

Aboservice: 7038 Sturtgart-Postvertriebsservice GmbH, Postfach 70/0914

MOTOR SPORT aktuell

NR. 22 / 16. MAI 2018

Mercedes-Doppelsieg in Spanien

Klatsche für die Konkurrenz



Moto3-Interview: Philipp Öttl
**Öttl über seinen
ersten GP-Sieg**

WTCR: Läufe am Nürburgring
**Yvan Muller holt
die WM-Führung**

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



Rallycross-WM in Belgien
**Erster Saisonsieg für
Peugeot-Star Loeb**



24h-Rennen auf dem Nürburgring
**Porsche gewinnt ein
mitreißendes Finale**



Superbike-WM in Imola
**Kawasaki-Pilot Rea:
Lehrstunde für Gegner**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Taktikfehler kostet Vettel Barcelona-Podest **S. 4**
- Formel 1** Umfassende Statistik zum GP in Katalonien **S. 6**
- Formel 1** Technikoffensive, Aus d. Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
- Formelsport** Formel 2 in Barcelona, F3-Auftakt in Pau **S. 10**
- Formelsport** Weitere F1-News, IndyCar und Nachrichten **S. 12**
- Sportwagen** Manthey-Porsche gewinnt 24h Nürburgring **S. 16**
- Sportwagen** 24h Nürburgring: Klassen und Hintergründe **S. 22**
- Rallye-WM** Vorschau Portugal und weitere Nachrichten **S. 26**
- Rallycross-WM** Loeb holt in Belgien ersten Saisonsieg **S. 28**
- Tourenwagen** Yvan Muller nach Ring-Sieg neuer Leader **S. 30**
- Tourenwagen** Hintergründe aus DTM, NASCAR und TCR **S. 32**
- Markenpokale** Porsche-Cups und weitere Einmarkenserien **S. 34**

Motorrad:

- Motorrad-WM** Doppel-Interview mit Peter und Philipp Öttl **S. 36**
- MotoGP** Die Technik-Updates vom Europa-Auftakt **S. 38**
- Motorrad-WM** IRTA-Testfahrten, Vorschau Le Mans, News **S. 40**
- Superbike-WM** Jonathan Rea verdirbt die Ducati-Party **S. 42**
- Superbike-WM** Kenan Sofuoglu gab seinen WM-Abschied **S. 44**
- Endurance-WM** YART erlöst sich am Slovakiaring mit Sieg **S. 46**
- Straßensport** Sachsenring-News, Sidecar-WM, News **S. 48**
- Offroad** Langbahn-GP, Speedway-GP und Nachrichten **S. 49**
- Motocross-WM** Herlings dominiert auch in der Hitze **S. 50**

Leserservice:

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



30 WTCR Nürburgring: Tourenwagen-Spektakel im Rahmen der 24h-Party



38 Moto-GP-Technik-Feature: Die Teams reisten mit vielen neuen Teilen nach Jerez



32 DTM-Kosten-Rechnung: Wie teuer wäre ein Einsatz für Privatteams?



11 Formel-3-EM-Auftakt in Pau:
Viel Action vor malerischer Kulisse

FORMEL 3 EM

FERRARI ILLEGAL?

Die FIA hat Ferrari im Visier. Den Italienern wird vorgeworfen, die Limits des Reglements zu sehr auszureizen. Nun muss das Vettel-Team zurückrüsten. Wir verraten, welche Bereiche betroffen sind.

Seite 12

ÄRGER IM RALLYE-ZIRKUS

FIA-Präsident Jean Todt will der Rallye-WM mehr Glamour und mehr Übersee-Rennen verpassen. Doch den Teilnehmern sind die Pläne zu teuer. Da ist Ärger vorprogrammiert.

Seite 27

FAMILIEN-BANDE

Die Öttls schreiben auf zwei Rädern eine einmalige Erfolgsgeschichte. Wir haben Vater Peter und Sohn Philipp zum Interview gebeten, um zu erfahren, wie es jetzt weitergehen soll.

Seite 36



HODGKINSON

50 Motocross-GP in Kegums:
Staubige Angelegenheit in Lettland

Denkfehler in der

Lewis Hamilton hat den Europa-Auftakt in Barcelona gewonnen. Während der Erfolg des Briten nie in Gefahr geriet, wurde um Platz 2 heftig gestritten. Am Ende sorgte Valtteri Bottas dank der perfekten Strategie für den Mercedes-Doppelsieg.

Von: **Tobias Grüner**

Warum waren die Mercedes so stark?

Mercedes wurde seiner Favoritenrolle in Barcelona mehr als gerecht. Die Silberpfeile fanden scheinbar mühelos zur überragenden Form der Wintertestfahrten zurück. Lewis Hamilton fuhr von der Pole-Position ein Rennen im Schongang. Am Ende wies die Zeitmessung einen deutlichen Vorsprung von 20,593 Sekunden auf den Zweitplatzierten aus – und das war mit Valtteri Bottas ebenfalls ein Mercedes.

„Wir haben hart daran gearbeitet, unsere Probleme aus den ersten Rennen zu lösen“, erklärte Toto Wolff die Trendwende. Die Klatsche für die Konkurrenz hat aber noch mehr Gründe. „Die Strecke liegt uns einfach. Und die kühlen Temperaturen kamen uns sicher auch entgegen“, gab der Teamchef zu.

Die aerodynamische Effizienz des W09 ist für diesen Typ Strecke ideal. Auf dem katalanischen Grand-Prix-Kurs haben die Ingenieure nach acht Tagen Wintertests genügend Daten gesammelt, um die Autos perfekt abzustimmen. So konnte die silberne Diva die Techniker nicht auf dem falschen Fuß erwischen. Zum ersten Mal seit Melbourne waren die Piloten wieder vom ersten Meter an schnell unterwegs. Und der 48-Runden-Stint von Valtteri Bottas zeigte, dass der Silberpfeil sogar Reifenstreichler-Qualitäten besitzt.

Die Formschwäche der Konkurrenz ließ Mercedes noch besser aussehen. Sebastian Vettel beklagte nach dem Rennen den hohen Gummi-Verschleiß, die schlechte Pace und Probleme mit

der Zuverlässigkeit. Red Bull konnte das Tempo von Mercedes bisweilen mitgehen. Doch von Startplätzen in Reihe 3 verloren Max Verstappen und Daniel Ricciardo schon zu Beginn des Rennens hinter Kimi Räikkönen zu viel Zeit, um Mercedes noch gefährlich zu werden.

Lag Ferrari bei der Strategie daneben?

Nach seinem zweiten Stopp in Runde 41 war Vettel hinter Bottas und Verstappen zurückgefallen. Hätten die Strategen nicht lieber darauf verzichten sollen, so wie es Mercedes und Red Bull taten? „Keine Chance“, winkte Vettel ab. „Ich wäre mit den Reifen nie ins Ziel gekommen. Durchfahren war keine Option. Wir hatten noch Glück, dass wir den notwendigen Reifenwechsel in die virtuelle Safety-Car-Phase legen konnten. Sonst hätten wir noch mehr Zeit verloren.“

Der zweite Stopp war somit kein Fehler. Der erste in Runde 17 aber schon. Er zwang Vettel den zweiten Reifenwechsel erst auf. „Valtteri hing mir immer direkt im Heck. Wir mussten einen möglichen Angriff covern“, begründete der Pilot die Entscheidung. Doch die Taktiker im Team waren einem Denkfehler aufgesessen. Erstens pendelte sich der Abstand zwischen Vettel und Bottas vor dem Stopp bei 1,7 Sekunden ein. Selbst mit den abbaubenden Reifen an Ferrari wäre es nicht zu einer Attacke auf der Strecke gekommen. Und auch der Angriff mit einem frühen Boxenstopp wäre zum Scheitern verdammt gewesen. Der sogenannte „Undercut“ funktionierte in Barcelona nämlich nicht. Die kühlen Temperaturen und der glatte Asphalt verhiinderten, dass die Reifen schon in der ersten Runde den nötigen Grip-Vorteil boten.

Stattdessen lag der Vorteil in einem späteren Reifentausch – wie bereits vor zwei Wochen in Baku. Die Strategie-Simulationen bei Mercedes sahen Bottas schon virtuell vorne, als er zwei Runden nach Vettel die Boxen ansteuerte. Doch ein schlechter Stopp spuckte den Finnen knapp hinter dem Ferrari aus. So blieb



Bottas wäre weder auf der Strecke noch durch einen frühen Boxenstopp an Vettel vorbeigekommen



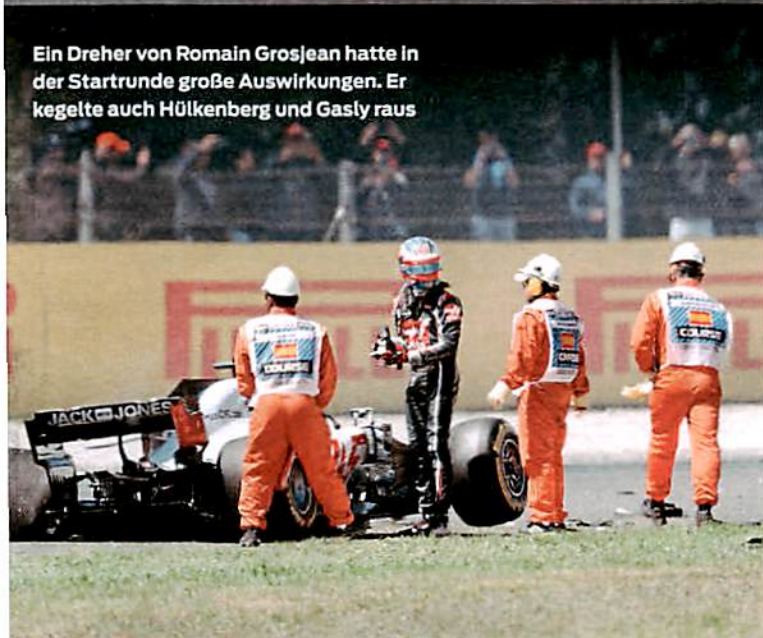
Teamchef Toto Wolff felerte mit seinen beiden Piloten den ersten Doppelsieg des Jahres für Mercedes

WILHELM

Ferrari-Strategie



Ein Dreher von Romain Grosjean hatte in der Startrunde große Auswirkungen. Er kegelte auch Hülkenberg und Gasly raus



Bottas nur die Option, mit einem ultralangem zweiten Stint die Position zu gewinnen.

Die einzige Chance, die Ferrari im Duell gegen Bottas hatte, bestand darin, so lange draußen zu bleiben, bis der Finne den ersten Zug macht. Und dann zu hoffen, dass man ebenfalls mit nur einem Stopp über die Runden kommt. Zumindest Verstappen hätte man hinter sich halten können. Bei Kimi Räikkönen hatte Ferrari übrigens auf die Einstopp-Taktik gesetzt. Doch wegen seines Antriebsdefekts werden wir nie erfahren, wie gut die Strategie aufgegangen wäre.

Welchen Einfluss hatten die Reifen?

Pirelli brachte einen speziellen Reifen nach Barcelona, der eine 0,4 Millimeter dünnere Lauffläche aufwies. Damit sollte eine extreme Blasenbildung wie bei den Testfahrten verhindert werden. Das Problem hatte vor der Saison hauptsächlich Mercedes betroffen, weshalb die Konkurrenz mehr oder weniger unerschrocken Kritik an der Maßnahme äußerte. „Die Reifen waren für alle gleich. Aber uns hat das sicher nicht geholfen“, klagte Vettel. „Wir müssen jetzt analysieren, warum bei uns der Verschleiß stärker nach oben ging.“

Mercedes konnte den Vorwurf der Bevorzugung nicht nachvollziehen. „Bei den Testfahrten waren wir noch mit den normalen Reifen unterwegs. Und da lagen wir sogar noch weiter vorn“, feuerte Toto Wolff eine Breitseite ab.

Warum wurde Grosjean bestraft?

Der Ausrutscher von Romain Grosjean sorgte schon nach wenigen Metern für ordentlich Carbon-Schrott. Der Franzose war mit seinem Haas in Kurve 3 zu weit nach außen geraten. Beim Versuch, das Auto auf der Piste zu halten, drehte sich Grosjean zurück ins Feld und kegelte auch Pierre Gasly und Nico Hülkenberg von der Bahn.

„Der Kollege muss mal etwas Zielwasser trinken“, schimpfte Hülkenberg. „Der dreht sich acht Mal an einem Wochenende und

ist unberechenbar.“ Die FIA-Kommissare sahen das Verhalten des Haas-Piloten ähnlich kritisch. Für das nächste Rennen in Monaco gab es eine Rückversetzung um drei Startplätze.

Grosjean merkte zu seiner Verteidigung an, dass er die Strecke schnell kreuzen wollte, um dem Verkehr aus dem Weg zu gehen. Doch die Sportkommissare erklärten in der Urteilsbegründung, dass das Auto schon komplett links am Streckenrand fuhr, als Grosjean unnötigerweise die Richtung wechselte.

Haas-Teamchef Guenther Steiner nahm seinen Fahrer in Schutz: „Es ging so schnell. Hätte er nicht Gas gegeben, wäre er vielleicht mit fünf anderen Autos kollidiert. Wenn man mitten auf der Strecke ist, dann hat man keine guten Optionen. Da ist jede Entscheidung falsch.“

Warum blieb Ricciardo blass?

Nach einem starken Saisonstart fuhr Daniel Ricciardo in Barcelona auf Rang 5 komplett unauffällig. Lange blieb unklar, warum der Australier nicht in das Duell um die Podiumsplätze eingreifen konnte. Erst der Blick auf die Marschtabelle gab die Antwort. In Runde 42 vergrößerte sich der Abstand zwischen den beiden Red-Bull-Schwesterautos plötzlich um sieben Sekunden.

Weil die TV-Bilder das Rätsel nicht lösen konnten, half nur die Nachfrage beim Team: „Er hatte in der virtuellen Safety-Car-Phase einen Dreher in Kurve 10. Das hat ihn ins Niemandsland des Feldes zurückgeworfen“, erklärte Teamchef Christian Horner. Dass für Red Bull wohl mehr drin gewesen wäre, zeigte die schnellste Rennrunde von Ricciardo. „Zu diesem Zeitpunkt hatten wir schon längst den Motor runtergedreht. Auch Max hat gezeigt, dass die Pace im Auto vorhanden war. Trotz angeknackstem Frontflügel und älteren Reifen konnte er Vettel locker hinter sich halten. Leider waren wir wieder mal durch die schlechten Startplätze chancenlos. Ich hoffe, in Monaco sieht das etwas anders aus.“ ■

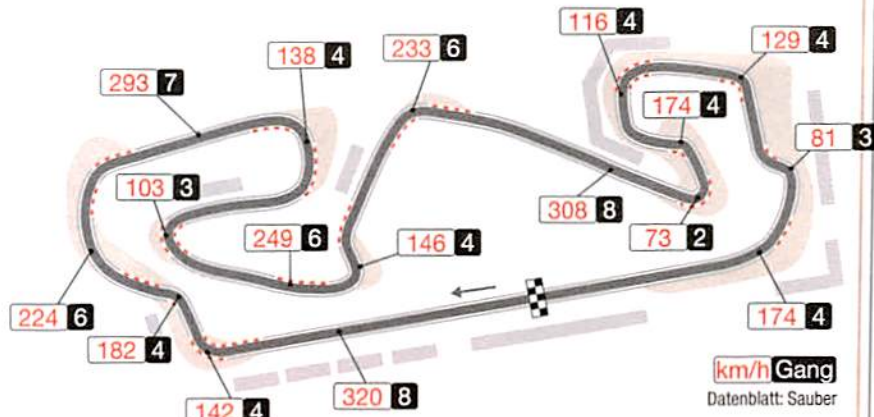
XPB

SUTTON IMAGES

GP SPANIEN: 5. VON 21 LÄUFEN / 13. MAI 2018

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **4,655 km**
 Runden: **66**
 Distanz: **307,104 km**
 Zuschauer: **92 000**
 Wetter: **15 Grad, bedeckt**
 Topspeed Qualifikation: **326,0 km/h (Pérez)**
 Topspeed Rennen: **340,1 km/h (Ocon)**
 Gangwechsel/Runde: **44**
 Volllastanteil: **70 % (1150 m = 15,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,15 Liter**
 Führungswechsel: **2**



STARTAUFSTELLUNG

| | | |
|------------------------------------|------------------------------------|----|
| 1 | Lewis Hamilton, GB | 44 |
| Mercedes, 1:16,173 min | | |
| 2 | Valtteri Bottas, GB | 77 |
| Mercedes, 1:16,213 min | | |
| 3 | Sebastian Vettel, D | 5 |
| Ferrari, 1:16,305 min | | |
| 4 | Kimi Räikkönen, FIN | 7 |
| Ferrari, 1:16,612 min | | |
| 5 | Max Verstappen, NL | 33 |
| Red Bull-Renault, 1:16,816 min | | |
| 6 | Daniel Ricciardo, AUS | 3 |
| Red Bull-Renault, 1:16,818 min | | |
| 7 | Kevin Magnussen, DK | 20 |
| HaasFI-Ferrari, 1:17,676 min | | |
| 8 | Fernando Alonso, E | 14 |
| Ferrari, 1:17,721 min | | |
| 9 | Carlos Sainz, E | 55 |
| Renault, 1:17,790 min | | |
| 10 | Romain Grosjean, F | 8 |
| HaasFI-Ferrari, 1:17,835 min | | |
| 11 | Stoffel Vandoorne, B | 2 |
| McLaren-Renault, 1:18,323 min | | |
| 12 | Pierre Gasly, F | 10 |
| Toro Rosso-Honda, 1:18,463 min | | |
| 13 | Esteban Ocon, F | 31 |
| Force India-Mercedes, 1:18,696 min | | |
| 14 | Charles Leclerc, F | 16 |
| Sauber-Ferrari, 1:18,910 min | | |
| 15 | Sergio Pérez, MEX | 11 |
| Force India-Mercedes, 1:19,098 min | | |
| 16 | Nico Hülkenberg, D | 27 |
| Renault, 1:18,923 min | | |
| 17 | Marcus Ericsson, S | 9 |
| Sauber-Ferrari, 1:19,493 min | | |
| 18 | Lance Stroll, CDN | 18 |
| Williams-Mercedes, 1:20,225 min | | |
| 19 | Sergey Sirotkin, RUS ¹⁾ | 35 |
| Williams-Mercedes, 1:19,695 min | | |
| 20 | Brendon Hartley, NZ ²⁾ | 28 |
| Toro Rosso-Honda, keine Zeit | | |

RENNERGEBNIS

| Fahrer | Runden | Zeit/Rückstand | Reifen ¹⁾ | Boxenstopps | schnellste Runde |
|----------------|---------------------|--------------------------------|----------------------|------------------|------------------|
| 1. Hamilton | 66/58 ²⁾ | 1:35.29,972 min = 192,945 km/h | s/m | 1 (22,085 s) | 1:19,133 min |
| 2. Bottas | 66 | + 20,593 s | s/m | 1 (23,213 s) | 1:19,478 min |
| 3. Verstappen | 66/8 | + 26,873 s | s/m | 1 (21,740 s) | 1:19,422 min |
| 4. Vettel | 66 | + 27,584 s | s/m/m | 2 (46,327 s) | 1:19,128 min |
| 5. Ricciardo | 66 | + 50,058 s | s/m | 1 (21,618 s) | 1:18,441 min |
| 6. Magnussen | 65 | | s/m | 1 (22,917 s) | 1:20,246 min |
| 7. Sainz | 65 | | s/m | 1 (22,409 s) | 1:21,324 min |
| 8. Alonso | 65 | | ss/m | 1 (21,721 s) | 1:20,727 min |
| 9. Pérez | 65 | | s/m/s | 2 (44,680 s) | 1:21,128 min |
| 10. Leclerc | 64 | | s/m | 1 (21,995 s) | 1:22,122 min |
| 11. Stroll | 64 | | s/m | 1 (21,351 s) | 1:22,095 min |
| 12. Hartley | 64 | | s/m/m | 2 (45,103 s) | 1:21,439 min |
| 13. Ericsson | 64 | | m/s | 1 (22,100 s) | 1:22,487 min |
| 14. Sirotkin | 63 | | s/m/m/ss | 3 (1.07,948 min) | 1:22,680 min |
| 15. Vandoorne | 45 | Getriebe (P 13) | s/m | | 1:22,594 min |
| 16. Ocon | 38 | Öldruck (P 15) | s/m | | 1:22,117 min |
| 17. Räikkönen | 25 | Motor (P 11) | s | | 1:21,531 min |
| 18. Grosjean | 0 | Unfall (P 13) | s | | |
| 19. Gasly | 0 | Unfall (P 15) | s | | |
| 20. Hülkenberg | 0 | Unfall (P 14) | s | | |

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

FAHRER-WM

| | | |
|-----|-------------------------|-----------|
| 1. | Hamilton ²⁾ | 95 Punkte |
| 2. | Vettel ²⁾ | 78 Punkte |
| 3. | Bottas | 58 Punkte |
| 4. | Räikkönen | 48 Punkte |
| 5. | Ricciardo ¹⁾ | 47 Punkte |
| 6. | Verstappen | 33 Punkte |
| 7. | Alonso | 32 Punkte |
| 8. | Hülkenberg | 22 Punkte |
| 9. | Magnussen | 19 Punkte |
| 10. | Sainz | 19 Punkte |
| 11. | Pérez | 17 Punkte |
| 12. | Gasly | 12 Punkte |
| 13. | Leclerc | 9 Punkte |
| 14. | Vandoorne | 8 Punkte |
| 15. | Stroll | 4 Punkte |
| 16. | Ericsson | 2 Punkte |
| 17. | Ocon | 1 Punkt |
| 18. | Hartley | 1 Punkt |

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

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

KONSTRUKTEURS-WM

| | | |
|-----|--------------------------------|------------|
| 1. | Mercedes ²⁾ | 153 Punkte |
| 2. | Ferrari ²⁾ | 126 Punkte |
| 3. | Red Bull-Renault ¹⁾ | 80 Punkte |
| 4. | Renault | 41 Punkte |
| 5. | McLaren-Renault | 40 Punkte |
| 6. | HaasFI-Ferrari | 19 Punkte |
| 7. | Force India-Mercedes | 18 Punkte |
| 8. | Toro Rosso-Honda | 13 Punkte |
| 9. | Sauber-Ferrari | 11 Punkte |
| 10. | Williams-Mercedes | 4 Punkte |

Startnummer
 1) Drei Plätze zurück wegen Auslösens einer Kollision in Baku
 2) Fünf Plätze zurück wegen Getriebewechsels

GRAND PRIX SPANIEN, FREIES TRAINING 1

| Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|----------------------|-------------|----------------|--------|
| 1. Valtteri Bottas | Mercedes | 1:18,148 min | 32 |
| 2. Lewis Hamilton | Mercedes | + 0,849 s | 22 |
| 3. Sebastian Vettel | Ferrari | + 0,950 s | 24 |
| 4. Max Verstappen | Red Bull | + 0,958 s | 26 |
| 5. Kimi Räikkönen | Ferrari | + 1,039 s | 19 |
| 6. Fernando Alonso | McLaren | + 1,351 s | 26 |
| 7. Daniel Ricciardo | Red Bull | + 1,710 s | 11 |
| 8. Romain Grosjean | HaasFI | + 1,723 s | 24 |
| 9. Stoffel Vandoorne | McLaren | + 1,758 s | 28 |
| 10. Pierre Gasly | Toro Rosso | + 1,935 s | 29 |
| 11. Kevin Magnussen | HaasFI | + 2,489 s | 28 |
| 12. Charles Leclerc | Sauber | + 2,517 s | 23 |
| 13. Sergio Pérez | Force India | + 2,776 s | 36 |
| 14. Marcus Ericsson | Sauber | + 2,836 s | 18 |
| 15. Carlos Sainz | Renault | + 2,905 s | 28 |
| 16. Esteban Ocon | Force India | + 2,996 s | 27 |
| 17. Nico Hülkenberg | Renault | + 3,011 s | 26 |
| 18. Brendon Hartley | Toro Rosso | + 3,225 s | 28 |
| 19. Robert Kubica | Williams | + 3,362 s | 24 |
| 20. Lance Stroll | Williams | + 4,608 s | 15 |

GRAND PRIX SPANIEN, FREIES TRAINING 3

| Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|-----------------------|-------------|----------------|--------|
| 1. Lewis Hamilton | Mercedes | 1:17,281 min | 15 |
| 2. Valtteri Bottas | Mercedes | + 0,013 s | 19 |
| 3. Sebastian Vettel | Ferrari | + 0,269 s | 16 |
| 4. Kimi Räikkönen | Ferrari | + 0,300 s | 17 |
| 5. Daniel Ricciardo | Red Bull | + 0,700 s | 16 |
| 6. Kevin Magnussen | HaasFI | + 1,076 s | 15 |
| 7. Romain Grosjean | HaasFI | + 1,425 s | 16 |
| 8. Carlos Sainz | Renault | + 1,502 s | 16 |
| 9. Fernando Alonso | McLaren | + 1,566 s | 14 |
| 10. Pierre Gasly | Toro Rosso | + 1,605 s | 17 |
| 11. Nico Hülkenberg | Renault | + 1,624 s | 16 |
| 12. Max Verstappen | Red Bull | + 1,732 s | 5 |
| 13. Esteban Ocon | Force India | + 1,840 s | 20 |
| 14. Stoffel Vandoorne | McLaren | + 1,955 s | 17 |
| 15. Charles Leclerc | Sauber | + 2,011 s | 19 |
| 16. Sergio Pérez | Force India | + 2,095 s | 17 |
| 17. Brendon Hartley | Toro Rosso | + 2,147 s | 23 |
| 18. Marcus Ericsson | Sauber | + 2,463 s | 17 |
| 19. Lance Stroll | Williams | + 2,619 s | 15 |
| 20. Sergey Sirotkin | Williams | + 2,628 s | 13 |

GRAND PRIX SPANIEN, FREIES TRAINING 2

| Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|----------------------|-------------|----------------|--------|
| 1. Lewis Hamilton | Mercedes | 1:18,259 min | 39 |
| 2. Daniel Ricciardo | Red Bull | + 0,133 s | 41 |
| 3. Max Verstappen | Red Bull | + 0,274 s | 39 |
| 4. Sebastian Vettel | Ferrari | + 0,326 s | 34 |
| 5. Valtteri Bottas | Mercedes | + 0,352 s | 39 |
| 6. Kimi Räikkönen | Ferrari | + 0,570 s | 16 |
| 7. Romain Grosjean | HaasFI | + 1,320 s | 24 |
| 8. Kevin Magnussen | HaasFI | + 1,384 s | 39 |
| 9. Stoffel Vandoorne | McLaren | + 1,463 s | 32 |
| 10. Sergio Pérez | Force India | + 1,703 s | 28 |
| 11. Esteban Ocon | Force India | + 1,765 s | 38 |
| 12. Fernando Alonso | McLaren | + 1,776 s | 35 |
| 13. Nico Hülkenberg | Renault | + 1,924 s | 43 |
| 14. Pierre Gasly | Toro Rosso | + 2,114 s | 32 |
| 15. Marcus Ericsson | Sauber | + 2,242 s | 37 |
| 16. Charles Leclerc | Sauber | + 2,255 s | 29 |
| 17. Carlos Sainz | Renault | + 2,413 s | 31 |
| 18. Brendon Hartley | Toro Rosso | + 3,006 s | 34 |
| 19. Lance Stroll | Williams | + 3,297 s | 35 |
| 20. Sergey Sirotkin | Williams | + 3,801 s | 36 |

FAHRERNOTEN

-  **10/10** @ 8,40
Lewis Hamilton
Mercedes AMG FI
-  **09/10** @ 8,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG FI
-  **09/10** @ 5,00
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **08/10** @ 7,20
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **08/10** @ 9,00
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **07/10** @ 7,80
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **07/10** @ 7,20
Sergio Pérez
Force India
-  **07/10** @ 7,00
Esteban Ocon
Force India
-  **04/10** @ 4,40
Sergey Sirotkin
Williams FI
-  **06/10** @ 5,40
Lance Stroll
Williams FI
-  **09/10** @ 8,60
Fernando Alonso
McLaren
-  **06/10** @ 6,40
Stoffel Vandoorne
McLaren
-  **06/10** @ 5,40
Pierre Gasly
Toro Rosso
-  **05/10** @ 4,80
Brendon Hartley
Toro Rosso
-  **02/10** @ 5,20
Romain Grosjean
Haas FI Team
-  **09/10** @ 8,00
Kevin Magnussen
Haas FI Team
-  **06/10** @ 7,00
Nico Hülkenberg
Renault FI
-  **08/10** @ 7,00
Carlos Sainz
Renault FI
-  **05/10** @ 6,20
Marcus Ericsson
Sauber
-  **09/10** @ 6,60
Charles Leclerc
Sauber

STATISTIK DES WOCHENENDES

60

Mal in Folge hatte es Nico Hülkenberg im Qualifying in die zweite Runde geschafft. In Barcelona riss die Serie, die im Feld einzigartig war. Ein Problem im Benzin-System sorgte dafür, dass schon nach der ersten K.O.-Runde Feierabend war. Der Pilot aus dem Rheinland nahm das Ende der Rekordserie mit Galgenhumor: „Das ist wieder so eine geile Trophäe, die ich mir in meinen trostlosen Schrank stellen kann. Die kommt genau neben den Pokal für den Rekord für die meisten Rennen ohne Podium.“ Das letzte Mal schied der Renault-Pilot übrigens 2015 im Q1 aus – ebenfalls in Barcelona. Hülkenberg verlor damit auch die weiße Weste im Teamduell. Fernando Alonso ist nun der einzige Pilot, der seinen Teamkollegen in jedem Qualifying und jedem Rennen schlagen konnte.



SUTTON IMAGES

Pech im Quali und im Rennen – bei Hülk lief es nicht rund

ZITAT DES RENNENS

„KOLLEGE GROSJEAN MUSS MAL ZIELWASSER TRINKEN. DER FLIEGENFÄNGER DREHT SICH ACHT MAL AM WOCHENENDE. ER SOLLTE ÜBER EINEN WECHSEL DER SPORTART NACHDENKEN.“

Nico Hülkenberg



Flowviz soll zeigen, ob die Red-Bull-Aerodynamiker richtig gerechnet haben

Das große Wettrüsten

Wer hat das beste Upgrade nach Barcelona gebracht? Red Bull und McLaren fanden die meiste Rundenzeit. Am Ergebnis hat es nichts geändert.

Von: Michael Schmidt

Barcelona ist das Schaulaufen der Ingenieure. Beim Europa-Auftakt beginnt die Saison gewissermaßen ein zweites Mal. Mit Ausnahme von HaasF1, Toro Rosso und Sauber brachten alle Teams mehr oder weniger große Ausbaustufen zum fünften Rennen der Saison. Bei Red Bull und McLaren kann man getrost von einer B-Version sprechen. Red Bull investierte eine siebenstellige Summe in einen Umbau, der unter der Verkleidung dramatischer ist als im sichtbaren Bereich. Am McLaren MCL33 waren 40 Prozent aller Teile neu. Eigentlich sollte das Auto mit seiner eigenwilligen Dreiloch-Nase schon in Melbourne bereitstehen. Doch schlechte Planung und Verzögerungen beim Crashtest warfen den Zeitplan über den Haufen.

Mercedes und Ferrari beschränkten sich auf Detailarbeit, jeweils an vier Stellen. Bei Mercedes am Frontflügel, dem vorderen Ende der Seitenkästen, in der Mitte der Seitenteile und am Diffusor. Ferrari änderte ebenfalls den Frontflügel, den Boden an

mehreren Stellen und sorgte mit seinen am Halo montierten Spiegeln samt Winglet neben der McLaren-Nase für den größten Hingucker der Technikshow. Die sind in Monaco schon wieder Geschichte: Was Ferrari eine zusätzliche Befestigung nennt, ist aus Sicht der FIA ein illegaler Flügel.

Ein Zehntel Zeitgewinn

Die beiden WM-Rivalen bezifferten den Zeitgewinn durch ihre Upgrades auf jeweils eine Zehntelsekunde. Dass Mercedes trotzdem klar überlegen war, lag am Streckenlayout, den Reifen mit weniger Gummiauflage und geringerer Überhitzungsgefahr, den kühlen Temperaturen und einem gut gefüllten Datenspeicher für die Fahrzeugabstimmung. Die Silberpfeile waren von der ersten Runde an schnell. Bei den drei Rennen davor brauchte man jeweils drei Trainingssitzun-

gen, um die Autos für die heiklen Pirelli-Sohlen zu trimmen.

Red Bull wollte mit einem Gewaltakt die Lücke zu seinen Mitbewerbern auf eine Runde im Training schließen. Im Rennen fuhr man ja schon auf Augenhöhe. Das Ergebnis war nicht zufriedenstellend. Der Abstand in der Startaufstellung blieb mit sechs Zehntel gleich groß, obwohl das Upgrade eine halbe Sekunde wert gewesen sein soll. Dass man im Rennen dann am längsten mit den Reifen haushielt und bei freier Fahrt eine halbe Sekunde schneller fuhr als Mercedes und Ferrari, wurde nur mit 25 Punkten belohnt. „Wir müssen unsere Qualifikationsschwäche abstellen“, forderte Motorsportchef Helmut Marko.

Die Red-Bull-Ingenieure hatten das Kühlsystem renoviert und die innere Durchströmung des Autos verbessert. Das sollte

den Luftwiderstand verringern und den Topspeed verbessern. Trotzdem landete man in der Topspeed-Tabelle wieder nur im hinteren Drittel. „Uns fehlt einfach Power“, verzweifelte Max Verstappen. In engen Kurven bleibt der RB14 eine Macht. „Der hatte trotz 20 Runden älteren Reifen eine bessere Traktion als wir“, staunte Mercedes-Teamchef Toto Wolff. „Für Monte Carlo ist Red Bull Favorit.“

Ohne Upgrade besser

McLaren kam dank der Runderneuerung mit neuer Nase, Frontflügel, Boden, Leitblechen und Bremsbelüftungen zum ersten Mal ins Q3. „Ein klarer Fortschritt“, lobte Fernando Alonso. „Das Auto fühlt sich besser und schneller an. Nur Topspeed fehlt uns immer noch.“ Das Rennen muss aus Sicht von McLaren eine Enttäuschung gewesen sein. Man war gegen die Mitbewerber Renault und HaasF1 chancenlos und schlug sich lange mit Force India und Sauber herum. Renault hatte nur einen neuen Frontflügel im Gepäck. Force India geänderte Seitenkästen und einen neuen Unterboden, HaasF1 und Sauber gar nichts. „Vielleicht war genau das unser Geheimnis“, lächelte Sauber-Teamchef Frédéric Vasseur. „Wir konnten uns auf die neuen Reifen konzentrieren. Die anderen haben sich durch ihre Upgrades zusätzliche Arbeit aufgehäuft und möglicherweise selbst verwirrt.“ ■



Das Trüffelschwein: Neuer McLaren mit drei Löchern in der Nase

SUTTON IMAGES

AUS DEM FAHRERLAGER

VERSTAPPEN GEWINNT

Max Verstappen hat vor Gericht eine Entschädigung von 150 000 Euro erstritten, weil die holländische Supermarkt-Kette Picnic in einem Werbespot einen Doppelgänger im Red-Bull-Overall Lebensmittel ausliefern ließ.

30 000 DOLLAR SPENDE

Lewis Hamilton wäre in seinem zweiten Leben gerne Schauspieler oder Sänger. Deshalb lässt er sich auch regelmäßig in den entsprechenden Society-Kreisen blicken. Zwischen Bakú und Barcelona jettete der Weltmeister nach New York, um die MET-Gala zu besuchen. Ein Platz an einem Tisch kostet 30 000 Dollar, das Geld wird zur Förderung der Kunst verwendet. Hamilton tauchte in einem schneeweißen Anzug mit einem aufgestickten Kreuz am Rücken auf.

WIRDHEIM STATT ELGH

Ericsson-Betreuer Eje Elgh musste wegen gesundheitlicher Probleme in letzter Minute auf den historischen Grand Prix in Monaco verzichten. Der Schwede

sollte dort einen March 711 aus dem Jahr 1971 fahren. Elgh übergab den Job an seinen Landsmann Björn Wirdheim: „Damit er sich endlich für die Niederlage beim Formel-3000-Rennen 2003 revanchieren kann.“

40 MINUTEN VORLAUF

Liberty wünscht sich mehr Zeit für die Startaufstellung, um die Fahrer besser präsentieren zu können. Die Teams wurden gefragt, ob man das Prozedere der Startaufstellung von 30 auf 40



Künftig geht's früher zum Start

Minuten ausweiten könne. Es gab keine Einwände. Abgelehnt wurde dagegen ein Vorschlag, dass die

Top 10 in der Startaufstellung auf den Reifen starten sollen, die sie auf ihrer schnellsten Runde im Q3 benutzt haben.

DIEBE IN BARCELONA

Die Diebe werden immer dreister. Am Freitag vor dem GP Spanien wurden auf dem Presseparkplatz 35 Autos aufgebrochen. In den meisten Fällen blieb es bei Sachschäden am Auto – die Kofferräume waren leer.

GOSS FÜR WOOD?

Williams-Chefdesigner Ed Wood hat das Team nach 12 Jahren auf eigenen Wunsch verlassen. Gerüchte wollen wissen, dass der bei McLaren beurlaubte Tim Goss sein Nachfolger werden könnte.

ARBEIT FÜR MASSA

Felipe Massa hat seinen ersten Grand Prix als Formel-1-Rentner besucht. Der Brasilianer ist froh, dass er nicht im Williams fahren muss. Aber auch ohne Rennen wird ihm nicht langweilig, seine Rolle als Präsident der Kart-Kommission der FIA füllt ihn aus: „Ich sitze viel im Büro, war auch

schon bei den Rennen. Das ist wie Motorsport aus den 90er-Jahren.“ Nebenbei bastelt Massa an Formel-E-Einsätzen für 2019.

BERNIE KAUFTE MCLAREN

Der McLaren MP4/8, mit dem Ayrton Senna 1993 in Monaco gewann, wurde vom Auktionshaus Bonhams versteigert. Den Zuschlag bekam niemand geringeres als Bernie Ecclestone. Der ehemalige F1-Boss musste mehr als 4,1 Millionen Euro auf den Tisch legen, um sich das legendäre Auto in die Garage zu stellen. Es ist eines von nur wenigen McLaren F1-Autos in Privatbesitz.



Sennas McLaren unterm Hammer

KOMMENTAR

Der Grand Prix in Hockenheim 2018 könnte für lange Zeit der letzte Auftritt der Formel 1 im Autoland Deutschland sein. Hockenheim will für die Zukunft nur noch einen Vertrag abschließen, der völlig ohne Risiko für die Streckenbetreiber ist. „Ohne fremde Hilfe können wir aus eigener Kraft die Durchführung des Grand Prix nicht mehr stemmen, wenn das Risiko an uns hängen bleibt“, beteuert Hockenheim-Geschäftsführer Georg Seiler. Der Nürburgring denkt genauso. Auch in der Eifel will man sich wegen der Formel 1 nicht mehr in finanzielle Schieflage begeben. Es ist mehr als fraglich, ob die neuen Formel-1-Besitzer einem solchen Vertrag zustimmen. Auch wenn Hockenheim auf das Bekenntnis von Liberty hinweist, man wolle die Traditionsstrecken schützen und sich für den Standort Deutschland einsetzen.



Die Formel 1 könnte dieses Jahr zum letzten Mal ins Motodrom kommen

Es gibt zu viele Alternativen für die Amerikaner: Zandvoort und Buenos Aires als Traditionsorte, Miami als zweiter US-Grand Prix, Hainan als zweites Rennen in China. Dazu Länder wie Vietnam oder Städte wie Kopenhagen, die auch schon mal 30 oder 40 Millionen Dollar bieten, um auf die Formel-1-Landkarte zu

kommen. „Wenn es Veranstalter gibt, die so viel hinlegen, und das der einzige Weg ist, einen Grand Prix zu bekommen, müssen wir das akzeptieren“, bedauert man in Hockenheim. Die größten Sorgenkinder sind die Europa-Rennen in Ländern und Regionen, die nicht bereit sind, einen Grand Prix zu subventionieren.

Länder wie Deutschland. Trotz einer zusätzlichen Wertschöpfung von über 10 Millionen Euro in der entsprechenden Region gibt es keine Unterstützung. Liberty muss jetzt eine Grundsatzentscheidung treffen. Was ist Tradition wert? Es gäbe ein einfaches Modell, das für alle Parteien lukrativ wäre: In den Formel-1-Kernländern ohne Wirtschaftshilfe von außen mietet Liberty die Strecke für einen Preis, bekommt im Gegenzug sämtliche Einnahmen. Neuzugänge, die sich mit der Formel 1 schmücken wollen, müssen teuer dafür bezahlen. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Soll die Formel 1 Hockenheim helfen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Russell und Aitken siegen, Nullnummer für Günther

Im Gegensatz zur Formel 1 bekamen die Fans bei der Formel 2 in Barcelona viele packende Zweikämpfe geboten. Für Maxi Günther lohnte sich die Reise nach Katalonien nicht.

Von: Tobias Grüner

Die Kupplung der neuen Autos war das große Thema vor dem dritten Formel-2-Rennwochenende in Barcelona. In Bahrain und Baku hatten die Piloten noch reihenweise ihre Autos am Start abgewürgt. Doch trotz einer technischen Modifikation erwies sich das Anfahren immer noch als ziemlich tückisch. Im Hauptrennen am Samstag traf es ausgerechnet Alexander Albon. Der Dams-Pilot hatte sein Auto auf die Pole-Position gestellt, kam dann aber nicht gut von der Linie weg. Mit Nyck de Vries, George Russell und Luca Ghiotto gingen gleich drei Fahrer vorbei. In der sechsten Runde gab es direkt den nächsten Führungswechsel, als sich Russell auf der Zielgeraden

an de Vries heransaugte und in Kurve 1 innen vorbeizog. Nur wenige Runden später tauchte plötzlich wieder Albon im Rückspiegel des Mercedes-Juniors auf. Doch das Problem erledigte sich irgendwann von selbst, weil der Thailänder mit übermäßigem Reifenabbau kämpfte. Am Ende landete der Baku-Sieger nur auf Position 6. Stattdessen fuhr nun wieder de Vries Attacken auf Russell, der jedoch immer eine Antwort parat hatte. Hinter dem Spitzenduo schob sich Lando Norris noch auf Rang 3 und sammelte wertvolle Punkte für die Gesamtwertung. Weil das Rennen durch viele virtuelle Safety-Car-Phasen unterbrochen wurde, konnten nicht die kompletten 37 Runden absolviert werden. Für das erste Eingreifen der Rennleitung hatte unfreiwillig Maximilian Günther gesorgt. Der einzige deutsche Pilot im Feld war im Startgetümmel neben die Strecke geraten und im Kiesbett von Kurve 2 stecken geblieben. Auch Ralph Boschung war mitverantwortlich für eine VSC-Phase. Der Schweizer legte sich im Kampf um Rang 15 mit MP Motorsport-Teamkollege Roberto Merhi an.

Die Formel 2 hatte vor der Saison nicht in Barcelona getestet. Der neue Asphalt, heftige Windböen und feiner Pollenstaub sorgten für tückische Grip-Verhältnisse.

Beide Autos kollidierten und Boschung landete im Kies. Ein ähnliches Schicksal ereilte auch den zweiten Schweizer Louis Delétraz, der im Duell mit Sean Gelael den Kürzeren zog und ebenfalls im Sandkasten strandete.

Im zweiten Rennen am Sonntag ging es gleich wieder wild weiter. Artem Markelov hatte sich als Achter im Hauptrennen die Pole-Position gesichert, fiel aber schon in der ersten Runde weit zurück. Der Russe brachte auf der halb feuchten Strecke die Reifen nicht auf Temperatur. Der auf Rang 3 gestartete ART-Pilot

Jack Aitken hatte keine Probleme. Der Brite flog förmlich über die Strecke. Bis Runde 5 konnte er seine Führung auf 18 Sekunden ausbauen. Doch als Nirei Fukuzumi seinem japanischen Landsmann Tadasuke Makino ins Auto krachte, schickte die Rennleitung das Safety Car raus und dampfte den schönen Vorsprung wieder ein. Aitken ließ sich davon aber nicht beirren und rollte nach 26 Runden mit anderthalb Sekunden Vorsprung vor Albon ins Ziel. Norris schnappte sich mit einem weiteren dritten Platz die Tabellenführung. Für Delétraz (P10), Günther (P12) und Boschung (Ausfall) gab es dagegen wieder nichts Zählbares. ■

F2 BARCELONA, R1

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|------------------------|-----------------|
| 1. George Russell | 1:02.58,902 min |
| 2. Nyck de Vries | +1,036 s |
| 3. Lando Norris | +1,760 s |
| 4. Luca Ghiotto | +5,714 s |
| 5. Alexander Albon | +6,098 s |
| 6. Jack Aitken | +8,214 s |
| 7. Sérgio Sette Câmara | +9,830 s |
| 8. Artem Markelov | 20,857 s |
| 9. Tadasuke Makino | 23,950 s |
| 10. Antonio Fuoco | 25,289 s |

F2 BARCELONA, R2

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|--------------------|----------------|
| 1. Jack Aitken | 45.21,511 min |
| 2. Alexander Albon | 1,550 s |
| 3. Lando Norris | 2,864 s |
| 4. George Russell | 8,160 s |
| 5. Luca Ghiotto | 11,109 s |
| 6. Sean Gelael | 13,702 s |
| 7. Antonio Fuoco | 14,837 s |
| 8. Nicholas Latifi | 28,678 s |
| 9. Artem Markelov | 29,065 s |
| 10. Louis Delétraz | 29,437 s |

F2 FAHRERWERTUNG

| Fahrer | Punkte |
|------------------------|--------|
| 1. Lando Norris | 80 |
| 2. Alexander Albon | 67 |
| 3. George Russell | 62 |
| 4. Nyck de Vries | 46 |
| 5. Sérgio Sette Câmara | 46 |
| 6. Jack Aitken | 43 |
| 7. Artem Markelov | 34 |
| 8. Luca Ghiotto | 22 |
| 9. Nicholas Latifi | 21 |
| 10. Antonio Fuoco | 20 |



Jack Aitken feierte in seinem sechsten Formel-2-Rennen den ersten Sieg. Lando Norris ist wieder Tabellenführer

Lokalmatador siegt in Pau

Die Formel 3 ist auf dem traditionsreichen Stadtkurs von Pau in die Saison gestartet. Leider spielte das Wetter nicht ganz mit.

Von: Tobias Grüner

F3-EM PAU, RENNEN 1

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|----------------------|----------------|
| 1. Guanyu Zhou | 34.45,458 min |
| 2. Ralf Aron | + 0,588 s |
| 3. Daniel Ticktum | + 0,943 s |
| 4. Sacha Fenestraz | + 1,791 s |
| 5. Marcus Armstrong | + 2,980 s |
| 6. Enaam Ahmed | + 3,689 s |
| 7. Alex Palou | + 3,964 s |
| 8. Robert Shvartzman | + 5,116 s |
| 9. Marino Sato | + 6,470 s |
| 10. Jüri Vips | + 6,900 s |

F3-EM PAU, RENNEN 2

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|----------------------|----------------|
| 1. Sacha Fenestraz | 34.30,035 min |
| 2. Alex Palou | + 3,032 s |
| 3. Marcus Armstrong | + 8,069 s |
| 4. Ben Hingeley | + 12,612 s |
| 5. Enaam Ahmed | + 12,977 s |
| 6. Jehan Daruvala | + 13,731 s |
| 7. Julian Hanes | + 21,293 s |
| 8. Ralf Aron | + 21,815 s |
| 9. Robert Shvartzman | + 22,295 s |
| 10. Mick Schumacher | + 22,907 s |

F3-EM PAU, RENNEN 3

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|----------------------|----------------|
| 1. Ralf Aron | 18.42,146 min |
| 2. Enaam Ahmed | + 1,051 s |
| 3. Jehan Daruvala | + 2,130 s |
| 4. Fabio Scherer | + 2,768 s |
| 5. Daniel Ticktum | + 4,904 s |
| 6. Robert Shvartzman | + 5,839 s |
| 7. Mick Schumacher | + 6,769 s |
| 8. Jonathan Aberdein | + 8,378 s |
| 9. Ben Hingeley | + 10,481 s |
| 10. Marino Sato | + 11,599 s |

FAHRERWERTUNG

| Fahrer | Punkte |
|-----------------------|--------|
| 1. Sacha Fenestraz | 37 |
| 2. Ralf Aron | 34,5 |
| 3. Enaam Ahmed | 27 |
| 4. Guanyu Zhou | 25 |
| 5. Marcus Armstrong | 25 |
| 6. Alex Palou | 24 |
| 7. Dan Ticktum | 20 |
| 8. Jehan Daruvala | 15,5 |
| 9. Ben Hingeley | 13 |
| 10. Robert Shvartzman | 10 |



Sacha Fenestraz führt die Fahrerwertung nach dem Rennwochenende in Pau an. Die Abstände sind aber noch gering

Der nur 2,7 Kilometer lange Stadtkurs im französischen Pau ist immer für Action gut. Und auch dieses Jahr kamen die Fans wieder auf ihre Kosten. Normalerweise ist die Pole-Position auf der winkligen Strecke schon die halbe Miete für den Sieg. Doch Daniel Ticktum verlor die Führungsposition in Rennen Nummer 1 schon auf dem Weg in die erste Kurve. Prema-Pilot Guanyu Zhou kam besser von der Linie weg, setzte sich an die Spitze und fuhr anschließend souverän zum ersten Formel-3-Sieg eines chinesischen Piloten. Ticktum musste sich am Ende nur mit Rang 3 begnügen. Der Este, Ralf Aron, quetschte sich beim Restart nach einer Safety-Car-Phase am Ende der Zielgerade mit einem sehenswerten Manöver außen vorbei. Für die Rennen zwei 2 und 3 am Sonntag wurden die Startplätze im verregneten Qualifying am Samstagnachmittag ausgefahren. Auf feuchter Strecke kam Lokalmatador Sacha Fenestraz besonders gut zurecht. Der Renault Euro-

cup-Champion des Vorjahres sicherte sich die Bestzeit und damit die Pole-Position für das zweite Rennen. Und der Lokalmatador schaffte es zur Freude seiner vielen Fans, auch gleich den ersten Sieg nach Hause zu fahren. Allerdings geriet der Rookie vor allem zu Beginn des Rennens stark unter Druck durch den Schweizer Fabio Scherer, der sich mit einem guten Start von Rang 4 auf Position 2 geschoben hatte. Doch zur Halbzeit des Rennens nahm der 18-Jährige die Foch-Schikane etwas zu optimistisch und blieb mit dem linken Hinterrad an der Leitplanke hängen. So erben Hitech-Pilot Alex Palou und Ferrari-Junior Marcus Armstrong die weiteren Podiumsplätze hinter Fenestraz.

Halbe Punkte in Rennen 3

Der Höhepunkt sollte dann am Sonntagnachmittag mit dem legendären Grand Prix de Pau folgen. Doch das schlechte Wetter durchkreuzte die Formel-3-Party. Der Start konnte noch halbwegs regulär bei leichtem Nieselregen

durchgeführt werden. Ralf Aron schoss aus der zweiten Startreihe vorbei an Pole-Setter Enaam Ahmed und Alex Albon an die Spitze. Doch dann kollidierten in Runde 12 Marcus Armstrong und Ferdinand Habsburg auf der Zielgeraden. Acht Minuten neutralisierte das Safety Car das Feld, als sich die Rennleitung bei zunehmendem Regen für den Abbruch entschied. Damit durfte sich Aron über den Sieg freuen, Ahmed und Jehan Daruvala begleiteten den Esten auf das Podium. Auf Rang 4 sorgte Fabio Scherer nach dem Crash am Vormittag für ein versöhnliches Ende des Wochenendes. Allerdings gab es wegen des Abbruchs für alle Piloten in den Top 10 nur halbe Punkte. Für die anderen deutschsprachigen Fahrer gab es vor allem viel Frust. Mick Schumacher crashte schon im Training und sammelte nur vier Punkte. Keyvan Andres und Ferdinand Habsburg gingen komplett leer aus. Nur Rookie Julian Hanes setzte mit Rang 7 im zweiten Rennen ein kleines Highlight. ■

Formel 1

2019er-Autos langsamer

Die neuen Aerodynamik-Regeln für 2019 sollen das Überholen erleichtern. Der DRS-Effekt steigt um bis zu 30 Prozent. Die kastrierten Flügel machen die Autos aber auch langsamer.

Von: **Michael Schmidt**



Red Bull stimmte gegen die Regeländerung. Doch die Zeit der komplizierten Frontflügel ist ab nächstem Jahr vorbei

Fünf Minuten vor Torschluss gingen die letzten beiden Stimmen von Mercedes und Force India bei der FIA ein. Mit der Zustimmung der beiden Teams war die von der FIA vorgeschlagene Aerodynamikreform Gesetz. Sie soll das Hinterherfahren und damit das Überholen erleichtern. „Wenn wir falsch liegen, haben wir 2020 immer

noch die Möglichkeit der Korrektur, bevor 2021 komplett neue Autos kommen“, erklärte FIA-Technikchef Nikolas Tombazis.

Einfachere Frontflügel mit nur noch fünf unterschiedlichen Profilen, ohne Kaskaden und mit Endplatten, die die Luft weniger stark nach außen ablenken, so soll einerseits weniger schlechte Luft außen am Auto vorbeigeleitet

werden, andererseits sollen die Autos weniger empfindlich auf Turbulenzen reagieren. Aus dem gleichen Grund dürfen die vorderen Bremsbelüftungen keine Winglets mehr aufweisen und wird die Luftdurchleitung durch die Vorderachse verboten.

Weil diese Maßnahmen massiv Abtrieb kosten, musste an anderer Stelle Anpressdruck hinzugegeben werden. Der Frontflügel wird 20 Zentimeter, der Heckflügel 10 Zentimeter breiter. „Trotzdem werden die Rundenzeiten im Schnitt um 1,5 Sekunden pro Runde langsamer“, prophezeit Tombazis. Dafür wird der DRS-Effekt um 25 bis 30 Prozent größer. Die Spalte öffnet sich um 8,5 statt 6,5 Zentimeter. „Das soll uns auf kurzen Geraden helfen. Auf den langen werden wir die DRS-Zonen verkürzen, damit dort das Überholen nicht zu einfach wird“, verspricht FIA-Rennleiter Charlie Whiting. Tombazis hofft, dass man mit den 2021er-Autos komplett auf das DRS verzichten kann. ■

Formel 1

Ferrari muss zurückrüsten

Ferrari steht am Pranger. Die Autos müssen bei den Spiegeln, beim Unterboden und bei der Batterie zurückrüsten. Das Batterie-Thema hat sich zu einem hochbrisanten politischen Druckmittel entwickelt.

Von: **Michael Schmidt**

Ferrari entwickelt am Limit und bewegt sich in den Grauzonen des Reglements. Manchmal sogar darüber. Die FIA hat in den letzten zwei Wochen mehrere Punkte am Auto beanstandet, die nicht den Regeln entsprechen. So musste Ferrari am vorderen Ende des Unterbodens überstehende vertikale Strömungsausrichter abschneiden. Das Kundenteam HaasF1 auch,

was bei der Konkurrenz wieder den Verdacht aufkommen ließ, Ferrari und HaasF1 arbeiten in der Aerodynamik enger zusammen als erlaubt.

Ferraris neuer Rückspiegel mit einem Winglet obendrauf hat nur den GP Spanien überlebt. Die FIA interpretiert die Anordnung als Flügel mit Spiegel und nicht als Spiegel mit Flügel. Ferrari hat vergeblich damit argumentiert, dass der über dem Spiegel liegende Flügel als zusätzliche Befestigung des Spiegels dient.

Viel ernster ist der Verdacht, Ferrari könnte aus dem Energiespeicher mehr als die erlaubten vier Megajoule Energie rausholen. Das soll über eine Umgehung des Mess-Sensors, eine Manipulation des elektrischen Widerstandes und zwei Ausgänge aus der Batterie bewerkstelligt werden und kurzfristig 20 PS mehr bringen. Die Technik ist so kompliziert,

dass sich die FIA-Techniker schwertun, sie zu verstehen. Nach Kontrollen in Baku wurde ein Rapport erstellt, der vorerst noch geheim ist. Stichproben in Barcelona ergaben nichts Auffälliges. Verdächtig ist, dass Ferrari zuletzt allen Regeländerungen zustimmt, die die FIA durchdrücken will.

Egal ob es um die Aerodynamikregeln für 2019 oder den Wegfall der MGU-H bei den Motoren für 2021 geht. Ist das die Gegenleistung dafür, dass Ferrari beim Batterie-Thema ohne Strafe davonkommt? Mercedes pocht auf volle Aufklärung. Sonst gibt es in Monaco einen Protest. ■



Die neuen Rückspiegel sorgten für Streit. Sie müssen bis Monaco weg

Miami statt Hockenheim?

Die Fortsetzung des GP Deutschland steht auf der Kippe. Hockenheim will kein Risiko mehr eingehen. Ersatz stünde schon bereit.

Von: **Michael Schmidt**

Der GP Deutschland könnte bald Geschichte sein. Obwohl Hockenheim in diesem Jahr ohne Verlust abschließt. Der Vorverkauf läuft deutlich besser als bei den letzten beiden Grands Prix 2014 und 2016. Zehn Wochen vor dem Rennen sind bereits 61000 Karten verkauft. Allein 10000 davon gingen ins Verstappen-verrückte Holland. Doch Hockenheim-Chef Georg Seiler stellt klar: „Wir können bei einem neuen Vertrag nicht mehr ins Risiko gehen.“

Es ist fraglich, ob das F1-Management dem GP Deutschland Sonderrechte einräumen wird. Es gibt verschiedene Optionen als Ersatz. Die Stadtverwaltung von Miami hat den Beginn von Verhandlungen mit Liberty bestä-



In Miami laufen die Planungen. Gibt es 2019 noch ein Rennen in den USA?

tigt. Wenn alles nach Plan läuft, soll im Oktober 2019 ein zweiter US-Grand-Prix in Miami stattfinden. Der 4,136 Kilometer lange Kurs in Downtown benötigt eine Aufbauzeit von drei Monaten. Das größte Problem sind drei Straßenbahn-Übergänge und Dehnungsfugen aus Metall auf

den beiden Brücken. Der GP Vietnam in Hanoi kommt frühestens 2020 ins Programm. Auch Kopenhagen bewirbt sich mit einem Stadtkurs für einen Grand Prix. In Zandvoort gab es bereits eine Streckenbesichtigung. Auf der Insel Hainan soll 2021 ein zweiter GP von China stattfinden. ■

NACHRICHTEN

WEHRLEIN ZURÜCK?

In Barcelona geisterte ein Gerücht durch das Fahrerlager. Pascal Wehrlein soll ab dem GP Kanada den glücklosen Brendon Hartley bei Toro Rosso ersetzen. Motorsportchef Helmut Marko dazu: „Das ist im Moment nicht angedacht.“

KEINE STALLREGIE

Max Verstappen und Daniel Ricciardo dürfen weiter frei fahren. Allerdings unter Auflagen. Sollte sich das Duell der Red-Bull-Piloten so aufheizen wie in Baku oder ein Fahrer schneller sein als der andere, wird das Team eingreifen.

MAZEPIN UND ALESI

Nikita Mazepin und Giuliano Alesi haben die ersten beiden GP3-Rennen in Barcelona gewonnen. Der einzige deutsche Teilnehmer David Beckmann wurde einmal Sechster und nach einem Ausritt im zweiten Lauf Letzter. Pedro Piquet fabrizierte auf nasser Strecke einen heftigen Unfall.

Power schenkt Penske 200. Sieg

Will Power hat seine Pechserie mit einem eindrucksvollen Sieg auf dem Indy-Straßenkurs beendet. Sein Arbeitgeber Roger Penske konnte den 200. IndyCar-Sieg seines Teams feiern.

Von: **Michael Schmidt**

Rechtzeitig zum Indy 500 kommt Will Power in Form. Nachdem der Australier bei den ersten vier Rennen im Mittelfeld abgetaucht war, legte er beim Grand Prix auf dem Indy-Straßenkurs eine beeindruckende Vorstellung hin. Die 51. Pole-Position seiner Karriere, der 33. Sieg. Ein hart umkämpfter dazu. In den ersten zwei Dritteln bekriegten sich Will Power und Robert Wickens nach allen Regeln der Kunst. Power führte bis zum ersten Tankstopp. Im zweiten Stint nutzte Wickens den

Vorteil der weichen Reifen, zog vorbei und fuhr fünf Sekunden Vorsprung heraus.

Nach dem zweiten Boxenstopp waren die Vorzeichen umgekehrt. Jetzt fuhr Power auf den weichen und Wickens auf den harten Reifen. Power drehte den Spieß um und sparte dann klug Benzin für das große Finale. Eine Gelbphase nach einem Dreher von Josef Newgarden in Runde 56 war die Einladung an alle, ein drittes und letztes Mal für die

verbleibenden 24 Runden zu tanken. Danach bekam Power einen neuen Gegner. Scott Dixon hatte sich vom 18. Startplatz nach vorne gekämpft, musste am Ende aber mehr Sprit sparen als der Sieger. Die Aufholjagd hatte gekostet. Power meinte nach 85 Runden erschöpft: „Ich musste noch nie so hart für einen Sieg kämpfen.“ Für sein Team Penske gab es viel zu feiern. Es war der 200. Sieg für den Top-Rennstall der IndyCar-Serie.

Wickens verteidigte Platz 3 knapp gegen Sébastien Bourdais, der sich kurz vorher gegen Alexander Rossi durchgesetzt hatte. Rookie Wickens fuhr am Schluss nur noch mit Blick auf die Tankuhr: „Ich musste noch nie so viel Benzin sparen.“ ■

INDYCAR: INDY ROAD

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|-----------------------|----------------|
| 1. Will Power | 1:49.46,1935 h |
| 2. Scott Dixon | + 2,2443 s |
| 3. Robert Wickens | + 8,1621 s |
| 4. Sébastien Bourdais | + 8,7293 s |
| 5. Alexander Rossi | + 11,7462 s |
| 6. Helio Castroneves | + 14,3860 s |
| 7. James Hinchcliffe | + 15,3368 s |
| 8. Simon Pagenaud | + 17,2354 s |
| 9. Graham Rahal | + 18,0987 s |
| 10. Takuma Sato | + 23,1137 s |

Punktstand nach 2 Läufen

| | |
|----------------|------------|
| 1. Newgarden | 178 Punkte |
| 2. Rossi | 176 |
| 3. Bourdais | 152 |
| 4. Dixon | 147 |
| 5. Hinchcliffe | 144 |



Vor dem Indy500 wurden schon mal ein paar Runden im Infield gedreht

Seit 8 Jahren Deutschlands

beliebteste Ölmarke!

LIQUI MÖLY Ölwechseln Sie zu Deutschlands Nr.1!



Ernst Prost,
geschäftsführender Gesellschafter
der LIQUI MÖLY GmbH:

„LIQUI MÖLY Motorenöle produzieren wir ausschließlich in Deutschland. Auch unsere Steuern bezahlen wir hier. Wir schaffen neue Arbeitsplätze und bilden Lehrlinge aus. Weltweit vertrauen Autofahrer auf die Spitzen-Qualität unserer Produkte. Ich bitte auch Sie sehr herzlich: Verwenden Sie ausschließlich Motorenöle von LIQUI MÖLY“

2011



www.liqui-moly.de

Unterstützen Sie die Ernst Prost Stiftung für Menschen in Not unter: www.ernst-prost-stiftung.de

LIQUI MÖLY Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihr Vertrauen!



„Drei der größten Autozeitschriften in Deutschland haben ihre sieben Millionen Leser zur Wahl aufgerufen. LIQUI MÖLY wurde zur besten Marke im Bereich Schmierstoffe und Motorenöle gewählt. Meine 500 Kolleginnen, Kollegen und mich macht das sehr glücklich. Unsere Qualitäts-Produkte stellen wir ausschließlich in Deutschland her. Wir lieben unsere Kunden und unsere Arbeit. Für uns ist Erfolg das Ergebnis von Anstand, Respekt und Liebe.“

Ernst Prost

Ernst Prost,
geschäftsführender Gesellschafter
der LIQUI MÖLY GmbH

2012

Ölwechseln Sie zur Nr.1!

Find us on Facebook

Hier finden Sie das richtige Öl für Ihr Fahrzeug



Danke, liebe Kunden!

Sie haben entschieden! LIQUI MÖLY wurde erneut zu Deutschlands bester Motorenöl-Marke gekürt! Vielen Dank für Ihr Vertrauen und Ihre Entscheidung! Auch meinen 600 Kolleginnen und Kollegen danke ich ganz herzlich für ihren unglaublichen Einsatz. Ein Produkt ist nur so gut wie die Menschen, die es produzieren – und nur erfolgreich, wenn die Kunden es auch gerne kaufen! Vielen herzlichen Dank, ihr

Ernst Prost
Ernst Prost,
geschäftsführender Gesellschafter
der LIQUI MÖLY GmbH

2013

Das ist unsere Leidenschaft!

Produkte für Auto und Motorrad, Schmierstoffe und Additive von höchster Qualität. Die produzieren wir mit Freude und Hingabe. Wir entwickeln und fertigen in eigener Fabrik. Alle namhaften Autohersteller haben unsere Motorenöle für ihre Fahrzeuge freigegeben.

2014



Das freut uns besonders!

Die Leser der größten Autozeitschriften Deutschlands haben LIQUI MÖLY zur beliebtesten Schmierstoffmarke gewählt. Und das schon bis zu vier Jahre in Folge. Jeden Tag arbeiten wir daran, auch weiterhin Ihre Nr. 1 zu bleiben.

4 Jahre in Folge



3 Jahre in Folge





Der Moment des letzten Führungswechsels: Makowiecki im Porsche überholt Christodoulou im AMG GT3

Enges Finale mit Manthey-Sieg

Nach einer Durststrecke von sieben Jahren hat Porsche das 24h-Rennen Nürburgring wieder gewonnen. Der Manthey-Porsche von Frédéric Makowiecki, Nick Tandy, Richard Lietz und Patrick Pilet setzte sich nach einem Rennabbruch in einem Finale furioso über eineinhalb Stunden gegen den Black-Falcon-Mercedes durch.

Von: **Bianca Leppert**

Beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring kann man einen klaren Hang zur Exzentrik beobachten: Das Drama, das sich 2017 in den letzten 21 Minuten zwischen Audi und BMW abspielte, lieferten sich dieses Mal Porsche und Mercedes

über 92 Minuten. Nur in der XL-Version. Und wieder auf nasser Piste. Am Ende ging der Sieg an den Manthey-Porsche mit der Nummer 912 von Frédéric Makowiecki, Nick Tandy, Richard Lietz und Patrick Pilet. Dabei lag das Quartett kurz nach dem Start sogar auf Platz 90 im Klassement. Die Konkurrenz im Black-Falcon-Mercedes mit der Startnummer 4 (Maro Engel, Adam Christodoulou, Manuel Metzger, Dirk Müller) legte dagegen eine fehlerfreie Vorstellung hin – und musste sich trotzdem geschlagen geben.

Game-Changer: Rote Flagge

Dieser Langstreckenmarathon gehörte zur der Sorte, die erst zum Schluss den großen Knall bereithält. Er kam am Sonntag um 11.59 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt wurde die rote Flagge geschwenkt, weil sich die Streckenposten wegen starken Nebels nicht mehr sehen konnten. Die Uhr tickte weiter. Warum? Weil

man das Rennen sonst in zwei Teile hätte splitten und später addieren müssen. Das birgt das Risiko, dass nicht der eigentliche Sieger die Ziellinie als Erster kreuzt. Nebeneffekt dieser Regel: Die Zeitabstände aller Autos, die innerhalb einer Runde liegen, sind null und nichtig.

Der Hauptgewinn für Porsche, die Niete für Mercedes. Zum Zeitpunkt der Wertung in Runde

„WIR HABEN DIE ROTE FLAGGE NATÜRLICH NICHT EXTRA BEANTRAGT – ABER SIE HAT UNS SCHON SEHR GEHOLFEN.“

Porsche-Sportchef Walliser

125, die vorletzte Runde vor der roten Flagge, lagen nur noch der Manthey-Porsche und der Black-Falcon-Mercedes in der gleichen Runde – und nur sie kamen für den Schlusssprint daher noch als Siegkandidaten infrage. Jedoch verlor der Mercedes damit seinen Vorsprung von 4.25,168 Minuten auf den Porsche, der kurz zuvor eine Zeitstrafe von 3.32 Minuten wegen eines Gelbvergehens absitzen musste, das sich rund sechs (!) Stunden vorher ereignet hatte.

„Wir haben diese rote Flagge natürlich nicht extra beantragt“, schmunzelte Porsche-GT-Motorsportchef Frank-Steffen Walliser. „Aber es hat uns schon geholfen.“ Für das Black-Falcon-Team war es dagegen der erste Faustschlag ins Gesicht.

Der Krimi war beim Neustart des Rennens mit Regen und Nebel programmiert. Immer wieder leuchteten die grellen Scheinwerfer des Porsche 911 GT3 R von Frédéric Makowiecki direkt ins

Heck seines Rivalen Adam Christodoulou im Mercedes AMG GT3. Bis es 20 Minuten später zur Berührung kam: In der ersten Kurve startete Makowiecki außen den Angriff auf Christodoulou. Der verpasste den Einlenkpunkt etwas, positionierte sich in der zweiten Links aber innen und touchierte dabei den Elfer. Zu seinem eigenen Nachteil, denn eine Pirouette war die Folge.

Wie sehr der Engländer unter Druck stand, zeigte sich darauf im Streckenabschnitt Galgenkopf, wo er mit der linken Fahrzeugseite die Planke tätschelte. Doch selbst das Zickzackfahren um die Überrundeten bereitete dem Duell zunächst kein Ende. Christodoulou robbte sich wieder bis auf 0,933 Sekunden ran. In der folgenden Runde zog der Elfer jedoch endgültig auf und davon. „Es hat angefangen, stärker zu regnen“, sagte Christodoulou. „Da war der Porsche überlegen. Ich hatte Mühe, das Auto auf der Strecke zu halten.“

Renaud Dufour, Renningenieur bei Black Falcon, ergänzt: „Im Regen hast du mit dem schweren Auto einen Nachteil, schon alleine was die Fahrzeugkontrolle betrifft.“ Gemäß der Balance-of-Performance-Einstufung sind es im Vergleich zum Porsche 90 Kilo. Man hörte zudem, Mercedes habe bei Reifenwahl und Luftdruck eher mit einer abtrocknenden Strecke gerechnet.

Der Porsche-Faktor

Nach 135 Runden fuhr der Manthey-Porsche den Triumph mit 26,413 Sekunden Vorsprung vor dem Black-Falcon-Mercedes ein. Es war der sechste Sieg für Manthey und damit neuer Rekord.

Vergleicht man die Rennhistorie der beiden Teams, fällt auf: Trotz einer Ehrenrunde um den GP-Kurs wegen eines Reifenluftdruckverlusts vorne links nach Runde 1 und der Zeitstrafe war der Porsche vor dem Abbruch noch im Rennen um den Sieg. Ohne rote Flagge hätte man laut Porsche pro Runde 5,5 Sekunden aufholen müssen. Schwierig, aber nicht völlig unmöglich. Was hat Manthey so stark gemacht? Immerhin dominierte die Startnummer 911 schon das Geschehen zu Rennbeginn, als Kévin Estre sich die Seele aus dem Leib fuhr und nach zwei Runden mit zehn Sekunden Vorsprung aufwartete – ehe Romain Dumas in der Nacht auf einer Ölspur das Auto verlor. Vermutlich war es eine Kombination



Yelmer Buurman kämpfte sich nach dem Restart auf Platz 3 nach vorne



Das Manthey-Team holt den insgesamt zwölften Gesamtsieg für Porsche



Nicht unglücklich: Die Zweitplatzierten Metzger, Christodoulou und Engel



Volle Hütte: Insgesamt besuchten 210 000 Fans das 24h-Rennen am Ring

FAHRERLAGER-NEWS

AKTE SP-XY UNGELÖST

Die beiden Lambo-Huracán-Super-Trofeo Autos von Dörr Motorsport wurden vom 24h-Veranstalter recht kurzfristig und rüde aus der SP8-Klasse verbannt – angeblich hatten andere Klassensiegeranwärter Druck gemacht, weil der Fahrzeugzustand der Trofeo-Wagen nicht hinreichend dokumentiert gewesen sein soll. Also wurde flugs die SP-Y-Klasse erdacht, deren technische Bestimmungen überhaupt erst am 10. Mai (!) veröffentlicht wurden. Die Medien steckten die Giti-bereiften Lambos fortan in die Klasse SP-Fantasy...

STRECKEN-ERKENNTNIS

Frikadelli-Porsche-Pilot Norbert Siedler hatte in Runde 23 einen Moment der besonderen Art: Sein Team sagte ihm über Funk eine Code-60-Phase in der Hatzenbach an – doch da war alles grün. Als der Österreicher mit 200 Sachen auf das Schwedenkreuz zuraste, tat sich vor ihm die besagte Code-60-Phase auf, weshalb er seinen Elfer auf der Wiese zusammenbremsen musste, um eine Kollision mit anderen Fahrzeugen zu vermeiden. Ein paar Kilometer später musste er an der Strecke anhalten, um den Kühlergrill vom Gras zu reinigen. Zurück in der Box sagte Siedler im TV-Interview: Es sei hilfreich, wenn die Ingenieure die korrekten Streckenabschnitte kennen würden...

KRANK, ABER SCHNELL

Black-Falcon-Mercedes-Pilot Yelmer Buurman verbrachte weite Teile des Rennens wegen Magenproblemen im Hotelzimmer. Aber als er am Sonntag zum Restart nach der roten Flagge in seinen Renn-Benz einstieg, brannte die Luft: Nach einem Dreher in der ersten Kurve fuhr sich der Niederländer mit bravoröser Fahrt und immer schneller werdenden Rundenzeiten in den letzten 90 Minuten noch bis auf Platz 3 nach vorne.



Vorstart am Ring: Wenige Sekunden nach dieser Aufnahme kreuzten die GT3-Bomber die Startlinie

aus einer sehr konsequenten Vorbereitung seit dem letzten 24h-Rennen und starken Fahrern. „Ich habe noch nie so viel positives Feedback von unseren Fahrern zu einem Rennauto bekommen“, hielt Walliser fest.

Hinzu kommt der Faktor Michelin-Reifen. Denn die Porsche mit Dunlop-Pneus oder Falken-Gummis waren nicht auf demselben Level. Wie man im Top 30 sehen konnte, war der Unterschied auf eine Runde minimal, über die Distanz hatten die Franzosen Vorteile. Der Falken-911 wurde Neunter, der einzig verbliebene Frikadelli-Porsche mit Dunlop Elfter. Den Reifen-Unterschied beobachteten auch andere Hersteller, die zweigleisig führen. Audi-Kundensportchef Chris Reinke sagte: „Bei diesen Bedingungen auf Dunlop-Reifen anzutreten, war vermutlich kein Vorteil.“ Zumal es über 13 Stunden hinweg regnete. Mit den Regenreifen büßten sowohl Dunlop als auch Falken die meiste Zeit ein.

Gegen Vorwürfe, man habe vor allem von einer guten BoP-Einstufung profitiert, wehrte sich Walliser: „Schaut man sich die

theoretisch bestmögliche Rundenzeit an, so waren wir auf einem Level mit Mercedes.“ Insgesamt fielen die Meinungen zur Balance of Performance im Detail geteilt aus. Es kristallisierte sich jedoch ein Kräfteverhältnis heraus: Porsche lag etwas vor Mercedes und BMW, dahinter folgte Audi. Norbert Kreyer, Chef des BoP-Ausschusses, fühlte sich angesichts der schnellen Rundenzeiten im Top-30-Qualifying angeschmiert. „Wir konnten nur mit den Daten arbeiten, die wir haben, und die spiegelten nicht wider, was hier abging. Alle erwarteten eine zu 100 Prozent faire BoP, aber jeder sucht eine Hintertür.“

Harakiri um Platz 3

Mindestens genauso spannend wie das Sieg-Duell war das Gerangel um den dritten Platz zwischen dem zweiten werksunterstützten Black-Falcon-Mercedes (Jäger/Buurman/Seyffarth/Stolz), dem Aston Martin (Thiim/Turner/Sørensen/Martin) und dem privat eingesetzten Black-Falcon-Mercedes (Haupt/Piana/Bastian/Johansson). Als Überflieger erwies sich Yelmer Buurman. Obwohl er

„WENN DA EINER 20 FÄHRT UND DU MIT 260 HERANFLIEGST, KANNST DU NICHT ZUR SEITE AUSWEICHEN. SO BIN ICH DURCH DIE MITTE ...“

Audi-R8-Pilot Dries Vanthoor

nach dem Restart zunächst einen Dreher zum Besten gab, setzte er sich danach mit Fabelzeiten und einem sensationellen Manöver auf der Kuppe der Anfahrt zum Schwedenkreuz gegen den Aston Martin mit Regen-Spezialist Maxime Martin an Bord durch.

Aston Martin verpasste damit den Sprung auf das Podium. Der wäre etwas pikant gewesen. Während sich die Fans der Marke über den dunkelgrünen GT3-Renner freuten, waren die anderen Hersteller nicht besonders „amused“ über die Ausnahme-genehmigung, die die Briten im

Vorfeld zum Start beim 24h-Rennen bekommen hatten. Man fühlte sich ungerecht behandelt, weil man selbst bei allen VLN-Läufen und dem 24h-Qualirennen starten musste, der Aston Martin aber nur das Qualirennen bestritt. Und aus dem Stand mal eben auf Podiumskurs war – ohne die übliche umfangreiche Vorbereitung.

Audi abgeschlagen

Sucht man den besten Audi, findet man ihn erst auf Platz 6: Land-Motorsport beendete das Rennen direkt vor dem Phoenix-Audi auf Dunlop und einem beachtlichen achten Rang des Wochenspiegel-Ferrari. Nach einem durchwachsenen Top-30-Qualifying, das nur Startplatz 15 einbrachte, arbeitete sich das Land-Quartett zwar kontinuierlich nach vorne und war am Sonntagmorgen bereits in den Top 3. Doch Kelvin van der Linde rutschte mit geschnittenen Slicks auf nasser Bahn im Bereich Hohe Acht ins Grüne. Mit havariertem Auto und Reifenschaden humpelte er zurück an die Box.

Bedenkt man, dass Chris Mies später noch einen Dreher hinleg-

te und in der Unterbrechung das Getriebe mit Hilfe der WRT-Mechaniker gewechselt wurde, ist dieses Ergebnis sogar noch als gutes Resultat zu werten.

Die WRT-Angestellten hatten übrigens deshalb nichts zu tun, weil sich ihr Audi R8 LMS mit der Startnummer 8 schon am Samstagabend zum Schlafen gelegt hatte. Um 21.12 Uhr schlug Dries Vanthoor an der schnellsten Stelle der Nordschleife zwischen Tiergarten und Antoniusbuche ein. Weil völlig unvermittelt auf der linken Spur der privat eingesetzte Mercedes von HTP mit einem Schaden dahinkroch und rechts ein Porsche Cayman fuhr, musste sich Vanthoor in der Mitte hindurchzwängen und beschädigte sich dabei hinten rechts den Reifen. An der folgenden Bodenwelle flogen die Funken, danach wurde er zum Passagier.

„Da war keine gelbe oder weiße Flagge“, meinte Vanthoor, der unverletzt blieb. „Ich habe den langsamen Mercedes nicht gesehen. Wenn da einer mit 20 km/h fährt und du mit 260 km/h anfliegst, hast du keine Chance, auf die Seite zu gehen. Deshalb bin ich durch die Mitte.“ Bis dahin war der WRT-Audi der schnellste der vier werksunterstützten Kandidaten.

Unfälle im Trend

Schrott gab es in der GT3-Klasse genug. Ganz hart traf es HTP-Teamchef Norbert Brückner, der zunächst zusehen musste, wie



Der beste Audi: Land-R8 auf Platz 6



Letzter Auftritt? SCG003C auf P19



Von P3 auf P5: AMG-Pilot Haupt



Oje: Der beste BMW landete auf P13

Renger van der Zande im Mercedes mit der Startnummer 48 nach einem Fahrfehler die Mauer küsste. In der Nacht fuhr Daniel Junca della im Schwesterauto in seinem Regen-Stint eine Lücke von über 40 Sekunden zu. Er war schnell, zu schnell: In der Eiskurve wurde die glorreiche Vorstellung von ihm selbst jäh beendet.

Auch Rowe Racing erlebte Double-Trouble. Connor De Phillippi machte mit dem Rowe-BMW M6 GT3 mit der Startnummer 99 Bekanntschaft mit dem Heck eines Konkurrenten: In einer Code-60-Phase rauschte er einem Audi drauf, dabei wurde der Kühler beschädigt. Zunächst ging es nach einem Intermezzo im Notausgang in Breidscheid weiter, er wurde schließlich an die Box geschleppt. Später überhitzte der Motor infolge des Problems – Feierabend. Dem zweiten werksunterstützten BMW M6 GT3 sollte es nicht viel besser ergehen. Erst warf ihn eine Zeitstrafe wegen eines Gelb-Verstoßes zurück, dann folgten Probleme mit dem elektronischen Drosselklappensteller.

Dieser Defekt war so vorher noch nie aufgetreten – doch auch die Falken-BMW-Mannschaft musste sich ebenfalls in der ersten Phase des Rennens damit beschäftigen. „Wir wären mit der #98 in Schlagdistanz gewesen“, meinte Rowe-Teameigner Michael Zehe. Bester BMW wurde das Auto mit der Startnummer 102 von Walkenhorst auf Rang 13 – mit Yokohama-Reifen. ■

KOMMENTAR

DER GROSSE SCHWUND

Das 24h-Rennen ist immer noch ein famoser Event auf der besten Rennstrecke der Welt. Die 24h-Macher versichern glaubhaft, dass das Wohlergehen der Veranstaltung nicht an den Starterzahlen zum 24h-Rennen hängt. Das mag stimmen, trotzdem müssen bei 147 Teilnehmern wie 2018 alle Alarmglocken schellen: Seit Beginn der neuen 24h-Ära um das Jahr 2000 herum waren wir über 200 Teilnehmer gewohnt. Der Trend begann zu kippen, als 2009 die GT3-Autos als neue Topkategorie erkoren wurde. Das brachte die Werke und den Topmotorsport zurück auf den Ring – aber sukzessive dezimierte die Präsenz der Hersteller den hinteren Teil des Feldes: Die Privatfahrer und -teams, die für die Fans ein elementarer Bestandteil des 24h-Feldes sind, wenden sich immer stärker ab. Das wurde zeitweise kaschiert, weil man die Obergrenze von 210 auf 190 und dann 180 Starter kappte. Doch in den letzten Jahren verlor das 24h-Rennen im Schnitt weitere zehn Autos pro Jahr – jetzt stehen wir bei unter 150. Bei aller Liebe zum Topsport der Werke: Kein Fan kommt zum 24h-Rennen, um 30 GT3-Autos zu sehen. Die Kleinen und die Exoten sind für die Fans genauso wichtig. Um sie zurückzuholen, müssen sie als Kunden ernst genommen werden. Auch die Werke müssen begreifen, dass weniger Starter zwar auch gleichbedeutend mit weniger Verkehr für ihre Werkskutscher sind, aber die Attraktivität der 24h-Bühne nachhaltig geschwächt wird. Die 24h-Macher müssen jetzt eine glaubhafte Charme-Offensive bei den Privatteams starten, um sie für das 24h-Rennen zurückzugewinnen – oder das Zugpferd der Veranstaltung wird ganz schnell zum lahmen Gaul.



Marcus Schurig
Redakteur

24H-RENNEN NÜRBURGRING 2018

Nürburgring/D (GP-Kurs plus Nordschleife 25,378 km) 12./13. Mai 2018; 147 Teams gestartet, 106 Teams gewertet

Renndistanz: 135 Runden = 3426,030 km

Pole-Position: Manthey-Porsche 911 GT3 R (#911), Laurens Vanthoor: 8.09,106 min

Schnellste Rennrunde: Manthey-Porsche 911 GT3 R (#912), Patrick Pilet: 8.17,340 min

| Klasse | Nr. | Fahrer | Team/Fahrzeug | Distanz/Rückstand |
|---------|------|---|--------------------------------------|-------------------|
| SP 9 | #912 | Pilet/Tandy/Lietz/Makowiecki | Manthey-Racing-Porsche 911 GT3 R | 24:00.09,010 h |
| SP 9 | #4 | Engel/Christodoulou/Müller/Metzger | Black Falcon-Mercedes AMG GT3 | +26,413 s |
| SP 9 | #5 | Buurman/Jäger/Seyffarth/Stolz | Black Falcon-Mercedes AMG GT3 | +10.23,367 min |
| SP 9-LG | #7 | Thilm/Sørensen/Martin/Turner | AMR-Aston Martin Vantage GT3 | +1 Runde |
| SP 9 | #6 | Haupt/Bastian/Johansson/Piana | Black Falcon-Mercedes AMG GT3 | +1 Runde |
| SP 9 | #1 | Mies/van der Linde/van der Linde/Rast | Land-Motorsport-Audi R8 LMS | +2 Runden |
| SP 9 | #3 | Haase/Stippler/Vervisch/Müller | Phoenix-Racing-Audi R8 LMS | +2 Runden |
| SP 9 | #22 | Weiss/Kainz/Menzel/Krumbach | Wochenspiegel-Ferrari 488 GT3 | +3 Runden |
| SP 9 | #44 | Bachler/Müller/Ragginger/Werner | Falken-Motorsport-Porsche 911 GT3 R | +3 Runden |
| SP 9 | #16 | Heyer/Asch/Sandström/Vautier | Landgraf-Motorsport-Mercedes AMG GT3 | +3 Runden |
| SP 9 | #30 | Arnold/Müller/Henzler/Campbell | Frikadelli-Racing-Porsche 911 GT3 R | +3 Runden |
| SP 9 | #24 | Winkelhock/Rockenfelder/Haase/Müller | Mücke-Motorsport-Audi R8 LMS | +4 Runden |
| SP 9 | #102 | Farfus/Palttala/Krognes/Schiller | Walkenhorst-BMW M6 GT3 | +4 Runden |
| SP 9 | #25 | Mücke/Jöns/Fässler/Kaffer | Mücke-Motorsport-Audi R8 LMS | +5 Runden |
| SP 9 | #33 | Dumbreck/Dusseldorp/Imperator/Klingmann | Falken-Motorsport-BMW M6 GT3 | +5 Runden |
| SP 9 | #2 | Jans/Böckmann/Slooten/Luhr | Gigaspeed-Porsche 911 GT3 R | +5 Runden |
| SP 9 | #48 | Hohenadel/Dontje/Götz/van der Zande | HTP-Motorsport-Mercedes AMG GT3 | +6 Runden |
| SP 9 | #12 | Klohs/Kern/Olsen/Frommenwiler | Manthey-Racing-Porsche 911 GT3 R | +6 Runden |
| SP-X | #705 | Mutsch/Simonsen/Westphal/Mailleux | Scuderia-Glickenhauß SCG003C | +6 Runden |
| SP 9 | #15 | Trummer/de Leener/Friedrich/Kaffer | Car-Collection-Audi R8 LMS | +6 Runden |

24H-RENNEN NÜRBURGRING 2018 KLASSEN-ERGEBNISSE

| Klasse | Nr. | Fahrer | Team/Fahrzeug | Distanz/Rückstand |
|---------------------|------|---|--------------------------------------|-------------------|
| Klasse SP 9 | | | | |
| 1. SP 9 | #912 | Lietz/Pilet/Makowiecki/Tandy | Manthey-Porsche 911 GT3 R | 24:00.09,010 h |
| 2. SP 9 | #4 | Engel/Christodoulou/Müller/Metzger | Black Falcon-Mercedes AMG GT3 | +26,413 s |
| 3. SP 9 | #5 | Buurman/Jäger/Seyffarth/Stolz | Black Falcon-Mercedes AMG GT3 | +9.56,954 min |
| Klasse SP 10 | | | | |
| 1. SP 10 | #66 | Gomez/Karg/Leib/Schramm | Black Falcon-Mercedes AMG GT4 | 24:04.30,786 h |
| 2. SP 10 | #75 | Stingu/Solombrino/Herbst/Schwerfeld | Mathol-Mercedes AMG GT4 | +3 Runden |
| 3. SP 10 | #73 | Frommer/Reicher/Hess/Kleeschulte | Leutheuser-BMW M4 GT4 | +8 Runden |
| Klasse SP 8T | | | | |
| 1. SP 8T | #190 | Schneider/Simon/Gebhardt/Bovingdon | Driving-Academy-Mercedes AMG GT4 | 24:08.10,879 h |
| 2. SP 8T | #51 | Göschel/Ebertz/Weishar/Gott | Schirmer-BMW M4 GT | +9 Runden |
| 3. SP 8T | #38 | Gu/Li/Koldits/Thorsen | Adrenalin-BMW M4 GT | +10 Runden |
| Klasse SP 8 | | | | |
| 1. SP 8 | #48 | Ackermann/Lukovnikov/Walter/Wiskirchen | Rent2Drive-Porsche 911 GT3 Cup MR | 24:11.57,573 h |
| 2. SP 8 | #42 | Sasaki/Yoshimoto/Farnbacher/Farnbacher | E-Ring-Lexus RC F | +3 Runden |
| 3. SP 8 | #43 | Azuma/Koyama/Matsui/Sasaki | Novel-Racing-Lexus RC F | +3 Runden |
| Klasse SP 7 | | | | |
| 1. SP 7 | #55 | Putman/Espenlaub/Foster-Joe/Maassen | Prospert-Porsche 911 GT3 Cup | 24:10.42,398 h |
| 2. SP 7 | #58 | Cameron/Bonk/Onslow-Cole | Porsche 911 GT3 Cup | +1 Runde |
| 3. SP 7 | #61 | Scheerbarth/Dehme/Goder/Schlüter | Team 9und11-Porsche 911 GT3 Cup | +2 Runde |
| Klasse SP 6 | | | | |
| 1. SP 6 | #65 | Wawer/Wawer/Thomson/Grassl | Proom-Racing-Porsche Cayman | 24:01.40,204 h |
| 2. SP 6 | #79 | Kroll/Krüpper Eggimann/Frankenhouh | Hofor-BMW M3 CSL | +2 Runden |
| 3. SP 6 | #78 | Kroll/Kroll/Kroll/Prinz | Hofor-BMW M3 GTR | +11 Runden |
| Klasse SP 3T | | | | |
| 1. SP 3T | #90 | Van Dam/Schrack/Yamauchi/Iguchi | Subaru-Tecnica-Subaru WRX STI | 24:02.41,209 h |
| 2. SP 3T | #94 | Kluge/Ferraro/Kuhs/Gabler | MSC Sinzig-VW Golf 7 TCR | +13 Runden |
| 3. SP 3T | #92 | Schmitt/Eichhorn/Rehs/Waldner | Opel Astra | +39 Runden |
| Klasse SP 3 | | | | |
| 1. SP 3 | #126 | Epp/Holthaus/Overbeck/Overbeck | Avia-Racing Renault Clio RS Cup | 24:00.55,403 h |
| 2. SP 3 | #114 | Assmann/Gusenbauer/Gusenbauer/Lomas | Manheller-Toyota GT86 | +2 Runden |
| 3. SP 3 | #115 | Fielenbach/Brusius/Peucker/Sandberg | TMG-Toyota GT86 | +6 Runden |
| Klasse Cup 3 | | | | |
| 1. Cup 3 | #302 | Rebhan/Mölig/Müller/Kranz | Mühlner-Porsche Cayman GT4 CS | 23:58.03,538 h |
| 2. Cup 3 | #303 | Hoppe/Kranz/Van Gartzen/Van Gartzen | Mühlner-Porsche Cayman GT4 CS | +312,626 min |
| 3. Cup 3 | #236 | Bohr/Von Dannwitz/Junge/Rönnefarth | Teichmann-Porsche Cayman GT4 CS | +2 Runden |
| Klasse Cup 5 | | | | |
| 1. Cup 5 | #256 | Vildas/Eichenberg/Mettler/Kratz | Sorg-BMW M235i Racing | 23:59.18,829 h |
| 2. Cup 5 | #244 | Schrey/Nauman/Fischer/Ehret | Hofor-BMW M235i Racing | +3.49,256 min |
| 3. Cup 5 | #240 | Fischer/Konnerth/Zils/Griessner | Pixum-BMW M235i Racing | +1 Runde |
| Klasse AT | | | | |
| 1. AT | #320 | Duffner/Smudo/Schellhaas/Von Löwis | Care-for-Climate-Porsche 911 GT3 Cup | 23:57.59,984 h |
| 2. AT | #420 | Blickle/Steinhaus/Eastwood/Kiefer | Care-for-Climate-Porsche Cayman | +2 Runden |
| 3. AT | #109 | Caba/Lange/Sprungmann/Brenndörfer | Ford Mustang GT | +37 Runden |
| Klasse TCR | | | | |
| 1. TCR | #178 | Buri/Laaksonen/Kangas/Gene | Koeten-Racing-Seat CupraTCR | 23:58.02,473 h |
| 2. TCR | #831 | Larini/Lauck/Gülden/Terting | Hyundai i30N TCR | +1 Runde |
| 3. TCR | #172 | Bock/Partl/Partl/Piepmeyer | Bonk-Audi RS3 LMS | +4 Runden |
| Klasse V 4 | | | | |
| 1. V 4 | #155 | Kratz/Totz/Totz/Frisse | Sorg-BMW 325i | 23:56.33,016 h |
| 2. V 4 | #160 | Meyer/Moore/Hagnauer | Sorg-BMW 325i | +1 Runde |
| 3. V 4 | #153 | Stahlschmidt/Schambony/Legermann/Heinrich | Pixum-BMW E90 325i | +2 Runden |
| Klasse V 5 | | | | |
| 1. V 5 | #144 | Büllesbach/Schettler/Arimon/Smyrlis | Pixum-Porsche Cayman | 23:58.09,049 h |
| 2. V 5 | #151 | Nigemeier/Petrozziello/Schädler/Stumpf | Schirmer-BMW E92 330i | +10.11,998 min |
| 3. V 5 | #143 | Zünd/Teichert/Attallah/Palluth | Pixum-Porsche Cayman | +1 Runde |
| Klasse V 6 | | | | |
| 1. V 6 | #138 | Köhler/König/Schneider/Böhm | Black-Falcon-Porsche 991 Carrera | 23:54.35,417 h |
| 2. V 6 | #133 | Engjählinger/Fuhrmann/Hollerweger/Veronelli | Pixum-Porsche Cayman S | +5 Runden |
| 3. V 6 | #137 | Held/Falcon/Waldhausen/Von Baer | Mathol-Porsche Cayman S | +9 Runden |
| Klasse Cup X | | | | |
| 1. Cup X | #202 | Stuck/Stuck/Strycek/Friedhoff | Isert-KTM X-Bow GT4 | 23:57.19,611 h |
| 2. Cup X | #201 | Schiff/Kraihammer/Strycek/Frey | Isert-KTM X-Bow GT4 | +3 Runden |
| 3. Cup X | #203 | Hoffmeister/Wolf/Jung/Schröder | Isert-KTM X-Bow GT4 | +13 Runden |
| Klasse SP X | | | | |
| 1. SP X | #705 | Mutsch/Mailleux/Simonsen/Westphal | Scuderia Glickenhaus-SCG003C | 24:07.04,190 h |
| 2. SP X | #35 | Schmidtman/Hammel/Wittmer | GTronix-Renault RS01 | +2 Runden |



SP 8T: Klassensieg für „sport auto“



Doppelsieg in der Cup 3 für Mühlner



SP 6: Doppel-Podium für Hofor

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



TCR: Favorit Hyundai siegte nicht



Drei Lambos starteten am Ring

9 - 1 - 2 = 6

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH ZUM 6. GESAMTSIEG!

Wir sagen 75x Danke an Manthey-Racing und alle Rennteams, die beim Einsatz ihrer Rennfahrzeuge auf KW competition Fahrwerktechnologie vertraut haben.

24h NÜRBURGRING
WINNER
2006, 2007, 2008, 2009, 2011 & 2018



www.MediaTel.biz | Fotos: KW/Gruppe © photography

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.



www.KWsuspensions.de

Aus den Klassen: GT4-Fahrzeuge

Wildes Durcheinander

Die GT4-Klasse boomt. Nur beim 24h-Rennen nicht. Zwar waren viele GT4-Fahrzeuge am Start, in der dafür vorgesehenen Klasse aber nur deren fünf. Dort gewann am Ende das Black-Falcon-Team.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Gründe sind schnell gefunden: Zum einen wurde erst am Dienstag vor dem Rennen per Bulletin ein Startverbot von Platin- und Gold-Fahrern in der Klasse SP10 erteilt. Dazu wurde ebenfalls erst in der Rennwoche bekannt, dass man die geänderte SRO-BoP übernimmt, welche die Fahrzeuge doch sehr stark einbremst. Und auch die Hankook-Einheitsreifen sind für einige Teams ein K.o.-Kriterium.

Da war ein Start in der SP10 für viele wenig reizvoll. Letztlich blieben fünf Starter übrig, während sich andere für die SP8, SP8T oder – im Fall KTM – in der ohnehin eigens ausgeschriebenen Klasse Cup-X austobten. „Da

hat man einen Riesenabstand zu einem anderen GT4-Auto, aber die Zuschauer sehen das nicht“, sagt Daniel Schwerfeld, der letztlich mit seinen Fahrerkollegen im Mathol-Mercedes-AMG GT4 auf Platz 2 der SP10 einlief. „Man kann es ja in Pro-Am und Pro, oder SP10 A und SP10 B aufteilen, aber dann sind die Zeiten wenigstens vergleichbar.“

Wie die Zweitplatzierten der Klasse hatten auch die späteren Sieger im Black-Falcon-Mercedes (Kim-Luis Schramm/Fidel Leib/Stefan Karg/Carlos Gomez) einige Probleme, u. a. mit einem lockeren Sensor an der Kraftübertragung. Am Ende gewann man aufgrund der weniger Unwägbarkeiten mit drei Runden Vorsprung auf die Markenkollegen.

Was mit einem GT4 möglich wäre, zeigte AMG: Mit allen Regeln im Rahmen des auch im SP8T-Reglement Möglichen auf Anschlag fuhren Bernd Schneider, sport-auto-Redakteur Christian Gebhardt, Patrick Simon und Jethro Bovingdon als „Best of the Rest“ auf Gesamttrang 22 – und pro Runde fast 30 Sekunden schneller als die SP10-GT4. ■



Sieger der auf fünf Fahrzeuge geschrumpften SP10-Klasse: Black-Falcon-Mercedes von Schramm, Leib, Karg und Gomez

Aus den Klassen: Cup 5 (BMW M235i Cup)

Massenstart der M235i

Mit gleich 15 Startern waren die Fahrzeuge des BMW M235i Cups (Cup 5) die numerisch zweitstärkste Klasse des 24h-Rennens 2018. Am Ende setzte sich Sorg Rennsport durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Qualifying setzte sich noch das Hofor/Bonk-Team rund um den amtierenden VLN-Meister Michael Schrey und seine Mitstreiter Florian Naumann, Michael Fischer sowie Marc Ehret durch. In 9.32,035 Minuten sicherte man sich den Bestwert vor den zwei Autos von Adrenalin Motorsport. Über die meiste Zeit

lieferten sich das zweite Adrenalin-Team mit Danny Brink, Christopher Rink, Philipp Leisen und Yannick Fübrieh einen Führungskampf mit den Pole-Settern.

Doch mit dem Regen in der Nacht schlug die Stunde von Sorg Rennsport. Das Team Yannick Mettler/Heiko Eichenberg/Tristan Viidas/Torsten Kratz hatte das Setup des M235i von Beginn an mehr auf Regenwetter eingestellt. Nachdem man im Trockenen also im Vorderfeld mitfuhr und außer leicht erhöhtem Sprit- sowie Bremsenverbrauch keine Probleme hatte, konnte man sich in den nassen Morgenstunden die Führung erkämpfen.

Als man kurz vor dem Rennabbruch zum Boxenstopp kam, verlor man den Spitzenplatz an

»SO ZU GEWINNEN MACHT NICHT AM MEISTEN SPASS, ABER WENN MAN SIEHT, WIE WIR ZU KÄMPFEN HATTEN, IST ES DOCH BERECHTIGT«

Yannick Mettler

die Hofor/Bonk-Mannschaft, welche ihren Stopp noch nicht absolviert hatte. „Da haben wir uns zuerst geärgert, weil wir dachten, es geht nicht mehr weiter“, berichtet Mettler. „Doch dann

ging es weiter und bei Bonk hat die Benzinpumpe nicht funktioniert – so schafften sie es nicht rechtzeitig ins Grid.“

Ein berechtigter Sieg

Das Hofor/Bonk-Auto musste also aus der Box hinterherstarten, und aus vermeintlichen zwei Minuten Vorsprung wurden so drei Minuten Rückstand, die man auf die speziell im Regen starke Sorg-Truppe auch in der Schlussphase nicht mehr aufholen konnte.

Mettler: „So zu gewinnen macht nicht unbedingt am meisten Spaß, aber wenn man sieht, wie es vorher gelaufen ist, wie wir das ganze Wochenende zu kämpfen hatten und unterm Strich eben doch die Besten waren, dann ist es berechtigt.“ ■

Hyundai geschlagen

Als haushohe Favoriten gingen die von Target Competition betreuten Hyundai i30 N TCR ins 24h-Rennen. Doch am Ende siegte ein Cupra-Team.

Von: **Michael Bräutigam**

Peter Terting schockte im ersten der beiden Hyundais im Qualifying die Konkurrenz, als er in 8.58,463 Minuten sogar zeitweise einen Gesamtkord für TCR-Autos auf der 24h-Variante des Nürburgrings aufstellte. Damit war man schlapp zwölf Sekunden schneller als das Schwesterauto auf P2.

Doch im Rennen war das Glück nicht auf der Seite von Terting und seinen Fahrpartnern Andreas Gülden, Nicola Larini und Manuel Lauck. Der frühe Wechsel eines Ölkühlers kostete eine Runde. Reifenschäden und



TEN BRINK
Koeten-Cupra: 24 Stunden fehlerfrei absolviert und TCR-Klasse gewonnen

zum Schluss ein Problem mit einem leckenden Kühler, der die Mannschaft der Startnummer 831 nochmal ordentlich zittern ließ, sorgten dafür, dass sämtliche Aufholversuche mit überlegenem Speed im Sande verliefen. Am Ende reichte es mit knapp anderthalb Runden Rückstand noch zu P2 in der Klasse, wobei man vom Ausfall des Prosport-Audi profitierte, welcher sich über lange Zeit einen Kampf um

den Sieg mit dem später erfolgreichen Seat Cupra TCR von Bas Koeten Racing (Besetzung: Jordi Gene/Antti Buri/Kari-Pekka Laaksonen/Olli Kangas) lieferte.

Der zweite Hyundai, der deutlich schwächer besetzt war, erlebte ebenfalls die eine oder andere Unwägbarkeit. In der neun Fahrzeuge starken Klasse landete die #830 letztlich auf P4, noch hinter dem Bonk-Audi von Bock/Piepmeyer/M. Partl/R. Partl. ■

Aus den Klassen: SP3

Manta früh raus

Als Favorit nicht nur der Fans ging der Opel Manta von Kissling Motorsport ins Rennen um den SP3-Klassensieg. Doch der Rochen streckte früh die Flügel. Am Ende gelang Avia Racing der Erfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Rennen war gerade einmal gute zwei Stunden alt, da kam auch schon die Hiobsbotschaft für viele der angereisten Fans: Der Fuchschwanz und damit der Opel Manta von Kissling Motorsport ist raus. Immer weiter sinkender Öldruck kündete von einem unvermeidbaren Motorschaden. Wenigstens die von Volker Strycek erfahrene schnellste Rennrunde blieb für den Rochen bis zum Ende bestehen.

Um den Klassensieg kämpften freilich andere. Neben einer ganzen Heerschar von Toyota GT86 waren auch u.a. zwei Opel Calibra, zwei Quasi-Werks-Toyota Corolla aus Thailand sowie drei Renault Clio Cup vertreten. Insgesamt traten 14 Autos in der Zweiliter-Saugmotorklasse an.

Trotz der starken Konkurrenz wurde es am Ende fast schon ein Spaziergang für den Renault Clio von Avia Racing. Teamchef Ste-

phan Epp, Gerrit Holthaus sowie Tobias und Daniel Overbeck hatten zeitweise vier Runden Vorsprung und abgesehen von zwei zu tauschenden Drosselklappenpotentiometern keine ungeplanten Arbeiten zu verrichten. „Insgesamt haben wir ungefähr eine Minute verloren“, berichtet Schlussfahrer Epp von einem perfekten Rennen. „Irgendwann haben wir nur noch verwaltet, um das Material zu schonen.“ ■



BALDAUF
Vorjahressieg wiederholt: Epp/Holthaus/Overbeck/Overbeck im Avia-Clio

24H CLASSIC: PORSCHE FEIERT VIERFACH-SIEG

Beim großen 24h-Rennen eine Dreifach-Pole und ein Gesamtsieg, beim „24h Classic“ ein Vierfacherfolg: Für Porsche war das Nürburgring-Wochenende auch aus Sicht der historischen Motorsportler ein sehr erfolgreiches. Am Ende des dreistündigen Rennens konnten sich Max Struwe und Sascha Schwalme (Porsche 911 RSR) über den Gesamtsieg freuen. Im Ziel lag das schnelle Duo nur knapp 27 Sekunden vor Einzelstarter Daniel Schrey (Porsche 935 K1). Mit Michael Küke und Oliver Boyke (beide Porsche 911 RSR) landeten zwei weitere Renngeräte aus Zuffenhausen auf den Rängen drei und vier. Im 150 Fahrzeuge starken Feld tauchten dazu einige prominente Namen auf. So landeten – mit ihren jeweiligen Fahrpartnern – Olaf Manthey (BMW 635 CSI) auf Gesamtrang 7, Christian Menzel (Porsche 924) auf P62, Claudia Hürtgen (BMW 2002tii) auf P71 und PSA-Chef Carlos Tavares (Opel Kadett GSi) auf dem 94. Platz.

VIER DAMEN FÜR EIN EIFEL-HALLELUJAH

Ein reines Damenteam trat beim Eifelklassiker in der KTM-Bow-Klasse (Cup-X) an. Ex-DTM-Pilotin Rahel Frey teilte sich den GT4-Boliden mit Reiter-Werksfahrerin Naomi Schiff, Laura Kraihamer sowie Lena Strycek. Am Ende eines technisch problemlosen Rennens belegte das Amazonen-Quartett, das von einem Mechanikerteam von der Werkstattkette ATU unterstützt wurde, den 39. Gesamtrang und damit P2 in der Klasse. Der Klassensieg ging an Lenas Vater Volker Strycek, der die Flunder aus Mattighofen gemeinsam mit Johannes und Ferdinand Stuck sowie Max Friedhoff auf den 26. Gesamtrang pilotierte. Auch hier gab es keinerlei technische Probleme über die 24 Stunden. Nicht mal ein sonst obligatorischer Bremsentausch war notwendig.

GT3-Klasse: Geänderte Reifenspezifikationen

Neuer Ärger an der Reifenfront

Im letzten Jahr sorgten sehr spät eingeführte Änderungen am Reifenreglement für die GT3-Klasse für Unfrieden auf und neben der Strecke. Dieses Jahr war der Vorlauf viel besser, doch Ungereimtheiten gibt es immer noch.

Von: **Marcus Schurig**

Wir werden das nach dem Rennen in aller Deutlichkeit ansprechen.“ Michelins GT-Reifenchef Jérôme Mondain war am Nürburgring sichtlich bemüht, nicht das große Fass in der Öffentlichkeit aufzumachen, doch sein Unmut war zu spüren. Obwohl der französische Reifenhersteller nach dem Desaster im letzten Jahr heuer erfolgreich zurückschlagen konnte: Die ersten sechs Plätze im Gesamtklassement gingen geschlossen an Michelin-GT3-Teams, und wer im fast 13 Stunden anhal-

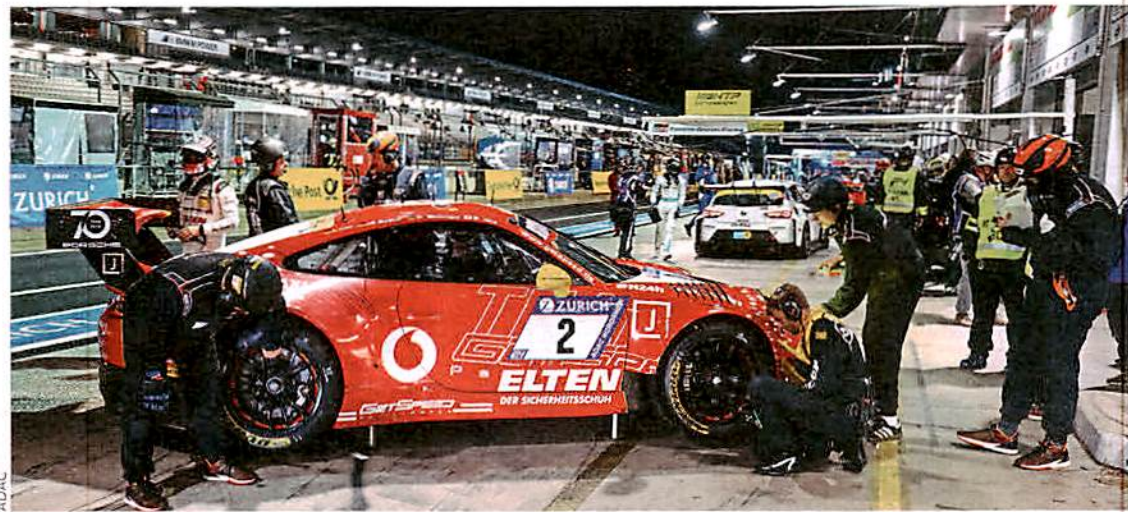
tenden Dauerregen keinen Michelin aufgezogen hatte, war heillos verloren. Doch die positive Grundstimmung hatte einen Knacks.

Alle GT3-Teams müssen ihre gewählten Reifenspezifikationen vor dem 24-Rennen freifahren und deklarieren – ein aufwendiger und umständlicher Prozess. Und offenbar wurde nicht mit gleicher Elle gemessen: Erstens durfte As-

ton Martin auch ohne VLN-Teilnahmen mitfahren, obwohl das vom Reglement eigentlich gefordert ist. Zweitens sind die kleinen Privatteams in der GT3 – etwa das Wochenspiegel-Team von Georg Weiss – verärgert darüber, dass ihnen der gleiche Prozess zugemutet wird wie den Werksteams, für die es dann noch Ausnahmen gibt – siehe Aston Martin. Und drittens

bestätigten mehrere Quellen, dass zwei Reifenhersteller in der GT3-Klasse ihre zuvor deklarierten Spezifikationen vor dem Rennen noch einmal ändern durften.

Fast alle Herstellervertreter mahnten zu diesem Punkt an, dass der Regelgeber des 24h-Rennens in Zukunft besser darauf bedacht sein sollte, seine eigenen Regeln einzuhalten. ■



Zwei Reifenhersteller haben Spezifikationen nachgenannt, obwohl die freifahren und deklariert werden müssen

24h-Rennen: TV-Coverage

Achten fliegen fürs TV in 8000 Metern Höhe

In diesem Jahr hat der Veranstalter des 24h-Rennens beim Thema TV und Onboard-Aufnahmen massiv nachgelegt: Niemals zuvor gab es mehr Live-Aufnahmen aus dem Cockpit – und niemals war die Bildqualität besser.

Noch vor wenigen Jahren gab es maximal vier Onboard-Aufnahmen im gesamten 24h-Starterfeld – 2018 waren für das sogenannte TV-Weltsignal insgesamt 16 Rennfahrzeuge mit Onboard-Kameras ausgestattet, die gestochen scharfe Aufnahmen aus dem Cockpit lieferten. Der Aufwand dafür ist enorm: In 8000 Metern Höhe kreist ein Flugzeug als Relaisstation für die ankommenden

Signale. Die Flugroute ist nicht besonders abwechslungsreich für die Piloten: Fünf Stunden am Stück fliegen sie Achten über der Nordschleife, um die Signale aufzunehmen und weiterzuleiten, nach fünf Stunden erfolgt eine Signalübergabe an ein zweites Flugzeug, das dann die nächsten fünf Stunden über der Nordschleife kreist.

„Wir haben für 2018 über eine Viertel Million Euro investiert, um die Qualität der Onboard-Aufnahmen zu verbessern“, sagt Matthias Wurm, der bei Sporttotal für die Event-Vermarktung des 24h-Rennens zuständig ist. Das gesamte Medialisierungspaket für das 24h-Rennen wird dabei auf gut drei Millionen Euro taxiert. Für den Livestream im Internet stehen übrigens noch weitere Onboard-Kanäle zur Verfügung. ■ MCS

Balance of Performance in der GT3-Klasse

Kein 24h-Rennen ohne BoP-Diskussionen

In der Woche vor dem 24h-Rennen kam die vorletzte BoP-Einstufung, am Donnerstag der Rennwoche folgte das Gipfeltreffen der GT3-Hersteller, am Samstag kurz vor dem Rennen dann die letzte BoP.

Diskussionen um die BoP sind beim 24h-Rennen so sicher wie das Amen in der Kirche: Vor der Rennwoche hatte der Technikausschuss bei BMW und Ferrari (minus 20 Kilo) sowie Porsche (minus zehn Kilo) leicht angezogen, Mercedes und Audi blieben auf dem alten Stand. Der BoP-Berater Scott Raymond erklärte den GT3-Herstellern bei einem Meeting am Donnerstag, dass er bei drei Herstellern angezogen habe, weil er glaube, dass

sie alles gezeigt hätten. Will sagen: Mercedes und Audi hatten nicht alles gezeigt. Das änderte sich spätestens im Top-30-Qualifying am Freitagabend, als alle GT3-Hersteller voll fuhren, außer Audi, die offenbar immer noch leicht auf der Bremse standen – so zumindest die Einschätzung der GT3-Fahrerlagermehrheit.

Die BoP am darauf folgenden Samstag kurz vor dem Rennen gab Audi weniger Gewicht und BMW mehr Boost, was erstens kaum einer verstand und zweitens auch keine Rolle spielte, weil es offenbar Konzessionen an jene waren, die am lautesten gemockert hatten. Im Rennen war das Bild klar: Porsche war mit den Manthey-Autos am schnellsten, die Mercedes und BMW lagen knapp aber spürbar dahinter. Audi bildete das Schlusslicht der vier deutschen Hersteller. ■ MCS

Pole Position

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

**TOP
EXTRA**



Carrera GO!!! „Speed Stars“

Originalgetreue Fahrzeuge der Top-Formel 1-Teams
MERCEDES AMG PETRONAS und RED BULL,
Streckenlänge: ca. 5,3 m, Aufbaumaße: ca. 176 x 68 cm,
mit Loopings, Highspeed-Geraden und einer Steilkurve,
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:

Fon +49 (0)711 3206-8888

www.motorsport-aktuell.com/abo

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1741365, verschenken 1741366.
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 16,40 € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Aktuell ein kaum zu schlagendes Duo: Ott Tänak und der Toyota Yaris WRC



Der neue Maßstab?

ROESELER

Die Rallye Portugal ist der erste von drei aufeinanderfolgenden Schotter-Klassikern in Europa. Nach seiner Gala-Vorstellung in Argentinien gilt Ott Tänak als Topfavorit. Allerdings spricht die Statistik bisher gegen den Esten.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Gute zuerst: Bei der zweitägigen Streckenbesichtigung zur Rallye Portugal können sich die weltbesten Rallyepiloten ganz auf die Detailarbeit konzentrieren. Denn auch in dieser Saison ist die Streckenführung des im Jahr 2015 von der südlichen Algarve in den Norden rund um Porto zurückgekehrten WM-Laufs nahezu identisch mit jener aus den Vorjahren.

„Die Herausforderung wird dadurch aber keineswegs kleiner“, sagt Vorjahressieger und Weltmeister Sébastien Ogier. Ist es trocken, bietet die harte Lehmoberfläche unter einer feinen Sandschicht erst viel Grip und fordert kräftig Gummi. Im zweiten Durchgang müssen sich die Teams dann auf tiefe Spurrillen

einstellen. Regnet es jedoch, wird der Boden weich und matschig und bietet kaum Haftung. Letzteres könnte Reifenflüsterer Sébastien Ogier, der als Tabellenführer zuerst auf die Strecke und dadurch den Straßenkehrer geben muss, in die Karten spielen.

Doch auch die Konkurrenz weiß um die Tücken in Portugal: „Aus dem Vorjahr wissen wir, dass die Reifen eine große Rolle spielen“, so Argentinien-Sieger Ott Tänak, der nach seiner Gala-Vorstellung in Südamerika für viele als Topfavorit gilt. Dabei hatte es der 29-jährige Este bei seinen bisherigen sieben Portugal-Starts noch nie aufs Podium geschafft. Einen Favoriten auszumachen, scheint auch aus einem anderen Grund schwierig.

Volles Haus in der Topliga

Erstmals in dieser Saison rücken die Hersteller in voller Mannstärke an. Nicht nur Toyota (mit Jari-Matti Latvala, Esapekka Lappi, Ott Tänak) und M-Sport (Sébastien Ogier, Elfyn Evans, Teemu Suninen) schicken drei Werkswagen ins Rennen. Citroën setzt mit Kris Meeke, Craig Breen und Mads Östberg auf das gleiche Trio wie in Schweden. Hyundai bietet gar einen vierten i20 WRC und neben dem gesetzten Topduo Thierry



Wieder am Steuer: Hayden Paddon

Neuville und Andreas Mikkelsen für einmal sowohl Dani Sordo als auch den seit Schweden pausierenden Hayden Paddon auf.

So bilden 13 WRC der neusten Generation die Spitze des insgesamt 88 Teams zählenden WM-Feldes. Auch dahinter brennt beim sechsten von 13 WM-Läufen die Luft. 17 der 33 Teams, die einen R5-Turbo-Allrader an den Start bringen, sind für die WRC2 (siehe Nachrichtenspalte) eingeschrieben. Ähnlich groß ist der Andrang in der R2-Klasse, in welcher neben den 14 WM-Junioren mit ihren identischen Ford Fiesta R2 weitere 24 Teams für den kniffligen Schotterritt genannt haben. Auf dem Programm stehen an den vier Tagen ab Donnerstag 1583,47 Gesamtkilometer mit 20 Wertungsprüfungen über insgesamt 358,19 WP-Kilometer. ■

WM-NACHRICHTEN

VOLLES HAUS IN DER ZWEITEN LIGA

Vor den Privatiers in der zweiten Liga muss man den Hut ziehen. Denn selten war die WRC2 nicht nur breiter, sondern auch stärker besetzt als in dieser Saison. Mittlerweile können über ein halbes Dutzend der insgesamt 17 für Portugal genannten Teams auf volle Werksunterstützung bauen. Als Gejagter gilt einmal mehr der in Argentinien siegreiche WRC2-Weltmeister Pontus Tidemand, der diesmal vom jungen Skoda-Werkskollegen Juuso Nordgren flankiert wird. Mehr noch als die Toyota-Junioren Takamoto Katsuta und Hiroki Arai sowie Hyundai-Youngster Jari Huttunen wird Citroën-Werksfahrer Stéphane Lefebvre beim Schotterdebüt des neuen Citroën C3 R5 alles daransetzen, Tabellenführer Tidemand zu schlagen. Doch Vorsicht, das Podium haben auch Junioren-Weltmeister Nil Solans, dessen Vorgänger Simone Tempestini und Kevin Abbring (alle Ford) im Visier.

TANNERT WILL AUFS TREPPCHEN

Das Motto „viel Feind, viel Ehr“ gilt auch in der auf 14 Teams angewachsenen Junior-WM. Zum engeren Favoritenkreis bei der kniffligen Schotterhutz in Portugal zählen neben den schwedischen Schotter-Experten Dennis Radström und Emil Bergkvist, der französische Routinier Terry Folb und dessen vom Verband FFSA unterstützter Landsmann Jean-Baptiste Franceschi sowie der auf losem Untergrund versierte Este Ken Torn. Julius Tannert hat sich dennoch einiges vorgenommen. „In Finnland und auf Sardinien hat man im Vorjahr gesehen, dass wir uns nicht verstecken brauchen und auch beim ersten Mal weit vorne mitfahren können. Warum also nicht in Portugal?“, gibt sich der Sachse selbstbewusst und peilt nach Schweden sein zweites Saisonpodium an.

Hersteller fordern Kostenkontrolle

Chile ist nur der Anfang – der WM-Kalender soll mit weiteren Überseeläufen ausgebaut werden. Doch wo soll das Geld dafür herkommen?

Von: **Reiner Kuhn**

Die Rallye-WM wird noch internationaler. Verständlich. Schon seit geraumer Zeit bemängelt FIA-Präsident Jean Todt, dass die Topliga das Wort „Welt“ nur im Namen trägt, aber hauptsächlich in Europa stattfindet. Schon deshalb dürfte nach der Rückkehr der Rallye Türkei im September im kommenden Frühjahr die Rallye Chile erstmals das begehrte FIA-Prädikat erhalten.

Die Krux: Noch ist unklar, welcher europäische Lauf für Chile weichen soll. Noch heikler könnte die Situation in den folgenden Jahren werden. Denn auch in Japan, Kenia und Kanada scheint das Interesse groß, und der Kalender wird mit jeweils acht Rallyes

in Europa und außerhalb des Kontinents auf bis zu 16 WM-Läufe anwachsen. Für die Hersteller zu viel. „Wir sind alle auf der Suche nach neuen Ländern und Märkten, aber wir müssen sicherstellen, dass die Kosten kontrolliert werden“, fasst M-Sport-Boss Malcolm Wilson die Meinung der Teamchefs zusammen.

Der aktuelle Plan des WM-Promoters, durch einen Südamerika-

Doppelpack mit Chile und Argentinien Budget zu sparen, ist den Herstellern nicht genug. Deshalb legten sie in der vergangenen Sitzung der Rallye-WM-Kommission verschiedene Ideen zur Kostenreduzierung auf den Tisch. „Darüber müssen wir uns zusammen mit der FIA, dem WM-Promoter und den Veranstaltern Gedanken machen“, sagt Citroën-Teamchef Pierre Budar. Und stellt klar: „Wir

haben fixe Budgetvorgaben, in denen alles enthalten ist, von der Auto-Entwicklung über Team und Fahrerriege bis hin zu den laufenden Einsatzkosten. Mehrkosten bei der Logistik müssen woanders gespart werden. Wir Hersteller sitzen da alle im gleichen Boot und sind uns einig.“ Das könnte heißen: Eine Verkürzung der einzelnen WM-Läufe steht wieder ganz oben auf der Agenda. ■



Quadratur des Kreises: 16 WM-Läufe, davon möglichst acht außerhalb Europas, nur extra kosten darf es nichts

„Gina“ live auf WRC Plus

Drei Prüfungen der Rallye Deutschland werden live gesendet – darunter die „Arena Panzerplatte“ mit der Sprungkuppe „Gina“.

St. Wendel rückt in den Mittelpunkt der Rallye Deutschland (16. – 19.08.). Dem trägt auch das All-Live-Programm des WM-Promoters Rechnung. Schon am Donnerstagabend können die Fans auf WRC+ die neue, zwei Kilometer lange Auftaktprüfung im Wendelinus-

park der Kreisstadt verfolgen. Am Samstag liefern über ein Dutzend Kameras an der Strecke und eine am Helikopter Live-Bilder von der auf 9,43 Kilometer verlängerten WP „Arena Panzerplatte“ mit der Kultkuppe „Gina“, die auch auf der langen WP „Panzerplatte“ (38,57 km) auf dem Programm steht. Den Abschluss der Live-Übertragung bildet die Power-Stage am Sonntagmittag. Bei der insgesamt 326,7 WP-Kilometer langen Rallye Deutschland ist „Bosenberg“ die 18. und letzte Wertungsprüfung. ■ RK



Keine Rallye Deutschland ohne „Gina“: 2018 erstmals auch mit Live-Bildern

WRC2: Europameister kommt

Nach drei EM-Titeln in Folge wechselt Kajetan Kajetanowicz mit einem von M-Sport eingesetzten Ford Fiesta R5 in die WRC2.

Lange war es ruhig um den amtierenden Europameister Kajetan Kajetanowicz. „Das lag vor allem an der unklaren Situation bei meinem langjährigen Sponsor“, so der 39-jährige, der als erster Fahrer in der mehr als 60-jährigen Geschichte der Rallye-EM drei Titel hintereinander gewann. Seit Monaten kursieren Gerüchte über eine Fusion seines Hauptsponsors Lotos, dem zweitgrößten Mineralölproduzenten Polens, mit dem Marktführer Orlen. „Dadurch gab es keine Zusagen, und ich musste eben warten.“ Bis jetzt. Denn nun verkündet Kajetanowicz den Aufstieg in die Rallye-Weltmeisterschaft.

Geplant sind 2018 mindestens vier Läufe am Steuer eines von M-Sport Polen eingesetzten Ford



„Kajto“ hat genug von der EM

Fiesta R5 – jenem Auto, mit dem er bereits in der EM erfolgreich war. Den Auftakt bildet die Rallye Sardinien Anfang Juni. Noch ist unklar, ob sich „Kajto“ in die WRC 2 einschreibt und wer nach dem Rücktritt von Jaroslaw Baran den Copiloten gibt. Kuriosum am Rande: Kajetanowicz hat in seiner fast 20-jährigen Rallyekarriere bis dato nur einen einzigen WM-Lauf bestritten. Bei der Rallye Polen 2016 wurde er in der WRC2-Wertung Vierter. ■ RK

Die Löwen beißen wieder



Petter Solberg klemmte im Finale Teamkollege Johan Kristoffersson ab

Für Peugeot sprang in der vergangenen Saison kein einziger Sieg heraus, und Sébastien Loeb stand 2016 in Riga zuletzt ganz oben auf dem Treppchen. Nun ist der Knoten geplätzt – und es hat einen Riesenspaß gemacht.

Von: **Sven Kopf**

Im belgischen Mettet war die Welt der Löwen plötzlich wieder in Ordnung. Der erfolgsverwöhnte Sébastien Loeb grinst über beide Ohren, er hatte endlich seinen ersten Saisonsieg einfahren können. In der Tabelle macht er dadurch gleich zwei Plätze gut und steht nur noch neun Zähler hinter Weltmeister Johan Kristoffersson. In der Teamwertung hat das Peugeot Werksteam damit auch EKS Audi Sport hinter sich gelassen, und die Hoffnung wächst, dass es in diesem Jahr nicht nur ein Duell zwischen VW und Audi geben wird, sondern dass auch Peugeot mithalten kann.

Für Qualifikationssieger Mattias Ekström wäre beinahe schon im Semifinale Schluss gewesen, als er einen weniger brauchbaren Start hinlegte und sich erst mühsam vorarbeiten musste. Ihm kam Robin Larsson unfreiwillig zu Hilfe, weil der seinen Ford

Fiesta in einem Reifenstapel versenkte. Derweil waren die amtierenden Teamweltmeister mit ihren Polos enteilt. Petter Solberg war beim Start seinem Teamgefährten Kristoffersson unsanft ins Heck geknallt, es war jedoch nur ein folgenloser Rempel, und als Solberg sich nach dem Rennen sofort bei ihm entschuldigte, war Kristoffersson längst schon in Gedanken an die erste Startreihe im Finale.

Das zweite Halbfinale hatte weitaus mehr zu bieten. Bakkerud eröffnete es mit einem Fehlstart und hatte nun zweimal den Umweg durch die Jokerlap am Hals. Loeb ließ nach starkem Start nichts anbrennen und fuhr einem ungefährdeten Start-Ziel-Sieg entgegen. Dahinter tobte das wilde Leben: Vier Autos Tür an Tür in die erste Kurve, das geht in den seltensten Fällen gut.

Aus dem Knäuel flog Timmy Hansen im zweiten Werks-Peugeot rückwärts heraus. Glücklicherweise konnten alle die Fahrt fortsetzen, und so wurden die Fans Zeugen einer waghalsigen und unglaublichen Aufholjagd. Hansen schien völlig enthemmt, wie besessen legte er sich die Gegner zurecht und überholte tatsächlich drei Kontrahenten auf der Strecke – ein Wahnsinnsritt, bei dem der junge Schwede seinen Boliden in ungeahnte Grenzbereiche trieb und beinahe weggeworfen hätte. Das kostete Zeit und davon profitierte Bakkerud.

Er konnte trotz der Verpflichtung, zweimal die Jokerlap durchfahren zu müssen, seinen Platz hinter Loeb halten und mit den beiden Peugeots ins Finale einziehen.

Volkswagen, Audi und Peugeot – die werksunterstützten Teams hatten sämtlich ihre Autos ins Finale gebracht. Nun ging es um die Würst, von der sich Loeb nach genialem Start den größten Teil sicherte. Eine kurze Schrecksekunde bot der Start, als

Kristoffersson den Run auf die erste Kurve auf zwei Rädern beging und nur mit Glück nicht auf dem Dach landete. Loeb führte, war aber frustriert: „Ich sah Ekström vor mir und dachte, ich bin nur Zweiter.“ Doch der Schwede hatte noch nicht gejokert, und als sich das Feld sortiert hatte, stand Loeb als Sieger fest, gefolgt von Solberg und dem furiosen Timmy Hansen. Mal sehen, ob sich die Löwen dauerhaft oben festbeißen können. ■

HALBFINALE 1

| | | |
|----|----------------|-------------|
| 1. | Kristoffersson | VW Polo R |
| 2. | Solberg | VW Polo R |
| 3. | Ekström | Audi S1 |
| 4. | Grönholm | Hyundai i20 |
| 5. | K. Hansen | Peugeot 208 |
| 6. | Larsson | Ford Fiesta |

HALBFINALE 2

| | | |
|----|-------------|-------------------|
| 1. | Loeb | Peugeot 208 |
| 2. | Bakkerud | Audi S1 |
| 3. | T. Hansen | Peugeot 208 |
| 4. | Baumanis | Ford Fiesta |
| 5. | Chicherit | Renault Mégane RS |
| 6. | Timerzyanov | Hyundai i20 |

FINALE

| | | |
|----|----------------|-------------|
| 1. | Loeb | Peugeot 208 |
| 2. | Solberg | VW Polo R |
| 3. | Hansen | Peugeot 208 |
| 4. | Ekström | Audi S1 |
| 5. | Kristoffersson | VW Polo GTI |
| 6. | Bakkerud | Audi S1 |

WM-STAND FAHRER

| | | |
|----|----------------------|-----------|
| 1. | Johan Kristoffersson | 75 Punkte |
| 2. | Sébastien Loeb | 66 |
| 3. | Petter Solberg | 65 |
| 4. | Andreas Bakkerud | 61 |
| 5. | Timmy Hansen | 59 |
| 6. | Mattias Ekström | 59 |

WM-STAND TEAMS

| | | |
|----|----------------|------------|
| 1. | PSRX VW Sweden | 140 Punkte |
| 2. | Peugeot Total | 125 |
| 3. | Audi EKS RX | 120 |



Historisches Bild mit Sieger Loeb

LIMITS.

ÜBER LEBEN IM GRENZBEREICH.

JETZT
NEU

MAMMA MIA!

Aus Spaß wird Ernst. Und vier Mütter rudern über den Atlantik.

FUSSBALL EXTREM

Ein Ball, zwei Tore, drei Regeln. Wie eine ganze Stadt verrückt spielt.

SECHS MINUTEN ATEMLOS

Ein Apnoetaucher sucht die extreme Tiefe. Doch plötzlich verliert er sein Bewusstsein.

REINHOLD MESSNER

Der Superstar der Grenzgänger im 16-Seiten-Exklusiv-Interview. Warum ich noch lebe? Es war Vorsicht. Können. Aber auch Glück.

132 SEITEN ÜBER LEBEN IM GRENZBEREICH.

Packende Reportagen, fesselnde Fotos, unglaubliche Typen.

Jetzt neu im Handel oder direkt bestellen auf www.limits-magazin.de

Führungswechsel



Neuer Leader: Altmeister Yvan Muller ist nach Sieg, P4 und P3 in der Eifel jetzt Tabellenführer

Drei Rennen, drei Sieger – die WTCR bot auf der Nürburgring-Nordschleife, was sie vorab versprochen hatte. Hyundai trotz Maximalzuladung weiter die Benchmark. René Rast (Audi) mit vorzeitigem Ende seines WTCR-Premieren-Events.

Von: **Michael Bräutigam**

Es bleibt dabei: Hyundai ist nur durch das Reversed Grid zu stoppen. Abgesehen vom Ausrutscher im ersten Budapest-Rennen behält Hyundai eine weiße Weste, wenn es um Siege in den Rennen geht, für deren Startaufstellung der wahre Autospeed ausschlaggebend ist.

Am Nürburgring kamen erstmals die Kompensationsgewichte zur Anwendung. Wenig überraschend musste der i30 N TCR seine volle Zuladung von 60 kg behalten. Honda behielt noch

20 kg an Ballast, während alle anderen Autos mit ihrem Basis-BoP-Gewicht antreten durften.

Björk der Schnellste

Doch auch dieses Handicap sollte sich für Hyundai nicht als groß genug herausstellen. Nach seinem Seuchenwochenende am Hungaroring war Thed Björk wieder voll motiviert und holte sich in beiden Quali-Sessions die Bestzeit. Die Reversed-Pole für den zweiten Lauf ging an Campos-Pilot Pepe Oriola (Cupra).

Die Geschichte des ersten Laufs ist schnell erzählt: Björks Teamchef und -kollege Yvan Muller erwischt vom zweiten Platz aus den besten Start und setzt sich an die Spitze. Dahinter setzt sich Rob Huff im besten VW Golf, was dann auch schon der Schlussreihenfolge entspricht. Huff bzw. sein Arbeitsgerät war dabei im Vorfeld nicht mal stark verdächtig, auf dem Highspeed-Kurs in der Eifel so weit vorne zu landen. „Aber der große Spacer zwischen Lenkrad und Sitzschale macht

hier eben doch noch einen etwas größeren Unterschied als woanders“, lacht VW-Kundensportleiter Eduard Weidl. Das war es dann aber auch schon an Highlights für VW. Im zweiten Lauf geriet Huff mit Gaststarter Rast aneinander und war nach einer Kollision kurz nach dem Start raus. Im dritten Lauf verlor der Motor seines Golf Leistung, eine weitere Kollision mit Norbert Michelisz (Hyundai) besiegelt das zweite vorzeitige Aus am Ring.

„Ich habe versucht, den Leuten auszuweichen, aber Norbi hat mich trotzdem getroffen“, bedauert der Brite. „Ich habe gesehen, dass er die anderen ziemlich leicht vorbeilässt“, entgegnet der Ungar, der von Huff mit dem waidwunden Auto nicht erwartet hätte, dass dieser ihm die Tür vor der Nase zuwirft.

Michelisz hatte zuvor schon zwei Begegnungen in besagtem dritten Lauf. Direkt nach dem Start mit Muller, wo sich die Spur auch prompt verstellte, und kurz danach mit Münnich-Pilot Este-

ban Guerrieri (Honda), der sich in Aremberg mit Vorbande vorbeidrückte und dafür eine Zehn-Sekunden-Strafe bekam.

Honda im Begrenzer

Für die vor der Saison kolportierte Münnich-Speerspitze war die Nürburgring-Woche ein Abziehbild der Saison: Es gab Hochs und Tiefs. Auf dem Eifelkurs kämpfte Guerrieri mit einer zu kurzen Übersetzung am Honda Civic, die ihn auf Hälfte der Döttinger Höhe schon in den Begrenzer laufen ließ. „Dafür ist das Auto in den Kurven richtig gut“, so der Argentinier. Nach Startkollision und null Punkten im ersten Lauf nutzte er die Kurvenstärke im zweiten Lauf perfekt aus. Nach dem Start schnappte er sich Reverse-Pole-Mann Oriola und gab danach Fersengeld, um auf der Nordschleife den nötigen Abstand für die Döttinger Höhe herauszufahren. Das gelang, und am Ende stand der erste Saisonsieg für den dreifachen WTCC-Laufsieger des Jahres 2017 fest.



Esteban Guerrieri bescherte dem Münnich-Team einen Heimsieg am Ring



Gaststarter: René Rast kämpfte mit Auto, Gewicht und einer Kollision

Im dritten Lauf wurde dann auch Björk in Sachen erster Saisonsieg endlich erlöst. Nach seiner Pole in Marrakesch, die dort aber wie auch im ersten Nürburgring-Lauf „nur“ zu P2 gereicht hatte, erwischte er nun einen besseren Start und zog auch gleich ein Stückchen weg. Doch es sollte sich noch ein echter Thriller entwickeln, denn der bislang punktlose (!) Frédéric Vervisch (Audi) nutzte seine VLN-Erfahrung und damit Nordschleifen-Kenntnis aus, um im zweiten Quali auf P2 zu fahren und im entsprechenden Rennen schwer zu pushen. „Ich musste Vervisch am Start hinter mir halten, weil mein Setup auf Rundenzeit und nicht auf Top-speed ausgelegt war“, so Björk.

Der Schwede rückt auf Platz 3 der Tabelle vor, womit jetzt die vier Hyundai-Stammfahrer an der Spitze der Tabelle liegen. Hyundai bleibt also die Macht, wobei den Koreanern trotz Gewichtsachteil zwei Faktoren am Nürburgring entgegenkamen: Zum einen der Top-speed-Nach-

teil des Honda. Zum anderen, dass die weitere Konkurrenz die laut BoP 10 mm weniger erlaubte Bodenfreiheit nur bedingt nutzen konnte bzw. sich diese mit fast zu harten Fahrwerkseinstellungen „erkaufen“ musste.

Die Pechvögel des Ring-Auftritts sind auch schnell gefunden. Zum einen Gabriel Tarquini. Der hatte schon vor dem Event gesagt, dass er die Strecke mangels Erfahrung nicht mag. Im ersten Rennen warf er das Auto selbst in die Streckenbegrenzung, eine Kollision in Lauf zwei sorgte für ein vorzeitiges Aus in diesem Rennen sowie einen Nicht-Start in Lauf drei. Der als Tabellenleader angereiste Italiener ging also komplett leer aus.

Zum anderen Gaststarter René Rast, dem die Auto-Erfahrung fehlte, und der mit 20 kg Wildcard-Ballast ein weiteres Handicap mit sich herumtrug. Nach P6 im ersten Lauf war nach der Huff-Kollision in Lauf zwei vorzeitig Schluss. So war auch kein Start in Lauf drei möglich. ■

„ICH MUSSTE VERVISCH AM START HINTER MIR HALTEN. MEIN SETUP WAR AUF RUNDENZEIT AUSGELEGT, NICHT AUF TOPSPEED.“

Thed Björk



NÜRBURGRING (D), 1. RENNEN

7. von 30 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (27 gestartet, 22 gewertet)

| | | | |
|-----|---|------------|---------------|
| 1. | Yvan Muller (F), MRacing-YMR | Hyundai | 27.08,139 min |
| 2. | Thed Björk (S), MRacing-YMR | Hyundai | + 0,331 s |
| 3. | Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing | Volkswagen | + 0,853 s |
| 4. | Norbert Michelisz (H), BRC Racing | Hyundai | + 1,288 s |
| 5. | Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil | Audi | + 8,112 s |
| 6. | René Rast (D), Audi Sport Leopard Lukoil | Audi | + 8,581 s |
| 7. | Gordon Shedden (GB), Audi Sport Leopard Lukoil | Audi | + 13,468 s |
| 8. | Pepe Oriola (E), Campos Racing | Cupra | + 18,134 s |
| 9. | Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing | Honda | + 18,573 s |
| 10. | Benjamin Lessennes (B), Boutsen Ginion Racing | Honda | + 18,672 s |

Schnellste Runde: 9.02,660 (Michelisz)

NÜRBURGRING (D), 2. RENNEN

8. von 30 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (27 gestartet, 18 gewertet)

| | | | |
|-----|---|------------|---------------|
| 1. | Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport | Honda | 27.11,856 min |
| 2. | Pepe Oriola (E), Campos Racing | Cupra | + 1,148 s |
| 3. | Frédéric Vervisch (B), Audi Sport Team Comtoyoyou | Audi | + 2,988 s |
| 4. | Yvan Muller (F), MRacing-YMR | Hyundai | + 3,787 s |
| 5. | Norbert Michelisz (H), BRC Racing | Hyundai | + 4,088 s |
| 6. | Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport | Honda | + 4,573 s |
| 7. | Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil | Audi | + 6,148 s |
| 8. | Nathanaël Berthon (F), Comtoyoyou Racing | Audi | + 15,824 s |
| 9. | Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing | Honda | + 16,224 s |
| 10. | Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing | Volkswagen | + 17,595 s |

Schnellste Runde: 9.02,527 min (Michelisz)

NÜRBURGRING (D), 3. RENNEN

9. von 30 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (24 gestartet, 20 gewertet)

| | | | |
|-----|---|------------|---------------|
| 1. | Thed Björk (S), MRacing-YMR | Hyundai | 26.59,737 min |
| 2. | Frédéric Vervisch (B), Audi Sport Team Comtoyoyou | Audi | + 0,793 s |
| 3. | Yvan Muller (F), MRacing-YMR | Hyundai | + 8,947 s |
| 4. | Benjamin Lessennes (B), Boutsen Ginion Racing | Honda | + 13,088 s |
| 5. | Nathanaël Berthon (F), Comtoyoyou Racing | Audi | + 15,900 s |
| 6. | Pepe Oriola (E), Campos Racing | Cupra | + 18,077 s |
| 7. | Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil | Audi | + 18,858 s |
| 8. | Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport | Honda | + 20,472 s* |
| 9. | Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing | Volkswagen | + 24,548 s* |
| 10. | Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing | Honda | + 24,614 s |

Schnellste Runde: 8.59,076 min (Vervisch)

*inkl. Strafen

STAND FAHRER

| | | |
|-----|-----------|------------|
| 1. | Muller | 137 Punkte |
| 2. | Tarquini | 118 |
| 3. | Björk | 112 |
| 4. | Michelisz | 102 |
| 5. | Ehrlacher | 91 |
| 6. | Huff | 82 |
| 7. | Guerrieri | 76 |
| 8. | Vernay | 74 |
| 9. | Oriola | 50 |
| 10. | Bennani | 43 |

STAND TEAMS

| | | |
|-----|---------------------------|----------|
| 1. | MRacing-YMR | 261 Pkt. |
| 2. | BRC Racing Team | 227 |
| 3. | ALL-INKL.COM Münnich | 171 |
| 4. | Sébastien Loeb Racing | 135 |
| 5. | Audi Sport Leopard Lukoil | 106 |
| 6. | Campos Racing | 56 |
| 7. | Boutsen Ginion Racing | 51 |
| 8. | Audi Sp. Team Comtoyoyou | 42 |
| 9. | Comtoyoyou Racing | 21 |
| 10. | Zengo Motorsport | 7 |

DTM

Das kostet die DTM wirklich



Wie viel Budget braucht man für solche Duelle wie hier zwischen Gary Paffett und Timo Glock?

Können Privatteams ein DTM-Engagement finanziell stemmen? Serienchef Gerhard Berger meint: Ja, das ist zu schaffen!

Von: **Claus Mühlberger**

Als ich vor einem Jahr bei der DTM anfang, habe ich als Erstes versucht, die Kostenstruktur zu verstehen“, sagt Serienchef Gerhard Berger. Nach mehr als zwei Jahrzehnten in der Formel 1 – als Fahrer bei Ferrari und McLaren, später dann als Motorsportdirektor von BMW – ist Berger natürlich mit allen Wassern gewaschen. Deswegen ist er sich auch sicher, „dass man in der DTM mit einem Budget antreten kann, das sich auch Privatteams leisten können.“

Ein rennfertiges DTM-Auto für die Saisons 2019 ff. kostet 750000 Euro, rechnet man bei der ITR vor. Zum Vergleich: Der neue Porsche 911 RSR für die GTE-Klasse steht mit 800000 Euro in der Preisliste. Von den erwähnten 750000 Euro entfällt knapp die Hälfte auf die Einheitsteile. Ein kompletter Satz, der unter anderem Monocoque, Radaufhängungen, Bremsen, Getriebe, Lenkung, Elektrik und Heckflügel umfasst, kostet 350000 Euro. Das Monocoque schlägt übrigens mit lediglich 60000 Euro zu Buche, und es ist

schier unverwüsthlich. Gary Paffett gewann vorletztes Wochenende in Hockenheim mit einem Chassis aus dem Jahr 2012.

Einen gehörigen Batzen verschlingt der Motor. Der Vierzylinder-Turbo kostet beim renommierten französischen Spezialisten Pipo (fünf WM-Titel in der WRC) rund 140000 Euro. Das Revisions-Intervall liegt bei 6000 Kilometern.

Zum kompletten DTM-Rennauto fehlt nun nur noch die Karosserie. Für die Konstruktion – nach beliebiger Vorgabe! – muss man mit rund 150000 Euro rechnen. Dieser Arbeitsschritt ist aber nur ein Mal notwendig. Die CFK-Teile selbst kosten insgesamt rund 60000 Euro.

Ein rennfertiges Auto zu besitzen, ist natürlich nur die halbe Miete. Die Einsatzkosten sind hoch. Gerhard Berger glaubt, dass

ein Privatteam ein Budget von rund 2,5 Millionen Euro benötigen würde. Für zwei Autos natürlich. Dieser Aufwand liegt deutlich unter jenem von GTE-Privatteams in der WEC.

Nun kann es ja keineswegs die Geschäftsidee eines Privatteams sein, Geld zu verlieren. Also muss eine Gegenfinanzierung her. Als Geldquellen kommen Sponsoren und/oder Paydriver infrage.

Nicht von der Hand zu weisen ist aber auch die Idee, dass die ITR finanziell mithilft und Privatteams subventioniert, zumindest mit einer Anschubfinanzierung. Derartige Vorschläge kommentiert Berger mit eisernem Schweigen, obwohl der DTM-Veranstalter ITR e.V. angeblich ein hübsches Sümmchen im Sparstrumpf hat. Die Rede ist von einem zweistelligen Millionenbetrag. Es könnte jedoch gut sein, dass das

zum Ende des Jahres ausscheidende ITR-Vereinsmitglied Mercedes eine Auszahlung seines Anteils verlangt. Dabei könnte es sich um rund ein Drittel des Vereinsvermögens handeln.

Seit Jahrzehnten werden die DTM-Mercedes von der von Hans Werner Aufrecht gegründeten Firma HWA konstruiert, gebaut und eingesetzt. HWA beschäftigt rund 300 Mitarbeiter und machte 2017 einen Umsatz von 97,4 Millionen Euro. Das Netto-Ergebnis betrug 1,4 Millionen Euro. Der exakte Anteil der DTM-Aktivitäten am HWA-Umsatz geht aus dem Geschäftsbericht nicht hervor.

Zwei mit der Sache vertraute Personen versichern aber unabhängig voneinander, dass die DTM etwas mehr als ein Drittel zum Umsatz beiträgt. Dies würde bedeuten, dass Mercedes pro Jahr rund 35 Millionen Euro an HWA überwiesen hat, für zuletzt sechs Einsatzautos. Nach Adam Riese wären dies knapp sechs Millionen pro Auto, rund das Fünffache der Berger-Kalkulation. Eine Diskrepanz, die auch dann nicht leicht zu verstehen ist, wenn man die Entwicklungsarbeit berücksichtigt. Denn viel zu entwickeln gibt's in der DTM wegen des eng gefassten Technik-Reglements nicht. Andererseits gilt auch hier die alte Regel: Nicht das Reglement bestimmt die Kosten, sondern der Wettbewerb. Und der ist hart in der DTM. ■



DTM-Chef Gerhard Berger mit Mercedes-Sportchef Toto Wolff

Class One: 95 Prozent?

Kommt sie nun oder kommt sie nicht? Glaubt man Aussagen aus Japan, dann ist die „Class One“ für 2020 zu 95 Prozent fix.

Von: **Michael Bräutigam** und **Andreas Haupt**

Die DTM kämpft um ihre Zukunft. Parallel laufen Gespräche mit der japanischen Super GT über die gemeinsame Class One. „Das Reglement steht zu 95 Prozent“, sagt GTA-Chef Masaaki Bandoh. Man möchte in den nächsten Monaten Vollzug melden. Einer der Streitpunkte ist der Motor. Die Japaner wollen die Vierzylinder-Turbos aufrüsten. Mit Formel-1-Technologie. Die DTM strebt dagegen den kostengünstigeren Weg an. Sprich: einfache Technik. Dazu muss man wissen: In der Super GT haben die Hersteller viel größere Entwicklungsfreiheiten bei



Stand der Dinge in der „Class One“: Gemeinsame Rennen sind in Planung

Motor, Fahrwerk und Aerodynamik. „Wir haben unsere DNA, die DTM ihre“, heißt es bei Nissan.

Dennoch spricht man schon konkret über gemeinsame Showrennen, im November 2019 könnte in Fuji das erste dieser Art stattfinden. Später ein entsprechendes Gegen-Event in Hockenheim. Was noch möglich ist, hängt vom Erfolg der Showrennen ab. Klar ist: Audi hat bereits das Ultimatum gestellt, dass

es ohne dritten Hersteller maximal noch eine (Übergangs-)Saison geben wird. Die japanischen Hersteller winken ab. „Wir planen keinen Start in der DTM“, heißt es zum Beispiel von Nissan.

Warum verhandeln die Japaner dann überhaupt über die Class One? Ein möglicher Erklärungsansatz: Man verspricht sich durch die Kooperation mit der DTM mehr Aufmerksamkeit für die eigene Serie. ■

NACHRICHTEN

WTCR: TARQUINI FIT FÜR ZANDVOORT-RENNEN?

Bei seinem Unfall im zweiten Nürburgring-Rennen hat sich Gabriele Tarquini anscheinend verletzt. Genaueres sollen Röntgenaufnahmen zeigen. Nach eigener Aussage stehen für den dreifachen Saisonsieger die Rennen in Zandvoort kommenden Sonntag/Montag aber auf der Kippe. Ob er fahren kann, stand erst nach Redaktionsschluss fest.

TCR GERMANY: LADA AM SACHSENRING DABEI?

Eine neue Marke könnte Anfang September am Sachsenring ins Feld der ADAC TCR Germany kommen. Das Lubner-Team möchte dann einen Lada Vesta an den Start bringen. Das Saisondebüt für die Mannschaft aus dem Thüringer Wald soll bereits im Juni in Spielberg erfolgen – dann aber noch mit dem gewohnten Material von Opel.

NASCAR

Harvick gewinnt Crash-Derby

Kevin Harvick (Ford) bleibt weiter auf der Siegerstraße. Beim Nachtrennen in Kansas gewinnt er bereits zum fünften Mal in 2018. Und macht dabei seinem Spitznamen alle Ehre.

Von: **Michael Bräutigam**

So dominant der Triumph in Dover war, so sehr musste Harvick im Finish für seinen Sieg in Kansas kämpfen. Denn im Finish lag zunächst Titelverteidiger Martin Truex Jr. (Toyota) vorn und schien die Sache im Griff zu haben. Zudem gewann der Furniture-Row-Fahrer auch die letzten beiden Kansas-Rennen. Doch „The Closer“ machte seinem Namen alle Ehre, fuhr nach einem Restart acht Runden vor Schluss von P6 bis auf die zweite Position nach vorne. In der vorletzten Runde legte er sich Truex zurecht und zog auf der inneren Linie vorbei.

„Ich dachte, wir sind sicher“, wunderte sich Truex über den Speed, den Harvick in der Schlussphase gehen konnte. Der hatte aber die etwas frischeren Reifen und zog vorbei.

Kenseth: Comeback-Crash

Im Rennen über 267 Runden ging es zuvor schon turbulent zu. Die finale Gelbphase löste eine spektakuläre Szene aus, bei der William Byrons Hendrick-Chevy hart frontal einschlug, abhob und auf der Motorhaube von Markenkollege Ryan Newman landete. Einige Fahrer konnten nicht mehr ausweichen, auch Rückkehrer Matt Kenseth (Ford) scheiterte beim entsprechenden Versuch. „Alle sind gecrasht und ich habe versucht, ins Gras auszuweichen. Aber das nasse Gras war nicht gerade freundlich, so bin ich einfach eingetaucht und habe das Auto vor mir getroffen.“ so der Roush-Pilot. Wie mittlerweile bekannt wurde, wird Kenseth auch bei den nächsten vier Cup-Rennen im Cockpit sitzen. ■



Er siegt und siegt und siegt: Harvick gewann fünf der ersten zwölf Rennen

NASCAR CUP SERIES

| Kansas City/Kansas (USA) 12. von 36 Meisterschaftsläufen | | |
|---|------------------------|-----------|
| 1. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 2. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 3. | Joey Logano (USA) | Ford |
| 4. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 5. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 6. | Paul Menard (USA) | Ford |
| 7. | Erik Jones (USA) | Toyota |
| 8. | Kurt Busch (USA) | Ford |
| 9. | Aric Almirola (USA) | Ford |
| 10. | Kyle Busch (USA) | Toyota |

| Gesamtwertung nach 12 von 36 Rennen | | |
|--|---------------------|------------|
| 1. | Kyle Busch (Toyota) | 503 Punkte |
| 2. | Logano (Ford) | 491 |
| 3. | Harvick (Ford) | 484 |
| 4. | Keselowski (Ford) | 396 |
| 5. | Kurt Busch (Ford) | 393 |
| 6. | Bowyer (Ford) | 386 |
| 7. | Hamlin (Toyota) | 380 |
| 8. | Truex Jr. (Toyota) | 376 |
| 9. | Blaney (Ford) | 365 |
| 10. | Larson (Chevrolet) | 356 |

Porsche Supercup

Der rosarote Panther schlug zu

Michael Ammermüller ist der Mann der Stunde bei den Porsche-Markenpokalen. Neben einem perfekten Start in den nationalen Carrera Cup holte er sich auch noch den Sieg beim Supercup-Auftakt.

Von: **Michael Bräutigam**

Auf dem GP-Kurs von Barcelona nördlich der katalanischen Hauptstadt ließ der Routinier nur im Training der Jugend den Vortritt. Im Qualifying schlug der Lechner-Pilot zu und sicherte sich die erste Pole-Position des Jahres im Supercup vor Porsche-Junior Julien Andlauer sowie dem besten Rookie Florian Latorre (beide Team Martinet by Alméras).

Am Start zum ersten Saisonlauf konnte Ammermüller seine Position behaupten und bog vor Schnellstarter Jaap van Lagen als Führender in die erste Kurve. Der Niederländer aus dem Schweizer Team Fach Auto Tech hatte dem bayerischen Ex-F1-Testfahrer nichts mehr entgegensetzen.

„Michael Ammermüller hat keinen Fehler gemacht. Ich freue mich total über das Podium“, sagte Van Lagen, der sich im Rennverlauf zunehmend gegen Dylan Pereira (Momo Megatron) verteidigen musste. Der Luxemburger hatte sich auf P3 vorgeschoben und avancierte wie im deutschen Carrera Cup (siehe unten) zum großen Druckmacher: „Durch die Safety-Car-Phasen konnte ich zu Jaap van Lagen aufschließen, aber er hat seine Position geschickt verteidigt.“

Auf P4 lief schließlich Andlauer ein. Der amtierende Champion

des Carrera Cup Frankreich lag direkt hinter den beiden Kampfahnen um P2. Die Top 5 komplettierte Larry ten Voorde (Project 1), der damit auch bester Rookie des Rennens wurde.

Vorne fuhr Ammermüller unangefochten zum Sieg, trotz zweier Neutralisierungen. „Wichtig war es, in den zwei Safety-Car-Phasen die Reifen auf der richtigen Temperatur zu halten. Das ist mir ganz gut gelungen“, beschrieb der aktuelle Porsche-Dominator seinen Auftakt. „Ich bin superglücklich über dieses erfolgreiche Wochenende.“ ■



Wie im Carrera Cup vorn: Supercup-Auftaktsieger Michael Ammermüller

Porsche Carrera Cup

Ammermüllers Super-Start

Michael Ammermüller legte in Oschersleben einen perfekten Start in die Saison hin und sicherte sich einen klaren Doppelsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Den Grundstein zu seinen beiden Rennerfolgen legte der ruhige Bayer schon im Qualifying, als er sich für die beiden Rennen auf dem überholunfreundlichen Kurs in der Magdeburger Börde jeweils die Pole-Position sichern konnte. Mit einem guten Start behauptete er die Führung im ersten Lauf, welche er auch nach einer Safety-Car-Phase verteidigte.

Anfangs rückte dem Lechner-Piloten noch Robert Lukas (Förch Racing) auf den Leib, doch der Pole musste im Rennverlauf ab-

reißen lassen und konnte am Ende nur knapp vor Dylan Pereira (Lechner) P2 halten.

Pereira war es auch, der Lukas im zweiten Lauf ebenfalls mächtig einheizte. Diesmal jedoch mit

dem besseren Ende für den 20-jährigen Luxemburger. Der sicherte sich mit P3 im ersten sowie P2 im zweiten Lauf auch jeweils den Sieg im neuen Porsche Carrera Cup Talent Pool, der statt eines Porsche-Juniors nun alle fest eingeschriebenen Teilnehmer bis 23 Jahre fördert.

Ein klarer Titelfavorit

Gegen Ammermüller hatte aber auch Pereira (noch) nicht das richtige Rezept. Der im auffälligen BWT-Rosa fahrende Routinier wurde auch im Sonntagslauf als Sieger abgewunken. „Zweimal Erster, besser kann man nicht in die Saison starten. Ich wurde Runde für Runde schneller, das Fahrzeug war optimal abgestimmt“, so der letztjährige Meisterschafts-Dritte, der also folgerichtig nicht nur der erste Tabellenführer, sondern jetzt schon der Titelfavorit ist. ■



Zweimal gesiegt: Ammermüller

NACHRICHTEN

FERRARI CHALLENGE: EIN ROOKIE FÜHRT

Nicklas Nielsen ist nach zwei Events Tabellenführer der Trofeo Pirelli. Der dänische Rookie sicherte sich beim Auftakt in Mugello zwei Siege, jeweils vor Björn Grossmann. Im ersten Lauf von Silverstone siegte zunächst Grossmann vor Nielsen, doch der letztjährige F4-Pilot drehte im zweiten Lauf den Spieß wieder herum. In der Coppa Shell führt nach vier Läufen Erich Prinoth.

RENAULT CLIO CUP: EIN DOPPEL ZUM AUFTAKT

Karol Urbaniak heißt der Doppelsieger vom Saisonauftakt des Renault Clio Cup Central Europe in Oschersleben. Der letztjährige Rookie-Meister sah nach einem Sieg im ersten Durchgang seine Felle im zweiten Lauf schon davonschwimmen. Da jagte ihm nämlich der Vortages-Zweite Sebastiaan Bleekemolen die Führung ab. Doch wegen eines scheren Unfalls von Melvin de Groot musste das Rennen abgebrochen werden. Da die Runde zuvor zählte, durfte sich Urbaniak doch noch über den Doppelsieg und die erste Tabellenführung freuen. De Groot brach sich beim Frontalcrash in die Mauer den vierten Lendenwirbel, ist aber auf dem Weg der Besserung.

AUDI R8 CUP: PERFEKTER START FÜR KRIS HEIDORN

Kris Heidorn feierte beim Auftakt zum neuen Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup in Hockenheim einen Doppelsieg. Im ersten Lauf profitierte er von einem Reifenschaden des Führenden Mike Halder. Dem ging auch im zweiten Lauf einer der Hankook-Pneus in die Knie, als er mit dem Ex-Scirocco-Cup-Meister um die Führung kämpfte. ■



R8-Doppelsieger: Kris Heidorn

Tanken oder Shoppen?

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus Einkaufsgutschein gratis dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. Best.-Nr. 1625268 verschenken. Best.-Nr. 1625269
Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen. Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- SFr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Amazon.de Gutschein 30€ JET Tank- und Warengutschein 30€
 BestChoice Einkaufsgutschein 30€
 Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

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

| | |
|------|--------------|
| IBAN | |
| BIC | Geldinstitut |

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer 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.

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

| | | | |
|---------------|---------|----------------------------------|--|
| Name, Vorname | | Gewünschter Befelegungsstart ab: | |
| 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 |
| | X |

www.motorsport-aktuell.com/abo

Stuttgart GmbH & Co. KG, Bezeichnung: Betreuung des Kundenbeziehungsmanagers



Philipp Öttl hat mit seinem Vater Peter als erstes Vater-Sohn-Team einen Grand Prix gewonnen. Im MSA-Interview erzählen die beiden über den Weg zu diesem Erfolg – und wie es weitergehen soll.

Von: Imre Paulovits

Wie fühlt ihr euch nach eurem ersten gemeinsamen Grand-Prix-Sieg?

Philipp Öttl: Sehr gut. Das motiviert einen richtig für das Training, und ich denke, das wird bis Le Mans so weitergehen. Wenn wir dort aber beim ersten Freien Training wieder bei der Arbeit sind, müssen wir uns wieder auf das aktuelle Wochenende konzentrieren, und wir müssen schauen, dass wir unsere gute Leistung auch weiter beibehalten und uns voll konzentrieren können. Aber bis dahin sollten wir es noch genießen, ohne die Arbeit einreißen zu lassen.

Peter Öttl: Erfolg macht natürlich auch Arbeit, wenn auch im positiven Sinne. So ein Erfolg bringt entsprechende Resonanz, es sind mehr Anfragen von den Medien, es sind Sponsorenwünsche da, aber diese Arbeit macht man natürlich gerne, es bewegt sich einfach was.

Was war bei diesem Rennen anders als bei den Rennen bisher?

Philipp Öttl: Eigentlich war nicht viel anders als sonst, weil es einfach ein weiteres Rennen war. Ich habe ganz gut umsetzen können, was ich mir vorgenommen habe, und hatte einen guten Rhythmus gehabt.

Hast du nun das Potenzial, um ständig an der Spitze mitzufahren?

„WENN ICH EINEN CHEF BRAUCHE, IST MEIN PAPA DER CHEF, WENN ICH EINEN BERATER BRAUCHE, IST ER ALS VATER DA.“

Philipp Öttl

„Sieg genießen, ohne die Arbeit einreißen zu lassen“

Philipp Öttl: Ich denke, das Motorrad passt so weit, wir könnten am Kurvenanfang noch etwas besser werden. In den bisherigen Rennen waren wir eigentlich schnell genug, aber in Katar bin ich abgeräumt worden, da kann man nichts machen. In Argentinien habe ich selber etwas verhaufen, aber ich wusste, woran es gelegen hat, so konnte ich in Austin gleich etwas dagegenarbeiten. Da habe ich das Potenzial schon etwas zeigen können, und in Jerez hat es auch wieder ganz gut gepasst. So werden wir diesen Arbeitsweg auch weiterverfolgen.

In welchem Bereich bist du stärker als letztes Jahr?

Philipp Öttl: Es ist überall ein bisschen. Im Zweikampf denke ich, bin ich etwas besser geworden, der Speed ist besser geworden, es sind einfach viele Kleinigkeiten. Vielleicht bin ich auch noch ein wenig entspannter geworden.

Peter Öttl: Die Unterschiede sind eher im Detail. Er hat immer schon enorme Konstanz gehabt,



Peter Öttl

Geburtsdatum: 24. März 1965

Geburtsort: Berchtesgaden (D)

Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

1987: 80GP, Krauser (21.)

1988: 80GP, Krauser (5.)

1989: 80GP, Krauser (3.)

1990: 125GP, Cobas-Rotax (-)

1991: 125GP, Rotax (9.)

1992: 125GP, Rotax (14.)

1993: 125GP, Aprilia (10.)

1994: 125GP, Aprilia (5.)

1995: 125GP, Aprilia (10.)

1996: 125GP, Aprilia (11.)

1997: 125GP, Aprilia (23.)

HOBBYS

Motocross, Supermoto, Mountainbike

er ist im Rennen immer stärker als im Training, er ist halt ein richtiger Racer. Das hat sich in den Grundzügen eigentlich nicht geändert. In einigen Bereichen hat er sich aber verbessert. Im Qualifying, in der Vorgehensweise. Aus den Erfahrungen, die er gemacht hat, wird er in Bereichen in kleinen Schritten immer besser. Es hat auch in der Vergangenheit oft nicht viel gefehlt, um aufs Podium zu fahren, es waren oft nur Kleinigkeiten. Mit seiner Erfahrung und seinem Fleiß wird er in vielen Punkten besser. Das reift nun langsam aus.

Wo hast du als Teamchef dazugelernt?

Peter Öttl: Am Anfang bringt man noch sehr viel Zeit in der Box, und ich habe mich selbst um das Data-Recording gekümmert. Das habe ich dann komplett abgegeben, um gleichbleibende Qualität im Team zu halten. Es sind eigentlich auch nur Details, die sich in den letzten drei Jahren geändert haben, ich habe vielleicht etwas Abstand gewonnen. Chefmechaniker Stefan Kirsch kennt Philipp wirklich gut, die Mannschaft ist gut eingespielt, da ist es wichtig, dass sie personell gut zusammenpassen. In diesem Jahr haben wir mit Vic-



Philipp Öttl

Geburtsdatum: 3. Mai 1996

Geburtsort: Bad Reichenhall (D)

Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

2012: Moto3, Kalex-KTM (31.)

2013: Moto3, Kalex-KTM (18.)

2014: Moto3, Kalex-KTM (24.)

2015: Moto3, KTM (15.)

2016: Moto3, KTM (12.)

2017: Moto3, KTM (10.)

2018: Moto3, KTM (zurzeit 5.)

HOBBYS

Motocross, Supermoto

„ICH BIN IN DEN LETZTEN JAHREN IMMER MEHR IN DEN HINTERGRUND GETRETEN UND HABE MICH UM DAS TEAM GEKÜMMERT.“

Peter Öttl

tor Morgado und Alexandre Krause Neuzugänge, die die Qualität noch einmal um eine Stufe gehoben haben.

Du hattest auch als Aktiver dein eigenes Team. Was war damals anders?

Peter Öttl: Gewisse Dinge sind heute noch genau so wie damals. Aber früher hatten wir weniger Personal und es gab keine Hospitality. Auch bei der Finanzierung hat sich mit den Partnern und Sponsoren einiges geändert. Früher war alles viel kleiner, man hatte einen Transporter und einen Mechaniker. Heute ist die Elektronik hinzugekommen und wir haben fünf Leute für einen Fahrer.

Was ist bei euch als Vater- und Sohn-Team anders als bei den anderen?

Peter Öttl: Natürlich ist das eine spezielle Konstellation. Aber wir haben im Laufe der Jahre einen guten Weg gefunden, mit dem es auch bei Vater und Sohn gut funktionieren kann. Dazu sind aber auch zwei notwendig, die sich entsprechend engagieren, und da haben wir uns auch jedes Jahr angepasst. Ich habe geschaut, dass Philipp einen sehr guten Trainer hat und auch auf der sportpsychologischen Seite gut unterstützt wird. Auf Stefan Kirsch kann ich mich auch verlassen, so bin ich in den letzten Jahren immer mehr in den Hintergrund gerückt und habe mich mehr um das Team gekümmert. So funktioniert das Ganze sehr gut.

Philipp Öttl: Für mich fühlt es sich auch nicht viel anders an. Mein Papa ist einfach mein Chef. Was er sagt, hat das größte Gewicht. Er gibt den Ablauf vor und bestimmt, wie es gemacht wird, aber mit Sachen wie Training bin ich auf mich selbst gestellt. Auch an den Rennwochenenden ist die Kommunikation zwischen uns weniger geworden, weil ich mir mittlerweile selber besser helfen kann. Weil wir uns aber gut verstehen, funktioniert das Ganze so gut.

Wie könnt ihr da das Private vom Rennsport trennen?

Philipp Öttl: Das ist ganz einfach: Wenn wir aus dem Auto aussteigen und am Rennplatz sind, da sind wir bei der Arbeit, wenn wir dann nach Hause fahren, sind wir Familie. Der Papa kann relativ gut umschalten. Wenn ich einen Chef brauche, dann ist er der Chef, wenn ich einen Papa als Berater brauche, dann ist er als Berater da.

Ist dem in Zukunft vielleicht eine Grenze gesetzt?

Philipp Öttl: Ich würde auf alle Fälle gerne so weiterarbeiten.

Peter Öttl: Natürlich muss ich auch darauf schauen, was für den Philipp das Beste ist. Wenn es eine Konstellation gibt, die besser für ihn ist, muss man sich diese überlegen. Aber so lange wir gemeinsam Rennen gewinnen, ist diese Notwendigkeit nicht da. Aber dies muss nicht eine Ewigkeit so bleiben.

Was sind eure Ziele für dieses Jahr?

Philipp Öttl: Die nächsten Rennen will ich einfach so weiterarbeiten, wie ich in Jerez aufgehört habe. Ich will konstant vorn dabei sein. Da schauen wir dann, was am Ende des Jahres dabei rauskommt. Ich will die Position, in der ich jetzt bin, festigen und das Beste aus der Saison machen.

Peter Öttl: Ich sehe Rennen für Rennen. Für den Aufstieg in die Moto2 brauchen wir noch Podiumsplätze. Es ist unser Ziel, dies zu erreichen. ■

Arbeit an Motoren, Fahrw

Für den Auftakt der Euro-pasaison haben die Hersteller aufgerüstet und versuchen, die Probleme, die sie bei den Übersee-GP entdeckt haben, zu beseitigen.

Von: **Neil Spalding**

Der MotoGP-Tross ist zurück auf dem alten Kontinent, und in Jerez gab es neue Teile, die teils schon während des Rennwochenendes und teils am Montag danach probiert wurden. In diesem Jahr steht Mugello im Fokus aller, jeder will dort gewinnen, und so haben die Hersteller in der letzten Woche auch dort einen Testtag eingelegt.

Honda hat nach drei schwierigen Jahren 2018 den Motor richtig gut hinbekommen. Er hat viel Leistung und eine Gasannahme, die die Fahrer glücklich macht. Dem weltgrößten Hersteller ist auch klar geworden, dass in der MotoGP derzeit nicht junge Ingenieure trainiert, sondern die besten eingesetzt werden müssen. In Jerez hatten die Werks-Honda nicht mehr die neue Öhlins-Gabel, sondern die letztjährige mit der aktuellen Kohlefaser-Versteifung. Beim Montagstest hatte Márquez eine neue Aero-Verkleidung, da nun mit Le Mans und Mugello zwei Strecken folgen, wo viel Abtrieb gefragt ist.

Yamahas Motorenproblem

Yamaha hat seit einiger Zeit Probleme. Während der Lorenzo/Bridgestone-Ära konzentrierte man sich darauf, ein Motorrad zu optimieren, das mit 63 Grad Schräglage um schnelle Kurven pflügte. Dies hatte aber Reifen zur Bedingung, deren Edge-Grip über lange Zeit konstant bleibt, was nicht mehr gegeben ist. Also muss man langsamer durch die Kurven fahren, dafür früher beschleunigen. Dafür braucht man mehr Leistung und mehr Abtrieb.

In Katar war klar erkennbar, dass die Motoren der Werks-Yamaha beim Aufwärmen schneller hochdrehen als die 2017er-Triebwerke des Tech3-Teams. Doch dann klagten Rossi und Viñales über mangelnden hinteren Grip und forderten mehr Entwicklung

bei der Elektronik. Die Einheits-elektronik lässt aber nicht so schnelle Schritte zu, wie man es einst von der eigenen gewohnt war. Das Hauptproblem dürfte die Gasannahme bei geringer Drosselklappenöffnung sein, die nun zu aggressiv ist. Das wirkt sich direkt darauf aus, wie das Motorrad beim Gasaufziehen nach hinten kippt und den Hinterrreifen belastet, also wie viel Grip dieser dann bietet. Zarcos Motor ist klar sanfter und unterstützt seinen weichen Fahrstil. Aber die Motorenkonfiguration ist für die Saison eingefroren, es kann nur an der Peripherie gearbeitet werden. In Jerez testete Yamaha neue Rahmen, die weniger lateralen Flex haben. Sie sollen mehr Druck auf den Michelin-Vorderreifen mit der steiferen Karkasse geben. Die Blauen müssen so schnell es geht sowohl beim Fahrwerk als auch bei der Elektronik eine Lösung finden.

Ducati gewann den Auftakt in Katar, hatte danach aber zwei schwierige Strecken. Jorge Lorenzo begann die Saison mit Dovizioso Konfiguration, musste aber feststellen, dass er damit nicht zurechtkommt. Er fährt nun den 2017er-Massedämpfer, der auf eine andere Frequenz ausgelegt ist, und in Jerez hatte er eine aus dem vollen gefräste untere Gabelbrücke für mehr Nachlauf. Dovizioso fährt nun regelmäßig die Aero-Verkleidung, um mehr Stabilität zu bekommen.

KTM hatte in Jerez einen 2019er-Prototyp für Mika Kallio mit einem neuen Motor, dieser dreht nun rückwärts. An dem Motorgehäuse ist gut der Platz erkennbar, in dem dafür die Zwischenwelle sitzt. Pol Espargaró probierte diesen Motor am Montag, war von der Kurvenwilligkeit begeistert und gleich eine Sekunde schneller. So dürfte der Motor wohl früher als 2019 zum Einsatz kommen.

Suzuki hat seine Motorenkonfiguration 2018 offensichtlich gut hinbekommen, auch das Fahrwerk und die Elektronik funktionieren gut, so haben sie auf den Test am Montag verzichtet und sind gleich nach Mugello. Wie auch Aprilia, die allerdings derzeit Probleme mit der Leistungsentfaltung und dem Benzinverbrauch haben. ■

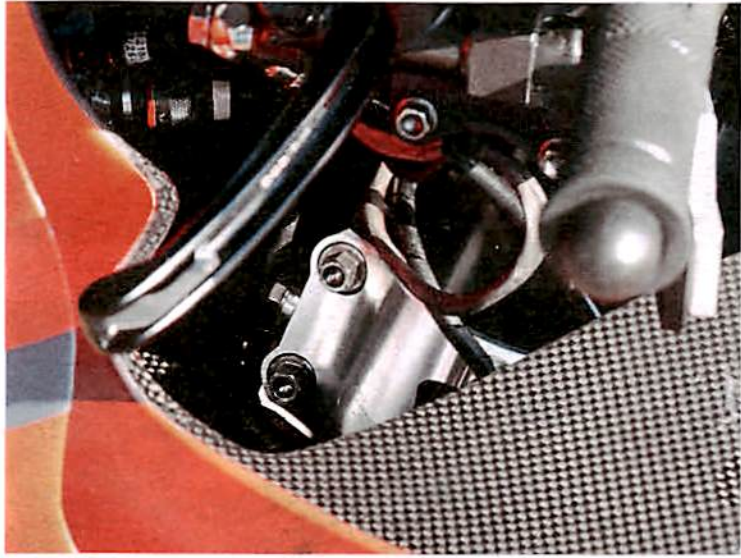


Aprilia hat im Winter ein komplett neues Motorrad gebaut, dreht sich seither aber im Kreis. Der neue Motor von Aleix Espargaró kam in Jerez ganze fünf Kurven weit, bevor etwas an der Ventil-Pneumatik kaputtging. Aleix Espargaró kommt mit dem Motorrad zurecht, Scott Redding versucht, seinen Fahrstil anzupassen.



Der 2019er-KTM-Prototyp, den Mika Kallio einsetzte, hat einen Motor mit rückwärtsdrehender Kurbelwelle, gut zu erkennen an der korpulenteren Motorgehäuse zwischen den Zylinderbänken (rechts). In etwa zwei Monaten könnte er für die Werksfahrer einsatzbereit sein, so lange dauert die Gefügeregeneration der neu gefertigten Kurbelwellen.

erkeren und Aerodynamik



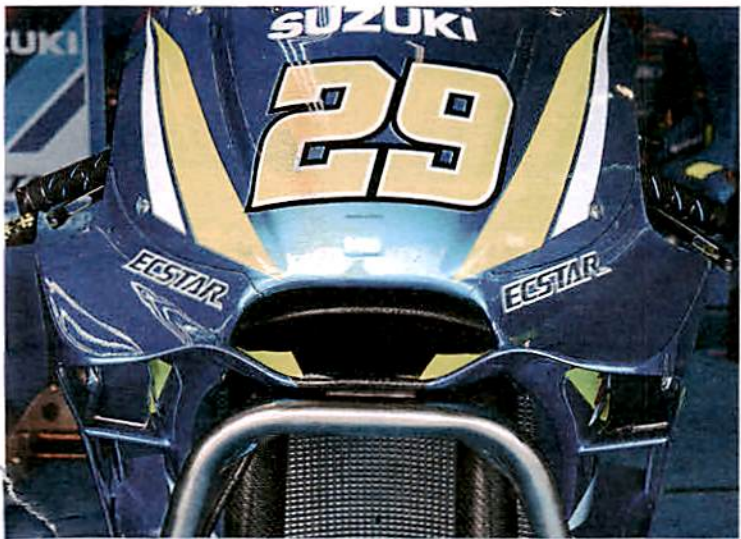
SPALDING

Ducati hatte in Jerez eine gefräste untere Gabelbrücke für Jorge Lorenzo mit weniger Offset für mehr Nachlauf. Die D16 GP18 wurde auf mehr Agilität getrimmt, scheint dadurch aber an Höchstgeschwindigkeitsstabilität verloren zu haben. Dovizioso fährt nun regelmäßig die Aero-Verkleidung, dazu einen Rahmen mit mehr seitlichem Flex.



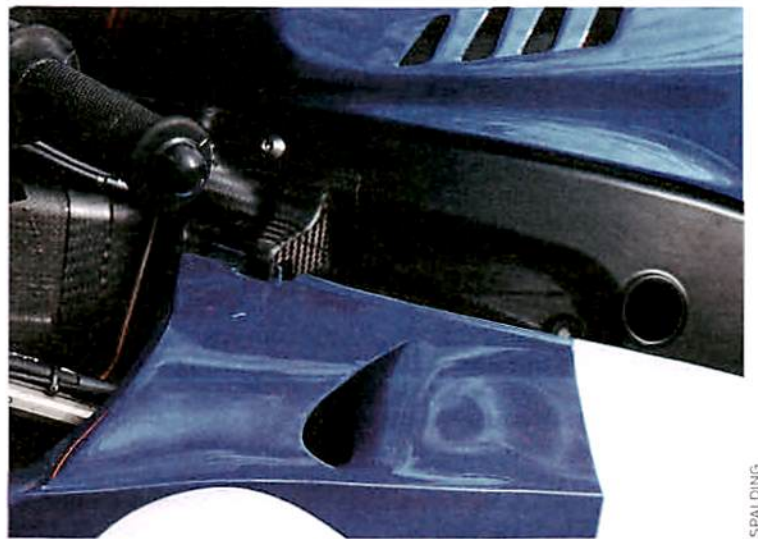
SPALDING

Honda ist viel besser in die Saison gestartet als in den letzten drei Jahren. In Jerez testete Márquez eine Flügelvariante, ähnlich der von Yamaha. Der Motor funktioniert nun zufriedenstellend, das Werksteam konzentriert sich nun auf das Fahrwerk. In Jerez setzte Márquez auch im Rennen die Kohlefaser-Schwinge ein.



SPALDING

Suzuki hat eine neue Aero-Verkleidung und einen etwas steiferen Rahmen, dazu haben sie die Motorenkonfiguration gut hinbekommen. In vielem erinnert das Motorrad an das, das Aleix Espargaró vor 18 Monaten gefahren ist. Dass Shinichi Sahara die Elektronikabteilung aufgestockt hat, hat sich positiv ausgewirkt.



SPALDING

Yamaha hat ein klares Problem mit der Motorenkonfiguration, das sie nur durch die Peripherie lösen können. Um in dieser Situation mehr aus den Michelin-Reifen herauszuholen, wurde in Jerez ein neuer Rahmen probiert. Dessen Einfräsung hinter dem Lenkkopf ist nun kürzer, so hat er weniger seitlichen Flex.

Satelliten vor Werksfahrern

Beim IRTA-Test in Jerez fuhren die Satelliten-Piloten Johann Zarco und Cal Crutchlow die beiden schnellsten Zeiten. Beim Yamaha-Werksteam hat man noch keine Problemlösung.

Von: Imre Paulovits

Trotz strahlendem Sonnenschein und optimalen Streckenbedingungen fehlten in Jerez sieben MotoGP-Piloten, denn Ducati, Suzuki und Aprilia legten wegen der limitierten Testtage lieber einen privaten in Mugello ein.

Der Asphalt von Jerez hatte deutlich mehr Grip als am Rennntag, und so wurden auch gleich bessere Zeiten gefahren. Johann Zarco war es dann, der am frühen Nachmittag mit 1.37,730 die schnellste Zeit vorlegte, auch Cal Crutchlow und Dani Pedrosa kamen unter die 1.38-er-Marke, was dem Tempo des Qualifyings entsprach und anderthalb Sekunden schneller war als die schnellsten Runden während des Rennens am Vortag. Michelin hatte neue Vorder- und Hinterreifen mitgebracht, da das Reifen-Kontingent für dieses Jahr aber bereits festgelegt wurde, können diese nur als zusätzliche Option eingebracht werden, obwohl sich die Fahrer durchweg zufrieden über sie äußerten. In Mugello könnten diese Reifen eine Option werden.

Zarco war nicht nur der Schnellste, er hatte sein Testprogramm auch als einer der Ersten durch. „Die Bestzeit ist ganz nebensächlich gekommen“, grinste er. „Uns ging es hier hauptsächlich darum, den Grip zu verbessern und weiter über das Motorrad zu lernen. Das ist uns ganz gut gelungen, und ich genieße das Bike derzeit richtig. Bei einem Test ist man nie im Qualifikationsmodus, dass ich trotzdem schneller als am Samstag war, stimmt mich mit unserer Arbeit sehr zufrieden. Ich freu mich jetzt auf mein Heimrennen.“

Cal Crutchlow arbeitete am hinteren Grip, der ihn am Sonntag einen Sturz eingebracht hatte. „Wir haben eine positive Richtung gefunden, aber wir müssen im Vergleich zur Konkurrenz noch mehr finden, denn durch den Gripmangel hinten überhitzen wir den Vorderreifen. Aber dass wir unseren Speed bestätigen konnten, stimmt mich zuversichtlich“, so der 32-jährige Brite. Dani Pedrosa hat in Jerez wieder eine Tapferkeitsmedaille verdient, denn trotz seines Horror-Highsiders am Sonntag spulte er 75 Runden ab, war Drittschnellster, sortierte Elektronikspezifikationen aus und probierte eine neue Aerodynamik. „Am Morgen hatte ich auf der ganzen rechten Seite Schmerzen und war verspannt, es ging aber von Runde zu Runde besser“, gab er hinterher zu Protokoll.

Das breiteste Grinsen im ganzen Fahrerlager hatte Pol Espargaró, nachdem er den Motor probiert hatte, den Mika Kallio über das Wochenende gefahren war. „Das Bike lässt sich viel leichter lenken, ich kann jetzt mit ihm spielen, das macht richtig Spaß“, sprudelte es aus ihm heraus. „Ich war eine volle Sekunde schneller als mit dem anderen Motor. Es ist gut zu wissen, dass wir da noch etwas großartiges im Köcher haben.“

Valentino Rossi war da deutlich weniger gut gelaunt. „Wir haben uns etwas verbessern können, aber einen größeren Schritt erwarte ich bei unserem nächsten Test“, so der 39-jährige. Und dann wird er konkreter. „Es muss etwas geschehen. Für Yamaha ist es nicht so tragisch, denn sie werden noch in 100 Jahren MotoGP fahren. Ich habe nicht mehr so viel Zeit.“

Sturz von Lüthi

Tom Lüthi probierte, das Gefühl für das Vorderrad zu verbessern, flog dann aber bei Tempo 240 genau über dasselbe ab. Zum Glück trug er nur Prellungen und Kopfschmerzen davon, ab Donnerstag war der 31-jährige Schweizer bereits in Italien beim Motocross-Training. ■



Johann Zarco: Weiter am Grip gearbeitet und schneller als in der Quali



Cal Crutchlow: Sehr hohes Tempo, aber auf der Suche nach Hinterradgrip



Dani Pedrosa: Trotz Highsider am Vortag 75 schnelle Runden abgespult

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Jerez (E), 07.05.2018, Bestzeiten

| | Fahrer | Motorrad | Zeit | Rdn. |
|-----|-----------------------|------------------|----------|------|
| 1. | Johann Zarco (F) | Yamaha YZR-M1 | 1.37,730 | 63 |
| 2. | Cal Crutchlow (GB) | Honda RC 213 V | 1.37,947 | 67 |
| 3. | Dani Pedrosa (E) | Honda RC 213 V | 1.37,980 | 75 |
| 4. | Maverick Viñales (E) | Yamaha YZR-M1 | 1.38,139 | 64 |
| 5. | Marc Márquez (E) | Honda RC 213 V | 1.38,232 | 62 |
| 6. | Franco Morbidelli (I) | Honda RC 213 V | 1.38,288 | 66 |
| 7. | Tito Rabat (E) | Ducati D16 GP17 | 1.38,304 | 88 |
| 8. | Takaaki Nakagami (J) | Honda RC 213 V | 1.38,444 | 74 |
| 9. | Jack Miller (AUS) | Ducati D16 GP18 | 1.38,586 | 38 |
| 10. | Valentino Rossi (I) | Yamaha YZR-M1 | 1.38,673 | 69 |
| 11. | Bradley Smith (GB) | KTM RC16 | 1.38,674 | 66 |
| 12. | Pol Espargaró (E) | KTM RC16 | 1.38,684 | 63 |
| 13. | Álvaro Bautista (E) | Ducati D16 GP 17 | 1.39,135 | 62 |
| 14. | Mika Kallio (FIN) | KTM RC16 | 1.39,232 | 32 |
| 15. | Tom Lüthi (CH) | Honda RC 213 V | 1.39,643 | 44 |
| 16. | Xavier Siméon (B) | Ducati D16 GP16 | 1.39,720 | 13 |
| 17. | Xavi Cardelus (E) | Ducati D16 GP16 | 1.45,040 | 42 |

MotoGP

Márquez Schnellster

Mugello war zuletzt keine Strecke für Honda. Doch beim privaten Test der MotoGP-Teams fuhr Marc Márquez die Bestzeit.

Von: Imre Paulovits

Selten ist für einen einzelnen Grand Prix während der Saison ein solches Wetteifern ausgebrochen wie für das Rennen in Mugello am ersten Juni-Wochenende. Doch dort haben Honda und Ducati letztes Jahr begonnen, die WM zu ihren Gunsten umzukehren.

Und weil die schnelle Strecke in der Toskana mehr Daten für die nächsten Tracks im Kalender

liefern kann als Jerez, haben sich fast alle Teams dem privaten Termin von Ducati angeschlossen.

Dabei wurden die Tests mit den aerodynamischen Fahrhilfen weitergeführt. Ducati probierte eine Variante, bei der an die bisherige flügellose Variante ein breiter Flügel an der Seite angebracht war. Jorge Lorenzo kam mit ihr auch gut zurecht. Der Ex-Weltmeister probierte auch einen neuen Rahmen. Yamaha arbeitete mit Valentino Rossi und Maverick Viñales an der Elektronik weiter.

Bei Honda gab es zufriedene Gesichter, als Marc Márquez die Bestzeit fuhr. Auch Stefan Bradl griff als Testpilot wieder ins Geschehen ein, in Brünn könnte er mit einer Wildcard auch wieder ein Rennen fahren. ■



Ducati sucht nach Lösungen für Jorge Lorenzo: Neuer Rahmen und Verkleidung

NACHRICHTEN

MOTO2: In Mugello testete neben den MotoGP-Teams auch Kalex mit Marc VDS und Italtrans den neuen Rahmen. In Aragón fuhren Intact GP und VR46. Das deutsche Team probierte vor allem weitere Abstimmungsvarianten. Teamchef Jürgen Lingg: „Es war der beste Test, den wir dieses Jahr hatten. Wir haben sehr viel probieren können. Mich hat beeindruckt, wie schnell und konstant Marcel Schrötter trotz seiner Schulterverletzung fahren konnte.“

MOTO2: Die Rückkehr von Dominique Aegerter auf die KTM Moto2 verzögert sich weiter. Mittlerweile kann er den Oberkörper zwar mit dem Hand-Fahrrad trainieren, aber sein Becken verursacht nach

wie vor starke Schmerzen. In Le Mans wird wieder Lukas Tulovic bei Kiefer fahren.

MOTO2: Nachdem Zufahmi Khairuddin sein Moto2-Abenteuer beendet hat, wird der 22-jährige Finne Niki Tuuli, bislang in der Supersport-WM unterwegs, die Kalex des SIC Teams fahren.

MOTOGP: Für den vor einem Jahr bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommenen Nicky Hayden gab es in Imola eine sehr emotionale Ausstellung des Fotografen Mirco Lazzari. In Haydens Heimatstadt Owensboro wird am 9. Juni eine Statue von ihm aufgestellt und der Tag (6/9) zum „Hayden-Tag“ ernannt.

Motorrad-WM

Vorschau GP Frankreich

ZEITPLAN

GP Frankreich/Le Mans
(alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 18. Mai 2018

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

Samstag, 19. Mai 2018

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

Sonntag, 20. Mai 2018

| | | |
|------------|--------|----------------|
| 8.40–9.00 | Moto3 | Warm-up |
| 9.10–9.30 | Moto2 | Warm-up |
| 9.40–10.00 | MotoGP | Warm-up |
| 11.00 | Moto3 | Rennen, 22 Rd. |
| 12.20 | Moto2 | Rennen, 25 Rd. |
| 14.00 | MotoGP | Rennen, 27 Rd. |

STATISTIK

GP Frankreich/Le Mans

Sieger 2017

Moto3: Joan Mir (E), Honda
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha

Pole-Position 2017

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1:46,213 (= 146,5 km/h)
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex, 1:36,548 (= 156,0 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1:31,994 (= 163,7 km/h)

Schnellste Runde 2017

Moto3: Joan Mir (E), Honda, 1:42,485 (= 148,9 km/h)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1:36,863 (= 155,5 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1:32,309 (= 158,8 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Joan Mir (E), Honda, 1:42,485 (= 148,9 km/h) (2017)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1:36,863 (= 155,5 km/h) (2017)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1:32,309 (= 158,8 km/h) (2015)

STAND DER MOTORRAD-WM 2018

MotoGP

| Fahrer | Team | Motorrad | Punkte |
|-------------------------|------------------------|------------------|--------|
| 1. Marc Márquez (E) | Repsol Honda Team | Honda RC 213 V | 70 |
| 2. Johann Zarco (F) | Monster Yamaha Tech3 | Yamaha YZR-M1 | 58 |
| 3. Maverick Viñales (E) | Movistar Yamaha MotoGP | Yamaha YZR-M1 | 50 |
| 4. Andrea Iannone (I) | Team Suzuki Ecstar | Suzuki GSX-RR | 47 |
| 5. Andrea Dovizioso (I) | Ducati Team | Ducati D16 GP 18 | 46 |
| 6. Valentino Rossi (I) | Movistar Yamaha MotoGP | Yamaha YZR-M1 | 40 |
| 7. Cal Crutchlow (GB) | LCR Honda Castrol | Honda RC 213 V | 38 |
| 8. Jack Miller (AUS) | Alma Pramac Racing | Ducati D16 GP 18 | 36 |
| 9. Danilo Petrucci (I) | Alma Pramac Racing | Ducati D16 GP 18 | 34 |
| 10. Tito Rabat (E) | Reale Avintia Racing | Ducati D16 GP 17 | 24 |

Moto2

| | | | |
|-----------------------------|-------------------------------|-------|----|
| 1. Francesco Bagnaia (I) | Sky Racing Team VR46 | Kalex | 73 |
| 2. Lorenzo Baldassarri (I) | Pons HP40 | Kalex | 64 |
| 3. Miguel Oliveira (P) | Red Bull KTM Ajo | KTM | 63 |
| 4. Mattia Pasini (I) | Italtrans Racing Team | Kalex | 58 |
| 5. Álex Márquez (E) | Estrella Galicia 0,0 Marc VDS | Kalex | 47 |
| 6. Xavi Vierge (E) | Dynavolt Intact GP | Kalex | 41 |
| 7. Joan Mir (E) | Estrella Galicia 0,0 Marc VDS | Kalex | 32 |
| 8. Brad Binder (ZA) | Red Bull KTM Ajo | KTM | 30 |
| 9. Marcel Schrötter (D) | Dynavolt Intact GP | Kalex | 24 |
| 11. Dominique Aegerter (CH) | Kiefer Racing | KTM | 16 |

Moto3

| | | | |
|------------------------------|----------------------------|-------|----|
| 1. Marco Bezzecchi (I) | Prüstel GP | KTM | 63 |
| 2. Jorge Martín (E) | Del Conca Gresini Moto3 | Honda | 55 |
| 3. Arón Canet (E) | Estrella Galicia 0,0 | Honda | 48 |
| 4. Fabio di Giannantonio (I) | Del Conca Gresini Moto3 | Honda | 46 |
| 5. Philipp Öttl (D) | Südmotall Schedl GP Racing | KTM | 35 |
| 6. Enea Bastianini (I) | Leopard Racing | Honda | 33 |
| 7. Gabriel Rodrigo (RA) | RBA Boe Skull Rider | KTM | 28 |
| 8. Niccolò Antonelli (I) | SIC58 Squadra Corse | Honda | 26 |
| 9. Jakub Kornfeil (CZ) | Prüstel GP | KTM | 26 |
| 10. Lorenzo Dalla Porta (I) | Leopard Racing | Honda | 25 |

Jonathan Rea:
Seine Überlegenheit aus dem Vorjahr gerade beim Ducati-Heimrennen wiedererlangt



Der Festverderber

Jonathan Rea war in der Ducati-Hochburg Imola eine Klasse für sich. Kawasaki ist den Roten technisch wieder einen Schritt vorausgeilte.

Von: Imre Paulovits

Die Haupttribüne gegenüber dem Fahrerlager des Autodromo Enzo e Dino Ferrari in Imola war bis auf den letzten Platz gefüllt, und jeder trug ein Ducati-Shirt. Es ist das Heimspiel, denn keine andere Rennstrecke liegt näher zum Ducati-Werk in Bologna Borgo Panigale als Imola. Hier hat das Werk in den letzten fünf Jahrzehnten seine größten Erfolge gefeiert. In der Ducati-Box war die gesamte Chefetage anwesend, Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna sah persönlich nach dem Rechten. Selbst MotoGP-Pilot Andrea Dovizioso war gekommen, um seinen Markenkollegen zuzusehen, und die Sonne strahlte vom blauen Himmel über das rote Farbenmeer. Was konnte bei diesem Ducati-Fest also noch schiefgehen?

Zum Beispiel, dass Weltmeister Jonathan Rea daherkommt und sie zu Statisten degradiert. Denn noch nie in dieser Saison war der Kawasaki-Werksfahrer

so überlegen wie vor der Haustür des Ducati-Werks. Nachdem Rea das erste Rennen – in dem Chaz Davies nicht über einen vierten Rang hinauskam, weil er mit vollem Tank nicht in die Zielchikane einbiegen konnte und so eine Aufholjagd veranstalten musste – überlegen gewonnen hatte, war die Ducati-Welt zumindest zu Beginn des zweiten Rennens noch in Ordnung. Nachdem ihr Junior Michael Ruben Rinaldi anfangs sensationell geführt und die Angriffe der etablierten Stars abgewehrt hatte, war Davies erwartungsgemäß in Führung gegangen und begann sich abzusetzen, doch Rea wetzte gleich hinterher. Als dann ein sagenhafter Schlagabtausch begann, bei dem die besten zwei Superbike-Piloten der Gegenwart mehr nebeneinander als hintereinander führen, schien ein Herzschlag-Finale vorprogrammiert.

Doch dann zog Rea plötzlich wieder davon, und Davies konnte im Ziel nur ungläubig den Kopf schütteln. „Die haben wieder einen gewaltigen Schritt nach vorn gemacht“, so der Ducati-Werksfahrer. Rea spielte die Sache herunter, wenn er hinterher auch eingestand: „Wir hatten beim Test in Brünn kein einziges Neuteil dabei, wir haben dort nur an der Balance gearbeitet. Aber mein Crewchief Pere Riba war in Japan, um nach meinem Motor-

rad für die 8 Stunden von Suzuka zu sehen und hat dort für die Fahrwerksabstimmung einige Ideen gesehen, die wir probiert haben, und die uns noch Kurvenspeed gebracht haben.“

Rea hat mit seinem Doppelsieg in Imola den Rekord von Carl

Fogarty's 59 Superbike-WM-Siegen egalisiert. „Als ich begann, Rennen zu fahren, hätte ich davon nicht geträumt“, lehnte sich Rea zufrieden zurück. „Zu Beginn der Saison erschien es in Reichweite. Und der vierte Titel scheint es nun auch zu sein.“ ■



Auch ein Novum: Michael Ruben Rinaldi führt das Superbike-WM-Feld an



Ducati-Corse-Chief Gigi Dall'Igna: In Gedanken schon beim Vierzylinder

Jules Cluzel auf WM-Kurs?

Jules Cluzel machte in Imola mit seinem zweiten Sieg in Folge seine Titelansprüche deutlich. Doch vorerst ist Randy Krummenacher der WM-Leader.

Von: Imre Paulovits

Wenn Sandro Cortese lange Zeit auch wie der Schnellste im Führungsquartett aussah, so hatte der deutsche Yamaha-Pilot nie eine Chance, an dem in Imola unheimlich stark fahrenden MV-Agusta-Werkpiloten Raffaele De Rosa und den beiden Yamaha-Piloten Federico Caricasulo und Jules Cluzel vorbeizukommen. „Obwohl ich noch nie hier in Imola gefahren bin, hatte ich eine wirklich gute Pace“, sinnierte Cortese. „Allein

hätte ich vorne wegfahren können, aber für die Zweikämpfe ist mein weicher Stil nicht gefragt, da muss man so hart fahren wie die Jungs hier. Da fehlt mir einfach noch die Erfahrung in dieser Klasse.“

Randy Krummenacher hat zwar die WM-Führung übernommen, da Weltmeister Lucas Mahias weit in Führung liegend gestürzt ist und nach einer Aufholjagd nur Achter wurde, doch auch der Zürcher hatte sich das Rennwochenende anders vorgestellt, denn eine Viruserkrankung schwächte ihn dermaßen, dass er froh war, sich nach dem elften Trainingsrang bis auf P5 vorzukämpfen. „Es war ein sehr hartes Wochenende“, ächzte Krummenacher. „Es ging mir nicht gut, und ich konnte nicht effizient genug mit meinem Team arbeiten, um die besten Bedingungen



Jules Cluzel: Sieger auch in Imola

für das Rennen zu finden. Da kann ich mit diesem fünften Platz wirklich zufrieden sein.“

Auch Thomas Gradinger kam angeschlagen nach Imola und war froh, das Hitze-Rennen durchgestanden zu haben. „Nach einem schwierigen Wochenende ist Rang 12 sicher ein versöhnlicher Abschluss“, so der 21-jährige Österreicher. „An diesem Wochenende geht das wirklich in Ordnung.“ ■

Superstock-1000-EM

Markus Reiterberger nur noch einen Punkt voraus

In Imola konnte Markus Reiterberger seine Dominanz in der Superstock-1000-EM nicht weiterführen. Doch er bleibt EM-Leader.

Von: Imre Paulovits

Da konnten sich die Ducatisti wenigstens ein bisschen freuen: Was den Superbike-WM-Piloten nicht gelang, schaffte Wildcard-Fahrer Matteo Ferrari im Superstock-1000-Rennen: Dank ihm hatten im Wimpernschlag-Finale Roberto Tamburini auf der BMW und der unheimlich erstarkte chilenische Aprilia-Pilot Maximilian Scheib das Nachsehen.

Markus Reiterberger, der die ersten beiden Rennen in Aragón und Assen dominiert hatte, versuchte im Rennen zwar alles, nach mehreren haarsträubenden Rutschern übers Vorderrad musste er sich aber mit Rang 5 zufriedengeben. „Ich habe wirklich al-

les gegeben, war voll am Limit und oft darüber“, schnappte nach dem Rennen ein völlig ausgelaugter Markus Reiterberger nach Luft. „Ich war in der oberen Schikane einmal mit eingeklapptem Vorderrad über die Curbs komplett vom Motorrad. Ich bin froh, dass ich es retten konnte. Wir hatten hier keine optimale Abstimmung finden können, denn wir konnten immer eine schnelle Runde fahren, aber nicht über die Distanz. Wir haben für das Rennen etwas anderes probiert, da-

durch war ich am Kurveneingang gut, konnte die Linie aber nicht halten. Und das wurde zum Schluss immer schlimmer.“

Sein Teamkollege Jan Bühn konnte auch nur Platz 14 ins Ziel retten. „Mir ist zunächst die Bremse immer weicher geworden, da habe ich sie nachgestellt“, erzählte der BMW-Pilot von seinem Abenteuer. „Dann wurde sie mit einem Schlag wieder hart, da musste ich sie wieder zurückdrehen, hatte von da an aber keine Bremsleistung mehr.“ ■



Markus Reiterberger (#28): diesmal der Jäger, nicht der Gejagte

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM:

Während die Jungs so viele Massenstürze produzierten wie noch nie in diesem Jahr, fuhr vorn eine junge Frau auf und davon und schrieb Motorsport-Geschichte. Ana Carrasco nutzte den Speed ihrer Kawasaki Ninja 400, setzte sich von der Pole-Position an die Spitze und ist nach ihrem überlegenen Sieg die erste Frau, die eine Weltmeisterschaft im Motorradsport anführt. „Es war ein wirklich gutes Wochenende“, freute sich die 21-jährige Spanierin. „Wir waren schon in Aragón und in Assen sehr stark, aber hier in Imola hat mir die Strecke wirklich gelegen. Der WM-Titel ist nun mein Ziel, damit würde mehr als ein Traum in Erfüllung gehen.“ Luca Grünwald kam nach dem Gemetzel der Verfolgergruppe auf P4 ins Ziel: „In der vorletzten Runde ist mir einmal der Gang rausgesprungen, da habe ich sechs Plätze verloren. In der letzten Runde bin ich gut nach vorne gekommen, aber in der letzten Schikane ist einer quer durchgefahren, wo ich war. Da war es mit dem Podium vorbei. Aber bei diesem Chaos geht P4 in Ordnung.“ Jan Ole Jähning lag lange an der Spitze dieser Gruppe, und kam auf P6 ins Ziel. „Das war zum Schluss schon richtig chaotisch, da kann ich mich über Platz 6 schon freuen, es ist schließlich meine erste WM-Saison“, so Jähning. Weniger Glück hatte Maximilian Kappler: Er wurde zum Opfer eines Massensturzes.

SUPERBIKE-WM:

Eugene Laverty kam zwei Wochen früher als geplant aus seiner Verletzungspause und biss sich mit den Plätzen 12 und 9 beachtlich durch seine Schmerzen. Leon Camier versuchte, vier Wochen nach seinen Rippenbrüchen und der Lungen-Prellung wieder zu fahren, musste nach zwei Trainings aber aufgeben. Sein Ersatzpilot Jason O'Halloran stürzte im ersten Rennen und brach sich das Schienbein.

SUPERBIKE-WM 2018 RESULTATE

AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI / IMOLA (I) 4,936 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Imola (I): 12. Mai 2018; 9. WM-Lauf; 93,784 km über 19 Rdn. à 4,936 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 40 Grad

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------------|-----------------------|------|--------------|-----------|-------|
| 1. Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | 33:58,989 | 1:46,850 | 25 |
| 2. Tom Sykes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +3,755 | 1:47,245 | 20 |
| 3. Marco Melandri (I) | Ducati Panigale R | 19 | +6,906 | 1:46,867 | 16 |
| 4. Chaz Davies (GB) | Ducati Panigale R | 19 | +8,191 | 1:46,964 | 13 |
| 5. Xavi Forés (E) | Ducati Panigale R | 19 | +15,550 | 1:47,549 | 11 |
| 6. Michael van der Mark (NL) | Yamaha YZF-R1 | 19 | +19,339 | 1:47,798 | 10 |
| 7. Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale R | 19 | +22,522 | 1:47,536 | 9 |
| 8. Lorenzo Savadori (I) | Aprilia RSV4 RF | 19 | +25,772 | 1:48,070 | 8 |
| 9. Leon Haslam (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +30,269 | 1:48,239 | 7 |
| 10. Alex Lowes (GB) | Yamaha YZF-R1 | 19 | +30,377 | 1:48,215 | 6 |
| 11. Toprak Razgatlioglu (TR) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +30,660 | 1:48,275 | 5 |
| 12. Eugene Laverty (IRL) | Aprilia RSV4 RF | 19 | +34,188 | 1:48,126 | 4 |
| 13. Loris Baz (F) | BMW S 1000 RR | 19 | +36,494 | 1:48,713 | 3 |
| 14. Jordi Torres (E) | MV Agusta 1000 F4 | 19 | +36,671 | 1:48,375 | 2 |
| 15. Leandro Mercado (RA) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +38,041 | 1:48,403 | 1 |
| 16. Jake Gagne (USA) | Honda CBR 1000 RR SP2 | 19 | +41,312 | 1:48,703 | - |
| 17. Yonny Hernández (COL) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +55,007 | 1:49,677 | - |

SUPERSPORT-WM

Imola (I): 13. Mai 2018; 5. WM-Lauf; 83,912 km über 17 Rdn. à 4,936 km; 31 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 40 Grad

| Fahrer | Motorrad | Zeit/Rück. |
|----------------------------|---------------------|------------|
| 1. Jules Cluzel (F) | Yamaha YZF-R6 | 31:53,653 |
| 2. Federico Caricasulo (I) | Yamaha YZF-R6 | +0,363 |
| 3. Raffaele de Rosa (I) | MV Agusta F3 675 | +0,906 |
| 4. Sandro Cortese (D) | Yamaha YZF-R6 | +0,990 |
| 5. Randy Krummenacher (CH) | Yamaha YZF-R6 | +14,270 |
| 6. Anthony West (AUS) | Kawasaki ZX-6R | +15,844 |
| 7. Niki Tuuli (FIN) | Honda CBR 600 RR | +16,199 |
| 8. Lucas Mahias (F) | Yamaha YZF-R6 | +16,200 |
| 9. Luke Stapleford (GB) | Triumph Daytona 675 | +18,471 |
| 12. Thomas Gradinger (A) | Yamaha YZF-R6 | +21,765 |

WM-STAND FAHRER

| | |
|-----------------|-----------|
| 1. Krummenacher | 81 Punkte |
| 2. Mahias | 79 |
| 3. Cortese | 77 |
| 4. Cluzel | 75 |
| 5. Caricasulo | 69 |
| 6. De Rosa | 51 |
| 10. Gradinger | 22 |

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

| | |
|------------------|----------|
| 1. Rea | 1:45,797 |
| 2. Sykes | 1:46,109 |
| 3. Davies | 1:46,162 |
| 4. Melandri | 1:46,227 |
| 5. Forés | 1:46,689 |
| 6. Laverty | 1:46,692 |
| 7. Torres | 1:46,820 |
| 8. Rinaldi | 1:46,853 |
| 9. Savadori | 1:46,921 |
| 10. Lowes | 1:47,115 |
| 11. Haslam | 1:47,547 |
| 12. van der Mark | 1:47,710 |
| 13. Baz | 1:47,776 |
| 14. Razgatlioglu | 1:48,020 |
| 15. Ramos | 1:48,086 |
| 16. Mercado | 1:48,138 |
| 17. Hernández | 1:48,313 |
| 18. O'Halloran | 1:48,411 |
| 19. Gagne | 1:48,518 |
| 20. Jezek | 1:48,606 |

WM-STAND FAHRER

| | |
|-----------------|------------|
| 1. Rea | 209 Punkte |
| 2. Davies | 162 |
| 3. Sykes | 137 |
| 4. Melandri | 131 |
| 5. Forés | 124 |
| 6. van der Mark | 113 |
| 7. Lowes | 92 |
| 8. Razgatlioglu | 58 |
| 9. Baz | 52 |
| 10. Torres | 52 |
| 11. Camier | 42 |
| 12. Rinaldi | 39 |

WM-STAND HERSTELLER

| | |
|-------------|------------|
| 1. Kawasaki | 223 Punkte |
| 2. Ducati | 205 |
| 3. Yamaha | 132 |
| 4. Honda | 57 |
| 5. Aprilia | 56 |

ERGEBNIS 2. RENNEN

Imola (I): 13. Mai 2018; 10. WM-Lauf; 93,784 km über 19 Rdn. à 4,936 km; 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 43 Grad

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------------|-----------------------|------|--------------|-----------|-------|
| 1. Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | 34:03,420 | 1:46,898 | 25 |
| 2. Chaz Davies (GB) | Ducati Panigale R | 19 | +4,019 | 1:46,987 | 20 |
| 3. Tom Sykes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +9,530 | 1:47,566 | 16 |
| 4. Xavi Forés (E) | Ducati Panigale R | 19 | +14,159 | 1:47,630 | 13 |
| 5. Jordi Torres | MV Agusta 1000 F4 | 19 | +15,479 | 1:47,900 | 11 |
| 6. Alex Lowes (GB) | Yamaha YZF-R1 | 19 | +16,162 | 1:47,662 | 10 |
| 7. Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale R | 19 | +17,197 | 1:47,870 | 9 |
| 8. Toprak Razgatlioglu (TR) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +17,554 | 1:47,806 | 8 |
| 9. Eugene Laverty (IRL) | Aprilia RSV4 RF | 19 | +22,331 | 1:48,196 | 7 |
| 10. Leandro Mercado (RA) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +30,176 | 1:48,663 | 6 |
| 11. Loris Baz (F) | BMW S 1000 RR | 19 | +30,267 | 1:48,647 | 5 |
| 12. Román Ramos (E) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +40,061 | 1:48,596 | 4 |
| 13. Yonny Hernández (COL) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +51,973 | 1:49,286 | 3 |
| 14. Patrick Jacobsen (USA) | Honda CBR 1000 RR SP2 | 19 | +55,268 | 1:49,587 | 2 |
| 15. Ondrej Jezek (CZ) | Yamaha YZF-R1 | 19 | +1:09,455 | 1:50,048 | 1 |
| 16. Leon Haslam (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 19 | +1:43,833 | 1:47,885 | - |

SUPERSPORT-300-WM

Imola (I): 13. Mai 2018; 3. WM-Lauf; 54,296 km über 11 Rdn. à 4,936 km; 39 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 45 Grad

| Fahrer | Motorrad | Zeit/Rück. |
|----------------------------|--------------------|------------|
| 1. Ana Carrasco (E) | Kawasaki Ninja 400 | 23:38,527 |
| 2. Borja Sanchez (E) | Kawasaki Ninja 400 | +13,835 |
| 3. Kevin Sabatucci (I) | Yamaha YZF-R3 | +13,866 |
| 4. Luca Grünwald (D) | KTM RC 390 R | +14,236 |
| 5. Hendra Pratama (INA) | Yamaha YZF-R3 | +14,318 |
| 6. Jan Ole Jähnig (D) | KTM RC 390 R | +14,481 |
| 7. María Herrera (E) | Yamaha YZF-R3 | +14,563 |
| 8. Mika Pérez (E) | Kawasaki Ninja 400 | +15,591 |
| 9. Glenn van Straalen (NL) | KTM RC 390 R | +22,258 |
| 10. Walid Khan (NL) | Kawasaki Ninja 400 | +22,429 |

WM-STAND FAHRER

| | |
|-----------------|-----------|
| 1. Carrasco | 48 Punkte |
| 2. Grünwald | 45 |
| 3. Deroue | 36 |
| 4. Van Straalen | 36 |
| 5. Sanchez | 26 |
| 11. Jähnig | 18 |
| 18. Kappler | 5 |

SUPERSTOCK-1000-EM

Imola (I): 13. Mai 2018; 3. EM-Lauf; 69,104 km über 14 Rdn. à 4,936 km; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 26 Grad; Asphalt: 45 Grad

| Fahrer | Motorrad | Zeit/Rück. |
|----------------------------|-------------------|------------|
| 1. Matteo Ferrari (I) | Ducati Panigale R | 25:46,133 |
| 2. Roberto Tamburini (I) | BMW S 1000 RR | +0,488 |
| 3. Maximilian Scheib (RC) | Aprilia RSV4 RF | +1,142 |
| 4. Federico Sandi (I) | Ducati Panigale R | +5,867 |
| 5. Markus Reiterberger (D) | BMW S 1000 RR | +7,502 |
| 6. Luca Vitali (I) | Aprilia RSV4 RF | +15,750 |
| 7. Florian Marino (F) | Yamaha YZF-R1 | +15,804 |
| 13. Eric Vionnet (CH) | BMW S 1000 RR | +17,103 |
| 14. Jan Buehn (D) | BMW S 1000 RR | +39,379 |
| 19. Valentin Suchet (CH) | Kawasaki ZX-10RR | +1:18,739 |

EM-STAND FAHRER

| | |
|-----------------|-----------|
| 1. Reiterberger | 61 Punkte |
| 2. Tamburini | 60 |
| 3. Scheib | 45 |
| 4. Sandi | 42 |
| 5. Marino | 31 |
| 15. Buehn | 8 |
| 19. Vionnet | 3 |

Abschied vom größten Supersport-Fahrer



Der fünffache Supersport-Weltmeister Kenan Sofuoglu gab in Imola seinen Abschied. Er hat nicht nur durch seine Rekorde Geschichte geschrieben, sondern auch sein Land auf die internationale Motorsport-Bühne gebracht.

Von: **Imre Paulovits**

Es gab stehende Ovationen, obwohl er diesmal nicht gewonnen, ja noch nicht einmal am Rennen teilgenommen hatte. Und es flossen Tränen. Der Abschied von Kenan Sofuoglu geriet so emotional und improvisiert, wie es seine ganze Karriere war.

Pionier und Wegbereiter

Als Kenan Sofuoglu 2002 in den deutschen Yamaha-Cup einstieg, sorgte er für Verwunderung. Dass es in der Türkei überhaupt Motorsport gab, wussten bei uns die wenigsten, doch es wurde schnell klar, dass es sogar recht

guten Motorsport geben muss, denn der damals 18-Jährige fuhr alles in Grund und Boden. Als Martin Wimmer bei der Jubiläumsveranstaltung als Gastfahrer gegen den jungen Wilden antrat, waren seine ersten Worte, nachdem er den Helm abnahm: „Der wird mal Weltmeister.“

Wimmer sollte recht behalten, fünf Jahre später errang Sofuoglu tatsächlich seinen ersten Supersport-600-Titel, und das in derselben, alles dominierenden Art, wie er den Yamaha-Cup abgeräumt hatte. Es sollten noch vier weitere folgen, ein weiterer auf Honda und drei auf Kawasaki. Und es hätten noch mehr werden können, wenn sich der gläubige Muslim mit seinem unglaublichen Mut nicht öfter selbst eliminiert hätte. Seine Rekorde in der Supersport-WM, seine fünf Titel, 43 Siege und 84 Podestplätze, dürften angesichts dessen, dass die Klasse für viele als Sprungbrett zu den Superbikes oder in die GP-Szene genutzt wird, wohl für die Ewigkeit sein. Dass sich Kenan Sofuoglu aber bei den Superbikes und in

der Moto2-WM nicht durchsetzen konnte, findet genauso seine Erklärung in seiner Pioniersarbeit im türkischen Motorsport.

„Als ich mich zu einer internationalen Karriere aufmachte, gab es bei uns nur die Supersport-Klasse“, blickt Sofuoglu zurück. „Die war für uns erreichbar, Superbikes oder GP-Prototypen, die waren für uns ganz weit weg. So musste ich international alles erst erlernen, und ich war dabei öfters zur falschen Zeit am falschen Ort. Als ich mit Honda in die Superbike-WM aufstieg, war das Motorrad nicht konkurrenzfähig, als ich in die Moto2 kam, habe ich mich für das freundlichste, nicht das beste Team entschieden, das mir einen Vertrag angeboten hat.“

Sofuoglu, dessen Vater Motorradhändler war und der einen Bruder durch einen Unfall auf der Straße und einen bei einem Rennen verloren hat, sieht sich auch nicht als großes Talent, sondern als einer, der sich alles erarbeitet und erkämpft hat. „Ich habe erst mit 17 mit dem Rennsport angefangen, nicht mit vier oder fünf, wie die heutigen MotoGP-Asse.“

Doch Kenan Sofuoglu hat viel mehr erreicht als seine WM-Titel. Er hat in der Türkei einen Hype ausgelöst und Mittel geschaffen, und die Wirkung dessen wird noch lange in die Zukunft reichen. Von seinen Schützlingen fährt Toprak Razgatlioglu bereits in der Superbike-WM und die



Kenan Sofuoglu

Geburtstag: 25. August 1984

Geburtsort: Kuzuluk (TR)

Herkunftsland: Türkei

WM-Karriere

2006: SSP600, Honda (3.)

2007: SSP600, Honda (1.)

2008: SBK, Honda (18.)
SSP600, Honda (19.)

2009: SSP600, Honda (3.)

2010: SSP600, Honda (1.)
Moto2, Suter (29.)

2011: Moto2, Suter (17.)

2012: SSP600, Kawasaki (1.)

2013: SSP600, Kawasaki (2.)

2014: SSP600, Kawasaki (8.)

2015: SSP600, Kawasaki (1.)

2016: SSP600, Kawasaki (1.)

2017: SSP600, Kawasaki (2.)

HOBBYS

Supermoto, Rennfahrerschule

Öncü-Brüder heimsen Sieg um Sieg in den Nachwuchs-Serien ein. Sofuoglu hat sich diese Motorsport-Familie geschaffen, und für diese will er sich in Zukunft noch mehr einsetzen. Doch seine wirkliche Familie liegt ihm noch mehr am Herzen: „Und für sie habe ich mich entschieden, bei meinem Abschied das Rennen doch nicht zu fahren.“ ■



So wird er in Erinnerung bleiben: Weltmeister Sofuoglu mit türkischer Flagge



Durststrecke beendet

Broc Parkes, Marvin Fritz und Max Neukirchner haben dem YART-Yamaha-Team den ersten Endurance-WM-Laufersieg seit 2009 beschert. Die Dramen bei den Top-Teams blieben auch diesmal nicht aus, und auch die Kleinen hatten zu leiden. Dafür standen sechs deutsche Fahrer auf dem Podest.

Von: **Toni Börner**

Das hat lange gedauert“, sagte Teamchef Mandy Kainz direkt nach dem Sieg seiner YART-Yamaha-Mannschaft bei den acht Stunden der Slowakei auf dem Slovakiaring rund 30 Kilometer südlich von Bratislava. Damit spielte er aber nicht auf die Renndistanz an, sondern darauf, dass der letzte EWC-Laufersieg seiner Mannschaft bis ins Jahr 2009 zurückdatiert.

Seither gab es zwar unzählige Podeste, aber eben auch Pleiten, Pech und Pannen.

„Das ist jetzt einfach mal mehr als verdient – zumal wir hier auch schon wieder Pech hatten“, fuhr er fort. Die Elektronik hatte genau fünf Runden im Rennen funktioniert, dann fielen alle Helferlein aus. Doch mit Broc Parkes, Max Neukirchner und Marvin Fritz waren drei erfahrene und schnelle Piloten im Einsatz, die auch ohne Elektronikhilfen schnell Motorrad fahren können.

Neukirchner war dabei einmal mehr vom Reservestatus in den Kader gerutscht – und bedankte sich im Nachtraining am Donnerstag gleich einmal mit einem neuen Streckenrekord. Im Rennen taten Parkes, Neukirchner und Fritz dann aber nur so viel wie nötig, um am Ende zu gewinnen. YART kam mit acht, also mit einem Boxenstopp weniger aus als die direkte Konkurrenz von GMT94 mit David Checa, Niccolò Canepa und Mike di Meglio.

„WIR HABEN DIESEN SIEG EINFACH MAL MEHR ALS VERDIENT – ZUMAL WIR HIER AUCH SCHON WIEDER PECH HATTEN.“

Mandy Kainz

Dieser eine Stopp weniger war auch ungefähr der Abstand der beiden Yamahas im Ziel: YART gewann mit 31,463 Sekunden Vorsprung. Platz 3 ging an Honda und die Le-Mans-Sieger von F.C.C. TSR mit Freddy Foray, Alan Techer und Josh Hook. Auch sie kamen mit nur acht Boxenstopps aus und lagen im Ziel 1.17 Minuten hinter den Siegern. Gegen YART lief nach dem Rennen noch ein Protest, doch Kainz' Truppe brauchte sich nichts vorzuwerfen, und so wurde der Sieg rund zwei Stunden nach Zieleinlauf bestätigt.

Hinter der #111-Honda holte das Oscherslebener NRT48-Team

von Ingo Nowaczyk den fünften Platz. Die BMW-Mannschaft mit Kenny Foray, Peter Hickman und Stefan Kerschbaumer kämpfte vor allem mit den Reifen. „Die hätten etwas länger halten müssen, um ganz vorn anzugreifen“, so Nowaczyk. Die beste Kawasaki kam aus der Schweiz – Roman Stamm, Sebastien Suchet und Robin Mulhauser holten den achten Rang.

Pech bei den Stars

SERT-Suzuki kämpft nach wie vor mit der neuen GSX-R1000. „Das Motorrad muss erst für die Langstrecke fertigentwickelt werden und ausreifen, das ist unser Hauptjob im Moment, ehe wir wieder auf Resultate schauen können“, so Team-Manager und Rekordweltmeister Dominique Meliand zu MSA. „Auch haben wir bei den Mechanikern eine neue Riege, die wir heranziehen – da sitzt noch nicht immer alles.“ Und so musste das Suzuki Endurance Racing Team mit einigen Kinderkrankheiten kämpfen, und das



Große Freude: Teamchef Mandy Kainz (2. v. r.) feiert mit Marvin Fritz, Broc Parkes und Max Neukirchner



Hinein in die Dämmerung: YART brauchte einen Boxenstopp weniger



Bolliger-Team: Wieder feste Größe



German Endurance Racing Team: Präzise Boxenarbeit mit P3 in der Superstock-Klasse belohnt

Trio aus Vincent Philippe, Gregg Black und Étienne Masson landete nach einigen zusätzlichen Boxenstopps noch auf dem siebten Platz.

Auch SRC-Kawasaki sieht sich in einer ähnlichen Situation. Seit den Seriensiegen bei 24-Stunden-Rennen vor ein paar Jahren wartet man im Team von Gilles Staffler auf neue Erfolge – so auch weiterhin in der Slowakei. Randy de Puniet hatte zu Beginn noch kurz die Führung übernommen, verzögerte aber wenige Meter später seinen Boxenstopp. Er warf seine Mannschaft zurück. Später ging eine halbe Runde verloren durch einen Pflichtboxenstopp zum Sprit aus – man sah das Ziel auf Rang 9.

Das Superstock-Drama

Mit seiner Startnummer 333, der Yamaha Viltas Experience, fuhr der Deutsche Florian Alt zusammen mit seinen Teamkollegen Axel Maurin und Vincent Lonbois den Sieg in der Superstock-Klasse heraus. Rang 2 ging hierbei an ATOMIC68, die mit Startfahrer Guillaume Antiga gleich mal mit

einem Sturz ins Rennen gegangen waren. Doch zusammen mit Stéphane Egéa und Clément Stoll ging es am Ende auf Gesamtrang 15 – direkt hinter die Startnummer 333 – auf den zweiten Stocksport-Platz.

Rund 20 Minuten vor Ende des Rennens erlebte das Junior-Team von Suzuki ein Debakel, wie es schlimmer nicht hätte sein können. Hugo Clere, Alex Sarrabayrouse und Louis Rossi hatten auf einem sicheren Podestplatz gelegen, als sich der Motor der GSX-R in Rauch auflöste. Dies wiederum spielte Karsten Wolf, seinem Team GERT56 und dem Fahrer-Trio Julian Puffe, Filip Altendorfer und Rico Löwe in die Karten – man rutschte vor auf den dritten Rang der Superstock-Klasse, und es gab das erste Podest für die sächsische Mannschaft. „Wir wussten schon immer, dass und was wir alles können – heute konnten wir das nun einmal nach außen zeigen“, so Wolf. „Natürlich sind wir am Ende durch das Pech vom Junior-Team auf das Podest gekommen, aber

wir hatten vorher im gleichen Rennen auch schon welches – sei es durch den eingefahrenen Reifenschaden oder die 30-Sekunden-Stop-and-Go.“

Mit Marvin Fritz, Max Neukirchner, Florian Alt, Filip Altendorfer, Julian Puffe und Rico Löwe standen in der Slowakei sechs deutsche Fahrer auf dem Podest – und damit auch eine gute Mischung aus alten Hasen und Erfahrung sowie jungen, aufstrebenden Talenten aus dem deutschen Langstrecken-Sport. ■

WM-STAND TEAMS

| | | |
|----|----------------------------|------------|
| 1. | F.C.C. TSR Honda | 116 Punkte |
| 2. | GMT94 | 115 |
| 3. | Honda Endurance Racing | 101 |
| 4. | WEPOL Racing by penz13.com | 81 |
| 5. | Mercury Racing | 63 |

WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|----|----------|------------|
| 1. | Honda | 160 Punkte |
| 2. | Yamaha | 140 |
| 3. | BMW | 130 |
| 4. | Kawasaki | 98 |
| 5. | Suzuki | 76 |

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Slovakia Ring (SK): 12.–13. Mai 2018; 3. WM-Lauf; 224 Rdn. à 5,922 km; 34 Teams gestartet, 29 gewertet.

| Team | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|------|--|--------------------------------|
| 1. | YART-Yamaha (Parkes/Fritz/Neukirchner) | Yamaha YZF-R1 08:01.37,659 h |
| 2. | GMT94 (Checa/Canepa/Di Meglio) | Yamaha YZF-R1 +31,463 s |
| 3. | F. C. C. TSR Honda (Hook/Techer/F. Foray) | Honda CBR 1000 RR +117,505 min |
| 4. | Honda Endurance Racing (Leblanc/Gimbert/Nigon) | Honda CBR 1000 RR +1 Rdn. |
| 5. | NRT48 (K. Foray/Hickman/Kerschbaumer) | BMW S 1000 RR +2 Rdn. |
| 6. | Mercury Racing (Hanika/J. Smrz/M. Smrz) | BMW S 1000 RR +3 Rdn. |
| 8. | Bolliger Switzerland (Stamm/Mulhauser/S. Suchet) | Kawasaki ZX-10 R +4 Rdn. |
| 13. | GERT56 (Puffe/Altendorfer/Löwe) | BMW S 1000 RR +7 Rdn. |
| 14. | WSB-Endurance (Märtz/Hainthaler/Hofmann) | Kawasaki ZX-10 R +8 Rdn. |
| 26. | Motobox Kremer (Dehaye/Viehmann/Kremer) | Yamaha YZF-R1 +18 Rdn. |

Sachsenring

Besuchen lohnt sich

Der deutsche Motorrad-Grand-Prix und der Sachsenring Classic bieten den Zuschauern dieses Jahr neue Highlights. Es lohnt sich, diese Termine vorzumerken.

Von: **Imre Paulovits**

Die Wochenenden vom 22. bis 24. Juni und 13. bis 15. Juli, an denen die beiden Highlights des Motorradsportjahres auf dem Sachsenring stattfinden, liegen zwar auch dieses Jahr recht nah beieinander, es lohnt sich aber trotzdem, an beiden Terminen nach Hohenstein-Ernstthal zu fahren.

Ist schon der Eintritt ins Fahrerlager für viele ein ferner Traum,

kann nun gar ein glücklicher Zuschauer Valentino Rossi, Marc Márquez und Co. in der Startaufstellung über die Schulter schauen. Denn unter denen, die bereits eine Karte gekauft haben oder noch bis zum 20. Mai eine kaufen, verlost der Veranstalter eine Karte zur MotoGP-Startaufstellung beim Deutschen Grand Prix am 15. Juli.

Beim Sachsenring Classic, mittlerweile dem größten Classic-Event auf dem Kontinent, wird diesmal auch die Seitenwagen-WM gastieren, dazu kommen historische Gespanne mit den Stars von einst. Bei den Classic Kings ist Giacomo Agostini wieder dabei, und erstmals wird Superbike-Weltmeister Raymond Roche auf einer Ducati zu sehen sein, genau wie Imola-200-Sieger Paul Smart. ■

Sidecar-WM

Reeves zieht davon

Wenn nach 13 Runden und einer halben Stunde Rennaction die ersten vier Seitenwagen im Ziel innerhalb von nur 1,7 Sekunden liegen, kann man getrost von einem Thriller sprechen. So sah es auch Sieger Tim Reeves, der zusammen mit Mark Wilkes alle Hände voll zu tun hatte, das Gold-Race am Slovakia Ring zu gewinnen. Permanent gab es Druck und Überholmanöver, am meisten durch die Brüder Ben und Tom Birchall. Doch auch

Bennie Streuer/Kevin Rousseau sowie Pekka Päivärinta/Jussi Verävinen mischten in diesem Kampf mit. Päivärinta hatte noch das Sprintrennen vom Freitag gewonnen, zog am Samstag aber den Kürzeren und wurde Vierter.

„Das war richtig geiles Racing“, freute sich Sieger Reeves. „Ich hatte keine Minute, um auszuruhen, das waren richtig harte Fights, aber es war alles fair und sauber – so macht das Spaß.“ ■ TBÖ

ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

Slovakia Ring (SK): 12./13. Mai 2018; 2. + 3. WM-Lauf; 10 bzw. 17 Runden

| Team | Motorrad | Zeit/Rkstd. |
|--------------------------------|-----------------|----------------|
| 1. Päivärinta/Verävinen (FIN/) | Honda LCR | 15.45,731 min. |
| 2. Reeves/Wilkes (GB/GB) | Yamaha Adolf RS | +13,805 s |
| 3. Founds/Christie (GB/GB) | Yamaha LCR | +15,89s |
| 4. Wyssen/Hofer (CH/CH) | Yamaha LCR | +27,941 |
| 5. Christie/Christie (GB/GB) | Yamaha LCR | +28,751 |

| Team | Motorrad | Zeit/Rkstd. |
|-----------------------------------|--------------|-------------|
| 1. Reeves/Wilkes (GB/GB) | Yamaha Adolf | 29.07,918 |
| 2. Birchall/Birchall (GB/GB) | Yamaha-LCR | +0,401 |
| 3. Streuer/Rousseau (NL/F) | Kawasaki-LCR | +1,369 |
| 4. Päivärinta/Verävinen (FIN/FIN) | Honda LCR | +1,773 |
| 5. Wyssen/Hofer (CH/CH) | Yamaha-LCR | +35,395 |



Reeves/Wilkes

WM-STAND

| | |
|---------------|---------|
| 1. Reeves | 70 Pkt. |
| 2. Päivärinta | 54 |
| 3. Birchall | 43 |
| 4. Wyssen | 34 |
| 5. Founds | 26 |



Marc Márquez aus dieser Perspektive sehen? Für einen Fan wird das möglich



Rekordweltmeister Agostini: Auch dieses Jahr Star der Sachsenring Classic

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM In Imola gab es so manches Jubiläum, entsprechend waren einige Sonderlackierungen zu bewundern. Randy Krummenacher errang die Supersport-WM-Führung zum 50. Jubiläum des Yamaha-Imports in die Schweiz in der historischen Gelb-Schwarz-Lackierung. Bei Puccetti-Kawasaki fuhr Leon Haslam mit einer Wildcard, Sponsor Elf gedachte seines Achsschenkel-Projekts und Haslam fuhr in der Lackierung und im Helmdesign seines Vaters, als dieser den Prototyp in der 500er-WM einsetzte.

SUPERSPORT-300-WM Da die Yamaha YZF-R3 ins Hintertreffen geraten sind, werden die Kawasaki und die KTM mit Zusatzgewichten eingebremst. „Wir können die Yamaha nicht mehr leichter machen, und mit anderen Drehzahllimits würden wir das Gleichgewicht auf den Geraden durcheinanderbringen“, so FIM-Technikdirektor Scott

Smart. „Diese Woche werden die neuen Gewichtslimits bekannt gegeben und gelten schon ab Donington.“

TOURIST TROPHY Horst Saiger muss seine Teilnahme bei der NorthWest200 und Isle of Man TT absagen. Zum Redaktionsschluss lag der Österreicher unter dem OP-Messer. Bei Testfahrten auf dem Slovakia Ring war Saiger mit der GERT56-BMW gestürzt und brach sich das linke Handgelenk mehrfach. Er will in Terlicko (CZ) oder Imatra (FIN) wieder Road-Racing-Geschehen eingreifen.

IDM SUPERBIKE Bei ihrem Sturz beim Endurance-WM-Lauf auf dem Slovakia Ring schlug sich Lucy Glöckner die Schulter an. Ersten Diagnosen zufolge ist nichts gebrochen – die Hand ins Feuer legen wollten die slowakischen Ärzte dafür nicht. Glöckner lässt sich diese Woche in Deutschland erneut untersuchen.

Langbahn-GP Herxheim

Sieg bei Comeback

Nach fünf Jahren beteiligt sich Martin Smolinski wieder an der Langbahn-WM – trotz zweier Defekte auf Anhieb mit dem Tagessieg in Herxheim.

Von: **Thomas Schiffner**

Regen beeinträchtigte den Langbahn-GP-Auftakt an Christi Himmelfahrt in Herxheim. Mit einer Stunde Verspätung begann ein spannendes Rennen auf einer unter dem Matsch griffig-schnellen Bahn.

Anfangs überraschten Romano Hummel, Jesse Mustonen und James Shanes, Langbahn-Rückkehrer Dimitri Bergé fuhr von Anfang ein starkes Rennen und gab nur drei Punkte ab. Martin Smolinski war genauso souverän, doch in seinem ersten Lauf riss ihm führend der Zahnriemen-Antrieb. Im Semifinale wurde er

vom Referee wegen verlorenem Schalldämpfer disqualifiziert. Trotzdem kam der Olchinger ins Finale, gewann den Endlauf vor Bergé und dem 58-jährigen Bernd Diener und war damit GP-Sieger. Der 21-jährige Bergé buchte aber fünf WM-Punkte mehr, und Diener liegt nur einen Punkt hinter Smolinski. Weltmeister Trésarrieu (7.) hatte wie „Vize“ Michi Härtel ohne Starts (9.) einen gebrauchten Tag. Wildcard-Fahrer Max Dilger (8.) fiel einmal aus. ■

LANGBAHN-WM

Herxheim (D), 10. Mai

| | |
|---------------------------|-----------|
| 1. Martin Smolinski (D) | 20 Punkte |
| 2. Dimitri Bergé (F) | 25 |
| 3. Bernd Diener (D) | 19 |
| 4. Jesse Mustonen (FIN) | 16 |
| 5. James Shanes (GB) | 17 |
| 6. Josef Franc (CZ) | 14 |
| 7. Mathieu Trésarrieu (F) | 13 |
| 8. Max Dilger (D) | 10 |
| 9. Michael Härtel (D) | 9 |
| 14. Stephan Katt (D) | 3 |



Defekt, dann Sieg: Martin Smolinski

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 1 Lauf

| | |
|-----------------------|-----------|
| 1. Dimitri Bergé | 25 Punkte |
| 2. Martin Smolinski | 20 |
| 3. Bernd Diener | 19 |
| 4. James Shanes | 17 |
| 5. Jesse Mustonen | 16 |
| 6. Josef Franc | 14 |
| 7. Mathieu Trésarrieu | 13 |
| 8. Max Dilger | 10 |
| 9. Michael Härtel | 9 |
| 14. Stephan Katt | 3 |

Speedway-GP Warschau

Auftakt an „Woffy“

Tai Woffinden gewann den GP-Auftakt im vollen Nationalstadion in Warschau. In einem ganz engen Rennen legte Titelverteidiger Jason Doyle einen Fehlstart hin.

Von: **Thomas Schiffner**

Doyle wurde in Lauf 1 disqualifiziert, als Przemyslaw Pawlicki stürzte. In Lauf 12 musste der Aussie erneut zusehen: Ausschluss wegen Bandberührung. Als Zwölfter schied der Weltmeister vor den Semifinals aus. Noch schlimmer endete Nicki Pedersens Comeback-Versuch: Nach zwei Punkten aus zwei Läufen stürzte er in Lauf 12 und brach sich dabei eine Hand. Der Däne sah schlicht überfordert aus.

Aus den Semis qualifizierten sich der überzeugend auftrumpfende Fredrik Lindgren und Maciej Janowski (Semi 1) sowie

Artem Laguta und der bis dahin unauffällige Tai Woffinden für das Finale. Obwohl Rot auf der ruppigen, unterschiedlich griffigen Bahn klar bester Startplatz war, verpatzte Lindgren den Start total und musste sich mit Platz 3 zufriedengeben. Um den GP-Sieg fighteten Janowski und Woffinden, am Ende setzte sich der zweifache Weltmeister in einem engen Finale auf der Außenbahn durch. ■

SPEEDWAY-WM

Warschau (PL), 12. Mai

| | |
|-----------------------------|-----------|
| 1. Tai Woffinden (GB) | 15 Punkte |
| 2. Maciej Janowski (PL) | 13 |
| 3. Fredrik Lindgren (S) | 16 |
| 4. Artem Laguta (RUS) | 13 |
| 5. Chris Holder (AUS) | 10 |
| 6. Patryk Dudek (PL) | 10 |
| 7. Matej Zagar (SLO) | 9 |
| 8. Bartosz Smarzik (PL) | 8 |
| 9. Emil Saifutdinov (RUS) | 8 |
| 10. Greg Hancock (USA) | 8 |
| 11. Krzysztof Kasprzak (PL) | 7 |
| 12. Jason Doyle (AUS) | 5 |



Erster GP-Sieger: Tai Woffinden

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 1 Lauf

| | |
|-----------------------------|-----------|
| 1. Fredrik Lindgren (S) | 16 Punkte |
| 2. Tai Woffinden (GB) | 15 |
| 3. Maciej Janowski (PL) | 13 |
| 4. Artem Laguta (RUS) | 13 |
| 5. Chris Holder (AUS) | 10 |
| 6. Patryk Dudek (PL) | 10 |
| 7. Matej Zagar (SLO) | 9 |
| 8. Bartosz Smarzik (PL) | 8 |
| 9. Emil Saifutdinov (RUS) | 8 |
| 10. Greg Hancock (USA) | 8 |
| 11. Krzysztof Kasprzak (PL) | 7 |
| 12. Jason Doyle (AUS) | 5 |

NACHRICHTEN

ERIC GEBOERS IST TOT

Die MX-Welt war letzte Woche im Schockzustand, als sie vom frühen Tod von Eric Geboers im Alter von 55 Jahren erfuhr. Der fünffache Weltmeister aller drei Klassen war in einem Freizeitsee in seiner Heimat Mol (B) ertrunken, als er sein Hundebaby retten wollte. Der Jüngste einer MX-Dynastie siegte schon 1980 beim zweiten GP seiner erstaunlichen Karriere in Verdun (F). Er gab seinen Rücktritt an seinem 28. Geburtstag (5. August 1990) bekannt, als er seinen fünften Titel in Namur gewann. Drei Wochen später schlug er bei seinem 38. GP-Sieg alle US-Stars.

BILLY BOLT ERSTER WESS-SIEGER

Beim Extrem-Enduro im portugiesischen Lagares belegte der Deutsche Manuel Lettenbichler (KTM) Platz 3 hinter Sieger Billy Bolt (Husqvarna) und dessen englischem Landsmann Jonny Walker. Der Wettbewerb war der erste Lauf zur neu geschaffenen World Enduro Super Series (WESS), die von KTM und Husqvarna als Konkurrenz zur Enduro-WM bestritten wird.

GRASBAHN-EM: DILGER UND KATT IM FINALE

Zwei Tage nach Herxheim gewann Josef Franc vor Dimitri Bergé und Mathieu Trésarrieu das zweite Semifinale der Grasbahn-EM, erstmals auf der Speedwaybahn (!) in Wittstock. Auch Max Dilger (5.) und Stephan Katt (8.) fahren am 7. Juli zum Finale nach Tayac in Frankreich. Jörg Tebbe (11.) schied aus.

GRASBAHN: APPLETON GEWINNT LÜDINGHAUSEN

Andrew Appleton gewann den Grasbahn-Klassiker am Vatertag in Lüdinghausen vor Martin Malek und Paul Hurry. Bei den Gespannen siegte Markus Venus, Florian Kreuzmayer/Stefan Peters kamen nach unverschuldetem schwerem Sturz mit leichteren Verletzungen davon. ■



Auch in der Hitze von Lettland war Jeffrey Herlings in seinem Siegesrausch nicht aufzuhalten

Herlings' Hitzesieg

Antonio Cairoli musste anerkennen, dass Jeffrey Herlings auch bei extremer Hitze kaum zu schlagen ist. Bei dünner Luft und in strahlender Sonne war der Niederländer im hohen Norden erneut der Boss des Rennens.

Von: **Alex Hodgkinson**

Der lettische GP war der 222. GP-Start in Cairoli's 16-jähriger WM-Karriere, aber der Sizilianer hatte kein siegreiches Jubiläum.

„Ich habe vor zwölf Monaten meinen ersten MXGP hier gewonnen, und die Änderung der Streckenführung auf Uhrzeigersinn ändert nicht viel“, strahlte Herlings nach einem deutlichen Sieg bei der Qualifikation. „Der Boden bleibt derselbe. Ich war schon drei Sekunden schneller als jeder andere im freien Training, fast zwei Sekunden im Pflichttraining, und bin mit mehr als 50 Sekunden Vorsprung die Quali gefahren.“ Trotzdem warnte er

vor Übermut: „Es kann trotzdem irgendetwas Unerwartetes im Rennen passieren.“

Am Renntag startete Herlings außerhalb der ersten zehn in beide Läufe: „Der Boden an der Innenbahn war heute weicher, und ich verlor jedes Mal Traktion auf der Startgeraden.“

Herlings nicht zu stoppen

Trotzdem war er nicht zu stoppen. Schon ab der dritten Runde in Lauf 1 verschwendete der führende Cairoli keine Gedanken mehr an den zweitplatzierten Romain Febvre, sondern blickte auf den Vormarsch von Herlings. Nach 15 Minuten war es so weit: Herlings fand eine Stelle, wo er Cairoli ohne Berührungsfahrer überholen konnte, aber er hatte die schwierige Situation erkannt und gab sich mit einem minimalen Siegespolster von drei Sekunden zufrieden.

Diese Vernunft zahlte sich im zweiten Lauf, der noch einmal alles von den Akteuren abverlangte, aus: „Es war schwieriger, weil Tony gleich zu Beginn vorn war, und ich habe meine Kräfte in der Hitze eingeteilt.“ Als die beiden auf die Hinterbänker

aufließen, büßte Cairoli bei seinen Rundenzeiten zwei Sekunden ein, während Herlings sein Tempo halten konnte.

„Ich hatte gehofft, dass ich ihn ein wenig länger aufhalten könnte“, gab Cairoli zu. „Aber ich bin bei einer Kollision mit einem Überrundeten fast gestürzt, und Jeffrey konnte den Vorfall gleich ausnutzen. Ich habe versucht, ihm zu folgen, aber er hatte sofort ein Polster, und ich musste mich erneut mit Platz 2 zufriedengeben.“

Vor elf Monaten war Herlings in Ottobiano in der Hitze zusam-

! In der Hitze von Lettland strahlte KTM-Star Jeffrey Herlings vom Podium herab, während Titelverteidiger Tony Cairoli erstmals in seiner Karriere alt aussah.

mengebrochen, während Cairoli mit frischem Gesicht oben auf dem Podest stand. In Lettland war der 23-jährige Herlings der Mann mit strahlender Miene, während der 32-jährige Cairoli zum ersten Mal in seiner Karriere alt aussah.

Der Abstand in der WM beträgt jetzt 29 Punkte. Herlings hat zehn Laufsiege, Cairoli drei, und der Italiener hat seit Mitte März nicht mehr gewonnen. Wenn Herlings' Siegesrausch anhält, wird es für den amtierenden Meister bald kritisch.

Max Nagl konnte schon im Qualifikationslauf Cairoli's Tempo mitfahren und weckte einem Top-6-Start im ersten große Hoffnungen. Im Ziel er jedoch nur Zwölfter: „Ich in den ersten Runden zu ver- 7 ten gefahren.“ Der zweite folgte einem ähnlichen Muster.

Todd Waters' Einsatz auf der HRC CRF 450 RW endete in der sechsten Runde der Qualifikation, als der Australier über den Lenker flog und sich das rechte Schlüsselbein brach.

Pauls Jonass fuhr in der MX2-Qualifikation extrem nervös auf Platz 12: „Macht nichts. Es gibt



HODGKINSON

Zunächst P3: Henry Jacobi (#29) vor Hunter Lawrence und Ben Watson

Weltmeister besiegt: Thomas Kjer Olsen vor Local Hero Pauls Jonass

sehr viel Druck beim Heim-GP, und ich habe nie eine gute Quali hier gefahren. Im Rennen habe ich bisher nicht enttäuscht.“

Der sauber fahrende Jorge Prado war in der Qualifikation eine Klasse für sich, aber am Renntag sah man seine Schwächen. Der Teenager stürzte in der Startrunde des ersten Laufes und kam nicht weiter als auf Platz 10, während Jonass sich mit Blick auf die WM mit einem sicheren Rang 2 hinter Vorjahressieger Thomas Kjer Olsen zufriedengab.

Prado schnappte den Holeshoot im zweiten Lauf, während Jonass zunächst gestrandet war: „Die

Auswahl am Startgatter war als Zwölfter aus der Quali reine Glückssache, und ein anderer hatte schon mein gewähltes Gatter aus dem ersten Lauf genommen. Ich wählte das Falsche und versank im Sand auf der Startgeraden. Es war ein schweres Rennen, aber ich fuhr eine starke zweite Rennhälfte und habe nun zwei Punkte mehr Vorsprung.“

Der WM-Dritte Olsen schaffte in Kegums seinen zweiten Sieg in Folge: „Ich hatte schon bei der EM ein gutes Gefühl hier. Ich hoffe, ich kann das Erfolgsrezept in die restliche Saison mitnehmen.“ Der Däne verpasste einen Doppelsieg

mit einem Fahrfehler nur knapp, als er einen Angriff auf Prado starten wollte, aber auch das Yamaha-Duo Jago Geerts und Ben Watson immer näher kam. Watson musste in der zweiten Hälfte von Lauf 2 wegen einer Handgelenksverletzung aus der Vorwoche zurückstecken, aber der belgische Schüler Geerts hatte noch Siegchancen, bis sein späterer Versuch, Olsen zu kassieren, knapp scheiterte.

Erste Punkte für Tom Koch

Henry Jacobi zeigte im Qualifikationslauf erneut, dass er nach einem guten Start mühelos unter

die Top 6 fahren kann, und fuhr im ersten WM-Lauf eine Viertelstunde lang auf Platz 3, bevor die Kräfte des Thüringers nachließen: „Ich leide seit Donnerstag unter einer Angina.“ Er rettete knapp einen tapferen sechsten Platz ins Ziel und als Zwölfter im zweiten Lauf weitere neun Punkte. Zur Belohnung fährt Jacobi als WM-Achter nach Teutschenthal.

Auch Tom Koch hatte Grund zur Freude. Der WM-Neuling hatte bisher ein schweres Lehrjahr, aber er blieb in Kegums zweimal in derselben Runde wie der Sieger und holte verdient seine ersten vier WM-Punkte. ■

MOTOCROSS-GP LETTLAND / MXGP

Kegums (LV): 13. Mai, 7. WM-Lauf, Wetter: sonnig/26 Grad. **1. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 18 Runden à 1,560 km (= 28,080km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---------------------------|-----------|------|------------------------------|
| 1. Jeffrey Herlings (NL) | KTM | 18 | 35:17,750 m = 47,734 km/h |
| 2. Antonio Cairoli (I) | KTM | 18 | +3,095 s |
| 3. Romain Febvre (F) | Yamaha | 18 | +30,745 s |
| 4. Gautier Paulin (F) | Husqvarna | 18 | +31,253 s |
| 5. Clement Desalle (B) | Kawasaki | 18 | +48,939 s |
| 6. Jeremy v. Horebeek (B) | Yamaha | 18 | +57,055 s |
| 7. Max Anstie (GB) | Husqvarna | 18 | +1:01,142 s |
| 8. Glen Coldenhoff (NL) | KTM | 18 | +1:02,892 s |
| 12. Max Nagl (D) | TM | 18 | +1:20,053 s |
| 14. Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 18 | +1:26,326 m |

MOTOCROSS-GP LETTLAND / MXGP

2. Lauf: 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 18 Runden à 1,560 km (= 28,080 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---------------------------|-----------|------|------------------------------|
| 1. Jeffrey Herlings (NL) | KTM | 18 | 35:20,083 m = 47,681 km/h |
| 2. Antonio Cairoli (I) | KTM | 18 | +6,153 s |
| 3. Gautier Paulin (F) | Husqvarna | 18 | +56,082 s |
| 4. Tim Gajser (SLO) | Honda | 18 | +1:02,105 m |
| 5. Clement Desalle (B) | Kawasaki | 18 | +1:07,560 m |
| 6. Glen Coldenhoff (NL) | KTM | 18 | +1:11,982 m |
| 7. Jeremy v. Horebeek (B) | Yamaha | 18 | +1:19,390 m |
| 8. Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 18 | +1:26,477 m |
| 9. Max Anstie (GB) | Husqvarna | 18 | +1:39,387 m |
| 13. Max Nagl (D) | TM | 18 | +1:48,337 m |

WM-STAND MXGP

| | |
|----------------------------|------------|
| 1. Jeffrey Herlings (NL) | 336 Punkte |
| 2. Antonio Cairoli (I) | 307 |
| 3. Clément Desalle (B) | 244 |
| 4. Romain Febvre (F) | 223 |
| 5. Gautier Paulin (F) | 218 |
| 6. Glen Coldenhoff (NL) | 180 |
| 7. Jeremy Van Horebeek (B) | 179 |
| 8. Tim Gajser (SLO) | 177 |
| 9. Jeremy Seewer (CH) | 155 |
| 11. Max Nagl (D) | 121 |

| | |
|-------------|------------|
| 1. KTM | 347 Punkte |
| 2. Kawasaki | 255 |
| 3. Yamaha | 246 |

MOTOCROSS-GP LETTLAND / MX2

Kegums (LV): 13. Mai, 7. WM-Lauf, Wetter: sonnig/26 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 21 Runden à 1,560 km (= 26,520km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---------------------------|-----------|------|------------------------------|
| 1. Thomas Kjer Olsen (DK) | Husqvarna | 17 | 34:09,629 m = 46,580 km/h |
| 2. Pauls Jonass (LV) | KTM | 17 | +11,055 s |
| 3. Thomas Covington (USA) | Husqvarna | 17 | +19,745 s |
| 4. Jago Geerts (B) | Yamaha | 17 | +30,988 s |
| 5. Ben Watson (GB) | Yamaha | 17 | +32,466 s |
| 6. Henry Jacobi (D) | Husqvarna | 17 | +51,207 s |
| 7. Samuele Bernardini (I) | TM | 17 | +52,956 s |
| 8. Conrad Mewse (GB) | KTM | 17 | +54,718 s |
| 9. Calvin Vlaanderen (ZA) | Honda | 17 | +57,004 s |
| 20. Tom Koch (D) | KTM | 17 | +1:55,542 m |

MOTOCROSS-GP LETTLAND / MX2

2. Lauf: 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 17 Runden à 1,560 km (= 26,520 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---------------------------|-----------|------|------------------------------|
| 1. Jorge Prado (E) | KTM | 17 | 34:24,759 m = 46,239 km/h |
| 2. Thomas Kjer Olsen (DK) | Husqvarna | 17 | +2,681 s |
| 3. Jago Geerts (B) | Yamaha | 17 | +4,511 s |
| 4. Ben Watson (GB) | Yamaha | 17 | +9,717 s |
| 5. Pauls Jonass (LV) | KTM | 17 | +26,958 s |
| 6. Davy Pootjes (NL) | KTM | 17 | +36,606 s |
| 7. Calvin Vlaanderen (ZA) | Honda | 17 | +47,007 s |
| 8. Michele Cervellini (I) | Honda | 17 | +56,954 s |
| 12. Henry Jacobi (D) | Husqvarna | 17 | +1:21,067 m |
| 18. Tom Koch (D) | KTM | 17 | +2:05,513 m |

WM-STAND MX2

| | |
|-----------------------------|------------|
| 1. Pauls Jonass (LV) | 304 Punkte |
| 2. Jorge Prado (E) | 282 |
| 3. Thomas Kjer Olsen (DK) | 266 |
| 4. Ben Watson (GB) | 210 |
| 5. Jed Beaton (AUS) | 174 |
| 6. Calvin Vlaanderen (ZA) | 156 |
| 7. Jago Geerts (B) | 140 |
| 8. Henry Jacobi (D) | 128 |
| 9. Vsevolod Brylyakov (RUS) | 127 |
| 34. Tom Koch (D) | 4 |

| | |
|--------------|------------|
| 1. KTM | 344 Punkte |
| 2. Husqvarna | 288 |
| 3. Yamaha | 232 |

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Ferrari

360/430/458 Challenge ges. 0171/4167106 H

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

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

Ferrari 348 TS, EZ 4/1993, 72550 km, 217 kW (295 PS), rot, Leder, Klima, VB 49.800,-, Tel. 0171/3071634, mail@doeho-tore.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44126

Jaguar

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

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

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

Mercedes

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

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 50000 km, NP: 160.000,-, VB 59.000,-, T. 0171/3491847



CL 65 AMG, EZ 1/2004, 104000 km, 450 kW (612 PS), blau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, Nr-Fzg., VB 37.500,- EUR. dtm114@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44096

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

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin Privatmann und Barzahler. Tel. 04351/44411, martin-spielerling@t-online.de

Mini

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

Morgan

Aero / Plus 8 gesucht, mit BMW Motor. 0171/4167106 H

Nissan

370 Z, 40 Anniversary, 1 von 370 Stück, 22000 km, VB 28.900,-, Tel. 0171/8628507

Porsche

981 BOXSTER S/Cayman S, GT4
265 bis 345 kW, Hubr. bis zu 4,0l
TÜV-Eintrag - AbholSERVICE
www.t-t-p.de 08061/36666

928 GT gesucht. 0171/4167106 H

Porsche Felgen R20, Felgen neuw., nur 1 Saison gef., keine Makel, VB 3500,- €. 0176/84608781, j.speckhahn@web.de

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



Porsche 993 Carrera 4 Cabriolet, EZ 06/95, 48.600 km, 6-Gang, himbeerrot, Ganzleder flamencorot, SH, LM-Felgen, deutsche AL mit Wartungsheft. Verkauf im KA §25a, 65.600,- €. Peter Oettinger Hamburg GmbH, Meinedorfer Mühlenweg 25-27, 22393 Hamburg, Tel. 040-6422206 www.peteroettinger.de H

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

Sammler sucht 964, nur Coupé, Heckantrieb, Schalter. Seriöse und diskrete Abwicklung. Nur Privat, keine Händler. ponti1967@gmail.com, 0160/4680570



997 911 GT2 RS, EZ 10/2010, 18227 km, 456 kW (620 PS), Carraraweiß, Navi, Klima, Xenon, Keramikbremse, approved Garantie, NR-Fzg., 359.911,- € (MwSt. awb.) Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-00, teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44077

991 S Cabrio, EZ 2012, 4200 km, Schalter, blau-met./blau, Leder DCM, von privat, 95.000,- €. T. 0521/1645691, ab 15 h

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

997 Cabrio, EZ 2010, 50000 km, 345 PS, schwarz/schwarz, Vollerleder, Klappenaus-puff, 19", Navi, Sammlerzustand, 68.000,- €. Tel. 0172-7797397



996 Porsche 911 GT3 Clubsport, 2. Hand, EZ 11/1999, 27750 km, 265 kW (360 PS), Silber, Klima, Schalensitze, Käfigerweiterung, Clubsportpaket, Einmassenschwungrad NR-Fzg., 89.900,- € Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44075

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

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

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

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

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

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

ZF MOTORSPORT
Renn- und High Performance Kupplungen
Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung
bsa CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

Seat

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Immobilien

Gewerbefläche/Oldtimerhalle am Großen Arber, ca. 300 - 700 qm, 7-18 Stellplätze, 1992, ab 195.000 €, nehme PKW in Zahlung. Tel. 0171-544 7207

Literatur

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

Modellautos

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

Veranstaltungen

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

Freies Fahren am Salzburgring für BMW Old- und Youngtimer am 10. August 2018, 0151/67719096 oder unter: www.msc-simbach.de

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

Track Day Salzburgring 08./09.06. Buchen unter: www.drive-and-fun.de H

Verschiedenes

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

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25 % Leistung und Drehmoment; www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

Veranstaltungen

YAMAHA
Rides Your Heart

Kawasaki

aprilia

Keller Motos



BIKER GRILL
Samstag, 26. Mai, 9 - 17 Uhr

Alle Motorrad- & Roller-Neuheiten von: YAMAHA | KAWASAKI | APRILIA stehen zur Probefahrt bereit!

Platin Modelle - Yamaha und Kawasaki

Keller Edition - nur bei uns erhältlich

Größte Mietfahrzeugflotte der Schweiz

Über 150 OCCASIONEN mit Garantie

BEKLEIDUNG

HELME

ZUBEHÖR

LADY- + KIDS-CORNER

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Werner Keller & Team
CH-5301 Siggenthal-Station
Tel. +41 56 281 13 13
www.keller-motos.ch



Versicherungen

RENNKASKO.DE

Versicherungen für den Motorsport Rennkasko Veranstalterhaftpflicht **sportvers.de**

RENNSPORT **clickvers.de** VERSICHERUNGEN CLICKversichert ins Ziel!

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

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

Zubehör

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



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 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

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

VERLAG

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

Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:

Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Ramms
Telefon: +49 (0)711 182 10

Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Ramms

Publisher Automobil: Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99

Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig

ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 15 22

Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:

Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH

Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz

Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74

20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

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

Jahresabonnement:
€ 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus

(D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90

(CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
erhalten gegen Vorlage ihrer 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 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,

E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte

Manuskripte übernimmt der Verlag keine
Haftung.

Leserbriefe

Armutszeugnis

Zum DTM-Rennen in Hockenheim; MSa 21/2018

Seit 1986 besuche ich die DTM auf dem Hockenheimring. Ich habe in all der Zeit nur zwei Rennen krankheitsbedingt verpasst. Aber letztes Wochenende war wohl mein letztes Rennen, dass ich mir angeschaut habe. Obwohl die DTM-Rennen absolute Spitze waren, sind 85 Euro (Nordtribüne) für nur zwei Rennen mehr als nur ärgerlich und enttäuschend. Und dann noch die paar Club-R8 als Rennen zu verkaufen, ist wohl das traurigste Armutszeugnis, welches ein Veranstalter abgeben kann. Ich kann mich noch an Zeiten erinnern, da hat man für 25 Mark bis zu 8 Rennen gesehen. Nicht nur die DTM begeisterte damals noch durch ihre Rahmenrennen: Legendar waren einst die Formel-3-Schlachten von Schumi, Wendlinger und Co. Und Porsche, Renault-R5 und Formel V waren Garanten für spannende Unterhaltung. Damals wurde dem Zuschauer noch etwas geboten. Und dann das Fahrerlager! Bitte, was hat diese Food-Truck-umrandete Palettenfläche mit einem Fahrerlager zu tun? GAR NICHTS! Für diese Kommerzarena auch noch Eintritt zu verlangen ist der Gipfel der Unverschämtheit. Für mich ist ein Fahrerlager ein Ort, an dem man zum Greifen nah an die Rennfahrzeuge herankommt. Wo man Mechanikern bei der Arbeit zusehen kann. Und wo sich ein Fahrer nicht zu schade ist, um sich mal mit einem einfachen Fan zu unterhalten. Nur die DTM ist zu wenig, um sich für diese Eintrittspreise die meiste Zeit des Tages zu langweilen. Bitte, Gerhard Berger, ändere das, sonst bleiben noch mehr Zuschauer der DTM fern.

Armin Mertsch,
D-64653 Lorsch

BILD DER WOCHE



Ein BMW M235i trifft eines der seltenen Kiesbetten am Schwalbenschwanz

Die DTM lebt: Was für ein Rennen! Die DTM ist endlich wieder voll da! Auch die Moderation bei SAT1 ist echt klasse. Edgar Mielke und Timo Scheider machen das spannend und mit viel Herzblut. Dagegen wirkten die Moderatoren im Vorjahr wie in einem Stummfilm. Weiter so, SAT1!

Harald Fröbler,
D-42855 Remscheid

Interview mit dem Heiligen?

Zur MotoGP
MSa 20/2018

Wer diese WM seit Jahrzehnten begleitet, kennt solche Manöver von Rossi doch viel häufiger. Wie er zum Beispiel Sete Gibernau, Jorge und Casey runtergefahren hat. Und jetzt spielt er im Interview den Heiligen. Es gab viele unfaire Attacks von VR46, die nie bestraft wurden. Ich möchte damit seine Leistungen nicht schmälern, aber bevor solche Interviews von ihm kommen, sollte auch an seine Fahrweise erinnert werden. Es gab immer wieder

Fahrer, die dadurch aufgefallen sind und ruhiger geworden sind. Wer kennt nicht das Manöver von Capirossi, der nur durch bewusstes runterfahren von Harada zum 250er-Weltmeister wurde und nicht mal dafür bestraft wurde.

Peter Hegemann,
per E-Mail

In dem sonst sehr lobenswerten Artikel wird behauptet, Moto Guzzi hätte nach den Ein- bzw. Zweizylindern gleich einen Achtzylinder gebaut. Das stimmt aber nicht, denn ich kann mich an ein Rennen in Hockenheim 1953 erinnern, bei dem der Sieger eine 4-Zylinder-Guzzi fuhr. Es handelte sich um einen längs eingebauten, wassergekühltem Reihenmotor mit Kardanantrieb.

Franz Küpferle,
D-76744 Wörth

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

10.–13. Mai: ADAC 24h-Rennen Nürburgring

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

| | | |
|----------------------------|---|-------------|
| Donnerstag, 17. Mai | | |
| 10.00 | WTCR Nürburgring (Zus.) | Eurosport 1 |
| 20.00 | Rallye-WM Portugal, Live Stage 1 LIVE | Sport 1+ |
| Samstag, 19. Mai | | |
| 13.00 | DTM Lausitzring, 1. Rennen LIVE | SAT.1 |
| 13.00 | Formel E Berlin, Qualifying LIVE | Eurosport 2 |
| 16.00 | Rallye-WM Portugal, Live Stage 2 LIVE | Sport 1+ |
| 17.30 | Formel E Berlin, Vorschau. & Quali (Zus.) | Eurosport 1 |
| 18.00 | Formel E Berlin, Rennen LIVE (Wh. 00.45) | Eurosport 1 |
| Sonntag, 20. Mai | | |
| 09.00 | Formel 4 Lausitzring, 3. Rennen LIVE | Sport 1 |
| 10.00 | Rallye-WM Portugal, Live Stage 3 LIVE | Sport 1+ |
| 13.00 | DTM Lausitzring, 2. Rennen LIVE | SAT.1 |
| 13.00 | Rallye-WM Portugal, Power Stage LIVE | Sport 1+ |
| ca. 18.00 | BGTS Silverstone, Schlussphase LIVE | ES2/msp.tv |
| Montag, 21. Mai | | |
| 08.30 | WTCR Zandvoort, 2. Qualifying LIVE | Eurosport 2 |
| 12.00 | WTCR Zandvoort, 2. Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| 16.30 | WTCR Zandvoort, 3. Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| Dienstag, 22. Mai | | |
| 23.05 | IndyCar, Indy500 Qualif. Day 1 & 2 (Zus.) | Sport 1 US |

Motorrad

| | | |
|----------------------------|--|-------------|
| Donnerstag, 17. Mai | | |
| 16.00 | Freestyle-MX-WM, Mannheim (Zus.) | Eurosport 2 |
| Freitag, 18. Mai | | |
| 09.00 | Moto3-WM Le Mans, FP1 LIVE | Eurosport 1 |
| 09.45 | MotoGP-WM Le Mans, FP1 LIVE | Eurosport 1 |
| 10.45 | Moto2-WM Le Mans, FP1 LIVE | Eurosport 1 |
| ab 11.45 | Motorrad-WM Jerez, die Rennen (Wh.) | Eurosport 1 |
| 13.00 | Moto3-WM Le Mans, FP2 LIVE | Eurosport 1 |
| 14.00 | MotoGP-WM Le Mans, FP2 LIVE | Eurosport 1 |
| 15.00 | Moto2-WM Le Mans, FP2 LIVE | Eurosport 1 |
| Samstag, 19. Mai | | |
| 09.00 | Moto3-WM Le Mans, FP3 LIVE | Eurosport 1 |
| 09.45 | MotoGP-WM Le Mans, FP3 LIVE | Eurosport 1 |
| 10.45 | Moto2-WM Le Mans, FP3 LIVE | Eurosport 1 |
| 12.30 | Moto3-WM Le Mans, Qualifying LIVE | Eurosport 1 |
| 13.15 | MotoGP-WM Le Mans, FP4 & Quali LIVE | Eurosport 1 |
| 15.00 | Moto2-WM Le Mans, Qualifying LIVE | Eurosport 1 |
| Sonntag, 20. Mai | | |
| 08.30 | Motorrad-WM Le Mans, Warm-ups LIVE | Eurosport 1 |
| 11.00 | Moto3-WM Le Mans, Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| 12.15 | Moto2-WM Le Mans, Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| 13.00 | MX2-WM Teutschenthal, 1. Lauf LIVE | ES2/msp.tv |
| 13.45 | MotoGP-WM Le Mans, Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| 14.00 | MXGP-WM Teutschenthal, 1. Lauf LIVE | ES2/msp.tv |
| 16.00 | MX2-WM Teutschenthal, 2. Lauf LIVE | ES2/msp.tv |
| 17.00 | MXGP-WM Teutschenthal, 2. Lauf LIVE | ES2/msp.tv |
| Montag, 21. Mai | | |
| ab 14.00 | Motocross-WM Teutschenthal (Wh.) | Eurosport 2 |

Internet/Livestream

| | | |
|-------------------------|--|--------------------------|
| Samstag, 19. Mai | | |
| 10.05 | Formel 4 Lausitzring, 1. Rennen LIVE | sport1.de |
| 11.10 | DTM Lausitzring, 1. Qualifying LIVE | ran.de |
| 17.00 | Formel 4 Lausitzring, 2. Rennen LIVE | sport1.de |
| Sonntag, 20. Mai | | |
| 11.25 | DTM Lausitzring, 1. Qualifying LIVE | ran.de |
| ca. 14.30 | Blancpain GT Endurance Silverstone, Rennen LIVE | www.blancaingtseries.com |



DTM Lausitzring: Bietet auch das zweite DTM-Wochenende großes Spektakel?



MotoGP in Le Mans: Lokalmatador Johann Zarco gegen den Rest der Welt

Die nächsten Rennveranstaltungen

| | | |
|------------------|--|-----|
| Automobil | | |
| 17.–20.05. | Rallye-WM, Rallye Portugal | P |
| 19.05. | Formel E, ePrix Berlin | D |
| 19./20.05. | DTM, Lausitzring (+ F4/R8 Cup/TW Classics) | D |
| 19./20.05. | Supercars Australien, Winton | AUS |
| 19./20.05. | NASCAR Euroserie, Franciacorta | I |
| 20.05. | Blancpain GT Endurance, Silverstone | GB |
| 20.05. | Super GT, Suzuka | J |
| 20.05. | BTCC, Thruxton | GB |
| 20./21.05. | WTCR, Zandvoort (+ TCR Europe) | NL |

Motorrad

| | | |
|------------|---|----|
| 18.–20.05. | Speedway/Pfingstpokal Güstrow | D |
| 19./20.05. | Speedway/Bergringrennen Teterow | D |
| 19.05. | Speedw.-WM-Quali Zarnovica/SK, Slangerup/DK, Lonigo/I | UA |
| 19.05. | Speedway-U21-EM, Riwne | F |
| 20.05. | Motorrad-WM, Le Mans | D |
| 20.05. | Motocross-WM, Teutschenthal | E |
| 20.05. | Trial-WM, Camprodon | D |
| 21.05. | Speedway-WM-Quali Abensberg | D |

22. - 24. JUNI 2018

MOTORSPORT ZUM ANFASSEN

Das Motorsporterlebnis mit über 650 Startern
und internationalen Motorsportlegenden der
50er- bis 90er-Jahre.

ADAC
SACHSENRING
CLASSIC



www.sachsenring-classic.de

MOTORRAD
classic

MotorKlassik

mdr
SACHSEN

DEKRA



Sachsenring
Motorsport und mehr

ADAC
ADAC Sachsen