

Aboservice 70198 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZVK 09114

MOTORSPORT aktuell

NR. 19 / 25. APRIL 2018

MotoGP-Rennen in Austin

Márquez fährt in eigener Liga!



Formel 1: Fahrerkarussell 2019
**Das Warten auf
den ersten Zug**

Endurance-WM: 24h Le Mans
**Favoriten stolpern,
Außenseiter siegen**

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



Elektro-Renner mit 680 PS
**VW: Die Rekordjagd
am Pikes Peak**



Superbike-WM in Assen
**Kawasaki-Stars teilen
sich die Siege in Assen**



Blancpain Endurance Cup Monza
**Audi feiert knappen
Sieg vor Mercedes**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Viele große Namen im Fahrerkarussell für 2019 S. 4
- Formel 1** Wer wird bestes Team hinter den „großen Drei“? S. 6
- Formel 1** Kommentar: Max, der pflügende Holländer S. 8
- Formel 1** Interview mit dem Bahrain-Neunten Ericsson S. 9
- Historie** Der vielleicht mutigste F1-Motor aller Zeiten S. 10
- Formelsport** Neue F1-Spritregeln und IndyCar fiel ins Wasser S. 12
- Historie** Vor 50 Jahren: Das Debüt des Porsche 908 S. 14
- Sportwagen** Enges Finish beim BGTE-Auftakt in Monza S. 16
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypen-Welt S. 18
- Bergsport** Pikes-Peak-Renner von VW wurde enthüllt S. 20
- Rallyesport** WM-Vorschau Argentinien, weitere News S. 22
- Rallycross-WM** Elektro-Pläne der Hersteller, Kommentar S. 23
- Tourenwagen** Neues aus DTM, WTCR und weiteren Serien S. 24

Motorrad:

- MotoGP** Die große Márquez-Show beim GP der USA S. 26
- MotoGP** Weitere Hintergründe aus Austin und Ergebnisse S. 28
- Motorrad-WM** Bagnaia gewinnt Moto2-Klasse in Amerika S. 30
- Motorrad-WM** Martín nach Austin-Sieg auf Titelkurs S. 32
- Superbike-WM** Zwei Kawasaki-Siege in den Niederlanden S. 34
- Endurance-WM** Favoritensterben bei 24h von Le Mans S. 38
- Straßensport** Vorschau IDM 2018 und weitere News S. 40
- Offroad** MX Masters, Supercross und weitere Hintergründe S. 41

Leserservice:

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

38

Endurance-WM: Großes Favoritensterben beim 24h-Rennen in Le Mans



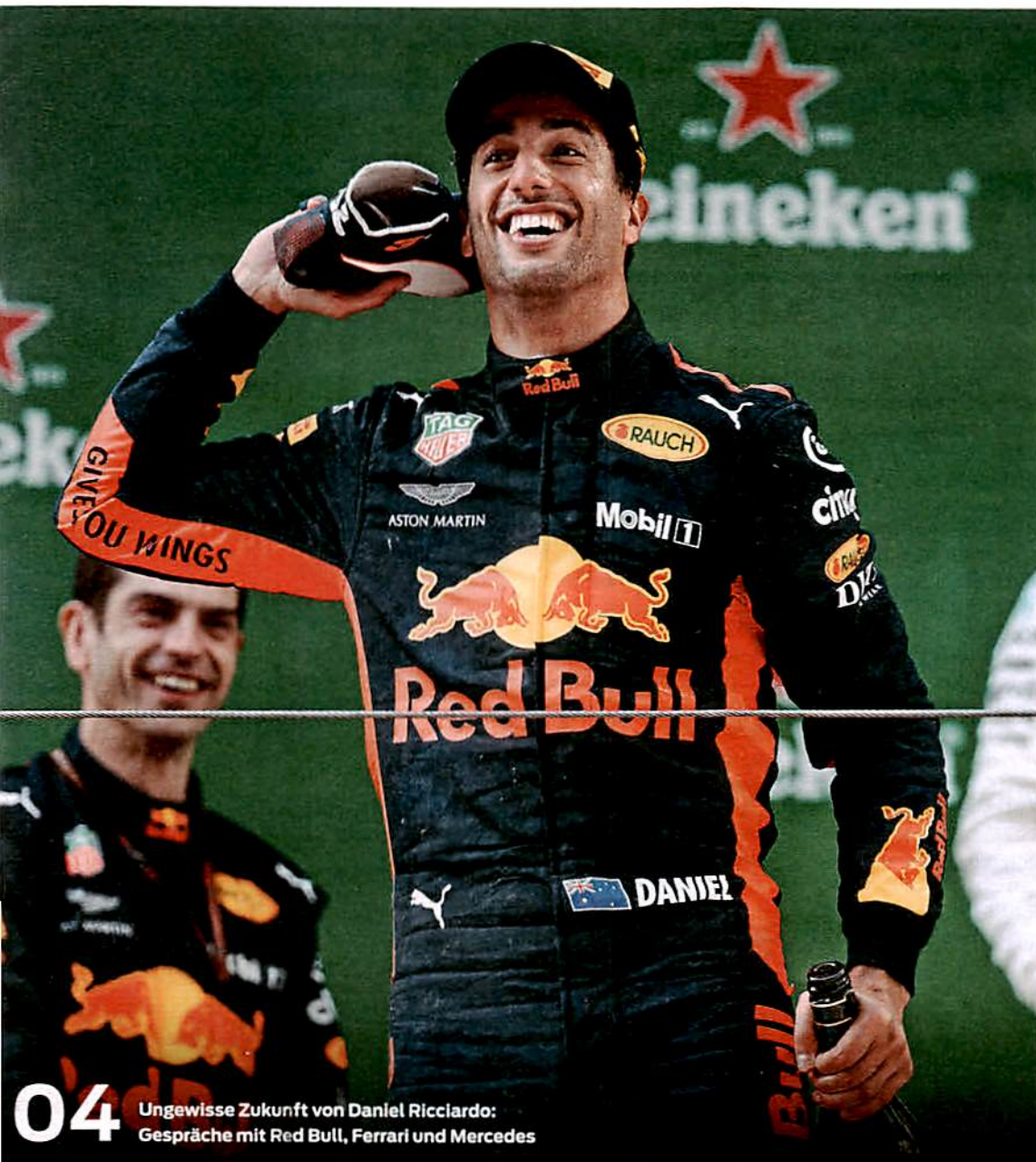
12

Regen beim IndyCar-Rennen in Alabama: Neue Indy-Generation säuft ab



30

Moto2 Austin: Intact schreibt Nuller nach Stürzen von Schrötter und Vierge



04 Ungewisse Zukunft von Daniel Ricciardo:
Gespräche mit Red Bull, Ferrari und Mercedes

RED BULL

RENNSPORT-HISTORIE

Für alle Nostalgiker haben wir gleich zwei tolle Historien-Geschichten parat. Wir erinnern an den ersten Formel-1-Turbo-Motor und an den ersten Auftritt des Porsche 908 vor 50 Jahren in Monza.
Seite 10 & Seite 14

WEC-RENNKALENDER 2019

Die aktuelle WEC-Saison ist noch nicht gestartet, da werfen wir schon einen Blick auf den Kalender für das Jahr danach. Neun Rennen soll es geben, darunter wohl auch eines auf einer neuen Strecke.
Seite 19

EKSTRÖM FEIERT ABSCHIED

Mattias Ekström war als DTM-Fahrer eigentlich schon zurückgetreten. Doch für Hockenheim hat der verrückte Schwede nun überraschend eine kleine Zugabe geplant. Wir verraten warum.
Seite 24



41 ADAC MX Masters in Fürstlich Drehna:
Max Nagl kämpft nicht gegen Windmühlen

HORN

Wer macht den ersten Zug?

Wieso auf den Herbst warten, wenn die schönste Jahreszeit der Formel 1, die Silly Season, auch schon im Frühjahr beginnen kann? So unübersichtlich wie die Verhältnisse auf der Piste sind, gestaltet sich auch der Vertragspoker um Daniel Ricciardo, Lewis Hamilton, Valtteri Bottas und Kimi Räikkönen. Die Dinge spitzen sich zu ...

Von: **Elmar Brümmer**

In diesem Quartett gibt es keine Strategie-Computer, die die beste Taktik ausrechnen. Aber dennoch sind unzählige Varianten denkbar. Entscheidend wird sein, wer den ersten Zug macht und wer sich wie und wo und vor allem wie lange bindet. Mercedes scheint trotz der bisherigen Sieglosigkeit immer noch die beste Adresse zu sein, zumindest bis zum Ende des Jahrzehnts. Das weiß Toto Wolff, und deshalb gibt sich der Teamchef auch ganz entspannt. Allerdings muss auch die Personalabteilung der Silberpfeil-Fraktion längerfristig planen. Bedeutet: Lewis Hamilton

binden, den Wolff immer noch für den derzeit besten aller Fahrer hält, und einen starken zweiten Mann aufbauen. Ob der Adjutant weiterhin Valtteri Bottas heißen kann? Immerhin mischt der Finne stärker mit als über weite Phasen in seinem Debütjahr als Sternfahrer, aber ob seiner Durchsetzungskraft und seiner Konstanz herrschen trotz der ansprechenden Leistung in China immer noch Zweifel. Bottas hat man sicher, zumal der Finne aktuell keine großen Alternativen hat, wenn er sich sportlich nicht verschlechtern will.

Wer ersetzt Räikkönen?

Theoretisch käme er auch für den Beifahrerjob in Maranello infrage, aber Ferrari sucht einen Reißer, und am liebsten einen aus dem eigenen Juniorenkader. Allerdings stellt sich da die Frage, ob ein Charles Leclerc nach nur einem Ausbildungsjahr bei Sauber schon so weit ist. Kimi Räikkönen scheint zu wissen, dass es wohl seine endgültig letzte Saison in Rot ist. Den Wasserträger spielt er jetzt schon nur widerwillig, und seine Contenance scheint zu bröckeln – das könnte noch für Konfliktpotenzial im WM-Kampf sorgen, denn jeder der Top-Favoriten braucht Beistand, um den Gegnern die Punk-

te abzugeben. Red-Bull-Teamchef Christian Horner und Berater Helmut Marko haben schon mal die Checkliste durchgesehen, wer sich denn für den Fall des Falles als Nachfolger von Ricciardo so anbietet: Carlos Sainz natürlich, auch Pierre Gasly. Ganz einfach ist es aber nicht, einen Kollegen zu finden, der mit Verstappen harmoniert.

Ricciardo hat Zeit

Daniel Ricciardo, der grandiose Sieger von Shanghai, hat momentan alle Trümpfe in der Hand. Der Australier weiß, dass sein Marktwert mit jedem Erfolg steigt. Auch die Red-Bull-Oberen wissen das und würden sich gerne beeilen, das Eigengewächs zu halten. Ricciardo ist im besten Rennfahreralter, er ist gut zu vermarkten – und er hält jeglichem Druck stand. Das macht ihn natürlich auch zu einem heißen Kandidaten für Mercedes. Der 28-jährige wird aber auch bei Ferrari heiß gehandelt, obwohl das Verhältnis zu Sebastian Vettel im gemeinsamen Jahr bei Red Bull nicht herausragend gut war, was aber auch daran gelegen haben kann, dass Ricciardo den Weltmeister damals



Wird Daniel Ricciardo 2019 Teamkollege von Lewis Hamilton? Momentan ist nichts ausgeschlossen



Die Sieglos-Serie schlägt aufs Gemüt: Hamilton lässt Mercedes warten



klar besiegt hat. Vettel entscheidet bei Ferrari in der Personalfrage mit.

Wer die Wahl hat, hat die Qual: „Ich will nichts zu Langes unterschreiben, weil ich nicht weiß, wohin sich der Sport bewegt“, sagt Ricciardo, „ein Zwei-Jahres-Vertrag würde sich gut anfühlen.“ Sein aktueller Boss Christian Horner spricht ja gern davon, mit Ricciardo und Max Verstappen die beste Fahrerpaarung im Feld zu haben, und wenn jetzt auch noch das Auto titeltauglich ist, wäre das natürlich die Wunschkonstellation. Allerdings könnte sich für die Bullen negativ auswirken, dass der Fokus in den letzten beiden Jahren stärker auf Verstappen gelegen hat. Das hat auch Ricciardo registriert – und nicht vergessen. Er kokettiert damit, dass Mercedes ihn gern kontaktieren könne, wenn sie ihn haben wollten: „Aber das haben sie bisher nicht.“ Das Spielchen kommt einem bekannt vor, es lief letztes Jahr mit Verstappen und Mercedes ähnlich – flugs hatte der Niederländer danach einen langfristigen Vertrag mit seinem bisherigen Arbeitgeber unterschrieben.

Daniel Ricciardo will im kommenden Jahr auf jeden Fall in einem Auto sitzen, mit dem er die Weltmeisterschaft gewinnen kann: „Das ist meine Priorität.“ In Richtung seines Entdeckers Helmut Marko gibt er das Signal: „Ich will Red Bull nicht verlassen. Wenn wir in dieser Saison Rennen gewin-



Bottas garantiert Mercedes Ruhe, aber nicht den Erfolg. Reicht das?

nen, dann ist Red Bull sehr attraktiv und alles ziemlich einfach. Ansonsten gibt es sicher Alternativen ...“ Nicht so einfach ist die Definition, was „gewinnen“ genau bedeutet. „Ein paar mehr Rennen“, hat er in Shanghai gesagt, müssten es schon sein. Rennen, in denen er unterstreichen will, dass der Große Preis von China keine Eintagsfliege gewesen ist. „Wenn wir ihm das Auto dazu hinstellen, hat er keinen Grund, woanders hinzugehen“, sagt Christian Horner und weist süffisant darauf hin, wie Kimi Räikkönen immer wieder taktisch geopfert wird. Es geht um Leistung, Standing – und ums Geld.

Wo hakt's bei Hamilton?

Bei Mercedes sollte die Vertragsverlängerung mit Lewis Hamilton schon vor Saisonstart über die Bühne gehen, dann wurde in Bahrain nachverhandelt, aber bis Redaktionsschluss war immer noch nichts unterschrieben. Offizieller Grund für den Weltmeister: „Ich will erst wissen, wohin die Reise

der Formel 1 geht.“ Hamilton pokert nicht nur um mehr Geld, er stellt sich offenbar die Frage, ob und wie lange er überhaupt noch fahren will: „Es wird der wichtigste Vertrag meiner Karriere.“ Vermutlich auch der letzte. Verhandlungspartner Niki Lauda beharrt trotz aller Störfeuer darauf, dass man sich im Prinzip einig sei. Hamilton hat auch kaum eine andere Wahl, als zu bleiben oder aufzuhören. Momentan plagen ihn aber Stimmungsschwankungen – das hat bei einem Leidenschaftsmenschen wie ihm traditionell mit der Form auf der Rennstrecke zu tun. Die ist bekanntermaßen aktuell etwas durchgewachsen. Eine britische Alternative, zugegeben eine sehr gewagte, wäre der erst 18 Jahre alte Lando Norris, der auf den Markt kommt, wenn McLaren ihm für 2019 kein Cockpit anbieten würde. Hinter dem Supertalent, das aktuell in der Formel 2 fährt, ist aber nicht nur Toto Wolff her, sondern auch Red Bull. Es bleibt unübersichtlich, auf und neben der Strecke. Und damit: spannend. ■



Kandidat bei Mercedes und Ferrari: Ricciardo hat mehrere Optionen für 2019

Großes Gedränge: HaasF1, McLaren, Force India und Toro Rosso kämpfen um jeden Meter



Wer wird Vierter?

Im Verfolgerfeld wechseln ständig die Fronten. In Australien lag HaasF1 vorn, in Bahrain Toro Rosso und in China Renault. Gibt es da ein Muster?

Von: **Michael Schmidt**

Die Lage im Verfolgerfeld der Formel 1 ist unübersichtlich. Ein eindeutiger Favorit für Platz 4 kann noch nicht ausgemacht werden. McLaren führt die Rangliste mit 28 Punkten vor Renault (25), Toro Rosso (12), HaasF1 (11), Sauber (2) und Force India (1) an. Doch der Punktstand spiegelt nicht unbedingt das wider, was auf der Strecke passiert. In Melbourne war

HaasF1 die vierte Kraft, bekam aber keine WM-Zähler dafür. In Bahrain fuhr sich Toro Rosso mit dem vierten Platz von Pierre Gasly überraschend in die Schlagzeilen, stürzte aber nur ein Rennen später wieder ins Niemandsland ab. Und in China löste der Favorit auf dem Papier zum ersten Mal sein Versprechen ein. Renault sahnte zehn WM-Zähler ab.

McLaren war kein einziges Mal Best of the Rest. Der MCL33 ist ein Auto mit zwei Gesichtern. Schwach auf eine Runde, stark im Rennen. Fernando Alonso und Stoffel Vandoorne bringen in der Qualifikation die Reifen nicht schnell genug in ihr Arbeitsfenster. Dafür schon das Auto seine Reifen im Rennen. Das ist der Joker am Sonntag. Wenn dann noch einer im Auto sitzt, der wie

Alonso jede Chance nutzt, ist das gut für den Kontostand.

Trotzdem muss McLaren Kritik einstecken. Wollte das Team nicht mit Red Bull um Podiumsplätze kämpfen? Alonso spricht von zu hoher Erwartungshaltung, dabei hat er sie selbst erst geschürt. „Gebt uns Zeit. Das Paket mit dem Renault-Motor ist noch ganz neu. In zwei Monaten dürft ihr uns neu beurteilen.“ Die Hoffnung liegt auf einem halb neuen Auto, das in Spanien debütiert. Mit neuer, spektakulärer Nase, Leitblechen, Unterboden und Seitenkästen.

McLaren schürt Hoffnung

Die B-Version des MCL33 soll für McLaren ein Befreiungsschlag werden. Auch um die Investoren zu beruhigen, die bereits Alarm

schlagen. Auch Renault will bis zum Europa-Auftakt in Barcelona mächtig aufrüsten. In Baku kommt ein Paket für schnelle Strecken, in Barcelona neue Flügel vorne und hinten und ein modifizierter Boden.

Das Upgrade soll das Problem lösen, das die Renault im Rennen noch bremst. „Wir haben zu wenig Abtrieb im Heck. In der Qualifikation können wir das mit dem Extra-Grip frischer Reifen überdecken. Aber für das Rennen brauchen wir eine Lösung, weil uns da die Reifen zu stark abbauen“, erklärt Nico Hülkenberg, dem die Geschichte bekannt vorkommt. „Hatten wir auch zu Beginn des letzten Jahres. Der Fehler lag in der Aerodynamik.“ In Shanghai setzte Renault von vornherein auf zwei Boxen-



WILHELM



WILHELM

Zwei Gesichter: McLaren ist im Training schwach und im Rennen stark

gie gesplittet, wäre mehr dabei herausgekommen als nur ein WM-Punkt für Kevin Magnussen. Romain Grosjean wäre mit einem Start auf Ultrasoft-Reifen mit einer Zweistopp-Strategie besser bedient gewesen. Sein später zweiter Stopp war eine Verzweiflungstat. HaasF1 kündigt für den GP Kanada ein großes Aero-Paket an. Bis dahin soll auch ein größerer Ers-Kühler installiert sein. Auf Strecken, wo die Batterie viel geladen und entladen wird, muss man noch auf einen Teil der Elektropower verzichten.

Toro Rosso rätselt über sein Auto. Sonst kann es nicht sein, dass der STR13 zwischen Himmel und Hölle schwankt. In Austra-

lien und China passte die Fahrzeugabstimmung nicht. Pierre Gasly und Brendon Hartley waren kaum schneller als die Sauber und Williams. Der gleiche Gasly belegte in Bahrain unangefochten den vierten Platz. Da mutmaßte man noch, dass es an den renovierten Teilen wie Frontflügel, Unterboden, Leitblechen und Bremsbelüftungen gelegen haben könnte. Doch die gleiche Spezifikation versagte nur sieben Tage später in Shanghai. Am Honda-Motor lag es nicht. In Bahrain betrug der Vollastanteil 73, in Shanghai nur 67 Prozent.

Force India kennt mittlerweile seine Schwachstelle. Der VJM11 lernt nur mühsam das Laufen.



WILHELM

Alonso: „Erwartungshaltung zu hoch“

Das große Aero-Paket, das über die ersten drei Rennen verteilt wurde, tut zwar, was es tun soll, doch das machte das Auto nur unwesentlich schneller. „Das Heck ist instabil am Kurveneingang, der Abtrieb schwankt. Deshalb lassen wir den neuen Frontflügel so lange zu Hause, bis wir das Problem im Heck gelöst haben“, verrät Technikchef Andy Green. Er und seine Kollegen haben nach dem Ausschussverfahren auch bereits die einzig mögliche Fehlerquelle aussortiert: „Die Form und der Einzug der Seitenkästen sind schuld. Sie stören die Strömung zum Heck.“ Force India wird erst zum GP Spanien reagieren können. „Wenn der Fehler behoben ist, gewinnen wir auf einen Schlag eine halbe Sekunde“, ist Green überzeugt.

Sauber will in die Punkte

Auch Sauber will beim GP Spanien seinen C37 aufrüsten. „Vier Zehntel fehlen noch auf Toro Rosso und Force India. Wir sind nicht mehr meilenweit weg. Das macht Mut“, sagt Teammanager Beat Zehnder. Marcus Ericsson atmet auf: „Drei Jahre lang ging es nur ums Überleben. Jetzt geht es um Resultate. Mit unserem Auto haben wir eine solide Basis. Wir sind am unteren Ende des Mittelfeldes. Ab jetzt können kleine Änderungen eine große Wirkung haben.“

Bei Williams braucht es mehr als nur kleine Anpassungen, um den FW41 wieder flottzumachen. Das Hauptübel ist eingekreist. Technikchef Paddy Lowe wollte das Kühlkonzept von Mercedes kopieren und ist dabei auf die Nase gefallen. Bei der Kombination aus Wärmetauschern und Kühlern ist es schwierig, die Temperaturen für die einzelnen Abnehmer zu balancieren. Weil es unter der Außenhaut zu heiß wird, muss Williams die Verkleidung großzügig öffnen. Das kostet acht Zehntel. ■

stopps, um die Länge der Stints zu verkürzen. Die Piloten mussten weniger auf ihre Reifen aufpassen. Das Safety Car schenkte ihnen den zweiten Boxenstopp.

HaasF1 machte von allen Mittelfeld-Teams bislang den solidesten Eindruck. Es gab keinen Ausreißer nach unten. Hätte das US-Team in Shanghai die Strate-



WILHELM

Ausgebremst: Renault will Force India als Best of the Rest ablösen



Williams-Technikchef Paddy Lowe wollte das Kühlkonzept von Mercedes kopieren und ist dabei auf die Nase gefallen. Unter der Verkleidung wird es zu heiß.



MSA

Abgehängt: Williams steht ohne Punkte da. Es gibt Ärger mit der Kühlung

Der pflügende Holländer



Max Verstappen stand sich in Shanghai mal wieder selbst im Weg. Die Kollision mit Sebastian Vettel brachte ihm viel Kritik im Fahrerlager ein. Bekommt der Holländer noch die Kurve?

Von: **Elmar Brümmer**

Geht das schon wieder los!? Der Autor erinnert sich noch gut an die vergangene Saison, und auch an die davor, als er mehrfach an dieser Stelle die Aufgabe hatte, das Wesen von Max Verstappen zu ergründen, dem pflügenden Holländer. Manchmal wäre es schön, einfach nur Niki Lauda sein zu können. Der Kommandeur der Sternenflotte befand nach der Chaos-Therapie von Shanghai: „Normalerweise wächst man an seinen Fehlern. Max aber wird nur kleiner. Das scheint mir auch eine Intelligenzfrage zu sein.“

Tatsächlich, der 20-Jährige stand am Ende da wie ein dummer Junge. Er hat nicht nur Sebastian Vettel das Rennen kaputt gemacht, sondern auch sich selbst. Zugegeben, die Leute vor dem Fernseher hatten ihren Spaß, insbesondere vermutlich die niederländischen Zuschauer, die RTL-Kommentator Heiko Waßer so am Herzen zu liegen scheinen. Tatsächlich aber herrscht längst Alarmstufe Orange, die Heimatschutzbehörde der Formel 1 müsste Maßnahmen ergreifen. Da werden Unfallprovozierer von ganz hinten drakonisch mit Strafpunkten bedacht, aber der Verkehrsrowdy ohne Einsicht kommt davon. Es darf ja wohl nicht daran liegen, dass Verstappen so unschuldig gucken kann.

Überbewerten sollte man die Aktionen auch nicht, in einer Sportart, deren Grundprinzip mal das Überholen und nicht die vom Computer errechnete Reifenstrategie war. So gesehen führt Verstappen nur vor, was sich alle ersehnen. Man stelle sich nur mal vor, es würde mit neuen Aerodynamikregeln tatsächlich

für jeden möglich, einen anderen anzugreifen. Dann muss man auch ernsthaft über eine Rückkehr von Pastor Maldonado nachdenken. Das wäre sicher lustig. Allerdings nur für ein, zwei Rennen. Denn jeder Sport kann, ganz wie der Straßenverkehr, nur nach Regeln funktionieren – und nicht mittels Chaos-Theorie. Die aufgebremsten zehn Sekunden waren

VERSTAPPEN IST NICHT ETWA DABEI, SICH SEINEN RUF ZU RUINIEREN. ER ZERSTÖRT IHN VIELMEHR, NACHHALTIG.

zwar ein Zeichen der Rennleitung, aber die Wirkung verpuffte. Zumal schon der Überholversuch gegen Hamilton schlimmer hätte enden können, ähnlich wie das Duell mit dem Weltmeister in der Vorwoche. Verzweiflung ist keine wirkliche Taktik. Verstappen hätte zwingend hinter

demjenigen landen müssen, der am Ende des Rennens (und vielleicht sogar am Ende des Titelrennens) der Verlierer war – Sebastian Vettel.

Der Heppenheimer ist, ähnlich wie Lewis Hamilton, einfach müde, sich permanent über einen rasenden Rotzlöffel und dessen fortgesetzte Ungezogenheiten aufzuregen. Er blieb ruhig über Boxenfunk – und ebenso gelassen, als der Übeltäter noch im Parc fermé das Gespräch suchte und sich kleinlaut entschuldigte. Auch was Neues: Das erste große Talent des Jahrzehnts erteilt der nächsten großen Hoffnung Verkehrsunterricht: „Du schadest dir doch nur selbst!“ Mal sehen, wie lange das anhält. Max Verstappen ist momentan nicht etwa dabei, sich seinen Ruf zu ruinieren. Er zerstört ihn vielmehr, nachhaltig.

Reine Talentverschwendung. Noch beim Ausbremsen in Haarnadelkurven schon die Richtung wechseln zu können, das kann tatsächlich nicht jeder. Max Verstappen hat oft genug bewiesen, dass er diese Fähigkeit perfektioniert hat, und sie hat ihm den schnellen Weg nach oben gebahnt. Aber was sich da jetzt un-

ter dem verharmlosenden Namen „Maximum Attack“ abspielt, kann seine Karriere in eine Abwärtsspirale führen. Und er soll sich bloß nicht wieder wie in Bahrain darauf berufen, dass es ja leicht sei, junge Fahrer bloßzustellen. Eine weinerliche Ausrede, nach 63 Rennen ist er alles andere als ein Anfänger.

Es braucht auch keiner kommen und behaupten, der junge Senna sei doch nicht weniger rücksichtslos gewesen. Der Unterschied: Als der Brasilianer dann ein WM-taugliches Auto hatte, lenkte er seine Aggressivität in die richtigen Bahnen. Wohl wissend, dass sich unnötig verlorene Punkte am Saisonende summieren. Bisher konnte Max Verstappen locker auf Hamilton und Vettel losgehen, weil er ja nicht um den Titel mitkämpfen konnte. Das ist jetzt anders. Zeit, etwas zu ändern. ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Verstappen noch zu unreif?“

Wird sich das Supertalent ändern?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

msa-lesertribune@motorpresse.de



Langweilig wird es mit Max Verstappen nie. Der Red-Bull-Pilot sorgt immer für Action auf der Rennstrecke

„Leclerc ist der stärkste Teamkollege, den ich je hatte“

Marcus Ericsson fuhr beim GP Bahrain zum ersten Mal seit dem GP Italien 2015 in die Punkte. Der Schwede erzählt von einem seiner besten Formel-1-Rennen, der harten Zeit davor und über seine Aussichten bei Sauber in dieser Saison.

Von: **Michael Schmidt**

War der GP Bahrain Ihr bester Grand Prix?

Einer der besten. Mexiko 2016 war auch gut. Da gab es aber keine Punkte dafür.

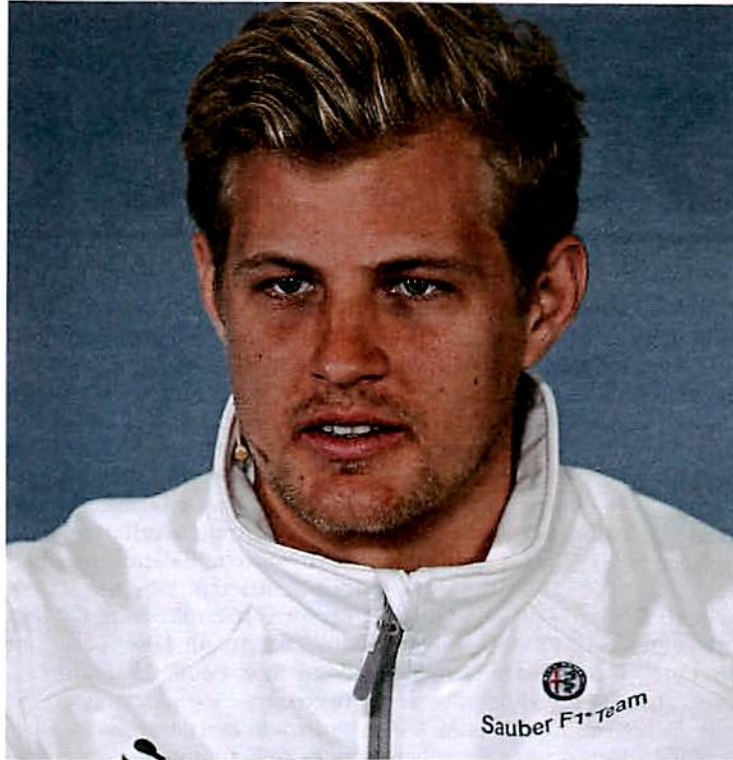
War es von Anfang an geplant, mit einem Stopp zu fahren?

Wir hatten mehrere Pläne, aber Plan A war ein Stopp. Wir wussten, dass das die größten Chancen auf ein gutes Resultat bringen würde. Das Fragezeichen war, ob wir die Reifen durch die langen Stints bringen.

Wie schwer war es, ein Rennen inmitten von lauter Zweistopprennen zu fahren? Sie hatten ja nie einen direkten Gegner.

Das ist sehr schwierig. Du musst sehr taktisch und diszipliniert fahren und wissen, wann du attackieren und wann du dich zurücknehmen musst. Du darfst nie die Reifen überfahren, weil sonst die Strategie im Eimer ist. Kritisch wurde es in Runde 15, als alle zum Boxenstopp abbogen. Danach hatte ich eine freie Strecke. Ich wusste, dass ich in diesen Runden Zeit machen musste, damit der Plan aufgeht. Ich musste aber auch bis zu meiner Zielrunde kommen, damit der zweite Stint nicht zu lang wird. Dann siehst du deine Gegner nicht, aber du weißt, dass sie irgendwann kommen werden, weil sie frischere Reifen haben als du. Als Alonso und Vandoorne angefliegen kamen, habe ich mich gar nicht groß gewehrt. Da verheißt du schnell deine Reifen, und dann musst du am Ende doch einen zweiten Stopp einschieben.

Wie hart war die punktlose Zeit nach Monza 2015?



Aufatmen: Ericsson hat in Bahrain nach 49 Rennen Flaute wieder gepunktet

„ICH BIN FROH, DASS DIE FORMEL 1 DIE FAHRERGEWICHTE VEREINHEITLICHT. DAS HÄTTE SIE SCHON VOR 15 JAHREN TUN SOLLTEN.“

Marcus Ericsson

Das schlaucht mental, weil du leicht das Vertrauen in dich selbst verlieren kannst. Du arbeitest so hart wie die anderen und kriegst nichts dafür. Vier Mal war ich Elfter seit Monza 2015. Jedes Mal schienen Punkte in Reichweite, und dann kam irgendwas Blödes dazwischen, wie ein Safety Car zur falschen Zeit. Ich habe trotzdem immer an mich geglaubt. Es hat sich ausgezahlt.

Hat Sie auch das Gefühl beflügelt, dass es mit Sauber wieder bergauf geht?

Ich sehe es als meine große Chance zu zeigen, was ich kann. Die letzten zwei Jahre hatten wir

das langsamste Auto in der Startaufstellung. Da kannst du dich nur schwer ins Schaufenster stellen.

Letztes Jahr war Ihr Handicap das Gewicht. Das Auto war mit Ihnen an Bord schwerer als das Mindestgewicht. Ist das Vergangenheit?

Ich habe über den Winter fünf Kilogramm abgespeckt. Das war wirklich hart. Weil wir ständig reisen, ist es schwer, eine Diät und ein bestimmtes Trainingsprogramm strikt durchzuziehen. Deshalb habe ich mich fast den gesamten Winter nach Spanien verdrückt, um dort an mir zu arbeiten. Das Gewicht war im letzten Jahr ein großer Nachteil für mich, mehr, als es die Leute glauben wollen. Letztes Jahr hatte das Auto mit mir zwischen fünf und zehn Kilogramm Übergewicht. Die ganze Saison lang. Pascal war zehn Kilogramm leichter als ich. Er lag entweder am Gewichtslimit oder drunter. Mit Felipe Nasr war es teilweise genauso. Zehn Kilogramm mehr oder weniger sind ja nicht nur drei Zehntel auf der Uhr. Das Zusatzgewicht lässt auch die Reifen schneller verschleifen und alles, was so dazu gehört. Ich bin froh, dass die

Formel 1 ab nächstem Jahr das Fahrergewicht vereinheitlicht. Das hätte sie schon vor 15 Jahren machen sollen. Fahrer wie Nico Hülkenberg, Daniel Ricciardo oder ich, die wir ein bisschen größer und damit schwerer sind, sollten nicht bestraft werden.

Charles Leclerc ist Ihr dritter Teamkollege bei Sauber. Wie ist er im Vergleich zu seinen Vorgängern Felipe Nasr und Pascal Wehrlein?

Wenn ich mir die Vita von Charles anschau mit den Erfolgen, die er in den Juniorformeln gehabt hat, dann ist er einer der besten Fahrer, die in den letzten Jahren in die Formel 1 gekommen sind. Für mich ist er der stärkste Teamkollege, den ich je hatte.

Wo steht Sauber?

Es sieht so aus, dass wir mit Williams auf Augenhöhe kämpfen können. Wir sind am Mittelfeld dran, stehen aber am unteren Ende. In den letzten zwei Jahren ging es nur ums Überleben. Jetzt geht es wieder um Resultate. Im Vergleich zu den letzten beiden Jahren war das ein riesiger Schritt. Das hat sicher auch mit dem Motor zu tun. Der aktuelle Ferrari-Motor ist schon eine ganz andere Welt als das Triebwerk, das wir im letzten Jahr gefahren sind. Die Basis des Autos ist gut. Natürlich könnten wir mehr Abtrieb gebrauchen. Ich glaube, davon hast du nie genug. In den schnellen Kurven verlieren wir noch zu viel Zeit. ■



Marcus Ericsson

Geburtstag: 02.09.1990

Geburtsort: Kumla (S)

Herkunftsland: Schweden

KARRIERE

1999–2006 Kartsport
2007 Formel BMW GB (P1)
2009 Formel 3 Japan (P1)
2010–2013 GP2 (3 Siege)
2014 Formel 1 Caterham (P19)
2015 Formel 1 Sauber (P18, 9 Punkte)
2016 Formel 1 Sauber (P22)
2017 Formel 1 Sauber (P20)
2018 Formel 1 Sauber

Renault EF15 V6-Turbo

Der Turbo-Pionier

Seit 2014 fährt die Formel 1 wieder mit Turbomotoren. Doch der erste Einsatz aufgeladener Triebwerke in der Formel 1 liegt weit zurück. Renault debütierte 1977 mit einem V6-Turbo. Neun Jahre später war die EF15C-Version die technische Krönung.

Von: **Michael Schmidt**

Eigentlich hätte dieser Mut einen WM-Titel verdient gehabt. Turbomotoren waren spätestens seit den Porsche-917/30-Panzern in der Can-Am-Serie im Motorsport ein Begriff. Doch in der Formel 1 traute man sich nicht an die Technologie heran, die Auspuffgasse dazu zu nutzen, eine Turbine anzutreiben, die Luft in einen Kompressor zu schicken und von dort hoch verdichtet mit entsprechendem Kraftstoff in die Brennräume. Das Konzept war in der Formel 1 seit 1966 ausdrücklich erlaubt. Es griff nur keiner zu. Selbst ein Motorpapst wie Cosworth-Gründer Keith Duckworth traute dem Hubraumfaktor von 0,5 keine Erfolge zu. Mit 1,5-Liter-Motoren war gegen die Dreiliter-Sauger kein Staat zu machen, glaubte Duckworth.

Er wurde schon bald nach dem Turbo-Debüt von Renault widerlegt. Später wettete Turbohasser Duckworth, dass der Faktor falsch bemessen sei. Da mobilisierten die besten schon aufgeladenen Triebwerke weit über 1000 PS. Renault bezahlte als Pionier auf dem Weg dorthin viel Lehrgeld. Dabei lag der Basismotor längst im Lager. Und war auch im Motorsport erfolgreich. Die Formel-2-Europameister von 1976 und 1977 fuhren einen Zweiliter-Ren-

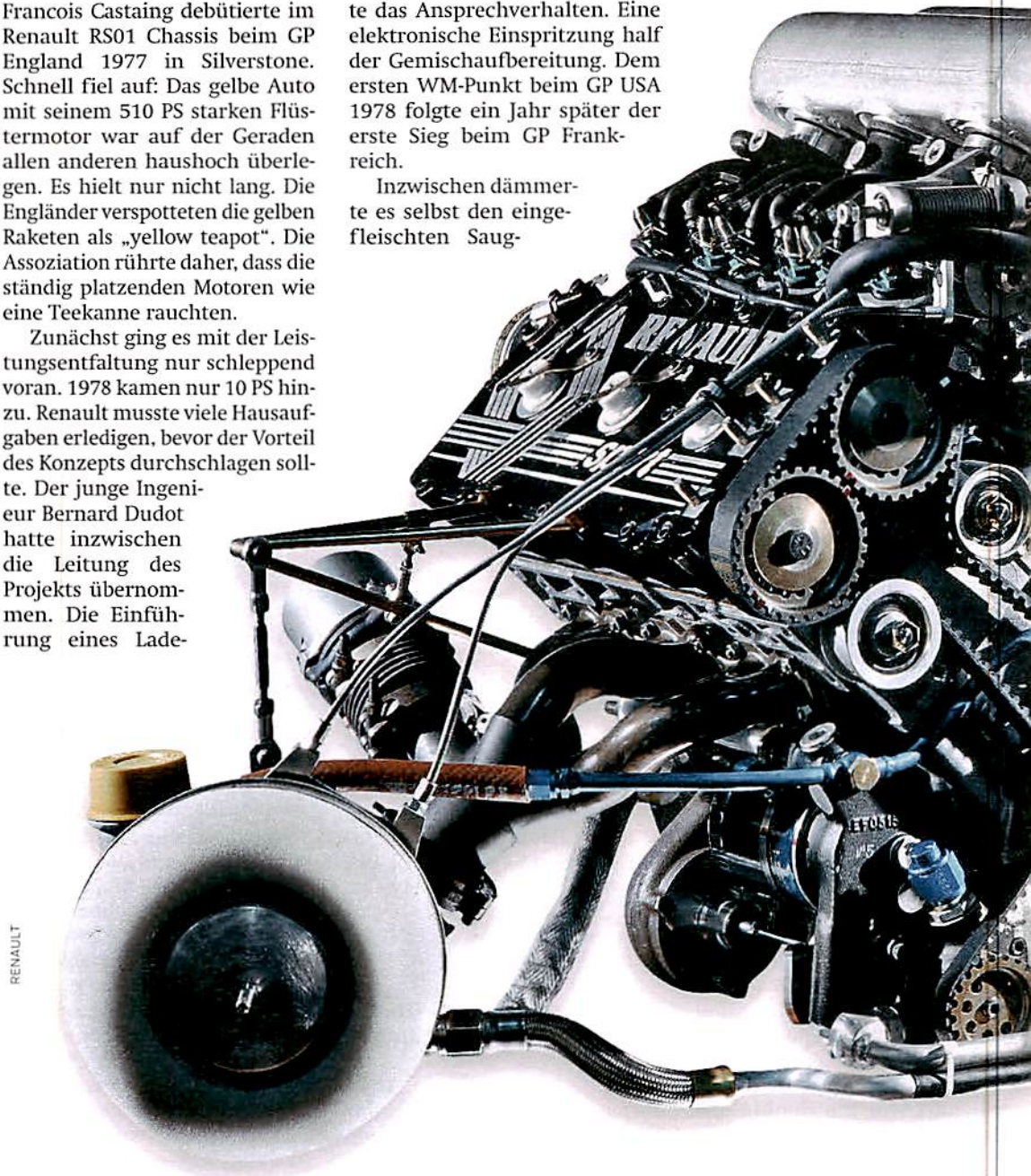
ault V6 mit 90-Grad-Bankwinkel. 1978 gewann Renault in Le Mans mit einer aufgeladenen Version davon. Da reifte bei dem französischen Automobilkonzern der Gedanke, man könnte es auch in der höchsten Spielklasse versuchen. Die Konstruktion von Francois Castaing debütierte im Renault RS01 Chassis beim GP England 1977 in Silverstone. Schnell fiel auf: Das gelbe Auto mit seinem 510 PS starken Flüstermotor war auf der Geraden allen anderen haushoch überlegen. Es hielt nur nicht lang. Die Engländer verspotteten die gelben Raketen als „yellow teapot“. Die Assoziation rührte daher, dass die ständig platzenden Motoren wie eine Teekanne rauchten.

Zunächst ging es mit der Leistungsentfaltung nur schleppend voran. 1978 kamen nur 10 PS hinzu. Renault musste viele Hausaufgaben erledigen, bevor der Vorteil des Konzepts durchschlagen sollte. Der junge Ingenieur Bernard Dudot hatte inzwischen die Leitung des Projekts übernommen. Die Einführung eines Lade-

luftkühlers senkte die Temperaturen der Verbrennungsluft. Neue Materialien machten die Kolben standfester. Wassereinspritzung senkte die Temperaturen im Brennraum. 1979 ersetzte ein Biturbo von KKK den Monolader von Garrett. Das verbesserte das Ansprechverhalten. Eine elektronische Einspritzung half der Gemischaufbereitung. Dem ersten WM-Punkt beim GP USA 1978 folgte ein Jahr später der erste Sieg beim GP Frankreich.

Inzwischen dämmerte es selbst den eingefleischten Saug-

Renaults Krönung: Die EF15-Baureihe des V6-Turbo wurde berühmt, weil sie der erste Rennmotor mit pneumatischer Ventilsteuerung war



RENAULT

DIE ERFOLGE

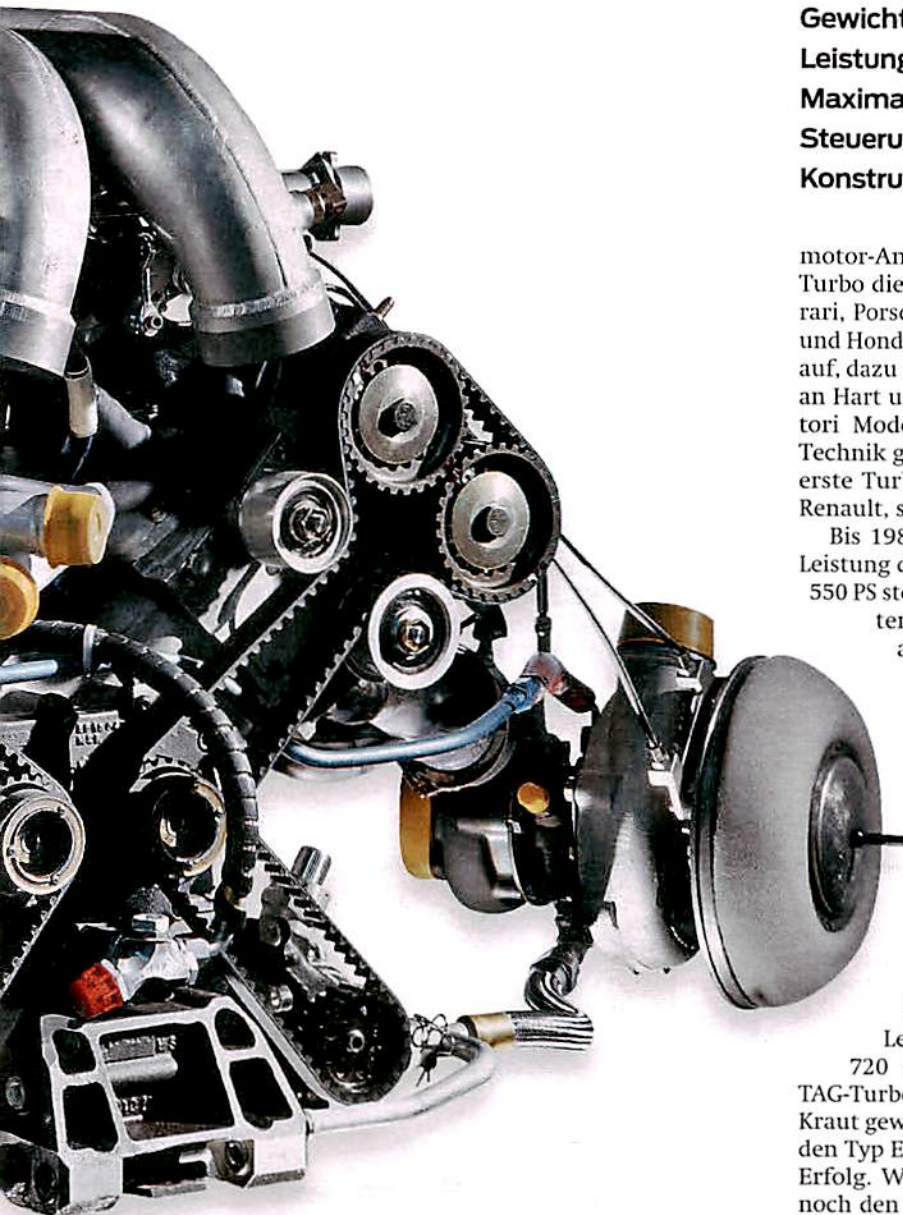


Debüt EF15:	GP Kanada 1985
Einsatz-Zeitraum:	1985–1987
Teams:	Renault, Lotus, Ligier, Tyrrell
GP-Starts:	28
WM-Punkte:	162
GP-Siege:	3

DIE TECHNIK



Bauart:	V6-Biturbo 90 Grad
Einbau:	längs
Hubraum:	1494 cm ³
Turbolader:	2 (Garrett)
Bohrung x Hub:	80,1 x 49,4 mm
Ventile:	24, Pneumatik
Verdichtung:	7,5:1
Gewicht:	145 kg
Leistung:	900–1050 PS
Maximaldrehzahl:	12800/min
Steuerung:	Zahnriemen
Konstrukteur:	Bernard Dudot, Alain Marguet



motor-Anhängern, dass dem Turbo die Zukunft gehörte. Ferrari, Porsche, BMW, Alfa Romeo und Honda sprangen auf den Zug auf, dazu einsame Wölfe wie Brian Hart und Carlo Chiti mit Motori Moderni. Der Pionier der Technik geriet unter Druck. Der erste Turbo-Titel ging nicht an Renault, sondern an BMW.

Bis 1981 konnte Renault die Leistung des EF1-Motors nur auf 550 PS steigern. Dann explodierten die PS-Zahlen. 1982 auf 580, eine Saison später auf 650 PS. Das EF1-Modell hatte ausgedient. Für 1983 entstand der Renault EF4-Motor. Die Franzosen kehrten wieder zu Garrett-Ladern zurück. Weitere Verbesserungen an Einspritzung und Zündung optimierten den Verbrennungsablauf. Die Leistung kletterte auf 720 PS. Doch gegen den TAG-Turbo von Porsche war kein Kraut gewachsen. Renault schob den Typ EF4-bis hinterher. Ohne Erfolg. Weder dem Werksteam noch den Kunden Lotus oder Ligier gelang ein Sieg. Größtes Übel war der hohe Spritverbrauch.

1985 zogen dunkle Wolken über dem Renault-Horizont auf. Der Vorstand erklärte mit Ende der Saison den Rückzug aus der Formel 1. Die Kunden Lotus, Ligier und Tyrrell durften noch ein Jahr länger mit Renault-Power fahren. Mitte 1985 debütierte die letzte Version des Renault V6-Turbo. Der Typ EF15 sollte die Krönung des Schaffens der Ingenieure aus Viry-Chatillon werden. Die Bohrung wurde von 86,0 auf 80,1 Millimeter verringert, der Hub entsprechend verlängert. Trotzdem stieg die Drehzahl um 1000/min. 1986 erfand Renault mit der Evolution EF15 DP das pneumatische Ventilsystem, das auf Ventildfedern verzichtete. Heute verwenden es alle.

Der letzte Renault-Sechszylinder dieser Ära mit dem Modellschlüssel EF15 C entfesselte bei 12500/min stattliche 1200 PS in der Qualifikation und immer noch 950 PS im Rennen. Die Renault-Ingenieure wurden zum Kehraus noch mit zwei Siegen von Ayrton Senna in Jerez und Detroit belohnt. Insgesamt holte der vielleicht mutigste Formel-1-Motor aller Zeiten 20 Siege, 50 Pole Positions und 51 Podiumsplätze, aber nie den Titel. Den gab es erst sechs Jahre später mit einem V10-Saugmotor. ■

Formel 1

Fünf Kilo mehr Benzin

Die FIA und die Teams konnten sich auf ihrer jüngsten Strategiesitzung nicht zu einer kompletten Aufhebung des Spritlimits durchringen. Man hat Angst, das würde zu Exzessen beim Anblasen des Heckflügels führen.

Von: **Michael Schmidt**

Wie erwartet wurden bei der Sitzung der Strategiegruppe am 17. April in Paris die Themen Budgetdeckelung und Geldverteilung ausgespart. Das F1-Management will in Einzelgesprächen mit den Teams ausloten, ob es noch Kompromisse geben soll. Wir hören, dass es bei den Finanzen nicht viel Verhandlungsspielraum gibt.

Bei dem Treffen hatten technische Themen Vorrang. Es ging darum, wie man unbürokratisch das Überholen erleichtern kann,

bevor 2021 völlig neue Autos kommen. Dafür wird das Spritlimit von 105 auf 110 Kilogramm angehoben. Ursprünglich wollte man die Begrenzung ganz aufheben. FIA-Präsident Jean Todt war aber aus politischen Gründen dagegen. Es würde den Gedanken der Effizienzformel verwässern. Die FIA-Techniker hatten Angst,

dass bei einer vollständigen Freigabe der Benzinmenge zu viel Kraftstoff dazu verwendet werde, um im Teillastbereich den Heckflügel anzublasen. Dieser Trick wird von Ferrari, Renault und McLaren bereits praktiziert.

Ohne Diskussionen wurde verabschiedet, das Gewicht von Auto und Fahrer wieder zu trennen.

Für Fahrer und Sitz gilt ein Einheitsgewicht von je 80 Kilogramm. Wer leichter ist, muss Ballast draufpacken. Außerdem werden 2019 alle Fahrer angehalten, biometrische Handschuhe zu tragen, in die Chips eingenäht sind, mit denen wichtige Vitaldaten während der Fahrt gemessen und übermittelt werden.

Über eine Modifikation der Flügel für 2019 wird noch diskutiert. Die Teams lehnen einen Schnellschuss ab. Vorgeschlagen wurde ein Frontflügel ohne Kaskaden und ein Heckflügel mit einem größeren Flap, um den DRS-Effekt zu verbessern. Beides soll das Hinterherfahren vereinfachen. Die Techniker sind skeptisch. Sie wollen nicht für zwei Jahre ihr Aero-Konzept ändern, wenn 2021 sowieso alles auf den Kopf gestellt wird. In der Motorfrage wurde das im Oktober 2017 präsentierte Konzept bestätigt: ein 1,6-Liter-V6-Turbo mit stärkerer MGU-K, aber ohne MGU-H. Bis Mai soll eine definitive Entscheidung fallen. ■



SUTTON IMAGES

Die Piloten müssen 2019 nicht mehr so extrem Sprit sparen wie jetzt

IndyCar

Land unter in Alabama

Der vierte Lauf der IndyCar-Serie im Barber Motorsports Park in Alabama musste aufgrund starker Regenfälle abgebrochen und verschoben werden.

Von: **Tobias Grüner**

Die Verantwortlichen der IndyCar-Serie haben alles versucht. Doch Mutter Natur behielt am Ende die Oberhand. Nach nur 23 Runden war Schluss mit der Rennaction in Birmingham, Alabama. Die Bedingungen ließen sicheren Motorsport einfach nicht zu. Am Start hatte es noch ganz gut ausgesehen. Doch nachdem Charlie Kimball in Runde 12 von Ed Jones in die Bande geschoben wurde, musste erstmals das Safety Car ausrücken. Bei verlangsamt

Tempo bildeten sich immer mehr Pfützen auf dem Asphalt. Und so kam es beim Restart in Runde 17, wie es kommen musste. Will Power rutschte mit Aquaplaning von der Strecke. Die Rennleitung entschied daraufhin, alle Autos an die Boxen zu beordern und auf Wetterbesserung zu warten. Nach 37 Minuten Pause wurden die Motoren noch einmal gestartet, doch mehr als drei weitere Runden im Schneckentempo waren nicht drin. „Wir hatten Aquaplaning hinter dem Safety Car. Vor allem auf den Geraden und in den Kompressionen haben sich Flüsse und kleine Seen gebildet. Durch den konstanten Regen wurde es einfach nicht besser“, entschuldigte sich Josef Newgarden, der das Feld anführte. Bei Regen, Wind und frostigen Temperaturen kämpften die Piloten mit Unterkühlung und beschlagenen Visieren. James Hinchcliff

hatte noch ein ganz anderes Problem. Er musste dringend aufs Klo: „Während der Pause habe ich die Rennleitung angefleht, dass wir nur drei Minuten das Auto verlassen dürfen. Ich musste so dringend. Als es wieder losging, war es eine der unangenehm-

sten Erfahrungen meines Lebens. Aber jetzt kann ich offiziell verkünden, dass ich dem Club derjenigen Fahrer beigetreten bin, die schon in ihren Rennoverall gepinkelt haben.“ Am Montag wurde das Rennen nachgeholt - leider nach Redaktionsschluss. ■



INDYCAR

Die Fahrer warteten lange in der Boxengasse auf das Ende des Regens

→→→ FAHR → 2018 TRAI →→ NING →

→ PERFEKTIONS
TRAINING
→ RUNDSTRECKEN
TRAINING
→ TRACKDAY
→ CARCONTROL
→ AB 449,-

CAR CONTROL

BOXBERG

04.08./05.08.2018

599 Euro

449 EURO FÜR FAHRER
UNTER 25 JAHREN
(LIMITIERTE ANZAHL PLÄTZE)

RUND STRECKEN TRAINING

BILSTER BERG

09.05./10.05.2018

899 Euro

TRACK DAY

BILSTER BERG

09.05./10.05.2018

599 Euro

PERFEKTIONS TRAINING

NÜRBURGRING-NORDSCHLEIFE

12.07.-13.07.2018 (ausgebucht)

19.09.-20.09.2018

2490 Euro



WEITERE INFOS UNTER
WWW.EVENT.MOTORPRESSE.DE/TRAINING

auto
motor
sport

sport
auto

Porsche 908

Aufstieg mit neuem Auto

Eigentlich wäre der 25. April für Porsche ein Grund zum Feiern: Vor genau 50 Jahren wird der neue Sport-Prototyp 908 zum ersten Mal eingesetzt. Beim 1000-Kilometer-Rennen in Monza 1968 feiert der neue Rennwagen seine Premiere.

Von: **Dirk Johae**

Doch schon bei den Vorbereitungen daheim in Zuffenhausen weiß die Werksmannschaft, dass die Reise nach Italien kein Siegeszug wird. Der damalige Ingenieur Peter Falk erinnert sich: „Das Getriebe des 908, ein unmöglich großes, schweres Aggregat, würde nicht halten.“ Doch dem Werksteam bleibt für die Premiere des neuen

Rennwagens keine Wahl: „Wir hatten nichts anderes“, so Falk.

Beim zweiten europäischen Lauf zur Marken-WM 1968 macht zudem nicht nur das Sechsganggetriebe Probleme, sondern beispielsweise auch die Lichtmaschinen und die Radlager. Durch die Reparaturen verlieren die neuen 908 viel Zeit an der Box, kommen aber immerhin ins Ziel: Mit 16 Runden Rückstand erreichen Ludovico Scarfiotti und Gerhard Mitter den elften Platz, die Trainingszweiten Jo Siffert und Hans Herrmann landen sogar nur auf Rang 19. In einem 907 retten Rolf Stommelen und Jochen Neerpasch die Porsche-Ehre: Hinter den Gesamtsiegern Hawkins/Hobbs im Ford GT40 werden sie Zweite.

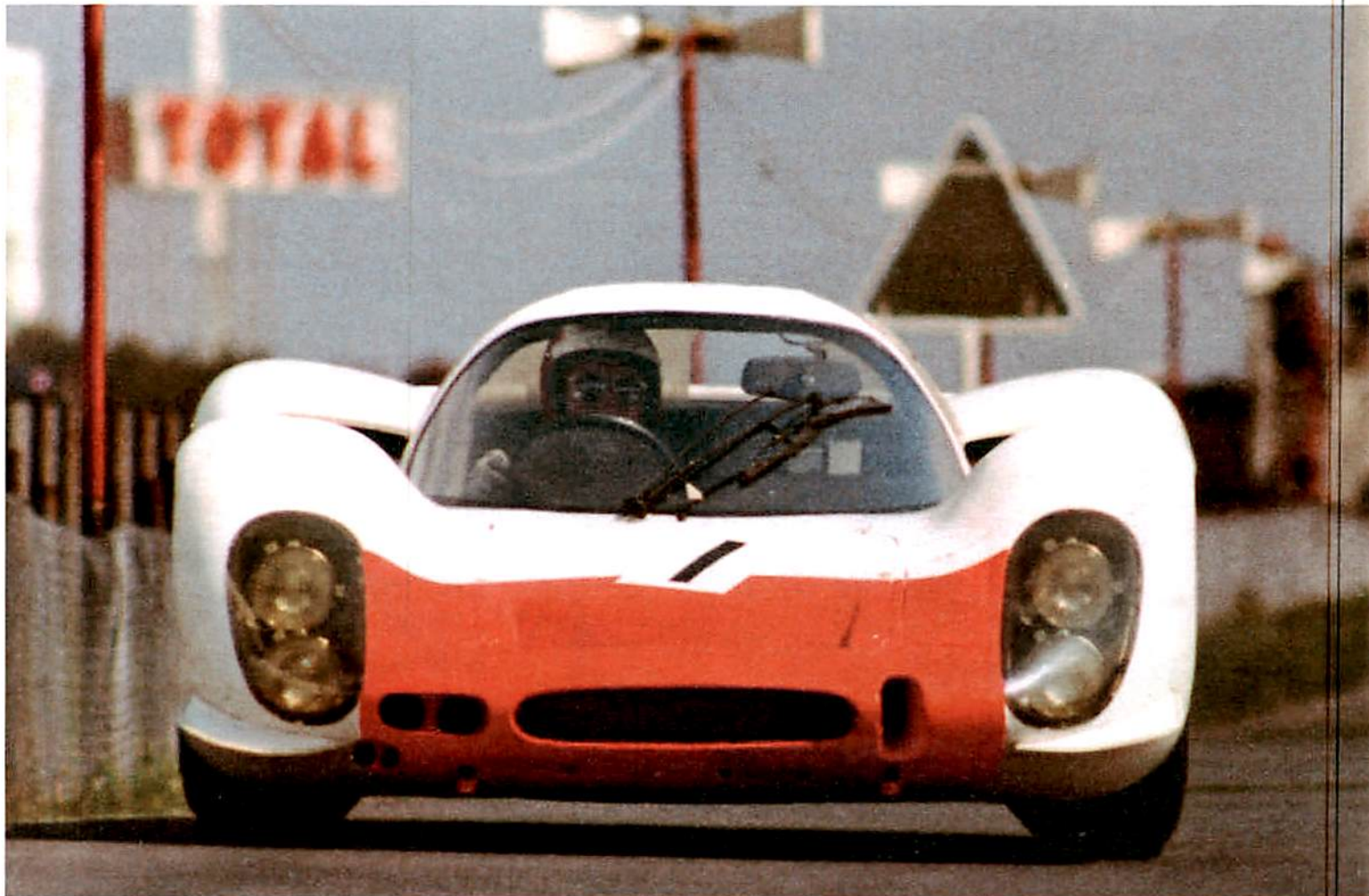
Rund neun Monate Entwicklungszeit für den 908 waren zu kurz. Die wesentliche Neuerung des in neun Monaten entwickelten Sport-Prototyps ist sein Acht-

zylinder, mit dem erstmals in der Firmengeschichte das maximale Hubraumlimit einer Kategorie ausgeschöpft wird. Porsche will künftig in der Lage sein, bei allen Läufen der Weltmeisterschaft um den Gesamtsieg zu kämpfen und vor allem das 24-Stunden-Rennen von Le Mans zu gewinnen. Vorbei die Zeit als Hubraum-David, der die Großen nur unter günstigen Bedingungen schlagen kann.

Im Juli 1967 hat ein kleines Team um Hans Mezger mit der Arbeit begonnen. Damals weiß Rennleiter Huschke von Hanstein bereits, dass 1968 der Hubraum für die Sport-Prototypen auf drei Liter begrenzt wird. Für Sportwagen mit einer Homologation ist ein Hubraum von fünf Litern gestattet. Diese Regelung nutzen Ford und das Team von John Wyer: Die Gulf-GT40 werden zum Hauptgegner um die Markenweltmeisterschaft. Dank

des Le-Mans-Sieges im September gewinnt Ford den Titel. Für den neuen 908 bleiben nur zwei Saisonsiege auf dem Nürburgring und in Zeltweg.

Damit ist der ältere 907 mit dem 2,2-Liter-Achtzylinder, der noch auf dem Formel-1-Motor von 1962 basiert, dank der drei Saisonsiege in Daytona, Sebring und bei der Targa Florio erfolgreicher. Dennoch gehört dem 908-Triebwerk die Zukunft: Nur mit einem neuen Achtzylinder lässt sich die Hubraumgrenze erreichen. Außerdem ist die Konstruktion, eine Weiterentwicklung des Sechszylinders für den 911R, einfacher, schneller zu montieren und allein dadurch wesentlich kostengünstiger. Der Zusammenbau eines 908-Motors dauert nur 25 Stunden, für den alten 771-Achtzylinder sind knapp unter 250 Stunden überliefert. Mit dem Einsatz des 908 soll nicht nur das zuletzt auf 12



bis 15 Millionen Mark gestiegene Motorsportbudget eingehalten werden. Mezgers Konstruktion wäre sogar serientauglich.

Ex-Werksfahrer Gérard Larrousse bestätigt: „Der 908 war kein Rennmotor“. Der brave Achtzylinder lässt nicht viel mehr Motorleistung zu als rund 350 PS. Um das Leistungsgewicht zu verbessern, wird der 908 auf Diät gesetzt: Der Gitterrohrrahmen aus Leichtmetall statt Stahl bringt 20 Kilogramm weniger. Doch im dramatischen Le-Mans-Finale 1969 hilft das nicht: Wieder hat der GT40 die Nase vorn.

Doch auch dank des 908 Spyder geht der WM-Titel erstmals nach Zuffenhausen. 1970 folgt mit dem von Manfred Bantle konstruierten 908/3 das Leichtgewicht der Baureihe. Nur 545 Kilogramm wiegt der als Werkswagen bei der Targa Florio und auf dem Nürburgring eingesetzte Spyder. Das mit drei Gesamtsiegen erfolgreichste Exemplar setzt Reinhold Joest noch bis 1981 privat ein, später wird es auf einen Sechszylinder-Turbo umgebaut. Der verpatzten Premiere vor 50 Jahren folgt eine ausdauernd erfolgreiche Karriere der 908-Familie. ■

DIE WEITERENTWICKLUNG



PORSCHE

Vier Siege des 908/2 sichern den WM-Titel



PORSCHE

1970 folgt der leichte und agile 908/3

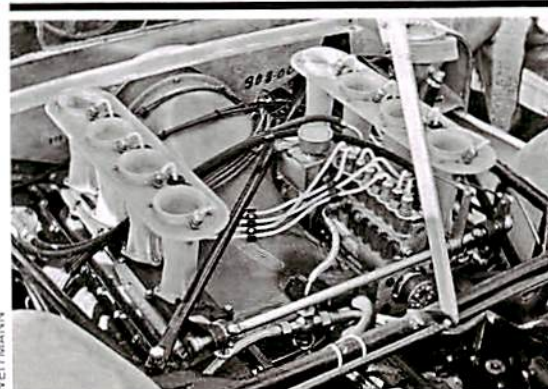
DIE ERFOLGE



WEITMANN

Debüt: Monza 1968
WM-Einsätze: 20 (Werk)
Einsatzzeit: 1968–1971
Siege: 11 (alle 908-Achtzyl.)
Pole-Positions: 8
WM-Punkte: 94 (Werk)

DIE TECHNIK



WEITMANN

Bezeichnung: Porsche 908 Coupé (1968)
Motor: Typ 908, Achtzylinder-Boxer, luftgekühlt, 2926 ccm, ab Juli '68 2997 ccm, 335–350 PS bei 8500/min
Getriebe: 5- und 6-Gang
Vorderachse: Doppel-Querlenker, Federbeine
Hinterachse: Obere und untere Querlenker, Federb.
Reifen: Dunlop (Werk)
Länge: 4839 mm (LH)
Breite: 1830 mm
Höhe: 938 mm
Radstand: 2300 mm
Spur vorne: 1486 mm
Spur hinten: 1454 mm
Tank: 120 l
Gewicht: 668 kg

Zweiter Einsatz, erster Sieg: Der 908 gewinnt auf dem Nürburgring mit dem Schwesterauto von Mitter/Scarflottl



Dries Vanthoor kann am Ende den Sieg für das WRT-Audi-Team vor dem Strakka-AMG-Mercedes-Team sicherstellen

Audi schlägt Mercedes

Audi gegen Mercedes, WRT gegen Strakka – so lautete das Duell beim Saisonauftakt zum Endurance Cup in Monza. Am Ende siegte das Audi-Trio Christopher Mies, Dries Vanthoor und Alex Riberas – aber nur mit zwei Sekunden Vorsprung.

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

Audi-Jungstar Dries Vanthoor machte in der letzten Rennstunde den Sack gegen das Strakka-Team mit Maximilian Buhk, Maxi Götz und Alvaro Parente zu: Das Duell zwischen Götz und Vanthoor war alles andere als eintönig. Zuerst

konnte sich Vanthoor zu Beginn seines Stints an Götz vorbeipressen, aber er musste den Platz wegen eines Track-Limit-Verstoßes wieder an Götz abtreten. Kurz darauf musste auch Götz die Führung an Vanthoor abgeben, weil er den Belgier eingangs Turn 1 in die Wiese gedrängt haben soll. Am Ende konnte sich Vanthoor auf frischen Reifen vor Götz halten.

Monza war wegen der langen Geraden und der daraus resultierenden vielen Windschattenduelle schon immer ein perfekter Auftakt für den Endurance Cup gewesen, der sich weiterhin großer Beliebtheit bei Teams und Fahrern erfreut: 54 GT3-Fahrzeuge traten beim Saisonstart in drei Klassen an. Promoter Stéphane Ratel hatte vor der Saison 2018 die zumeist werksunterstützten

Pro-Fahrzeuge auf maximal 24 limitiert – um den Privatteams und Gentleman-Piloten mehr Platz einzuräumen. In Monza standen folglich 24 Rennautos von zehn GT3-Herstellern am Start, mit zum Teil erlesenen Profi-Besetzungen. Ratels Maßnahme hatte keine spürbare Einbuße bei der Qualität zur Folge, ganz im Gegenteil: 2018 rafften sich auch BMW, Porsche, Ferrari, Lexus und Aston Martin dazu auf, endlich reine Profibesetzungen an den Start zu bringen.

Ferrari mit loser Schraube

Auch auf der Reglementsseite gab es Neuerungen für 2018: Die Boxenstopps müssen nun mindestens 72 Sekunden dauern, die Qualifikationszeit ergibt sich aus dem Mittel der schnellsten Runden der drei Fahrer, dazu dürfen

die Teams bei den Boxenstopps nun parallel Nachtanken und die Reifen wechseln.

Und last but not least hat Einheitsausrüster Pirelli neue Reifen für die Saison 2018 aufgelegt. Im letzten Jahr haderten vor allem Lamborghini und Audi mit der für 2017 eingeführten Reifenspezifikation. Jetzt gibt es zwar neue Reifen, doch die beiden VW-Töchter schleppen laut BoP auch mehr Gewicht mit sich herum – ein Grund, warum man vor allem Rennen bei Audi und Lamborghini sicher war, in Monza nicht um den Sieg kämpfen zu können: Ferrari und Mercedes galten als die aussichtsreichsten Anwärter.

Doch das Rennen wurde nicht nur über die Performance entschieden, auch die Entscheidungen der Sportkommissare spielten eine Rolle – wie im Finale



Volles Haus: Beim Saisonstart zum Endurance Cup starteten 54 GT3-Autos

zwischen Vanthoor und Götz. Ebenso wie die Zuverlässigkeit: Der von der Pole-Position gestartete SMP-Ferrari, der das Rennen in den ersten zwei Stunden dominiert hatte, schied wegen einer losen Schraube aus.

Die ersten zwei Rennstunden schienen die Einschätzungen im Fahrerlager zu bestätigen: Ferrari vorn, Mercedes dicht dahinter. Miguel Molina schien im SMP-Ferrari leichtes Spiel zu haben und kontrollierte das Feld von

„ALS ALESHIN IN DER PARABOLICA DIE INNENSEITE BLOCKIERTE, HABE ICH IHN HALT EINFACH AUSSENHERUM GESCHNAPPT.“

AMG-Pilot Maximilian Buhk

der Spitze. Dahinter folgte etwas überraschend zunächst der Jaguar des Emil-Frey-Teams von Alex Fontana, die sich für den zweiten Startplatz qualifiziert hatten. Fontana musste die Position nach Problemen mit dem Boxenfunk bei einem Restart aber an Maro Engel im Black-Falcon-AMG GT3 abgeben.

Damit schien endgültig alles angerichtet für das Duell Ferrari gegen Mercedes, doch auch der Benz von Maro Engel bekam wie zuvor der Jaguar von Fontana Probleme mit dem Boxenfunk, daraus resultierte ein Missverständnis bei einer Gelbphase – und eine Strafe der Rennleitung.

Doch Mercedes hatte zwei heiße Eisen im Feuer – da war ja noch der Strakka-Wagen von Buhk, Götz und Parente. Buhk konnte in der zweiten Rennstun-

de den Druck auf den Ferrari an der Spitze, gefahren von Mikhail Aleshin, deutlich erhöhen. Kurz vor der Serie der zweiten Stopps presste sich Buhk mit einem sehenswerten Manöver an Aleshin vorbei – auf der Außenlinie der superschnellen Parabolica. „Der Ferrari hatte Reifenprobleme, verteidigte sich aber geschickt. Als Aleshin in der Parabolica die Innenseite blockierte, habe ich ihn halt einfach außenherum geschnappt“, erklärte Maximilian Buhk im Ziel.

Davide Rigon übernahm den Ferrari auf Platz 2, musste aber kurze Zeit später wieder die Box anlaufen, weil sich eine Schraube am Gaspedal gelöst hatte. Damit führte Maxi Götz in der dritten und letzten Rennstunde vor Dries Vanthoor im WRT-Audi. Der Belgier hatte die frischeren Reifen als der Deutsche, weil sich das WRT-Team in den freien Trainings einen zusätzlichen Satz aufgespart hatte. Und dieser Joker sollte letztlich das Rennen zu ihren Gunsten entscheiden!

WRT: Reifen als Joker

Vanthoor schnappte sich in der dritten Stunde erst den Grasser-Lamborghini und schloss dann mit einer Serie schneller Rundenzeiten die Lücke zu Götz. Doch Ranfahren ist das eine, Vorbeifahren das andere. Beim ersten Überholversuch verließ Vanthoor die Strecke und musste die Position wieder zurückgeben, beim zweiten Versuch drückte ihn Götz in die Wiese – der Mercedes-Fahrer musste auf Geheiß der Rennleitung den Platz an der Sonne an Vanthoor abtreten. „Am Ende war der Audi mit frischeren Reifen einen Tick schneller“, hielt Götz nach dem Rennen fest. Den dritten Podestplatz sicherte sich der AMG GT3 von Black Falcon von Yelmer Buurman, Maro Engel und Luca Stolz. ■



Podium mit deutscher Beteiligung: Mies, Buhk, Götz, Engel und Stolz



Der Ferrari von Aleshin, Molina und Rigon dominierte die ersten zwei Stunden

BLANCPAIN GT SERIES: ENDURANCE CUP

ERSTER SAISONLAUF IN MONZA, ITALIEN

Länge der Strecke: 5,793 Kilometer; Rennstrecke: 95 Runden gleich 550,33 Kilometer; Pole-Position Pro-Pro-Klasse: Davide Rigon, Miguel Molina, Mikhail Aleshin; SMP-Ferrari 488 GT3 (#72): 1.48,311 min; Schnellste Rennrunde: Dries Vanthoor; WRT-Audi R8 LMS (#1): 1.50,088 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro-Pro	#1	Vanthoor/Riberas/Mies	WRT-Audi R8 LMS	3:00.32,946 h
2.	Pro-Pro	#43	Buhk/Parente/Götz	Strakka-AMG GT3	+2,017 sec
3.	Pro-Pro	#4	Stolz/Buurman/Engel	Black-Falcon-AMG GT3	+14,603 sec
4.	Pro-Pro	#63	Caldarelli/Bortolotti/Engelhart	GRT-Huracán GT3	+17,605 sec
5.	Silver	#54	Fontana/Zaugg/Grenier	Frey-Jaguar G3	+17,939 sec
6.	Pro-Pro	#66	Schothorst/Schothorst/Linde	Attempto-Audi R8 LMS	+21,932 sec
7.	Pro-Pro	#17	Leonard/van der Linde/Frijns	WRT-Audi R8 LMS	+44,084 sec
8.	Pro-Pro	#44	Tambay/Auet/Fumanelli	Strakka-AMG GT3	+48,997 sec
9.	Pro-Pro	#62	Brundle/Kirchhöfer/Martin	AF-Aston-Martin Vantage	+49,199 sec
10.	Silver	#6	Al Faisal/Haupt/Piana	Black-Falcon-AMG GT3	+51,162 sec
11.	Pro-Pro	#88	Vautier/Juncadella/Marciello	AKKA-AMG GT3	+52,858 sec
12.	Silver	#90	Szymkow/Manchester/Bastian	AKKA-AMG GT3	+1:15,191 min
13.	Pro-Pro	#55	Pohler/Kaffer/Schmidt	Attempto-Audi R8 LMS	+1:27,863 min
14.	Pro-Pro	#25	Jung/Gachet/Haase	Sainteloc-Audi R8 LMS	+1:29,802 min
15.	Pro-Pro	#58	Barnicoat/Ledogar/Watson	Garage59-McLaren 650S	+1:31,490 min
16.	Silver	#24	Marionek/Siljehaug/Niederhau	Reiter-Gallardo R-EX	+1:52,338 min
17.	Pro-Pro	#14	Klien/Seefried/Costa	Frey-Lexus RC-F GT3	+2:20,038 min
18.	Pro-Am	#33	Salikhov/Mattschul/Schwager	Rinalda-Ferrari 488 GT3	+1 Runde
19.	Silver	#97	Al Harty/McKay/Eastwood	OM-Aston-Martin Vantage	+1 Runde
20.	Pro-Pro	#82	Ineichen/Keen/Perera	GRT-Huracán GT3	+1 Runde

IMSA-Meisterschaft: DPI-Klasse

IMSA verliert DPI-Hersteller

Die Bäume wachsen auch für die erfolgreiche IMSA-Meisterschaft nicht in den Himmel: Erstmals seit Einführung der DPI-Klasse im Jahr 2017 verliert die IMSA jetzt einen Hersteller – der allerdings nie werksseitig vertreten war.

Von: **Marcus Schurig**

Die Rede ist von Nismo: Vor Einführung der DPI-Klasse fädelte Tequila-Patron-Besitzer Ed Brown, der auch den ESM-Rennstall finanziell am Leben erhält, einen Deal mit Nismo-Sportchef Michael Carcamo ein. Er durfte für sein DPI-Konzept den Sechszylinder-Biturbo-motor aus dem Nissan GTR verwenden. Die Bedingung von Carcamo: Weder muss Nissan die Entwicklungszeche für das Projekt bezahlen noch die Kosten für das sogenannte Commercial Agreement mit der IMSA übernehmen. Jeder Hersteller,



Definitiv die letzte Saison? Beim dritten Lauf in Long Beach wurde klar, dass ESM und Nismo Ende 2018 aufhören

der in einer der drei IMSA-Klassen (DPI, GTLM und GTD (GT3)) an den Start geht, muss Geld in einen Vermarktungstopf einzahlen, im Gegenzug wird er Anteilseigner der IMSA-Serie.

Der Nichthersteller Nismo

Für die Teilnahme in der DPI-Klasse zahlen die vollwertigen Hersteller Mazda, Acura und Cadillac circa 1,5 Millionen Dollar

an IMSA. Im Fall von Nismo zahlte Ed Brown die Summe. Jetzt hat der Amerikaner offenbar die Lust verloren: Alle Verträge mit dem ESM-Einsatzteam und den Piloten gelten nur bis Ende 2018. Brown selbst hat den Fahrerhelm unlängst an den Nagel gehängt, dito seine Tochter, eine landesweit bekannte Drag-Racerin.

IMSA hatte kurzfristig die Hoffnung, das britische United-

Autosports-Team würde das Nissan-Franchise übernehmen, doch der Deal ist angeblich geplatzt. Jetzt hat auch IMSA auf einmal ein Problem mit seiner Topklasse, denn das selbst gesteckte Ziel bestand darin, immer mindestens 15 Prototypen (DPI und LMP2) am Start zu haben. Weil die LMP2 keine Chance gegen die DPI haben, wird IMSA bald auch noch LMP2-Teams verlieren. ■

24h-Rennen Nürburgring

150 Autos gemeldet

Die vorläufige Teilnehmerliste für das 24h-Rennen Nürburgring umfasst derzeit 150 Autos. Inklusiv einem GT3-Auto von Aston Martin mit Werksfahrern, um dessen Teilnahme es zuletzt Diskussionen gab.

Von: **Bianca Leppert**

Rund zehn Teilnehmer weniger als bei der 2017er-Ausgabe des 24h-Rennens auf dem Nürburgring – so lautet die Bilanz, wenn man die vorläufige Starterliste durchgeht, die nun vom ADAC Nordrhein veröffentlicht wurde.

Ungebrochen ist hingegen der GT3-Boom. In der Top-Kategorie, in der man vermutlich den Sieg unter sich ausmachen wird, sind

über 30 Fahrzeuge gemeldet. Darunter übrigens auch Aston Martin mit einem Vantage V12.

Wir hatten bereits berichtet, dass die Briten in der Vorbereitungsphase bisher nur am 24h-Quali-Rennen teilgenommen haben – entgegen der Regularien vom ADAC Nordrhein und der neu gegründeten Technical Working Group der Hersteller, die vorsehen, dass ein Modell eines Herstellers bei VLN 1, VLN 2 und dem 24h-Quali-Rennen am Start stehen muss. Dafür gab es eigens ein Bulletin. Und auch die Reifen hätten eigentlich bei zwei Rennen im Vorfeld „frei gefahren“ werden müssen.

Nach dem Quali-Rennen kamen deshalb Diskussionen auf, ob Aston Martin überhaupt antreten kann. Erst auf den letzten Drücker gab man die Nennung für einen Vantage GT3 mit Nicki Thiim, Darren Turner, Marco

Sørensen und Maxime Martin ab. Nun kam die offizielle Freigabe von Rennleiter Walter Hornung für die Teilnahme. Er trifft die finale Entscheidung und teilte diese offenbar den Herstellern mit. Die Begründung für die Ausnahme: Der Aston Martin Vantage GT3 sei aus dem Jahr 2012 und damit ein Auto mit ein paar Jahren auf dem Buckel. Ursprünglich war wohl der Plan von Aston Martin, das GTE-Auto einzusetzen. Die Idee wurde aber verworfen, weshalb die kurzfristige Entscheidung fiel, mit dem Vantage in die Eifel zu kommen.

Sowohl im 24h-Qualirennen (Platz 5) als auch am vergangenen Wochenende beim Lauf der Blancpain-Endurance-Serie in Monza (Platz 9) hat Aston Martin eindrucksvoll unterstrichen, dass das Auto noch konkurrenzfähig ist – erst recht mit der geplanten Werksfahrerbesetzung. ■

KOMMENTAR

FEHLENTSCHEIDUNG!

Wozu stellt man Regeln auf, wenn sie plötzlich nicht mehr gelten? Aston Martin hätte streng genommen nicht am 24h-Rennen teilnehmen dürfen – schließlich erfüllte man nicht die seit dieser Saison geltenden Auflagen. Ich habe nichts gegen die Briten, allerdings untergräbt der Veranstalter mit der Entscheidung, ein Auge zuzudrücken, das Engagement der anderen Hersteller. Man hat die neuen Regeln ja geschaffen, um den BoP-Prozess transparenter zu machen. So öffnet sich eine Tür, die womöglich manche in Zukunft für sich nutzen. Und wer muss es am Ende ausbaden? Der BOP-Ausschuss...



Bianca Leppert
Redakteurin

Der WEC-Kalender für 2019/20

Bis zum Start der nächsten WM-Saison ist es zwar noch gut 16 Monate hin, doch langsam wird klar, was WM-Promoter Gérard Neveu für die erste richtige Wintersaison 2019/20 im Schilde führt...

Von: **Marcus Schurig**

Die nächste WM-Saison im Sportwagensport startet zwar erst nach dem 24h-Rennen in Le Mans 2019, vermutlich also im August 2019, doch das Puzzlespiel um den Kalender für die kommende Saison nimmt trotzdem schon jetzt konkrete Formen an: Als Saisonauftakt ist Silverstone im August offenbar gesetzt, zumindest dann, wenn der Zuschauerzuspruch trotz des Datumswechsels – bisher fand der Lauf in Silverstone im April statt, 2018 erstmals im August – weiter positiv ist.

Das Rennen in Fuji im Oktober ist ebenfalls gesetzt, zumindest so lange, wie der Fuji-Eigentümer Toyota in der Topklasse LMP1 am



Im Moment deutet alles auf neun WM-Läufe für die Saison 2019/20

Start steht. Mit dem Lauf in Japan ergibt sich zwingend der Start der WEC-Welttournee, und zwar schon aus logistischen Gründen: Das im Fahrerlager höchst unpopuläre Rennen in Shanghai (China) ist leider weiterhin gesetzt, weil die Chinesen mit einem köstlichen Antrittsgeld winken. Im Dezember 2019 soll dann ein WEC-Rennen im Mittleren Osten stattfinden – entweder wie bisher in Bahrain oder in Kuwait.

Laut gut informierten Quellen aus dem F1-Fahrerlager soll die neue Rennstrecke in Kuwait die besseren Karten für ein WEC-Rennen haben, auch deshalb, weil die Zuschüsse der regierenden Scheich-Familie deutlich höher ausfallen als in Bahrain.

Im Januar fährt die Sportwagen-Weltmeisterschaft kein Rennen, um nicht über Kreuz zu geraten mit dem 24h-Rennen in Daytona. Im Februar wird die

WEC in Interlagos (Brasilien) starten, dann geht es zurück in die USA, denn eine Verlängerung des Deals mit Sebring ist offenbar weitgehend unter Dach und Fach.

„Unser Plan besteht darin, wieder acht bis neun WM-Läufe auszurichten – so wie schon vor der Supersaison 2018/19“, sagt WM-Boss Gérard Neveu. Bis Sebring 2020 sind bereits sieben Rennen mehr oder weniger gesetzt. Da Spa aufgrund seiner Streckencharakteristik als unabdingbarer Test vor Le Mans wichtig und Le Mans selbst als Saisonfinale gesetzt ist, ergibt sich für 2019/20 ein Gesamtpaket von aktuell neun WM-Läufen.

Neveu sagt auch: „Wir werden nach einer kurzen Pause nach Le Mans mehr oder wenig jeden Monat ein Rennen fahren – außer im Januar 2020, weil wir keine Konflikte mit dem 24h-Rennen in Daytona heraufbeschwören wollen.“ Insider sagen: Es gäbe nur einen Wackelkandidaten im Kalenderpaket – und zwar den Lauf im Mittleren Osten. Folglich könnte die WEC drei Rennen im Fernen Osten bestreiten... ■

GT-Rennsport

Promoter Ratel plant neue GT-Kategorie

Schon im letzten Jahr wollte GT-Promoter Stéphane Ratel die Hersteller für eine weitere, neue GT-Klasse begeistern. Arbeitstitel damals: GT4 Plus. Jetzt hat Ratel einen neuen Anlauf unternommen, aber mit anderem Namen: GT2.

Der neue Plan scheint sich dabei nicht sonderlich vom alten GT4-Plus-Plan anno 2017 zu unterscheiden: Im letzten Jahr plante Stéphane Ratel eine GT-Klasse für Herrenfahrer, die sich durch extreme Längsbeschleunigung, aber eher bescheidene Querdynamik auszeichnen sollte – so eine Art GT4-Auto ohne Aerodynamik, dafür mit sehr viel Leistung –

angeblich mindestens 700 PS. Motorsport aktuell machte die Pläne eine Woche vor dem 24h-Rennen in Spa 2017 publik, und Ratel musste am Rennwochenende zurückrudern, denn sein Vorschlag hatte zu viel Unruhe in die im Neuaufbau befindliche GT4-Klasse gebracht.

Jetzt scheint der Plan zurück zu sein, mit neuem Namen: GT2. Das Konzept lautet immer noch: extrem viel Motorleistung, wenig Abtrieb. Da fällt uns natürlich sofort der Porsche 911 GT2 RS für die Straße ein. Porsches GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser reiste extra nach Monza zum Endurance Cup, zu einem „Ideenaustausch“ mit Ratel. Dazu hatte Walliser noch im Februar ein weiteres, ungeplantes GT-Auto für 2018 in Aussicht gestellt. Wir spekulieren mal: GT2. ■ AC/MCS

Sportwagen-WM: LMP1-Topklasse ab 2020

FIA und ACO plädieren für Einheits-Chassis

Dass sich die Verhandlungen um die neue LMP1-Topklasse ab 2020 zäh gestalten, wussten wir schon. FIA und ACO wollen viel Hybrid und kleine Hersteller, die IMSA lehnt Hybrid eher ab. Jetzt sorgt die FIA mit einem neuen Vorschlag für Unruhe: Man will ab 2020 ein Einheitschassis einführen.

Mit so einem Unsinn hatten wir ehrlich gesagt nicht mehr gerechnet“, sagte ein Herstellervertreter beim IMSA-Lauf in Long Beach am vorletzten Wochenende. In einem vertraulichen Update hatten FIA und ACO die IMSA-

Macher sowie die DPI-Hersteller erst Anfang April davon in Kenntnis gesetzt, dass man die Einführung eines Einheitschassis für die LMP1-Klasse ab 2020 in Betracht ziehe. Der Plan schlug im IMSA-Fahrerlager wie eine Bombe ein: „Die LMP1-Pläne von ACO und FIA sind eh schon viel teurer als unsere aktuelle DPI-Plattform“, sagt ein anderer Herstellervertreter.

„Mit einem auf Hybrid angepassten Einheitschassis würde sich die Kostenspirale für die US-Teams weiterdrehen.“ Selbst IMSA-Mitarbeiter gaben offen zu, dass mit einem solchen Vorschlag ein Brückenschlag zwischen der US-Topklasse (DPI) und der geplanten LMP1-Klasse ab 2020 kaum möglich sei. „Das läuft jetzt auf einen Split raus“, so ein IMSA-Mann. ■ MCS

Hoch hinaus



VW zieht in Südfrankreich das Tuch vom ersten voll-elektrischen Rennauto des Konzerns. Der I.D. R soll dem von der Diesel-krise geschüttelten Konzern wieder positive Schlagzeilen bringen und den Streckenrekord für Elektroautos am Pikes Peak brechen.

Von: **Markus Stier**

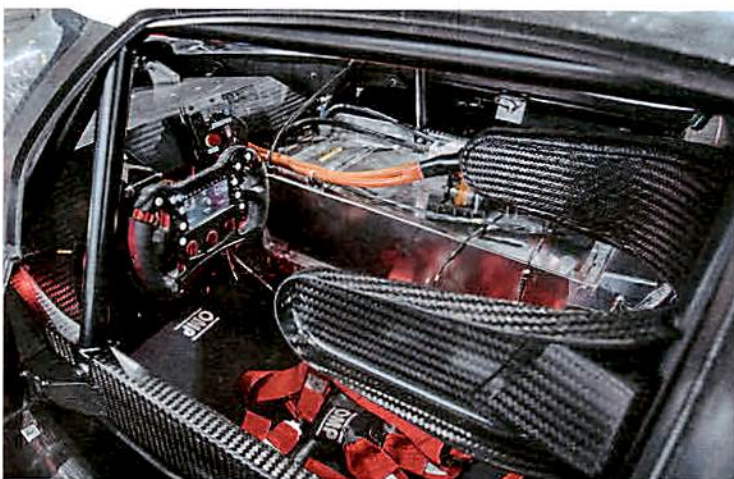
Romain Dumas sah im Internet zu, wie VW-Sportchef Sven Smeets und Technikdirektor François-Xavier Demaison das Tuch von seinem neuen Baby zogen. Erst am Morgen danach war der Tausendsassa vom Renn-einsatz in Monza zurück auf der Rennstrecke in seiner südfranzösischen Heimatstadt Alès und war beeindruckt: „Mein letztjähriges Auto am Pikes Peak sah schon aggressiv aus, aber das ist wirklich extrem.“

Jenseits des Themas Sicherheit ist das Regelwerk am Pikes Peak

völlig frei. So trägt das von Norma entwickelte Chassis vorn eine mächtige Schaufel, die Entwicklungspartner Porsche vom Le-Mans-Renner beigesteuert hat. An den Flanken sollen breite Schürzen den Luftstrom unter dem Auto halten. Im Heck sitzt ein riesiger Diffusor. Kombiniert mit dem drastisch dimensionierten Heckflügel erzeugt der I.D. R so viel Abtrieb, dass der Bergstürmer in einem Tunnel deutlich unter 200 km/h an der Decke fahren könnte.

Anders als ein Le-Mans-Renner ist das Fahrwerk mit doppelten

Dreieckslenkern und Sachs-Dämpfern auf deutlich mehr Federweg ausgelegt, um auf dem buckligen oberen Teil nicht unnötig Zeit zu verlieren. Michelin hat auf Basis seiner Le-Mans-Reifen extrem weiche Reifen gebaut. Die Gummis müssen nur 20 Kilometer halten. Die zwei Mal 256 Lithium-Zellen des Akku-Blocks sind auf eine kurze Lebensdauer ausgelegt. Die Rennbatterie muss maximal zwei Ladezyklen überleben, falls es beim Gipfelsturm einen Abbruch gäbe. Der gefährlichste Gegner beim Rekordver-



Cockpit: Eine Batterie neben dem Fahrer, eine dahinter



Einstieg: Romain Dumas entert sein Auto über eine Luke im Dach

„Man hat nur einen Versuch“

François-Xavier Demaison, Technischer Direktor von Volkswagen Motorsport, über den VW I.D. R Pikes Peak sowie die weiteren Aufgaben bis zum Rennen.

Von: **Reiner Kuhn**

Wann begann das Projekt?

Das grüne Licht kam im vergangenen Herbst. Es folgte das Konzept und die Entwicklung. Daran haben alle Abteilungen im Haus mitgewirkt. Zudem standen wir im engen Austausch mit der technischen Entwicklung in Wolfsburg – sowohl in Bezug auf den E-Antrieb als auch auf das Design. Zum Beispiel möchte man als Techniker einen möglichst niedrigen Schwerpunkt erreichen. Gleichzeitig war uns wichtig, dass der Renner in die I.D.-Familie passt, daher hat er eine geschlossene Karosserie bekommen.

Wird sich das Auto bis zum Rennen noch verändern?

Abgesehen von kleinen aerodynamischen Anpassungen ändert sich äußerlich nichts mehr. Wir waren mehrmals im Windkanal und werden bei den anstehenden Tests noch an der aerodynamischen Balance arbeiten.

Steht die Technik unter dem Karosseriekleid?

Das Monocoque liefert Norma (wie Dumas' Vorjahresauto, die Red.), das nach unseren Vorgaben modifiziert wurde. Der Rest ist eine Neuentwicklung. Aus Gewichts- und Balance-Gründen haben wir uns trotz Allrad für

zwei statt vier Motoren entschieden. Und wegen des fliegenden Starts hat der I.D. R Pikes Peak auch kein Schaltgetriebe. Alles steht, bis auf eine Entscheidung.

Und die wäre?

Erst nach realen Testfahrten am Berg legen wir die finale Konfiguration von Batterie und Motoren fest. Auch wenn wir 20 Prozent der Energie beim Bremsen zurückgewinnen, je mehr Leistung wir wählen, desto schwerer wird auch die Batterie. Wie er hier steht, wiegt der I.D. R Pikes Peak knapp 1100 Kilo bei einer Ausgangsleistung von 500 Kilowatt, umgerechnet 680 PS. Wir könnten deutlich mehr Leistung generieren, aber dann wird auch die Batterie um einiges schwerer.

Wie groß ist der Spielraum?

Nach den Simulationen und Versuchen mit einem Testträger bewegen wir uns zwischen 450 und 600 Kilowatt. Dementsprechend verändert sich das Gewicht der Batterie, was eben entscheidend ist, wenn man die ganze Fuhre den Berg hochbringen muss.

Ist dies die größte Herausforderung?

Auch bei einem Allrad-angetriebenen, elektrisch betriebenen Sportprototyp mit viel Abtrieb bleibt die grundsätzliche Aufgabenstellung die gleiche: Es geht darum, den besten Kompromiss zwischen Gewicht, Leistung und Traktion zu finden. Einiges ist neu für uns, gerade in Kombination mit dem E-Antrieb. Das große Problem am Pikes Peak: Man hat nur einen Versuch, da muss alles passen.



„Das Gewicht der Batterie ist entscheidend, da man die ganze Fuhre den Berg hochbringen muss.“

François-Xavier Demaison

Wann wird über das finale Paket entschieden?

Ende Mai bei unserem Vortest am Pikes Peak.

Es bleiben sieben Wochen. Wie sieht der Zeitplan aus?

Für die ersten Tests mit dem kompletten Auto bleiben wir drei Tage hier in Alès, bevor wir einen Tag auf einer Bergstrecke in der Nähe fahren. Danach testen wir Reifen mit Michelin, erst auf einer Rennstrecke, dann an einem Berg in Südfrankreich. Anfang Mai fliegen wir in die USA und werden auch zweimal am Pikes Peak testen. Allerdings dürfen wir nur am frühen Morgen zwischen 5 Uhr und 8.30 h auf die Strecke. ■

Riesenflügel und 680 PS. Der I.D. R könnte im Tunnel auch kopfüber fahren



such ist das Wetter. Sven Smeets sagt: „Wir beten alle, dass es trocken bleibt.“

Die geplante Premierenfahrt am Montagmorgen musste trotz strahlender Sonne in Alès um ein paar Stunden verschoben werden. Ein zweitägiger Rückstand wegen eines Elektronikproblems aus der Vorwoche hielt das Team auf. Die Truppe bleibt aber ohnehin für zwei Wochen in Südfrankreich. Pressechef André Dietzel flacht: „Bevor er nicht gefahren ist, lassen sie uns in Hannover gar nicht erst rein.“ ■



Leichtbau: Fünf Radmuttern wiegen weniger als ein Zentralverschluss



Schürzenjäger: Wo keine Regeln sind, wachsen die Leitwerke

Will nicht nur mit Wasser spritzen: Neuville hofft, erneut ganz oben zu stehen



Wer macht wen nass?

ROESELER

Fünf verschiedene Sieger in den vergangenen fünf Jahren – bei keinem WM-Lauf ist mehr Spannung geboten als in Argentinien. Auch, weil Weltmeister Sébastien Ogier alles dransetzen wird, endlich auch einmal in Südamerika zu gewinnen.

Von: **Reiner Kuhn**

Auf Weltmeister Sébastien Ogier wartet eine offene Rechnung. Denn die Rallye Argentinien ist der einzige WM-Lauf, die der Franzose bisher nicht für sich entscheiden konnte. Alle anderen elf WM-Läufe von Monte Carlo bis Australien – die Rallye Türkei im September war 2010 letztmals Teil der Rallye-WM –, hat er wenigstens einmal gewonnen. Schlimmer noch: Nur bei vier seiner acht Starts stand Ogier bei dem traditionsreichen Schotterklassiker auf dem Podium. Unvergessen, als ihm 2016 Hayden Paddon auf der finalen Power Stage noch den Sieg entriß. Ähnlich dramatisch die Entscheidung im Vorjahr: Mit gerade einmal sieben Zehntelsekunden

Vorsprung gewann Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville auf den letzten Metern vor Ogiers M-Sport-Teamkollege Elfyn Evans.

„Die Rallye Argentinien ist eine ganz besondere Veranstaltung mit ganz besonderen Fans. Die Atmosphäre an den Strecken ist unvergleichlich“, sagt Jari-Matti Latvala, Argentinien-Sieger von 2014. Der Toyota-Pilot hofft ebenso auf ein neuerliches Erfolgserlebnis wie Kris Meeke, der hier 2015 triumphierte. Letzterer muss dabei auch auf seinen Citroën-Stammkollegen Craig Breen aufpassen. Der Ire übernimmt den weiterentwickelten C3 WRC (neue Hinterachse) von Gaststar Sébastien Loeb und profitiert durch die Zwangspause von einer hinteren Startposition. Womöglich auch in Argentinien ein entscheidender Vorteil.

Sandiger und weicher

Beim ersten von vier Schotterläufen in Folge stehen sandige Wege sowie steinige, enge Pfade durch felsige Höhenlagen und zahlreiche Wasserdurchfahrten auf dem Programm. „Im Vergleich zu Mexiko müssen wir uns umstellen, denn der Boden ist viel weicher. Das erfordert einen anderen Fahrstil“, weiß Vorjahressieger Neuville.



ROESELER

Kommt von hinten: Craig Breen

Toyota-Speerspitze Ott Tänak ergänzt: „Zudem sind die Temperaturen meist niedriger und der Untergrund weniger aggressiv zu den Reifen.“ Soll heißen, normalerweise nehmen alle die weichen Reifenmischungen, und Taktikspiele à la Mexiko sind eher unwahrscheinlich.

Zwölf World Rally Cars bilden die Spitze des mit 30 Autos besetzten WM-Feldes. Die WRC2-Konkurrenz (10 Teams) wird vom Skoda-Werksduo Pontus Tidemand und Kalle Rovanperä angeführt. Deren Teamkollege „OC“ Veiby ist zwar am Start, nannte aber nicht für die WRC2. Das Feld komplettieren drei für die kontinentale FIA-Meisterschaft in Lateinamerika zugelassene „Maxi Rally Cars“. Auf dem Programm stehen 18 Wertungsprüfungen über insgesamt 358,25 WPKilometer (1300,65 Gesamt-km). ■

ÖSTBERG STARTET IN PORTUGAL UND ITALIEN

Vor der Rallye Schweden war klar: Mit einem guten Resultat darf Mads Östberg auf weitere Einsätze im dritten Werks-Citroën hoffen. Am Ende landete der Mitfavorit auf Rang 6. Für die Entscheider scheinbar gut genug, denn nun verkündete der Norweger, dass er auch in Portugal (17. bis 20. Mai) und auf Sardinien (7. bis 10. Juni) als Teamkollege von Kris Meeke und Craig Breen agieren wird.

ZWEI UNTERSCHIEDLICHE GASTSPIELE FÜR BLOCK

Sein Motorsportprogramm hat Ken Block deutlich reduziert. Nach dem Ausstieg aus der Rallycross-WM wird er im Focus RX keine volle Meisterschaft mehr bestreiten, jedoch am neuen WM-Lauf in Austin (Texas) vom 29. bis 30. September teilnehmen. Einen Monat später folgt ein weiteres, einmaliges Gastspiel: Vier Jahre nach seinem letzten Rallye-WM-Auftritt wird der 50-Jährige an der Rallye Spanien (24. bis 28. Oktober) mit einem Ford Fiesta WRC 2017 von M-Sport teilnehmen.

KEIN FIA-SEGEN FÜR POWER-STAGE IN WALES

In diesem Jahr findet die Wales Rally GB bereits vom 4. bis 7. Oktober statt. Und da sechs Monate vor der Veranstaltung WM-Veranstalter die Route und den Zeitplan von der FIA absegnen lassen müssen, drängt die Zeit. Vor allem, weil nun ausgerechnet die Auswahl der abschließenden Power-Stage für Stress sorgt. Im Reglement steht geschrieben, dass die Power Stage der Charakteristik der Rallye entsprechen soll. Die traditionsreiche Great-Orme-Prüfung, die im Herzen des Seebads Llandudno enden sollte, findet jedoch auf Asphalt statt, ganz im Gegensatz zu den übrigen Schotterprüfungen durch die walisischen Wälder. Die Ablehnung der FIA ließ nicht lange auf sich warten. ■ RK



Ab nach vorne: Künftig wollen Audi, Volkswagen und Peugeot mit Elektroautos um die WM-Krone balgen

Hersteller unter Strom

Rallycross ist das ideale Format für Elektroautos. Verständlich, dass die Hersteller ab 2020 eine eWRX austragen wollen. Das Konzept ist fertig, die Ausschreibungen sind raus. Wichtiger: Bis zum 15. Juli müssen sich die Hersteller zur neuen Serie bekennen.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit gut einem Jahr befasst sich die FIA-Hersteller-Kommission mit einer Rallycross-Serie für Elektroautos. Stolz verkündet ein Sprecher des WM-Promoters IMG: „Neun verschiedene Hersteller sitzen mit am Tisch.“ Neben dem in der Rallycross-WM aktiven Trio mit Audi, Peugeot und Volkswagen auch BMW Mini, Ford, Nissan und Volvo. Und siehe da: Alle scheinen von der eWRX wie elektrisiert.

In wenigen Monaten hat man sich auf ein Basiskonzept mit Einheitskomponenten geeinigt. „Wir haben sowohl in der DTM als auch in der Formel E damit gute Erfahrungen gemacht“, so Audi-Sportchef Dieter Gass. „Es ist für uns ein guter Kompromiss aus langfristiger Kostenkontrolle und der Möglichkeit, als Hersteller in definierten Bereichen technische Kompetenz zu beweisen.“ Mitte Februar schrieb die FIA das

Batteriesystem aus, wenig später das komplette Einheitschassis inklusive Monocoque und Fahrwerk – jeweils für die Jahre 2020 bis 2023. Angebote können noch bis Anfang Mai bei der FIA abgegeben werden, einen Monat später stehen die Zulieferer fest.

Die Batterien dürfen maximal 290 kg wiegen und sollen in zwei Jahren 120 Ladezyklen verdauen. Auf das Einheitschassis stützen die Hersteller künftig ihre maximal vier Meter langen und 1,90 Meter breiten Karossen. Bei der Wahl der beiden 250 kW starken Elektromotoren (Systemleistung ca. 680 PS) sind die Hersteller ebenso frei wie beim Antriebsstrang und der Software der maximal 1300 kg schweren Elektro-Supercars. „Dass selbst Bremsen und Stoßdämpfer gleich sein sollen, kann man gut finden, muss man aber nicht“, murrte Peugeot-Sportchef Bruno Famin.

Damit die eWRC 2020 am Start stehen kann, werden mindestens 16 Fahrzeuge gebraucht. Anders gerechnet: vier Hersteller

mit jeweils vier Fahrzeugen. Das ist zu schaffen. Neben Audi, Peugeot und VW will Ford das Segment besetzen und sich dadurch nicht nur in der neuen Welt von direkten Wettbewerbern, allen voran General Motors, absetzen. Ähnliches gilt für Volvo, besser gesagt deren chinesischen Mutterkonzern Geely, die nicht nur in ihrem Land eine Vorreiterrolle einnehmen wollen.

Nun kommt es auf die Kosten für die Einheitsteile und Vermarktung an. Diese will die FIA auf die beteiligten Hersteller umlegen. „Wir haben unser Interesse klar bekundet. Nun warten wir auf das fertige Konzept und genaue Zahlen“, so Famin. „Wenn diese passen, werden wir wie gefordert bis zum 15. Juli entscheiden, ob sich Peugeot für vier Jahre einschreibt.“ VW-Sportchef Sven Smeets hofft auf breiten Zuspruch: „Jeder kann mitmachen. Wer dabei sein will, muss sich aber auch an den Kosten beteiligen. Egal was für ein Logo auf der Karosse prangt.“ ■



Audi-Sportchef Gass



Peugeot-Mann Famin



VW-Sportleiter Smeets

KOMMENTAR

TUT ES NICHT!

Wir sind mal wieder am kritischen Punkt, dem Moment, wo eine Gruppe von Autoherstellern eine Sportdisziplin übernimmt und den Grundstein zum Untergang legt. Elektrisiert von der Elektrifizierung des Rallycross-Reglements ab 2020 träumen sie nun von Schweden bis China von einer Show, die vom TV-Rentner bis zum Smartphone-Teenager alle vom Hocker haut. Nun wird Druck auf den Motorsport-Weltverband ausgeübt, um das Reglement im eigenen Sinne zu gestalten, und Druck auf den Vermarkter, um die zu erwartenden hohen Kosten mit mehr Medienpräsenz refinanzieren zu können. Schon jetzt liegen die Budgets der Werksteams mit geschätzten zehn Millionen Euro pro Jahr fünf Mal höher als bei einem Privatteam. Deren Existenz wurde von FIA bis IMG seit Ausschreibung der Rallycross-Weltmeisterschaft 2014 als unbedingt schützenswert betrachtet. Davon ist keine Rede mehr. Marcus Grönholm und Guerlain Chicherit bringen mit Hyundai und Renault mehr Vielfalt ins Feld und sind jetzt schon frustriert, weil die Zukunft über 2019 hinaus unsicher ist. Die Teams Olsbergs und STARD hängen am Ford-Tropf. Weil die kleinen Teams die Entwicklungskosten von mehreren Millionen Euro für die künftige Elektrotechnik nicht tragen können, wollen die Konzerne sie auch nicht mitspielen lassen, es sei denn, die Privaten kaufen ihnen ihre Gebrauchtwagen ab. Bisher sind erst vier Hersteller ernsthaft gewillt, einzusteigen. Es droht eine Schotter-DTM, in der die Werke lieber das Feld auffüllen, als dass sie den Privatteams ein Stück vom Kuchen überlassen. Steigt nur ein Hersteller aus, ist die Serie in ihrer Existenz bedroht.



Markus Stier
Redakteur

DTM

Ekström – sein letzter Auftritt

So richtig verabschieden konnte Mattias Ekström sich von seinen vielen Fans vor Ort in der DTM nicht. Doch das wird nachgeholt: Der Schwede fährt beim Auftakt nächste Woche außer Wertung mit!

Von: **Michael Bräutigam**

Die vielen, vielen Anhänger des nicht nur auf der Strecke äußerst spektakulären Nordländers wussten beim DTM-Finale 2017 in Hockenheim noch gar nicht, dass sie „ihren“ Eki zum letzten Mal in der Tourenwagenserie im Einsatz sehen. Denn erst im Winter gab der Schwede seinen Rücktritt respektive seine Fokussierung auf die Rallycross-WM bekannt.

Ekis Abschied in Blau

„Er hat uns gesagt, dass er sich sehr gerne mit einer besonderen Aktion von den DTM-Fans verabschieden möchte. So ist die Idee des Abschied-Rennwochenendes



Doch noch ein „echtes“ Abschiedsrennen: Mattias Ekströms Auto, mit dem er in Hockenheim noch einmal mitfährt

entstanden“, erklärt Audi-Motorsportchef Dieter Gass, wie es zu der ganz besonderen Aktion gekommen ist. „Es gab einige Hürden zu nehmen, aber wir haben den Einsatz eines siebten Audi RS 5 DTM möglich gemacht.“

Sein Schützling hält es vor Vorfreude kaum noch aus: „Nach 17 tollen Jahren war es eine unheimlich schwere Entscheidung, nicht mehr in der DTM zu star-

ten. Der Tag der Verkündung war einer der emotionalsten meiner ganzen Karriere. Ich bin sicher, dass es auch in Hockenheim jede Menge Gänsehaut-Momente geben wird. Ich freue mich schon jetzt megamäßig darauf.“

Über seinen Start bei den beiden Auftaktrennen hinaus sind über das Wochenende auch viele weitere Aktionen für Fans geplant. Auf der Strecke wird man

Ekström wie gewohnt am blauen Kleid von Sponsor Red Bull erkennen. Zusätzlich bekommt sein Audi RS 5 eine schwedische Flagge auf die Motorhaube.

Ekström wird ohne vorherigen Test die neuen, aerodynamisch abgespeckten Autos in Hockenheim erstmals fahren. Um den Wettbewerb nicht zu verzerren, fährt er darüber hinaus außer Wertung mit. ■

Ford

Mustang in USA und Australien

Das wilde Pferd galoppiert wieder. Bislang in der GT4 und der zweiten NASCAR-Liga ein Schattendasein fristend, wird der Ford Mustang das neue Renngefährt für NASCAR Cup und Supercars ab 2019.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach dann fast drei Jahrzehnten wird der Ford Falcon aus der australischen Supercars-Serie verschwinden und durch den Mustang ersetzt. Ende 2015 hatte Ford sich werksseitig aus der Supercars-Serie zurückgezogen, auch der aktuell noch eingesetzte Falcon wird seit 2016 nicht mehr produziert. Statt eines kompletten Ver-



Ein erster Einblick: Studie des Ford Mustang für den NASCAR Cup 2019

schwindens hat sich das Blatt aber nun mit der Mustang-Einführung komplett gewendet. Und noch eine gute Nachricht: Ford wird weiterhin auf einen V8-Motor bauen, während Konkurrent Holden an einem V6-

Turbo arbeitet – da die Entwicklung derzeit aber auch vorerst mal auf Eis gelegt hat.

In Amerika beerbt der Mustang den aktuell eingesetzten Fusion, welcher wiederum ein Nachfolger des Taurus und des

legendären Thunderbird ist. In der zweiten NASCAR-Liga, der Xfinity Series, wird der Mustang seit 2011 eingesetzt. Auch in der europäischen NASCAR-Serie ist der Mustang im Einsatz. Nun geht es in die Königsklasse des US-Tourenwagensports. „Diese Ankündigung macht mich sehr stolz“, sagte Ford-Verwaltungsratsmitglied Edsel B. Ford II anlässlich des vergangene Woche gezeigten Fahrplans für 2019.

Der besagt, dass man die Homologation bis Juni durchgebracht haben möchte, ehe man ein intensives Testprogramm beginnt, um es 2019 auf der Strecke u. a. mit dem heuer eingeführten Chevrolet Camaro aufzunehmen. Einen so dezidierten Fahrplan gibt es für Australien noch nicht. Partnerteams für die Entwicklung sind dort DJR Team Penske und Tickford Racing. ■

Heimvorteil Michelisz?

Am Wochenende startet die WTCR zur zweiten Saisonstation auf dem Hungaroring. Der Favorit nicht nur der Fans ist klar: Lokalmatador Norbert Michelisz wird der Mann sein, den es zu schlagen gilt.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie traumwandlerisch er den Kurs nahe Budapest beherrscht, bewies Michelisz 2017 bei seinem ersten Gastauftritt in der TCR International Series, als er klar die Pole holte, im ersten Rennen aber seinem jungen Teamkollegen Attila Tassi den Vortritt ließ und im zweiten Lauf wegen technischer Probleme ausschied.

Damals (im Honda) wie heute (im Hyundai) hat Michelisz die derzeit wohl schärfste Waffe im Kampf um den Sieg unter dem



Favoritenrolle beim Heimspiel: Norbert Michelisz will Boden gutmachen

Popometer. Nachdem beim Auftakt in Marrakesch BRC-Teamkollege Gabriele Tarquini vorlegte und Michelisz wegen einer Quali-Disqualifikation, einem verlorenen Rad sowie Getriebeproblemen nicht die dicken Punkte einfahren konnte, wird der Ungar nun sicher den Heimvorteil ausnutzen wollen.

Die Performance-Gewichte werden jedenfalls diesmal noch keinen Unterschied machen. Wie

schon beim Auftakt werden alle Autos mit den maximalen 60 kg Zuladung unterwegs sein, bevor bei der dritten Saisonstation auf der Nürburgring-Nordschleife je nach bislang gezeigter Performance erstmals Gewichte aus den langsameren Autos ausgeladen werden dürfen. Auch bei der BoP scheint es keine Anpassungen zu geben. Doch in Marrakesch kam die BoP auch erst am Donnerstag vor dem Rennen ... ■

NACHRICHTEN

SUPERCARS: „SCOTTY“ BEAMTE SICH ZUM DOPPEL

Scott McLaughlin (Ford) holte bei den Rennen auf Phillip Island einen Doppelsieg und fuhr damit seine ersten beiden Saisonfolge ein. Auch die Tabellenführung geht nun an den amtierende Vizemeister.

TCR EUROPE: PIRO MIT EIGENEM TEAM AM START

Das aus der ADAC Formel 4 bekannte Team Piro Sports wird 2018 in der TCR Europe an den Start gehen. Dabei werden zwei Autos eingesetzt. Den Honda Civic Jahrgang 2018 wird Cedric Piro – Sohn von Teamchef Erwin Piro – pilotieren, einen Hyundai i30 N TCR bekommt der Luxemburger Loris Cencetti. Und noch ein weiterer bekannter Name hat seinen Start in der TCR Europe mittlerweile angekündigt. Zum ohnehin illustren Starterfeld stößt jetzt auch noch Stian Paulsen (Seat).

NASCAR

Kyle Busch mit Doppelschlag

Mit zwei Siegen innerhalb sechs Tagen bewies Kyle Busch (Toyota), dass er der Mann der Stunde im NASCAR-Oberhaus ist.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem in Texas der Knoten in Sachen erster Saisonsieg endlich geplatzt war, lag Busch auch bis zur Regenspauze in Bristol in aussichtsreicher Position. Als am Montag der Rest des Rennens über die Bühne gehen konnte, hielt sich der Champion von 2015 stets in der Spitzengruppe und rangelte sich kurz vor Schluss an Namensvetter Kyle Larson (Chevrolet) vorbei an die Spitze. Die gab er dann auch nicht mehr ab.

Die Frage vor dem ersten Nachtrennen der Saison am Samstagabend in Richmond war also, ob Kyle Busch – wie schon Kevin Harvick zuvor in der laufenden Saison – drei Siege in Folge

gelingen. Die Antwort schien lange „Nein“ zu sein, doch in der zehnjährigen Schlussphase des Rennens wurde der Joe-Gibbs-Racing-Pilot mit blitzschnellen Stopps abgefertigt und machte zudem seinem Ruf als Restart-König alle Ehre. So konnte er sich den Hat trick doch sichern.

Zum ersten Mal überhaupt ging Busch nach einem Sieg auf die Tribüne und ließ sich dort feiern. Normalerweise erntet er mehr Buhrufe als Jubelschreie. „Ich denke, heute war das sicher etwas anders“, so Busch. ■

NASCAR CUP SERIES

Bristol/Tennessee (USA)

8. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
4.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Ford
5.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	Kevin Harvick (USA)	Ford
8.	Clint Bowyer (USA)	Ford
9.	Joey Logano (USA)	Ford
10.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet



Hat trick: Kyle Busch gelangen als zweitem Fahrer 2018 drei Siege in Folge

Richmond/Virginia (USA)

9. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
7.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
8.	Brad Keselowski (USA)	Ford
9.	Clint Bowyer (USA)	Ford
10.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota

Gesamtwertung

nach 9 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	415 Punkte
2.	Logano (Ford)	359
3.	Bowyer (Ford)	329
4.	Harvick (Ford)	324
5.	Keselowski (Ford)	303
6.	Hamlin (Toyota)	286
7.	Truex Jr. (Toyota)	284
8.	Blaney (Ford)	282
9.	Kurt Busch (Ford)	282
10.	Larson (Chevrolet)	279

Superhelden



Marc Márquez gewann in Austin sein zwölftes Rennen auf amerikanischem Boden in Folge. Doch er war nicht der einzige Superheld an diesem Wochenende.

Von: Imre Paulovits

Sie trafen sich kurz in der Auslaufrunde und gaben sich die Hand. Marc Márquez und sein Repsol-Honda-Teamkollege Dani Pedrosa hatten in diesem Rennen zwar ansonsten nicht viel miteinander zu tun, aber beide haben sie Heldentaten vollbracht. Márquez gewann auf seiner Paradedrecke so überlegen, wie man es von ihm schon lange nicht mehr gesehen hat. Dani Pedrosa wurde Siebter. Doch für diesen siebten Platz hatte jeder nur die größte Hochachtung vor dem kleinen Spanier.

„Diese Strecke laugt einen auf einem Moto-GP-Bike völlig aus“, musste Tom Lüthi feststellen.

„Die vielen Bodenwellen, die ständigen Richtungswechsel und die harten Bremszonen kosten unheimlich viel Kraft. Ich weiß, dass hier auch Márquez abends mit Krämpfen kämpft und ständig Magnesium zu sich nimmt. Wie Pedrosa mit einem gebrochenen Handgelenk das Rennen durchfahren konnte, ist mir ein völliges Rätsel.“

Pedrosa selbst war mit einem Fragezeichen nach Austin gekommen. „Ich wusste nicht, wie weit ich fahren kann“, gab er zu. „Ich wusste nicht, wie stark mich die Verletzung behindert, und ich wusste nicht, wie lange meine Kraft vorhalten würde. Ich wollte es einfach probieren, aber ich wusste, dass diese Strecke die denkbar schlechteste im Kalender ist, auf der man zehn Tage nach einer Handgelenks-OP zurückkehren kann. Natürlich fehlt mir Kraft, vor allem aber das Gefühl, weil ich das Handgelenk nicht voll bewegen kann. So war das ganze Fahren deutlich langsamer, denn es ist sehr viel Präzision verloren gegangen.“

„DIE YAMAHA LÄSST SICH WIEDER SO FAHREN, DASS ICH MIT IHR PUSHEN KANN.“

MAVERICK VIÑALES

Pedrosa hatte zunächst Zweifel, ob er die Renndistanz würde durchfahren können, tat es dann aber mit unheimlicher Bravour. „Am Morgen war ich völlig ausgelaugt und hatte Schmerzen“, verriet er. „Aber vor dem Rennen konnte ich mich etwas erholen, und ich habe Schmerzmittel bekommen, die das Ganze erträglich machten. Doch zum Schluss war ich ganz kraftlos. Ich hatte aber das Glück, dass hinter mir eine große Lücke war.“

Auferstehung des Maniacs

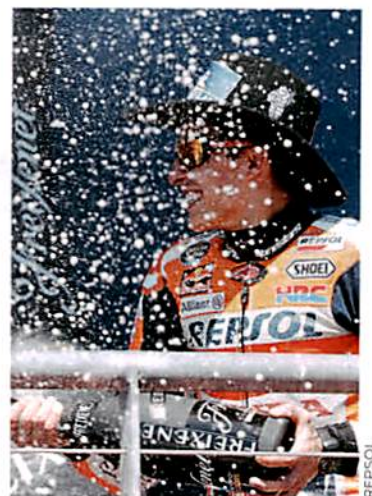
Der Nächste, der alle überraschte, war Suzuki-Werkspilot Andrea Iannone. Suzuki-Teamchef Davide Brivio hatte in den letzten

Wochen die Suche nach einem neuen Werkspiloten für die nächste Saison recht demonstrativ und offen gespielt, aber wenn Iannone noch ein solches Rennen fährt, wird sich das erübrigen.

Während der zuvor ständig stärkere Álex Rins die Probleme an diesem Wochenende nie gelöst bekam, waren bei Iannone keine vorhanden, und im letzten Sektor war niemand so schnell wie er, noch nicht einmal Márquez. Nachdem er einen super Start erwischte hatte, raufte Iannone zu Beginn des Rennen fleißig mit Márquez. Nachdem ihn dieser überholt hatte, bremste Iannone ihn am Ende der Zielgeraden aus. „Es ist einfach mein Rennfahrer-Instinkt“, gab Iannone zu. „Ich fragte mich selbst, was ich eigentlich mache. Jeder weiß, dass Márquez in Austin unschlagbar ist. Aber wir haben uns sehr verbessert. Das Motorrad erlaubt mir, schnell zu fahren. So wie es hier funktioniert hat, sollte es auch bei meinem Heimrennen in Mugello funktionieren. Uns fehlt es zwar noch etwas an Motorleistung, da-



Völlig ausgelagert: Tom Lüthi (#12) und sein Teamkollege Franco Morbidelli



Márquez: sechster Austin-Sieg



Bei denen geht wieder richtig was: Andrea Iannone (#29) vor Maverick Viñales (#25) und Valentino Rossi (#46)

für ist das Bike in schnellen Kurven vielleicht das beste im Feld.“

Gegen Maverick Viñales konnte sich Iannone zwar nicht durchsetzen, aber dessen Teamkollegen Valentino Rossi konnte er erfolgreich hinter sich halten und so erstmals mit der Suzuki aufs Podest steigen.

Auch Viñales feierte in Austin Auferstehung. Schon früh an diesem Wochenende wurde deutlich, dass es der Yamaha-Werksfahrer ist, der Márquez von der Pace her am nächsten kommt. „Ich fühle mich wieder wohl auf dem Motorrad, es lässt sich so aggressiv fahren, wie ich es gerne habe. So kann ich pushen und angreifen“, freute sich Viñales. „Seit den Wintertests sind wir mit dem Fahrwerk einen guten Schritt weitergekommen, und die Yamaha-Techniker arbeiten viel an der Elektronik. Die brems mich jetzt nicht mehr so ein.“

Valentino Rossi hatte am Freitag verraten, was in den letzten Wochen dazu führte, dass die Werks-Yamahas wieder vorne mitspielen: „Letztes Jahr

hat Ducati sehr viel Geld und Manpower dafür aufgebracht, die Abstimmungsmöglichkeiten der Einheits-Elektronik auszuloten. Und sie haben genau wie Honda sehr viel dazugelernt und sich verbessert. Yamaha hatte dies nicht für so wichtig befunden. Und weil wir auch andere Probleme hatten, fiel das auch nicht so auf. Jetzt haben wir ein Motorrad, das sich ganz so anfühlt, wie die Yamaha M1, die ich in Erinnerung hatte. Dazu hat Yamaha jetzt Leute angestellt, die an der Elektronik arbeiten.“

Dass er im Rennen trotzdem nicht aufs Podest kam, fuchste Rossi. „Vielleicht lag es an der Temperatur, die beim Rennen höher war, aber mein Vorderreifen hat nicht funktioniert. So konnte ich das Tempo von Viñales und Iannone nicht mitgehen.“

Tom Lüthi erlebte bei diesem Rennen, wie ein MotoGP-Motorrad seinen Fahrer auslagern kann: „Ich muss drauf kommen, wie Pedrosa das Motorrad mit so wenig Kraft fährt, sonst macht sie einen über die Distanz fertig.“ ■

3 FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



VERLIEF DAS RENNEN SO, WIE DU ES DIR AUSGERECHNET HATTEST?

Es war ein anderes Rennen als was ich sonst fahre. Nach den Vorkommnissen zuvor habe ich das ganze Wochenende auf ein Rennen hingearbeitet, bei dem ich gleich zu Beginn voll pushe, damit ich mir einen Vorsprung herausarbeite. Vom vierten Startplatz aus hatte ich natürlich so meine Bedenken, ich konnte aber gleich in der ersten Runde in Führung gehen. Dann habe ich drei, vier Runden gepusht, und als ich gesehen habe, dass hinter mir eine Lücke klafft, war ich in der Lage, das Rennen zu kontrollieren. Es war ein langes Rennen, denn vorneweg fahren ist nicht das, was ich mag. Aber diesmal war es das Beste.

HATTEST DU KEINE HEISSEN MOMENTE?

Nein, diesmal nicht. In der ersten Runde bin ich einmal nah an einen Curb gekommen, aber sonst hatte ich wirklich alles unter Kontrolle. Ich hatte diesmal eine besondere Motivation und einen besonderen Druck, aber den mag ich.

WIE GEHST DU VON DEINER PARADESTRECKE AUF DEINE HEIMSTRECKE IN JEREZ?

Es ist wichtig, nach dem Nuller von Argentinien mit einem guten Resultat und mit nur einem Punkt Rückstand in der WM-Tabelle in die Europa-Saison zu gehen. Noch wichtiger ist aber mein Gefühl für das Motorrad, das sich jetzt genau so anfühlt, wie ich es mag. Jetzt wird es wichtig sein, dass wir genau dieses Gefühl auch in Europa haben, da die Strecken dort komplett anders sind.

Motorrad-GP

Pol Espargaró beißt sich durch

Ein weiterer Superheld von Austin war Pol Espargaró: Der KTM-Werksfahrer biss sich durch die Schmerz-Barriere.

Von: Imre Paulovits

KTM-Rennleiter Pit Beirer gab es unumwunden zu: „Nach den Ergebnissen des letztjährigen Saisonschlusses hatten wir schon mit einer deutlich stärkeren Fortsetzung gerechnet“, so Beirer. „Wenn wir etwas am Motorrad verbessern, erwarten wir natürlich, dass wir weiter nach vorne kommen. Aber weil in dieser Klasse ständig alle verbessern, kann ein kleiner Fortschritt in Wirklichkeit ein Rückschritt sein, wenn die anderen noch mehr gefunden haben. Aber sowohl ich als auch der Vorstand haben realistische Ziele gesetzt, so ist eine größere Steigerung erst für das dritte Jahr geplant gewesen. Insofern liegen wir nicht hinter dem Plan zurück.“

Dass sich Pol Espargaró gleich am zweiten Testtag im Februar verletzte, kam der Entwicklung genauso wenig entgegen wie dem Einsatz des Spaniers in



Pol Espargaró: Am Samstag Schritt vorwärts, am Sonntag Schmerz besiegt

Austin. Die vielen Bodenwellen übertrugen sich schmerzvoll auf die lädierte Wirbelsäule des Spaniers, daher war sein erster Gang jeden Morgen der zur Clinica Mobile, um sich Schmerzmittel geben zu lassen.

Doch am Samstag machte der 27-jährige Spanier einen riesigen Schritt nach vorn, schaffte den Sprung in die Q2, wofür er frenetisch gefeiert wurde. Während sein Teamkollege Bradley Smith

sich gleich nach dem Start im Mittelfeld raufte, erwischte Espargaró einen schlechten Start. Jedoch musste Smith dem weichen Vorderreifen Tribut zollen. Und Espargaró fuhr letztendlich als 13. wieder in die Punkte, was ihn natürlich freute: „Das war bei den Bodenwellen schon hart, und auch das ständige Umlegen hat mich ganz schön ausgelautet. Aber über die Punkte bin ich glücklich.“ ■

GASTKOMMENTAR

MARC MÁRQUEZ fuhr in Austin mal wieder auf einem ganz anderen Level als alle anderen. Ich hatte ihn während der Trainings vom Streckenrand aus beobachtet, und für mich als Fahrer ist seine Fähigkeit, wie er ein Motorrad bewegt, einfach unglaublich. Mich überrascht es jedes Mal, wenn ich es aus der Nähe sehe. Aber seine Eskapaden sind derzeit ein ganz heißes Thema. Ich denke, da ist man jetzt sehr sensibilisiert worden, und man muss aufpassen, dass der Motorradsport nicht so ausartet wie die Formel 1, wo auf jede kleine Berührung gleich Strafen folgen. Ich finde das aber nicht richtig. Man soll Márquez einfach seine Rennen fahren lassen, sonst verliert die MotoGP viel von ihrem Reiz. Es wäre schön, wenn Valentino Rossi bei den nächsten Rennen auch ganz vorne mitfahren könnte, denn für ihn kommen die meisten Zuschauer. Aber auch er muss erst Márquez einholen.



Kenny Roberts Jr.
500er-Weltmeister 2000

AUS DEM FAHRERLAGER

LUSTIGE LEGENDE

Randy Mamola wurde in Austin feierlich in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen – als erster Nicht-Weltmeister. Da der 58-jährige Kalifornier bei jedem Grand Prix vor Ort ist, hätte man meinen können, dass ihm die Auszeichnung nicht viel mehr als Tagesgeschäft bedeuten würde, doch weit gefehlt. Selten hat man Mamola so emotional erlebt wie an diesem Freitag, als Kenny Roberts und Kenny Roberts Jr., Wayne Rainey und Carmelo Ezpeleta all ihre Anekdoten über den allseits beliebten und lebenslustigen Publikumsliebbling zum Besten gaben. Mamola selbst erinnerte sich an die Anfänge seiner Rennfahrer-Laufbahn, als er sich entscheiden musste, ob er Schlagzeuger

oder Rennfahrer werden sollte. Als er dann all die Namen nannte, mit denen er auf den Dirt-Track-Ovalen um die Wette fuhr, wurde Mamola aber sentimental und ihm kamen fast die Tränen.

FÜR IMMER NICKY HAYDEN

Turn 18 auf dem Circuit of the Americas heißt seit diesem Wochenende offiziell „Nicky Hayden Hill“, und im Gras der Naturtribüne wurde groß die Startnummer des vor einem Jahr bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommenen Kentucky Kid aufgesprüht. Aber auch seine ehemaligen Kollegen und Arbeitgeber gedachten des Weltmeisters von 2006. In der Ducati-Hospitality stand ein großes Bild von ihm, und vor der Ducati-Box wurde die Desmosedici GP13

ausgestellt, mit der Hayden 2013 in seiner letzten Saison für die Italiener fuhr.

VERWANDTENBESUCH

Der ehemalige Schweizer 500er-Pilot Philippe Coulon kam mit seiner Frau zum US-GP. Der lebenslustige 68-jährige, der heute noch Renntrainings veranstaltet und selber noch kräftig Gas gibt, hat Verwandte in Austin, und so fand sich ein gutes Argument, um nach Texas zu fliegen.

TORNADO UNTER STROM

Auf dem Circuit of the Americas war Colin Edwards an der Reihe, das MotoE-Motorrad zu fahren. Der 44-jährige Texaner, der zuletzt für Yamahas MotoGP-Projekt und für die MotoGP-Rückkehr von Michelin als Testfahrer engagiert

war, konnte auch diesmal nicht über seinen Schatten springen. Er brachte gleich nach seinen ersten Runden einige Verbesserungsvorschläge an, und nachdem er am Sonntag bereits zum dritten Mal auf dem Elektro-Renner saß, fuhr er ihn so schnell wie noch kein anderer Fahrer zuvor. Die Zuschauer applaudierten ihm von den Tribünen. ■ IP



Nicky Hayden für immer in Austin

MOTOGP-ERGEBNISSE

Circuit of the Americas, Austin (USA) – 22. April 2018 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,260 km über 20 Runden à 5,513 km. 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 35 Grad. Schnitt des Siegers: 158,0 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	20	41:52,002 min	336,3 km/h	2:04,605 min	M/H	25
2. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	20	+3,560 sec	341,4 km/h	2:05,179 min	M/M	20
3. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	20	+6,704 sec	335,4 km/h	2:05,096 min	M/H	16
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	20	+9,587 sec	342,4 km/h	2:05,404 min	M/M	13
5. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	20	+13,570 sec	344,2 km/h	2:05,721 min	M/H	11
6. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	20	+14,231 sec	340,9 km/h	2:05,652 min	M/M	10
7. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	20	+28,537 sec	344,8 km/h	2:05,753 min	M/M	9
8. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP 17	20	+28,671 sec	343,4 km/h	2:06,209 min	M/H	8
9. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 18	20	+28,875 sec	343,7 km/h	2:06,230 min	M/H	7
10. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	20	+31,355 sec	339,1 km/h	2:06,175 min	H/M	6
11. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 18	20	+34,993 sec	342,5 km/h	2:06,326 min	M/H	5
12. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	20	+37,264 sec	345,0 km/h	2:06,556 min	M/H	4
13. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	20	+39,335 sec	342,2 km/h	2:06,615 min	S/M	3
14. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	20	+40,887 sec	341,9 km/h	2:06,768 min	S/M	2
15. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	20	+48,475 sec	341,2 km/h	2:06,710 min	M/S	1
16. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	20	+49,995 sec	339,6 km/h	2:06,454 min	M/M	-
17. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	20	+51,115 sec	336,8 km/h	2:07,167 min	H/H	-
18. Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	20	+59,055 sec	336,9 km/h	2:07,326 min	M/M	-
19. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	20	+59,747 sec	347,7 km/h	2:05,636 min	M/H	-
20. Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP 16	20	+1:00,513 min	337,3 km/h	2:07,461 min	S/M	-
21. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	20	+1:03,944 min	338,3 km/h	2:06,900 min	M/M	-
Nicht gewertet:							
Alex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	10	+10 Runden	338,0 km/h	2:05,732 min	M/S	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Márquez	2:03,658 min
2. Viñales	2:04,064 min
3. Iannone	2:04,209 min
4. Zarco	2:04,210 min
5. Rossi	2:04,229 min
6. Lorenzo	2:04,294 min
7. Crutchlow	2:04,456 min
8. Dovizioso	2:04,865 min
9. Pedrosa	2:04,963 min
10. Petrucci	2:05,058 min
11. Rins	2:05,260 min
12. P. Espargaró	2:05,829 min
13. Nakagami	2:05,457 min
14. Rabat	2:05,686 min
15. Smith	2:05,761 min
16. Syahrin	2:05,873 min
17. Morbidelli	2:05,943 min
18. Miller	2:05,966 min
19. A. Espargaró	2:06,035 min
20. Lüthi	2:06,222 min
21. Bautista	2:06,296 min
22. Redding	2:06,370 min
23. Abraham	2:06,537 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Dovizioso	46
2. Márquez	45
3. Viñales	41
4. Crutchlow	38
5. Zarco	38
6. Iannone	31
7. Rossi	29
8. Miller	26
9. Rabat	22
10. Petrucci	21

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	70
2. Yamaha	56
3. Ducati	49
4. Suzuki	39
5. Aprilia	10
6. KTM	8

WM-STAND TEAMS

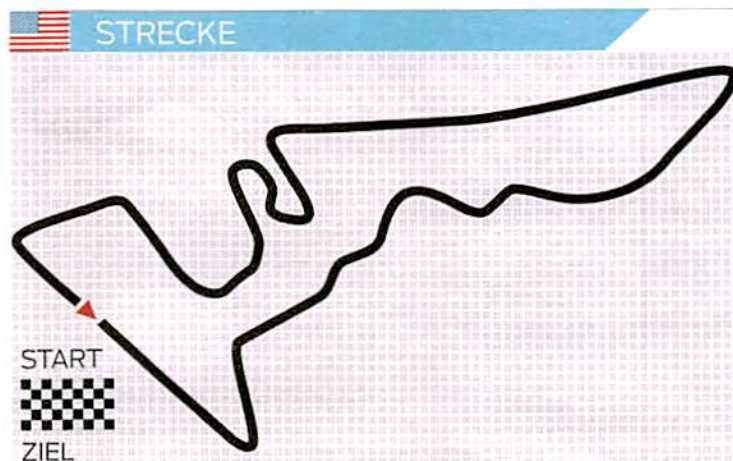
Team	Punkte
1. Monster Yamaha MotoGP	70
2. Repsol Honda Team	63
3. Ducati Team	52
4. Monster Yamaha Tech3	47
5. Team Suzuki Ecstar	47
6. Alma Pramac Racing	47
7. LCR Honda	43
8. Reale Avintia Racing	22
9. Aprilia Racing Team	10
10. Red Bull KTM Factory Racing	8

„WIR HATTEN ZWEI STRECKEN, AUF DENEN WIR SCHWACH SIND, UND FÜHREN TROTZDEM DIE WM AN.“

Andrea Dovizioso

Rundenrekord: **2:03,575, Marc Márquez (Honda), 2014**
 Quali-Rekord: **2:02,135, Marc Márquez (Honda), 2015**
 Topspeedrekord: **347,9 km/h, Danilo Petrucci (Ducati), 2018**

CIRCUIT OF THE AMERICAS (USA) 5,513 KM



Andrea Dovizioso: Knappe WM-Führung, aber nachdenklich wegen Problemen

Moto2

Francesco Bagnaia, der Reife

Francesco Bagnaia holte seinen zweiten Saisonsieg, weil er seine Reifen besser einteilen konnte als Álex Márquez. Marcel Schrötter hatte einen bösen Sturz.

Von: Imre Paulovits

Auf einmal war es in der Intact-Box ganz still: Marcel Schrötter lag auf dem vierten Platz. Hinter Turn 1, das aus einer Steilauffahrt angebremsst wird und am Ausgang gleich wieder bergab geht, fing die Kalex mit einem Schlag furchtbar an zu wackeln und warf ihren Piloten mit einem üblen Highsider ab. Der nachfolgende Pulk traf den Deutschen zum Glück nicht, doch gleich nach dem Aufschlag hielt er sich die Schulter. Beim Röntgen im Medical Center wurden zwar keine Brüche festgestellt, aber zwei von drei Bändern an der linken Schul-



Francesco Bagnaia: Mit geglückter Abstimmungsänderung zu Sieg und Tabellenführung

MotoGP

FIM-Kommissare werden stärker bestrafen

Nach den Vorkommnissen von Argentinien drehte sich in der Safety-Kommission am Freitag alles um Strafen. Dorna und FIM wollen härter durchgreifen

Von: Imre Paulovits

Nach dem ereignisreichen Argentinien-GP und den danach folgenden Nachbeben lagen die Nerven der MotoGP-Piloten noch am Freitag in Austin blank, und nachdem die Safety-Kommission mit einem Lärmpegel wie eine Versammlung von Schulbuben anfang, ergriff kurzerhand Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta das Wort und stellte klar: Was gewesen ist, ist Vergangenheit, nun wird nur über die Zukunft diskutiert. Und für diese ist für ihn klar, dass solche Vorkommnisse nicht mehr geduldet werden. Die nicht vertretbare Grenze liegt ganz klar dort, wo ein Fahrer zu Fall

kommt, und da wollen die FIM-Kommissare in Zukunft schneller und härter durchgreifen..

„Es hat keine übereinstimmende Fahrermeinung gegeben, aber die Mehrheit hat sich dafür ausgesprochen, dass es keine Feindberührung mehr geben soll“, so Alex Espargaró. „Das beste Beispiel dafür, dass es auch ohne geht, ist der Sieg von Brad Binder in Jerez 2016 vom letzten Startplatz aus. Er hat dabei keinen einzigen Gegner berührt. Das will Carmelo Ezpeleta jetzt mit den Strafen durchsetzen, und darüber sind die meisten Fahrer glücklich.“

Es gab am Samstag auch gleich den ersten Fall. Als Maverick Viñales auf einer schnellen Runde war, war Marc Márquez gerade auf seiner Aufwärmrunde mit dem zweiten Reifensatz. Márquez fuhr auf der Ideallinie, Viñales kam von hinten mit viel Tempoüberschuss und musste seine schnelle Runde abbrechen. Für Langsamfahren auf der Ideallinie wurde Márquez um eine Startrei-

he nach hinten versetzt. Viñales durfte so von der Pole-Position aus losfahren.

Die Sache hatte aber auch eine Kehrseite: Selten war ein MotoGP-Rennen so Ereignislos wie das aktuelle in Austin. Márquez zog

aus Angst vor einer Feindberührung gleich davon, statt bis zum Rennende zu warten.

Bis zum Saisonschluss will man nun strenger vorgehen, danach sollen die Richtlinien erneut diskutiert werden. ■



Alex Espargaró (#41) und Danilo Petrucci (#9): Keine Feindberührung mehr

Flüsterer

ter sind abgerissen. Kaum hat der 25-jährige Bayer seinen Kahnbeinbruch einigermaßen ausgestanden, geht er wieder mit einer schmerzhaften Verletzung in die Europa-Saison.

„Es ist schon frustrierend“, meinte Schrötter hinterher niedergeschlagen. „Ich denke, ein Top-5-Ergebnis wäre möglich gewesen.“ „Marcel ist wahrscheinlich der Gang rausgesprungen und er hat ohne Zug eine haftige Bodenwelle erwischt“, mutmaßte Teamchef Jürgen Lingg. Doch kaum hatte er seinem angeschlagenen Schützling die Handschuhe ausgezogen und ihn Richtung Medical Center geschickt, flog auch Xavi Vierge vom dritten Platz ab. „Ich hatte schon ab dem Start Probleme mit der Kupplung“, so der 20-jährige Spanier. „Ich hatte beim Anbremsen praktisch keine Motorbremse, dann setzte sie mitten in der Kurve ein, jedes Mal an einer anderen Stelle. Zunächst hatte ich das managen können, aber als die Reifen nachließen, ging es einmal

daneben.“ In Argentinien freute sich das Team noch über die WM-Führung, nun kam eine kalte Dusche.

Es war schon beeindruckend, welche Pace Álex Márquez und Francesco Bagnaia machten. Sechs Runden vor Schluss setzte sich Bagnaia dann an die Spitze und zog davon, Márquez konnte sich gerade noch vor dem von hinten heranstürmenden Miguel Oliveira ins Ziel retten. „Ich hatte überhaupt keinen Grip mehr“, so der Spanier.

Aegerter: Aufholjagd

Dominique Aegerter wurde gleich in der ersten Kurve herausgetragen, als Luca Marini Joan Mir von innen anstupste und dieser auch Aegerter mit in den Notausgang nahm. Vom Feldende schaffte es Aegerter noch auf Platz 9 und fuhr dabei zeitweilig schnellere Rundenzeiten als die Spitze. „Ich gewöhne mich immer besser an die KTM, die Top 5 wären möglich gewesen“, so Aegerter enttäuscht. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM: Der Circuit of the Americas wurde bereits in den vergangenen beiden Jahren wegen der Bodenwellen von den Fahrern kritisiert. Da die Formel 1 im letzten Herbst die Wellen noch einmal verstärkt hat, wurde vor dem Motorrad-GP der Belag an mehreren Stellen abgefräst. Aber das Resultat war alles andere als das, was die Teams und Fahrer erwartet hatten. Viel ebener ist die Fläche nicht geworden, dafür hatte sich überall Staub abgelagert, und am ersten Trainingstag bildeten sich Staubfahnen wie auf einer Landstraße in der Wüste. „Ich bin vom Gas gegangen, weil ich dachte, vor mir wäre jemandem der Motor geplatzt“, wunderte sich Jack Miller. Bei Michelin sprachen alle vom „Unternehmen Desert Storm“. Der Regen am Samstag wusch auch mehr den klebrigen Gummibrieb weg als den Staub,

so steht auf dem Forderungskatalog der Fahrer ganz oben, dass eine professionelle Belagsanierung vorgenommen wird, bevor die Wellen so groß werden, dass sie eine Gefahr darstellen.

MOTO2: Als Pole-Sitter Álex Márquez in mehreren Trainings hinter KTM-Werkspilot Miguel Oliveira herfuhr, machte er eine interessante Beobachtung: „Wenn die Strecke wenig Grip hat, ist die KTM im Vorteil, wenn viel Grip da ist, wir mit der Kalex.“ Diese Ansicht kann auch Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel teilen. „Wir wollen am Fahrwerk weiterarbeiten. In der Woche nach Jerez wird in Mugello und in Almeria getestet, da werden wir uns von Kalex aufteilen und die Fahrwerke, die wir eigentlich bei den Vorsaisontests in Valencia und Jerez probieren wollten, den Teams zum Probieren geben.“

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Circuit of the Americas, Austin (USA) – 22. April 2018 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,234 km über 18 Runden à 5,513 km. 32 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Pjste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 33 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	18	39.30,016 min	2.11,020 min	25
2. Álex Márquez (E)	Kalex	18	+2,464 sec	2.11,191 min	20
3. Miguel Oliveira (P)	KTM	18	+3,704 sec	2.11,225 min	16
4. Joan Mir (E)	Kalex	18	+5,376 sec	2.11,261 min	13
5. Iker Lecuona (E)	KTM	18	+6,867 sec	2.11,365 min	11
6. Brad Binder (SA)	KTM	18	+6,876 sec	2.11,283 min	10
7. Mattia Pasini (I)	Kalex	18	+9,308 sec	2.11,283 min	9
8. Jorge Navarro (E)	Kalex	18	+10,510 sec	2.11,444 min	8
9. Dominique Aegerter (CH)	KTM	18	+10,595 sec	2.11,475 min	7
10. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	18	+11,497 sec	2.11,648 min	6
11. Isaac Viñales (E)	Kalex	18	+12,339 sec	2.11,676 min	5
12. Simone Corsi (I)	Kalex	18	+13,458 sec	2.11,691 min	4
13. Luca Marini (I)	Kalex	18	+14,282 sec	2.11,663 min	3
14. Andrea Locatelli (I)	Kalex	18	+14,548 sec	2.11,727 min	2
15. Fabio Quartararo (F)	Speed Up	18	+17,169 sec	2.11,727 min	1
16. Romano Fenati (I)	Kalex	18	+20,609 sec	2.11,920 min	-
17. Remy Gardner (AUS)	Tech3	18	+20,821 sec	2.11,807 min	-
18. Héctor Barberá (E)	Kalex	18	+27,068 sec	2.12,117 min	-
19. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	18	+27,245 sec	2.12,078 min	-
20. Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	18	+32,144 sec	2.12,606 min	-
21. Steven Odendaal (SA)	NTS	18	+38,350 sec	2.13,062 min	-
22. Eric Granado (BR)	Suter	18	+38,579 sec	2.13,072 min	-
23. Joe Roberts (USA)	NTS	18	+44,257 sec	2.12,896 min	-
24. Sam Lowes (GB)	KTM	18	+45,289 sec	2.11,629 min	-
25. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	18	+46,966 sec	2.13,090 min	-
26. Jules Danilo (F)	Kalex	18	+1:10,364 min	2.14,177 min	-
27. Zufahmi Khairuddin (MAL)	Kalex	18	+1:27,099 min	2.15,387 min	-
28. Federico Fuligni (I)	Kalex	18	+1:27,257 min	2.15,001 min	-
nicht gewertet					
Xavi Vierge (E)	Kalex	13	+5 Runden	2.11,374 min	-
Stefano Manzi (I)	Suter	11	+7 Runden	2.11,653 min	-
Marcel Schrötter (D)	Kalex	16	+12 Runden	2.11,688 min	-
Danny Kent (GB)	Speed Up	3	+15 Runden	2.14,002 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bagnaia	57
2. Pasini	47
3. Márquez	47
4. Oliveira	43
5. Baldassarri	39
6. Vierge	28
7. Mir	27
8. Binder	20
10. Aegerter	16
11. Schrötter	15

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	75
2. KTM	43
3. Tech 3	14
4. Speed Up	5

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	2.10,588 min
2. Lowes	2.10,744 min
3. Pasini	2.10,993 min
4. Bagnaia	2.11,009 min
5. Mir	2.11,124 min
6. Marini	2.11,119 min
7. Vierge	2.11,257 min
8. Schrötter	2.11,276 min
9. Quartararo	2.11,282 min
10. Viñales	2.11,283 min
11. Aegerter	2.11,309 min
12. Oliveira	2.11,321 min
13. Lecuona	2.11,421 min
14. Corsi	2.11,513 min
15. Fenati	2.11,548 min
16. Binder	2.11,566 min
17. Baldassarri	2.11,588 min
18. Gardner	2.11,593 min
19. Navarro	2.11,594 min
20. Barberá	2.11,649 min
21. Locatelli	2.11,699 min
22. Kent	2.11,905 min
23. Bendsneyder	2.12,189 min
24. Granado	2.12,278 min
25. Pawi	2.12,348 min
26. Nagashima	2.12,457 min

Moto3

Jorge Martín trickst sie wieder

Nach dem verzockten Reifenpoker in Argentinien ging Jorge Martín in Austin auf Nummer sicher und gewann wieder. Drama für Philipp Öttl.

Von: Imre Paulovits

Es war die reinste Freude. In dem zunächst neun Mann starken Spitzenpulk war Philipp Öttl stets gut platziert. Und als die Spitzengruppe zum Schluss auseinanderbrach, waren Jorge Martín und Enea Bastianini zwar bereits uneinholbar enteilt, doch dahinter war noch alles möglich. Am Ende der langen Gegengeraden war Philipp Öttl auch bestens platziert, bremste später als alle anderen und setzte sich sauber an die Spitze der Verfolgergruppe. Doch dann wurde Fabio di Giannantonio herausgetragen, nahm Öttl mit und Marco Bezzecchi konnte innen durch-

schlüpfen. Auch Andrea Migno kam schließlich noch vorbei. Von dem Podestplatz blieb so nur Platz 6 übrig, aber immerhin die ersten Punkte für den 21-jährigen Deutschen in dieser Saison. „Schade“, knirschte Öttl hinterher. „Wir haben uns mit Giannantonio berührt und deshalb musste ich vom Gas gehen. Es hatte bis dahin alles so gut gepasst.“

Des einen Leid ist des anderen Freud, Marco Bezzecchi von Prüstel GP fuhr zwei Wochen nach seinem Sieg in Argentinien wieder aufs Podest. Der 19-Jährige aus Rimini zeigte sich dabei während des ganzen Rennens sehr stark. Zeitweise sah es gar so aus, als könne er sich als Spitzenreiter absetzen, doch aus dem Windschatten wurde er immer wieder eingeholt. Als Martín und Bastianini das Tempo anzogen, konnte Bezzecchi zwar nicht mitgehen, blieb aber zum Schluss ganz cool: Als ihn Fabio di Giannantonio in der Zielkurve attackierte, zog er innen durch und fuhr aufs

Podest, während Giannantonio sogar noch von Migno verdrängt wurde. „Ich hatte alles gut im Griff und denke, ich habe das Optimum herausgeholt“, freute sich der Top-Mann von Prüstel GP, wo durch den siebten Platz von Jakob Kornfeil doppelte Freude herrschte.

Martín auf Titelkurs

Doch nichts war an diesem Tag so beeindruckend wie die Siegesfahrt von Jorge Martín. Konnte er letztes Jahr nur beim letzten Rennen seine Pace in einen Sieg ummünzen, kristallisiert sich der 20-jährige Spanier immer mehr zum Titelkandidaten heraus. „Ich habe aus meinen Fehlern im Vorjahr gelernt“, gibt er zu verstehen. „Ich kann jetzt ein Rennen viel besser einteilen. Und einen solchen Fehler wie in Argentinien mit dem Reifenwechsel will ich nie wieder machen. Aber es ist noch nichts gelaufen. Arón Canet und Enea Bastianini sind sehr stark.“ ■



Moto3

Philipp Ötts sechster Wettersinn

Als noch alle auf Regenreifen fuhren, ließ Philipp Öttl auf Slicks umbereifen. Und holte sich fast die Pole-Position.

Der Samstag in Austin war schon trübe. Den ganzen Tag zogen tiefe Wolken über die Strecke. Und auch wenn der Wetterbericht für den ganzen Tag Regen vorhergesagt hatte, blieb es nur bei einigen kurzen Schauern. Aber so einer ging genau vor dem Qualifying der Moto3 nieder, also gingen alle mit Regenreifen raus auf die nasse Strecke. Doch dann plötzlich, aus heiterem Himmel, fuhr Philipp Öttl an die Box und ließ sich von seiner Crew Slicks aufziehen. Und war damit zur Verwunderung aller gleich sechs Sekunden schneller als alle anderen! „Es war keine Entscheidung auf Sicht, denn der Asphalt in Austin

hat im Trockenen und im Nassen fast die gleiche Farbe“, so Öttl. „Aber ich hatte einfach das Gefühl, dass so viel Grip da ist, dass es für Slicks reichen sollte, und so habe ich den Wechsel riskiert. Immerhin war ich so der Einzige, der zwei Satz Slicks im Qualifying fahren konnte.“ Die Konkurrenz schaltete aber schnell, und Öttl fiel auf P9 zurück. ■ IP



Philipp Öttl: Nach Gefühl gehandelt

Moto3

Pit Beirer zufrieden mit seinen jungen Wilden

Wenn auch noch ein langer Weg vor ihnen liegt: Der KTM-Rennleiter freut sich über seine jungen Moto3-Piloten, allen voran bei Prüstel GP.

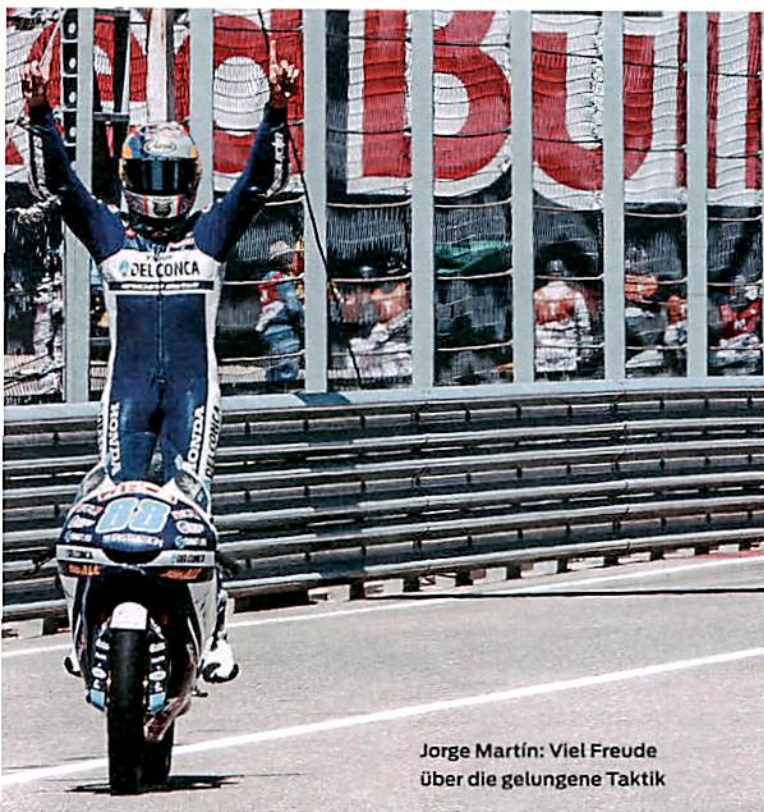
Von: Imre Paulovits

Das die MotoGP-Vorbereitung im Vorjahr auf Kosten der Moto3 ging, das streitet Pit Beirer nicht ab. „Dadurch haben wir auch das Vertrauen der etablierten Spitzenfahrer in dieser Klasse etwas eingebüßt. Es wird noch eine Weile dauern, bis wir sie wiederhaben“, ist sich Beirer im Klaren. „Aber es macht sehr viel Spaß, wieder junge Fahrer aufzubauen, und ich bin mir sicher, dass die jungen Wilden es bald mit den besten Honda-Piloten aufnehmen können.“

Dass sich das deutsche Prüstel-GP-Team, das aus dem Racing Team Germany hervorgegangen ist, mit Marco Bezzecchi so schnell an der Spitze etablieren konnte, freut Beirer besonders: „Natürlich eilte ihnen der Ruf ihres Vorgängers voraus. Aber mit den Prüstels steht jetzt eine sehr vernünftige Familie dahinter, und die wollen das Ganze seriös anpacken. Die wollen mit einem guten Job Erfolg haben im Fahrerlager. Das ist jetzt das Musterbeispiel dafür, dass sich ehrliche und ordentliche Arbeit auch rentiert.“

Neben all den Projekten freut sich Beirer aber auf ein ganz neues Abenteuer: „Wir steigen in Amerika in den Dirt Track ein. Zunächst mit der 450er bei den Singles, da lernen wir mal das ganze Geschäft. Und wir entwickeln dann aus dem Motor der Duke 790 einen Zweizylinder für die erste Liga.“ ■

alle aus



Jorge Martin: Viel Freude über die gelungene Taktik

MotoAmerica

Siege für Mathew Scholtz und Toni Elías

Im strömenden Regen war Mathew Scholtz am Samstag eine Klasse für sich. Toni Elías konterte im Trockenen.

Das Moto2-Qualifying war noch nicht vorbei, da regnete es in Austin richtig los. Während die WM-Stars ihre Zeiten zum großen Teil bereits in trockenen Tüchern hatten, stand das Rennen der MotoAmerica Superbikes noch aus. Der Südafrikaner Mathew Scholtz, einst im MotoGP Rookies Cup unterwegs und jetzt Vollzeit-Superbiker

in Amerika, ließ wie schon letztes Jahr in Barber seine Regen-Künste aufblitzen, pflügte sich durch das Feld nach vorne und gewann überlegen vor Josh Herrin, Cameron Beaubier und Toni Elías.

Elías schlug dann am Sonntag bei schönstem Sonnenschein zurück. Der amtierende MotoAmerica Superbike-Meister und Moto2-Weltmeister von 2010 setzte sich mit seiner Yoshimura-Suzuki umgehend an die Spitze und gewann vor Cameron Beaubier und Garrett Gerloff. In der Meisterschaft führt Elías mit 88 Punkten vor Scholtz (71), Beaubier (63) und Herrin (49). ■



Mathew Scholtz (#11) im Regen...



...Toni Elías im Trockenen

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Circuit of the Americas, Austin (USA) – 22. April 2018 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 93,721 km über 17 Runden à 5,513 km. 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 22 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jorge Martin (E)	Honda	17	39:12,869 min	2:17,512 min	25
2. Enea Bastianini (I)	Honda	17	+1,451 sec	2:17,496 min	20
3. Marco Bezzecchi (I)	KTM	17	+4,112 sec	2:17,594 min	16
4. Andrea Migno (I)	KTM	17	+4,172 sec	2:17,779 min	13
5. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	17	+4,186 sec	2:17,876 min	11
6. Philipp Öttl (D)	KTM	17	+4,374 sec	2:17,812 min	10
7. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	17	+5,452 sec	2:17,769 min	9
8. Arón Canet (E)	Honda	17	+7,971 sec	2:18,117 min	8
9. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	17	+8,287 sec	2:18,128 min	7
10. Livio Loi (B)	KTM	17	+8,711 sec	2:18,240 min	6
11. Ayumu Sasaki (J)	Honda	17	+10,909 sec	2:18,383 min	5
12. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	17	+13,745 sec	2:18,076 min	4
13. Darryn Binder (ZA)	KTM	17	+14,532 sec	2:18,040 min	3
14. John McPhee (GB)	KTM	17	+16,071 sec	2:18,271 min	2
15. Albert Arenas (E)	KTM	17	+16,181 sec	2:18,311 min	1
16. Dennis Foggia (I)	KTM	17	+19,895 sec	2:18,092 min	-
17. Alonso Lopez (E)	Honda	17	+23,516 sec	2:18,691 min	-
18. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	17	+23,757 sec	2:18,143 min	-
19. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	17	+25,424 sec	2:18,889 min	-
20. Toni Arbolino (I)	Honda	17	+25,439 sec	2:18,488 min	-
21. Jaume Masia (E)	KTM	17	+33,897 sec	2:18,810 min	-
22. Kazuki Masaki (J)	KTM	17	+38,352 sec	2:19,023 min	-
23. Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	17	+38,362 sec	2:19,303 min	-
24. Niccolò Antonelli (I)	Honda	17	+59,078 sec	2:18,254 min	-
Nicht gewertet:					
Marcos Ramírez (E)	KTM	12	+5 Runden	2:19,137 min	-
Nicolò Bulega (I)	KTM	5	+12 Runden	2:19,532 min	-
Adam Norrodin (MAL)	Honda	2	+15 Runden	-	-
Kaito Toba (J)	Honda	1	+16 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Martin	55
2. Canet	48
3. Bezzecchi	43
4. Di Giannantonio	37
5. Bastianini	33
6. Dalla Porta	25
7. Migno	22
8. Rodrigo	22
9. Antonelli	21
14. Öttl	10

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Martin	2:18,629 min
2. Canet	2:19,125 min
3. McPhee	2:19,421 min
4. Suzuki	2:19,428 min
5. Di Giannantonio	2:19,497 min
6. Bastianini	2:19,577 min
7. Foggia	2:19,588 min
8. Sasaki	2:19,640 min
9. Bezzecchi	2:19,684 min
10. Masia	2:19,808 min
11. Öttl	2:19,816 min
12. Rodrigo	2:19,850 min
13. Atiratphuvapat	2:19,970 min
14. Ramirez	2:20,002 min
15. Binder	2:20,027 min
16. Migno	2:20,257 min
17. Dalla Porta	2:20,323 min
18. Yurchenko	2:20,366 min
19. Antonelli	2:20,380 min
20. Arbolino	2:20,485 min
21. Kornfeil	2:20,824 min
22. Lopez	2:20,917 min
23. Bulega	2:20,965 min
24. Arenas	2:21,021 min
25. Norrodin	2:21,167 min
26. Loi	2:21,279 min
27. Masaki	2:22,820 min
28. Toba	2:23,083 min

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	70
2. KTM	52



Jorge Martin: wieder WM-Leader



Tom Sykes: Für das zweite Rennen das richtige Setup gefunden und gefahren wie in besten Tagen

Reas Rekordfahrt gestoppt

Am Samstag egalisierte Jonathan Rea Carl Fogartys Rekord in Assen und schien nicht zu stoppen. Doch dann drehte Tom Sykes richtig auf.

Von: Imre Paulovits

Zwölf WM-Siege in Assen, in der Kathedrale des Motorradsports – einem Einzigen war dies gelungen, dem großen Carl Fogarty, der kurz vor der Jahrtausendwende Zehntausende von britischen Schlachtenbummlern auf die Tribünen des Circuit von Drenthe lockte und Holland in ein britisches Fest verwandelte.

Doch was ein Rekord für die Ewigkeit zu sein schien, kam nun unter Beschuss. Jonathan Rea, der sich seine Sporen in der Superbike-WM lange Jahre beim holländischen Ten-Kate-Honda-Team verdient hatte, konnte bereits 2010 mit ihnen in Assen einen Doppelsieg einfahren, holte dort über die Jahre noch drei weitere Siege mit Honda, und wurde, seit er Kawasaki-Werksfahrer ist, in Assen noch nie geschlagen. 2017 standen bereits elf Siege an, und Rea schien auch dieses Jahr nichts zu bremsen.

Es war ganz wie zu Carl Fogartys Zeiten. Dazu gab es ein Sonne-

Wochenende, wie es Europa im April seit 70 Jahren nicht mehr erlebt hat, und die Tribünen füllten sich, wie schon sehr lange nicht mehr in der Superbike-WM. Doch diesmal gesellten sich zu den britischen Schlachtenbummlern noch viel mehr Einheimische, denn auch von Yamaha-Werkspilot Michael van der Mark war einiges zu erwarten.

Und die beiden sollten die Fans nicht enttäuschen. Der Weltmeister und der aufstrebende Holländer schenken einander nichts, wechselten zuweilen in einer Runde sechsmal die Führung. Schließlich gewann Jonathan Rea knapp und egalisierte den Rekord von Fogarty. Dazu fehlten ihm nach diesem Sieg nur noch zwei, um den großen Meister auch in der Anzahl der Siege einzuholen. Und der Sonntag begann genauso sonnig wie der Tag zuvor.

Doch es sollte ganz anders kommen. Tom Sykes, der im ersten Rennen ein unheimlich starkes Finale geliefert und nur knapp das Podest verpasst hatte, konnte als Vierter von der Pole-Position starten. Bisher war die umgekehrte Startreihenfolge immer nur für eine Show in den ersten paar Runden gut – diesmal sollte sich Sykes von dort auf und davon machen. Über Nacht hatte sein Crewchief Marcel Duinker etwas gefunden, mit

dem der Weltmeister von 2013 plötzlich wieder fahren konnte wie in seinen besten Tagen. All die Probleme, vor allem seit der Getriebe- und dann der Drehzahlregel, die dem Fahrstil des Yorkshire-Mannes im Weg gestanden hatten, waren wie weggeblasen,

und Sykes konnte nach Belieben eine Sekunde schneller als der Rest fahren. „Ich kann meinem Team gar nicht genug danken“, war Sykes ganz aufgekratzt. „Ich musste nur den Pirelli-Reifen zuhören, was sie mir sagen, es ging wie ganz von selbst.“ ■



Superbike-Fest: Bei schönstem Sonnenschein und prall gefüllten Tribünen



Oranje: Mit Sonderlackierung fuhr Michael van der Mark zweimal aufs Podest

Cluzels erster Yamaha-Sieg

Vier Rennen, vier Yamaha-Siege, aber vier verschiedene Sieger. In Assen setzte sich Jules Cluzel durch.

Von: Imre Paulovits

Es sah richtig gut aus für Sandro Cortese. Nach seinem ersten Supersport-WM-Sieg in Aragón machte er nur fünf Tage später mit der frisch gewonnenen Motivation weiter. Und nachdem er in den freien Trainings jeweils nur wenige Hundertstelsekunden hinter Randy Krummenacher lag, kehrte er den Spieß in der Superpole um und fuhr die Pole-Position heraus.

Doch hatte Corteses weicher Fahrstil zuletzt in Aragón dafür gesorgt, dass er zum Schluss die meisten Reserven hatte und nach

Belieben gewinnen konnte, war es diesmal der Moto3-Weltmeister von 2012, der in Reifenprobleme schlitterte. „Nach fünf, sechs Runden bekam ich arge Probleme mit dem Vorderreifen“, gestand Cortese. „Ich dachte, der Reifen wäre komplett kaputt und es ginge nicht mehr. Der Reifen vermittelte ein sehr schwammiges Gefühl, dabei hätte er bis zum Schluss mehr hergegeben. Daran muss ich mich noch gewöhnen.“ So war Platz 6 eine Art Schadensbegrenzung.

Vorne machte sich Randy Krummenacher, der vom letzten Startplatz aus ins Rennen gehen musste und eine unglaubliche Pace vorlegte, um bis ganz nach vorn zu fahren, über Leader Jules Cluzel her, doch der Franzose ließ sich nicht von der Spitze verdrängen. „Was soll ich sagen, das Adrenalin pumpt immer noch und



Jules Cluzel: vierter Sieger 2018

ich bin wirklich zufrieden. Nur ein Punkt liegt zwischen mir und Mahias, der jetzt in der Gesamtwertung vorne liegt“, freute sich Krummenacher.

Thomas Gradinger wurde Achter. „Das Rennen verlief gar nicht so schlecht. Doch was leider wieder überhaupt nicht funktioniert hat, war der Start“, übte der IDM-Supersport-Meister Selbstkritik. ■

Superstock-1000-EM

Markus Reiterberger einfach nicht zu bremsen

Nach seinem Sieg beim EM-Auftakt in Aragón gewann Markus Reiterberger in Assen in noch überzeugenderer Manier.

Von: Imre Paulovits

Da können einem die Konkurrenten fast leidtun. Markus Reiterberger war auch in Assen in allen Trainingssitzungen Schnellster, teilweise mit mehr als anderthalb Sekunden Vorsprung. Und diesmal hielt sich der alpha-Technik-Van-Zon-BMW-Pilot im Rennen nicht zurück, sondern legte gleich ein ordentliches Polster zwischen sich und Roberto Tamburini, der ihm auf der BMW S 1000 RR des Berclaz Racing Teams als Einziger halbwegs hinterherfahren konnte. So gewann der amtierende IDM-Superbike-Meister eine Woche nach dem EM-Auftakt auch das zweite Rennen der Saison, schließlich mit fünf Sekunden Vorsprung. „Wir haben das Wo-

chenende mit einem richtig guten Setting begonnen und konnten das Reifenproblem, das ich im Rennen in Aragón hatte, durch unsere Erfahrung umgehen, und ich konnte meinen Fahrstil anpassen. Sieg mit großem Vorsprung, Pole-Position, Rundenrekord und die Führung in der Tabelle ausgebaut – man kann dieses Wochenende wirklich erfolgreich nennen. Diesmal konnte ich problemlos davonfahren, mir war schon nach zwei Runden klar, dass das diesmal klappen wird.“ Reiterbergers

Teamkollege Jan Bühn fuhr wieder von der fünften Startposition los. „Wir haben nur 0,9 Sekunden auf Reiti verloren, das war prima“, freute sich Bühn. „Doch dann hatte ich einen miserablen Start, und von da an wurde es schwierig.“ In die letzte Runde ging er als Sechster, doch gegen die wilden Italiener kam er schließlich nur als Zehnter heraus. „Damit kann ich nach diesem Trainingsplatz wirklich nicht zufrieden sein“, sinnierte Bühn nach dem Rennen. ■



Markus Reiterberger: Der 24-jährige Bayer ist eine Klasse für sich

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM:

Wenn Aragón ein Krimi war, dann war Assen ein Thriller. Wieder wechselten zehn Fahrer vorne ständig die Positionen, es gab keine Kurve und keine Gerade, in der die Reihenfolge gleich blieb. Sah Auftakt-Sieger Koen Meuffels über lange Strecken wie der Stärkste in diesem Pulk aus und sein KTM-Landsmann Glenn van Straalen wie derjenige, der ihn am ehesten schlagen könnte, war es zum Schluss Luca Grünwald, der triumphierte. Der 23-jährige Bayer setzte sich gekonnt zum Schluss in Stellung und behielt die Nerven auch dann, wenn es eng wurde, während Meuffels sich drei Kurven vor dem Ziel niederlegte und Van Straalen sich verzettelte. „Das war ein geiles Rennen“, freute sich Grünwald. „Das war ein einziger Dauerkampf, die Positionen haben ständig gewechselt. Ich habe mich in den letzten drei Runden darauf konzentriert, in den ersten fünf zu bleiben. Es gab in dieser letzten Runde zwei Stürze, bei dem einen konnte ich innen bleiben, dann hatte ich einen super Windschatten, und so konnte ich in Führung gehen. In der Schikane habe ich dann alles zugehalten, und es hat gereicht bis zur Ziellinie. Das Getriebe-Problem von Aragón war nicht mehr da, wir haben einen anderen Motor genommen, und der ging gut.“ Dass Jan-Ole Jähni Achter und Maximilian Kappler Zwölfter in diesem knallharten Feld wurden, vervollständigte den Erfolg der Freudenberg-Truppe.

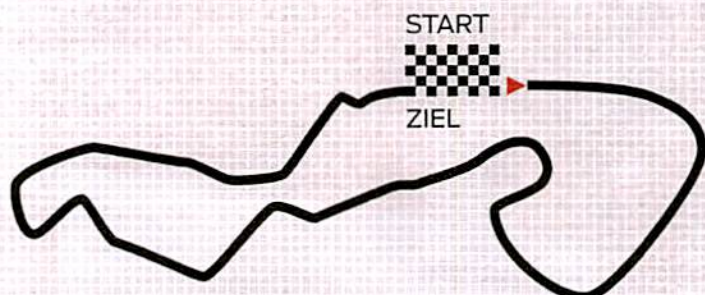
SUPERBIKE-WM:

Das heimische Ten-Kate-Team erlebte bei seinem Heimrennen den absoluten Albtraum. Nachdem Leon Camier nach seiner Aragón-Verletzung nicht fahren konnte, zog sich Jake Gagne eine Wirbelsäulentauchung zu, und das Team musste sich zurückziehen. So hielt Triple M mit Patrick Jacobsen die Honda-Flagge hoch, der Amerikaner wurde 14. und 13.

SUPERBIKE-WM 2018 RESULTATE

ASSEN (NL) 4,542 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Assen (NL): 21. April 2018; 7. WM-Lauf; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 18 Grad; Asphalt: 30 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	33:40,360	1:35,480	25
2. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+0,981	1:35,248	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	21	+1,282	1:35,337	16
4. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1,413	1:35,645	13
5. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	21	+8,625	1:35,302	11
6. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	21	+14,903	1:35,467	10
7. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	21	+17,301	1:35,834	9
8. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	21	+21,482	1:36,127	8
9. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	21	+21,938	1:36,054	7
10. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	21	+24,939	1:35,873	6
11. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+27,049	1:36,628	5
12. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	21	+33,226	1:35,341	4
13. Davide Giugliano (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+35,630	1:36,731	3
14. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	21	+38,480	1:36,308	2
15. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+38,604	1:36,090	1
16. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	21	+44,690	1:36,550	-
17. Ondrej Jezek (CZ)	Yamaha YZF-R1	21	+51,135	1:37,395	-

SUPERSPORT-WM

Assen (NL): 22. April 2018; 4. WM-Lauf; 81,756 km über 18 Rdn. à 4,542 km; 27 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 21 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	29:49,168
2. Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	+0,291
3. Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+0,315
4. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+0,341
5. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R6	+1,122
6. Niki Tuuli (FIN)	Honda CBR 600 RR	+17,160
7. Rob Hartog (NL)	Kawasaki ZX-6R	+17,293
8. Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+17,659
9. Loris Cresson (B)	Kawasaki ZX-6R	+26,132
10. Hannes Soomer (EST)	Honda CBR 600 RR	+26,328

WM-STAND

1. Mahias	71 Punkte
2. Krummenacher	70
3. Cortese	64
4. Cluzel	50
5. Caricasulo	49
6. Stapleford	38
10. Gradinger	18

SUPERSPORT-300-WM

Assen (NL): 22. April 2018; 2. WM-Lauf; 54,504 km über 12 Rdn. à 4,542 km; 40 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 34 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Luca Grünwald (D)	KTM RC 390 R	22:32,837
2. Glen van Straalen (NL)	KTM RC 390 R	+0,065
3. Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,421
4. Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,504
5. Walid Khan (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,814
6. Mykita Kallinin (UA)	Kawasaki Ninja 400	+1,663
7. Dorren Loureiro (P)	Kawasaki Ninja 400	+1,738
8. Jan Ole Jähnig (D)	KTM RC 390 R	+8,694
9. Manuel Gonzales (E)	Yamaha YZF-R3	+10,721
12. Maximilian Kappler (D)	KTM RC 390 R	+18,481

WM-STAND

1. Deroue	36 Punkte
2. Grünwald	32
3. Van Straalen	29
4. Meuffels	25
5. Carrasco	23
11. Jähnig	8
16. Kappler	5

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Lowes	1:36,066
2. Rea	1:34,112
3. Forés	1:34,387
4. Savadori	1:34,739
5. Melandri	1:34,838
6. Sykes	1:34,840
7. Van der Mark	1:34,873
8. Davies	1:34,986
9. Torres	1:35,099
10. Baz	1:35,541
11. Razgatlioglu	1:35,858
12. Rinaldi	1:35,875
13. Mercado	1:35,854
14. Ramos	1:35,982
15. Jacobsen	1:36,199
16. Giugliano	1:36,417
17. Hernández	1:36,478
18. Jezek	1:36,734
19. Gagne	1:37,257

WM-STAND FAHRER

1. Rea	159 Punkte
2. Davies	129
3. Melandri	115
4. Van der Mark	103
5. Sykes	101
6. Forés	100
7. Lowes	76
8. Razgatlioglu	45
9. Baz	44
10. Camier	42
11. Torres	39
12. Ramos	28

WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	173 Punkte
2. Ducati	169
3. Yamaha	112
4. Honda	55
5. BMW	44

ERGEBNIS 2. RENNEN

Assen (NL): 22. April 2018; 8. WM-Lauf; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 23 Grad; Asphalt: 30 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	33:36,444	1:35,218	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+5,445	1:35,407	20
3. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+7,507	1:35,523	16
4. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	21	+11,316	1:35,532	13
5. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	21	+18,953	1:35,526	11
6. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	21	+22,414	1:35,753	10
7. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	21	+22,515	1:36,086	9
8. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	21	+23,997	1:36,844	8
9. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	21	+24,245	1:36,022	7
10. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+24,653	1:36,296	6
11. Davide Giugliano (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+41,807	1:36,887	5
12. Michael R. Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	21	+41,846	1:37,028	4
13. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	21	+47,516	1:36,505	3
14. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	21	+53,355	1:35,572	2
15. Ondrej Jezek (CZ)	Yamaha YZF-R1	21	+54,065	1:37,770	1
16. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	21	+57,758	1:37,283	-

SUPERSTOCK-1000-EM

Assen (NL): 22. April 2018; 2. EM-Lauf; 63,588 km über 14 Rdn. à 4,542 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 36 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	22:52,941
2. Roberto Tamburini (I)	BMW S 1000 RR	+5,525
3. Maximilian Scheib (RCH)	Aprilia RSV4 RF	+7,332
4. Federico Sandi (I)	Ducati Panigale R	+9,085
5. Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+18,322
6. Luca Vitali (I)	Aprilia RSV4 RF	+25,199
7. Gabriele Ruij (I)	Kawasaki ZX-10RR	+25,680
8. Alessandro Delbianco (I)	BMW S 1000 RR	+25,772
9. Riccardo Russo (I)	Kawasaki ZX-10RR	+25,865
15. Valentin Suchet (CH)	Kawasaki ZX-10RR	+54,519

EM-STAND

1. Reiterberger	50 Punkte
2. Tamburini	40
3. Scheib	29
4. Sandi	29
5. Marino	22
16. Vionnet	3
19. Suchet	2

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 Abo-service, 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@dvp.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@dvp.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 DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Bezeichnung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

www.motorsport-aktuell.com/abo



Favoriten draußen

Es spielten sich dramatische Szenen bei der Endurance-WM in Le Mans ab. Am Ende der 24 Stunden stand kein einziges der favorisierten Top-Teams auf dem Podium. Stattdessen siegte das japanische F.C.C.-TSR-Honda-Team, das damit neuer WM-Spitzenreiter ist.

Von: **Toni Börner**

Nach 843 Runden war der Höllenritt in Frankreich zu Ende, von den Siegern genau 3.527,955 Kilometer abgepult. Aber dass zum Schluss Freddy Foray, Josh Hook und Alan Techer auf dem Podium ganz oben stehen würden, damit hatte niemand gerechnet. Es war ein historischer Tag, noch nie zuvor hatte es ein Team unter japanischer Flagge in Le Mans aufs Podium geschafft. Doch diesmal lief beim

24-Stunden-Klassiker alles anders. Der Fluch für die Favoriten begann gegen 09:00 Uhr in der Früh. GMT94 lag mit fünf Runden Vorsprung scheinbar sicher an der Spitze, bis David Checa stürzte. Weil bei der Aufholjagd auf die dadurch verlorenen Runden auch noch Mike Di Meglio zu Boden ging, musste der aktuelle Weltmeister und Vorjahressieger am Ende mit Platz 10 eine bittere Pille schlucken.

Mit nur einer Runde Rückstand kam die CBR mit der Startnummer 111 von Honda Endurance Racing auf Platz 2, mit Grégory Leblanc, Sébastien Gimbert und Erwan Nigon im Sattel.

Mit Rang 3 holte das deutsche Penz13-Team rund um Rico Penzkofer zum zweiten Mal in dieser Saison 2017/2018 ein Podest. Nach Rang 2 beim Bol d'Or im letzten September, schafften es nun Danny Webb, Michael Laverty und Christian Iddon als Dritte aufs Podest. Dabei hatte die Mannschaft aber auch zwei Stürze wegzustecken. „Eine unglaubliche Leistung vom ganzen Team“, freute sich

„ES SIND NICHT UNBEDINGT DIE SCHNELLSTEN, DIE GEWINNEN. ABER DIE BURSCHEN SIND DA, UM GAS ZU GEBEN.“

Mandy Kainz

Penzkofer. „Das haben wir alles als Privat-Team auf die Beine gestellt, sowohl beim Bol d'Or als auch hier.“ Als Vierte verpassten Roman Stamm, Robin Mulhauser und Sébastien Suchet für das Bolliger-Team das Podest knapp. „Außer dass bei uns ein Mechaniker in der Box von einem runterfallenden Helm getroffen wurde, hatten wir keine Probleme“, sagte Junior-Chef Kevin Bolliger. Damit waren sie auch bestplatzierte Kawasaki, denn die Top-Favoriten von SRC (#11) landeten auf dem fünften Platz. Eine Reihe von unglücklichen Umständen hatte das Trio aus Randy de Puniet, Mathieu Gines und Jérémy Guarnoni zurückge-

worfen. Die Mannschaft fiel als erstes Team aus dem Kreis der Podestanwärter. Gines, der schon am kommenden Wochenende als Titelfavorit in der IDM Superbike 1000 in Oschersleben an den Start rollt, hatte einen Ausrutscher, der zum Glück glimpflich abging.

Wohlvollend wurde im ganzen Fahrerlager aufgenommen, dass die Langstrecken-Legende Dominique Méliand nach seiner Herzkrankheit aus dem Vorjahr wieder das Zepter am Kommando-Stand von SERT übernehmen konnte. Doch auch bei den Rekord-Weltmeistern lief das Rennen nicht nach Plan, und am Ende gab es den undankbaren 24. Platz.

Ein frühes Ende nahm das Rennen für YART Yamaha von Mandy Kainz. Broc Parkes, Max Neukirchner und Marvin Fritz waren von der Pole-Position aus ins Rennen gegangen und kämpften um die Führung, allerdings rutschte Fritz in Turn 1 das Vorderrad weg. Die R1 überschlug sich fast zehn Mal und wurde mit dem Lumpensammler zurück ins Fahrerlager gebracht. In rund 25 Minuten hat-

Die Sensation schlechthin: F.C.C. TSR Honda holte sich den ersten Sieg außerhalb Europas



Boden geküsst, weitergefahren, Podiumsplatz: Bei penz13.com läuft's



YART-Ausbeute: Kernschrott



Feste Konstante, aber nicht die Schnellsten: Das Bolliger-Team ist auf den siebten WM-Rang nach vorn gefahren

te man die Maschine wieder fahrbereit und schickte Neukirchner auf einen Erprobungsstint – mit dem Resultat, sich vorzeitig vom Rennen abzumelden. Teamchef Mandy Kainz war nicht begeistert, brach aber auch nicht in Tränen aus. „Wir waren die Schnellsten am ganzen Wochenende, Marvin hat es dann im Rennen ein bisschen übertrieben und ist in Führung liegend gestürzt. Und das Ganze bei 290 km/h. Das bewahrheitet mal wieder die These, dass die Schnellsten nicht immer gewinnen. GMT hat das Bike mit Runden Vorsprung weggekloppt, SERT ist nicht ohne Probleme angekommen – aber das ist Endurance. F.C.C. TSR Honda hat eben einfach keine Fehler gemacht und gewonnen.“

Problem: YART verzeichnete den zweiten Ausfall und noch immer keinen einzigen Punkt in der laufenden Saison. Und der Weltmeistertitel von 2009 liegt auch schon ein paar Jahre zurück. Doch Kainz kann gut damit leben. Was er nicht leiden kann, sind Teams, die auf Ankommen fahren und nicht um den Sieg kämpfen, selbst

wenn es sich um Werksteams handelt. Er sagt ganz klar: „Die Burschen sind dazu da, Gas zu geben. Besser sie stürzen, als dass sie zu langsam fahren.“ Der Österreicher zieht einen Vergleich: „Wenn Du beim Skirennen auf der Streif ganz vorne bist und fünf Meter vor dem Ziel stürzt, dann hast du wenigstens gekämpft. Wenn dich dann einer blöd fragt, warum Du gestürzt bist, dann ist das doch ganz logisch: weil du wahnsinnig schnell warst.“ Kainz' Fazit: „Wir treten an, um zu gewinnen.“

Gleich in der ersten Stunde hatte das deutsche Team NRT48 von Ingo Nowaczyk Schlagzeilen geschrieben, als Kenny Foray mit Randy de Puniet um die Führung kämpfte. Nur endete das Rennen für die Deutschen schließlich mit Motorschaden. „Man kann diese Enttäuschung gar nicht in Worte fassen“, so Fahrerin Lucy Glöckner. Nowaczyk aber sah es positiv. „Bis zum Ausfall haben wir eine geile Show abgeliefert“, sagte er.

WSB-Endurance (Kawasaki) feierte auf Rang 13 die erste Zielankunft in einem 24-Stunden-Ren-

nen, nachdem die Mannschaft zuvor immer wieder an diesem Grund-Ziel gescheitert war.

In der Superstock-Wertung ging der Sieg an die #36 von 3ART-Moto, vor der #96 von Moto Ain und der #72 des Junior Team Suzuki. Diese drei Mannschaften belegten in der Gesamtwertung des Rennens die Ränge sechs bis acht. GMT94 landete nach den Stürzen trotzdem noch auf dem zehnten Rang. Das deutsche Team GERT56 aus dem sächsischen Pirna wurde in der Stock-Wertung Fünfter. ■

WM-STAND TEAMS

1.	F.C.C. TSR Honda	95 Punkte
2.	GMT94 Yamaha	91
3.	Honda Endurance Racing	82
4.	Wepol Racing by penz13	81
5.	Mercury Racing	48

WM-STAND HERSTELLER

1.	Honda	120 Punkte
2.	BMW	98
3.	Yamaha	86
4.	Kawasaki	73
5.	Suzuki	52

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Le Mans (F): 21.–22. April 2018; 2. WM-Lauf; 843 Rdn. à 4,185 km; 60 Teams gestartet, 39 gewertet.

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. F.C.C. TSR Honda France (Hook/F. Foray/Techer)	Honda	24:01,04
2. Honda Endurance Racing (Leblanc/Gimbert/Nigon)	Honda	+1 Rdn.
3. Wepol Racing by penz13.com (Lavery/Iddon/Webb)	BMW	+3 Rdn.
4. Bolliger Switzerland (Stamm/Mulhauser/Suchet)	Kawasaki	+5 Rdn.
5. Team SRC Kawasaki (Gines, De Puniet/Guarnoni)	Kawasaki	+10 Rdn.
6. 3ART-Moto (Plancassagne/Lussiana/Bijsterbosch)	Yamaha	+10 Rdn.
7. Moto Ain (Rolfo/Masbou/Bergman)	Yamaha	+10 Rdn.
14. GERT56 (Saiger, Puffe, Löwe)	BMW	+29 Rdn.
18. Motobox Kremer (Dehaye, Viehmann, Kemmer)	Yamaha	+30 Rdn.
22. LRP Poland (Lewandowski/Cerry)	BMW	+38 Rdn.

IDM 2018

Das geht ab in der Arena

Neuer Promoter, altes Spiel: Die IDM soll wieder ein sicheres Fundament bekommen. Es sieht gut aus. Am kommenden Wochenende ist in Oschersleben Saisonauftakt.

Von: **Magda Abendfluss**

Insgesamt 23 Teilnehmer haben sich in der IDM Superbike 1000 angemeldet. Die Topklasse bleibt die Spielwiese der Werksteams. Sie werden allerdings eingebremst durch das Reglement, das an die internationalen FIM-Stocksport-Vorgaben angelehnt ist. Erlaubt sind aber eine Kit-Elektronik, Umbauten an der Feder gabel und im Bremssystem. Die Kosten für diese Teile sind

nach oben hin gedeckelt. Das heißt: Auch für die Werksteams ist irgendwann Schluss und die privaten haben eine Chance. Nach dem EM-Aufstieg von Vorjahresmeister Markus Reiterberger, gegen den nur Danny de Boer ein einziges Mal ankam, ist in diesem Jahr rund um den Titel alles offen. Das Yamaha-Werksteam hat sich de Boer geangelt, Mathieu Gines hat bei Kawasaki angedockt. Ex-Superbike-WM-Pilot Dominic Schmitter ist bei Suzuki. Honda macht mit Jan Halbich weiter. BMW setzt auf den Ukrainer Ilya Mikhalchik.

Dazu kommen die IDM-Klassen Supersport 600, Supersport 300 und Sidecar – alle prall gefüllt. Die Markencups im Rahmenprogramm sorgen dafür, dass es kaum Pausen gibt. Tages tickets gibt es ab 19,00 Euro. ■

Sidecar-WM

Reeves schlägt Birchall

Es waren Tim Reeves/Mark Wilkes und die Brüder Ben und Tom Birchall, die beim Saisonauftakt der Seitenwagen-Weltmeisterschaft in Le Mans den Takt angaben. Die Pole-Position hatten sich noch die Birchalls um 0,542 Sekunden vor Reeves gesichert. Der aber drehte im Rennen den Spieß um und gewann nach einem packenden Duell mit 0,515 Sekunden Vorsprung. „Geschafft“, grinste Reeves im Ziel. „Das war ein hartes Stück Arbeit, aber ich

konnte mich absolut auf meine Mannschaft verlassen. Wir haben gewonnen und führen die WM an – ein perfektes Wochenende.“

Der Kampf um Rang 3 war schnell entschieden und ging an den finnischen Ex-Weltmeister Pekka Pääväranta. Auf die Sieger fehlten im Ziel über 15 Sekunden. Der Österreicher Michael Grabmüller war mit Sébastien Lavorel der einzige Vertreter der deutschsprachigen Zunft und holte sich Platz 7. ■ TBÖ



Reeves/Wilkes: In Assen Weltmeister Birchall knapp geschlagen

ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

Le Mans (F): 21. April 2018; 1. WM-Lauf; 17 Runden

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	Yamaha A. RS	29:59,128
2. Birchall/Birchall (GB/GB)	Yamaha-LCR	0,515
3. Pääväranta/Vervainen (FIN/FIN)	Honda LCR	15,468
4. Holden/Cain (GB/GB)	Kawasaki-LCR	22,801
5. Stevens/Charlwood	Kawasaki-LCR	35,492

WM-STAND

1. Reeves	25 Pkt.
2. Birchall	20
3. Pääväranta	16
4. Holden	13
5. Stevens	11



Fünf Marken, 23 Fahrer, ein Titel: In der IDM Superbike 1000 stept der Bär



Läuft es 2018 für Kevin Wahr besser? Der Vize bekommt mächtig Druck

NACHRICHTEN

ADAC JUNIOR CUP Aaron Schäfer gewann gleich beide Läufe im ADAC Junior Cup powered by KTM im Rahmen der Superbike-WM in Assen. In fast jeder der 13 Rennrunden führte ein anderer Fahrer. Hinter dem 16-jährigen Schäfer folgte am Ende Cup-Neuling Alan Kroh als Zweiter mit nur 0,044 Sekunden Rückstand ins Ziel. Artem Maraeu aus Russland wurde Dritter. Im zweiten Rennen schlug Schäfer in der finalen Runde zu. Er siegte mit 0,138 Sekunden Vorsprung vor Maraeu. Der Rookie aus Russland setzte sich indes im Foto-Finish gegen den zwölfjährigen Lennox Lehmann durch. Schäfer meinte: „Ich wurde zur Rennmitte etwas durchgereicht, die anderen konnten etwas wegfahren, aber ich konnte die Lücke erstaunlicherweise recht schnell zufahren.“

gewann damals überraschend mit der neuen 750er-Ducati gegen die stärker eingeschätzten MV Agusta, Honda und die Zweitakter von Kawasaki, Suzuki und Yamaha und legte damit den Grundstein zum Aufstieg von Ducati zum Hersteller großer, supersportlicher Motorräder. Smart war aber auch bei der Entwicklung anderer großer Maschinen beteiligt, wie die 750er-Dreizylinder von Triumph, Kawasaki und Suzuki. 1974 war er neben seinem Schwager Barry Sheene und Jack Findlay Suzuki-Werksfahrer im ersten Jahr der RG 500 Square Four, die mit ihm bei jedem einzelnen Grand Prix ausfiel. Mit der Schwester von Barry Sheene ist Paul Smart seit 1970 verheiratet, ihr Sohn Scott ist heute technischer Direktor der Superbike-WM und der Moto America. Paul Smart ist bis heute ein beliebter Markenbotschafter von Ducati und wird auch beim Sachsenring Classic vom 22.–24. Juni zu sehen sein.

PAUL SMART Der legendäre Sieger der ersten 200 Meilen von Imola 1972 wurde am Montag, 23. April, 75 Jahre alt. Smart

MX Masters Fürstlich Drehna

Doppelter Master Max Nagl

Die MXGP-Piloten Max Nagl und Henry Jacobi dominierten den Masters-Auftakt 2018. Nagl meldet Titelambitionen an.

Von: **Thorsten Horn und Thomas Schiffner**

Im ersten Masters-Heat setzte sich TM-Werkspilot Maximilian Nagl rasch an die Spitze des Feldes und danach sukzessive von seinen Verfolgern ab. Im Ziel hatte der 30-jährige Bayer, der nach Gastauftritten beim letztjährigen MX Masters in diesem Jahr Deutschlands Vorzeige-Motocross-Serie parallel wieder komplett bestreiten wird, über 36 Sekunden Vorsprung vorm neun Jahre jüngeren MX2-GP-Piloten Henry Jacobi und deren 39 auf den Belgier Jeffrey Dewulf.

Im zweiten Lauf hatte Henry Jacobi den besten Start und folglich zunächst die Führung inne. Auf seinen Fersen war Nagl, womit beide deutschen aktuellen Permanent-WM-Starter vorn lagen. Rundenlang schlugen sie ein Wahnsinnstempo an und battleten sich vom Feinsten. Allerdings nur bis etwa Rennmitte, denn dann rutschte Henry Jacobi das

Vorderrad weg, was Max Nagl zum Führungswechsel nutzte. Danach gab es für ihn kein Halten mehr und er zog vorn erneut einsam seine Bahnen. Über 25 Sekunden betrug sein Vorsprung diesmal im Ziel vor Henry Jacobi, dem der Niederländer Sven van der Mierden als Dritter folgte. Logischerweise sah dementsprechend die Siegerehrung für beide Läufe aus, bei der man Nagl auf der obersten Stufe des Podests sah und Jacobi, aus Sicht der Betrachter, auf dem Platz links daneben. Mit Platz 4 in Heat 2 hatte sich Jeffrey Dewulf den letzten Platz auf dem Podium gesichert.

„Die Starts waren noch nicht perfekt. Daran müssen wir jetzt noch arbeiten, sodass wir das Setup noch besser hinbekommen“, erklärte der Oberbayer. „Im zweiten Rennen war der Start ein bisschen besser als im ersten, aber Henry



Start zu Heat 2: Außen Jacobi (#29), innen kommt Nagl (#12) angefliegen

hat alles gesetzt. Ich bin zwischendurch mal zu Henry hingefahren, weil ich ein bisschen schneller gekonnt hätte. Ich habe aber keinen Weg an ihm vorbei gefunden.“

Jacobi: „Nach dem harmlosen Sturz war der Rhythmus leider weg und ich war zum Schluss ziemlich kraft- und saftlos.“ ■

ADAC MX MASTERS

Fürstlich Drehna (D), 22. April

1. Lauf		
1. Max Nagl (D), TM		34:03,098 m
2. Henry Jacobi (D), Husqvarna	+ 36,860 s	
3. Jeffrey Dewulf (B), KTM	+ 39,231 s	
4. Jens Getteman (B), Kawasaki	+ 48,604 s	
5. Sven v. d. Mierden (NL), Yamaha	+ 52,319 s	
6. Toms Macuks (LV), KTM	+ 1:08,573 m	
7. Stefan Ekerold (D), KTM	+ 1:10,329 m	
8. Lars van Berkel (NL), Husqvarna	+ 1:12,091 m	

2. Lauf		
1. Max Nagl (D), TM		34:32,299 m
2. Henry Jacobi (D), Husqvarna	+ 25,481 s	
3. Sven v. d. Mierden (NL), Yamaha	+ 27,554 s	
4. Jeffrey Dewulf (B), KTM	+ 49,426 s	
5. Jeremy Delince (B), Honda	+ 1:07,520 m	
6. Lars van Berkel (NL), Husqvarna	+ 1:12,395 m	
7. Tim Koch (D), KTM	+ 1:18,999 m	
8. Jens Getteman (B), Kawasaki	+ 1:24,591 m	

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 7 Rennen

1. Max Nagl (D)	50 Punkte
2. Henry Jacobi (D)	44
3. Jeffrey Dewulf (B)	38
4. Sven van der Mierden (NL)	36
5. Jens Getteman (B)	31
6. Lars van Berkel (NL)	28
7. Toms Macuks (LV)	27
8. Stefan Ekerold (D)	23

Supercross-WM Foxboro

Musquin verschob die Entscheidung

Mit seinem dritten Saison-sieg in Foxboro/Massachusetts konnte KTM-Pilot Marvin Musquin seine Supercross-WM-Chancen noch aufrechterhalten.

Von: **Alex Hodgkinson**

Der Franzose sicherte sich einen kontroversen Sieg mit einem Blockpass an Eli Tomac in der letzte Runde. Der US-Amerikaner meinte: „Das war ein billiger Schuss“. Musquin konterte: „Manchmal ist es notwendig, um einen WM-Lauf zu gewinnen.“ Mit Anspielung auf Tomacs Taktik letztes Jahr beim WM-

Endlauf in Las Vegas fügte er hinzu: „Es gibt diejenigen, die ihre eigenen Aktionen aus der Vergangenheit schnell vergessen.“

Husqvarna-Mann Jason Anderson kam eine halbe Minute hinter Musquin als Dritter ins Ziel: „Die Strecke war brutal heute.“

Ich bin schon in der dritte Runde fast gestürzt und wollte den WM-Titel nicht aufs Spiel setzen.“ Mit einem Vorsprung von 34 Punkten vor Musquin kann sich Anderson den Titel am Samstag in Salt Lake City mit einem vierten Platz vorzeitig sichern. ■

SUPERCROSS-WM

Foxboro (USA), 21. April

13. WM-Lauf		
1. Marvin Musquin (F)	KTM	
2. Eli Tomac (USA)	Kawasaki	
3. Jason Anderson (USA)	Husqvarna	
4. Blake Baggett (USA)	KTM	
5. Dean Wilson (GB)	Husqvarna	
6. Weston Peick (USA)	Suzuki	
7. Malcolm Stewart (USA)	Suzuki	
8. Justin Brayton (USA)	Honda	
9. Justin Barcia (USA)	Yamaha	
10. Chad Reed (AUS)	Husqvarna	

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 15 von 17 Läufen

1. Jason Anderson (USA)	332 Punkte
2. Marvin Musquin (F)	298
3. Eli Tomac (USA)	269
4. Justin Brayton (USA)	247
5. Blake Baggett (USA)	243
6. Weston Peick (USA)	219
7. Broc Tickle (USA)	184
8. Dean Wilson (GB)	183
9. Cooper Webb (USA)	181
17. Ken Roczen (D), Honda	102



Noch theoretische Chance: Musquin

Nachruf Ivan Mauger

Der Unübertroffene

Ivan Mauger galt nicht nur wegen seiner unzähligen Titel und Tagessiege als größter Driftsportler aller Zeiten. Am 16. April ist er im Alter von 78 Jahren von uns gegangen.

Von: **Thomas Schiffner**

Sechs Mal Speedway-Weltmeister, dreimal Langbahn-Weltmeister, vier Mal Europameister, vier Mal Teamweltmeister, zweimal Paar-Weltmeister. Tausende von Starts, Hunderte von Siegen zwischen 1957 und 1984. Zahlen und Statistiken, die trocken und unzweideutig belegen, dass Ivan Mauger der Erfolgreichste seiner Zunft war, seit Speedway 1928 nach Europa importiert wurde.

Aber Zahlen werden dem Phänomen und dem Menschen Ivan Mauger nicht gerecht.

Der am 4. Oktober 1939 in Christchurch geborene Neuseeländer war in den 1960er- und 1970er-Jahren seiner Zeit voraus, und zwar um Jahrzehnte.

Ich lernte ihn 1974 kennen, als ich ihn nach einem Rennen in Rodenbach mit meinem Fiat 124 zum Flughafen chauffieren durfte. Ivan war morgens ein Rennen in Großbritannien gefah-



Der Erfolgreichste und der Professionellste: Ivan Mauger

ren, siegte nachmittags fünf Mal in Rodenbach und flog anschließend auf die Insel zurück, um das dritte Rennen an diesem Sonntag zu bestreiten. In einer Zeit, als sich andere Fahrer ein Gestell zum Transport ihres Bikes ans Heck ihres PKW schweißten, hatte Ivan in seiner Basis in Manchester drei Festangestellte und zwölf Motorräder und jettete von Rennen zu Rennen durch ganz Europa. Und wenn es nötig war, zu einem Meisterschaftslauf nach Australasien.

100 bis 150 Rennen schaffte er so von Ende der 1950er-Jahre bis zum Karriereende 1984 pro Saison. In Britannien war er der wohl unbeliebteste aller Speedway-Profis.

Warum? Mauger hatte das Ego-Gen eines Racers, dem nichts und niemand über seinen eige-

nen Erfolg ging. Beim Weltfinale 1977 im Londoner Wembley-Stadion wurde er bei der Fahrer-vorstellung von 92 000 Fans gnadenlos ausgepöflet – allein, er bemerkte es nicht, weil er sich eine Decke über den Kopf gezogen hatte und sich mit autogenerm Training auf sein Rennen vorbereitet. Drei Stunden später war er erneut Weltmeister.

Nach 27 Jahren in der Britischen Liga zog sich Mauger 1984 an die Goldcoast in Australien zurück und promotete von dort aus Dirt-Track-Rennen und den neuseeländischen Langbahn-Grand-Prix. In den letzten Jahren lebte er wegen einer Demenzerkrankung zurückgezogen in einem Pflegeheim, wo er vorletzten Montag einschlieft. Die Erinnerung an den größten Drifter bleibt für immer wach. ■

Cross Country Rallye Marokko

Honda-Wüsten-Doppel

Was bei der Dakar nicht gelang, schaffte Honda in Marokko: Doppelsieg durch Barreda und Benavides, bester KTM-Fahrer auf Platz 6.

Die Werksteams zogen es vor, statt an der gleichzeitig stattfindenden Qatar-Rally bei der Merzouga-Rally im Süden Marokkos ohne WM-Status teilzunehmen. Und Honda-Werksfahrer Joan Barreda gelang der große Wurf: Der Spanier gewann zwei der fünf Etappen und konnte damit den Sieg einfahren, sechs Minuten vor seinem argentinischen Teamkollegen Kevin

Benavides. Die letzte Etappe am Freitag konnte Husqvarna-Pilot Pablo Quintanilla mit drei Sekunden Vorsprung auf Benavides gewinnen, was aber nicht mehr reichte, um den Honda-Mann von Platz 2 zu verdrängen. KTM kam mit Toby Price nur auf Platz 6, ist aber überzeugt, dass die Rallye auch anders hätte ausgehen können: Am dritten Tag, dem ersten Teil der Marathon-Etappe, hatten KTM-Piloten noch die vier schnellsten Zeiten gefahren. Auf der vierten Etappe wurde Toby Price Vierter und kletterte auf Rang 2 der Zwischenwertung. Die letzte Etappe ging nur noch über 50 Kilometer und wurde im Massenstart mit 80 Piloten gefah-

ren. Doch der Veranstalter strich im Nachhinein die letzten Wegpunkte von Etappe 4, sodass sich aus KTM-Sicht ein anderes Ergebnis darstellte. ■ TS

CROSS COUNTRY RALLYE

Merzouga Rally (MAR), 16.–20. April

1. Joan Barreda (E), Honda	13:28,19 h
2. Kevin Benavides (RA), Honda	+6,10 m
3. Pablo Quintanilla (RC), Husqvarna	+11,25 m
4. Franco Caimi (RA), Yamaha	+18,49 m
5. Richard Brabec (USA), Honda	+20,04 m
6. Toby Price (AUS), KTM	+21,04 m
7. Juan Pedrero Garcia (E), Sherco	+29,18 m
8. Ignacio Cornejo (CHI), Honda	+42,37 m
9. Stefan Svitko (SK), KTM	+53,00 m
10. Andrew Short (USA), Husqvarna	1:01,25 h

NACHRICHTEN

SUPERMOTO-EM: WIEDER CHAREYRE

Weltmeister Thomas Chareyre gewann auch den zweiten EM-Lauf in Albaida in der Region Valencia. Hinter dem zweifachen Sieger auf TM wurde der tschechische Markenkollege Pavel Kejmar zweimal Zweiter. Markus Class (Husqvarna) musste im ersten Lauf Kejmar ziehen lassen. In Heat 2 konnte der Wormser zunächst Chareyre folgen, doch ein Sturz im Offroad warf ihn auf P8 und im Ziel auf den sechsten Platz zurück. Die EM führt Chareyre (100 Punkte) vor Kejmar (88) und Class (73).

SUPERMOTO-DM: DOPPELSIEG FÜR SCHMIDT

Den parallel zur EM gefahrenen DM-Auftakt in Harsewinkel gewann Marc-Reiner Schmidt (Honda) mit einem Doppelsieg. Der Österreicher Andreas Buschberger (Husqvarna) wurde zweimal Zweiter, vor André Plogmann bzw. Jan Deitenbach (beide Suzuki).

GRASBAHN-EM: HÜLSHORST IM FINALE

Beim ersten EM-Semifinale in Swingfield (GB) hat sich Christian Hülshorst als Fünfter für das Finale am 7. Juli in Tayac (F) qualifiziert. David Pfeffer (14.) schied aus. Das Rennen gewann der junge Brite Zach Wajtknecht vor Titelverteidiger James Shanes und Paul Hurry.

SPEEDWAY-BUNDESLIGA: LANDSHUT-SIEG

Knapp gewann Landshut sein Heimmatch gegen Brokstedt mit 42:40. Nach Lauf 11 hatte noch Brokstedt geführt. Bester Fahrer war Leon Madsen für den ACL (14 Punkte).

FMX-EM: WIEDER LUC ACKERMANN

Luc Ackermann schlug auch in München wieder zu: Der Thüringer besiegte in der Olympiahalle im Finale die weltbesten Freestyler Remi Bizouard (F), Maikel Melero (E) und Libor Podmol (CZ).

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



www.mariani.de

Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV! Ihr Partner für individuelles Tuning ... seit 1985. Von A wie Auspuff bis V wie Vmax. info@mariani.de, Tel. +49 (0) 5264 / 8601

KATHAN
DAS PLUS AN LEBENSCHWITZ



Alpina D5 S Touring Allrad NEU, Switch-Tronic, nardograu/Leder Nappa schwarz, Vollausrüstung, 123.889,- € MwSt. awb., Kraftstoffverbr. (l/100 km): innerorts 7,8; außerorts 6,4; kombiniert 6,9; CO₂-Emission kombiniert 182 g/km, Effizienzkl. C. Autohaus Kathan GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, kathan.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43781

KATHAN
DAS PLUS AN LEBENSCHWITZ



Alpina B5 Touring Allrad, EZ 02/2018, 5900 km, schwarz/Leder Lavalina cognac gewolkt, Vollausrüstung, UPE des Herstellers 156.430,- € VK 140.000,- € MwSt. awb., Kraftstoffverbr. (l/100 km): innerorts 15,2; außerorts 8,3; kombiniert 10,8; CO₂-Emission kombiniert 247 g/km, Effizienzkl. E. Autohaus Kathan GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, kathan.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43778

Jaguar

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



www.mariani.de

Jaguar Tuning-Programm by mariani für sämtliche Motoren und Modelle. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV! Tel. +49 (0) 5264 / 8601 info@mariani.de

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H



M4 CS Coupé, NW, 331 kW (450 PS), Sonderfarbe LIME ROCK GREY, Keramikbremse, HUD, Kamera, 121.800,- €, Verbr. l/100 km: innero. 11,1, außero.: 6,7, komb. 8,3, 194 g CO₂/km, Effizienzkl. D. Schmitz S&rl, 21, Rue de la Gare, LU-7535 Mersch, Tel. 00352/32/9111, www.schmitz.bmw.lu

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43866

KATHAN
DAS PLUS AN LEBENSCHWITZ



Alpina D3 Touring Allrad NEU, Switch-Tronic, blau-met./Stoff-Leder anthrazit/schwarz, sehr gute Ausstattung, 79.900,- € MwSt. awb., Kraftstoffverbrauch (l/100 km): innerorts 6,3; außerorts 5,2; kombiniert 5,6; CO₂-Emission kombiniert 147 g/km, Effizienzkl. B. Autohaus Kathan GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, kathan.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43780



Alpina B3 S Coupé, 04/2003, 53040 km, dunkelgrün, Klima, 28.500,- €. Springbok Sportwagen GmbH, Dannhornweg 2, 30916 Isernhagen, Tel. 05139-957666, www.springbok.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43831

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Mercedes

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

VANSPORTS.DET
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Geländegänger "V 250 Edition 4x4 lang - HARTMANN VP GRAVITY im SUV Look", EZ 09/2016, ca. 27500 km, dezent Offroader mit Höherlegung +30 mm, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und schwarzen Seitenrohren und 19 Zoll FIVE2 Rädern (Bereifung 245/45 R19), Leistungssteigerung, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Standheizung, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, LED Scheinwerfer, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u.v.m. zum Preis von 55.454,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43744

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Mercedes



www.mariani.de
E63S AMG W212 Black-Series Sonderumbau, Breitbau mit Vollausstatt., neuwertiger Liebhaber-Zust., EZ 12/14, nur 30.000 km, 430 kW/585 PS, Karosserie auf Black-Series umgebaut, Rad-Reifen: extrem mit 325er Bereifung an der Hinterachse, Fahrwerk, Leistungssteigerung auf Wunsch (auf 515 kW/700 PS und 1.080 Nm), 80.900,- € (VB, MwSt. abw.) Tel. +49 (0) 5264 /8601, mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rachenbornbach 11, 32689 Kalletal, info@mariani.de **H**

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43796

VANSPO.RTS.DE
 BY HARTMANN-TUNING



VanPartner by Mercedes-Benz
Der Allrounder „Vito 116 Mixto lang - im HARTMANN „GRAVITY“ SUV Look, EZ 05/2017, 89 km, Front- und Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen u. mattschwarze Seitenschweller, 18 Zoll TORGET 1 Räder (Bereifung 245/45 R18), Klima, 5-Sitzer, 180° Hecktüren, Comfortausstattung, zum Preis von 36.890,- € (MwSt. abw.) Verbr. l/100 km: in.orts 8,0; auß.orts 5,2; komb. 6,3; CO2 komb. 166 g/km, Effizienzklasse B.
VANSPO.RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) **H**
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43745



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

Mini

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

Motorräder

www.hertrampf-motocity.de
www.yoshimura-deutschland.de **H**

Porsche

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

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

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



997 C2, EZ 3/2005, 16500 km, 1. Hd., schwarz, SD, Leder schw., Navi, Klima, 19", PASM, SportChrono+, Xenon, TÜV, gr. Service, Reifen neu, u.frei, Porsche Classic Card, 57.950,- € Essen, 0162/2516242
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43682

911 Carrera 3,2 Targa, EZ 5.1989, 118000 km, dt. Fzg., Matching Nr., blau/blau, Fuchs, Wertgutachten Zust. 2. Erstlack, komplett dokumentiert, Motorrevision inkl. neuer Kupplung, 23 J. in 2. Hd., 79.000,- € Tel. 0163/5400119

Suche Porsche 996 Turbo oder 4S. Nur gepflegte Fahrzeuge, bis 120000 km, privat. Tel. 0172/4077662



993 Cpe., 7/96, 59115 mls (94584 km), ind.rot, Leder schw./beige, 6-Gang man., Sperrdiff., ESD, Klimaautom., CD Radio, mobil. Navi, Heckwischer, unfallfr., NR, VB 68.000,- € T. 02683/32328

911 gesucht, von privat an privat, Bj. 1980 bis 2012. Seriöse und diskrete Abwicklung. Tel. 0170/2687713

911 993 Carrera Cabrio, 96.000,- € EZ 06/97, rot, Schalter, dt. Ausfüh., 183000 km, Motorrevision bei 175000 km mit Belegen, unfallfr., Saisonfzg., Sammlerzust. T. 0611/4620362, 0160/96226873

Radical



Radical SR3 RSX Renn & Trackdayfahrzeug, Bj. 01/2015, 3000 km, 193 kW (262 PS), Hebeanlage, FIA Tank, AIM Dash, Trackday Abgasanlage, Brilliant Weiß, NR-Fzg., 82.900,- € (MwSt. abw.) Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de **H**
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43840



Radical SR8, Tracktool, Bj. 01/2010, 3000 km, 316 kW (429 PS), Paddle-Shift, Hebeanlage, Löschanlage, Lichtpaket, Aero-Kit, Schwarz, 40.900,- €. Radical SportsCars Deutschland, Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de **H**
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43835

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

Renn/Rallye

brembo.
Motorsport- und High Performance Bremsanlagen
 Service - Verkauf -
 Wartung & Instandsetzung - Beratung

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

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

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

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

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

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

www.Rennsportshop.com

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com **H**

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 **H**

Tesla



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

Volvo

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

VW



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



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

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 Helmrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wleczorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Leitung), 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, Peider Bach
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Rammms

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 Kioskauf 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

Schreibtischtäter in der Rennleitung

zum Streit um Marc Márquez
 MSa 17/2018

Ich bin ehemaliger Motorrad-Straßenrennfahrer auf Niveau SM, EM und Endurance-WM und habe die Geschehnisse beim Argentinien-GP genau verfolgt. Dass es eine Reaktion seitens der FIM und der Dorna braucht, steht außer Frage. Dass „Sportler“ wie Zarco und Márquez die ganze Saison ihrer Gegner ungestraft zerstören dürfen, ohne dafür bestraft zu werden, darf nicht sein. Solche Rambos müssten aus dem Rennen genommen und für drei weitere Rennen gesperrt werden. Und ihre Opfer sollten die Punkte für ihre Platzierung zur Zeit der Kollision bekommen, ungeachtet der Tatsache, ob sie das Rennen beenden konnten oder nicht. Wetten, nach spätestens zwei solcher Vorfälle hätte auch Honda kein Interesse mehr an einem Márquez. Andererseits gehören in eine Rennleitung für Sport auf diesem Niveau nicht irgendwelche Schreibtischtäter, sondern Leute, die selber Motorsport betrieben haben. Ich denke da beispielsweise an Ex-GP-Piloten wie Kevin Schwantz, Eddie Lawson, Jacques Cornu, Bruno Kneubühler, Christian Sarron, Tetsuya Harada usw. Wäre sicher einen Versuch wert.

Ruedi „Heizer“ Ammann,
 CH-8880 Walenstadt

Solange solche unsportlichen Rowdys wie Zarco und Márquez Rennsport betreiben, wird das mit weiteren Titeln der anderen nichts mehr. Man muss bis jetzt froh sein, dass noch nicht mehr dabei passiert ist. Das grenzt an fahrlässige Körperverletzung. Ein Márquez hätte es gar nicht

BILD DER WOCHE



Das Blancpain-GT-Starterfeld in Monza – fehlen nur noch die Fahrer und die Autos

nötig, solche Attacken zu reiten, so ein begnadetes Talent könnte einen Titel nach dem anderen einfahren. Mein Strafmaß wäre: Márquez sofort für drei Veranstaltungen ausschließen und bei Rückfälligkeit für weitere fünf Events. Zarco sofort für eine Veranstaltung ausschließen und bei Rückfälligkeit für weitere drei Events.

Wolfgang Böttcher,
 D-87668 Rieden-Zellerberg

Als Markenbotschafter und GP-Pilot beim renommiertesten Hersteller möchte ich den Mann nicht mehr sehen. Dessen Fahrstil hat nichts Weltmeisterliches. Er verursacht Stürze seiner Gegner und nimmt unglaubliche Risiken dafür in Kauf. Auch die FIM scheint dem Herrn stets eine Sonderbehandlung zuteil werden zu lassen. Im Argentinien GP hätte er die schwarze Flagge verdient. Bitte nehmen Sie dies zur Kenntnis. Meine CBR Fireblade muss sich sonst in Zukunft nur noch schämen.

Christian Winterhalder,
 per E-Mail

Es wird immer gruseliger mit den Leserbriefen zu Marc Márquez. Was soll das? Da vergleicht ein Herr Müller Rennsport mit Fußball, ein Herr Meindorfer meinte, ein normaler Verkehrsteilnehmer würde den Führerschein verlieren. Sorry, diese Folgerungen sind nicht nachvollziehbar. Herr Rossi war bereits auf dem Weg ins Abseits vor dem Kontakt. Natürlich wird hart gefahren bei einer Aufholjagd. Wie soll es sonst gehen? Rennsport ist kein Schach. Diese sogenannten Vorfälle waren Rennsport-bedingte Aktionen – nicht mehr und nicht weniger! Márquez hätte allerdings nicht mitfahren dürfen, denn gegen die Fahrtrichtung zu fahren bzw. schieben – das geht wirklich nicht. Das ist die einzige Verfehlung, die ihm vorzuwerfen ist. Da hat die Rennleitung geschlafen!

Werner Anton Pedack,
 D-90765 Fürth

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.

25. April: Nordschleife Nürnberg: DSK Freies Fahren
 27.–29. April: 15. ADAC Bergpreis Schottenring

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 27. April

00.00	Rallye-WM Argentinien, Live-Stage LIVE	Sport 1+
13.15	IndyCar Alabama, Highlights	Sport 1 US
14.55	F1 Aserbaidschan, FP2 LIVE	N-TV/ ORF 1

Samstag, 28. April

06.55	Doku: Einstieg in den Motorsport	WELT
11.45	ADAC TCR Germany Most, Rennen 1 LIVE	Sport 1
12.00	Formel E Paris, Qualifying LIVE	Eurosport 2
12.45	ADAC GT Masters Most, Rennen 1 LIVE	Sport 1
14.00	Rallye-WM Argentinien, Live-Stage LIVE	Sport 1+
14.00	F1 Aserbaidschan, FP3 (Zus.)	RTL
14.45	F1 Aserbaidschan, Qualifying LIVE	RTL
14.55	F1 Aserbaidschan, Qualifying LIVE	ORF/SRF2
15.00	Formel E Paris, Qualifying (Aufz.)	Eurosport 1
16.00	Formel E Paris, Rennen LIVE	Eurosport 1
18.20	F1 Aserbaidschan, Qualifying (Zus.)	N-TV

Sonntag, 29. April

14.45	WTCR Budapest, Qualifying LIVE	Eurosport 2
11.40	ADAC TCR Germany Most, Rennen 2 LIVE	Sport 1+
12.20	Red Bull Air Race Frankreich, Highlights	ORF1
12.45	F1 Aserbaidschan, Vorb.+Rennen LIVE	ORF1
13.00	ADAC GT Masters Most, Rennen 2 LIVE	Sport 1
13.15	F1 Aserbaidschan, Vorb.+Rennen LIVE	RTL
13.40	F1 Aserbaidschan, Vorb.+Rennen LIVE	SRF2
14.00	Formel E Paris, Rennen (Wh.)	Eurosport 1
14.45	WTCR Budapest, Rennen 2 LIVE	Eurosport 1
16.30	WTCR Budapest, Rennen 3 LIVE	Eurosport 1
18.20	F1 Aserbaidschan, Rennen (Zus.)	N-TV
19.30	NASCAR Geico 500, Talladega LIVE	motorvision.tv
22.00	Porsche GT Magazin	Sport1

Montag, 30. April

01.25	Rallye-WM Argentinien, Power-Stage	Sport 1+
-------	------------------------------------	----------

Motorrad

Donnerstag, 26. April

08.30	Endurance WM, 24h Le Mans (Zus.)	Eurosport1
19.00	Superbike WM Assen (Wh.)	Eurosport1
21.30	Sidecross WM Spanien (Zus.)	motorsport.tv

Freitag, 27. April

18.00	Ice Speedway WM Kasachstan (Zus.)	motorsport.tv
-------	-----------------------------------	---------------

Samstag, 28. April

11.20	ADAC MX Masters Fürstlich Drehna (Zus.)	Sport 1+
-------	---	----------

Sonntag, 29. April

20.00	Superbike WM Assen (Wh.)	motorsport.tv
-------	--------------------------	---------------

Montag, 30. April

21.30/22.30	Motocross WM Portugal (Wh.)	Eurosport 2
-------------	-----------------------------	-------------

Internet/Livestream

Samstag, 28. April

ab. 03.00	WRC Rallye Argentinien, Zus. Tag 1	redbull.tv
07.45	WRC Rallye Argentinien, LIVE	redbull.tv
ca. 11.45	ADAC TCR Germany Most, Rennen 1 LIVE	sport1.de
ca. 13.10	ADAC GT Masters Most, Rennen 1 LIVE	sport1.de

Sonntag, 29. April

ab. 03.00	WRC Rallye Argentinien, Zus. Tag 2	redbull.tv
ca. 11.00	FIM CEV Valencia	
	Moto2 EM & Moto3 Junior WM LIVE	motorsport.tv
ca. 11.40	ADAC TCR Germany Most, Rennen 2 LIVE	sport1.de
ca. 13.00	ADAC GT Masters Most, Rennen 1 LIVE	sport1.de

Montag, 30. April

ab. 03.00	WRC Rallye Argentinien, Zus. Tag 3	redbull.tv
-----------	------------------------------------	------------

Vorschau



Formel 1 GP Aserbaidschan: Nirgends geht es so eng zur Sache wie in Baku



IDM Oschersleben: Die nationale Zweirad-Elite trifft sich in Sachsen-Anhalt

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

26.-29.04.	WRC Rallye WM Argentinien	RA
28.04.	Formel E Paris	F
28./29.04.	Tourenwagen/WTCR, Budapest	H
28./29.04.	ADAC GT Masters, Most	CZ
28./29.04.	ADAC TCR Germany, Most	CZ
28./29.04.	GT4 Central European Cup, Most	CZ
29.04.	Formel 1 Grand Prix Aserbaidschan, Baku (+ F2)	AZ
29.04.	NASCAR Geico 500, Talladega	USA

Motorrad

27.-29.04.	IDM, Oschersleben	D
27.-29.04.	Moto2 EM & Moto3 Junior-WM, Valencia	E
26.04.	Speedway EM Semifinale Balakovo	RUS
28.04.	Speedway EM Semifinale Gorican	HR
28.04.	Speedway EM Semifinale Debrecen	H
28.04.	Speedway EM Semifinale Pardubice	CZ
28.04.	Supercross-WM Salt Lake City	USA
28.04.	Speedway-Bundesliga Wittstock	D
29.04.	Speedway Neustadt	D

22. - 24. JUNI 2018

ADAC
SACHSENRING
CLASSIC

MOTORSPORT ZUM ANFASSEN

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



www.sachsenring-classic.de

MOTORRAD
CLASSIC

MotorKlassik

MDR
SACHSEN

DEKRA

Sachsenring

Sachsenring
Motorsport und mehr

ADAC
ADAC Sachsen