheidung der ARD

Die Frage lautet, ob es so harmonisch weiterläuft. Aktuell wird hinter den Kulissen eifrig über das neue Reglement für 2019 diskutiert. „Es braucht den Ritt auf der Kanonenkugel. Bei diesem Thema muss die DTM aggressiver werden“, fordert Berger. Vor allem am Leistungsgewicht soll geschraubt werden. Damit die

Hersteller genug Zeit zur Vorbereitung haben, soll das Konzept zur neuen Motorenformel, der Aerodynamik und dem Gewicht der Autos bis zum Saisonende stehen. Noch lässt sich der Chef aber nicht in die Karten blicken. Neben dem Spektakel ist vor allem die Finanzierbarkeit ein wichtiges Thema. ■

Sonstiges

Keine Rennen mehr auf dem Lausitzring?

Hat der Motorsport auf dem Lausitzring noch eine Zukunft? Die DEKRA will die Rennstrecke in ein Testcenter umwandeln.

Der Lausitzring hat einen neuen Besitzer. Die Prüfungsgesellschaft DEKRA übernimmt die Anlage, die auf einem ehemaligen Tagebau errichtet und im Jahr 2000 eröffnet wurde. Bei der Bekanntgabe des Kaufs wurden umfangreiche Änderun-

gen angekündigt. Die Rennstrecke soll in ein Testcenter für autonomes Fahren umgewandelt werden. Um das Szenario des normalen Straßenverkehrs möglichst realistisch darzustellen, werden zum Beispiel Gebäude oder Bürgersteige neben der Piste gebaut. Was das für den Rennbetrieb heißt, ist noch nicht konkret klar. Die Betreiber seien offen, die Strecke für Großveranstaltungen an Dritte zu vermieten. Allerdings müssten diese in das Test-Konzept passen. ■ TGR



War die DTM dies Saison das letzte Mal auf dem Lausitzring unterwegs?

NASCAR

Erster Saisonsieg für Denny Hamlin

Denny Hamlin hat in Loudon den ersten Saisonsieg für Joe Gibbs Racing gefeiert. Er qualifizierte sich damit für die Playoffs.

Nach 20 sieglosen Rennen hat es Denny Hamlin mal wieder in die Victory Lane geschafft. Der 36-Jährige aus Virginia triumphierte bereits zum dritten Mal auf dem flachen 1,058-Meilen-Oval in Loudon.

Zu Beginn des Rennens hatte noch Martin Truex Jr. das Geschehen bestimmt. Von der Pole-Position fuhr der Tabellenführer ungefährdet zum Sieg der ersten Stage. Der zweite Abschnitt wurde von Kyle Busch dominiert. Doch der Toyota-Pilot fiel im letzten Rennritt mit Speeding-Strafen bis auf Rang 12 zurück. Nach der siebten und letzten Caution schlug die Stunde von Hamlin. In Runde 268 schnappte er sich die Spitze von Matt Kenseth, der zuvor nur zwei Reifen

gewechselt hatte. Am Ende musste er die Führung gegen die Angriffe von Kyle Larson verteidigen. Der Chevy-Pilot war nach einer Quali-Strafe von ganz hinten losgefahren, kämpfte sich aber fast durchs komplette Feld. Er musste sich zum siebten Mal mit Rang 2 begnügen. Bei Hamlin war die Freude nach dem ersten Sieg dagegen groß: „Ich wusste, dass wir im Laufe der Saison immer schneller werden. Trotzdem bin ich erleichtert, dass es jetzt mit dem Sieg geklappt hat.“ ■ TGR

NASCAR CUP SERIES

Loudon/New Hampshire
19. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin	Toyota
2.	Kyle Larson	Chevrolet
3.	Martin Truex Jr.	Toyota
4.	Matt Kenseth	Toyota
5.	Kevin Harvick	Ford
6.	Daniel Suarez	Toyota
7.	Clint Bowyer	Ford
8.	Kurt Busch	Ford
9.	Brad Keselowski	Ford
10.	Jimmie Johnson	Chevrolet

Könige der Motorradwelt



Valentino Rossi: Junger Stehlemann bei seinem ersten Titel, ausgefuchster Routinier bei seinem letzten





Nicky Hayden: Riesenemotionen beim Titelgewinn



Hayden war der letzte Amerikaner, der es vom Kindersport bis zum WM-Titel brachte



Casey Stoner und Ducati: Die Überraschung 2007



Stoner konnte das Bike mit dem Hinterrad lenken wie kein anderer MotoGP-Pilot

Ganze fünf Fahrer haben sich die 15 Weltmeistertitel seit der Einführung der MotoGP geteilt. Und zwei von ihnen zählen auch dieses Jahr zu den Favoriten.

Von: **Imre Paulovits**

Als 2002 mit dem Einzug der MotoGP feuerspeiende und laute Viertakter die Zweitakt-Raketen in der Königsklasse des Zweiradsports ablösen, veränderte sich das Gesicht des Motorsports. Nur eines blieb gleich: Ein unbeschwerter italienischer Jüngling namens Valentino Rossi fuhr den Honda-Viertakter in gleicher Weise von Sieg zu Sieg, wie er es zuvor mit der Zweitakt-500er getan hatte.

Rossi, der letzte Weltmeister der Zweitakt-Ära, heimste auch

die ersten vier MotoGP-WM-Titel ein. Durch seine spitzbübische Art und seine ausgefallenen Späße wurde er bereits früh zum Publikumsliebbling, doch welche Arbeit und welche Willensstärke hinter seinem Erfolg steckten, wussten die wenigsten.

Als die MotoGP-Ära begann, war die Honda RC 211 V das Maß der Dinge. Wie sehr auch Valentino Rossi ein Teil dieses Erfolgspakets war, wollten die Honda-Bosse nicht wahrhaben. Dem gewitzten Yamaha-Teamchef Lin Jarvis blieb nicht verborgen, dass Rossi mit dieser Situation nicht glücklich war, und da Yamaha den genialen Schwingungstechniker Masao Furusawa zum Leiter des M1-Projekts machte, hatte Jarvis die Argumente, um Rossi für 2004 zu einem Teamwechsel zu bewegen. Furusawa schuf ein Konzept, das in Sachen Handling bis

FÜR DIE MEISTEN FANS IST VALENTINO ROSSI DAS SYNONYM FÜR MOTOGP.

heute das Maß der Dinge ist. Rossi schlug damit gleich beim WM-Auftakt Max Biaggi auf der sichtlich stärkeren Honda und legte damit den Grundstein für seinen ersten Titel auf der Yamaha, den er 2005 in überlegener Manier verteidigte. Doch 2006 bremsste ihn ein Chattering-Problem, und so glitt ihm der WM-Titel aus den Händen. Nachdem Casey Stoner und Ducati zum Beginn der 800-ccm-Ära alle überrannten, schlug Rossi 2008 zurück, und auch 2009 wies er seinen Teamkollegen Jorge Lo-

renzo in die Schranken. Seither sind acht Jahre vergangen, und wenn Valentino Rossi auch keinen Titel mehr gewinnen konnte, ist kein anderer Pilot in der Motorrad-WM so lange konkurrenzfähig geblieben wie der Publikumsliebbling aus Tavullia. 2015 führte er die WM bis zum letzten Rennen an, und auch dieses Jahr gehört er zu den Titelfavoriten. Und keiner löst eine solche Begeisterung bei den Fans aus wie er. Für die meisten ist die MotoGP Valentino Rossi.

Der Letzte einer Ära

Nicky Hayden kam 2003 als Supertalent der US-Superbike-Meisterschaft in die Königsklasse. Er war seit Kindesalter im Dirt Track und im US-Straßensport aufgewachsen und hatte mit dem Aussehen eines Popstars schnell die Herzen vor allem der weiblichen Fans erobert. Als Ros-

si und Yamaha 2006 strauchelten, baute er sich mit Siegen in Assen und Laguna Seca sowie durch konstante Podestplätze ein Polster auf. Doch Rossi holte auf, und als Hayden im vorletzten Rennen in Estoril von seinem Teamkollegen Dani Pedrosa aus dem Sattel geholt wurde, schien es gelaufen zu sein. Dann stürzte Rossi in Valencia, und der Traum von Haydens WM-Titel ging in wundersamer Weise in Erfüllung.

Wenn er hiernach auch keinen einzigen GP mehr gewinnen sollte, die Fans wussten es zu würdigen, dass der immer höfliche und bodenständig gebliebene Racer auch in den aussichtslosesten Situationen bis zum Letzten kämpfte. Umso tragischer war sein Tod nach einem Fahrradunfall in Italien. Doch gerade danach zeigte sich, wie sehr ihn die Fans und die

»CASEY STONER WAR DAS GRÖSSTE NATURTALENT DER MOTOGP.«

Jorge Lorenzo

Kollegen schätzten, und sie halten seine Erinnerung am Leben.

Das Naturtalent

Casey Stoner stieg ebenfalls von den Kinder-Dirt-Track-Meisterschaften – in seinem Fall den australischen – bis an die Spitze der Königsklasse auf. Welches Talent in dem hageren, blonden Jungen steckte, sahen viele gleich, als er mit 14 Jahren sein Glück in der britischen und der spanischen 125er-Meisterschaft versuchte. Doch was sein wirkliches Kaliber war, wurde auch

2007 noch nicht klar, als er mit der bärenstarken Ducati Desmosedici GP7 das ganze Feld niederbügelte und mit zehn Siegen Weltmeister wurde. Alle priesen die Ducati-Traktionskontrolle, doch dass diese mehr in Stoners Gashand lag, stellte sich erst Jahre später heraus. Welche fahrerische Kunst er auf der Ducati vollführte, wurde erst klar, als er zu Honda wechselte. Auch Valentino Rossi stand mit dem unlenkbaren Biest auf verlorenem Posten, und Stoner wurde mit Honda sofort wieder Weltmeister. Die Gegner bekannten: Er war das größte Naturtalent, das die moderne Ära kannte.

Doch das Naturtalent Casey Stoner bekam körperliche Probleme, wie 2009 eine Laktoseintoleranz. Und weil Familienmensch Casey Stoner seine junge Familie bald wichtiger

wurde als Ruhm und GP-Siege, trat er bereits Ende 2012, gerade 27-jährig, zurück.

Kurvenspeed aus Mallorca

Jorge Lorenzo fuhr ebenfalls Rennen, so lange er denken konnte. Sein Vater setzte ihn in Palma de Mallorca auf Minibikes, von dort eroberte er die spanischen Kinderklassen und begann pünktlich an seinem 15. Geburtstag 2002 in Jerez seine WM-Karriere. 2006 wurde er auf Aprilia bei den 250ern unschlagbar. Yamaha verpflichtete ihn für 2008, und Lorenzos MotoGP-Karriere begann gleich mit drei Trainingsbestzeiten, drei Podestplätzen und einem Sieg im dritten Rennen. Doch schnell musste er auch erkennen, wie schmerzhaft Stürze in der MotoGP sind, und so beendete er seine erste MotoGP-Saison als Vierter. 2010 wurde Lorenzo mit neun Siegen überlegen Weltmeister



Jorge Lorenzo: Selbstbewusster Weltmeister 2010



Lorenzo bildete mit der Yamaha M1 eine perfekte Einheit, die für drei WM-Titel gut war



Marc Márquez: 2013 Jüngster Weltmeister der MotoGP



Márquez agiert mit übernatürlicher Gabe, an der Grenze zum Sturz – es klappt aber nicht immer

LORENZOS STIL MIT VIEL KURVEN-SPEED PASSTE PERFEKT ZUR YAMAHA M1.

ter, und auch ein Charakterwandel wurde bei ihm offensichtlich. Der einst scheue, sich arrogant nach außen abschottende Junge wurde ein offener, herzhafter und umgänglicher Mann.

Seine weiche Fahrweise mit viel Kurvenspeed hatte Lorenzo schon bei den 250ern, auf der Yamaha M1 konnte er sie dann zur Vollendung bringen. Doch sein Kampfgeist erfuhr mit den Jahren einige Dämpfer. Als er 2013 in Assen am Freitag stürzte und sich das Schlüsselbein brach, ließ er sich nach Hause fliegen und operieren, um am Sonntag zu fahren, einen fünften Platz ins Ziel zu bringen und zum absoluten Helden aufzusteigen. Doch was er sich dabei seelisch angetan hatte, zeigte sich seither: Lorenzo bricht ein, wenn riskante Situationen auftauchen, und auch sein Wechsel von der handlichen Yamaha auf die bärenstarke Ducati blieb bislang ohne Erfolg.

Der Kompromisslose

Marc Márquez begann als Kind Motocross zu fahren, bei Emilio Alzamora stieg er in den Straßensport ein und pflügte sich so durch die 125er- und die Moto2-WM, dass Honda-MotoGP-General Shuhei Nakamoto für ihn die Regeln ändern ließ, damit er 2013 im Honda-Werksteam in die MotoGP aufsteigen konnte. Mit seinem unglaublich spektakulären Fahrstil, einer an ein Wunder grenzenden Balance an der Grenze zum Sturz, brachte er einen neuen Fahrstil in die MotoGP, gewann gleich im ersten Jahr den Titel und wurde damit jüngster Weltmeister der MotoGP. Doch Márquez hat durch seine Risikobereitschaft nicht nur Anhänger. „Márquez ist dieses Jahr in Bar-

»IN MEINER ZEIT WÄRE MÁRQUEZ BEI FÜNF VON SECHS STÜRZEN TOT GEWESEN.«

Giacomo Agostini

DIE TITELFAVORITEN 2017



Marc Márquez: Bislang 129 Punkte und zwei Siege



Maverick Viñales: 124 Punkte und drei Siege



Andrea Dovizioso: 123 Punkte und zwei Siege



Valentino Rossi: Bislang 119 Punkte und ein Sieg

celona sechsmal gestürzt. In meiner Zeit wäre er fünfmal davon tot gewesen“, stellte Giacomo Agostini fest.

So hart Márquez auf der Strecke auch ist, so einen sonnigen Charakter hat er neben der Strecke. Dass er aber sogar im Dirt Track die besten Amerikaner schlagen kann, zeigt seine Virtuosität. Er ist auch dieses Jahr der, den es im WM-Kampf zu schlagen gilt.

Wer wird der Nächste?

Die MotoGP hat die Welt der Motorrad-WM verändert, sie hat eine noch nie da gewesene Leistungsdichte, und dieses Jahr sind die Kräfteverhältnisse an jedem Wochenende anders. Nach der ersten Saisonhälfte sind die ersten vier der WM-Tabelle um ganze zehn Punkte getrennt. Dabei sind mit Valentino Rossi und

Marc Márquez der erste und der letzte MotoGP-Weltmeister im Rennen, aber Yamaha-Shooting-Star Maverick Viñales und der unverwundliche Ducati-Arbeiter

Andrea Dovizioso fordern sie heraus. Wird am Ende ein neuer Weltmeister gekürt, oder wird ein alter um einen weiteren Titel reicher? ■

ALLE MOTOGP-WELTMEISTER

Jahr	Team	Motorrad	Punkte	Siege	
2002	Valentino Rossi (I)	Repsol Honda Team	Honda RC 211 V	355	11
2003	Valentino Rossi (I)	Repsol Honda Team	Honda RC 211 V	357	9
2004	Valentino Rossi (I)	Gauloises Fortuna Yamaha	Yamaha YZR-MI	304	9
2005	Valentino Rossi (I)	Gauloises Yamaha Team	Yamaha YZR-MI	367	11
2006	Nicky Hayden (USA)	Repsol Honda Team	Honda RC 211 V	252	2
2007	Casey Stoner (AUS)	Ducati Marlboro Team	Ducati D16 GP7	367	10
2008	Valentino Rossi (I)	Fiat Yamaha Team	Yamaha YZR-MI	373	9
2009	Valentino Rossi (I)	Fiat Yamaha Team	Yamaha YZR-MI	306	6
2010	Jorge Lorenzo (E)	Fiat Yamaha Team	Yamaha YZR-MI	383	9
2011	Casey Stoner (AUS)	Repsol Honda Team	Honda RC 212 V	350	10
2012	Jorge Lorenzo (E)	Yamaha Factory Racing	Yamaha YZR-MI	350	6
2013	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	334	6
2014	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	362	13
2015	Jorge Lorenzo (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-MI	330	7
2016	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	298	5



Mit seinem Sieg auf dem Sachsenring hat sich MotoGP-Titelverteidiger Marc Márquez wieder an die Spitze der Tabelle gesetzt. Im MSA-Interview erklärt der 24-jährige Spanier, was sein Plan für die zweite Saisonhälfte ist.

Von: **Imre Paulovits**

Hättest du noch vor drei GP gedacht, dass du als Führender der MotoGP-WM in die Sommerpause gehen wirst?

Vor drei GP hatte ich noch 37 Punkte Rückstand. Aber als wir nach Assen gefahren sind, bekam ich eine WhatsApp von Santi Hernández, der nicht nur mein Crewchief, sondern auch mein Freund ist. Er schrieb: „Marc, mach dir keine Sorgen, du wirst als WM-Führender in die Sommerpause gehen.“ Da habe ich zurückgeschrieben: „Santi, was hast du getrunken?“ Wir waren von der WM-Führung meilenweit entfernt. Aber schließlich hat sich seine Prophezeiung bewahrheitet, und das zeigt wieder, dass wir immer an unseren Job glauben müssen und immer hart arbeiten und pushen müssen.

Du hast zum achten Mal auf dem Sachsenring gewonnen. Es scheint wirklich deine Strecke zu sein.

Ich wusste schon vor dem Wochenende, dass, wenn ich meine Chancen in der Weltmeisterschaft wahren will, ich hier angreifen muss. Deshalb war meine Ziel-



Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

2008: 125GP, KTM (13.)
2009: 125GP, KTM (8.)
2010: 125GP, Derbi (1.)
2011: Moto2, Suter (2.)
2012: Moto2, Suter (1.)
2013: MotoGP, Honda (1.)
2014: MotoGP, Honda (1.)
2015: MotoGP, Honda (3.)
2016: MotoGP, Honda (1.)
2017: MotoGP, Honda (z.Zt. 1.)

HOBBYS

Dirt Track, Motocross

„Sieg auf dem Sachsenring war anvisiert“

setzung ganz klar, 25 Punkte einzufahren. Vor dem Rennen war auch alles mehr oder weniger unter Kontrolle. Ich stand auf der Pole-Position, hatte die richtigen Reifen gewählt und mich im Geiste darauf eingestellt, dass mein Teamkollege, der auf dem Sachsenring auch immer stark ist, mein Hauptgegner sein würde. Als das Rennen losging, habe ich vor allem versucht, die Reifen zu schonen. Aber dann kam plötzlich Jonas Folger.

Hat er dir deinen Job wirklich so schwergemacht?

Es war wirklich ein schweres Rennen gegen ihn. Zunächst hat es mich überrascht, dass er überhaupt da war. Aber da habe ich mir noch gedacht: Super, noch ein Fahrer, der sich zwischen mich und die anderen setzen kann. Aber nachdem er einen Fehler gemacht hatte und ich ihn überholen konnte, vergingen die Runden, und er war noch immer da. Da habe ich mich schon gefragt, wie er das macht. Er ist einfach nicht langsamer geworden. Ich habe dann begonnen, härter zu pushen, aber er war noch immer da. Egal, was ich gemacht habe, auf meinem Pit-board stand immer nur +0,1 oder +0,2. Dann habe ich begriffen, dass er bis zum Schluss da sein würde. Ich wusste, dass Dani bereits weit hinter uns war, so habe ich die Pace etwas herausgenommen. In den letzten fünf Runden habe ich dann alles gegeben. Ich hatte mir gedacht, es ist keine gute Idee, auf einer deutschen Strecke mit einem deutschen Fahrer im Nacken in die letzten Runde zu gehen. Deshalb habe ich so gepusht, wie ich nur konnte. So habe ich ihn leicht abhängen können. Aber er hat den zweiten Platz und den Ring vom Bürgermeister für die schnellste Runde wirklich verdient, er hat es sich hart erarbeitet.

Bedeutet dir dieser Sieg deshalb auch mehr?

Ich bin sehr glücklich über diesen Sieg, und ich hatte mir selbst versprochen, dass ich meinen

ersten Sieg nach Nicky Haydens Unfall ihm und seiner Familie widmen werde. Denn er war ein wirklicher Freund.

Jonas Folger hat gesagt, dass er dir zum Schluss nicht folgen konnte, weil du die Reifen besser geschont hast.

Vor dem Rennen hatte ich erwartet, dass mir mein Teamkollege die meisten Sorgen bereiten würde, weil er leichter ist als ich und dazu seinen weichen Stil beim Bremsen hat. So bean-

»ALS SANTI MIR SCHRIEB, DASS ICH ALS WM-LEADER IN DIE SOMMERPAUSE GEHE, FRAGTE ICH IHN, WAS ER GETRUNKEN HAT.«

Marc Márquez

spricht er die Reifen weniger. Deshalb habe ich an diesem Wochenende alle Reifen probiert und gesehen, dass ich mit gebrauchten Reifen sehr schnell fahren kann. Ich habe auch versucht, viele Runden mit dem weichen Hinterreifen zu fahren, denn ich habe an diesen Reifen geglaubt. Aber vor dem Rennen, als es wärmer wurde, habe ich mir gesagt, dass wir auch mit dem mittelharten um den Sieg kämpfen können. Also sollten wir keine Dummheit machen, indem wir den weichen riskieren und zum Schluss Probleme bekommen. Ich hatte zwar sehr hohe Reifentemperaturen, aber schließlich war auch das Tempo noch schneller, als ich erwartet hatte. Letztendlich glaube ich, dass ich einen guten Job mit den Reifen gemacht habe.

Letztes Jahr hast du erzählt, dass du bestimmte Rennen bevorzugst und bei anderen eher Schadensbegrenzung betreibst. Was sind denn

deine nächsten Zielsetzungen für dieses Jahr?

Ich hatte mir bereits für Assen das Podest zum Ziel gesetzt, und das ist uns dort gelungen. Um den Sieg zu kämpfen, wäre mit zu viel Risiko verbunden gewesen. Auf dem Sachsenring war der Sieg anvisiert gewesen, das hat auch geklappt. Uns war vor diesem Wochenende klar, dass wir nicht auf jeder Strecke so gute Chancen haben wie auf dem Sachsenring, deshalb wollten wir sie auch so gut wie möglich nutzen. Das nächste Rennen wird in Brünn sein, vorher werden wir dort testen. Und versuchen, dort wieder aufs Podest zu kommen. Auch wenn es regnet, sind wir dieses Jahr sehr gut. Wir haben auch ein gutes Gefühl mit dem Motorrad, und das ist wichtig. Ich habe schon mehrfach gesagt, dass es für mich dieses Jahr am wichtigsten ist, bei allen Bedingungen dabei zu sein. Das haben wir bislang meistens auch geschafft, einen wirklich großen Abfall hatten wir nicht. Ich denke, das ist der wichtigste Faktor dafür, dass wir jetzt die WM anführen. Es sind zwar nur fünf Punkte, aber besser fünf Punkte voraus als zurück.

Du hast erwähnt, dass du dich im Regen auf dem Motorrad wohlfühlst. Das hast du auch im Qualifying auf dem Sachsenring bewiesen.

Dort kam es sehr darauf an, das Gefühl in aller Ruhe aufzubauen. Ich habe mich nicht verrückt

machen lassen. Als ich mich dann auf dem Motorrad richtig wohlfühlt habe, wurde ich immer schneller. Ich habe dann im letzten Teil richtig gepusht, dabei musste ich aber feststellen, dass der neue Belag bei weniger Wasser merkwürdigerweise weniger Grip hat als bei viel Wasser. Mein Ziel vor dem Quali war die erste Startreihe. Dass dann die Pole-Position daraus wurde, war umso besser.

Was ist im Quali zwischen dir und Maverick Viñales vorgefallen?

Er hat mich in Turn 4 überholt, dabei ist er rausgetragen worden. Er zog dann früher rein, als ich erwartet hatte, und wir sind kollidiert. Ich habe mich hinterher bei ihm entschuldigt.

Wegen des Tests in Brünn wird deine Sommerpause wohl etwas kürzer ausfallen.

Ja, unsere Sommerferien müssen wir eine Woche kürzer planen. Aber der Test diese Woche in Brünn wird sehr wichtig für uns sein, weil wir uns dort auf die zweite Saisonhälfte vorbereiten wollen. Die WM ist dieses Jahr sehr eng. Fünf Fahrer liegen nur 26 Punkte auseinander, im Prinzip fangen wir in der zweiten Saisonhälfte alle bei null wieder an. Aber wir sind da. Es wird Strecken geben, auf denen wir besser dastehen werden. Auf anderen werden wir Probleme haben. Aber wir werden alles versuchen, um den Titel zu verteidigen. ■



Marc Márquez (#93) vor Jonas Folger: „Es war ein schweres Rennen.“

MotoGP

Sommergerüchte

Derzeit sind die meisten Piloten zwar in den Sommerferien, aber die Gerüchte über mögliche Transfers machen trotzdem stetig die Runde.

Von: Imre Paulovits

Avintia-Teamchef Agustín Escobar hat sich früh mit Ducati über die Verlängerung ihres Vertrags für 2018 geeinigt. Das Team könnte eine GP17 und eine GP16, aber auch zwei GP17 bekommen. Welche Konstellation das spanische Team schließlich wählen wird, hängt auch von der Fahrerfrage ab. Escobar ließ sich am Sachsenring entlocken, dass er mit sechs Fahrern im Gespräch ist, darunter auch seine aktuellen Piloten

Héctor Barberá und Loris Baz. Avintia wird aber auch mit Tito Rabat und mit Axel Pons in Verbindung gebracht. Rabat, der eine ordentliche Mitgift garantieren kann und mit Honda in der MotoGP bislang nie glücklich wurde, soll aber auch mit Aspar und Pramac in Verhandlungen stehen. Bei Letzteren sollen aber die Chancen von Jack Miller am besten stehen.

Seit Marc VDS-Teamchef Michael Bartholemy die Gerüchte, sein Team könne 2018 das Satelliten-Team von Suzuki werden, nicht dementierte, wird nun auch sein ehemaliger Fahrer Scott Redding wieder mit dem Team in Verbindung gebracht. In England machen aber auch Spekulationen die Runde, Redding könne in die Superbike-WM abwandern. Ducati soll ihn hierfür zu Barni transferieren. Es könnte



Scott Redding: Superbike-WM?

aber auch ein ganz neues Team für den 24-jährigen Briten eröffnet werden, der beim angekündigten Umstieg von Ducati auf das Vierzylinder-Superbike im Jahr 2019 Erfahrung mit der Desmosedici mitbringen würde und damit ein zusätzliches heißes Eisen im WM-Kampf wäre. ■

Moto2

Die Einheitselektronik wird ab 2019 deutlich komplexer ausfallen

Triumph wurde als Lieferant für die Moto2-Einheitsmotoren ab 2019 vorgestellt, Magneti Marelli für die Moto2-Einheits-elektronik. Diese wird gegenüber der aktuellen deutlich näher an den Möglichkeiten der MotoGP liegen.

Von: Imre Paulovits

Seit 2010 fahren die Moto2-Piloten den Honda-CBR-600-Motor und die dazugehörige Kit-Elektronik von Honda, die aber keinerlei elektronische Fahrhilfen beinhaltet. Seither hat sich die Elektronik in der MotoGP explosionsartig weiterentwickelt. Und selbst in der seit letztem Jahr eingesetzten Einheits-Software von Magneti Marelli stecken so viele Strategie- und Abstimmungsmöglichkeiten, dass die Moto2-Umsteiger auf diesem Gebiet die meisten



Moto2: ab 2019 mit Ride-by-wire, ab 2020 vielleicht mit Traktionskontrolle

Probleme haben. Dazu steht die Elektronik seither auch bei den Serien-Motorrädern im Mittelpunkt der Entwicklung – alle neuen Supersportler haben mehr Möglichkeiten, als das, was in der Moto2 gefahren wird.

So hat Dorna Technical Director Corrado Cecchinelli grünes Licht gegeben, dass die von Marelli für den Triumph-Dreizylinder

entwickelte Elektronik deutlich mehr Funktionen hat. Die Honda-Einspritzung wird noch per Seilzug betätigt, die der Triumph wird von vornherein Ride-by-wire haben. Dies macht auch den Weg frei für die elektronische Kontrolle der Motorbremse. Traktionskontrolle soll es 2019 noch nicht geben, wahrscheinlich aber schon 2020. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP: ÁLVARO BAUTISTA hat seinen Vertrag bei Aspar-Ducati für 2018 um ein weiteres Jahr verlängert. Nach den guten Ergebnissen von Bautista (er wurde Vierter in Argentinien, Fünfter in Mugello und Sechster auf dem Sachsenring) war auch Aprilia daran interessiert, den Spanier wieder ins Werksteam zu holen. Schließlich konnte das Angebot von Jorge Martínez, ihm nächstes Jahr eine Ducati GP17 zur Verfügung zu stellen, ihn jedoch mehr überzeugen.

MOTO2: FRANCO MORBIDELLI ist in der Sommerpause nach São Paulo, die Heimat seiner Mutter, gereist. Auf einer Veranstaltung seines Sponsors Estrella Galicia zeigte er das Leder, das er beim ersten Rennen nach der Sommerpause in Brunn tragen wird. Dieses ist neben dem gewohnten Rotbraun, Gelb und Silber seines Teams in den grünen und gelben Landesfarben von Brasilien gehalten.

MOTORRAD-WM: MARCO LUCCHINELLIS Sohn Cristiano ist bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückt. Der 36-Jährige war mit seinem Motorrad auf dem Heimweg, als er mit einem Range Rover kollidierte. Die Unfallursache ist noch ungeklärt, der Sohn des 500er-Weltmeisters von 1981 galt als versierter Motorradfahrer.

MOTO3: ROMANO FENATI hat sich für ein weiteres Jahr mit dem Team Snipers geeinigt. Allerdings werden sie nicht mehr in der Moto3, fahren, sondern gemeinsam in die Moto2 aufsteigen. Der Fahrwerkshersteller steht noch nicht fest, Fenati würde gerne Kalex fahren.

MOTORRAD-WM: JEREZ wird im August komplett neu asphaltiert, inklusive der Boxengasse. Dazu soll die andalusische Piste auch in den Sturzräumen überarbeitet werden.

WORLD SBK.COM

#GermanWorldSBK

SBK **MOTUL**

FIM SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP
SUPERSPORT SUPERSPORT2 SUPERSTOCK1000



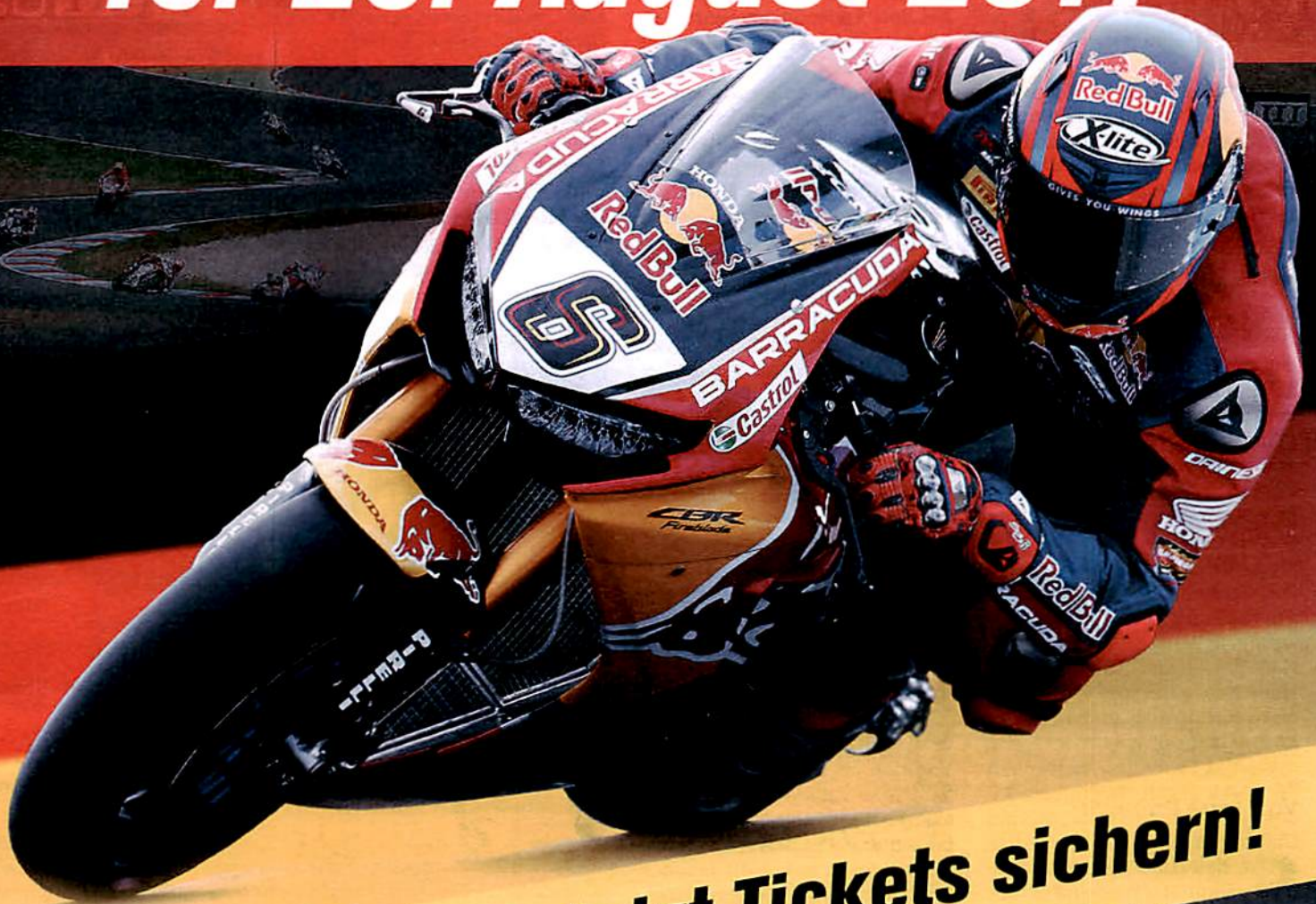
SUPERBIKE WM LAUSITZRING



PROSECCO DOC

German Round

18.-20. August 2017



jetzt Tickets sichern!

☎ 035754 - 33 7 33

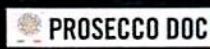
www.lausitzring.de



TOP SPONSOR



OFFICIAL SPONSORS & ADVERTISERS



PARTNERS



Die Jagd hat begonnen

Für die 40. Auflage des legendären Acht-Stunden-Rennens von Suzuka geben die japanischen Werke Vollgas. Beim letzten Test zeigte sich das Ausmaß der Werkseinsätze, und die vier Deutschsprachigen waren ganz vorn dabei.

Von: **Imre Paulovits**
und **Dian Sulistiyowati**

Vor 25 Jahren waren die Acht Stunden von Suzuka das größte Motorradrennen der Welt, und wenn das Rennen seither auch viel an Bedeutung verloren hat, bei seiner 40. Auflage in diesem Jahr dürfte es nah an seine Blütezeit herankommen. Dies wurde auch beim dreitägigen Test in der vergangenen Woche deutlich. Der Aufwand, den vor allem Honda betreibt, um das bei den letzten beiden Ausgaben siegreiche Yamaha-Werks-Team zu schlagen und die neue Fireblade vor dem Heimpublikum ins rechte Licht zu rücken, ist enorm. Neben dem regulären Endurance-WM-Team fährt HRC zwei waschechte Werksteams auf. Bei F.C.C. TSR fahren Stefan Bradl, Dominique Aegerter und Randy de Puniet, bei Musashi RT Harc-Pro Takumi Takahashi, Takaaki Nakagami und Jack Miller. Titelverteidiger Yamaha Factory Racing hält mit Katsuyuki Nakasuga, Alex Lowes und Michael van der Mark gegen. Yoshimura-Suzuki hat Takuya Tsuda, Sylvain Guintoli und Josh Brookes aufgeboten, Kawasaki Kazuma Watanabe, Leon Haslam und Azlan Shah Bin Kamaruzama.

Doch bei dem Test stand plötzlich das Moriwaki-Team mit seiner Fireblade und Yuki Takahashi, Ryuichi Kyanari und Dan Linfoot an der Spitze der Zeitenliste. „Die haben als Einzige einen Qualifier draufgemacht und eine einzige schnelle Rundenzeit hingebracht, um gut dazustehen“, winkt Dominique Aegerter ab. „Ansonsten waren ihre Zeiten durchweg langsamer als unsere,

ich denke, im Rennen werden sie keine Rolle spielen.“ Der Schweizer, der 2015 Zweiter in Suzuka war, ist mit seiner eigenen Leistung zufrieden. „Wir haben auf die Rennabstimmung hingearbeitet und waren bei allen Bedingungen, auch bei Regen und in der Dunkelheit, immer ganz vorn dabei“, freut sich Aegerter. „Dazu haben wir schnell eine Abstimmung gefunden, die allen drei Fahrern passt. Und wir waren uns bei den Änderungen immer einig.“ Der Schweizer war dabei der Schnellste des Trios.

Stefan Bradl flog direkt von Laguna Seca nach Suzuka, konnte erst am zweiten Tag in das Testgeschehen eingreifen und musste die anspruchsvolle Strecke erst einmal kennenlernen, er war aber auch so von der Werks-Fireblade begeistert. „Sie unterscheidet sich sehr stark von dem Motorrad, das ich in der Superbike-WM fahre“, bestätigte der 27-jährige Bayer. „Die Elektronik ist viel bedienungsfreundlicher.“

Marcel Schrötter, der im zweiten werksunterstützten japanischen Suzuki-Team mit Hideyuki Ogata fährt, der gleichzeitig als Teamchef fungiert, war mit seinem zweiten Suzuka-Test ebenfalls zufrieden. „Zum Schluss konnten wir uns nochmals gut steigern“, freute sich der aktuelle Zehnte der Moto2-WM. „Auf die Top-Teams fehlten uns gerade mal 1,5 bis 1,6 Sekunden.“

YART mit Titelchancen

Von den regulären Endurance-WM-Teams stand YART auf dem siebten Platz mit Abstand am besten da. „Die Strecke ist sehr schwierig, da haben die Japaner mit ihrer Kenntnis einen klaren Vorteil“, musste Marvin Fritz feststellen. „Aber wir waren gut dabei, und ich konnte mich über die Testtage steigern und habe meine schnellste Zeit am Schluss meines letzten Turns gefahren.“

YART kann in Suzuka noch Weltmeister werden. An der Spitze liegen SERT und GMT94 nur einen Punkt auseinander, was dem WM-Finale in Suzuka noch einmal besondere Würze geben wird. ■



Stefan Bradl: Einen Testtag weniger, aber von Werks-Fireblade begeistert



Marcel Schrötter: Superbike-Neuling bis auf 1,5 Sekunden an der Spitze dran



Marvin Fritz: Gute Ausgangslage für YART im WM-Kampf

ERGEBNISSE

Endurance-WM-Test Suzuka (J), 11.-13.07.2017, Bestzeiten

Pl.	Team	Motorrad	Bestzeit
1.	Moriwaki Motul Racing (Yuki Takahashi/Kyanari/Linfoot)	Honda	2:07,346
2.	MuSashi RT Harc-Pro Honda (Takumi Takahashi/Nakagami/Miller)	Honda	2:07,592
3.	Yamaha Factory Racing (Nakasuga/Alex Lowes/v.d. Mark)	Yamaha	2:07,603
4.	F.C.C. TSR Honda (Bradl/Aegerter/De Puniet)	Honda	2:07,700
5.	Kawasaki Team Green (Watanabe/Haslam/Kamaruzaman)	Kawasaki	2:07,805
6.	Yoshimura Suzuki Motul Racing (Tsuda/Guintoli/Brookes)	Suzuki	2:07,954
7.	YART (Parkes/Fritz/Nozane)	Yamaha	2:08,861
8.	Honda Suzuka Racing Team (Hiura/Kamei/Yasuda)	Honda	2:08,886
9.	Team Kagayama (Kagayama/Uramoto/Syahrin)	Suzuki	2:09,032
10.	S-Pulse Dream Racing Team (Ogata/Schrötter)	Suzuki	2:09,157
11.	Team SuP Dream Honda (Ito/Black/Hook)	Honda	2:09,242
12.	Honda Dream Sakurai (Mizuno/D' Halloran/Stauffer)	Honda	2:09,521
12.	MotoMap Supply (Konno/Waters/Aoki)	Suzuki	2:09,628
20.	GMT94 (Checa/Canepa/di Meglio)	Yamaha	2:10,882
25.	SERT (Phillippe/Mason/Hamahara)	Suzuki	2:11,881

IDM Superbike 1000

Lucy übernimmt ZX-10R

In Deutschlands höchster Straßenrennsportklasse ist wieder eine Frau an Bord. Es kam keine andere in Frage als Lucy Glöckner.

Nach der zweiten IDM-Runde in Zolder war es Kawasaki leid, den Erfolgen des Ende 2016 zurückgetretenen Roman Stamm chancenlos hinterherzufahren. Nachfolger Romain Maitre aus Frankreich erfüllte die Hoffnungen nicht annähernd. In vier Rennen holte der Langstreckenfahrer keinen einzigen Punkt. Für Teamchef Rainer Schnock bestand dringend Handlungsbedarf: „Vor einem Jahr wurden wir mit Respekt und

Ehrfurcht empfangen, aber so werden wir zur Lachnummer.“ Maitre war immer zufrieden mit dem Motorrad, doch die Erfolge blieben aus. In Absprache zwischen Kawasaki Deutschland, Cheftechniker Roman Raschle und Schnock wurde Lucy Glöckner für die weitere Saison verpflichtet. Die 26-Jährige gewann in Zolder überlegen beide Rennen im Suzuki GSX-R 1000-Cup. Die Kawasaki wird neu für sie sein. „Ich habe gehört, dass man viel mit ihr arbeiten muss, aber ich freue mich riesig drauf“, sagt die Sächsin. Ihr Ziel sind Punkte, wenn alles passt. Unprofessionell gelaufen: Romain Maitre erfuhr von der Trennung aus dem Internet. ■ AWI



Eine neue Chance für die ehrgeizige Lucy Glöckner

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM: CARL FOGARTY ist nach Max Biaggis Trainingsunfall der nächste Superbike-Weltmeister, der sich verletzt hat. „Foggy“ hatte als Werbeträger von Triumph am „Dirt Quake“-Dirt-Track-Spektakel der Zeitschrift „Sideburner“ teilgenommen. Der alte Haudegen hatte auch bereits fünf von sechs Rennen gewonnen, als er mit einer Street Triple beim „Hooligan Race“ startete. Dort flog er mit einem Highsider ab, brach sich sieben Rippen, das linke Schulterblatt und perforierte sich die Lunge. Im Krankenhaus machte ihm seine Frau Michaela dann klar, dass dies sein letztes Rennen war. Schade eigentlich. Denn wie fit der 52-Jährige bis heute ist, zeigt die Tatsache, dass er bereits nach vier Tagen das Krankenhaus verlassen konnte und sich nun zu Hause auskuriert.

SUPERSPORT-WM: ROBERTO ROLFO, der den WM-Auftakt auf Phillip Island gewonnen hat, seither aber nicht mehr an diese Leistung anknüpfen konnte und so bis auf den siebten WM-Rang zurückfiel, wird beim Team Factory Vamag durch Lorenzo Zanetti ersetzt. Zanetti war zuletzt in der italienischen Superbike-Meisterschaft auf einer Ducati Panigale unterwegs, das Team hofft, dass der Supersport-WM-Dritte von 2015 ihre MV Agusta F3 675 wieder an die Spitze bringen wird.

IDM SUPERBIKE 1000: MARCO NEKVASIL ist ab der IDM im Rahmen der Superbike-WM auf dem Lausitzring (18. bis 20. August) der zweite Fahrer neben Patryk Kosiniak bei Wilbers-BMW, denn Irek Sikora fällt verletzungsbedingt weiter aus.

RENNSPORT ZUM ANFASSEN!

INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT



Spannendes Programm mit attraktiven Rennserien:

- IDM Superbike 1000
- IDM Supersport 600 & 300
- IDM Sidecar
- Suzuki GSX-R 1000-Cup
- Yamaha R6-Dunlop-Cup
- Twin 700 Cup

Probefahraktionen der Hersteller, Marktplatz, Pitwalk uvm.



TERMINE 2017

NÜRBURGRING
12. bis 14. Mai

ZOLDER
06. bis 09. Juli

SCHLEIZER DREIECK
28. bis 30. Juli

TT CIRCUIT ASSEN
11. bis 13. August

LAUSITZRING
18. bis 20. August
IDM-Superbike-Klasse
im Rahmen der SBK-WM

OSCHERSLEBEN
01. bis 03. September

HOCKENHEIMRING
29. Sept. bis 01. Okt.

Infos unter: www.idm.de

BMW Motorrad

SUZUKI

HONDA

Kawasaki
YAMAHA
Revs Your Heart

DEKRA

DUNLOP

PIRELLI

X-lite

IBSS

100% MOTORCYCLES

SHIMANO

Wilbers

Änderungen vorbehalten, Stand 07/17 Foto: D. Eisele

Nummer 100 an Jacobi

Nicht Dennis Ullrich, sondern Henry Jacobi gewann bei der 100. Auflage der ADAC MX Masters in Tensfeld – erstmals. Aber Ullrich baute seinen Vorsprung weiter aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Das Jubiläumswochenende der MX Masters im schleswig-holsteinischen Tensfeld wurde zum persönlichen Highlight von WM-Fahrer Henry Jacobi. Der 20-jährige Husqvarna-MX2-Pilot gewann bereits das Qualifikationstraining am Samstag auf dem 1850 Meter langen Sandboden, der dem Thüringer sichtlich Spaß machte.

Auch am Sonntag zeigte sich der Fahrer des STC Racing Teams besonders motiviert und erkämpfte sich vor rund 7500 Zuschauern mit einem zweiten Platz in Rennen 1 und einem dritten Rang in Lauf 2 den Tagessieg. „Ich war im freien Training, in der Quali, im Warmup und in der Gesamtwertung Erster, mehr geht nicht. Ich bin sehr glück-

lich, denn heute stehe ich zum ersten Mal ganz oben auf dem Podium in der Masters-Klasse. Anscheinend liegt mir Sandboden doch mehr, als ich dachte, nachdem ich auch in Fürstlich-Drehna und Mölln sowie bei den Sandrennen bei der WM bisher gut punkten konnte“, resümierte der Bad Sulzaer.

Als Gesamtzweiter ließ sich Spitzenreiter Dennis Ullrich feiern. Der Titelverteidiger kam im ersten Lauf nur als Fünfter ins Ziel. In Moto 2 wurde er mit nur vier Sekunden Rückstand hinter seinem Haupt-Meisterschaftskonkurrenten Jens Getteman abgewunken. Der belgische Kawasaki-Pilot patzte aber im ersten Umlauf, in dem er nur 16. wurde. Damit konnte „Ulle“,

ADAC MX MASTERS

Tensfeld (D), 16. Juli

1. Lauf

1. Brian Hsu (D), Husqvarna	35:22,917 m
2. Henry Jacobi (D), Husqvarna	+19,957 s
3. Christian Brockel (D), KTM	+23,229 s
4. Jonathan Bengtsson (S), KTM	+24,744 s
5. Dennis Ullrich (D), KTM	+25,258 s
6. Angus Heidecke (D), KTM	+38,189 s
7. Mike Stender (D), Suzuki	+42,148 s
8. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+44,818 s



Erster Sieg beim 100. Event: Henry Jacobi im Sandkasten

obwohl von Getteman geschlagen, in der Punktetabelle erneut Boden gutmachen und führt jetzt 51 Punkte vor dem Belgier.

Als Tagesdritter wurde der

Schwede Jonathan Bengtsson geehrt, der in der Masters-Wertung keine Rolle spielt. Jacobi machte in Tensfeld einen Sprung auf Rang 3. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 7 Rennen

1. Dennis Ullrich (D)	216 Punkte
2. Jens Getteman (B)	165
3. Henry Jacobi (D)	144
4. Christian Brockel (D)	132
5. Brian Hsu (D)	131
6. Angus Heidecke (D)	103
7. Hunter Lawrence (AUS)	102
8. Jaromir Romancik (CZ)	95

Jannick de Jong

„Als ob eine Bombe eingeschlagen hätte“

Der gesperrte Ex-Weltmeister Jannick de Jong wehrt sich vehement gegen die gegen ihn erhobene Dopinganklage.

Der 19. September 2015 war der Höhepunkt im sportlichen Leben des Jan Hendrik de Jong: Als erster niederlän-

discher Bahnfahrer war er Langbahn-Weltmeister. Er ist auch noch mit den Niederlanden zum zweiten Mal Teamweltmeister. Mehr ging nicht.

Zwei Jahre später ist der 30-Jährige aus Gorredijk am Tiefpunkt, möglicherweise am Ende seiner Karriere: Nach einer positiven Probe bei einer Routine-Dopingkontrolle am 30. April in

Enrum wurde er suspendiert und wartet seither auf ein Verfahren, weil bei ihm das Aufputzmittel Amphetamin gefunden wurde, das auf der IOC-Dopingliste der WADA steht. De Jong bestreitet die bewusste Einnahme: „Als ich die Nachricht bekam, schlug das bei mir ein wie eine Bombe. Ich habe nie Mittel verwendet, um meine Leistung zu verbessern. Der Rennsport ist mir ganz wichtig. Ein solches Risiko würde ich nicht eingehen. Und ich brauche das auch nicht.“

De Jong beantragte nach dem positiven Befund auch die B-Probe, die vor drei Wochen geöffnet wurde. „Ich kenne bis heute das Resultat nicht“, so der Friesländer letzten Freitag zu MSA. „Man sagte mir, dass es sich um eine sehr geringe Menge Amphetamin handelt.“ Sollte de Jong das Mittel nicht selbst eingenommen haben,

müsste es ihm von außen zugeführt worden sein. Amphetamin wird auch als Droge („Speed“) verbreitet. De Jong meint dazu: „Ich habe einen Verdacht. Ich war am Königinnentag auf einer Party ...“ (27. April 2017, d. Red.).

Sollte dieser Verdacht richtig sein, müsste der Suspendierte dies jedoch bei der bevorstehenden Anhörung dem Sportgericht des niederländischen Sportverbandes beweisen. Einen Termin für diese Verhandlung gibt es noch nicht. Hans Robert Kreutz, ehemaliger Chef der medizinischen Kommission der FIM: „Amphetamin ist eine illegale Droge. Bei Schuldspruch des Sportlers wird eine Sperre von bis zu zwei Jahren ausgesprochen.“ Jannick de Jong: „Nach der Nachricht wurde ich für einige Zeit lang depressiv. Aber ich werde in jedem Fall weiterkämpfen.“ ■ TS



Nur noch Vergangenheit? Jannick de Jong führt (hier vor Mathieu Tresarrieu)

Eine rein osteuropäische Angelegenheit

Kai Huckenbeck begeisterte die Fans, Martin Smolinski war einmal mehr eine große Enttäuschung.

Von: **Wolfgang Radszuweit**

Gut 5000 Zuschauer waren zur Speedway-EM nach Güstrow gekommen und bekamen tollen Sport geboten. Nicki Pedersen und Adrian Miedzinski fehlten verletzungsbedingt, und Grigorij Laguta ist wegen Dopings gesperrt. Dafür sorgte sein Bruder Artjom mit einer tollen Leistung und 12 Punkten nach den Vorläufen für Furore. Auf ebenfalls 12 Punkte kam Andzejs Lebedevs und qualifizierte sich wie Laguta mit 3 Laufsiegen direkt ins Finale.

Für den einzigen qualifizierten Deutschen im Feld, Martin Smolinski, begann das Duell mit Wildcardfahrer Kai Huckenbeck schon in Heat 2. Huckenbeck setzte sich unter dem Jubel der Fans in Führung und gewann souverän vor Kasprzak, Lebedevs und Smolinski, der nach schlechtem Start keine Chance auf Punkte hatte. Auch der zweite Start

von Smolinski klappte nicht, und es folgte ein harter Fight mit Kenneth Bjerre um den dritten Platz. Der Däne holte den letzten Punkt, und Smolinski stand nach zwei Läufen mit null Punkten da.

Aufsteiger im Race-off

Huckenbeck machte es wesentlich besser und kam auf insgesamt 12 Punkte bei zwei Laufsiegen, während Smolinski gerade mal auf drei Punkte kam. Im Race-off hatte Huckenbeck von außen den besten Start, hatte aber einen Aufsteiger und flog in die Airfences. Kasprzak gewann vor Vaclav Milik. Im Finale siegte dann der Russe Artjom Laguta vor dem jetzt in der SEC-Wertung in Führung liegenden Andzejs Lebedevs. Dritter wurde Krzysztof

SPEEDWAY-EM

Güstrow (D), 15. Juli
1. WM-Lauf

1.	Artjom Laguta (RUS)	15 Punkte
2.	Andzejs Lebedevs (LV)	14
3.	Krzysztof Kasprzak (PL)	11
4.	Vaclav Milik (CZ)	10
5.	Kai Huckenbeck (D)	12
6.	Mateusz Szczepaniak (PL)	10
7.	Michael Jepsen Jensen (DK)	9
8.	Andrey Kudriashov (RUS)	9
9.	Andreas Jonsson (S)	8
15.	Martin Smolinski (D)	3



Als Fünfter Volksheld: Huckenbeck gegen Kudriashov (weiß), Jonsson (rot)

Kasprzak und nur Vierter der Tscheche Vaclav Milik. Insgesamt ein tolles Rennen für Kai Hucken-

beck und eine weitere Enttäuschung von Smolinski, der in der Zwischenwertung nur 17. ist. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand (nach 2 Rennen)

1.	Andzejs Lebedevs	25 Punkte
2.	Artjom Laguta	23
3.	Vaclav Milik	21
4.	Krzysztof Kasprzak	20
5.	Mateusz Szczepaniak	19
6.	Andreas Jonsson	18
7.	Przemyslaw Pawlicki (PL)	17
8.	Andrey Kudriashov	16
11.	Kai Huckenbeck	12
17.	Martin Smolinski	5

NACHRICHTEN

MXGP: NUR NOCH VIER ÜBERSEERENNEN

Die Anzahl der Übersee-GP wird 2018 auf vier begrenzt. Giuseppe Luongo: „Übersee-GP sind für alle teuer.“ Es wird keinen GP im Mittleren Osten mehr geben. Der WM-Auftakt findet am 3./4. März in Argentinien statt. Indonesien, auf neuer Strecke auf Sumatra, wird auf den Juli – außerhalb der Monsun-Saison – verschoben. Der deutsche GP in Teutschenthal ist für den 20. Mai geplant, Frauenfeld (CH) ist am 12. August.

GRASBAHN: ERIK RISS GEWINNT MARMANDE

Langbahn-Weltmeister Erik Riss gewann seinen vielleicht einzigen Langbahnstart 2017 in Marmande (F) überlegen. Ungeschlagen besiegte er im Finale Dmitri Bergè (F), Theo Pijper (NL), Edward Kennett und Richard Hall (beide GB).

SPEEDWAY: GALA-VORSTELLUNG IN WITTSTOCK

Der Pole Adrian Gala gewann am Freitag das Speedway in Wittstock erst nach Stechen gegen Matej Kus (CZ). Dmitri Bergè (F) wurde Dritter, Steven Mauer als bester Deutscher starker Vierter.

Speedway-U21-DM Ludwigslust

Nach Härtel folgt Daniel Spiller

Nach Michael Härtels verletzungsbedingtem Rückzug musste es nach vier Jahren einen neuen U21-Champion geben. Und zwar Daniel Spiller.

Von: **Wolfgang Radszuweit**

Damit hatte wohl niemand gerechnet. Daniel Spiller gewann das DMSB-U21-Finale vor nur 300 Zuschauern in Ludwigslust. Michael Härtel hatte sich nach seinem Unfall in Marmande (Seite 42) abgemeldet und alle tippten nun auf Lokalmatador Dominik Möser oder Lukas Fienhage. Möser schmiss wortwörtlich den Titel in Heat 17 weg, als er in Führung liegend stürzte. Fienhage führte in

seinem ersten Heat, wurde aber plötzlich langsamer. Das war die Chance für Daniel Spiller, der nur in seinem ersten Lauf gegen Möser einen Punkt abgab.

Ein Stechen zwischen den punktgleichen Möser, Fienhage und Hannes Gast musste den Vizetitel entscheiden. Fienhage war sofort davon, doch hinter ihm kämpften Gast und Möser. Dann passierte es: Möser fuhr ganz innen und Gast neben ihm. Dabei kam Gast zu quer, kollo-



Möser vor Sieger Daniel Spiller

dierte mit Möser und beide stürzten. Gast wurde disqualifiziert, sein Protest abgewiesen. So fuhren Fienhage und der nach zwei Stürzen etwas angeschlagene Möser erneut Stechen, das Fienhage erneut am Start klarmachte.

Pechvogel des Tages war der Niederländer mit DMSB-Lizenz, Darrel de Vries, der zu den Mitfavoriten gehörte: Am Ende des Tages standen seine drei nagelneuen Jawa-Aggregate kaputt in seinem Transporter. ■

SPEEDWAY-U21-DM

1.	Daniel Spiller	14 Punkte
2.	Lukas Fienhage	12+3
3.	Dominik Möser	12+2
4.	Hannes Gast	12+Fd
5.	Richard Geyer	11
6.	Maximilian Pott	10
7.	Ethan Spiller	10
8.	Fabian Wachs	7

„Ich will locker drauflosfahren“

Nach seinem GP-Sieg in Mühldorf hat der 19-jährige Michael Härtel in seiner Rookie-WM-Saison gute Chancen, den Langbahn-Titel zu gewinnen.

Von: **Thomas Schiffner**

Was ist dir letzte Woche in Marmande passiert?

Ich habe mich im Training, nachdem ich zu weit nach außen gefahren bin und extrem Grip bekommen habe, mit hoher Geschwindigkeit im Airfence verfangen und bin schmerzhaft abgestiegen. Hatte erst einen Schock und bis heute starke Schmerzen. Die wenige Grasbahnerfahrung und die Unterschätzung meinerseits des Grasmulches außen haben dazu beigetragen. Ich musste dann die U21-DM in Ludwigslust absagen.

Hattest du vor Saisonbeginn erwartet, dass du nach drei Langbahn-GP-Rennen nur drei Punkte von Platz 1 entfernt bist?

Definitiv nicht. Das Ziel waren die Top 8, um mich weiter zu



Michael Härtel

Geburtstag: 25. Januar 1998
Geburtsort: Landshut (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2012: FIM-Speedway-Cupsieger 250ccm, FIM-Langbahn-Cup 250ccm Platz 2
2013: Deutscher U21-Meister, Deutscher Langbahnpokal-Sieger
2014: Deutscher U21-Meister
2015: Langbahn-GP-Sieger in Vechta, Deutscher U21-Meister
2016: Deutscher U21-Meister, Bundesligameister (Landshut)
2017: Langbahn-GP-Sieger in Mühldorf, Langbahn-WM Platz 2 (nach 3 GP)

HOBBYS

Tiere, Motocross

qualifizieren für 2018, und vielleicht Top 5. Das wäre schon super. Von einer Medaille habe ich fast nicht zu träumen gewagt und will ich auch jetzt noch nicht ins Auge fassen. Denn die letzten zwei Rennen sind noch sehr schwer, viele Punkte sind noch zu vergeben und vieles kann sich schnell ändern – siehe letzte Woche.

»VORERST WILL ICH NUR DEN SCHRITT ALS PROFI NACH ENGLAND WAGEN.«

Michael Härtel

Die deutschen Top-Speedwayfahrer wie Erik Riss und Martin Smolinski haben auf die Langbahn-WM verzichtet. Du hast dich um die FIM-Wildcard bemüht. Warum?

Weil ich auch die Langbahn nicht hinten anstellen will. Mir gefällt es, Langbahnrennen zu fahren und Erfolge wie den Silbernen Schwammerling oder andere tolle Erfolge zu feiern, die mir auch sehr viel wert sind. Es geben wirklich alle, ob die FIM oder die Veranstalter, alles dafür, den Langbahnsport wieder nach vorne zu bringen. Und wenn ich dabei helfen kann, bin ich gerne bereit dazu. Denn der Langbahnsport war und ist immer noch sehr spannend. Klar brauche auch ich wieder eine kurze Eingewöhnungszeit im Speedway nach einem Langbahnrennen, aber ich glaube, man kann sich auch auf Speedway konzentrieren und trotzdem Langbahn fahren. In den vergangenen Jahrzehnten war es oft der Fall, dass die erfolgreichen Top-Speedwayfahrer auch auf der Langbahn um den WM-Titel gekämpft haben.

Du hast im Speedway vier U21-DM-Titel, konntest dich aber bislang noch für kein internationales Finalprädikat



Step by Step: Michael Härtel denkt noch nicht an den WM-Titel

qualifizieren. Steht man als Deutscher im Speedway auf verlorenem Posten?

Nein. Ich konnte mich heuer für das U-21-EM-Finale in Daugavpils qualifizieren. In der WM bin ich wieder denkbar knapp ausgeschieden. Aber Lukas Fienhage zum Beispiel hat es als Deutscher geschafft, und ich hätte es mit etwas mehr Glück auch schaffen können. Aber bei solchen Rennen muss man einfach locker bleiben und darf nichts erzwingen, denn dann gehts sicher nach hinten los.

Du hast vor sechs Wochen deine Ausbildung und dein Fachabitur abgeschlossen. Was kommt jetzt?

Ja, ich habe meinen Gesellenbrief im Januar mit einer Eins abgeschlossen und auch das Abitur mit einer Eins vor dem Komma gemeistert. Nun habe ich in den vergangenen Wochen Motorräder und Ausrüstung für eine ausländische Liga vorbereitet. Ich will vorerst „nur“ den Schritt nach England wagen. Das Ziel ist, sich heuer dort noch gut einzufinden, ein paar

Rennen mitzunehmen und eine gute Basis für nächstes Jahr zu schaffen.

Du fährst neben dem GM vor allem auf der Langbahn vermehrt Jawa-Motoren von Robert Barth. Ist Jawa wieder konkurrenzfähig?

Auf jeden Fall. Jeder der beiden Motortypen hat seine Charakteristik und die damit verbundenen Vorzüge, aber auch Defizite. Dementsprechend muss da jeder für sich in seinem Team in Zusammenarbeit mit dem Tuner die Entscheidung treffen.

Welches Ziel hast du für die Langbahn-WM? Der Titel ist in Reichweite.

Ich will auch in den restlichen beiden GP mein Bestes geben und weiter die Devise verfolgen: Punkte mitnehmen. Denn der Weltmeister wird erst am Ende gekürt und muss einzig und allein die meisten Punkte auf dem Konto haben. Daher will ich nicht den Fehler machen und zu verbissen an die Sache rangehen. Locker drauflosfahren und sehen, was dabei rauskommt. ■

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



www.mariani.de

- Grace by mariani - Das erste Tuningprogramm für den Aston Martin DB11 exklusiv bei uns. Distanzscheiben, Federn, Felgen, Leistung, Auspuff. Tel. +49 (0) 5264 / 8601 www.mariani.de H

Audi

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



www.mariani.de

Aktionspreise für alle S- und RS-Modelle. Von Sound unter Beibehaltung der Serienoptik bis Komplettumbau (Fahrwerk, Felgen, Leistung etc.) Tel. +49 (0) 5264 / 8601 www.mariani.de H

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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

Suche Z3 Coupé im Topzustand, max. 50000 km, nur dt. Fzg., Scheckheft, NR, GWI 0171/2305545 & stk1967@web.de

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Z3 Coupe, EZ 10/2001, 63500 km, 170 kW (231 PS), schwarz, Klima, VB 29.000,-. 0171/2196059, browi@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39779

840Ci / 850 CSI gesucht. 0171/4167106 H

Z3 Coupé gesucht. 0171/4167106 H

Z4 M gesucht. 0171/4167106 H

Ferrari

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

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

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

Jaguar

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

Maserati

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

Mercedes



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023 H

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



www.mariani.de

mariani m700 Black-Series E63 AMG W212, Breitbau in Blech mit Vollausrüstung, EZ 12/14, nur 22000 km, 430 kW/585 PS (optional auf 515 kW/700 PS). Komplettumbau: Karosserie-Verbreiterung, Rad-Reifen (13J x 20 Zoll mit 325er Bereifung an HA), Fahrwerk, Sportauspuff, Chip-Tuning. Zustand neuwertig, 107.000,- € (MwSt. auswb.) Tel. 05264 / 8601, mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rachensbornbach 11, 32689 Kalletal, www.mariani.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39757

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 38000 km, NP: 160.000,-, VB 79.800,-. T. 0171/3491847



www.mariani.de



Der Geländegänger „V 250 4x4 - HARTMANN VP Lynx“, EZ 05/2016, ca. 8.500 km, dezenter Offroader mit 30 mm Höherlegung, All Terrain Bereifung auf 17 Zoll Alu-Radsatz und schwarzen Seitenrohren, Avantgarde Edition mit VOLLAUSSTATTUNG! Leder schwarz, div. Interieur-Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI Comand u. Burmester Sound, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u. v.m. zum Preis von 65.450,- € (MwSt. auswb.) Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39741

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS, schw./ Leder sw., 24000 km, NP 184.000,- €, VB 112.900,- €. Tel. 0171/3491847

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

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Vans - sportlich - einzigartig „VAN-SPORTS Camper“ HARTMANN VP Spirit (Vito 119 CDI) - Hubbach u. Klappbett, 4 Schlafplätze, Küchenblock, Möbel jederzeit herausnehmbar! EZ 09/2015, ca. 16000 km, Aerodynamikpaket VP Spirit für die Optik, Sportfedersatz, Alu-Sport-radsatz mit 245/45 R20 für die Dynamik, V8 Sound, Leistung, Leder u. weitere Pakete für die edle Sportlichkeit, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., 73.000,- € (MwSt. auswb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39740

Morgan

Aero gesucht. 0171/4167106 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Porsche

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

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

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

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

Porsche 911 Speedster SCHMAL, Mod. 89, rot, kein Klima, 300.000,- €, von privat. Chiffre MK16/1125625

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

993 Targa gesucht. 0171/4167106 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Klappenauspuff- und Sportauspuffsysteme Porsche, Audi, Lamborghini, Ferrari, BMW. Akustik Design, Wolfgangweg 5, 33649 Bielefeld, www.akustik-design.eu H

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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

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

ISA-RACING
 MOTORSPORTZUBEHÖR
 RECARO
 OMP

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

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

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

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

BELL
 Rennfahrhelme – Ihr Lieferant und Importeur
 Service & Vertrieb

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

www.Rennsportshop.com

Rennttransporter



Geschlossene Autotransporter, 100 km/h, Ersatzrad, Klappe + Tür ab 13.000,- inkl. MwSt. weitere Extras wie Reifenregal, Winde, 2. Klappe ... möglich. Tel. 06571/955558, www.anhaenger-handel.de H

Seat

www.autodiscount-nrw.de H

Skoda

www.autodiscount-nrw.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



Jetzt für alle Tesla S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023 H

Volvo

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

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

VW



VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H



T6 Caravelle Highline 4Motion 2.0 TDI, EZ 04/2017, 9000 km, 150 kW (204 PS), candy-weiß/mojave beige, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, AHK, 56.990,- € (MwSt. awb.) VHG Rittersbacher GmbH Standort Kaiserslautern, Pariser Straße 201, 67663 Kaiserslautern, Tel. 0049/631-62459610, www.rittersbacher.de H

mehr: automarkt-auto-motor-und-sport.de Nr. 39820

memminger
 www.feine-cabrios.de


>>>Das exklusive Understatement<<<
 Wir beraten Sie gerne:
 www.feine-cabrios.de
 info@feine-cabrios.de
 FON: +49-8453-347467 H

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

- **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
- **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl! **www.motorsport-aktuell.com/abo**

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 Helmrich, Alex Hodgkinson,
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: sutton-images.com, XPB
Grafik und Produktion: Michael Heinz
(Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

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

Telefon: +49 (0)711 182 1820
MOTORSPORT aktuell gehört zum
Geschäftsbereich Automobil
Redaktionelle Gesamtleitung:
Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Ramm, Kai Feyerabend (Stv.),
Burkhard Knopke
Gesamtanzeigenerleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1641
Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:

Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

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

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

Lang anhaltende Uneinsichtigkeit zum Baku-Urteil & Spielberg MSa 30/2017

Dass der ach so nette Sebastian Vettel auch eine dunkle Seite hat, ließen schon zu Red-Bull-Zeiten einige Attacken (auch verbaler Art) gegen seinen damaligen Teamkollegen Mark Webber erahnen. Dass es jedoch so schlimm kommen würde wie in Baku, hätte ich nicht gedacht. Der Rammstoß gegen Hamilton schien mir wie eine prozenthafte Aktion der alleruntersten Schublade und zudem gefährlich. Was jedoch noch viel schwerer wiegt, ist seine lang anhaltende Uneinsichtigkeit. Das Urteil der FIA ist lächerlich. Anstatt Recht zu sprechen, bedient man die Befindlichkeiten bestimmter Interessengruppen. Man setzt gar Verstärker für jene, die Faustrechtaktionen, wo auch immer, gut finden. Die Bandbreite von guten Eigenschaften bei Spitzensportlern muss möglichst groß sein. Selbstdisziplin und Fairplay sollten, wie ich meine, nicht die unwichtigsten sein.

Ingo Haltenberger,
D-87616 Marktoberdorf

Valteri Bottas hat mit seinem Superstart und dem anschließenden Spurt zum Sieg eine besondere Leistung erbracht, da kann Vettel noch so oft herumäkeln. Sebastian, den ich noch ganz anders vom Hangar 7 kenne, entwickelt sich leider zur Heulsuse. Bei seiner von der FIFA verordneten „Sozialarbeit“ wird er hoffentlich seine positiven Eigenschaften einbringen. Aber auch Hamilton wird der Spruch von Toto Wolff, „jetzt haben wir zwei Einserfahrer“, sauer aufstoßen. Mit meinen holländischen Freunden fühle ich natürlich voll mit, dass Max Verstappen dieses Jahr einfach

und permanent vom Pech verfolgt wird. Fest im Griff hat aber der neue Boss der Formel 1, Chase Carey, die Aktionen, damit die Formel 1 den Fans wieder mehr Freude bereitet. Sympathisch sein Auftreten und die sachlichen Aussagen zu den beabsichtigten Änderungen. Wie selbstverständlich schlürfte er bei der Servus TV-Sporttalksendung im Salzburger Hangar 7 sein Red Bull aus der Dose. Deutliches Zeichen, dass es aufwärts geht, war die beträchtliche Steigerung der Besucher am Red Bull Ring.

Rudolf Ratzenberger,
per E-Mail

Hamilton gleicht gewissen Fußballspielern, die foulern, mit fiesigen Tricks operieren und Gegenspieler am Leibchen zerren. Aber wehe, ein Gegner reagiert und wehrt sich. Dann sind sie die Opfer. Hamilton teilt verbal aus, reißt blöde Sprüche, provoziert und weiß ganz genau, dass es fast einem Bremsmanöver gleichkommt, wenn er an dieser Stelle des Kurves vom Gas geht. Nun hat es Vettel übertrieben, und schon mimt Hamilton den bedauernswerten und armen Unschuldigen. Es war schon lange überfällig, dass einem anderen Fahrer einmal der Geduldsfaden reißt. Die letzten Saisons war Nico Rosberg Ziel von Hamiltons Attacken, jetzt eben Sebastian Vettel und Ferrari. Die nächsten Opfer sind bereits in Sicht.

Erhard Püntener,
CH-5445 Eggenwil

Herr Vettel, Sie sind bei Ferrari angestellt, um Ihr Fahrzeug möglichst schnell ins Ziel zu bringen und nicht zum Überwachen der Regeln und schon gar nicht, um vermeintliche Verstöße zu sanktionieren.

Hanspeter Keller,
CH-8610 Uster

Narrenfreiheit für Max und Lewis zum GP England MSa 31/2017

Jeder andere Fahrer hätte eine Strafe bekommen, nur Lewis Hamilton in der Qualifikation und Max Verstappen mit seiner Zickzackfahrt im Rennen haben wie immer Narrenfreiheit. Ist schon klar, einen Engländer in Silverstone bestraft man nicht! Das hat mit Sport aber nichts mehr zu tun, lassen!

Peter Braune,
D-82399 Raisting

Da war nichts zu holen, Glückwunsch an Mercedes! Was mich aber brutal ärgert, ist diese Einfallslosigkeit in der Ferrari-Box. Wieso halten die Reifen bei Mercedes und bei Ferrari nicht? Am wichtigsten ist, dass die Piloten immer die richtige Ausrede parat haben. Bei Ferrari ruht man sich immer gleich auf jeder Lorbeere aus, statt das riesige Potenzial auszunutzen.

Es fehlt von den oberen Etagen bis in die Box. Ich frage mich oft, was dieser Arrivabene in der Box verloren hat. Stefano Domenicali haben sie hinausgeekelt, weil er sich oft, so italienische Motorsportmedien, etwas zu sagen getraut hat gegen die oberen Etagen bei Ferrari. Der Name Arrivabene heißt ins Deutsche übersetzt „gut ankommen“. Für mich sollte er schnellstens gut rauskommen!

Kurt Crepez,
per E-Mail

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit 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

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Samstag, 22. Juli

08.30	Porsche Carrera Cup Nürburgring (Aufz.)	Sport 1
11.40	DTM Moskau, Qualifikation Lauf 1 LIVE	ONE
13.30	ADAC GT Masters Zandvoort, Lauf 1 LIVE	Sport 1
14.30	DTM Moskau, Lauf 1 LIVE	ARD
14.35	DTM Moskau, Lauf 1 LIVE	ORF Sport+
18.20	DTM Moskau, Lauf 1 (Zus.)	N-TV
22.00	Silkway Rally, Tag 13: Finale (Zus.)	motorsport.tv

Sonntag, 23. Juli

02.05	TCR Germany Zandvoort, Lauf 1 (Wdh.)	Sport 1+
10.25	DTM Moskau, Qualifikation Lauf 2 LIVE	ONE
11.00	DTM Moskau, Lauf 1 (Wdh.)	Sport 1
11.55	TCR Germany Zandvoort, Lauf 2 LIVE	Sport 1
13.00	ADAC GT Masters Zandvoort, Lauf 2 LIVE	Sport 1
13.30	DTM Moskau, Lauf 2 LIVE	Sport 1
13.30	DTM Moskau, Lauf 2 LIVE	ORF Sport+
19.00	DTM Moskau, Lauf 2 (Wdh.)	Sport 1
20.30	NASCAR Brickyard 400 LIVE	Motorvision TV

Motorrad

Sonntag, 23. Juli

12.45	MX2 WM Loket, Lauf 1 LIVE	motorsport.tv
14.00	MXGP WM Loket, Lauf 1 LIVE	motorsport.tv
16.00	MX2 WM Loket, Lauf 2 LIVE	motorsport.tv
17.00	MXGP WM Loket, Lauf 2 LIVE	motorsport.tv

Sonstiges

Montag, 24. Juli

02.00	Red Bull Air Race Kazan (Wdh.)	Sport 1+
-------	--------------------------------	----------

Livestreams/Internet

Samstag, 22. Juli

ca. 11.40	DTM Moskau, Qualifikation Lauf 1 LIVE www.youtube.com/user/DTMinternational
ca. 13.45	ADAC GT Masters Zandvoort, Lauf 1 LIVE www.adac-gt-masters.de
ca. 14.40	DTM Moskau, Lauf 1 LIVE www.youtube.com/user/DTMinternational
ca. 15.15	ADAC TCR Germany Zandvoort, Lauf 1 LIVE www.adac-motorsport.de/adac-tcr-germany
ca. 15.35	Ferrari Challenge Paul Ricard, Rennen 1 LIVE www.live.ferrari.com

Sonntag, 23. Juli

ca. 10.30	DTM Moskau, Qualifikation Lauf 2 LIVE www.youtube.com/user/DTMinternational
ca. 12.00	ADAC TCR Germany Zandvoort, Lauf 2 LIVE www.adac-motorsport.de/adac-tcr-germany
ca. 13.00	ELMS 4h Red Bull Ring, Spielberg LIVE www.europeanlemansseries.com
ca. 13.00	ADAC GT Masters Zandvoort, Lauf 2 LIVE www.adac-gt-masters.de
ca. 13.45	DTM Moskau, Lauf 2 LIVE www.youtube.com/user/DTMinternational
ca. 15.35	Ferrari Challenge Paul Ricard, Rennen 2 LIVE www.live.ferrari.com



DTM Moskau: Die DTM reist zum fünften Rennwochenende nach Russland



Technikvergleich: Wie unterscheiden sich die Polos für WRC und Rallycross?



ADAC GT Masters Zandvoort: Die GT-Schlacht in den Nordsee-Dünen

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

21./22.7.	IMSA Lime Rock	USA
22./23.7.	DTM Moskau	RUS
22./23.7.	ADAC GT Masters Zandvoort	NED
22./23.7.	ADAC TCR Germany, Zandvoort	NED
23.7.	ELMS, 4h-Rennen Spielberg	AUT
23.7.	NASCAR Cup Series, Indianapolis	USA

Motorrad

22.7.	Speedway GP, Cardiff	GB
22./23.7.	Motocross WM, Loket	CZ
23.7.	Enduro WM, Castelo Branco	POR



Top-Ausstattung

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus MANNESMANN Werkzeugbox sichern!



Werkzeugbox, 155-tlg.

- Alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen
- Werkzeugbox aus stabilem Stahlblech
- Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm
- Zuzahlung: 1,- €



**TOP
EXTRA**

MANNESMANN
Werkzeuge

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. [Best.-Nr. 1625305] verschenken. [Best.-Nr. 1625306]
 Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (Bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtor Kai 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 geopferten Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung

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

Name, Vorname		Gewünschter Beförderungsart:	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		

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

Datum: _____ Unterschrift: _____

www.motorsport-aktuell.com/abo