

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 27 / 20. JUNI 2018

## 24h-Rennen von Le Mans 2018

# Toyota lässt Alonso jubeln



Interview: Sandro Cortese  
**Der lange Weg  
zum WM-Titel**

DRM: Stenweder Berg Rallye  
**Riedemann siegt  
im Skoda-Duell**

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



Testfahrten am Pikes Peak  
**Letzte Probeläufe vor  
dem VW-Gipfelsturm**



MotoGP in Barcelona  
**Lorenzo fährt wieder  
allen um die Ohren**



24h Le Mans: GTE-Klasse  
**Porsche-Schwein rast  
zum GTE-Klassensieg**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Rückschau und Ausblick auf Frankreich-GP **S. 4**
- Formel 1** Kolumne: Wie wird die Königsklasse spannender? **S. 6**
- Formel 1** Hintergründe und News aus dem GP-Zirkus **S. 8**
- Historie** Was macht eigentlich Kurt Ahrens jr.? **S. 10**
- Sportwagen-WM** Toyota holt souveränen Le-Mans-Sieg **S. 12**
- Sportwagen-WM** Porsche feiert 24h-GT-Sieg im Retro-Look **S. 16**
- Sportwagen** Weitere News aus Le Mans und der Szene **S. 20**
- Historie** Der Toyota GT-One aus Le Mans 1998/1999 **S. 22**
- Bergrennen** Vorschau auf VWs Rekordjagd am Pikes Peak **S. 24**
- Rallyesport** WM-Hintergründe, EM-Heimsieg auf Zypern **S. 25**
- Rallye DRM:** Riedemann siegt, während Dinkel patzt **S. 26**
- Tourenwagen** News aus DTM, WTCR, TCR und Co. **S. 28**

## Motorrad:

- MotoGP** Lorenzo holt auch in Barcelona den Sieg **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Spanien **S. 32**
- Motorrad-WM** Quartararo dominiert Moto2 in Catalunya **S. 34**
- Motorrad-WM** Moto3: Bastianini siegt, Bezzecchi baut aus **S. 36**
- Straßensport** Interview mit SSP-WM-Leader S. Cortese **S. 38**
- Straßensport** News zu TT, Sachsenring Classic und Co. **S. 39**
- Motocross-WM** Herlings muss aussetzen, Caroli gewinnt **S. 40**
- Offroad** Langbahn-WM, US-Motocross, Nachrichten **S. 42**

## Leserservice:

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



# 25

Rallye-EM Zypern: Reifenschäden und Unfälle entschieden über Sieg und Niederlage



# 34

Moto2 Katalonien: Das Intact-Duo verpasste die Podiumsplätze knapp



# 26

DRM Rallye Steweder Berg: Herzschlag-Finale im Lübbecker Land



**40** Motocross-WM in Ottobiano: Viel Verkehr und eine überraschende Wende in der Lombardei

#### FRANKREICH-COMEBACK

In der Formel 1 steht die Rückkehr des Frankreich-Grand-Prix kurz bevor. Wir blicken noch einmal in die Vergangenheit und verraten, was die Piloten auf dem renovierten Circuit Paul Ricard erwartet.

**Seite 4**

#### NEUES LE-MANS-REGLEMENT

Der A.C.O. und die FIA haben am Rande des 24h-Rennens in Le Mans die ersten Details zum LMP1-Reglement für 2020 vorgestellt. Wir erklären, mit welcher Idee neue Hersteller angelockt werden sollen.

**Seite 20**

#### KTM MACHT DRUCK

Beim Katalonien-GP in Barcelona hat KTM sein Testteam an den Start geschickt, um neue Entwicklungsteile unter Rennbedingungen zu erproben. Wir verraten, was es an neuer Technik am Bike gab.

**Seite 32**

HODKINSON



**22** Le-Mans-Historie Toyota GT-One: Der spektakuläre Vorgänger des TS050

WILHELM

# Vive la France!



Letzter Frankreich-GP 2008  
In Magny-Cours: Doppelsieg  
von Ferrari zum Abschied

Nach 28 Jahren kehrt die Formel 1 zurück auf den Circuit Paul Ricard. Wir blicken noch einmal in die Vergangenheit und verraten, was die Piloten beim Comeback erwartet.

Von: **Elmar Brümmer**

**E**s ist das dritte Rennen in Folge, bei dem Französisch gesprochen wird. Gehört sich ja auch so, im Mutterland des Motorsports. 124 Jahre nach dem ersten Autorennen von Paris nach Rouen ist die Formel 1 zurück in Frankreich. Das offizielle Plakat kommt aber nicht ohne Sprach-Mix aus: Vivez la French Course. Le Castellet ist eine alte Bekannte – und eine neue Unbekannte.

Zehn Jahre sind seit Felipe Massas Sieg in Magny-Cours vergangen, seither mussten die Franzosen zugucken. Und das, obwohl sie 1906 in Le Mans erstmals einen Grand Prix ausgerichtet hatten und damit das heutige Format begründeten. Das passte weder Jean Todt, dem Weltverbandspräsidenten, noch Renault, dem Staatskonzern. Es war eine Menge Lobbyismus nötig, nachdem sich Pläne für ein Straßenrennen in Paris schnell in Luft aufgelöst hatten. Nach Magny-Cours wollte niemand zurück, kein Hersteller, kein Sponsor, kein Zuschauer. Die Teams feierten eine ländliche Sommerparty, denen war es egal. Und die Fahrer mochten die Strecke. Aber gegen Nevers schlägt in Adenau das Herz der Welt. Ganz abgesehen davon, dass der Nürburgring als Piste weit interessanter ist als die Retorte in der strukturschwachen Region Bourgogne-Franche-Comté.

## Paul Ricard renoviert

Da verhält es sich mit Le Castellet schon ganz anders. Der Circuit Paul Ricard, mit dem der Spirituosenhersteller geschickt eine Werbebotschaft zementiert hatte, hat von 1971 an 14 Grands Prix gesehen, mit vier Siegen ist der heutige Renault-Berater Alain Prost der Rekordsieger. Auch das letzte Formel-1-Rennen in Südfrankreich ging 1990 an den Professor, es war der 100. Sieg der Scuderia Ferrari in der Formel 1. Wenn er am Sonntag in der Box steht, muss er vielleicht miterleben, wie seine

Bestmarke von 51 Grand-Prix-Siegen durch Sebastian Vettel egalisiert wird – falls dieser seinen Triumph von Montreal wiederholen kann. Pistenbotschafter ist übrigens Jean Alesi, der 1989 in Le Castellet sein Formel-1-Debüt mit einem vierten Platz im Tyrrell gab. Rekordhalter für den französischen Grand Prix ist Michael Schumacher mit acht Siegen. Der spektakulärste stammt von 2004, als Ross Brawn und er mit historischen vier Boxenstopps den von der Pole-Position gestarteten Fernando Alonso im Renault austricksten.

Die Strecke von heute hat wenig mit dem zu tun, was früher gefahren wurde. Wer lange genug auf die Auslaufzonen starrt, dem kann auch ohne Pastis leicht schwindlig werden: Bunte Streifen zieren den bremsenden Asphalt, was allerdings die (Fernseh-)Bilder aufpeppt. In Le Castellet, das vornehmlich als Teststrecke und zur Ausbildung von Herrenfahrern in Super-sportwagen vor allem deutscher Machart dient, sind eine Unmenge von Streckenführungen möglich. Seit der Wiedereröffnung für den Rennsport 2009 gilt die Piste auch als die mit dem höchsten Sicherheitsstandard auf der Welt. Die Formel 1 fährt eine 5,8 Kilometer lange Variante mit neun Rechts- und sechs Linkskurven, die berühmte und 1,8 Kilometer lange Mistral-Gerade hat eine bremsende Schikane in der Mitte. Es stand zu befürchten, dass sonst ein Tempo jenseits der 350 km/h gefahren würde. Ein technischer Kurs, nicht so risikoreich wie die letzten – aber mit tückischen Winden.

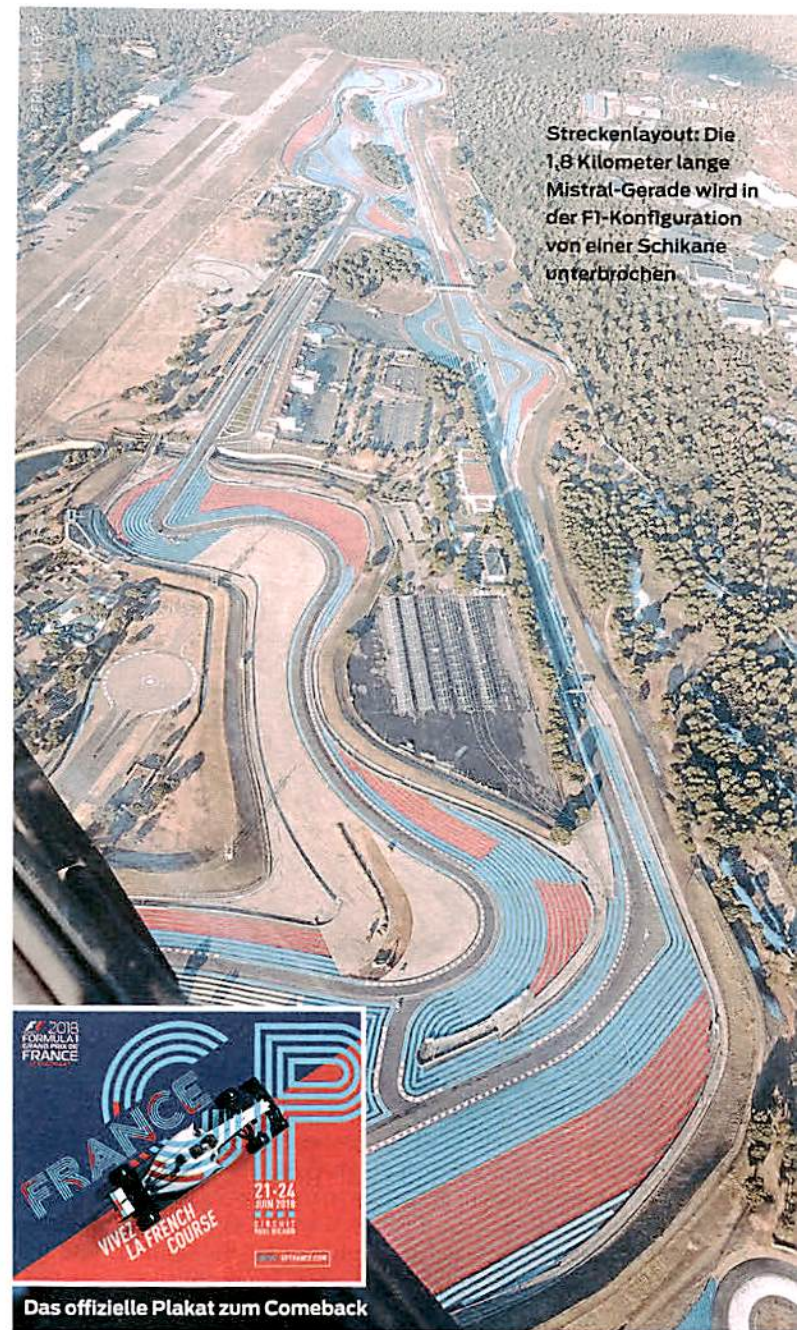
Bernie Ecclestone hatte die Piste 1999 erworben, erster wirklicher Nutzer nach einer gründlichen Renovierung war Toyota. Die Japaner bereiteten sich jahrelang auf das am Ende titellos gescheiterte Abenteuer in der

Königsklasse vor. Heute gehört zu dem Komplex neben dem benachbarten Privatflughafen auch ein Luxusresort am Streckenrand. Ecclestones Maßstäbe sind an der Preisgestaltung für den Grand Prix durchaus zu erkennen. Insgesamt eine pikante Situation für Liberty Media und Chase Carey: Gast zu sein beim Vorgänger...

Auf fünf Jahre ist der Vertrag für die 1970 nach nur einjähriger Bauzeit erstmals in den Grand-Prix-Kalender aufgenommene Strecke fixiert, und man darf gespannt sein, ob – wie mittlerweile überall – der Ausrichter mit den Formel-1-Besitzern um die Antrittsgelder feilscht. Als der Deal zustande kam, konnte er ja praktisch noch mit sich selbst verhandeln. Die treibende Kraft für die Rückkehr aber war Christian Estrosi, ein ehemaliger Motorradfahrer und Präsident der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur. Er widmete das Rennen bei der Vertragsunterzeichnung im Dezember 2016 dem aus Nizza stammenden Jules Bianchi, der an den Folgen seines Unfalls beim Grand Prix 2014 in Suzuka gestorben war.

### Franzosen im Mittelfeld

Es sind drei Franzosen, die in Le Castellet an den Start gehen: Roman Grosjean (mit Schweizer Doppelstaatsbürgerschaft), Pierre Gasly und Esteban Ocon. Großzügig hinzurechnen darf man auch den aus Frankreich geförderten Shootingstar von Sauber, Charles Leclerc, der aber Monegasche ist. Damit stellt die Grande Nation, um die es nach dem Rennfahrer-Boom der 70er- und 80er-Jahre so still geworden war, plötzlich die stärkste Nationalmannschaft in der Königsklasse. Das ist sicher kein unwichtiger Fakt, wenn man heutzutage ein Rennen in Europa halten will. Selbst in Deutschland muss die Frage gestellt werden, wie ohne



Streckenlayout: Die 1,8 Kilometer lange Mistral-Gerade wird in der F1-Konfiguration von einer Schikane unterbrochen.

Das offizielle Plakat zum Comeback

viele Zugpferde ein Großer Preis noch wirtschaftlich zu rechtfertigen ist. Solange die Niederlande kein eigenes Rennen haben, kann man auf die Autobahngäste aus Oranje setzen. Sebastian Vettel und Nico Hülkenberg sind die beiden letzten Teutonen in der Formel 1, so wenig deutsche Fahrer gab es zuletzt 1996. Zu Hochzeiten waren 2010 gar sieben Deutsche am Start.

Aber Masse garantiert, siehe Frankreich, noch keine Klasse. Die einheimischen Helden sind momentan im Mittelfeld zu Hause, mehrheitlich befinden sie sich noch in Ausbildung für höhere Aufgaben – und der Renault-Motor muss auch noch einen weiteren Entwicklungsschritt machen. Das Werksteam der Franzosen ist derzeit Best of the Rest, Hülkenberg mehr Entwicklungsfahrer als Podiumsaspirent, gleichwohl das sein großes Ziel für diese Saison bleibt. Am

ehosten Chancen auf einen Siegenteil für die Tricolore bieten sich noch bei Red Bull. Dort will man bis zum Monatsende entscheiden, ob man beim Staatskonzern bleibt oder künftig lieber auf Honda umsattelt – Le Castellet, das Rennen mitten in der traditionellen Streiksaison, hat auch in dieser Hinsicht eine besondere Bedeutung.

Die moderne Formel 1 hat im Januar 2016 bereits in Paul Ricard gastiert, damals wurde die Piste in einer 3,5 Kilometer langen Variante für Testfahrten zwei Tage lang künstlich bewässert. Große Rückschlüsse lassen sich daraus nicht ziehen. Es wird Neuland sein, nicht nur was die Reifen angeht, sondern auch die Anfahrt. 70.000 Zuschauer werden erwartet, bei nur einer richtigen Zufahrtstraße von der Côte d'Azur und der Provence her dürfte schon die Anfahrt abenteuerlich werden. ■



Letztes F1-Rennen 1990 in Paul Ricard: Jubel bei Lokalmatador Alain Prost

# Was hilft gegen die Formel Gähnen?



Nach zwei ereignisarmen Rennen haben sich die Kritiker der Formel 1 wieder in Stellung gebracht. Muss man sich um die Attraktivität der Königsklasse ernste Sorgen machen?

Von: **Elmar Brümmer**

**A**lso gut, kommen wir zur Langeweile. Wir könnten es kurz machen und einen Satz aus dem Archiv holen, der schon oft geschrieben wurde: Wenn die Formel 1 langweilig ist, dann bräuchte die Fußball-Bundesliga gar nicht erst angepöfien werden. Gewinnt doch eh immer Bayern. Aber so einfach wollen wir es uns nicht machen. Was heißt denn hier Langeweile?

Die letzten beiden Großen Preise boten tatsächlich eher kleine Unterhaltung, jedenfalls, was die Überholmanöver anging. Dass die Rennen doch nicht ganz so schlecht waren, wie es die Katastrophenstimmungsmacher gern hätten, lag auch an den jeweiligen Siegern. Daniel Ricciardo, der die Führung mit dem schwächelnden Red Bull in Monte Carlo bravourös verteidigte; Sebastian Vettel, der in Montreal auf Schumacher-Niveau fuhr und umjubelt wurde wie der Rekordweltmeister. Man kann sich darüber streiten, ob das reicht für anderthalb Stunden Aufmerksamkeit. Dass wir uns so schnell nach einem Harakiri-Manöver von Max Verstappen sehnen würden, wer hätte das gedacht ...

Mit der Prozession in Monaco wird man immer leben müssen, das sind eben die Umstände und der Preis dafür, diesen Klassiker im Programm haben zu wollen. Bedenklicher sind da schon die lediglich elf Überholmanöver in Kanada. Mit dem Rad-an-Rad-Duell von Verstappen und Bottas in der Startkurve waren die Spitzenplätze besetzt. Unbefriedigend. Wie gern hätten wir Lewis Hamilton zumindest Seite an Seite mit Daniel Ricciardo erlebt. Aber den Wunsch konnte nicht mal die dritte DRS-Zone erfüllen.

Was also stimmt nicht mit der Formel 1, warum ist sie immer mal wieder eine Formel Gähnen? „Die Rennen als langweilig zu bezeichnen, ist zu kurz gedacht“, erwiderte Sebastian Vettel nach seinem Start-Ziel-Sieg. Die Kritik richtet sich überhaupt nicht gegen die Leistung der Rennfahrer. Im Gegenteil. Wir glauben dem Ferrari-Piloten sofort, dass er

**„BEI DER FUSSBALL-WM WERDEN EINIGE SPIELE AUCH NICHT BESONDERS AUFREGEND SEIN.“**

Sebastian Vettel

genügend zu tun hatte. Und auch sein Argument, das man das ganze erste Saison Drittel bewerten sollte, stimmt: „Wir hatten phänomenale Rennen, und wir hatten langweilige. Bei der Fußball-WM werden einige Spiele auch nicht besonders aufregend

sein, aber die Menschen werden zuschauen. Und einige Spiele werden unglaublich sein. Wir Rennfahrer freuen uns ja auch immer auf gute Rennen. Aber es kann eben nicht nur aufwärtsgehen und immer noch besser werden.“

Wenn die Fans mauern und die Fahrer mauern, muss sich Ross Brawn einmischen. Aber als Ersatz-Bernie sucht er natürlich zunächst die politische Chance: „Wir müssen sicherstellen, dass die Formel 1 spektakuläre und unvorhersehbare Rennen bietet. Dazu braucht es ein ausgeglichenes Feld. Das Können muss wieder entscheiden, nicht das Geld.“ Gegen die Vernunft ist natürlich schwer zu argumentieren. Aber eine Budgetdeckelung allein garantiert noch kein Spektakel.

Es gibt nicht nur den einen Grund, der zum gelegentlichen Überholverbot führt, wechselweise ist es ein Cocktail verschiedener Faktoren. Die Aerodynamik natürlich, die die Luft so dramatisch verwirbelt, dass nahenden Verfolgern sofort der Gripverlust droht. Dazu die konservativen Reifen und Streckenlayouts. Der Unterschied zwischen den Autos wird immer

geringer, weil sie stets perfekter werden. Dazu kommen die generell hohen Kurvengeschwindigkeiten und späten Bremspunkte.

Apropos: Wer die Formel 1 nicht mag, der war schnell mit dem Hinweis zur Hand, dass man sich ja an der Formel E ein Beispiel nehmen könne. Der Vergleich allerdings hinkt doch sehr. Man stelle sich 21 Straßenrennen in einer Saison vor, bei denen die Umstände und der Zufall eine entscheidende Rolle spielen. Das würde den Charakter und das Niveau der Königsklasse entwerten.

Ein Patentrezept scheint es nicht zu geben. Die Fahrer wünschen sich, allen voran Lewis Hamilton, aggressivere Dienstwagen. Daniel Ricciardo bietet sogar einen Pakt mit dem Teufel an: „Ich weiß, jeder liebt es, immer schneller zu fahren. Aber ich würde lieber langsamer sein, und mehr kämpfen können.“ ■

## RETURN TO SENDER

### Überholverbot in der Formel 1:

Großes Problem oder unberechtigte Kritik? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [misa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:misa-lesertribune@motorpresse.de)



Normalerweise ist Montreal ein Garant für Action und Spannung. Dieses Jahr gab es lediglich elf Überholmanöver



## Ihr Alltag bei Porsche? Niemals alltäglich.

Wir suchen Sie als

### Kfz-Elektriker/in Motorsport

Kennziffer: PAG-D-2137092-E

#### Aufgaben:

- Aufbau, Instandsetzung und Anpassung elektrischer/elektronischer Fahrzeugregelsysteme von Renn- und Straßenfahrzeugen
- Unterstützung beim Aufbau von Hybrid-Systemen für Rennfahrzeuge

- Anfertigung von Rennsport-Kabelsträngen in Schrumpf- und Klebtechnik inklusive Steckverbindungen
- Unterstützung bei Test- und Renneinsätzen

#### Qualifikationen:

- Erfolgreich abgeschlossene Ausbildung als Kfz-Elektriker oder vergleichbarer Abschluss
- Mehrjährige Berufserfahrung (i. d. R. mehr als 3 J.) im Bereich Elektrik/Elektronik, idealerweise im Motorsport

- Zusatzqualifikation „Elektrofachkraft Hybrid (EFH)“ oder Bereitschaft zum Erwerb
- Hohe Reisebereitschaft
- Gute Englischkenntnisse
- Ausgeprägte Teamfähigkeit

Bitte bewerben Sie sich online unter Angabe der Kennziffer auf [jobs.porsche.com](http://jobs.porsche.com)



PORSCHE

Formel 1

# Alles deutet auf Honda hin

Red Bull will sich mit seiner Motor-Entscheidung bis zum Heimspiel in Österreich Zeit lassen. Renault drängt auf einen Termin in der Woche davor. Nicht nur die Terminstreitigkeiten sprechen für einen Zuschlag an Honda.

Von: Michael Schmidt

Die Beziehung zwischen Red Bull und Renault schwankt zwischen Gut und Böse. Letztes Jahr wollte Renault seinen schwierigen Partner fallenlassen. Plötzlich war man doch wieder an einer Fortsetzung der Ehe interessiert. Vor dem GP Monaco warf Renault seinem Kundenteam mangelnde Loyalität vor. Dann war Red Bull plötzlich wieder ein Wunsch Kandidat. Weil Red Bull 20 Millionen Euro in die Renault-Kasse zahlt und weil der vierfache Weltmeister das einzige Team ist, mit dem man im Moment gewinnt.

Jetzt gibt es Streit um den Termin, wann sich Red Bull zwischen Renault und Honda entscheidet. Red Bull pocht auf einer Frist in der Woche vor dem GP Österreich. Renault fordert eine Woche früher. „Es geht um ein paar Tage hin oder her. Ich weiß nicht, was daran plötzlich so wichtig sein soll“, fragt sich Motorsportchef Helmut Marko. Renault würde besser den GP Frank-

reich noch abwarten. Im Moment schlägt das Pendel klar Richtung Honda aus. „Toro Rosso hat sich mit dem Motor-Upgrade von Honda um drei Zehntel verbessert. Wir nur um die Hälfte.“

Das liegt auch daran, dass Renault anderes Benzin fährt als seine Kunden. Die Ausbaustufe ist auf diesen Sprit hin entwickelt. „Wir können mit unserer Spritentwicklung frühestens

beim GP Ungarn nachziehen“, sagt Marko. Bei Honda hätte man dieses Problem nicht. Die Japaner könnten sich auf Kraftstoff und Öl von Mobil konzentrieren. Es gäbe also keine Verzögerungen bei der Leistungssuche. Auch finanziell ist der Honda-Deal besser. Bei den Japanern wäre Red Bull quasi Werksteam. Bei Renault wird man immer ein Kunde bleiben. ■



Es spricht viel dafür, dass Honda im kommenden Jahr beide Red-Bull-Teams mit Motoren beliefert

Formel 1

# Formel-1-Party in Spielberg

Nur eine Woche nach dem Frankreich-Comeback reist die Formel 1 zum Österreich-Rennen an den Red Bull Ring. Dank Max Verstappen und Daniel Ricciardo brummt der Ticket-Vorverkauf.

Von: Tobias Grüner

Die Formel 1 ist dieses Jahr deutlich spannender als in den vergangenen Jahren. Mercedes, Ferrari und Red Bull kämpfen wieder auf Augenhöhe und haben die Siege in den ersten Rennen der Saison untereinander aufgeteilt. Im Zuge der gesteigerten Erfolgsaussichten von Max Verstappen und Daniel Ricciardo hat auch das Interesse der Fans am Heimspiel in Spielberg (1.7.) angezogen. Im Vorver-

kauf wurden 40 Prozent mehr Karten an den Mann und die Frau gebracht als zum vergleichbaren Zeitpunkt im Vorjahr.

Im Endspurt vor dem Grand Prix trommeln die Veranstalter noch einmal kräftig für das Rennen auf dem Red Bull Ring. Am 27. Juni reisen neben Ricciardo und Verstappen auch Jean Alesi,

Mika Häkkinen und Jarno Trulli nach Graz, um auf dem Hauptplatz Autogramme zu geben und das Formel-1-Fieber weiter zu entfachen. Ganz Graz soll mit Fahnen und Anzeigetafeln im Spielberg-Look Werbung für das Rennen in der Nachbarschaft machen. Wie immer bekommen die Fans am Rennwochenende eini-

ges zu bieten. Höhepunkt des Rahmenprogramms ist traditionell die Legenden-Parade, die in diesem Jahr unter dem Motto „Einfach eine geile Zeit“ steht. Hier wird die aufregende Ära der Deutschen Rennsport Meisterschaft (DRM) der Jahre 1972 bis 1985 wiederbelebt. Mit dabei sind unter anderem Niki Lauda im BMW 3.6 CSL, Hans-Joachim Stuck im Porsche 956, Franz Klammer in einem Alfa Romeo Group 5, Gerhard Berger im Porsche 935 („Baby“), Jochen Mass im Porsche 935 („Moby Dick“) und Christian Danner im BMW M1 Gruppe 5. Ausnahmsweise nicht aktiv auf der Rennstrecke im Einsatz ist dieses Jahr Helmut Marko. Der Motorsportberater von Red Bull hat seinen Auftritt im Rampenlicht schon hinter sich. Am 14. Juni wurde er feierlich im Rathaus zum Ehrenbürger der Stadt Graz ernannt. ■



Franz Klammer wird bei der F1 im Gruppe-5-Alfa über den Red Bull Ring rasen



# Strafe in Hockenheim

Ursprünglich sollte Daniel Ricciardo seine Motorstrafe beim GP Frankreich nehmen. Jetzt hat Red Bull seine Pläne geändert. Wenn keine neuen Probleme hinzukommen, soll Ricciardo in Hockenheim aus der letzten Reihe starten..

Von: **Michael Schmidt**

**D**aniel Ricciardo kann einer Motorstrafe nicht entgehen. Er hat von Motor, Turbolader und MGU-H jeweils drei und von MGU-K, Batterie und Steuereinheit bereits jeweils zwei Einheiten verbraucht. Ein weiterer Tausch, und es geht ab in die letzte Startreihe. Schon jetzt fährt Ricciardo mit einem Patchwork unterschiedlicher Spezifikationen. Ursprünglich sollte der Australier beim GP Frankreich neue Elektroteile bekommen. Doch jetzt will man bis Hockenheim durchhalten, um



Red Bull versucht die Ricciardo-Strafe noch bis Hockenheim hinauszuzögern

dort alle sechs Komponenten in einem Aufwasch zu tauschen.

Ob das dann bis zum Ende reicht, ist fraglich, weil Renault in Spa seinen Spec3-Motor präsentieren will. Mit mehr Power und Quali-Modus. Langlebig sind die Motoren mittlerweile. Carlos Sainz schaffte bis zum GP Monaco 4661 Kilometer und ist damit bester Renault-Pilot. Sebastian Vettels

Ferrari V6 hatte nach sechs GP-Wochenenden 4639 Kilometer auf der Uhr. Honda hielt in Pierre Gasly Auto fünf Rennen und 3728 Kilometer durch. Nichts gegen die Mercedes-Motoren, die in Montreal notgedrungen in ihre siebte Runde gingen. Spitzenreiter ist der Motor von Bottas mit 5604 Kilometern, gefolgt von Hamilton (5428) und Pérez (5349). ■

## NACHRICHTEN

### NORRIS BLEIBT

Der Deal zwischen Toro Rosso und Lando Norris ist geplatzt. McLaren wollte seinen Fahrer nicht freigeben. Auch wenn McLaren Norris für 2019 kein Cockpit anbieten kann, ist Toro Rosso nicht mehr interessiert. „McLaren hat immer ein Rückkaufsrecht“, verrät Helmut Marko.

### SPA VERLÄNGERT

Die F1-Bosse von Liberty Media haben den Vertrag mit Spa-Francorchamps um drei Jahre bis 2021 verlängert. Dank Max Verstappen konnten die Verantwortlichen in Belgien in den letzten Jahren deutliche Zuwächse beim Ticket-Verkauf vermelden.

### SCHUMI-AUSSTELLUNG

In der Motorworld in Köln wurde eine große Ausstellung zum Thema Michael Schumacher eröffnet. Zu sehen sind unter anderem zwölf originale Rennwagen des F1-Rekordchampions.

# Hamilton-Vertrag so gut wie fix

Formel-1-Weltmeister Lewis Hamilton wird auch über das Saisonende hinaus für Mercedes fahren. Die wichtigsten Fragen zur Vertragsverlängerung seien geklärt, heißt es bei Mercedes.

Von: **Michael Schmidt**

**D**as Fahrerkarussell will dieses Jahr nicht so richtig ins Rollen kommen. Eigentlich sollte der neue Vertrag von Lewis Hamilton schon in der Winterpause unter Dach und Fach gebracht werden, doch der holprige Saisonstart der Silberpfeile hat den Zeitplan etwas durcheinandergebracht. Auch nach einem Drittel der Saison hat der Weltmeister noch nicht unterschrieben. Doch nun soll es bald so weit sein. „Es geht nur

noch um Beistriche. Die Anwälte schicken Dokumente hin und her. Dabei vergeht viel Zeit“, vertröstete Team-Aufsichtsrat Niki Lauda die Mercedes-Fans, die sehnsüchtig auf die Vollzugsmeldung warten. „Wir haben keine Eile. Wenn du weißt, dass du heiraten willst, ist der Hochzeitstermin auch schon egal.“

Auch die Frage über die Besetzung des zweiten Cockpits

scheint geklärt. Valtteri Bottas konnte die Teamführung nicht zuletzt durch den zweiten Platz in Montreal überzeugen. Wäre der Finne beim Rennen in Aserbaidschan nicht unverschuldet in Führung liegend ausgefallen, würde er sich mittendrin im Titelkampf befinden. Für Bottas sprechen auch die moderaten Gehaltsvorstellungen. Weil man mit Hamilton schon einen Groß-

verdiener im Team hat, wäre dem Vorstand eine Verpflichtung von Daniel Ricciardo als zweiten Fahrer nur schwer vermittelbar.

Wo der Australier 2019 unterkommt, steht noch nicht fest. Ricciardo will sich erst Klarheit über die Motoren-Entscheidung bei Red Bull verschaffen, bevor er selbst seine Entscheidung trifft. Neben Ferrari soll sich übrigens auch McLaren für die Dienste des Monaco-Siegers interessieren. Dort könnte er Fernando Alonso beerben, der nach seinem Le Mans-Sieg vor einem Wechsel in die IndyCar-Serie steht. Allerdings sind die Titelaussichten bei McLaren äußerst beschränkt. So bleibt nur Ferrari als Alternative. Weil sich Kimi Räikkönen in den letzten Rennen nicht gerade in Hochform präsentierte, wächst der Druck auf die Scuderia-Verantwortlichen. „Ich glaube, mein Marktwert ist zuletzt etwas angestiegen“, grinste Ricciardo in Montreal völlig entspannt. ■



Hamilton und Bottas werden wohl noch etwas länger für Mercedes fahren

# „Nie 100-prozentig bei der Sache“



Kurt Ahrens war der beste Privatfahrer der späten 60er-Jahre. Trotzdem wollte der Braunschweiger nie Rennfahrer werden. Deshalb fiel es ihm auch leicht, den Helm 1971 an den Nagel zu hängen.

Von: **Michael Schmidt**

**M**an könnte ihm stundenlang zuhören. Kurt Ahrens ist ein wunderbarer Erzähler. Und während er so über seine Karriere plaudert, wünscht man sich, sie hätte länger gedauert als bis zu dem Tourenwagen-WM-Lauf am 23. Mai 1971 in Brünn. Eigentlich war Ahrens ja schon zurückgetreten. Doch dann kam da Ford-Rennleiter Jochen Neerpasch auf ihn zu: „Er suchte Ersatz für Rolf Stommelen, der in Amerika einen Einsatz hatte. Ich sollte für ihn die 300 Kilometer von Brünn im Ford Capri fahren. Ford, dachte ich, das fehlt mir noch in meiner Sammlung. Brünn, dachte ich, da können doch unsere Osis aus der DDR hinfahren. Meine Schwiegereltern lebten in Dresden. Ich habe meinen Vater gebeten, für uns alle Visa zu besorgen. Wir könnten doch in Brünn ein Familientreffen machen. Ford bezahlt alles.“

Es wurde ein Abenteuer, das Ahrens für immer vom Virus des Rennfahrens befreite: „Brünn war ja eine grimmige Strecke mit einigen Ortsdurchfahrten. Mein Ford hatte von Anfang an keine Bremsen. Die Mechaniker konnten den Fehler nicht finden. Ich sollte damit 300 Kilometer fahren. Während des Rennens ist mir in einer der Ortspassagen der Capri ausgebrochen. Ich bin 100 Meter quer übers Kopfsteinpflaster, rechts ein Laternenpfahl, links die Häuser. Ich sagte mir noch: ‚Bist du eigentlich verrückt? Du fährst dich hier vor den Augen deiner Familie ins Grab.‘ Ich bin dann noch Zweiter geworden, habe meinen Helm genommen, ihn meinem Schwiegervater in die Hand gedrückt und ihm gesagt: ‚Nimm ihn mit nach Dresden. Ich setz das Ding nie wieder auf. Jetzt ist Feierabend.‘“

Eigentlich stand der Rücktritt ja schon vorher fest: „Als Porsche gesagt hat, wir stellen die Rennerei ein. Ab 1971 liefen die Sportwagen-Einsätze nicht mehr über Stuttgart.“ Ahrens gibt zu: „Ich war nie begeistert von Autorennen.“

REINHARD

Mein Fahrer hat mich da reingeschubst. Ich wollte Speedway-Fahrer werden. Diese Autogeschichte hat sich so ergeben. Mein Vater hat alles bezahlt, und dann war ich auch noch ziemlich erfolgreich.“ Kurt Ahrens senior war ein dominanter Mann. Mit Alteisenhandel reich geworden, spielte er im Rennsport auf allen Klaviaturen: „Mein Vater hatte in England viele Freunde. Bei Lotus Colin Chapman, bei Cosworth Keith Duckworth und Mike Costin, bei Hewland. Alles lief auf Gegengeschäfte raus. Die Engländer waren dem Vater immer was schuldig. Er hat für Hewland 20 VW-Gehäuse mit nach England genommen und dafür Getriebe von ihnen gekriegt. Chapman und die Cosworth-Leute sind Sportflugzeuge geflogen. Die brauchten deutsche Sprechfunkanlagen. Mein Vater hat sie besorgt. Ich bekam immer Werksmotoren. Und Lotus hat sich gewundert, wie der Ahrens die Werksfahrer Peter Arundell und den Mike Spence schlagen konnte.“

Obwohl Ahrens als der talentierteste Privatfahrer seiner Zeit war, packte ihn nie der Ehrgeiz. „Ich war nie 100-prozentig bei der Sache. Bei mir fuhr immer im Hinterkopf der Gedanke mit: ‚Du hast Frau und drei Kinder zu Hause.‘ Rennfahren war nur eine Nebenbeschäftigung. Mein Vater nahm mich in der Firma so streng ran, dass ich mich schon auf die Autorennen am Wochenende freute, weil ich da ein bisschen durchschnaufen konnte. Das war wie Urlaub.“ Ahrens unterschrieb nie einen Vertrag. „Ich bin für Porsche, Abarth, Mercedes gefahren, hatte aber nie etwas Schriftliches in der Hand. Die Freiheit war mir wichtig. Geld? Habe ich nie gekriegt. Nur die Spesen wurden bezahlt. Als ich Herrn Piëch mal gefragt habe, wie es denn mit Geld aussehe, hat der nur geantwortet: ‚Herr Ahrens, es ist doch eine Ehre, für Porsche zu fahren.‘“

Das Braunschweiger Urgestein war auch ein exzellenter Testpilot: „Wer sitzt als Erster im Porsche 917? Der Ahrens. Die Profis haben sich davor gedrückt. Die haben mich die Bremsen einfahren lassen und sind dann gekommen, als sie ausgeschlafen hatten. Oft habe ich am Donnerstag für Porsche in Monza getestet und bin danach hoch zum Nürburgring, wo ich am Wochenende ein Formel-2-Rennen gefahren bin. Das war Stress hoch drei.“ Sein bester Rennfahrerfreund war Hans Herrmann. Die beiden schmiedeten zur gleichen Zeit Rücktrittspläne. „Irgendwann hat mich der Hans gefragt: ‚Wie lange willst du das noch machen? Du hast noch zwei, drei Jahre, dann bist du auch fällig.‘ In meinen 13 Jahren Rennsport sind 12 Kollegen gestorben. Ich sagte: ‚Wenn du als mein Freund nicht mehr dabei bist, höre ich auch auf.‘“

Seinen Abschied vom Motorsport hat Ahrens kein einziges Mal bereut. Er hatte eine Firma zu Hause, die er betreuen musste. Während seiner Karriere hatte Ahrens nur einen schweren Unfall, 1970 bei Hochgeschwindigkeitstests mit dem Porsche 917 in Ehra-Lessien. Der Sieger des 1000-Kilometer-Rennens am Nürburgring erinnert sich noch so genau, als wäre es gestern passiert: „Wir wollten wissen, ab welcher Geschwindigkeit der Wagen vorne oder hinten hochkommt. Rechts im Cockpit hatte ich eine Holztafel mit vier Schläuchen für den Wasserstand. Wie ein Schwimmer beim Angeln. Ursprünglich sollte einer mitfahren, der ab einer bestimmten Drehzahl den Pegelstand auf der Holztafel mit einem Strich markieren sollte. Da habe ich den Porsche-Leuten gesagt, ein Beifahrer kommt mir nicht ins Auto. Die Striche auf der Tafel habe ich selbst gemacht.“

Auf der Hinfahrt der langen Geraden war es noch trocken. Bei der Rückfahrt begann es zu regnen.

„Das habe ich aber nicht gleich gemerkt. Ich glaubte, die Spiegelung auf dem Asphalt sei eine Sinnestäuschung. Es war aber nass. Und ich hatte Slicks drauf. So bin ich mit 270 km/h da rein, die Vorderachse wird ganz leicht, und ich denke nur: ‚Jetzt ist das Auto kaputt.‘ Der Wagen dreht sich weg. Den Aufprall in die Leitplanken habe ich gar nicht mitgekriegt. Da war das Adrenalin schon so hoch. Ich habe mich einfach am Lenkrad festgehalten. Deshalb hat es die Speichen zu mir hingebogen. Dann ging das noch mal 200 Meter weiter. Die Gurte sind rumgefollert, als würde ich in einem Fallschirm hängen. Ich habe gar nicht realisiert, dass bei dem Aufprall der ganze Vorderbau abgerissen wurde und ich im Freien saß. Als der Porsche endlich stand, hatte ich einen Schuh und einen Handschuh verloren. Die Leitplanke stand direkt vor mir, beide Beine steckten bis zu den Knien unter ihr. Dann habe ich erst mal durchgeatmet, mich ganz vorsichtig bewegt, die Beine unter der Leitplanke hervorgezogen und bin langsam aus dem Auto gekrabbelt. Ich habe mich auf die Leitplanke gesetzt und auf das Team gewartet. Die kamen zwölf Minuten später, um mich abzuholen.“ ■



**„ICH HABE MICH BEI MEINEM 917ER-CRASH AM LENKRAD FESTGEHALTEN. DESHALB HAT ES DIE SPEICHEN ZU MIR HINGEBOGEN.“**

Kurt Ahrens



## DIE KARRIERE IN ZAHLEN

**Geb.:** 19. April 1940 in Braunschweig (D)

### FORMEL 1

<b>Debüt:</b>	GP Deutschland 1966 (Nürburgring)
<b>Teams:</b>	Brabham, Protos
<b>GP-Starts:</b>	4 (von 1966 bis 1969)
<b>WM-Punkte:</b>	-
<b>GP-Siege:</b>	-
<b>Podiumsplätze:</b>	-
<b>Punkteränge:</b>	-
<b>Pole-Positions:</b>	-
<b>Schnellste Runde:</b>	-
<b>Führungskilometer:</b>	-

### FORMEL 2

<b>Debüt:</b>	Deutschland-Trophäe 1968 (Hockenheimring)
<b>Teams:</b>	Brabham
<b>Starts:</b>	12 (von 1968 bis 1969)
<b>EM-Punkte:</b>	19
<b>Siege:</b>	-
<b>Pole Position:</b>	-
<b>Schnellste Runde:</b>	-
<b>Führungskilometer:</b>	102

### SPORTWAGEN-WM

<b>Teams:</b>	Porsche
<b>Starts:</b>	17
<b>Siege:</b>	2 (1000 km Zeltweg 1969) (1000 km Nürburgring 1970)



Ahrens lag in Führung, als Clark 1968 in Hockenheim starb



Fernando Alonso und Sébastien Buemi feiern den ersten Sieg für Toyota beim 24h-Rennen in Le Mans

# Den Dämon besiegt

Seit über 30 Jahren rennt Toyota dem Gesamtsieg in Le Mans hinterher. Jetzt hat es endlich geklappt, die Japaner haben die bösen Dämonen besiegt: Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Fernando Alonso haben das Monster Le Mans niedergedrungen. Beachtlich: Die Japaner zogen ihren Speed recht kompromisslos durch, obwohl sie überhaupt keine Gegenwehr hatten.

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

**P**ascal Vasselon ist ein ruhiger und eher besonnener Mensch. Doch auch der Technikdirektor des Toyota-Werksteams TMG konnte sich den Emotionen des ersten Gesamtsiegs nicht entziehen: Zum

20. Mal hat Toyota versucht, in Le Mans zu siegen – jetzt wurde auch für Vasselon der Traum wahr: „Wir waren so oft so nahe dran – in den letzten Jahren ebenso wie in den 90er-Jahren mit dem GT-One. Und jedesmal ist irgendetwas schiefgelaufen, und wir sahen immer aus wie die Idioten. Dieser Sieg ist wie eine Erlösung!“

Das berühmte zitterige Händchen, das sich immer dann bemerkbar macht, wenn man eine quälend lange Durststrecke beenden will, zeigte sich bei Toyota aber nicht: Die Japaner zogen ihr Rennen mit der notwendigen Umsicht durch, aber sie legten ein forsches Tempo vor, obwohl die privaten LMP1 um Lichtjahre hinterherhinkten: Der beste Verfolger Rebellion hatte im Ziel satte zwölf Runden Rückstand.

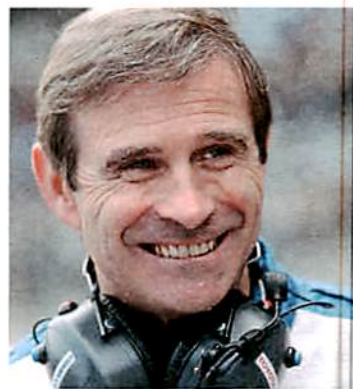
Die von vielen befürchtete Teamorder zugunsten des Weltstars Fernando Alonso, die bereits beim Saisonauftakt in Spa gegriffen hatte, kam nicht zum

Zuge: Späte Zeitstrafen sowie ein Pilotenfehler zementierten das Resultat deutlich vor Rennende, sodass sich das Schwesterauto der Piloten Kamui Kobayashi, Mike Conway und José María López mit Platz 2 und zwei Runden Rückstand geschlagen geben musste.

Die Sieger strahlten natürlich über alle Backen: Nakajima überwand den Alptraum des späten Ausfalls in 2016, Buemi holte den wichtigsten Sieg seiner Karriere und Alonso schaffte gleich beim Le-Mans-Debüt den ersten Sieg und kam damit seinem Lebens Traum, die Triple Crown – Siege beim Indy 500, GP Monaco und in Le Mans – zu erringen, einen großen Schritt näher.

## Toyota: Nicht getrödelt

Kritiker mögen einwenden, dass Siege ohne Gegner weniger zählen, aber man muss Toyota dafür loben, dass sie den Piloten freie Fahrt gaben, was in Summe zu einem unterhaltsamen und hin-



**„UNSER RENN-TEMPO IN 2018 WAR IM MITTEL UM EINE SEKUNDE PRO RUNDE SCHNELLER ALS NOCH IM VORJAHR.“**

Toyota-Technikchef Vasselon

reichend schnellen Rennen führte: Über weite Strecken waren beide Autos um weniger als eine Minute voneinander getrennt.

Im Ziel hatte das Sieger-Trio 388 Runden oder 5286 Kilometer abgerissen – die beste Distanzleistung seit dem Porsche-Sieg in 2015 und nur neun Runden unterhalb des Distanzrekords von Audi aus dem Jahr 2010. Gleichzeitig musste Toyota wegen der reduzierten Stintlängen häufiger die Box anlaufen – insgesamt verbrachte man acht Minuten länger in den Boxen als noch Porsche im Jahr 2015.

„Das Renntempo war ungefähr im Mittel um eine Sekunde pro Runde schneller als im letzten Jahr“, hielt Vasselon stolz fest. Getrödel wurde also wirklich nicht. Dazu ließ sich Toyota bei der Zuverlässigkeit nichts zuschulden kommen: Es gab keine technischen Defekte am Auto, die beiden TS050 spulten ihr Tempo ohne Probleme ab.

### Alonso-Show in der Nacht

Natürlich fehlte der Druck von hinten: Nur die beiden Toyota führten das Rennen in Le Mans an, was grundsätzlich zu einer gewissen Langeweile führte. Die privaten LMP1 von Oreca, Dallara, Ginetta und Kolles hatten nicht den Speed, um das Werksteam aus Köln herauszufordern.

Mittels einer sogenannten EoT-Einstufung, die aber de facto eine BoP war, hatte Toyota eine bessere Reichweite (11 statt 10 Runden), eine kürzere Nachtankzeit sowie eine bessere Rundenzeit zugestanden bekommen. In Wahrheit fehlten den privaten LMP1 im Rennen zwischen drei und sechs Sekunden pro Runde bei der Renn-Pace. Dazu waren ihre Fahrzeuge neu und weniger ausgetestet, was zu spürbaren Zuverlässigkeitsproblemen führte. Bereits nach zweieinhalb Stunden hatte Toyota deshalb schon eine Runde Vorsprung.

Trotzdem ließ die Toyota-Teamführung den beiden Crews freie Hand, um das Duell untereinander auszufechten. Obwohl das Auto mit der Nummer 8 einen leichten Speedvorteil zu haben schien, konnten Kobayashi, López und Conway die Führung erobern, als das Schwesterauto eine Zeitstrafe erhielt, weil Bue mi in einer Slow Zone zu schnell gewesen war.

Doch nach Mitternacht wendete sich das Blatt – ausgerechnet durch Superstar Alonso. Der

Spanier reduzierte den Rückstand von über zwei Minuten in seinem Vierfachstint binnen zweieinhalb Stunden auf nur noch 44 Sekunden und ließ dabei seine Mitstreiter im gegnerischen Toyota – zuerst Conway, dann López – ziemlich alt aussehen.

„Wir hatten unter kühleren Bedingungen in der Nacht eine bessere Balance als das Schwesterauto“, relativierte Alonso nach dem Rennen. „Außerdem fällt es mir mit den weichereren Reifen leichter, ans Limit zu gehen, weil ich das Auto besser spüre. Bei heißen Bedingungen mute ich den Reifen oft zu viel zu – und zahle dann am Ende der Stints einen Preis dafür.“

„Außerdem kann ich im Dunkeln wegen der Fahrzeuglichter den Verkehr etwas besser managen als am Tag. Und zu guter Letzt liebe ich es generell, in der Nacht zu fahren, oder bei etwas feuchten Bedingungen – und obwohl wir keinen Regen hatten, war die Strecke wegen der hohen Luftfeuchtigkeit in der Nacht etwas rutschiger. Das alles kam mir zupass“, so Alonso.

Nachdem Alonso einen großen Teil des Rückstands eliminiert hatte, lief das Schwesterauto mit der Nummer 7 am frühen Morgen in weitere Balance-Probleme, wie Mike Conway erklärt: „Wir hatten keine technischen Themen im Rennen, aber verloren in der Nacht die Balance und hatten zu wenig Grip an der Vorderachse. Deshalb konnte das Alonso-Auto aufholen. Eigentlich wäre unser Vorsprung groß genug gewesen, aber dann kamen auch noch Strafen und später im Rennen noch mal Fehler und weitere Strafen hinzu – damit war die Partie dann durch.“

### Fehler bei Nummer 7

Am frühen Sonntagmorgen erhielten beiden Fahrzeuge fast zeitgleich Strafen wegen Tempoverstößen unter Gelb. In der 16. Rennstunde übernahm der Toyota mit der Startnummer 8 wieder die Führung – und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab.

Gegen Mittag setzte es eine weitere Strafe für den Toyota mit der Nummer 7, dann verpasste Kamui Kobayashi am Ende seines Stints die Boxeneinfahrt und musste mithilfe der Hybrid-Power Sprit sparen, um es überhaupt wieder zurück zur Box zu schaffen, was eine weitere Strafe wegen Überschreitung der maximalen Stintlänge nach sich zog.



Der zweitplatzierte Toyota verlor einen Vorsprung von zwei Minuten



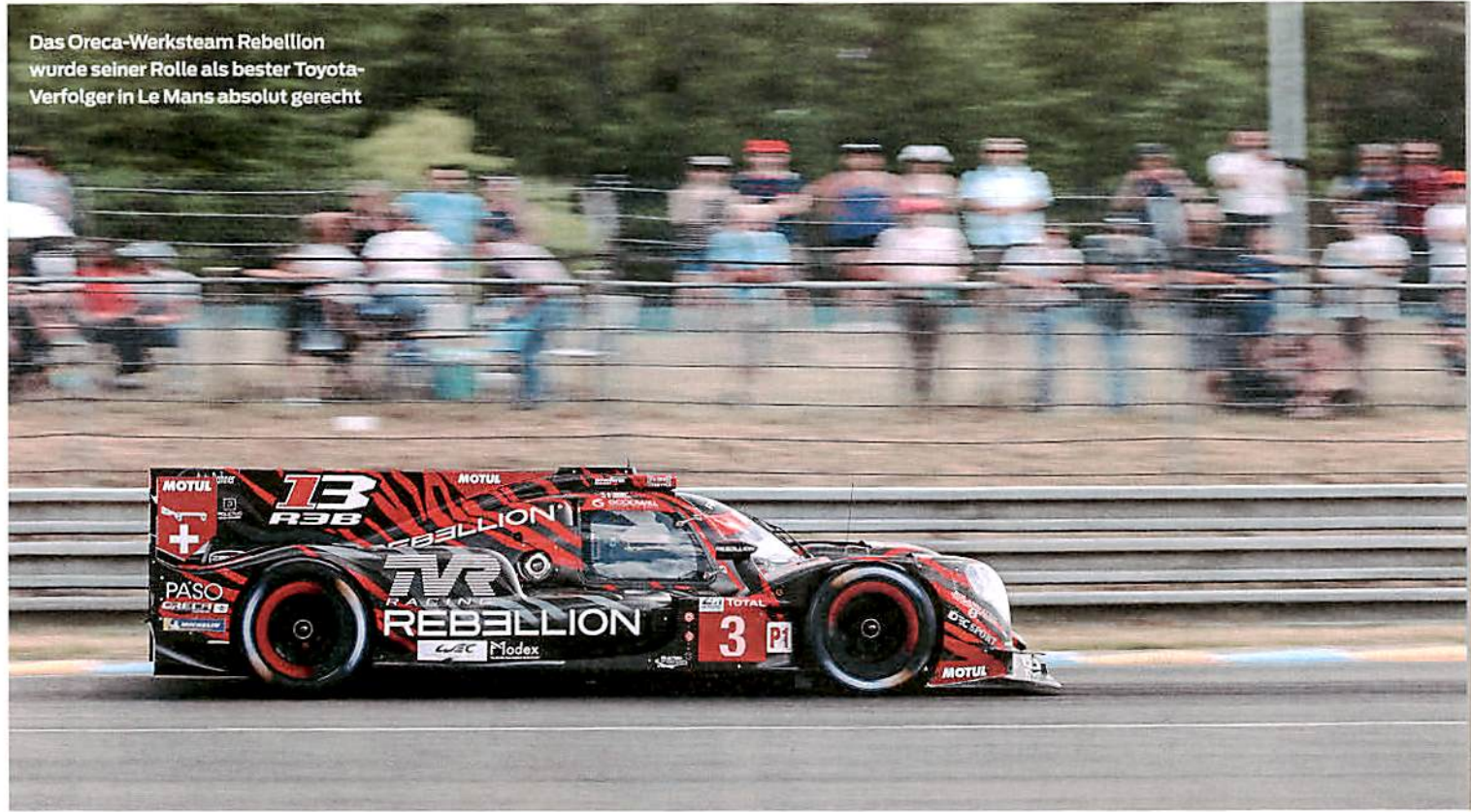
Spanische Flaggen: Die Fans feierten den zweifachen F1-Champ Alonso



Die SMP-Dallara zeigten einen guten Speed, aber zu wenig Haltbarkeit



Das deutsche Kolles-LMP1-Team schied nach fünf Stunden durch Unfall aus



Das Oreca-Werksteam Rebellion wurde seiner Rolle als bester Toyota-Verfolger in Le Mans absolut gerecht

Die privaten LMP1-Teams betrachteten das Toyota-Gefecht aus sicherer Entfernung. Bezogen auf die Renn-Pace verloren sie im Schnitt zwischen drei und sechs Sekunden pro Runde auf die vorneweg preschenden Toyota. Der mit Abstand beste Verfolger war erwartungsgemäß das Rebellion-Team, das de facto ein Oreca-Werksteam geworden ist. Das eine Auto mit der Startnummer 3 (Beche, Menezes, Laurent) eroberte den letzten Podestplatz, das Schwesterauto von André Lotterer, Neel Jani und Bruno Senna lief auf Platz 4 ein.

„Wir hatten nie eine realistische Chance, die Pace der Toyota mitzugehen“, hielt Rebellion-Teamchef Bart Hayden nach dem Rennen fest. „Also sind wir unseren Stiefel gefahren. Wir hatten viele kleine Probleme, weil das Auto noch nicht ausreichend ausgetestet ist. Trotzdem bin ich sehr zufrieden, weil wir eine solide Vorstellung gezeigt und uns gut verkauft haben.“

### Rebellion ohne Chance

Die Liste an Problemen war bei Rebellion nicht eben kurz: Gleich zu Rennbeginn löste sich am Rebellion von Lotterer eine Befestigung am vorderen Radhaus, was einen kleinen Auffahrunfall beim Start zur Folge hatte. Später gab es immer wieder Probleme mit dem Kupplungsdrucksensor und der Elektronik, dazu gab es

**„DIE MEISTE ZEIT VERLIEREN WIR GEGENÜBER TOYOTA IM VERKEHR, WEIL WIR KEINEN BOOST-BUTTON HABEN – DAS KOSTET RUNDENZEIT.“**

Rebellion-Pilot Neel Jani

immer wieder Reparaturen an der Unterbodenplanke. Bei den Boxenstopps verlor Rebellion jedesmal gleich mehrere Sekunden auf Toyota. Am Ende klemmte die Tür im viertplatzierten Rebellion, weshalb Neel Jani im Finale einen Drei-Stunden-Stint abreißen musste.

Auf die Frage, wo Rebellion am meisten Zeit verliert, vertrat Jani eine klare Position: „Im Verkehr, denn wir haben keinen Boost-Button. Außerdem fehlt uns der Hybrid-Bumms aus den Ecken heraus. Wenn wir an der falschen Stelle in den Verkehr laufen, verlieren wir auf ein paar Hundert Metern gleich fünf oder sechs Sekunden.“ Dazu fuhr Rebellion mit relativ viel Abtrieb, somit war man im Vergleich zu den SMP-Dallara auf den langen Geraden vergleichsweise langsam unterwegs. Insgesamt wurde überdeutlich, dass die EoT – oder

besser BoP – zwischen den Hybrid-LMP1 von Toyota und den privaten LMP1 ohne Hybrid überhaupt nicht funktioniert. „Man müsste uns deutlich mehr geben und eventuell sogar Toyota noch etwas wegnehmen, um zu einem Punkt zu kommen, wo man von einem halbwegs offenen Rennen reden könnte“, bilanzierte Rebellion-Teamchef Bart Hayden.

### Kritik an der LMP1-BoP

Rebellion hatte immerhin eine taugliche Zuverlässigkeit – in diesem Punkt versagten alle anderen privaten LMP1-Gegner. Das SMP-Team mit seinen Dallara-Chassis konnte sogar schnellere Rundenzeiten als Rebellion fahren, aber das nutzt wenig, wenn man nicht ankommt. Gleich zu Beginn lief Vitaly Petrov in Probleme mit dem Gaspedsensor, was für eine lange Reparatur sorgte, die 50 Runden Rückstand zur Folge hatte. „Wir haben viele Teile ausgetauscht, bis wir endlich den Fehler gefunden hatten“, sagt SMP-Teamchef Dmitry Belousov. Ganz zum Schluss fiel das Auto, auf dem auch der Ex-F1-Weltmeister Jenson Button fuhr, mit einem Schaden am AER-Triebwerk aus.

Dem Schwesterwagen erging es nicht viel besser: Matevos Isaakyan crashte mitten in der Nacht in der Sektion der Porsche-Kurven, als er sich im Überrundungsverkehr verschätzte. Team-

chef Belousov übte ebenso harsche Kritik an der LMP1-BoP wie Hayden: „Wir konnten nicht einmal annähernd in einen Bereich kommen, wo wir Toyota hätten unter Druck setzen können. Uns fehlten über weite Strecken vier Sekunden pro Runde, gleichzeitig bestraft der Veranstalter bei den privaten LMP1-Teams nahezu jede technische Weiterentwicklung.“

Auch der dritte Dallara BR1, der vom amerikanischen Dragon-speed-Team mit Gibson-V8-Saugmotor an den Start gebracht wurde, kam nicht durch: Renger van der Zande hatte bereits am Samstagnachmittag einen Ausrutscher, vermutlich weil sich der Unterboden gelöst hatte. In der Nacht crashte Ben Hanley den Wagen dann in den Porsche-Kurven, was das Getriebe sowie die linke Aufhängung zerstörte.

Die neuen Ginetta-LMP1, die in Spa wegen Finanzproblemen kaum fahren, waren keine Offenbarung: Immer wieder fingen die britischen LMP1-Wagen Feuer, dazu gab es massive Elektronikprobleme und Reparaturen an Lenkung und Fahrwerk. Für das Manor-Team kam Le Mans um Monate zu früh – obwohl man sogar ein Auto ins Ziel bringen konnte. Das Kolles-Team stellte das langsamste LMP1-Auto, ein Unfall von Dominik Kraihammer beendete das Rennen für Kolles nach fünf Stunden. ■

**SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT**

**ZWEITER WM-LAUF: 24H-RENNEN IN LE MANS**

**Länge der Strecke:** 13,626 Kilometer; **Renndistanz:** 388 Runden gleich 5286,888 Kilometer  
**Pole-Position LMP1:** #8 Toyota, Kazuki Nakajima: 3.15,377 Minuten; **Pole-Position LMP2:** #26 Idec-Oreca, Paul Chatin: 3.24,842 Minuten; **Pole-Position GTE-Pro:** #91 Porsche 911 RSR, Gianmaria Bruni: 3.47,504 Minuten;  
**Pole-Position GTE-Am:** #88 Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR, Matteo Cairoli: 3.50,728 Minuten  
**Schnellste Rennrunde LMP1:** #8 Toyota, Sébastien Buemi: 3.17,658 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** #39 Graff-Oreca, Vincent Capillaire.: 3.28,665 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Pro:** #63 Chevrolet Corvette C7.R, Jan Magnussen: 3.49,448 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Am:** #99 Proton-Porsche 911 RSR, Patrick Long: 3.53,249 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1-H	#8	Buemi / Nakajima / Alonso	Gazoo Racing Toyota TS050 Hybrid	388 Runden
LMP1-H	#7	Conway / Kobayashi / López	Gazoo Racing Toyota TS050 Hybrid	+ 2 Runden
LMP1	#3	Laurent / Beche / Menezes	Rebellion R13 - Gibson	+ 12 Runden
LMP1	#1	Lotterer / Jani / Senna	Rebellion R13 - Gibson	+ 13 Runden
LMP2	#26	Rusinov / Pizzitola / Vergne	G-Drive Oreca 07 - Gibson	+ 19 Runden
LMP2	#36	Lapierre / Negrão / Thiriet	Signatech Alpine A470 - Gibson	+ 21 Runden
LMP2	#39	Capillaire / Hirschi / Gommendy	Graff-SO24 Oreca 07 - Gibson	+ 22 Runden
LMP2	#28	Perrodo / Vaxivière / Duval	TDS Racing Oreca 07 - Gibson	+ 23 Runden
LMP2	#32	De Sadeleer / Owen / Montoya	United Autosports Ligier JSP217 - Gibson	+ 23 Runden
LMP2	#37	Jaafar / Jeffri / Tan	Jackie Chan DC Racing Oreca 07 - Gibson	+ 27 Runden
LMP2	#31	Gonzalez / Maldonado / Berthon	DragonSpeed Oreca 07 - Gibson	+ 28 Runden
LMP2	#38	Tung / Richelmi / Aubry	Jackie Chan DC Racing Oreca 07 - Gibson	+ 32 Runden
LMP2	#29	Van Erd / Van der Garde / Lammers	Racing Team Nederland Dallara P217 - Gibson	+ 32 Runden
LMP2	#33	Cheng / Boullé / Nicolet	Jackie Chan DC Racing Ligier JSP217 - Gibson	+ 33 Runden
LMP2	#23	Buret / Canal / Stevens	Panis Barthez Competition Ligier JSP217 - Gibson	+ 36 Runden
LMP2	#35	Shalitar / Newey / Nato	SMP Racing Dallara P217 - Gibson	+ 43 Runden
GTE Pro	#92	Christensen / Estre / Vanthoor	Porsche 911 RSR	+ 44 Runden
GTE Pro	#91	Lietz / Bruni / Makowiecki	Porsche 911 RSR	+ 45 Runden
GTE Pro	#68	Hand / Müller / Bourdais	Chip Ganassi USA Ford GT	+ 45 Runden
GTE Pro	#63	Magnussen / Garcia / Rockenfeller	Corvette Racing Chevrolet Corvette C7.R	+ 46 Runden
LMP2	#47	Lacorte / Sernagiotto / Nasr	Cetilar Villorba Corse Dallara P217 - Gibson	+ 46 Runden
GTE Pro	#52	Vilander / Giovanazzi / Derani	AF Corse Ferrari 488 GTE EVO	+ 47 Runden
GTE Pro	#66	Mücke / Pla / Johnson	Chip Ganassi UK Ford GT	+ 48 Runden
GTE Pro	#51	Pier Guidi / Calado / Serra	AF Corse Ferrari 488 GTE EVO	+ 49 Runden
GTE Pro	#95	Sørensen / Thim / Turner	Aston Martin Vantage AMR	+ 49 Runden
GTE Pro	#71	Rigon / Bird / Molina	AF Corse Ferrari 488 GTE EVO	+ 50 Runden
GTE-Am	#77	Campbell / Ried / Andlauer	Dempsey - Patron Racing Porsche 911 RSR	+ 53 Runden
GTE-Am	#54	Flohr / Castellacci / Fisichella	Spirit of Race Ferrari F488 GTE	+ 53 Runden
GTE Pro	#93	Pilet / Tandy / Bamber	Porsche 911 RSR	+ 54 Runden
GTE-Am	#85	Keating / Bleekemolen / Stolz	Keating Motorsports Ferrari F488 GTE	+ 54 Runden
GTE-Am	#99	Long / Pappas / Pumpelly	Proton Competition Porsche 911 RSR	+ 54 Runden
GTE-Am	#84	Griffin / Macneil / Segal	JMW Motorsports Ferrari F488 GTE	+ 56 Runden
GTE-Am	#80	Babini / Nielsen / Maris	Eb imotors Porsche 911 RSR	+ 56 Runden
LMP2	#50	Creed / Ricci / Dagoneau	Larbre Competition Ligier JSP217 - Gibson	+ 56 Runden
GTE Pro	#81	Tomczyk / Catsburg / Eng	MTEK BMW M8 GTE	+ 56 Runden
GTE-Am	#56	Bergmeister / Lindsey / Perfetti	Team Project 1 Porsche 911 RSR	+ 56 Runden
GTE-Am	#61	Mok / Griffin / Sawa	Clearwater Racing Ferrari F488 GTE	+ 56 Runden
GTE Pro	#67	Priaulx / Tincknell / Kanaan	Chip Ganassi UK Ford GT	+ 56 Runden
GTE Pro	#97	Lynn / Martin / Adam	Aston Martin Vantage AMR	+ 61 Runden
GTE-Am	#70	Ishikawa / Beretta / Cheever	MR Racing Ferrari F488 GTE	+ 64 Runden
GTE Pro	#69	Briscoe / Westbrook / Dixon	Chip Ganassi USA Ford GT	+ 79 Runden
GTE-Am	#86	Wainwright / Barker / Davison	Gulf Racing Porsche 911 RSR	+ 105 Runden
LMP1	#5	Robertson / Simpson / Rousell	CEFC TRSM Racing Ginetta G60-LT-P1 - Mecachrome	+ 105 Runden
Nicht in der Wertung				
LMP2	#44	Bertolini / Jönsson / Krohn	Eurasia Motorsport Ligier JSP217 - Gibson	334 Runden
LMP1	#11	Petrov / Aleshin / Button	SMP Racing BR Engineering BR1 - AER	315 Runden
LMP2	#48	Lafargue / Chatin / Rojas	Idec Sport Oreca 07 - Gibson	312 Runden
GTE-Am	#90	Yoluc / Hankey / Eastwood	TF Sport Aston Martin Vantage	304 Runden
LMP2	#22	Hanson / Albuquerque / di Resta	United Autosports Ligier JSP217 - Gibson	288 Runden
GTE Pro	#64	Gavin / Milner / Fassler	Corvette Racing Chevrolet Corvette C7.R	259 Runden
LMP1	#10	Hedman / Hanley / van der Zande	DragonSpeed BR Engineering BR1 - Gibson	244 Runden
LMP2	#25	Patterson / de Jong / Kim	Algarve Pro Racing Ligier JSP217 - Gibson	237 Runden
GTE-Am	#88	Cairoli / Al Qubaisi / Roda	Dempsey Proton Racing Porsche 911 RSR	225 Runden
GTE Pro	#82	Farfus / Félix da Costa / Sims	MTEK BMW M8 GTE	223 Runden
LMP2	#40	Allen / Gutierrez / Guibbert	G-Drive Racing Oreca 07 - Gibson	197 Runden
LMP2	#34	Taylor / Ledogar / Heinemeier-Hansson	Jackie Chan DC Racing Ligier JSP217 - Gibson	195 Runden
LMP1	#6	Rowland / Brundle / Turvey	CEFC TRSM Racing Ginetta G60-LT-P1 - Mecachrome	137 Runden
LMP1	#17	Sarrazin / Orudzhev / Isaakyan	SMP Racing BR Engineering BR1 - AER	123 Runden
GTE Pro	#94	Dumas / Bernhard / Müller	Porsche 911 RSR	92 Runden
GTE-Am	#98	Dalla Lana / Lamy / Lauda	Aston Martin Vantage	92 Runden
LMP1	#4	Webb / Kraihamer / Dillmann	Bykolles Racing Team Enso CLM P1/01 - Nismo	65 Runden

**WM-STÄNDE**

**FAHRER LMP1**

1.	Fernando Alonso	65
1.	Kazuki Nakajima	65
1.	Sébastien Buemi	65
2.	José María López	45
2.	Kamui Kobayashi	45
2.	Mike Conway	45
3.	Gustavo Menezes	38
3.	Mathias Beche	38
3.	Thomas Laurent	38
4.	André Negaro	21

**TEAMS LMP1**

1.	Toyota Gazoo Racing	65
2.	Rebellion Racing	38
3.	Bykolles Racing Team	12
4.	SMP Racing	10
5.	CEFC TRSM Racing	1
6.	DragonSpeed	0



Alonso führt die Fahrer-WM an



In der GTE-Klasse liegt Estre vorne

**WM-STÄNDE**

**FAHRER GTE-PRO**

1.	Kévin Estre	56
1.	Michael Christensen	56
2.	Billy Johnson	48
2.	Olivier Pla	48
2.	Stefan Mücke	48
3.	Gianmaria Bruni	40
3.	Richard Lietz	40
4.	Laurens Vanthoor	38
5.	Frédéric Makowiecki	28
6.	Davide Rigon	27

**HERSTELLER GTE-PRO**

1.	Porsche	96
2.	Ford	50
3.	Ferrari	45,5
4.	Aston Martin	30



# Die Sau rausgelassen

12 Stunden Sebring, 24 Stunden Nürburgring, 24 Stunden Le Mans – 2018 dominiert Porsche die langen Distanzen im GT-Sport. In Le Mans siegten die Schwaben überlegen und schafften letztlich sogar den Doppelsieg.

Von: **Marcus Schurig**

**U**nd dieser Doppelsieg bei der 86. Ausgabe des 24h-Rennens gelang ausge-rechnet jenen beiden 911 RSR, die mit historischen Retro-Designs an Porsche-Ikonen und -Sieger aus früheren Le-Mans-Epochen erin-nernten: Der Porsche mit der Start-nummer 92 von Kévin Estre, Mi-chael Christensen und Laurens Vanthoor siegte an der Sarthe überlegen – im „Sau-Design“, das auf den Porsche 917/20 zurück-geht, der 1971 nach Le Mans kam.

Auch der zweitplatzierte Elfer von Richard Lietz, Gianmaria Bruni und Frédéric Makowiecki trat im historischen Ornat der alten Rothmans-Porsche aus der Grup-pe-C-Ära an. „Wir haben uns als würdige Vertreter unserer histo-rischen Ahnen erwiesen“, witzelte Sieger Michael Christensen.

## Ein langweiliges Rennen?

Die beiden Werks-Porsche kamen ohne Schrammen oder Pannen über die Ultradistanz von 24 Stunden. Vor dem Rennen hatten alle Experten eine epische Renn-schlacht vorausgesagt – zu der es aber leider letztlich nicht kam: Der Rennverlauf war langweilig, weil der siegreiche Porsche mit der Startnummer 92 bereits nach 60 Rennrunden von einer Safety-Car-Phase profitierte.

Bis zu diesem Zeitpunkt beka-men die Fans noch den erwarteten Schlagabtausch zu sehen: Zwar führten die beiden Werks-Porsche bis in die dritte Renn-stunde und konnten sich immer

**„BEI SLOW ZONES UND SAFETY-CAR-PHASEN KANN MAN NUR DANN NICHTS VERLIE-REN, WENN MAN DAS RENNEN ANFÜHRT.“**

Porsche-GTE-Leiter Zurlinden

wieder leicht vom Verfolgerfeld absetzen, doch der lange Zug der GTE-Konkurrenten blieb immer in Schlagdistanz. Um 18.30 Uhr am Samstagabend kam die erste Safety-Car-Phase – eine Runde zu-vor hatte das Manthey-Team den Elfer im Saudesign an der Box abgefertigt. Die meisten Klassen-gegner kamen eine Runde später rein – das Feld wurde gespalten: Die Nummer 92 hinter dem er-sten Safety Car, der Rest der GTE-Meute hinter dem folgenden Safe-

ty Car. Als Rennleiter Eduardo Freitas das Rennen in Runde 61 wieder freigab, hatten Makowiecki, Estre und Christensen einen Vorsprung von gut 90 Sekunden. Kurze Zeit später profitierte man von weiteren Slow Zones und Safety-Car-Phasen, nach nur fünf Stunden hatte man zwei Minuten Vorsprung – das Rennen war fast gelaufen, obwohl noch 19 Stun-den zu fahren waren.

„Bei Slow Zones und Safety-Car-Phasen kann man nur dann nichts verlieren, wenn man das Rennen anführt“, erklärte Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werkssport bei Porsche. „Aus diesem Grund wollten wir das Rennen von vorne gestalten – und die Rechnung ist letztlich aufgegangen.“

Von diesem Moment an ging es für Porsche primär darum, den Vorsprung zu verwalten. „Man muss aber natürlich auch erst mal 19 Stunden fehlerfrei agieren“, so GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser. „Und zweitens haben wir in der Folgezeit den





Sieg im Retro-Design: Vanthoor, Este und Christensen holten den 106. Klassensieg für Porsche



Porsche Retro-Look: Der zweitplatzierte Porsche 911 im Rothmans-Design



Strahlende Sieger: Christensen, Vanthoor und Este auf dem Podium



Start in Le Mans: Porsche setzte die Doppel-Pole in eine Doppelführung um

Vorsprung konsequent weiter ausgebaut.“ Will sagen: Aus der Sicht der Porsche-Crew war die Anspannung bis in die Schlussminuten hoch, zumal bei den Verantwortlichen unterhalb der öffentlichen Wahrnehmung schon noch der Schuh hier und da drückte: Der vierte Werkswagen von Sven Müller, Romain Dumas und Timo Bernhard schied nach sieben Rennstunden mit einem Schaden an der Hinterradaufhängung aus – zwei Bolzen der Achsfixierung am Chassis waren abgeschert. In der Folge wurde die Befestigung auch an den anderen drei Werkswagen permanent überprüft.

„Letztlich sind wir aber ein blitzsauberes Rennen gefahren“, so Walliser. „Der Sieg schmeckt deshalb besonders gut, weil wir uns im stärksten und besten GTE-Feld mit sechs Herstellern und 17 Werkswagen durchsetzen konnten. Und alle Hersteller waren laut unserer Analyse auch voll wettbewerbsfähig, das Feld lag

bei den Rundenzeiten ultraeng zusammen.“ Fünf von sechs GTE-Hersteller lagen beim Durchschnitt der 20 Prozent der schnellsten Rennrunden innerhalb von drei Zehntelsekunden. Über die BoP konnte man sich also eher nicht beklagen: Porsche hatte einen sehr guten Speed – stellte dabei aber nicht das schnellste Fahrzeug im Feld.

### Kritik an den SC-Phasen

Trotzdem war die Luft aus dem Rennen früh raus, was die Kritik auf das Safety-Car-Prozedere und die Slow Zones lenkte. „Ich habe selten ein so langweiliges Rennen gesehen“, kritisierte Corvette-Teamchef Doug Fehan. „Wir sollten uns alle zusammen überlegen, wie man in Zukunft die Safety-Car-Phasen so gestaltet, dass ein 24h-Rennen nicht nach fünf Stunden de facto beendet ist. Denn wenn wir keine gute Show liefern, wird irgendwann niemand mehr zuschauen.“ Das Rennen loderte nur noch einmal

kurz auf, als sich Frédéric Makowiecki dreieinhalb Stunden vor Schluss ein knallhartes Duell mit den Ford GT von Andy Priaulx (# 67) und Sébastien Bourdais (# 68) lieferte und dabei mit beherzter Fahrt alle Attacken abwehrte und so letztlich den zweiten Platz für Porsche sicherte.

Bourdais' Teamkollege Dirk Müller war am Ende zufrieden mit Platz 3: „Wenn man in Le Mans auf dem Podium stehen darf, dann hat man immer einen geilen Tag! Natürlich wären wir lieber wie vor zwei Jahren auf dem obersten Treppchen des Podests gestanden, aber letztlich hat uns die erste Safety-Car-Phase das Genick gebrochen. Wenn man auf diesem Niveau einmal zwei Minuten verloren hat, kann man das nie mehr gutmachen. Also haben wir uns darauf konzentriert, Punkte zu holen.“

Sowohl bei der schnellsten Rennrunde wie auch beim Durchschnitt der Rundenzeiten

## NACHRICHTEN

### DUMAS UNTER ZEITDRUCK

Porsche-Werkspilot Romain Dumas hatte in Le Mans schon das nächste Ziel im Visier: Am Montag flog der Franzose nach Amerika, um für VW mit einem Elektro-Rennwagen am Pikes-Peak-Rennen teilzunehmen. „Das Auto geht wie die Hölle, das wird ein Heiden Spaß“, freute sich Dumas. Auf die Frage, ob er sogar den ewigen Rekord knacken könnte, antwortete Dumas nur mit einem verschmitzten Lächeln.

### LE-MANS-LUST GESTILLT

Der ehemalige Le-Mans-Gesamtsieger Marc Lieb half in Le Mans in der RSR-Kundensportabteilung von Porsche aus. Er hätte auch die Möglichkeit gehabt, in einem RSR zu fahren – doch sein Le-Mans-Hunger ist auf ewig gestillt: „Ich will die schönen Erinnerungen an meinen Gesamtsieg im Jahr 2016 nicht löschen. Das war eines meiner besten Autorennen – und so will ich Le Mans in Erinnerung behalten.“

### PEUGEOT: NO, MERCI!

Peugeot-Sportchef Bruno Farnin kam wie jedes Jahr nach Le Mans, um sich umzuschauen. „Ich bin hier als Tourist und Fan und ohne beruflichen Auftrag.“ Was er von den neuen LMP1-Regeln für 2020 hält? „Ich befürchte, das ist ein teures Paket, das wohl nur für Toyota interessant ist.“

### NICLOT JETZT BEIM ACO

Ende letzten Jahres wurde Bernard Niclot als Technikerchef der FIA geköpft, angeblich, weil seine vogelwilderen Vorschläge zur LMP1-Zukunft – ein Kilometer rein elektrisches Fahren nach jedem Stopp – die Hersteller verprellt hätten. Jetzt arbeitet Niclot als Berater für den ACO.

### BMW: ADAM BAKER GEHT

Adam Baker, Head of Track Engineering und de facto eine Art Sportdirektor bei BMW Motorsport, verlässt BMW und wechselt zur FIA. Sein Nachfolger wird Mike Krack.

FORD



Ford holte in Le Mans mit Dirk Müller, Sébastien Bourdais und Joey Hand Platz 3 in der GTE-Klasse

des schnellsten Stints lagen drei Ford GT vor den beiden Porsche. „Es wäre schwer geworden, die Porsche zu schlagen“, hält Müller fest. „Die 911 RSR waren zum Beispiel in der Nacht schneller als wir, für uns war der weiche Reifen immer noch eine Spur zu hart.“ Ford-Ganassi-Teammanager Mike O’Gara wollte den Rundenzeitenvergleich so nicht stehen lassen: „Porsche hatte einen großen Vorsprung, danach mussten sie nichts mehr zeigen und konnten das Rennen und den Speed verwalten. Sie waren aber auch in den ersten vier Stunden in der Lage, das Rennen von der Spitze aus zu kontrollieren.“

Am Ende landeten zwei Porsche und zwei Ford GT auf den ersten vier Plätzen, womit sich die Prognosen bestätigten: Nur diese beiden Hersteller brachten vier Autos an den Start, womit sich die Chancen auf eine Topplatzierung drastisch erhöhten. Dazu zeigten Ford und Porsche ihren Speed bereits im Qualifying: Sieben Ford und Porsche landeten in den Top 8.

Welche Rolle spielte die BoP? ACO und FIA nahmen zwei minimale Anpassungen vor dem Training und nach dem Qualifying vor. Im Rennen lagen fünf von sechs Hersteller bei der schnellsten Rennrunde in acht Zehntelsekunden. Auch beim Durchschnitt der Rundenzeiten im

**„ES GEHT HIER SO ENG ZU, DA KANNST DU DIR NICHT ER-LAUBEN, UM DIE CURBS HERUMZU-IEERN – UND DAS GEHT HALT AUFS MATERIAL!“**

Porsche-Pilot Nick Tandy

schnellsten grünen Stint lagen alle Hersteller außer Aston Martin innerhalb von einer Sekunde – die BoP gab nicht den Ausschlag zugunsten einer Marke.

### Materialschlacht Le Mans

Corvette war mit Platz 5 für Mike Rockenfeller, Antonio García und Jan Magnussen Best-of-the-Rest, aber auch Sportchef Doug Fehan wollte die BoP nicht kritisieren: „Es ist knifflig, sechs unterschiedliche Fahrzeugkonzepte in Le Mans auf ein Niveau zu bringen, auch wegen der fünf langen Geraden. Am Ende muss man zugeben, dass die BoP-Macher es geschafft haben, fast alle Marken fair einzustufen.“

Corvette hatte früh mit einem Fahrzeug den Anschluss wegen eines abgesicherten Fahrwerksbolzens an der Vorderachse verloren. Es war übrigens auffällig,

dass alle GTE-Hersteller hier Probleme hatten, sowohl Porsche, als auch Corvette, Ferrari (Dämpfer) und BMW (ebenfalls Dämpfer). Der Grund? Die Piloten mussten die Curbs hart attackieren, um die Rundenzeiten niedrig zu halten. „Es geht hier so eng zu, da kannst du dir nicht erlauben, um die Curbs herumzueiern“, erklärte Porsche-Pilot Nick Tandy. „Und das geht halt schon ziemlich aufs Material.“

Dass Porsche, Ford und zu einem gewissen Maß auch Corvette zu den Favoriten zählten, war bekannt. In der ersten Rennhälfte lautete die Überraschung aber, dass BMW mit dem neuen M8 die Pace an der Spitze mitgehen konnte. Zeitweise waren die Bayern ganz klar dritte Kraft im Feld und fuhren bis auf Platz 2 nach vorne.

„Der M8 lag wirklich sehr gut, die Balance war hervorragend und wir konnten gut mit der Konkurrenz mithalten“, freute sich Martin Tomczyk. Vor dem Rennen hatten die Bayern noch befürchtet, chancenlos zu sein. Zwar profitierte BMW von der letzten BoP, weil man noch mal zehn Kilo ausladen durfte, aber Sportchef Jens Marquardt macht im Wesentlichen die gute Setup-Arbeit und Reifenstrategie für die erfreuliche Pace verantwortlich: „Ich sehe unsere Performance positiv: Die Autos waren

schnell und wettbewerbsfähig, das MTEK-Team hat einen guten Job gemacht und bei den Boxenstopps konnten wir uns im Vergleich zum WM-Debüt in Spa drastisch steigern. Leider haben uns Kleinigkeiten eine gute Platzierung gekostet.“

Martin Tomczyk, Philipp Eng und Nicky Catsburg kamen letztlich nur auf Platz 12 ins Ziel, weil zweimal die Dämpfer an der Vorderachse getauscht werden mussten. Dazu musste der Wasserkühler wegen eines Stein-schlags erneuert werden. Auch das Schwesterauto von Augusto Farfus, Félix da Costa und Alex Sims hatte einen Dämpferschaden. Dazu verunfallte Sims in der Nacht in den Porsche-Kurven, was zum Ausfall führte.

### Viel Gezeter bei Ferrari

Der einzige Hersteller, der wirklich lautstark über die BoP jammerte, war Ferrari: Platz 6 für Pipo Derani, Toni Vilander und Antonio Giovinazzi war so überhaupt nicht nach dem Geschmack der Italiener. „Wir sind mit unserem Auto ein gutes und absolut solides Rennen gefahren, aber wir hatten null Chancen. Alle anderen GTE-Autos haben uns auf den Geraden nassgemacht – sowohl bei der Beschleunigung wie auch beim Top-speed“, hielt Toni Vilander nach dem Rennen fest.

Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta schob die Schuld der BoP in die Schuhe: „Wir standen schon 2017 in Le Mans auf verlorenem Posten, weil wir zu wenig Leistung hatten. Anstatt den Fehler zu korrigieren, haben wir für 2018 noch mal mehr Gewicht zuladen müssen. Wir hatten keine Chance, um eine Topplatzierung mitzufahren – wir konnten nur im Feld mitschwimmen.“

Die beiden eigentlichen WM-Ferrari von James Calado, Alessandro Pier Guidi und Daniel Serra (Nummer 51) sowie Sam Bird, Davide Rigon und Miguel Molina (Nummer 71) kamen nach zahlreichen Zwischenfällen und Fehlern nicht über die Plätze 8 und 10 hinaus. Neben Strafen für Speeding in der Boxengasse und bei den Slow Zones sorgten auch Reifenschäden, eine Reparatur am Dämpfer sowie ein Splitterschaden für Zeitverzug.

Ein Wochenende zum Vergessen erlebte auch das Aston-Martin-Werksteam mit dem neuen Vantage AMR. Die Gegner unterstellten den Briten, dass sie Sandbagging bis zum Gehtnichtmehr betreiben würden, weil sie in den Trainingssitzungen und im Zeittraining fünf Sekunden hinter den Topzeiten hinterherhinkten. Die traurige Pace bewog die BoP-Macher zu Zugeständnissen, in Summe bekam Aston Martin 40 PS mehr Leistung und zehn Kilo weniger Gewicht.

Doch die Pace im Rennen blieb enttäuschend. „Im Ziel hatten wir sechs Runden Rückstand, also fehlten uns im Schnitt drei Sekunden pro Runde“, hielt AMR-Technikchef Dan Sayer nach dem Rennen fest. „Mit dem Auto mit Startnummer 95 führen wir fast problemlos durch, obwohl wir es nach einem Unfall beim Testtag komplett neu aufbauen mussten! Beim Schwesterauto hatten wir einige kleine Probleme. Dazu haben wir noch Themen bei der Motorkühlung, die verhindern, dass wir unser volles Potenzial ausloten können. In Summe würde ich sagen: Es war nicht nur die BoP schuld – auch wir haben noch Themen, die wir abarbeiten müssen.“

### Schnelle Änderungen?

Traditionell folgt auf das Rennen am Montag ein Meeting der Herstellervertreter aus der GTE-Klasse mit einer Abordnung von ACO und FIA. Ganz oben auf der Tagesordnung steht diesmal nicht die BoP, sondern die Rennorganisation. „Wir brauchen eine schnelle Verbesserung bei den Gelbphasen, sonst killen wir den Sport komplett“, sagt Sayers, der das Thema ebenso anschneiden will wie Corvette-Chef Fehan und die Ford-Vertreter. „Es kann nicht sein, dass das Rennen an der Spitze nach vier Stunden gelaufen ist – das müssen wir alle zusammen schnell ändern.“ ■



Viel Gelb, kein Knaller: Aston Martin fehlten im Rennen drei Sekunden pro Runde



Mamma mia: Der beste Ferrari 488 GTE kam nur auf Platz 6 ins Ziel



Phasenweise dritte Kraft: BMW zeigte mit dem M8 im Rennen guten Speed

## KOMMENTAR

Jede Gelbphase ist eine unerfreuliche Unterbrechung des Rennflusses. Doch bei Zwischenfällen auf der Strecke bleibt dem Rennleiter oft keine andere Wahl. Es geht darum, die Unterbrechung maximal fair zu gestalten und den Einfluss auf den Rennverlauf zu minimieren. Was wir heuer beim 24h-Rennen in Le Mans erlebt haben, war ein Fiasko: Zwei Safety-Car-Phasen in der vierten Rennstunde kamen einer Vorentscheidung in drei Rennklassen gleich. Und weil Toyota in der Topklasse LMP1 dominierte, war das gesamte Rennen faktisch lange vor dem Zieleinlauf vorentschieden. Das muss sich ändern, wenn der Langstreckensport überleben will. Der Blick nach Amerika zeigt, dass es geht: Gelbphasen

in der IMSA-Serie sorgen sogar in der Regel dafür, dass das Feld zusammengeführt wird – und die Spannung steigt. Durch den 2018 eingeführten Klassensplit beeinträchtigen noch nicht mal Fahrzeuge aus anderen Klassen den Ausgang, zum Beispiel in der GTE-Klasse. In Amerika tragen Gelbphasen zur Erhöhung der Spannung bei – in Le Mans haben sie das Rennen vernichtet. Porsche-Pilot Patrick Pilet sagte nach dem Rennen: „In Amerika bekommst du durch die Gelbphasen eine zweite Chance, weil die Uhr auf null gestellt wird – deshalb sind die Rennen in Amerika so gut!“ Pilet hat Recht. Motorsport ist Unterhaltungsbusiness – und die Macher müssen die Fans und die TV-Zuschauer im Blick haben. Die



Safety-Car-Phasen sollten das Rennen auf keinen Fall vorentscheiden

wollen spannende Rennen – und zwar bis zum Schluss. Es kann nicht sein, dass ein 24h-Rennen nach nur vier Stunden entschieden ist, denn sonst könnten wir uns ja die restlichen 20 Stunden sparen ...



Marcus Schurig  
Chefredakteur

Ihre Meinung: Was sagen Sie zur LMP1-Zukunft? Schreiben Sie uns an [msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:msa-lesertribune@motorpresse.de)

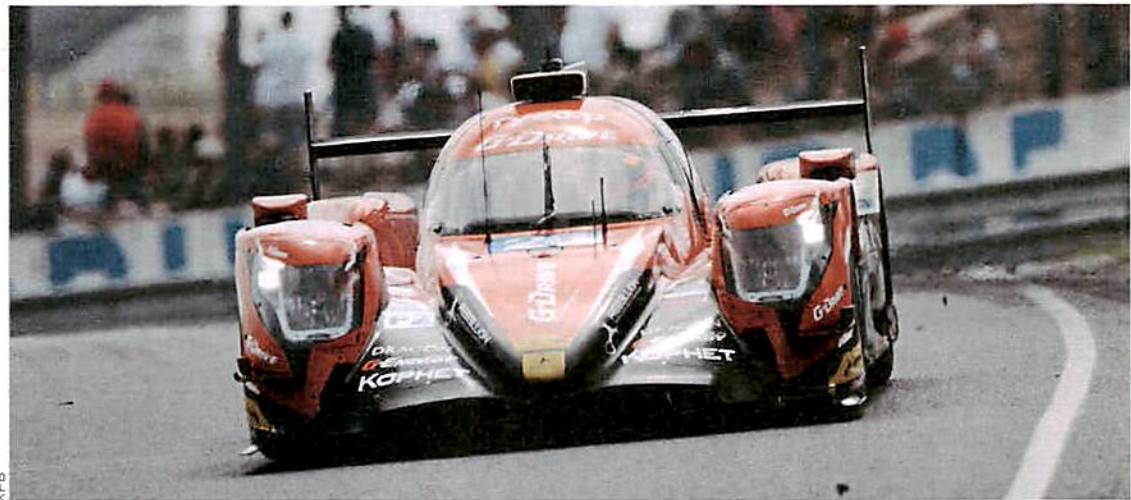
24h-Rennen Le Mans: Die LMP2-Klasse

# LMP2: G-Drive dominiert

Nur ganze drei Führungswechsel gab es in der mit 20 Fahrzeugen stark besetzten LMP2-Klasse. Ein Team hatte in Le Mans alles fest im Würgegriff: Die G-Drive-Racing-Mannschaft setzte den absoluten Maßstab.

Von: **Andrew Cotton**

**R**oman Rusinov, Andrea Pizzitola und Jean-Éric Vergne holten sich im von G-Drive-Racing eingesetzten Oreca-LMP2 beim 24h-Rennen in Le Mans den überlegenen Klassensieg: Das Trio führte ununterbrochen über 360 Runden und siegte mit zwei Runden Vorsprung vor der Signatech-Alpine von Nicolas Lapierre, André Negrão und Pierre Thiriet. Spannung gab es nur mit Blick auf den letzten Podestplatz: Graff-SO24-Pilot Tristan Gommendy behielt in der Schlussphase einen kühlen Kopf und verteidigte



G-Drive holte mit den Piloten Roman Rusinov, Jean-Éric Vergne und Andrea Pizzitola den LMP2-Klassensieg

die dritte Position knapp vor dem von hinten heranstürmenden Franzosen Loïc Duval, der für das TDS-Team startet. Im Ziel hatte Gommendy nur 2,539 Sekunden Vorsprung!

„Das G-Drive-Team war 2018 der unbezwingbare Gigant, die waren unantastbar“, hielt Jota-Teamchef Sam Hignett fest, der im letzten Jahr mit seinem Team

die Klasse gewinnen konnte. Das herausragende Kennzeichen beim Klassensieg von G-Drive war die völlige Abwesenheit von Fehlern: „Es gibt nichts, was ich erzählen könnte, außer, dass wir alle Runden fehlerfrei abgespult haben, die Boxen-Crew nur makellose Stopps ablieferte und wir auch strategisch keine Böcke geschossen haben“, sagte Jean-Éric

Vergne nach dem Rennen. Teamkollege Pizzitola erklärte den Erfolg so: „Wir hatten den richtigen Mix aus Speed und Vorsicht – das war der Schlüssel zum Erfolg. Wir wussten, dass wir eine gute Chance haben, wenn wir fehlerfrei bleiben. Dazu haben wir bei den Safety-Car-Phasen und Slow Zones als Führende oftmals Zeit gewonnen.“ ■

Sportwagen-WM / 24h Le Mans: LMP1-Regeln 2020

# Revolutionäre Regeln?

Im Rahmen der jährlichen Pressekonferenz stellte der Le-Mans-Veranstalter ACO die Eckpfeiler für die LMP1-Regeln ab 2020 vor.

Von: **Marcus Schurig**

**D**ie Vorstellung der LMP1-Regeln stand unter dem Motto: Revolutionäre Regeln. Dem ist aber eher nicht so. Im Vergleich zum bisherigen Regelwerk standen drei Aspekte im Zentrum: 1. Deutliche Reduktion der Kosten. 2. Beibehaltung der Hybridtechnik. 3. Den bisher eher gesichtslosen Prototypen soll ein klareres Markengesicht verpasst werden, sodass die Fans sofort erkennen, um welchen Hersteller es sich handelt.

Der letzte Punkt ist für den ACO besonders wichtig. Die Fran-

**DIE LMP1-REGELN SOLLEN KOSTEN REDUZIEREN, GLEICHZEITIG SOLL ES TECHNISCHE FREIHEITEN FÜR DIE AUTOHERSTELLER GEBEN.**

zosen stellen sich vor, dass zukünftige LMP1-Hersteller eine optische Kopie oder Anlehnung an Supersportwagen oder Hypercars umsetzen, die sie sonst für die Straße verkaufen. Es geht aber nicht darum, wie viele fälschlicherweise glauben, dass Hersteller ihre Hypersportwagen als Homologationsbasis nutzen: Die neue LMP1-Generation hat ein konventionelles Prototypen-

chassis als Basis. Wie viele Freiheiten beim Chassis-Reglement eingeräumt werden sollen, darüber streiten sich jene Hersteller, die am Tisch sitzen. Die eine Fraktion will mehr Freiheiten, zum Beispiel Aston Martin, McLaren und Toyota, die andere will striktere Beschränkungen.

In Summe soll es sich dabei per Definition um Zweisitzer handeln, die vom Innenraum und der Cockpitgröße her größer ausfallen sollen als die bisherigen LMP1-Prototypen. Die Gewichtsverteilung wird vorgeschrieben, das Gesamtgewicht wird auf 980 Kilo ansteigen. Beim Bodywork sind Grenzen für Luftwiderstand und Abtrieb vom Reglement vorgegeben. Außerdem sollen bewegliche aerodynamische Elemente erlaubt werden, um den Luftwiderstand zu reduzieren. Beim Powertrain sehen wir einen Mix aus Freiheiten und

Limitierungen: Beim Motor gibt es wie bisher keine Vorgaben, aber der spezifische Kraftstoffverbrauch als Gradmesser für Effizienz wird vorgegeben. Jedoch wollen ACO und FIA ein Wettrüsten verhindern, deshalb liegen die aktuell diskutierten Werte eher hoch als niedrig – wieder aus Kostengründen. Der Verbrennungsmotor soll im Bereich von 700 PS Leistung leisten.

Die Aussagen zum Thema Hybridsystem sind schwammig: Bei der Leistung sind 271 PS angestrebt, was zu einer Systemleistung von 971 PS führt. Die Energie wird nur an den vorderen Bremsen rekuperiert und darf auch nur dort wieder abgegeben werden. Auf gut Deutsch: Allradantrieb wird erlaubt sein. Bis zum November 2018 sollen diese Eckpunkte für die LMP1-Klasse in ein detailliertes Regelwerk überführt werden. ■

# Proton-Sieg in der GTE-Am

Das deutsche Dempsey-Proton-Team um Pilot Christian Ried und den Hollywood-Star Patrick Dempsey siegte beim 24h-Rennen in Le Mans in der GTE-Privatfahrerklasse – und schlug dabei die starke Ferrari-Konkurrenz.

Von: **Marcus Schurig**

**P**orsche siegte in Le Mans nicht nur in der Klasse für GTE-Werksteams, sondern doppelte auch in der Amateurklasse GTE-Am nach: Christian Ried, Julien Andlauer und Matt Campbell feierten im Porsche 911 RSR mit der Startnummer #77 aus dem Team Dempsey-Proton Racing einen deutlichen Klassensieg: Im Ziel hatte das Proton-Trio 1.39 Minuten Vorsprung auf den Spirit-of-Race Ferrari 488 GTE (Flohr/Castellacci/Fischella).

Auf Platz 3 kam das amerikanische Risi-Team mit Ben Kea-



300 von 335 Runden in Führung: Dempsey-Proton siegte in Le Mans

ting, Luca Stolz und Jeroen Bleekemolen ins Ziel.

Das Proton-Team übernahm erstmals bereits in Runde 33 die Führung. Nach einem intensiven Schlagabtausch mit mehreren Ferrari-Teams eroberte das Trio in Runde 139 endgültig und dauerhaft die Führung und gab diese bis ins Ziel auch nicht mehr ab. Insgesamt führte das Dempsey-

Proton-Team seine Klasse in 300 von 335 Runden an. „Ich bin wirklich superstolz auf meine Mannschaft“, freute sich Teamchef und Pilot Christian Ried.

„Wenn man bedenkt, dass zum Beispiel Julien Andlauer erst 18 Jahre alt ist und hier gleich bei seinem Le-Mans-Debüt gewonnen hat, dann zeigt das, dass wir eine gute Stimmung im Team

hatten, wo jeder jedem hilft. Ich habe die beiden Youngster beruhigt und zur Zurückhaltung angehalten – und sie haben das Vertrauen mit einer fehlerlosen Leistung belohnt.“

In der GTE-Am-Klasse ging es tendenziell noch am engsten zu: Das amerikanische Risi-Team, das für Le Mans mit Ben Keating zusammenspannte, hätte dem Porsche-Trio noch in die Suppe spucken können. Der Unterschied war die Fehlerquote: Jeroen Bleekemolen verlor 90 Sekunden bei einem Dreher, Ben Keating pflanzte den Ferrari zwei Stunden vor Schluss ins Kiesbett. „Ab da haben wir entschieden, die Bremsen doch nicht zu wechseln und das Rennen mit Vorsicht und Umsicht zu Ende zu fahren“, erklärte Christian Ried.

Neben den beiden Ferrari, die auf dem Podest landeten, zählte auch der Aston Martin Vantage von Paul Della Lana, Pedro Lamy und Mathias Lauda zum Favoritenkreis – doch Privatfahrer Dalla Lana schmiss den Aston bereits in Runde 92 in die Planken. ■

IMSA-Meisterschaft: Neue Reifen für die GTE-Klasse

## Michelin wechselt auf WM-Spezifikation

In der Sportwagen-WM kommt seit jeher eine andere Reifenspezifikation für die GTE-Klasse zum Einsatz als in der nord-amerikanischen IMSA-Serie. Im nächsten Jahr sollen die Spezifikationen angeglichen werden.

**D**er Unterschied zwischen WEC und IMSA vergrößerte sich im letzten Jahr zusätzlich, weil die Sportwagen-WM die Reifen limitierte – und damit die Werksteams de facto zu Doppelstints gezwungen wurden. In Amerika setzen die Teams weiterhin auf Single-Stints. Doch Michelin, die im nächsten Jahr als alleiniger IMSA-Reifenhersteller fungieren, will eine Anpassung der Reifenregeln. Das soll erstens

die Kosten reduzieren und zweitens den amerikanischen GTE-Marken – also Ford und Corvette – bessere Vorbereitungsmöglichkeiten für das 24h-Rennen in Le Mans bieten, weil sie dann an der Sarthe mit den gleichen Reifen antreten wie in Amerika und so zusätzliche Tests entfallen.

Einige Teams hoffen, dass IMSA eventuell die Boxenstopregeln ebenfalls anpasst, was das Fenster für alternative Rennstrategien öffnen könnte – indem zum Beispiel auch Doppelstints bei den US-Rennen eine zusätzliche Option bilden.

Damit könnten dann letztlich auch die BoP-Systeme der beiden Meisterschaften deutlich enger miteinander verzahnt werden, was die Genauigkeit der Einstufungen insgesamt erhöhen würde – auch mit Blick auf Le Mans. ■ MCS/AC

Sportwagen-WM / IMSA-Meisterschaft

## Corvette: Gaststarts in der Sportwagen-WM

Bereits vor zwei Jahren erhöhte der WM-Veranstalter ACO den Druck auf Corvette, mit dem Ziel, dass die Amerikaner auch Rennen in der WEC bestreiten sollen. Andernfalls könnte Corvette in Zukunft keine Einladung nach Le Mans mehr erhalten.

**C**orvette hat zwar prinzipiell Verständnis für diese Forderung gezeigt. In den letzten 19 Jahren haben die Amerikaner neun GT-Klassensiege in Le Mans abgeräumt. In der Vergangenheit war das kein Problem, weil es bis 2011 keine Sportwagen-WM gab. Doch seither ist das 24h-Rennen in Le Mans das Saisonhighlight der Sportwagen-WM, die auch separate WM-Titel für die GTE-Klasse ausschreibt.

Die WM-Teams beanstanden, dass Corvette einmal im Jahr ein WM-Rennen bestreitet – und dann oft den Sieg beim wichtigsten Lauf des Jahres holt, ohne in der Weltmeisterschaft zu starten. Sportchef Doug Fehan versucht nun, die Kritik mit zwei Gaststarts abzumildern: Nach aktueller Planung will das Corvette-Werksteam den WEC-Lauf in Shanghai bestreiten, denn zu diesem Zeitpunkt ist die IMSA-Saison bereits beendet.

Außerdem plant Corvette den Einsatz von zwei Fahrzeugen beim kombinierten IMSA / WEC-Rennen in Sebring im März 2019. Ob die beiden eher symbolischen Gaststarts ausreichen, um die Kritiker zu besänftigen, muss abgewartet werden. Der ACO würde es bevorzugen, wenn Corvette in Zukunft fulltime in der Sportwagen-WM an den Start gehen würde. ■ MCS/AC



Toyota GT-One

# Der rote Renner aus Köln

Für den ersten Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans brauchte Toyota einen langen Anlauf. Bereits vor 20 Jahren setzten die Japaner einen entscheidenden Meilenstein mit dem in Köln-Marsdorf entwickelten GT-One.

Von: **Dirk Johae**

**S**chon sein aggressives Aussehen lässt ahnen, was im GT1 von Toyota steckt.

Kein anderes Team interpretiert das GT1-Reglement so radikal wie die Motorsportabteilung von Toyota, die sich ab 1998 dem Rundstreckensport widmen will. Mit Le Mans steht eines der berühmtesten Autorennen der Welt ganz oben auf dem Programm.

Eingeleitet wird dieser Umschwung weg vom Rallyesport mit der Verlagerung von Entwicklung und Einsatz des neuen Le-Mans-Renners von TOM's zu Toyota Motorsport (TMG), dem Nachfolger des Toyota Team Europe (TTE). Deren Chef Ove Andersson verpflichtet mit dem Franzosen André de Cortanze als

Technischem Direktor einen ausgewiesenen Le-Mans-Spezialisten. Als Alpine-Werksfahrer startete er in den 60er-Jahren in Le Mans. Als Konstrukteur setzte er zuletzt mit dem Peugeot 905 ein Glanzlicht. Die Gruppe-C-Renner gewannen 1992 und 1993 das Langstreckenrennen.

Anfang 1997 beginnt de Cortanze seine Arbeit am GT-One. Er entwickelt das Konzept und das Chassis. Für die Feinarbeit an der Aerodynamik verpflichtet de Cortanze nicht nur den Rennwagenhersteller Dallara, sondern auch Joanna Moss. Die Britin kommt von Lola zu Toyota. Im

Modell-Windkanal von Dallara entwickelt sie ab Juni die Karosserie und den Unterboden an einem 1:3-Modell, das sie im Auto zwischen Köln und Varano hin- und hertransportiert – ein recht umständlicher Weg angesichts des knappen Zeitfensters. Doch der Dallara-Windkanal bietet einen entscheidenden Vorteil: Dort lassen sich Modelle mit drehenden Rädern testen, um den realen Fahrbetrieb zu simulieren.

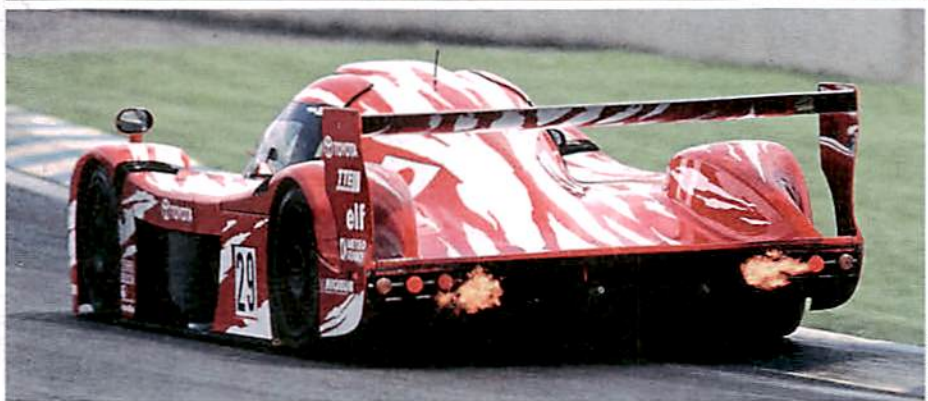
## Evolution des Peugeot 905

Die Aerodynamikexpertin Jo Moss erkennt im Grundkonzept des intern als TS020 bezeichne-

Extremster GT1: Spektakulär, aber erfolglos



## DAS DETAIL



Auch die Heckansicht des GT-One zeigt die enge Verwandtschaft zu Gruppe-C-Rennwagen



Konstrukteur André de Cortanze

ten Projekts ein Vorbild aus der Vergangenheit ihres Chefs: „Wenn man sich den Peugeot 905 Evo 2 anschaut, dann ist der Toyota GT-One dessen Evolution.“ Der GT1-Rennwagen gleicht eher einem Gruppe-C-Auto als einem Straßen-Sportwagen. Doch mit einem straßenzugelassenen Exemplar des GT-One erfüllt Toyota das Reglement und erhält die Zulassung als GT1. Bei der Auslegung ist Toyota wesentlich konsequenter als die Konkurrenz: „Der GT-One scheint im Vergleich zu den anderen GT1 und GT-Prototypen einen großen Schritt weiter zu sein“, so Jo Moss. Auch beim Motor: Der V8 mit zwei Turboladern stammt aus dem LM-P1 von 1994 und ist vom Motorenteam um Norbert Kreyer in vielen Details verbessert worden. Neue Maßstäbe setzt Toyota auch beim Einsatzteam: Den ersten Auftritt in Le Mans 1998 mit drei Autos betreuen 150 Personen.

Im Qualifying ist Toyota-Pilot Martin Brundle allerdings nur Zweitschnellster. Der Brite, der sich das Cockpit mit den Franzosen Collard und Hélaré teilt,

übernimmt dafür im Rennen die Führung und markiert mit einem Schnitt von 220,8 km/h die schnellste Rennrunde. Doch dann dreht er sich nach Bremsproblemen, die am GT-One schon bei den Testfahrten für Unfälle gesorgt hatten.

Auch die japanischen Teamkollegen Toshio Suzuki/Ukyo Katayama/Keiichi Tsuchiya werden durch die anfällige Technik eingebremst: Drei Reparaturstopps an der Schaltung werfen sie weit zurück. Am Ende werden sie Gesamtneunte. Alle Hoffnungen lasten auf dem dritten Toyota, der bis eine Stunde vor dem Ziel in Führung liegt. Mit einer Minute Vorsprung führt das Auto, als Ralf Kelleners im Cockpit sitzt. Dann zerstört ein Schaden in der Getriebesteuerung ausgangs der Mulsanne-Kurve alle Träume von Toyotas erstem Le-Mans-Sieg.

### Zweimal Le Mans, kein Sieg

Für das folgende Jahr wird der GT-One weiterentwickelt. Pro Runde ist die 99er-Version, die als LM-GT-Prototyp eingestuft wird, rund sechs Sekunden schneller. Die Feinarbeit an Antriebstechnik und Aerodynamik scheint sich zunächst auszuzahlen. Martin Brundle startet sogar von der Pole-Position, doch im Rennen gibt es wieder technische Probleme. Letztlich sorgt ein Unfall nach einem Reifenschaden für das Aus. Auch das zweite Auto fällt durch einen Unfall aus, bei dem sich Thierry Boutsen schwer verletzt. Immerhin schafft es das japanische Team Suzuki/Katayama/Tsuchiya, den zweiten Platz zu sichern. Mehr ist auch beim dritten Renneinsatz des GT-One in Japan nicht drin. Die Autos landen im Museum, und Toyota wendet sich der Formel 1 zu. Erst 2012 kehrt das Werk mit dem TS030 Hybrid nach Le Mans zurück. ■

## DIE ERFOLGE



**Debüt:** Le Mans 1998  
**LM-Einsätze:** 2  
**Einsatzzeit:** 1998/99  
**Siege:** 0  
**Pole-Positions:** 1  
**WM-Punkte:** 0

## DIE TECHNIK



**Bezeichnung:** Toyota GT-One (TS020)  
**Motor:** Typ T8 36 (R36V), V8 Biturbo, 3578 ccm, 650 PS bei 6000/min  
**Getriebe:** 6-Gang, sequ.  
**Vorderachse:** Doppelte Querlenker, Pushrods  
**Hinterachse:** Doppelte Querlenker, Pushrods  
**Reifen:** Michelin  
**Länge:** 4839 mm  
**Breite:** 2000 mm  
**Höhe:** 1125 mm  
**Radstand:** 2848 mm  
**Spur vorne:** 1600 mm  
**Spur hinten:** 1644 mm  
**Tank:** 100 l (1999: 90 l)  
**Gewicht:** 920 kg (1999: 900 kg)

Die Tests verliefen nicht reibungslos, trotzdem ist man bei VW zuversichtlich



# Kein Spaziergang

Am Wochenende steigt der Pikes Peak Hill Climb, in dem VW mit dem Prototypen L.D. R einen neuen Rekord für Elektroautos aufstellen will. Doch das Rennen zu den Wolken ist kein Selbstläufer.

Von: **Markus Stier**

**V**W will bei der 96. Ausgabe des Bergrennens am Pikes Peak Geschichte schreiben und in der nicht zur Ruhe kommenden Dieselkrise für positive Schlagzeilen sorgen. Drei Tage hat das Werksteam aus Hannover seit der Präsentation des Prototypen L.D. R am Berg der Berge geübt. Schon vor dem eigentlichen Rennen von 2800

auf 4300 Meter über dem Meer kämpfte man in Hannover gegen die Uhr. Ende April drehte der 1100 Kilo schwere und laut Werksangabe 680 PS starke Renner im französischen Alès seine ersten Runden. Es tauchten Probleme mit dem Elektromotor und dem Batterieumfeld auf.

Am Pikes Peak trainierte man mit zwei Chassis. Neben Romain Dumas kam auch Testfahrer Dieter Depping zum Einsatz. „Es ging vor allem darum, die richtigen Reifen auszusortieren“, sagt Sportchef Sven Smeets. Einen Testlauf über die gesamten 20 Kilometer konnte der dreimalige Pikes-Peak-Sieger Dumas nicht drehen. Laut VW bremste Nebel am Gipfel die Fahrt, zudem gab es Schwierigkeiten mit dem Ladeaggregat, sodass die zwei Batterien des L.D. R nicht voll geladen werden konnten.

„Das Problem ist, dass du an so einem Testtag nur drei Stunden Zeit hast“, sagt Smeets. Zur Erklärung: Schon um neun Uhr am Morgen wird die Strecke für Touristen geöffnet.

## Ein Gegner weniger

Das VW-Ziel lautet: schneller sein als 8.57,118 Minuten. Das ist der Rekord, den Rhys Millen in einem Elektro-Renner 2016 aufstellte. Der Neuseeländer wäre eine ernsthafte Bedrohung für die VW-Operation, wenn er sich nicht selbst aus dem Spiel genommen hätte. Der zweimalige Pikes-Peak-Sieger startet 2018 in einem Bentley Bentayga in der sportlich bedeutungslosen Demonstrations-Klasse.

67 Autos und 24 Motorräder gehen das seit 1916 ausgetragene Rennen an, deutsche Teilnehmer sind nicht am Start. Der Sieg

wird in der komplett offenen Unlimited-Klasse auszufahren, in der außer dem VW lediglich sechs weitere Autos am Start sind, darunter aber ein echtes Ass: Der Italiener Simone Faggioli ist mit seinem 800 PS starken Norma-Prototypen mit 3,7-Liter-Biturbomotor neben Dumas der Favorit. Zwar ist Faggioli zum ersten Mal am Pikes Peak, aber alles andere als ein Anfänger. Der 39-jährige Florentiner ist der amtierende Berg-Europameister und sucht nach zehn EM-Titeln nach einer neuen Herausforderung, und die heißt: 8.13,878 Minuten. Faggioli sagt: „Unsere Referenz ist die Rekordmarke von Sébastien Loeb mit dem Peugeot 208 T16 aus dem Jahr 2013.“ So weit will man bei VW nicht gehen: „Dazu war die Vorbereitungszeit doch ein bisschen kurz“, sagt Sven Smeets. ■



Alleskönner Romain Dumas gewann schon drei Mal am Pikes Peak



Der zweimalige Sieger Rhys Millen geht es 2018 eher luxuriös als schnell an



Rallye-WM

# Ogier bleibt mal wieder gelassen

Während andere sich in der Sommerpause den Kopf über ihre Zukunft zerbrechen, macht Sébastien Ogier erst einmal Familienurlaub. Der Weltmeister will und kann abwarten.

Von: **Reiner Kuhn**

Endlich Sommerpause. Das freut auch Sébastien Ogier, der sichtlich genervt auf Fragen reagierte – allen voran zu seiner Zukunft. „Dazu habe ich aktuell nichts zu sagen“, blockte

er ab und entschwand in den Familienurlaub. Verständlich, der fünfmalige Weltmeister hat Zeit. Er weiß: Einmal mehr dreht sich alles um ihn.

Citroën buhlt offen um seine Dienste und streut dem früheren Werksjunior Rosen. Auch wenn der 34-Jährige keine langfristigen Verträge mehr unterschreiben will, für einen Zweijahreskontrakt könnten seine Landsmänner an ihre finanziellen Schmerzgrenzen gehen. Genug?

Bei M-Sport spürt Ogier dagegen eine tiefe Wertschätzung. Besser noch: Zur Rallye Finnland bringen die Briten die im Wind-



Wilson: „Séb hat mir zugesichert, dass ich sein erster Ansprechpartner bin“

kanal von Ford Nordamerika neu entwickelte Aerodynamik für den Fiesta WRC. Danach wollen sich M-Sport-Boss Malcolm Wilson und Ogier zusammensetzen, um über 2019 zu sprechen. „Séb hat mir zugesichert, dass ich sein erster Ansprechpartner bin“, verrät Wilson und sagt: „Ich bin zuver-

sichtlich, dass wir ihn halten können.“ Das dürfte auch an der Konkurrenzfähigkeit seines künftigen Dienstwagens liegen.

Ogier wird sich die Zeit nehmen, diese und andere Entscheidungskriterien in Ruhe zu prüfen – frühestens jedoch nach der Sommerpause. ■

Rallye-EM Zypern

# Reifendrama und Heimsieg



Mit 0,6 Sekunden Vorsprung obenauf: Sieger Galatariotis

Skoda-Pilot Simos Galatariotis hatte das nötige Quäntchen Glück und feiert mit sechs Zehntel Vorsprung einen viel umjubelten Heimsieg – den ersten seit zehn Jahren.

Von: **Reiner Kuhn**

Den vierten von acht EM-Läufen auf Zypern wird so schnell keiner vergessen. Vier verschiedene Fahrer hatten während des Wochenendes die Führung erobert. Unfälle und Reifenschäden entschieden im Schlusspurt über Sieg und Niederlage. Auf der letzten Prüfung

ging sich Lokalheld Simos Galatariotis einen Platten ein. Aber Nasser Al-Attiyah, der als Führer ins Finale gestartet war, erwischte es noch schlimmer. Der Katari musste auf der Prüfung

anhalten, um ein Rad am Ford Fiesta zu wechseln, und fiel auf Rang 4 zurück.

Skoda-Pilot Galatariotis hatte dagegen das Glück auf seiner Seite und blieb mit gerade einmal

0,6 Sekunden vor Markenkollege Bruno Magalhães an der Spitze. Trotz der knappen Niederlage übernahm der Portugiese die Führung in der EM-Wertung. Denn der zu Beginn führende Titelkonkurrent Alexey Lukyanuk setzte seinen Ford auf der vierten Prüfung neben die Piste und war raus. Al-Attiyah bremsen gleich zwei Reifenschäden. Weil der Wüstensohn nur ein Ersatzrad dabei hatte, musste er nach der fünften Prüfung sogar auf der Felge in den Service fahren.

Die Führung übernahm zu diesem Zeitpunkt Skoda-Werksjunior Juuso Nordgren. Dessen Plattfuß war für ihn nur die Ouvertüre. Der Finne erlebte, wovor sich jeder fürchtet: Er kollidierte mit einem Zuschauerauto, das ihm auf der Prüfung entgegenkam. Nordgrens Aus dürfte für den Veranstalter ein Nachspiel haben, zumal FIA-Rallye-Direktor Yves Matton persönlich vor Ort weilte. ■

## RALLYE ZYPERN (16.–17.08.)

Vierter von acht EM-Läufen, 13 Wertungsprüfungen über 205,41 km

1. Galatariotis / Ioannou (CY/CY), Skoda Fabia R5	1:55:40,2 h
2. Magalhães / Magalhães (P/P), Skoda Fabia R5	+ 0,6 s
3. Herczig / Ferenecz (HU/HU), Skoda Fabia R5	+ 1.21,4 min
4. Al-Attiyah / Baumel (QAT/F), Ford Fiesta R5	+ 2.27,0 min
5. Avcioglu / Korkmaz (TR/TR), Skoda Fabia R5	+ 3.05,7 min
6. Stajf / Ehlová (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+ 3.25,1 min
7. Botka / Mesterházi (HU/HU), Skoda Fabia R5	+ 3.38,5 min
8. von Thurn und Taxis / Degandt (D/B), Skoda Fabia R5	+ 3.43,2 min
9. Demosthenous / Laos (CY/CY), Mitsubishi Evo X	+ 4.01,2 min
10. Panteli / Christodoulou (CY/CY), Mitsubishi Evo X	+ 6:44,6 min

Bestzeiten: Al-Attiyah 7, Nordgren 2, Lukyanuk 1, Botka 1, Tsouloftas 1

## EM-STAND NACH LAUF 4

1. Bruno Magalhães (P)	98
2. Alexey Lukyanuk (RUS)	83
3. Norbert Herczig (H)	62
4. Simos Galatariotis (CY)	50
5. Nikolay Gryazin (RUS)	30
6. Ricardo Moura (P)	30
7. Fabian Kreim (D)	26
8. Hubert Ptaszek (PL)	23
9. Eyvind Brynildsen (N)	23
10. Grzegorz Grzyb (PL)	19



# In letzter Sekunde

Christian Riedemann und Michael Wenzel behielten die Nerven

Christian Riedemann feiert seinen ersten Saisonsieg, und Spitzenreiter Dominik Dinkel muss einen empfindlichen Tiefschlag verkraften. Der Kampf um den Titel in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) könnte doch noch einmal spannend werden.

Von: **Michael Heimrich**

**M**it nur drei R5-Fahrzeugen an der Spitze versprach die Rallye Stemweder Berg kein besonderes Highlight in der diesjährigen DRM-Saison zu werden. Jedoch: Die Protagonisten besorgten es sich ordentlich.

Dabei sah es zunächst nach einem Durchmarsch von Christian Riedemann (Skoda) aus. Der Sulinger kam mit der Charakteristik der Auftaktprüfungen am besten zurecht, während Topfavorit Dominik Dinkel stöhnte: „Für meinen Geschmack sind es einfach zu viele Abzweige.“

Am zweiten Tag änderten sich die Voraussetzungen und die Laune bei Dinkel: Mit fünf Bestzeiten in Folge übernahm er zur Halbzeit die Führung. „Genauso wollen wir die Rallye auch beenden“, kündigte der Coburger an.

Doch Riedemann ließ sich nicht abschütteln und saß Dinkel

weiter dicht im Nacken. „Wer hier als Erster einen Fehler macht, wird verlieren“, war er überzeugt und sollte mit der Analyse dieses sehenswerten Sekundenduels Recht behalten.

Auf der letzten Prüfung überreizte Dinkel und leistete sich einen für ihn ungewohnten Patzer, als er in einen Graben rutschte. Der Fabia R5 hing fest, und die Rallye war knapp sechs Kilometer vor dem Ziel vorzeitig zu Ende. Riedemann bedankte sich und feierte zusammen mit Beifahrer Michael Wenzel seinen ersten Saisonsieg.

Marijan Griebel (Peugeot) schaute sich das Schauspiel der beiden Skoda-Piloten aus der ersten Reihe an und wurde nach dem Dinkel-Ausfall Zweiter. Nachwuchstalent Roman Schwedt (Peugeot) nahm ebenfalls dankend an und feierte sein erstes DRM-Podium, obwohl ihm zuvor

ein defekter Krümmer einen herben Zeitverlust eingebracht hatte.

Ein Podestplatz war auch für Carsten Mohe zum Greifen nahe. Doch in seinem wiederbelebten Renault Maxi Megane klemmte zuerst das Kupplungsseil, und wenig später stellte das Getriebe die Arbeit ein. „Das war schon damals die Schwachstelle dieser Autos“, erinnerte sich Mohe.

Bester Nichtallradler wurde deshalb der Toyota GT86 von

Hermann Gassner jr.

Bei den kleinen Opel setzte sich erneut der Schwede Elias Lundberg durch.

Riedemann schwingt sich nach dem Erfolg am Stemweder Berg zum aussichtsreichen Titelpodest auf. Dabei ist ungewiss, ob er überhaupt das Budget für die zweite Saisonhälfte auf-treiben kann. Sein Start bei der kommenden Rallye Wartburg (27./28. Juli) wird sich erst „in Kürze entscheiden“. ■



Dominik Dinkel: später Fehler



Roman Schwedt: erstmals Podium

## RALLYE STEMWEDER BERG (15./16. JUNI 2018)

Vierter von acht DRM-Läufen, 14 Wertungsprüfungen über 143,76 km

1.	Riedemann/Wenzel (D/D) Skoda Fabia R5	01:25:22.6
2.	Griebel/Rath (D/D) Peugeot 208 T16	+43.7
3.	Schwedt/Gerlich (D/D) Peugeot 207 S2000	+5:56.0
4.	Satorius/Meter (D/D) Subaru Impreza WRX STI	+6:16.3
5.	Rostek/Braun (D/D) Mitsubishi Lancer Evo X	+6:56.8
6.	Schütte/David (D/D) Mitsubishi Lancer Evo VII	+7:09.9
7.	Gassner jr./Mayrhofer (D/D) Toyota GT86 CS-R3	+7:25.4
8.	Bieg/Moch (D/D) Mitsubishi Lancer Evo IX	+7:50.3
9.	Keil/Fritzensmeier (D/D) Citroën DS3 R3T Max	+9:23.3
10.	Wolf/Luther (D/D) Mitsubishi Lancer Evo X	+10:23.2

Bestzeiten: Riedemann 8, Dinkel 6

## DRM-STAND

Nach Lauf 4

1.	Dominik Dinkel (D)	72
2.	Christian Riedemann (D)	62
3.	Marijan Griebel (D)	55
4.	Roman Schwedt (D)	42
5.	Simone Tempestini (RO)	30
5.	Kalle Rovannerä (FIN)	30
7.	Hermann Gassner jr. (D)	18
7.	Konstantin Keil (D)	18
9.	Tom Kristensson (D)	17
9.	Sepp Wiegand (D)	17

# Tanken oder Shoppen?

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



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl

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

## Ihre Abo-Vorteile:

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

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Amazon.de Gutschein 30 €  JET Tank- und Warengutschein 30 €  
 BestChoice Einkaufsgutschein 30 €

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ00000004985, 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 Billeferungszeitpunkt	
Straße, Nr.			
PLZ		Wohnort	

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen rücklos 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. 244a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	Unterschrift
	X

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

DTM

# Stadtrundfahrt mit 260 km/h

Zwei Spitzkehren und eine S-Kurve – das ist der Norisring. Doch was einfach klingt, ist die vielleicht größte Herausforderung der DTM-Saison. Am Wochenende geht es auf den Stadtkurs nach Nürnberg.

Von: **Michael Bräutigam**

**A**ls eine der großen Konstanten ist der Norisring seit Neuauflage der DTM im Jahr 2000 stets im Rennkalender vertreten. Jedes Mal gilt dabei das Gleiche: Einfaches Streckenlayout, große Herausforderung. Denn vor allem die Bremsen sind auf dem einzigen Stadtkurs der Saison gefordert. Nirgends sonst müssen die Temperaturen der Bremsattel beispielsweise durch eine Wasserkühlung im Zaum gehalten werden. Zweimal auf der nur 2,3 Kilometer kurzen Runde geht es von mehr als 260 km/h auf rund 50 km/h herunter, jeweils mit über 2 g Bremsverzögerung. In



Neuralgische Stelle: In der ersten Kurve am Norisring geht es nach dem Start zu wie in der Nürnberger Rushhour

diesem Jahr wird die Belastung sogar noch höher, da durch den im Vergleich zu 2017 reduzierten Abtrieb die Topspeeds steigen und Bremswege länger werden.

## Schafft Audi die Wende?

Ein weiterer Knackpunkt wird die Frage, ob Audi beim Heimspiel – rund 90 km von Ingolstadt entfernt – endlich den ersehnten ersten Saisonsieg einfahren

kann. Klappt es am Samstag, stehen statistisch gesehen die Chancen gut für ein Doppel. Denn nach zwei Mercedes-Siegen 2015 konnten Audi und BMW in den letzten beiden Jahren ebenfalls Doppelschläge in Nürnberg verbuchen. Für Audi wäre der erste Saisonsieg Balsam auf die Seele, denn bislang lief die Saison ja gelinde gesagt suboptimal. „Man kann das nicht nur aufs Auto

schieben. Da sind auch Punkte auf der Strecke geblieben, wo man sich an die eigene Nase fassen muss“, stellt jedoch Mike Rockenfeller fest. So hätte man etwa in Ungarn mehr aus den Möglichkeiten machen können. Favoriten dürften am Dutzendteich die Mercedes-Piloten sein. Sie waren bislang auf jeder Strecke siegreich und der Norisring ist ein gutes Sternepflaster. ■

WTCR

# Viele Asse und eine Jokerlap

Nicht nur in der DTM (s.o.), auch in der WTCR fährt man am Wochenende in der Stadt um Punkte und Siege. Der große Nationalheld fehlt jedoch.

Von: **Michael Bräutigam**

**M**it diesem Tabellenführer haben nach vier Events nicht viele gerechnet: Yann Ehlacher (Honda) vom deutschen Münnich-Team grüßt aktuell freundlich von der Spitze, bevor es zum ersten Stadttrennen der Saison nach Vila Real geht. Noch vor vier Monaten stand er wie ein Mauerblümchen auf dem WTCR-Fahrermarkt. „Im Februar wusste ich nicht mal, ob ich überhaupt einen Platz in der WTCR bekommen würde“, so der



Tabellenführer: Yann Ehlacher (r.) führt aktuell vor Onkel Yvan Muller (l.)

22-jährige Neffe von Yvan Muller. „Als René (Münnich) Ende Februar also nach einem Test fragte, war ich sehr glücklich, zum Team zu stoßen.“

Die Bestandsaufnahme nach vier von zehn Rennwochenenden

zeigt, dass Münnich den richtigen Riecher hatte. Doch nun steht mit Vila Real ein echter Härtestest an, und Hyundai dürfte auch wieder besser aufgelegt bzw. eingestuft sein als zuletzt beim Debakel in Zandvoort.

Für zusätzliche Spannung sorgt wie 2017 bei der WTCR auch in diesem Jahr die „Jokerlap“, wie man sie vom Rallycross kennt. In jedem der drei Rennen muss – ab der dritten Runde – jeder Fahrer jeweils einmal die rund zwei Sekunden langsamere Version der Zielschikane fahren. Das sorgte schon letztes Jahr für viel mehr Überholmanöver als gewöhnlich auf Stadtkursen.

Erneut nur als Zuschauer wird der Held der Massen Tiago Monteiro vor Ort sein. Nach Zandvoort absolvierte der Portugiese zwar zwei Tests in Cervésina sowie Monza und macht weiterhin Fortschritte, doch noch fehlt ein Quäntchen, um ihn wieder als uneingeschränkt „rennfit“ einzustufen. So werden die portugiesischen Flaggen von den Wildcard-Fahrern Edgar Florindo und José Rodrigues hochgehalten. ■

# Um den Sieg betrogen?

Beim Auftritt der TCR Europe in Spa wurde Kris Richard (Hyundai) wie berichtet als Sieger abgewinkt – und später bestraft. Wurde der Schweizer um den Sieg betrogen?

Von: **Michael Bräutigam**

**D**a war absolut nichts. Mir konnte null und nichts nachgewiesen werden – eine absolute Farce“, tobte Kris Richard. „Wir haben uns maximal im Millimeter-Bereich touchiert, dass Briché letztlich in den Notausgang fuhr, war vielmehr deshalb, weil er auf der Bremse ins Schliddern geriet und dann das Auto nur noch in den Notausgang retten konnte.“

Eine Parallele zur Rallye Monte Carlo 1966 liegt nahe. Damals wurden die Top 3 aus fadenscheinigen technischen Gründen aus der Wertung genommen – so



Da versprühte er noch den vermeintlichen Sieger-Schampus: Kris Richard

gewann der Citroën von Pauli Toivonen die „Monte“.

Dass nun ein junger, französischer Steward mit seiner 1-Sekunden-Strafe gegen Richard einem Franzosen den Laufsieg in Spa bescherte, hat in der Tat einen leicht faden Beigeschmack. Betrachtet man die Onboard-Aufnahme aus Richards Hyundai und die Reaktion von Julien Brichés Peugeot, so könnte man guten Gewissens auf einen Renn-

zwischenfall entscheiden – muss man aber eben nicht. Da ist es wie im Fußball: Entscheidend ist letztlich, was der Schiedsrichter pfeift. Weil die Entscheidung übrigens erst drei Stunden nach Rennende kam, war der Thuner schon auf dem Weg Richtung Heimat – samt Siegerpokal. „Den muss sich der Rennkommissär oder Briché schon selber bei mir zu Hause abholen – sonst bleibt der, wo er ist“, so Richard. ■

STCC (TCR Skandinavien)

# Audi endlich erlöst

Nach elfjähriger Durststrecke konnte Audi in Andersstorp wieder einen STCC-Sieg feiern. In der Tabelle führt ein Cupra-Duo vor Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson (VW).

Von: **Michael Bräutigam**

**B**eim Auftakt in Knutstorp war eine recht deutliche Cupra-Show zu sehen: Nach Pole durch Philip Morin gab es im ersten Lauf einen von Daniel Haglöf angeführten Dreifachsieg der spanischen Marke. Im Reversed Grid des zweiten Laufs setzte sich dann Andreas Wernersson (VW) durch.

Bei der zweiten Saisonstation auf dem Ex-F1-Kurs von Andersstorp holte sich zunächst Rallycross-Weltmeister und Ex-STCC-Champ Kristoffersson die Pole. Doch trotz feuchter Piste zu Beginn des Rennens konnte der



Erster Audi-Sieg in der STCC seit elf Jahren: Tobias Brink im Familienteam

Schwede seine gute Ausgangsposition nicht nutzen und fiel auf abtrocknender Strecke während des ersten Laufs bis auf P5 zurück. Parallele zum Auftakt: Wieder gab es einen Cupra-Dreifachsieg, diesmal gewann Morin vor Haglöf und dem amtierenden Meister Robert Dahlgren.

Im zweiten Lauf sah es zunächst nach einem Sieg von Mat-

tias Andersson (Honda) aus, doch ein Reifenschaden sorgte dafür, dass die Führung an Audi-Pilot Tobias Brink überging. Der Fahrer im eigenen Familienteam fuhr anschließend zu seinem ersten STCC-Sieg. Haglöf schrieb ebenfalls wegen eines Reifenschadens den ersten Nuller der Saison, damit übergibt er die Tabellenführung an Dahlgren. ■

## NACHRICHTEN

### SUPERCARS: MCLAUGHLIN BAUT DIE FÜHRUNG AUS

Mit einem Sieg und einem zweiten Platz in Darwin konnte sich der amtierende Vizemeister Scott McLaughlin (Ford) weiter an der Tabellenspitze absetzen. Im zweiten Lauf musste er sich David Reynolds (Holden) knapp geschlagen geben. Reynolds schiebt sich mit seinem zweiten Saisonsieg auf den dritten Tabellenrang vor, hat aber bereits 327 Punkte Rückstand auf McLaughlin (6 Siege). Dazwischen liegt, 161 Punkte zurück, Auftakt-Doppelsieger Shane van Gisbergen (Holden).

### TCR ITALIEN: SCHMARL ERBT DEN LAUSIEG

Jürgen Schmarl (Honda) hat in Misano seinen ersten Laufsieg in der TCR Italien eingefahren. Der österreichische Target-Pilot, bis 2017 in der TCR Germany unterwegs, profitierte dabei davon, dass der als Sieger abgewinkte Andrea Larini (Cupra) eine Zeitstrafe bekam und so der knapp hinter Larini platzierte „Schmarli“ den obersten Stockerl-Platz besetzen durfte. Im ersten Lauf gewann Luigi Ferrara (Alfa Romeo), der auch Tabellenführer ist. Insgesamt standen 31 (!) Autos am Start.

### BTCC: 2019 FÄHRT MAN NICHT IN ROCKINGHAM

Vergangene Woche präsentierte die BTCC ihren Rennkalender fürs kommende Jahr. Demnach finden in mittlerweile guter Tradition Auftakt und Finale in Brands Hatch statt. Nicht im Kalender vertreten ist Rockingham. Die Strecke mit Ovalanteil ist seit 2007 fester Bestandteil der Serie, da aber aktuell ihr Verkauf droht, war ein verbindlicher Vertrag für 2019 nicht zu realisieren. Stattdessen wird – wie zuletzt 2007 – zweimal auf der Highspeed-Strecke von Thruxton gefahren. Auch die restlichen Strecken von 2018 bleiben im kommenden Jahr erhalten: Donington Park, Croft, Oulton Park, Snetterton, Knockhill sowie Silverstone.



# Und das war der zweite S

Seinem langersehnten ersten Ducati-Sieg ließ Jorge Lorenzo in Barcelona gleich einen zweiten folgen. Nur Marc Márquez konnte dem Mallorquiner einigermaßen folgen.

Von: **Imre Paulovits**

**S**ie sind wieder da. Das Buttermesser und der Hammer. Mit seinem unnachahmlich weichen Stil setzte sich Jorge Lorenzo auch in Barcelona an die Spitze und fuhr wie an der Schnur gezogen seine Runden. Doch Marc Márquez und Andrea Dovizioso blieben ihm dicht auf den Fersen. Und dann passierte das, was früher undenkbar war, in dieser Saison aber schon das zweite Mal vorkommt: Der früher so besonnene Dovizioso verkalkulierte sich und rutschte über das Vorderrad weg. Damit ist Ducati im Winter sorgsam ausgearbeitete WM-Strategie ganz über den Haufen geworfen worden.

Nach diesem dritten Nuller in den letzten vier Rennen liegt der Vizeweltmeister 49 Punkte in der WM-Tabelle zurück, und sein Teamkollege, der die WM völlig abgeschlagen begonnen hatte und schon abgeschrieben war, hat ihn ebenfalls eingeholt. Andrea Dovizioso, im Vorjahr der gefeierte Held, und zu Saisonbeginn der Mann, den es zu schlagen galt, ist unter dem Druck eingebrochen. „Ich habe versucht, an Márquez und Lorenzo dranzubleiben“, gab Dovizioso unumwunden zu. „Ich bin sehr gut aus Turn 4 herausgekommen. Dann habe ich in der nächsten Kurve zu stark gebremst, war etwa 5 km/h zu schnell, und mir ist das Vorderrad eingeklappt. Ich war voll am Limit.“

Was der Italiener, der sich über die Jahre mit unendlich viel Arbeit Stück für Stück an die WM-Spitze herangekämpft hat, und letztes Jahr immer mit einem Lächeln kundtat, dass er einfach von Rennen zu Rennen denke und sich keinen Druck im Titel-Kampf machen lasse, ebenfalls zugab: Dieses Jahr war er

**„NACH DEM RENN-STURZ IN MUGELLO HAT MIR ETWAS DIE SELBSTSICHERHEIT GEFEHLT.“**

MARC MÁRQUEZ

voll auf den Titel ausgerichtet. Eine mentale Belastung, die den Liebling aller Ducatisti an seine Grenzen gebracht hat.

Die Kräfteverhältnisse haben sich im Ducati-Werksteam plötzlich völlig verändert. Und da Lorenzo im nächsten Jahr zu Honda geht, könnte Ducatis langersehnter Traum von WM-Titel zu einem Albtraum werden, wenn er ihn gleich zur Konkurrenz mitnimmt. Und so stehen sie im Kampf um das höchste Motorradsport-Ziel auch vor einer Zerreißprobe: Schaffen sie es, ihre Emotionen in Zaum zu halten? Und bei dem irren Tempo, das die Entwicklung in der MotoGP genommen hat, die richtigen Entscheidungen zu

treffen? Und mit kühlem Kopf und Professionalität die Saison auf dem höchsten Niveau, zu dem sie in der Lage sind, zu Ende zu bringen? Lorenzo feierte seinen zweiten Ducati-Sieg genauso ausgelassen wie seinen ersten zwei Wochen zuvor. Und den Hammer, den ihm seine Fans für die Auslaufrunde überreichten, hat er nun endgültig ausgepackt.

Marc Márquez wird trotzdem ein harter Gegner. Und auch aus dieser Schlacht ist er trotz Niederlage als Sieger hervorgegangen, denn sein Vorsprung an der Spitze der WM-Tabelle ist wieder angewachsen. Aber man sah im Rennen auch, wie sehr der Weltmeister am Limit ist. Er hatte wieder mehrere furchterregende Rutscher übers Vorderrad. Und während Lorenzo immer wie am Schnürchen gezogen in die Kurven hineinstach, schlidderte Márquez gerade noch so in den Einlenk-punkt hinein. „Es war nicht leicht hier“, gab der Weltmeister zu. „Nach dem Rennsturz in Mugello und den zwei Stürzen an den Trainingstagen hat meine Selbst-



reich



Große Geste eines Champions: Valentino Rossi mit Flagge für Andreas Perez



Jorge Lorenzo: der mit dem Hammer



Hier ging es zur Sache: Kampf um P4 zwischen Pedrosa (#26), Crutchlow (#35), Petrucci (#9), Zarco und Viñales

sicherheit etwas gelitten. Ich hatte gehofft, dass Lorenzos Reifen zum Schluss etwas nachlassen würden. Aber das war bei uns beiden gleich. So habe ich nur noch darauf geachtet, diese 20 Punkte sicher ins Ziel zu bringen."

Jetzt muss sich zeigen, wer auf welchen Strecken seine Karten ausspielen kann. Andrea Dovizioso ist noch etwas aufgefallen: „Auf dem neuen Asphalt von Barcelona war es sehr schwierig, in die Kurven hineinzudriften. Da war Lorenzos Fahrstil mit gerade hineinbremsen klar im Vorteil.“ Schon bald werden wir wissen, wie sich das auf anderen Strecken verhält.

### Starker Rossi, viele Stürze

Valentino Rossi setzte seine Vorliebe für Barcelona fort und feierte seinen siebzehnten (!) Podestplatz auf der katalanischen Strecke. Doch der neunfache Weltmeister sieht die Lage realistisch: „Diese Strecke liegt mir. Aber wir müssen mit der Yamaha weitere Fortschritte machen, wenn ich weiter ständig aufs

Podest fahren will und um Siege und den Titel mitreden soll. Doch Yamaha arbeitet dran.“ Wie auch daran, dass ihr zweiter Werkspilot den Anschluss findet. Denn Maverick Viñales kam wieder nur zum Schluss des Rennens in Schwung.

Dann fiel der GP von Barcelona auf der neu asphaltierten Strecke, die alle so sehr lobten, durch die immens vielen Stürze auf. Nur 14 der 26 gestarteten Fahrer sahen das Ziel, Franco Morbidelli mit drei Runden Rückstand nach einem Sturz. „Die Grip-Verhältnisse waren im Rennen etwas merkwürdig“, gaben viele Fahrer zu Protokoll. Aber warum fast die Hälfte des Feldes gestürzt ist, will Michelin nun weiter analysieren.

Tom Lüthi war dabei einer der Ersten, die es erwischte. Der Schweizer gibt aber auch zu: „Ich verstehe die Front von meinem Motorrad einfach nicht, sie klappt unvorhersehbar ein“, so der Schweizer. „Ich hoffe, dass wir bei dem Test hier im Anschluss eine Antwort finden.“ ■

## DREI FRAGEN AN JORGE LORENZO



**WIE KONNTEN SIE GLEICH DEN ZWEITEN DUCATI-SIEG HERAUSFAHREN?**

Die Taktik war eigentlich die Gleiche wie zwei Wochen zuvor in Mugello. Ich wollte meine Stärke nach dem Start nutzen. Das hat diesmal aber nicht geklappt, weil ich nach dem Start von Marc Márquez und Andrea Iannone überholt wurde. Ich konnte mich aber schnell an die Spitze setzen. Als Dovizioso gestürzt ist, hatte ich noch Reserven. Ich wusste, dass ich noch 0,3 Sekunden zulegen kann und habe dann gepusht. Márquez ist aber hartnäckig drangeblieben. So musste ich aus dem Nichts noch etwas finden. Ich war voll am Limit, konnte dann aber wegziehen. Es war ein hartes Rennen und alles andere als einfach.

**WAREN DIE WEICHEN REIFEN DIE RICHTIGE WAHL?**

Sie haben auf unserem Motorrad gut funktioniert, wenn ich auch sehr sorgsam mit ihnen umgehen musste. Ich musste sehr weich ans Gas und auch meinen Stil etwas anpassen. Aber mein Gesamtpaket und das von Márquez, der Honda und den harten Reifen waren insgesamt ziemlich gleich.

**GLAUBEN SIE, DASS SIE NUN BEIM WM-KAMPF MITREDEN KÖNNEN?**

Eigentlich habe ich einen viel zu großen Rückstand, und Marc Márquez ist auf allen Strecken sehr stark. Aber man sollte niemals nie sagen. Die Saison ist noch sehr lang, wir haben noch 12 Rennen vor uns. Und wie wir wissen, ist jeder in der MotoGP voll am Limit. Da kann noch sehr viel passieren.

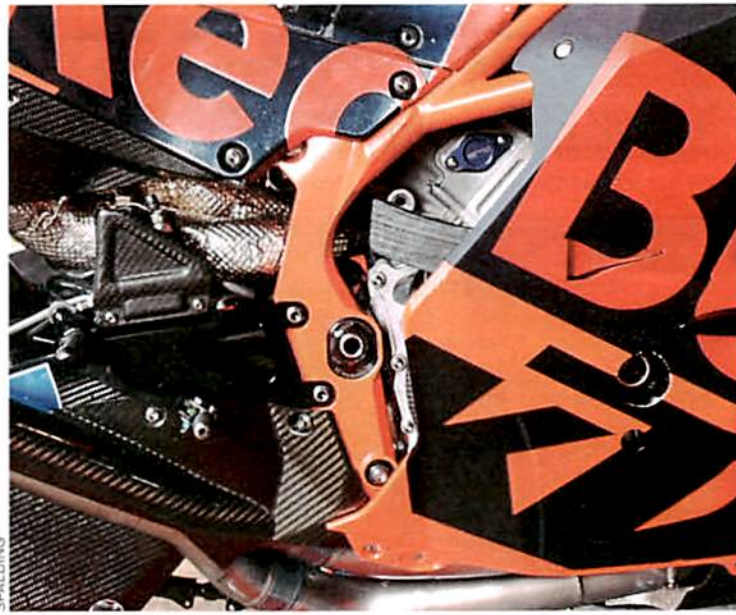
# KTM: Ständige Weiterentwicklungen

Mika Kallio fuhr auch in Barcelona mit einer Wildcard. Neben dem rückwärtsdrehenden Motor hatte er auch einen neuen Rahmen.

Von: Neil Spalding

**D**as Rennen war für Kallio recht kurz, er stürzte bereits in der ersten Runde. Dafür erwischte Bradley Smith den Start seines Lebens und mischte für die ersten Runden unter den Top 8 mit. Doch dann wurde der Brite Opfer des Sturzes von Takaaki Nakagami. Pol Espargaró wurde zum fünften Mal in dieser Saison Elfter – der Spanier fühlt sich schon auf diesen Platz verdammt.

Das Test-Team und danach bei den Tests auch das Werksteam hat jeweils den Motor mit rückwärtsdrehender Kurbelwelle erprobt und für richtig gut befunden. Jedoch wird es noch mindestens einen Monat dauern, bis wir ihn endgültig im Einsatz erleben können. Offiziell ist er erst für nächstes Jahr vorgesehen. Aber es wäre sicherlich vorteilhaft sowohl für die Resultate als auch für die nächstjährige Vor-



Mika Kallio hatte zwei Rahmen mit mehr Flex über dem Schwingendrehpunkt

bereitung, wenn er schon dieses Jahr zum Einsatz käme.

Mit diesem Motor fährt das Motorrad ganz anders um die Kurven: Ein rückwärtsdrehender Motor hat eine Tendenz zum Untersteuern, er muss länger in Schräglage gehalten werden. Dafür braucht er einen weicheren Rahmen, um dabei den Grip zu verbessern. KTM nutzt die Zeit, bis der neue Motor einsatzbereit ist, um einen neuen Rahmen da-

für zu entwickeln.

Beide Motorräder von Mika Kallio waren in Barcelona mit einem neuen Rahmen versehen. Bei diesem wurde der Bereich über dem Schwingenlager verkürzt, er ist etwas schwächer und gibt so mehr nach. Kallio testete ihn sowohl mit der steiferen Schwinge und dem „Loch“ als auch in der weicheren Variante von KTM mit geschlossenem Alu-Profil. ■

## KOMMENTAR

**EINE ENTWICKLUNG SCHLÄGT ZURÜCK** Bei den immer komplexeren MotoGP-Motorrädern brauchen die Techniker mehr Zeit, um sie individuell auf jeden Fahrer maßzuschneidern. Deshalb wurden die Fahrerverträge in den letzten Jahren immer früher abgeschlossen. Doch dieser gut geplante Wahnsinn hat jetzt Konsequenzen zu spüren bekommen. Just als die Ducati-Verantwortlichen der Entwicklung mit Jorge Lorenzo keine Zukunft mehr gaben, wurde der letzte Baustein gefunden, damit der Mallorquiner mit dem roten Geschoss aus Bologna auch gewinnen kann. Und nun müssen sie tatenlos zusehen, wie er nächstes Jahr die Seiten wechselt. Genauso gestaltet es sich für Suzuki, wo dem nun erstarnten Iannone gekündigt wurde. Doch genau das zeigt auch, dass sich in der MotoGP letztendlich alles um Menschen dreht und diese nicht kalkulierbar sind. Und das ist auch gut so.



**Imre Paulovits**  
Leiter  
Motorradspport

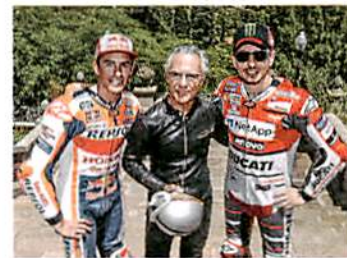
## AUS DEM FAHRERLAGER

### TREFFEN MIT EINER LEGENDE

Vor dem Barcelona-Grand-Prix trafen sich die aktuellen spanischen MotoGP-Werksfahrer mit einem, mit dem alles begann. Salvador Cañellas, heute 73, war der erste Spanier, der vor genau 50 Jahren in Barcelona einen Grand Prix gewann. Dazu war es noch der erste WM-Lauf überhaupt, an dem Cañellas teilnahm. Doch damals war der Circuit de Barcelona-Catalunya noch nicht einmal ein Gedankenmodell, gefahren wurde auf dem berühmten Straßenkurs auf dem Hügel des Montjuïc Parc. Genau dort trafen sich Cañellas und seine 125er Bultaco mit Marc Márquez, Dani Pedrosa, Jorge Lorenzo, Maverick Viñales, den Espargaró-Brüdern und ihren aktuellen Werksmaschinen.

Cañellas, der im Montjuïc Parc auch das berühmte 24-Stunden-Rennen dreimal gewann, später auf vier Räder wechselte und ein Weltklasse-Rallyepilot wurde, war begeistert von der Technik der MotoGP-Maschinen. Er erklärte seinen erstaunten jungen Landsleuten, wie es vor 50 Jahren in der Motorrad-Weltmeisterschaft zugeht, zeigte ihnen die Geheimnisse des Montjuïc-Kurses, und es entwickelten sich lange Benzingsprache. „Es war eine ganz andere Zeit“, staunte Marc Márquez. „Es ist schon beeindruckend, es von einem Sieger von damals zu hören. Die Strecken, die Motorräder und die Bekleidung waren völlig anders. Es war viel weniger Sicherheit da als heute. Aber eines hat sich nicht geändert: Die Entschlossen-

heit, die man brauchte, wenn man gewinnen wollte.“



Márquez, Cañellas, Lorenzo (v. l.)

### ZWEIFACHE TRAUER

An diesem Wochenende gab es gleich zweimal Anlass zur Trauer. Vor zwei Jahren verunglückte in Barcelona Luis Salom. Zum Gedenken an den neunjährigen GP-Sieger wurde Kurve 12 als „Salom Corner“ getauft und auf der Betonmauer dahinter ein Graffiti von ihm eingeweiht. In

Gedenken an den vor einer Woche bei der Moto3-Junior-WM tödlich verunglückten 14-jährigen Andreas Perez gab es eine Schweigeminute, und viele Fahrer hatten seine Startnummer aufgeklebt. Sogar die Podest-Piloten der MotoGP (mit insgesamt 20 WM-Titeln) verzichteten bei der Siegerehrung auf die Sektdusche.

### LANGFINGER OHNE ENDE

Das Treiben der Diebe in Barcelona nimmt kein Ende. Während sich am Donnerstag ein Journalist im Welcome-Center seine Unterlagen abholte, wurde auf dem Parkplatz sein Auto aufgebrochen und seine gesamte Ausrüstung entwendet. Scott Reddings Wohnmobil wurde aufgebrochen, einen Tag später sein Mietwagen. ■ IP



## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Circuit de Barcelona-Catalunya (E) – 17. Juni 2018** 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 111,048 km über 24 Runden à 4,627 km. 26 Fahrer gestartet, 14 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 45 Grad. Schnitt des Siegers: 165,6 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 18	24	40:13,566 min	339,6 km/h	1:40,021 min	S/S	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	+4,479 sec	343,0 km/h	1:40,029 min	H/H	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	24	+6,098 sec	338,9 km/h	1:40,371 min	S/S	16
4. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	24	+9,805 sec	340,1 km/h	1:40,248 min	M/S	13
5. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	24	+10,640 sec	342,7 km/h	1:40,552 min	M/M	11
6. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	24	+10,798 sec	337,3 km/h	1:40,299 min	S/S	10
7. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	24	+13,432 sec	335,7 km/h	1:40,380 min	S/M	9
8. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	24	+15,055 sec	336,9 km/h	1:40,528 min	S/S	8
9. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	24	+22,057 sec	341,2 km/h	1:40,581 min	S/S	7
10. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	24	+24,141 sec	338,4 km/h	1:40,621 min	S/S	6
11. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	24	+36,560 sec	337,5 km/h	1:41,412 min	S/S	5
12. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	24	+38,229 sec	332,7 km/h	1:41,371 min	H/S	4
13. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	24	+1:21,526 min	334,8 km/h	1:42,595 min	M/S	3
14. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	24	+3 Runden	333,9 km/h	1:40,731 min	H/H	2
<b>Nicht gewertet:</b>							
Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	20	+4 Runden	336,7 km/h	1:40,512 min	S/S	-
Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP 17	18	+6 Runden	337,5 km/h	1:40,620 min	S/S	-
Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 17	17	+7 Runden	338,1 km/h	1:40,667 min	S/S	-
Bradley Smith (GB)	KTM RC16	13	+11 Runden	332,9 km/h	1:41,380 min	M/S	-
Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	13	+11 Runden	332,8 km/h	1:41,167 min	M/S	-
Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	11	+13 Runden	334,8 km/h	1:40,860 min	S/S	-
Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	8	+16 Runden	343,2 km/h	1:40,209 min	S/S	-
Thomas Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	3	+21 Runden	321,3 km/h	1:42,104 min	M/S	-

### QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Lorenzo	1:38,680 min
2. Márquez	1:38,746 min
3. Dovizioso	1:38,923 min
4. Viñales	1:39,145 min
5. Iannone	1:39,148 min
6. Petrucci	1:39,178 min
7. Rossi	1:39,266 min
8. Zarco	1:39,331 min
9. Rabat	1:39,504 min
10. Crutchlow	1:39,556 min
11. Pedrosa	1:39,695 min
12. Nakagami	1:39,888 min
13. Miller	1:39,732 min
14. Syahrin	1:39,879 min
15. Rins	1:39,918 min
16. A. Espargaró	1:40,010 min
17. Smith	1:40,019 min
18. Morbidelli	1:40,058 min
19. P. Espargaró	1:40,178 min
20. Redding	1:40,300 min
21. Abraham	1:40,449 min
22. Bautista	1:40,524 min
23. Kallio	1:40,572 min

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	115
2. Rossi	88
3. Viñales	77
4. Zarco	73
5. Petrucci	71
6. Crutchlow	69
7. Lorenzo	66
8. Dovizioso	66
9. Iannone	66
10. Miller	49

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	150
2. Ducati	132
3. Yamaha	124
4. Suzuki	80
5. KTM	29

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	165
2. Repsol Honda Team	155
3. Ducati Team	132
4. Alma Pramac Racing	120
5. Team Suzuki Ecstar	99
6. Monster Yamaha Tech3	90
7. LCR Honda	79
8. Red Bull KTM Factory Racing	35
9. Angel Nieto Team Gresini	30
10. Reale Avintia Racing	27

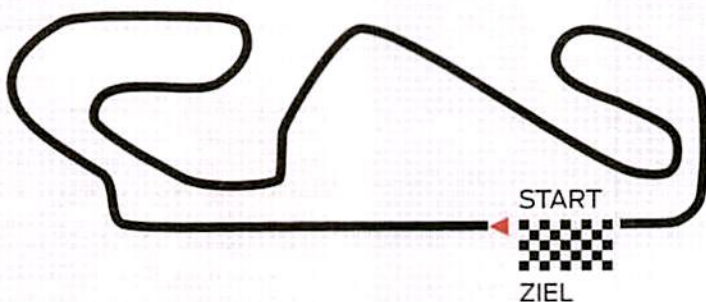
**„NUR EIN NARR WÜRD JORGE LORENZO NICHT MIT IN DEN WM-KAMPF EINKALKULIEREN.“**

Valentino Rossi

Rundenrekord: **1:40,021, Jorge Lorenzo (Ducati), 2018**  
 Quali-Rekord: **1:38,680, Jorge Lorenzo (Ducati), 2018**  
 Topspeedrekord: **348,8 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2018**

### CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA (E) 4,627 KM

#### STRECKE



Marc Márquez: Mit dem zweiten Platz die WM-Führung auf 27 Punkte ausgebaut

Moto2

# Quartararo überrascht

Wer hätte mit einem Sieg von Fabio Quartararo mit der Speed Up gerechnet? Doch in Barcelona schlug der 19-jährige Franzose die Konkurrenz klar.

Von: Imre Paulovits

Luca Boscoscuro grinste in der Box. „Was hätte der gewonnen, der in einem Wettbüro vor dem Wochenende auf diesen Rennausgang gewettet hätte!“, schmunzelte der in letzter Zeit ziemlich gebeutelte Besitzer der Speed-Up-Teams.

Doch dass der 19-jährige Franzose, für den sich einst sogar der damalige HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto stark gemacht hatte, damit er bereits vor seinem 16. Geburtstag eine GP-Lizenz erhält,

einer der besten Piloten in der Moto2 ist, das ist einigen Insidern nicht verborgen geblieben. Bereits vor seinem Sieg stand er bei mehreren Teamchefs auf der Wunschliste für nächstes Jahr. Und auch Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel zollt ihm großen Tribut. „Es überrascht mich nicht, dass wir hier geschlagen wurden“, so Baumgärtel. „Erstens hatte Miguel Oliveira die absolute Startrunde vollführt, für die ich nur meinen Hut ziehen kann, und zweitens war es schon lange abzusehen, dass Fabio Quartararo ganz groß auftrumpfen kann, wenn die Bedingungen stimmen. Er hat diesen Sieg mehr als verdient.“

Dass die Speed Up in Barcelona plötzlich so auftrumpfen konnte, lag vielleicht auch am neuen Asphalt. „Der hat so gut wie keine Wellen, und vielleicht kamen so



MotoGP

# Yamaha: Reifentemperatur-Arbeiten

Weil Maverick Viñales in den ersten Rennrunden nicht mithalten kann, fuhr Yamaha in Barcelona eine gewaltige Aktion, um die Reifentemperatur unter Kontrolle zu bringen.

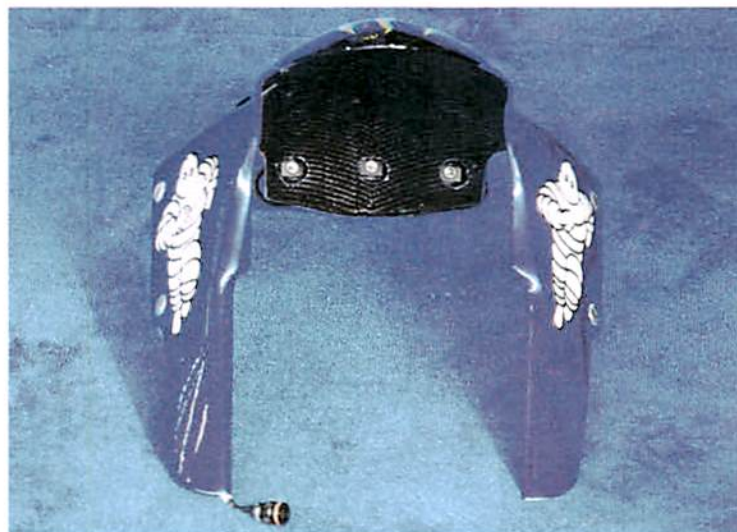
Von: Neil Spalding

Barcelona ist ein Kurs, auf dem die Motorräder eine perfekte Balance brauchen, um in den langen Kurven gut zu funktionieren. Um das Problem zu verstehen, müssen wir uns jemanden vorstellen, der versucht, Liegestütze auf einem rutschigen Untergrund zu machen. Das funktioniert nur, wenn er beide Hände auf dem Boden hat und beide das gleiche Gewicht tragen. Genauso ist es mit dem Motorrad in den langen Kurven. Die Federung versucht, die Reifen auf den Boden zu drücken, das muss für beide Räder

immer mit dem richtigen Druck geschehen und das über die gesamte Renndistanz. Wie gut ein Reifen funktioniert kann man daran messen, welche Temperatur er in seinem Inneren aufbaut.

Yamaha misst beide Räder sehr genau, einer ihrer Ingenieure

nimmt zusätzlich zum Michelin-Reifentechniker immer die Temperatur, sobald eines der Motorräder in die Box kommt. In Barcelona hatten die Yamahas zusätzlich dazu noch drei Temperatursensoren im Vorderrad-Schutzblech und fünf am Hinterrad.



Yamaha hatte in Barcelona drei Temperatursensoren im Vorderradschutzblech

Maverick Viñales hatte beklagt, dass seine Reifen bei Rennbeginn zu wenig Temperatur haben. Am Freitag wurde bei Yamaha entschieden, dass man zumindest sicherstellt, dass er seinen Startplatz mit der richtigen Reifentemperatur verlässt. So wurde am Ende von FP2 quasi ein Rennstart simuliert, mit warmem Motor, frisch abgezogenen Reifenwärmern und Rausfahren für eine Runde. Danach wurde die Temperatur wieder gemessen.

Viñales fuhr diese Runde wie die Einführungsrunde zu einem Rennen, danach kamen die Reifenwärmer wieder für 20 Minuten drauf, mit dem gleichen Generator, der mit in die Startaufstellung genommen werden kann. Bei der Überprüfung stellte sich heraus, dass die Temperatur genau in dem Bereich lag, wo sie liegen soll. Also muss nun Viñales an sich selbst arbeiten und vielleicht die Aufwärmrunde etwas aggressiver fahren, um beim Start die richtige Reifentemperatur zu haben. ■

Der Überraschungsmann: Fabio Quartararo wird mit der Speed Up weit in Führung abgewunken



MOTOGP

ohne Störungen die ganzen Vorteile des Fahrwerks und der Karbon-Schwinge, die sie seit Mugello fahren, zum Vorschein“, vermutet Baumgärtel.

Quartararo strahlte wie ein Honigkuchenpferd, aber er blieb ganz auf dem Boden: „Wir hatten zwar eine gute Pace, aber dass wir allen wegfahren könnten, damit hätten wir wirklich nicht gerechnet. Es ist ein unglaubliches Gefühl.“

Doch auch die anhaltend starke Form von Marcel Schrötter verdiente in Barcelona Anerkennung. Leider verbremste sich Schrötter am Ende der Zielgeraden einmal. Und die FIM-Stewards hatten für dieses Wochenende festgelegt, dass, wer auf den Notstreifen muss, den Sektor eine Sekunde langsamer zurücklegen muss als in der Runde zuvor, sonst bekommt er 1,6 Strafsekunden. Deshalb ließ sich Schrötter drei Plätze zurückfallen und verpasste schließlich das Podest um 0,9 Sekunden: „Ich hatte einen doppelten Windschatten, und der hielt noch beim Bremsen an, so musste ich in den Notausgang. Aber es ist gut, dass ich nun ganz vorn mitfahren kann. Ich freue mich schon auf die Fortsetzung.“ ■

## NACHRICHTEN

**MOTOGP** Nun sind endgültig alle MotoGP-Plätze bei den Werksteams vergeben. Letzte Woche unterzeichnete der amtierende Moto3-Weltmeister Joan Mir einen Vertrag bei Suzuki für 2019 und 2020. „Leider waren wir durch den aktuellen Trend zu einer sehr frühen Entscheidung gezwungen“, so Teamchef Davide Brivio. „So haben wir uns nach den Vorkommnissen der letzten Saison entschieden. Aber es passt sehr gut in unser Konzept, einen Fahrer aufzubauen und ihn bei der Marke zu halten, wie einst mit Kevin Schwantz. Damit er uns aber nicht gleich wieder abgeworben wird, haben wir den Vertrag etwas aufmerksamer formuliert als den mit Maverick Viñales.“

**MOTOGP** Wo und ob Dani Pedrosa seine Karriere fortsetzt, dazu wollte sich der dreifache Weltmeister und zweifache

MotoGP-Vizeweltmeister in Barcelona nicht äußern. „Ich habe mehrere gute Optionen, aber welche, kann ich jetzt noch nicht sagen“, so der 32-jährige Spanier.

**MOTOGP** Am Montag nach dem Barcelona-Grand-Prix blieben die Teams zum Testen. Bis mittags war Andrea Iannone mit 1:39,020 Schnellster.

**MOTO2** Dominique Aegerter erlebte in Barcelona ein Wochenende zum Vergessen mit drei Stürzen und schließlich einem 20. Platz: „Ich hatte überhaupt kein Gefühl fürs Vorderrad, daher kamen die drei Stürze. Ich hoffe, dass wir diese Woche beim Test am Dienstag in Aragón die Ursache finden.“ Bei diesem Test werden auch Kalex, KTM und NTS erstmals ihre Fahrwerke mit dem Triumph-Motor und der Software für 2019 testen.

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Circuit de Barcelona-Catalunya (E) – 17. Juni 2018 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 101,794 km über 22 Runden à 4,627 km. 34 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 45 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Fabio Quartararo (F)	Speed Up	22	38:22,059 min	1:43,956 min	25
2. Miguel Oliveira (P)	KTM	22	+2,492 sec	1:44,161 min	20
3. Álex Márquez (E)	Kalex	22	+3,485 sec	1:44,356 min	16
4. Marcel Schrötter (D)	Kalex	22	+4,398 sec	1:44,119 min	13
5. Xavi Vierge (E)	Kalex	22	+4,687 sec	1:44,141 min	11
6. Brad Binder (ZA)	KTM	22	+7,637 sec	1:44,322 min	10
7. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	22	+7,724 sec	1:44,317 min	9
8. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	22	+10,611 sec	1:44,285 min	8
9. Sam Lowes (GB)	KTM	22	+13,909 sec	1:44,308 min	7
10. Iker Lecuona (E)	KTM	22	+15,124 sec	1:44,434 min	6
11. Andrea Locatelli (I)	Kalex	22	+15,983 sec	1:44,476 min	5
12. Simone Corsi (I)	Kalex	22	+16,405 sec	1:44,525 min	4
13. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	22	+18,995 sec	1:44,538 min	3
14. Augusto Fernández (E)	Kalex	22	+20,241 sec	1:44,708 min	2
15. Remy Gardner (AUS)	Tech3	22	+20,409 sec	1:44,663 min	1
16. Edgar Pons (E)	Kalex	22	+24,538 sec	1:44,931 min	-
17. Luca Marini (I)	Kalex	22	+27,609 sec	1:45,222 min	-
18. Steven Odendaal (ZA)	NTS	22	+28,226 sec	1:45,094 min	-
19. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	22	+28,640 sec	1:45,243 min	-
20. Dominique Aegerter (CH)	KTM	22	+29,217 sec	1:45,216 min	-
21. Danny Kent (GB)	Speed Up	22	+30,295 sec	1:45,110 min	-
22. Joe Roberts (USA)	NTS	22	+37,600 sec	1:45,586 min	-
23. Jules Danilo (F)	Kalex	22	+38,649 sec	1:45,605 min	-
24. Dimas Ekky Pratama (RI)	Kalex	22	+44,604 sec	1:45,421 min	-
25. Eric Granado (BR)	Suter	22	+49,491 sec	1:45,660 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>					
Isaac Viñales (E)	Kalex	18	+4 Runden	1:44,909 min	-
Romano Fenati (I)	Kalex	16	+6 Runden	1:44,496 min	-
Mattia Pasini (I)	Kalex	14	+8 Runden	1:44,301 min	-
Joan Mir (E)	Kalex	12	+10 Runden	1:44,394 min	-
Federico Fuligni (I)	Kalex	12	+10 Runden	1:46,225 min	-
Jorge Navarro (E)	Kalex	7	+15 Runden	1:44,625 min	-
Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	0	+22 Runden	-	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bagnaia	119
2. Oliveira	118
3. Márquez	94
4. Baldassarri	93
5. Vierge	70
6. Mir	64
7. Pasini	58
8. Binder	57
9. Schrötter	50
10. Quartararo	45
11. Lecuona	32
12. Corsi	22
15. Aegerter	20

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	161
2. KTM	118
3. Speed Up	49
4. Tech 3	15
5. Suter	6

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Quartararo	1:43,474 min
2. Márquez	1:43,590 min
3. Schrötter	1:43,619 min
4. Bagnaia	1:43,821 min
5. Binder	1:43,867 min
6. Pasini	1:43,905 min
7. Vierge	1:44,136 min
8. Mir	1:44,170 min
9. Lowes	1:44,215 min
10. Baldassarri	1:44,227 min
11. Corsi	1:44,232 min
12. Nagashima	1:44,244 min
13. Marini	1:44,269 min
14. Lecuona	1:44,314 min
15. Fenati	1:44,383 min
16. Quartararo	1:44,419 min
17. Locatelli	1:44,429 min
18. Pons	1:44,512 min
19. Navarro	1:44,551 min
20. Fernandez	1:44,564 min
21. Viñales	1:44,725 min
22. Pawi	1:44,735 min
23. Gardner	1:44,760 min
24. Aegerter	1:44,780 min
25. Odendaal	1:44,972 min
26. Bendsneyder	1:45,089 min
27. Kent	1:45,155 min
28. Roberts	1:45,366 min

# „Das Biest“ lässt sie zum Sch

Enea Bastianini überraschte in Barcelona alle mit seiner letzten Runde und gewann. Weil Jorge Martín stürzte, hat Marco Bezzecchi seine WM-Führung ausgebaut.

Von: **Imre Paulovits**

**E**nea Bastianini gilt seit seiner Ankunft in der Motorrad-WM als absolutes Talent. Er fuhr bei seinem siebten Grand Prix aufs Podest, in seiner ersten WM-Saison 2014 stand er dreimal auf dem Stockerl, und schon ein Jahr später wurde er WM-Dritter.

Doch sein letzter Sieg lag fast zwei Jahre zurück. Und seit er 2016 in Motegi alle niedergelassen hatte, fiel der heute 20-jährige Italiener in ein Leistungsloch, bei dem schon viele befürchteten, dass er nicht wieder herauskommen würde. Doch all diese Zweifler hat „das Biest“ in Barcelona eines Besseren

belehrt. Der immer fröhliche Leopard-Pilot überraschte schon in der Quali und brannte eine Bestzeit in den Asphalt. Im Rennen hielt er sich lange zurück und aus den wildesten Raufereien heraus. Dann aber schlug Bastianini in der letzten Runde zu und fuhr sich bis zur Zielkurve einen uneinholbaren Vorsprung heraus. Marco Bezzecchi, der zuvor lange geführt hatte, konnte nur noch den Windschatten von Gabriel Rodrigo dazu nutzen, als Zweiter abgewunken zu werden.

„Wir haben uns für den harten Hinterreifen entschieden, und den habe ich mir sehr sorgsam warmgefahren“, so Bastianini. „Wir wussten, dass dieser Reifen zum Schluss viel mehr Reserven haben würde, deshalb habe ich mir keine Sorgen gemacht, als sich zu Beginn Jorge Martín und Tatsuki Suzuki mit dem weichen Hinterreifen vorne absetzten. Aber zum Schluss war ich genau da, wo ich sein wollte. Ich habe mich in dieser letzten Runde da-

rauf konzentriert, alle Kurven und Bremspunkte perfekt zu fahren.“

Jorge Martín erlebte ein Wochenende wie eine Achterbahn. Zunächst unterschrieb er für 2019 einen Vertrag in Aki Ajos KTM-Werksteam für die Moto2, womit der MotoGP-Rookies-Cup-Sieger von 2014 wieder in die KTM-Familie zurückkehrt. Nachdem Enea Bastianini ihm die Pole-Position weggeschnappt hatte, setzte Martín auf den weicheren Hinterreifen und fuhr zu Beginn eine Pace, der nur Tatsuki Suzuki folgen konnte. Doch in der neunten Runde stürzte er in Führung liegend. Nach drei Nullern sind seine WM-Chancen nun auf ein Minimum gesunken, und Prüstel GP wird mit Marco Bezzecchi immer mehr zum WM-Favoriten.

Gabriel Rodrigo stand erstmals auf dem Podest und ist damit der erste Argentinier, der es seit Australien 2005, als Sebastián Porto bei den 250ern Dritter wurde, wieder unter die ersten drei geschafft hat. ■



LEOPARD RACING

## Philipp Öttl: Wochenende zum Vergessen

Philipp Öttl kam in Barcelona nicht auf Touren. Ein 16. Platz in einem Rennen voller Ausfälle ließ den Jerez-Sieger zerknirscht nach Hause fahren.

**S**o niedergeschlagen, wie nach dem Zieleinlauf des Katalonien-GP hat man Philipp Öttl schon lange nicht mehr gesehen. „Nach dem Start hatte der Motor im fünften und im sechsten Gang plötzlich keine Kraft mehr, ich dachte, er geht kaputt“, so Öttl. „Da bin ich ganz bis nach hinten durchgereicht worden. Aber das war nur in der ersten Runde. Keine Ahnung, vielleicht hatte ich da etwas angesogen, denn danach lief das Motorrad perfekt.“

Öttl will jetzt seinen Kopf freibekommen und das Barcelona-Wochenende vergessen. „Es war



Philipp Öttl: Kopf freibekommen

einfach nicht mehr drin“, übt Öttl Selbstkritik. „Ich kann jetzt nur selber schauen und mir selber helfen. Das Motorrad ist gut genug zum Gewinnen, wenn der Fahrer es aber nicht zustande bringt, kann auch das Team nichts machen. Je ernster es wird, desto weniger funktioniert es im Moment. Ich will jetzt daheim an mir arbeiten.“ ■ IP

## Rennen mit zwei Massenstürzen

In allen Klassen stürzten in Barcelona mehr Fahrer als sonst, aber in der Moto3 rissen sie auch andere mit.

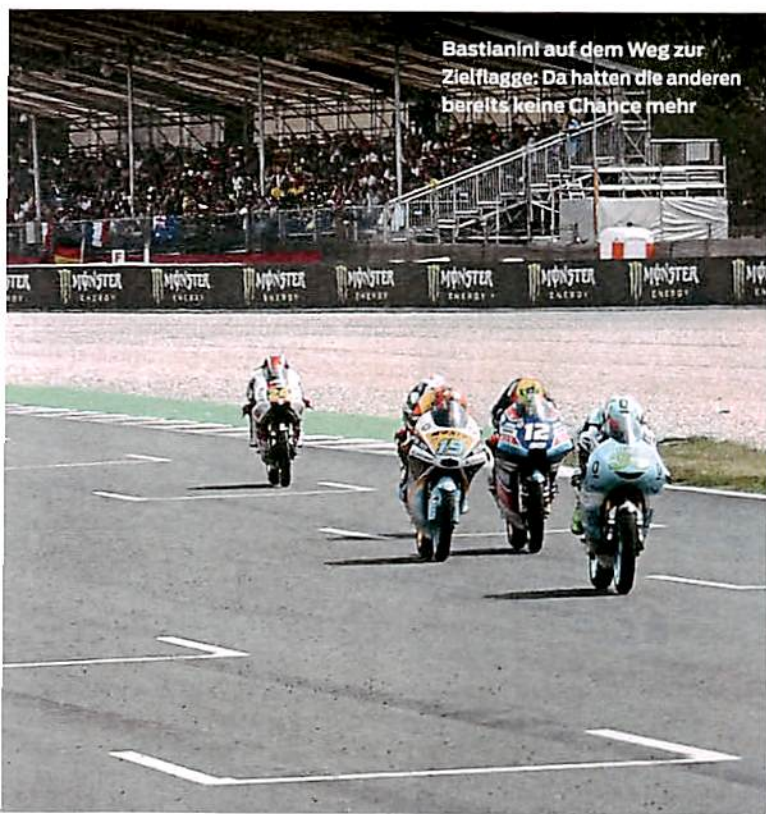
**D**er neue Asphalt von Barcelona hatte auch manchen Top-Piloten in der MotoGP ausgetrickst. Doch in der wilden Moto3-Horde, wo sich Positionskämpfe auf der Fläche eines Billardtisches abspielen, kam es durch den Sturz eines Fahrers zu zwei

Massenhavarien. Zunächst vertat sich Albert Arenas und riss Nicolò Bulega, Ayumu Sasaki und Toni Arbolino mit. Dann eliminierte Arón Canet sich selbst, Andrea Migno und Jaume Masia. Die Rennleitung erteilte Arenas eine Grid-Strafe von sechs Plätzen für Assen. Auch Moto2-Haudegen Simone Corsi wurde bestraft: Er hatte in der Auslaufrunde Miguel Oliveira von hinten umgefahren und muss deshalb in Holland vom letzten Startplatz aus ins Rennen. ■ IP



Arón Canet (#44), Jaume Masia (#75) und Andrea Migno (#8) am Boden

# Alle stehen



Motorrad-WM

## Wieder ein Grand Prix in Brasilien?

Der brasilianische Grand Prix in Rio war für viele einer der Höhepunkte der WM-Saison. Ab 2021 soll er wieder stattfinden, auf einer ganz neu errichteten Strecke.

Für viele Aktive aus dem Grand-Prix-Paddock, aber auch für viele Schlachtenbummler war der Rio-GP im Herbst eine willkommene Flucht aus dem kalten Europa. Das Rennen war mehr als nur ein WM-Lauf in einem Ferienparadies.

Doch der Autódromo Internacional Nelson Piquet in Jacarepaguá verkaufte immer mehr, wurde 2012 geschlossen, musste für die Olympischen Sommerspiele 2016 für die Sportler-Heimstätten Platz machen und wurde deshalb komplett niedrigergerissen. Doch genau deshalb gibt es nun eine

staatliche Förderung für ein neues Rennstrecken-Projekt im ja weiterhin Motorsport-affinen Brasilien. Im Stadtgebiet von Rio de Janeiro soll wieder eine Rennstrecke entstehen. Und so trafen sich JR Pereira, COO von Rio Motorsports – der Betreibergesellschaft, die hinter diesem Projekt steht – und Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta in Barcelona. Es wurde bereits ein Vertrag unterschrieben, nach dem, wenn die Strecke fertiggestellt und homologiert wird, sie 2022 einen Grand Prix erhält.

Die Dorna hat sich vor zwei Jahren die Anzahl der Grands Prix von der FIM auf 20 anheben lassen. In diesem Jahr ist mit Thailand der 19. WM-Lauf hinzugekommen, nächstes Jahr soll mit Finnland der 20. folgen. Ob die Dorna die Anzahl weiter erhöhen will, oder ob ein bisheriger Austragungsort über die Klinge springen muss, wird sich zeigen. ■ IP

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Circuit de Barcelona-Catalunya (E) – 17. Juni 2018 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,167 km über 21 Runden à 4,627 km. 28 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1.	Enea Bastianini (I)	Honda	21	38:36,883 min	1:49,239 min	25
2.	Marco Bezzecchi (I)	KTM	21	+0,167 sec	1:49,136 min	20
3.	Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	21	+0,170 sec	1:49,303 min	16
4.	John McPhee (GB)	KTM	21	+0,257 sec	1:49,119 min	13
5.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	21	+0,639 sec	1:49,462 min	11
6.	Kaito Toba (J)	Honda	21	+6,801 sec	1:49,642 min	10
7.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	21	+6,872 sec	1:49,625 min	9
8.	Alonso Lopez (E)	Honda	21	+6,600 sec	1:49,600 min	8
9.	Dennis Foggia (I)	KTM	21	+7,315 sec	1:49,755 min	7
10.	Raul Fernandez (E)	KTM	21	+7,507 sec	1:49,600 min	6
11.	Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	21	+7,638 sec	1:49,133 min	5
12.	Makar Yurchenko (KZ)	KTM	21	+8,263 sec	1:49,752 min	4
13.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	21	+15,256 sec	1:49,703 min	3
14.	Nakaran Atiratphuvapat (T)	Honda	21	+26,621 sec	1:50,251 min	2
15.	Livio Loi (B)	KTM	21	+28,559 sec	1:50,715 min	1
16.	Philipp Öttl (D)	KTM	21	+32,980 sec	1:50,273 min	-
17.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	21	+2 Runden	1:50,446 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>						
	Jaume Masia (E)	KTM	17	+4 Runden	1:49,005 min	-
	Andrea Migno (I)	KTM	17	+4 Runden	1:49,231 min	-
	Arón Canet (E)	Honda	15	+6 Runden	1:49,231 min	-
	Nicolò Bulega (I)	KTM	20	+6 Runden	1:49,040 min	-
	Albert Arenas (E)	KTM	20	+6 Runden	1:49,380 min	-
	Toni Arbolino (I)	Honda	20	+6 Runden	1:49,949 min	-
	Ayumu Sasaki (J)	Honda	20	+6 Runden	1:49,328 min	-
	Marcos Ramirez (E)	KTM	14	+7 Runden	1:49,915 min	-
	Jorge Martín (E)	Honda	8	+13 Runden	1:49,475 min	-
	Kazuki Masaki (J)	KTM	4	+17 Runden	1:50,260 min	-
	Daryn Binder (ZA)	KTM	21	+20 Runden	1:54,374 min	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bezzecchi	103
2. Di Giannantonio	84
3. Martín	80
4. Bastianini	68
5. Canet	61
6. Rodrigo	57
7. Migno	56
8. Antonelli	44
9. Kornfeil	41
10. Öttl	36

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	146
2. KTM	142

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Bastianini	1:48,806 min
2. Martín	1:48,913 min
3. Suzuki	1:49,057 min
4. Sasaki	1:49,059 min
5. Canet	1:49,115 min
6. Toba	1:49,185 min
7. McPhee	1:49,191 min
8. Rodrigo	1:49,233 min
9. Bezzecchi	1:49,299 min
10. Dalla Porta	1:49,379 min
11. Masaki	1:49,398 min
12. Bulega	1:49,400 min
13. Di Giannantonio	1:49,414 min
14. Kornfeil	1:49,498 min
15. Fernandez	1:49,565 min
16. Migno	1:49,578 min
17. Masia	1:49,655 min
18. Öttl	1:49,691 min
19. Arenas	1:49,736 min
20. Binder	1:49,897 min
21. Norrodin	1:49,983 min
22. Arbolino	1:50,012 min
23. Yurchenko	1:50,022 min
24. Lopez	1:50,183 min
25. Ramirez	1:50,186 min
26. Foggia	1:50,197 min
27. Loi	1:50,247 min
28. Perez	1:50,469 min
29. Atiratphuvapat	1:51,306 min



Bezzecchi baut die WM-Führung aus

# „Noch ein weiter Weg zum Titel“

Sandro Cortese hat sich schnell auf das Super-sport-Motorrad umgewöhnt und führt die WM knapp an. Im MSA-Interview erzählt der 28-jährige Deutsche, wie es kam, und wie es weitergehen soll.

Von: Imre Paulovits

**Haben Sie erwartet, dass Sie gleich im ersten Jahr um den Supersport-WM-Titel kämpfen würden?**

Ich habe nicht wirklich gewusst, was auf mich zukommt. Ich bin auch vorher noch nie eine Serienmaschine gefahren. Und dass es gleich so gut läuft, habe ich persönlich nicht erwartet. Ich habe gewusst, dass ich bestimmt vorne mitkämpfen kann, aber nicht so konstant. Ich denke, zwei Siege und vier Podestplätze sind schon ein gutes Fazit.

**Wie haben Sie es in so kurzer Zeit geschafft, so viel aus sich und dem Motorrad rauszuholen?**

Wir arbeiten im Team alle sehr hart. Und ich bereite mich daheim darauf vor, was bei den Rennen auf uns zukommt, um so schnell wie möglich auf der Strecke den Speed zu finden. Ich fühle mich einfach gut in dem Team. Es macht Megaspas, mit den Finnen zusammenzuarbeiten. Es ist ein sehr harmonisches Team, und ich fühle mich da zu Hause.

**Ist dort die gleiche Coolness vorhanden wie bei Aki Ajo in der Motorrad-WM, wo Sie Weltmeister geworden sind?**

Ja, Man verspürt genau die gleiche professionelle Arbeit und Coolness, sie lassen sich durch nichts aus der Ruhe bringen.

**Wie haben Sie die Startprobleme von den ersten Rennen lösen können?**

In jedem Training habe ich einen Start gemacht, die Übung hat es dann gemacht. Der Moto2-Motor hat eine andere Kupplung und eine andere Elektronik, man muss mit ihr mit mehr Drehzahl losfahren als mit der R6.

**Ist Ihr weicher Fahrstil in der**



Sandro Cortese: „Fühle mich in meinem Team ganz zu Hause.“

**„AUF FLACHEN STRECKEN SOLLTE JULES CLUZEL NICHT MEHR DIE VORTEILE HABEN, WIE AUF DER BERG-UND-TALBAHN IN BRÜNN.“**

Sandro Cortese

**Supersport-WM mehr ein Vorteil oder mehr ein Nachteil im Zweikampf?**

Es ist mehr ein Vorteil, das hat sich bei den letzten beiden Rennen noch mal klar gezeigt.

**In Brünn hat Sie Jules Cluzel aber geschlagen. Wie können Sie ihn in Zukunft schlagen?**

Wir haben mit dem Team ein langes Meeting gehabt, um zu schauen, woran es gelegen hat. In Brünn geht es viel bergauf und

bergab, da spürt man den Leistungsvorteil, den sein Motorrad hatte, und die Vorteile, die er beim Bremsen hat, umso mehr als auf Strecken, die flach sind. Wir haben jetzt noch drei Wochen Pause bis zum nächsten Rennen, und wir versuchen, in Misano alles einen Tick besser zu machen.

**Welche der nächsten Strecken kennen Sie, welche nicht?**

Portimão und Magny-Cours sind für mich neu, dorthin gehen wir im Sommer aber noch testen. Misano und Jerez liegen mir sehr gut, dann kommt Doha. Also kommen mehr Strecken, die ich kenne, und das ist sehr positiv.

**Wie hoch sehen Sie Ihre Chancen, Weltmeister zu werden?**

Dafür ist es noch immer ein bisschen früh. Natürlich ist es die beste Ausgangssituation, wenn man führt. Ich möchte trotzdem

noch nicht davon sprechen, denn es sind noch fünf Rennen. Wir müssen einfach genauso arbeiten wie bisher. Dann sind wir auf einem guten Weg dorthin. Er ist aber noch sehr weit.

**Hilft es Ihnen, dass Sie schon einmal Weltmeister waren?**

Im Hinblick auf den Endspurt ist es hilfreich zu wissen, was man tun muss. Aber grundsätzlich muss man jedes Rennen so hoch wie möglich abschließen. Es sind nur zwölf Rennen, und Fehler darf man sich keine erlauben. Und dann sehen wir, wo wir am Ende stehen.

**Haben Sie sich bereits Gedanken um Ihre Zukunft gemacht?**

Die Gespräche gehen langsam los. Ich möchte es nie mehr so haben wie dieses Jahr, wo ich Mitte Januar noch keinen Job hatte. Ich muss jetzt sehen, was für mich nächstes Jahr am besten ist. In der Supersport-WM habe ich eine sehr gute Ausgangsposition. Da könnte ich bei Kallio Racing bleiben, es haben sich aber auch schon andere Teams bei mir gemeldet. Aus der Moto2 waren auch schon einige Anfragen da. Ich blicke aber auch mit einem Auge in die Superbike-WM. Da aber nur, wenn es Top-Material gibt. ■

**Sandro Cortese**

**Geburtstag:** 6. Januar 1990  
**Geburtsort:** Ochsenhausen (D)  
**Herkunftsland:** Deutschland

**WM-KARRIERE**  
2005: 125ccm, Honda (26.)  
2006: 125ccm, Honda (17.)  
2007: 125ccm, Aprilia (14.)  
2008: 125ccm, Aprilia (8.)  
2009: 125ccm, Derbi (6.)  
2010: 125ccm, Derbi (7.)  
2011: 125ccm, Aprilia (4.)  
2012: Moto3, KTM (1.)  
2013: Moto2, Kalex (19.)  
2014: Moto3, Kalex (9.)  
2015: Moto3, Kalex (11.)  
2016: Moto3, Kalex (15.)  
2017: Moto3, Suter (18.)  
2018: SSP, Yamaha (zurzeit 1.)

**Hobbys**  
Motocross, Videospiele

Tourist Trophy

# Suter plant Zweimann-Team

Nach der problemlosen Zielankunft bei der Senior-TT möchte Eskil Suter 2019 einen weiteren Fahrer auf seinem Zweitakter einsetzen.

Von: **Imre Paulovits**

Im Superbike-Rennen musste der von einer Grippe geschwächte Ian Lougher aufgeben. Bei der Senior-TT gab es keine Probleme und er wurde mit dem Suter-V4-Zweitakter 21. „Ian ist nicht mehr der Jüngste, und er war nicht fit, dafür hatte er einen tollen Job gemacht“, so Eskil Suter. „Wir sind die schnellste jemals erreichte Zweitakt-Runde auf der TT gefahren. Wenn wir jetzt weiterarbeiten, kann man nächstes Jahr ein Top-15- oder gar ein Top-10-Resultat anstreben, denn das Motorrad funktioniert mittlerweile prächtig. Vor zwei Jahren war unser Einsatz noch ein



Ian Lougher mit der Suter 500 V4: 21. Platz trotz Grippe-Schwäche

Harakiri, jetzt ist das Motorrad fertig entwickelt. Es ist standfest, wir hatten keinerlei Probleme, so kann ich höchst zufrieden sein.“

Mittlerweile hat Suter 20 V4 verkauft. „Der Einsatz in der TT wird von der Zweitakt-Fangemeinde aufmerksam verfolgt, wir haben dort auch wieder Bestellungen dazubekommen“, freut sich Suter. „Wir wollen bei der TT

nächstes Jahr deshalb den nächsten Schritt machen und suchen einen zweiten, jungen Fahrer, der Ambitionen hat, die Chance zu nutzen und vorne mitzumischen. Dazu steht noch der Macao-GP zur Diskussion. Und wir werden vielleicht in Zukunft per Einzelabnahme für das eine oder andere Bike eine Zulassung für die Straße anvisieren.“ ■

Sachsenring Classic 2018

# Staraufgebot in Sachsen

Der Sachsenring Classic wird am nächsten Wochenende wieder mit vielen Stars aufwarten. Mit der Gespann-WM kommt außerdem ein neues Highlight dazu.

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr schrieb der Sachsenring-Classic Rekorde. Zur Jubiläumsveranstaltung des 90-jährigen Bestehens des Sachsenrings kamen so viele Zuschauer wie zu keinem anderen Classic-Event in Europa und erlebten bei schönstem Sonnenwetter bei den Classic Kings ein Feuerwerk der größten Stars der Motorradsport-Geschichte.

Wenn dieses Jahr bei den Classic Kings auch nicht ganz so viele Weltmeistertitel in der Startaufstellung stehen werden – mit Freddie Spencer ist einer der größten Stars wieder dabei. Dazu werden die Fans den vierfachen

Weltmeister Kork Ballington erstmals auf dem Sachsenring erleben, genau wie den dreifachen 125er-Weltmeister Pier Paolo Bianchi und Ducatis ersten Superbike-Weltmeister Raymond Roche. Mit Imola-200-Sieger Paul Smart wird eine weitere Ducati-Legende am Start sein. Auch der dreifache Vizeweltmeister Bruno Kneubühler gibt sich die Ehre. Von den deutschen Legenden

wird Helmut Dähne mit seiner siegreichen TT-BMW und der Nürburgring-Rekord-Honda-RC30 am Start sein, genau wie Michael Galinski.

Als neues Highlight des Sachsenring Classic findet ein Rennen zur Seitenwagen-WM statt. Erstmals werden sich die aktuellen Gespanne ein Fahrerlager mit vielen historischen Gespannen aus der goldenen Ära des Sports teilen. ■



Freddie Spencer wird mit der Dreizylinder-Honda wieder kräftig Gas geben

## NACHRICHTEN

**ENDURANCE-WM** Yamaha strebt bei den 8 Stunden von Suzuka den vierten Sieg in Folge an, was bei diesem Klassiker noch keinem Hersteller zuvor gelungen ist. Dafür geht das Werksteam mit der gleichen Besetzung wie im letzten Jahr an den Start. Neben den beiden Superbike-WM-Werksfahrern Alex Lowes und Michael van der Mark wird der erfahrene, 36-jährige Yamaha-Testfahrer Katsuyuki Nakasuga die weiterentwickelte Werks-R1 fahren. Teamchef wird wie bisher Ex-WM-Pilot Wataru Yoshikawa sein. Die Werks-Yamaha mit der traditionellen Nummer 21 wird allerdings nicht im Yamaha-Racing-Blau antreten. Zum 20-jährigen Jubiläum der Yamaha-R1-Serie wird das Motorrad im Weiß-Rot der ersten R1 von 1998 lackiert sein.

**SUPERBIKE-WM** In Laguna Seca wird Josh Herrin, US-Superbike-Meister von 2013, mit einer Wildcard fahren. Der 28-jährige Kalifornier, der auch eine Saison Moto2 gefahren ist, wird der 69. US-Pilot sein, der in der Superbike-WM antritt.

**IRRC** Danny Webb hat im tschechischen Terlicko beide Läufe zur IRRC Superbike-Meisterschaft gewonnen. Der Ex-GP-Pilot aus dem Penz13-BMW-Team war zuvor noch nie auf dieser Strecke unterwegs gewesen und holte sich trotzdem von Startplatz 3 aus die beiden Siege vor dem deutschen Pole-Sitter Didier Grams. Damit war die goldene Grubenlampe seine. Rang 3 ging jeweils an Erno Kostamo. David Datzer sammelte einen neunten und einen elften Platz, im zweiten Rennen wurde Nico Müller Zehnter. Die Supersport-Siege teilten sich Mathieu Lagrive und Jonathan Goetschy aus Frankreich. Vorjahressieger Horst Saiger konnte aufgrund seiner Handgelenksverletzung vom Test-Sturz am Slovakiaring nicht starten.

Chance genutzt: Tony Cairoli konnte mit einem Doppelsieg seinen Rückstand auf Platz 1 deutlich verringern



# Die Hoffnung kehrt zurück

Antonio Cairoli nutzte vor eigenem Publikum in Ottobiano die Abwesenheit von Jeffrey Herlings, um seine Hoffnung auf einen zehnten WM-Titel wiederzubeleben.

Von: **Alex Hodgkinson**

**D**ie MXGP-Klasse auf der Sandstrecke in der Tiefebene des Po-Tals war von einem Vorfall am vergangenen Mittwoch in den Niederlanden geprägt. Bei einer Trainingsfahrt in Berghem brach sich WM-Leader Jeffrey Herlings das rechte Schlüsselbein und musste auf einen Start in Italien verzichten.

Es war das dritte Mal innerhalb von 36 Monaten, dass Herlings dasselbe Schlüsselbein gebrochen hat, und die Verletzung hing anscheinend mit seinem Umgang mit den bisherigen Brüchen zusammen.

Ende Juni 2015 erlitt der Niederländer die erste Fraktur bei einem sinnlosen Sturz in Teutschenthal, ein Jahr später wiederholte sich der Bruch bei einem

Trainingssturz – ebenfalls in Berghem. Die Metallplatte, die damals eingesetzt worden war, hat er nie entfernen lassen. Letzte Woche erlitt er dann einen erneuten Bruch am Ende der Platte, als er mit den Rädern in verschiedenen Rillen landete, über den Lenker flog und die volle Wucht seiner Maschine in den Rücken bekam.

## Aufholjagd bei 32 Grad

Er wurde sofort am Abend bei Dr. Claes in Belgien operiert, und eine Rückkehr in die WM Anfang Juli in Indonesien scheint realistisch. Herlings hat sich in den Sozialen Medien schon gemeldet: „Wenn alles nach Plan läuft, sitze ich schon kommendes Wochenende wieder auf dem Motorrad.“

Wegen seines riesigen Vorsprungs in der WM wird Herlings nach Südostasien noch als WM-Führender anreisen, aber seine Gegner setzten in Ottobiano bei seiner Abwesenheit alles daran, ihren Rückstand zu verkürzen.

Die Voraussetzungen waren nicht leicht. Mit 32 Grad war es schon zehn Grad kühler als 2017 am gleichen Ort, aber wegen der hohen Luftfeuchtigkeit sehr be-

lastend. MXGP-Qualifikationssieger Romain Febvre brachte es auf den Punkt: „Das Geheimnis wird sein, einen guten Rhythmus zu finden. Wer zu sehr pusht, zahlt dafür in der nächsten Runde.“

Cairoli, der nach zwei Stürzen von ganz hinten auf den siebten Platz vorfahren musste, konnte das bestätigen: „Ich war nach der Aufholjagd total erschöpft. Ich will es in den WM-Läufen besser machen.“

Das tat er auch, und mit zwei Spitzenstarts von der Außenbahn gelang es ihm in den Startrunden in Führung gehen: „Ich konnte



Die Trainingsverletzung von Jeffrey Herlings hat die Ausgangsbasis entscheidend verändert: Sein Vorsprung vor der Reise nach Indonesien beträgt nur noch zwölf Punkte.

gleich einen kleinen Vorsprung herausfahren und habe ihn im ersten Lauf gut verwaltet.“

In Lauf 2 musste Cairoli noch härter dafür arbeiten: „Ich ging in einem zu hohen Gang in die Kurve und das Vorderrad rutschte weg.“ Drei Runden später hatte das italienische Löwenherz mit einer Reihe von Runden, die zwei Sekunden schneller als die des Vordermannes waren, wieder die Spitze erobert und gab die Zügel nicht mehr aus der Hand.

„Jetzt freue ich mich auf zwei weitere heiße Rennen in Indonesien“, schoss er in Richtung Herlings, der das Ganze auf mxgp.tv verfolgte. Sein Vorsprung beträgt nur noch zwölf Punkte.

Max Nagl sendete in Italien ein Signal an die Gegner, dass mit ihm in der zweiten Saisonhälfte zu rechnen sei: „Ich saß letzte Woche mit meinem Chef Marco Ricciardi zusammen, um einen Plan für die kommenden GPs aufzustellen. Ich habe mein Fahrtraining komplett umgestellt, um während der ersten Runden explosiv zu sein, und das Werk arbeitet an einer neuen Kupplung, um die Starts zu verbessern.“





MX2-Start: Jorge Prado (#61) mit dem Holeshoot vor Thomas Covington (#64) und Weltmeister Jonass (#1)



Explosiver: Max Nagl

Noch ohne neue Kupplung fand er sich ausgangs der Startkurve in beiden Läufen unter den ersten Sechs und fuhr seine besten Saisonergebnisse nach Hause.

Jeremy Seewers Zukunft wird in nächster Zeit entschieden. Yamaha-Europe-Rennchef Erik Egens: „Es ist bis jetzt nichts entschieden, aber wir werden in den nächsten zwei Wochen überlegen, ob Jeremy 2019 bei Wilvo bleibt oder ins Werksteam integriert wird.“ Auf der Rennstrecke war der Schweizer erneut stark, und mit Rang 5 im zweiten Lauf erzielte er eine neue Bestmarke in seiner MXGP-Karriere.

Arnaud Tonus bleibt vorerst Zuschauer: „Ich warte auf die ärztliche Freigabe, das Fahrtraining im August wiederaufzunehmen.“

Jorge Prado ist endlich hitzebeständig. Auf der Strecke, wo er vor zwölf Monaten aufgrund der Hitze total erschöpft kollabiert war, konnte der junge Spanier seinen Rückstand auf KTM-Markenkollege Pauls Jonass auf neun Punkte reduzieren.

Seine beiden Holeshoots waren eine gute Basis für seinen fünften GP-Sieg 2018, und er hatte keine Antwort auf Thomas Covington im ansonsten extrem langweiligen ersten Lauf.

Der Amerikaner hatte große Hoffnungen auf einen Doppelsieg, als er in Lauf 2 Prado erneut jagte: „Ich habe erwartet, dass Jorge zusammenbricht. Als das aber nicht geschehen ist, wurde ich selbst nervös und konnte meine Spuren nicht mehr finden.“ Er fiel auf den vierten Rang zurück.

Prado war überglücklich über seinen Sieg: „Das Rennen hier im Vorjahr war nicht mein Bestes. Umso mehr freue ich mich, hier zu gewinnen. Das hat mein Selbstvertrauen aufgebaut.“

Jonass war von seiner eigenen Leistung enttäuscht: „Ich wollte

hier wieder auf der Siegestraße fahren, aber ich fand nie meinen gewohnten Rhythmus.“

### Jacobi zurückhaltend

Zudem ist im ersten Lauf meine linke Hand aus ungeklärtem Grund eingeschlafen, und in Lauf 2 trug ich Blasen an den Händen davon. Es wird noch eine lange Saison sein.“

Nach der Pleite von Frankreich meldete sich Henry Jacobi mit Platz 10 im ersten Lauf zurück: „Ich bin das Wochenende absichtlich zurückhaltend angegangen, eigentlich ein bisschen zu zurückhaltend.“ ■

## MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / MXGP

Ottobiano (I): 17. Juni, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig/32 Grad. 1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 19 Runden à 1,575 km (= 29,925 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	34.04,005 m = 52,705 km/h
2. Clément Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 11,624 s
3. Max Anstie (GB)	Husqvarna	19	+ 21,192 s
4. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 27,214 s
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 33,700 s
6. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 35,927 s
7. Max Nagl (D)	TM	19	+ 39,137 s
8. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 52,351 s
9. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	19	+ 1.00,663 m
10. Valentin Guillod (CH)	KTM	19	+ 1.08,131 m

## MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / MX2

Ottobiano (I): 17. Juni, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig/32 Grad. 1. Lauf: 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 19 Runden à 1,575 km (= 29,925 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	19	34.46,265 m = 51,683 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 5,820 s
3. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	+ 9,170 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	19	+ 10,570 s
5. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 20,494 s
6. Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 25,861 s
7. Davy Pootjes (NL)	KTM	19	+ 29,474 s
8. Conrad Mewse (GB)	KTM	19	+ 38,905 s
9. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	19	+ 48,240 s
10. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	19	+ 53,579 s

## MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / MXGP

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,575 km (= 29,925 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	34.38,105 m = 51,840 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 3,560 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 8,496 s
4. Max Anstie (GB)	Husqvarna	19	+ 16,600 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 19,628 s
6. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 32,708 s
7. Kevin Strijbos (B)	KTM	19	+ 35,614 s
8. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	19	+ 46,022 s
9. Max Nagl (D)	TM	19	+ 52,311 m
14. Valentin Guillod (CH)	KTM	19	+ 1.16,511 m

## MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / MX2

2. Lauf: 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 19 Runden à 1,575 km (= 29,925 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	19	35.11,237 m = 51,027 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 7,520 s
3. Pauls Jonass (LV)	Honda	19	+ 13,522 s
4. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	19	+ 15,657 s
5. Ben Watson (GB)	Yamaha	19	+ 20,559 s
6. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	19	+ 33,829 s
7. Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 45,623 s
8. Iker Larranaga Olana (E)	Husqvarna	19	+ 1.03,780 m
9. Anth. Rodriguez (VEN)	Yamaha	19	+ 1.10,120 m
19. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	17	+ 2 Runden

## WM-STAND MXGP

1. Jeffrey Herlings (NL)	486 Punkte
2. Antonio Cairoli (I)	474
3. Clément Desalle (B)	374
4. Romain Febvre (F)	354
5. Gautier Paulin (F)	334
6. Tim Gajser (SLO)	332
7. Glen Coldenhoff (NL)	289
8. Jeremy Seewer (CH)	255
10. Max Nagl (D)	203
22. Valentin Guillod (CH)	43

1. KTM	547 Punkte
2. Kawasaki	393
3. Yamaha	379

## WM-STAND MX2

1. Pauls Jonass (LV)	474 Punkte
2. Jorge Prado (E)	465
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	366
4. Ben Watson (GB)	339
5. Calvin Vlaanderen (ZA)	286
6. Thomas Covington (USA)	254
7. Jago Geerts (B)	246
8. Jed Beaton (AUS)	216
10. Henry Jacobi (D)	200
34. Tom Koch (D)	12

1. KTM	536 Punkte
2. Husqvarna	448
3. Yamaha	373

Langbahn-WM La Réole

# Deutsches Desaster

Michael Härtel und Martin Smolinski waren auf dem Weg Richtung Finale, als ein von Smolinski verursachter Crash das Rennen für beide Deutschen beendete. Weltmeister Trésarrieu siegte.

Von: **Thomas Schiffner**

In Heat 13 wollte Herxheim-Sieger Smolinski in der letzten Kurve außen am an zweiter Position fahrenden Härtel vorbei, kam auf die griffige Linie am Airfence, verlor die Kontrolle und sein Bike flog direkt in die Fahrlinie von Härtel. Der raste ins fliegende Smolinski-Motorrad, stürzte schwer und sein eigenes Bike flog über die Barriere. Während Smolinski zurück ins Fahrerlager laufen konnte, wurde bei Härtel ein Bruch des rechten Unterarms festgestellt. Beide waren schon für die Halbfinals qualifiziert, doch keiner konnte daran teilnehmen. Aus dem zweiten Halbfinale qualifizierte sich nur Dimitri Bergé fürs Finale.



Weltmeister im Aufwärtstrend: GP-Sieger Mathieu Trésarrieu

Das fand mit nur vier Fahrern statt, weil Härtels Startplatz erneut frei blieb. Titelverteidiger Mathieu Trésarrieu steigerte sich

von Lauf zu Lauf und gewann vor Romano Hummel und Bergé. Letzterer konnte aber seine WM-Führung weiter ausbauen. ■

## LANGBAHN-WM

La Réole (F), 16. Juni

1. Mathieu Trésarrieu (F)	25 Punkte
2. Romano Hummel (NL)	19
3. Dimitri Bergé (F)	23
4. Josef Franc (CZ)	16
5. Michael Härtel (D)	15
6. Stéphane Trésarrieu (F)	14
7. James Shanes (GB)	12
8. Bernd Diener (D)	10
10. Martin Smolinski (D)	9
15. Stephan Katt (D)	2

## MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 2 Läufen

1. Dimitri Bergé	48 Punkte
2. Mathieu Trésarrieu	38
3. Josef Franc	30
4. James Shanes	29
5. Bernd Diener	29
6. Martin Smolinski	29
7. Romano Hummel	26
8. Michael Härtel	24
14. Max Dilger (D)	10
16. Stephan Katt	5

US-Motocross Mount Morris

# Tomacs erste Niederlage

In High Point erlitt Eli Tomac seinen ersten Punktverlust überhaupt. Ken Roczen auf Rang 4.

Von: **Thomas Schiffner**

Der Sieg von KTM-Speer Spitze Marvin Musquin im ersten Lauf von Mount Morris in Pennsylvania bedeutete den ersten Punktverlust in der Outdoor-Saison für Eli Tomac. Der Kawasaki-Überflieger rückte mit der Revanche am Franzosen in Lauf 2 die Verhältnisse aber wieder zurecht und führt die Meisterschaft nach dem ersten Saisondritt mit stattlichen 28 Punkten Vorsprung auf Musquin an.

Ken Roczen wurde in der Startkurve in Lauf 1 in einen Massenschub verwickelt, bei dem er unter mehreren gegnerischen Motorrädern begraben wurde. Bei der

Aufholjagd fuhr der Thüringer auf Platz 7 und blieb als Letzter in der Runde der Sieger.

In Moto 2 gewann Roczen den Holeshoot und machte mit Musquin die Führungsarbeit. Als der Honda-Pilot auf Platz 3 zurückfiel, machten Tomac und Musquin den Sieg unter sich aus.

Roczen verpasste zwar ein weiteres Podium, konnte sich aber auf Tabellenplatz 4 verbessern. ■



Erster Punktverlust: Eli Tomac

## US-MOTOCROSS

Mount Morris (USA), 16. Juni

4. Lauf

1. Eli Tomac (USA), Kawasaki	2-1
2. Marvin Musquin (F), KTM	1-2
3. Justin Barcia (USA), Yamaha	3-5
4. Ken Roczen (D), Honda	7-3
5. Justin Hill (USA), Suzuki	4-6
6. Weston Peick (USA), Suzuki	9-4
7. Blake Baggett (USA), KTM	5-7
8. Benny Bloss (USA), KTM	6-8
9. Cody Cooper (USA), Yamaha	8-10
10. Kyle Cunningham (USA), Suzuki	10-12

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 12 Läufen

1. Eli Tomac (USA)	197 Punkte
2. Marvin Musquin (F)	169
3. Justin Barcia (USA)	140
4. Ken Roczen (D)	131
5. Blake Baggett (USA)	130
6. Weston Peick (USA)	118
7. Benny Bloss (USA)	101
8. Phil Nicoletti (USA)	92
9. Jason Anderson (USA)	73
10. Cody Cooper (USA)	69

## NACHRICHTEN

### MXGP 2019 IN HONGKONG UND KUWAIT

Promoter Giuseppe Luongo hat den ersten Einblick in die MXGP-WM 2019 gegeben: „Wir müssen sieben Anfragen ablehnen; 20 GP ist das maximal tragbare Limit für die Teams. Es wird in Hongkong, China, im mittleren Osten (Kuwait), Argentinien und in Indonesien (2) sechs Übersee-GP geben.“ In Summe werden es mit der Türkei und Russland sieben GP in Asien sein. Der Youthstream-Boss hat das begrabene Thema USA nicht erwähnt. Wer in Europa weichen muss, wird in zehn Tagen bekannt gegeben.

### U21-WM: ALLE DEUTSCHEN AUSGESCHIEDEN

Bei den drei Qualifikationsläufen zur Finalserie der Speedway-U21-WM erreichte keiner der vier deutschen Piloten die Finalserie, für die sich jeweils die ersten Vier qualifizierten: In Liberec (CZ) wurde der anstelle von Michael Härtel (Langbahn-WM) startende Sandro Wassermann Zehnter. In Vetlanda (S) kam Dominik Möser auf Platz 9. In Rawicz (PL) fehlten dem Sechsten Daniel Spiller 3 Punkte; der letztjährige Finalist Lukas Fienhage wurde Neunter. Die FIM vergibt noch 3 Wildcards für die Finals.

### TRIAL-WM: BOU ZURÜCK

Beim dritten Lauf der Trial-WM in Andorra fand Weltmeister Toni Bou (Montesa) in die Erfolgsspur zurück. Nach seiner zweifachen Niederlage in Japan holte der Spanier in Sant Julia de Loria in den Pyrenäen seinen 99. GP-Sieg, womit er mit Trial-Legende Doug Lampkin gleichzog. Hinter dem zweitplatzierten Albert Cabastany (Beta) mussten sich die Japan-Sieger Jeroni Fajardo und Jaime Busto (beide GasGas) mit den Plätzen 3 und 4 zufriedengeben. Bou konnte damit seine WM-Führung, 7 Punkte vor Fajardo, verteidigen. Franc Kadlec wurde unter den 14 Startern Elfter. ■

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



**RS 6 Avant**, EZ 1/2015, 94000 km, daytonagrau, 1. Hd., unf.fr., dt. Fzg., Volla., Neu-UPE 153.450,- €, Bestzust., 69.900,- €. Tel. 09153/923266, jgauto@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44577

## BMW



**750Li xDrive Edition Exclusiv**, EZ 02/2017, 7500 km, 330 kW (448 PS), schwarz, Leder rauchweiß, Inzahlung möglich, UVPE: ca. 190.000,- €, wie neu, 99.500,- € (MwSt.awb.) SAVEX GmbH, Stettiner Str. 25 A, 76139 Karlsruhe, Tel. 0721-3545470, www.savex.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44510

**Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H**



**M4 GTS, Limited Edit., EZ 01/2018**, 3 km, 368 kW (500 PS), Frozen Grey Matt, Leder, Clubsportpaket, Head up, Carbon, Verbr. l/100 km: komb. 8,5, in.orts 11,2, auß.orts 7,0; CO2 komb. 233 g/km. Eff. Kl. G, 229.000,- € (MwSt. awb.) Hofmann Automobile GmbH, Breslauer Str. 61, 56566 Neuwied, Tel. 0171/3669211, www.hofmann-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44460



**Z8 stratusgrau**, 2. Hand, incl. Buch, 20" Alpina LM, Top Sammlerzustand!! EZ 07/2002, 50520 km, Leder schwarz, incl. komplettem Werkzubehör, 275.000,- €. Hofmann Automobile GmbH, Breslauer Str. 61, 56566 Neuwied, Tel. 0171/3669211, www.hofmann-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44458

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

## BMW Alpina

**Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H**



**ROLF HORN** D3 3.0 Biturbo Allrad, EZ 06/2017, 11000 km, 257 kW (349 PS), 20" LMR Classic, HUD, Panorama, RF-Kamera, 65.650,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0, www.rolfhorn.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44579



**BMW Alpina Roadster S**, Nr. 227, EZ 09/2005, unfallfrei, 40787 km, saphir-schwarz metallic, Innenausstatt. Walnappaleder, 2. Hand, Kundendienst, Sammlerzustand, VB 52.100,- €. Tel. 0049 174 3851155, info@mueller-messtechnik.de

## Wiesmann

**Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H**

## Ferrari



**1990 Ferrari F40**, 2. Hd., wenig km, kein Kat/Plexi/aktiv, nur € 975.000,-. **1972 Ferrari Dino GTS**, Classiche-zert., matching numbers/colours! Farbrarit! € 459.900,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com

mehr: motor-klassik.de Nr. 44626



*Autos die Spaß wachen* F1

**348 TB Individual**, 32000 km, 62.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44620

## Jaguar



**E-Type V12 Roadster/ 1974**, restauriert, Aut., Klima, H-Kennz., KD neu, 93.500,- €. Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44614

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

## Lamborghini

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



*Autos die Spaß wachen* F1

**Gallardo Schalter**, 42000 km, 1. Hd., dt. Fzg., 119.900,- € (MwSt. awb.) F1 GmbH, Neuwiesstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44618

## Lotus

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

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/1 82 - 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

**Mercedes**



**E 320 Sportline Cabriolet**, EZ 6/1994, 122877 km, 162 kW (220 PS), rot, Leder, Klima, SHZ, NR-Fzg., seit 16 Jahren in Besitz. Zustand 2, sehr gepflegt, Sommerfahrzeug, deutsches KFZ, Vollausstattung, Automatik, Preis 29.500,- €. Tel. 0171-7225672, verena.frielingsdorf@montino.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44554

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



**CITAN CP LINE! "CP LINE"** - HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 06/2016, ca. 14650 km, Aerodynamikpaket CP LINE (Front-, Seiten-, Heckspoiler), 17 Zoll Alu-Sportradsatz YPS4 mit Bereifung 225/40/R17, Klima, Panoramadach, Navi, Rückfahrkamera, Dachreling und vieles mehr... 19.790,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44554

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



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

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



**blackPEARL "V 250 - HARTMANN VP Spirit"**, EZ 06/2017, ca. 17100 km, schwarz und absolut edel, einzigartig im Auftritt, komplette Aerodynamik, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 20 Zoll Alu-Radsatz VEST1, Leistungssteigerung u.v.m. Edition mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6b, div. Interieur-Pakete, Allrad (4Matic), Standhgz., Panoramadach, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m. zum Preis von 62.800,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44551

**CLS AMG S4 M**, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 54000 km, NP: 160.000,-, VB 59.000,-. T. 0171/3491847

**Mercedes-Benz Geländewagen GE 230**, Bj. 91, 172000 km, mövengrau-met., AHK, Rammenschutz, TÜV neu, sehr guter Zustand, 13.900,- €. Tel. 06021/5835584

**Mini**

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

**Morgan**

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

**Porsche**

**Motorüberholung mit Hubraumerweiterung** 986/987-1 bis zu **50kW** Mehrleistung 996/997-1 Abholservice und TÜV **www.t-t-p.de 08061/36666**

**991 GTS**, Zul. 02/2015, 2. Hd., weiß, 53000 km, 7-Gang-Schalter, unfallfr., 95.000,- incl. MwSt. Tel. 0172/7870025

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



**911/964 Carrera 2**, MJ 1993, schwarz/schwarz. Originaler, scheckheftgepflegter 964 mit 171.000 km, Tiptronic, Doppelairbag, SSD, 17" Cup, seit 19 J. in einer Hand, kein Wartungsstau, kein Reimport, TÜV/AU neu, 55.000,- €. Seegers Automobile exklusiv, Burkhard Seegers e.K., Röcker Str. 70, 31675 Bückeburg, Tel. 05722/1808, Seegers-Automobile@t-online.de H

mehr: motor-klassik.de Nr. 44578

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

**Boxster**, EZ 08/11, 2. Hd., 34000 km, PZ-Scheckheft, Leder, Carrera-Rad 19", Navi etc., Topzustand, € 33.900,-. Tel. 0151/22381692



**Porsche 993 Targa**, EZ 11/95, echte 57400 km, 19 J. in 2. Hd., PZ/SH top gepflegt, viel Zubehör, Classic Data 2+/103.000,- €, VP € 93.500,-. Tel. 01520/2872670

**911 Bj. '65 Rennfahrzeug gesucht**, 0171/4167106 H

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

**Kaufe 911, Turbo + RS**. 0172/9342421H

**993 Coupé**, 7.1996, MJ. 96, (286 PS), unfallfrei, 89000 km, türkisgrün-met. (25 D), Leder classic grau, sehr schön, 17", ESSD, Klima, CD-Radio, Top PZ gepfll., TÜV 4/20, 58.500,- €. 0172/4008590

**www.Rennsportshop.com**

**Renn/Rallye**

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

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

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

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

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

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

**MOTOR SPORT aktuell** Jetzt online abonnieren!  
■ **Leser werben Leser**  
■ **Testabos**  
■ **Jahresabos**  
■ **Geschenkabos**  
**Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!**  
www.motorsport-aktuell.com/abo

**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**



**weller AUTOMOBILE** Berlin Dornow 49 74321 Bietigheim-Bissingen Telefon 01142-154278  
**XC 90 AWD Inscription**, EZ 10/2017, 25500 km, 173 kW (235 PS), Klima, 53.250,- € (MwSt. awb.), Navi, Xenon, Rückfahrkamera, Sitzheizung, Alu, ID: 5017727. Autohaus Weller GmbH & Co. KG, Berliner Str. 40, 74321 Bietigheim-Bissingen, Tel. 07142/9540-0, info@weller-automobile.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44575

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



**weller AUTOMOBILE** Berlin Dornow 49 74321 Bietigheim-Bissingen Telefon 01142-154278  
**V90 Momentum 38.860,- €**, EZ 9/2017, 27.500 km, 140 kW (190 PS), schwarz, ID: 5017729, Klima, Euro6, Leder, Sitzheizung, Alu, Isofix, Bi-Xenon, Rückfahrkamera, Apple Car-Play, Regensensor, Navi, Autohaus Weller GmbH & Co. KG, Berliner Str. 40, 74321 Bietigheim-Bissingen, Tel. 07142/9540-0, info@weller-automobile.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44576

**VW**

**memminger**  
www.feine-cabrios.de



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



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



**Cabrio Golf R DSG**, Bj. 13, 69000 km,  
Vollausst.: Led., Kll., DCC, Nav., neuw., ufr.,  
SH, 22.700,- € T. 01523/7634005

**Geschäftsverbindungen**

**BestWater**



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für unsere Vertriebspartner! Tel. 01523/3752139, 168@bestwater.de

**Immobilien**

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

**Modellautos**

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

**Veranstaltungen**

**Pistenclub TRACKDAYS**

Mo. 25.06.18	Spa-Francorchamps
Do. 28.06.18	Hockenheimring GP
Di. 03.07.18	Circuit Park Zandvoort
Sa. 07.07.18	Vallielunga
Do. 26.07.18	Mugello
Sa. 28.07.18	Salzburgring
Mo. 30.07.18	Red Bull Ring
Do. 02.08.18	Spa-Francorchamps
Fr. 03.08.18	Slovakiaring
Sa. 04.08.18	Hockenheimring GP
So. 05.08.18	Hockenheimring open pitlane
Mo. 13.08.18	Nordschleife
Mi. 15.08.18	Nürburgring SPRINT
Fr. 24.08.18	Hockenheimring GP
So. 09.09.18	Salzburgring
So. 09.09.18	Monza
Di. 11.09.18	Mugello
Fr. 14.09.18	Dijon-Prenois

**ALLE Termine:  
www.pistenclub.de  
+49 (0) 2153-951300**

Motorsport A-Lizenz Trainings  
http://www.in4vent.com H  
Freies Fahren Salzburgring am 15. Juli 2018. www.amc-burgau.de

**Verschiedenes**

**LOGO in Garn**  
Aufnäher, Direktbestückung, ab 1 Stck.,  
Lieferrn von Team-Bekleidung, Hemden,  
Caps, Overalls usw. Tel. 05021/62198,  
www.logo-in-garn.de H

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

**Versicherungen**

**RENNKASKO.DE**

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

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

**Zubehör**

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

**MOTORSPORT**  
aktuell

**MOTORMARKT**

**ANZEIGEN-SERVICE**

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

**Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG**  
Fahrzeugmarkt MSA  
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter [www.bestell-coupon.de/msa](http://www.bestell-coupon.de/msa)

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

Grid for text entry (10 columns, 5 rows)

Bitte veröffentlichen Sie den Text \_\_\_\_\_ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik \_\_\_\_\_

unter  Autos  Motorräder

als Privatannonce

als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,- € gewerblich zzgl. 50,- € (Mindestgröße 3 Zeilen)

unter Chiffre zzgl. 10,- €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

- MOTORSPORT aktuell € 2,20
- auto motor und sport € 4,20
- MOTORRAD € 4,20
- sport auto € 4,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat €		Anzeigenpreise gewerblich* €			
		bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
<input type="checkbox"/>	<b>MOTORSPORT</b> aktuell	17,-	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
<input type="checkbox"/>	<b>MOTORSPORT</b> aktuell + <b>MOTORRAD</b>	21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
<input type="checkbox"/>	<b>MOTORSPORT</b> aktuell + <b>auto motor sport</b> + <b>sport auto</b>	60,-	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

\* zzgl. MwSt.

Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name / Firma \_\_\_\_\_  
Vorname (ausgeschrieben) \_\_\_\_\_  
Straße/Nr. (kein Postfach) \_\_\_\_\_  
PLZ/Ort \_\_\_\_\_  
Telefon mit Vorwahl \_\_\_\_\_ Mobil \_\_\_\_\_  
E-Mail \_\_\_\_\_  
Rechtsverbindliche Unterschrift \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell  
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
Telefax: +49 (0)711 182 19 58  
www.motorsport-aktuell.com  
msa@motorpresse.de

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

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Leuschnerstraße 1  
70174 Stuttgart  
Telefon: +49 (0)711 182 18 20  
MOTORSPORT aktuell gehört zur  
auto motor und sport-Gruppe  
Geschäftsführung:  
Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
Andrea Rometsch, Tim Ramms  
Telefon: +49 (0)711 182 0

Leitung Geschäftsbereich Mobilität:  
Tim Ramms

Publisher Automobil: Michaela Klein  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden  
zberden@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 13 46  
Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig

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

Telefon: +49 (0)711 182 15 22  
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:

Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79  
Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
Max-Stromeyer-Straße 180  
78467 Konstanz  
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
Am Sandtorkai 74  
20457 Hamburg  
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

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

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

Abonnentenservice:  
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,  
Telefax +49 (0)711 182 25 50,  
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte übernimmt der Verlag keine  
Haftung.

# Leserbriefe

## Nicht nur Glück im Unglück

Zum F1-Rennen in Montreal  
MSa 26/2018

Die Kommentare zum letzten GP in Kanada sind deutliche Hinweise auf den wenig unterhaltsamen Verlauf, wenn man nicht schon sagen will, es war wieder einmal fad. Das frühe Abwinken durch ein Model war natürlich für die Medien der Aufmacher. Und beim spektakulären Abflug von Brendon Hartley und Lance Stroll gleich in der Startrunde wurde wieder das „Glück“ strapaziert. Als Betroffener denke ich da immer an das schwarze Wochenende 1994 in Imola. Der Tod des dreifachen Weltmeisters Ayrton Senna und eines F1-Neulings, Roland Ratzenberger, hat erst vieles in Richtung Sicherheit in der Formel 1 auf Schiene gebracht. Es ist also nicht Glück, sondern es sind die hartnäckigen Bemühungen der FIA, allen voran Max Mosley und Charlie Whiting, die viele Unfälle nach 1994 glimpflich ausgehen ließen. Ach, noch zum Rennen: Gratulation an Sebastian Vettel. Und zu Toto Wolff: Es gibt bei noch zwei Dritteln der Saison genug Gelegenheit, kein Scheißresultat einzufahren.

Rudolf Ratzenberger,  
A-5020 Salzburg

## Sound wie eine Nähmaschine

Zur Formel E in Zürich  
MSa 26/2018

Ich habe im 55 km benachbarten Zürich mein erstes Formel-E-Rennen besucht. Es war für mich total enttäuschend. Weder Lautsprecher noch TV-Leinwände fand ich an der Rennstrecke. An der erforderlichen Stromversorgung kann es bei einem Stadtkurs

## BILD DER WOCHE



Valtteri Bottas wurde von der finnischen Airforce zu einem Rundflug eingeladen

nicht liegen! Da ich im Motorsport firm bin, konnte ich das Rennen einigermaßen nachvollziehen. Aber die vielen Leute, die sicherlich zum ersten Mal bei einem Autorennen waren, hatten größte Probleme. Da ist noch viel Luft nach oben zu einer perfekten Unterhaltung für die Zuschauer. Der Sound ist wirklich gewöhnungsbedürftig. Die Singer-Nähmaschine meiner Oma hatte einen ähnlichen Sound. Da ist mir der Sound in der Formel 1, DTM oder MotoGP doch lieber. Es wird ein einmaliger Besuch einer solchen Veranstaltung bis auf Weiteres bleiben. Auch wenn es von meinem Wohnort ein sehr kurzer Anfahrtsweg ist.

Helmut Assfalg,  
D-78224 Singen

## Erstes Rennen nicht gewürdigt

Zur DTM in Budapest  
MSa 25/2018

So einen schwachen DTM-Bericht habe ich in MSA schon lange

nicht mehr gelesen... Hat denn Claus Mühlberger überhaupt mitbekommen, dass es am Samstag ein spannendes DTM-Rennen gab? Zwar nicht gerade wie in Hockenheim, aber besser als 80 Prozent der letztjährigen Rennen. Da wird gerade im letzten Absatz in einem Satz erwähnt, dass es im Samstagrennen eine maue BMW-Vorstellung gab – fertig. Wenigstens ist bei den Ergebnissen das Rennen existent. Bei solcher Berichterstattung in der Motorsportzeitung Nummer 1 wundert man sich auch nicht über einen Mercedes-Rückzug... Ein mit viel Glück erreichter BMW-Sieg ist o. k., die Mercedes- und Audi-Erfolge ohne unglückliche Boxengassen-Unfälle sind jedoch besser!

Thomas Tenberg,  
D-99867 Gotha

## 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.

23. Juni: VLN Rennen 3: 60. ADAC ACAS H&R-Cup

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Mittwoch, 20. Juni

ab 13.45	Formel 2, 3. bis 8. Lauf 2018 (Wh.)	Sport 1+
18.00	Rallye-EM, ERC All Access (Magazin)	Eurosport 2

#### Donnerstag, 21. Juni

00.00	WEC, Highlights 24h Le Mans	Eurosport 1
01.00	Rallye-EM, Zypern (Zus.)	Eurosport 1

#### Freitag, 22. Juni

ca. 16.00	Formel 1 Le Castellet, FP2 <b>LIVE</b>	SAT.1
ab 22.00	WTCR Zandvoort, 2. & 3. Rennen (Wh.)	Eurosport 1
23.10	WEC, Highlights 24h Le Mans	Sport 1+

#### Samstag, 23. Juni

11.05	F3-EM Norisring, 1. Rennen <b>LIVE</b>	N-TV
13.00	DTM Norisring, 1. Rennen <b>LIVE</b>	SAT.1
15.00	F1 Le Castellet, FP3 (Zus.) & Quali <b>LIVE</b>	RTL
15.55	F1 Le Castellet, Qualifying <b>LIVE</b>	ORF1/SRF info
17.05	Einstieg in den Motorsport (Reportage)	WELT
20.05	Formel 2 Le Castellet, Hauptrennen (Aufz.)	Sport 1+
21.15	Carrera Cup, Highlights Spielberg (Magazin)	Sport 1+

#### Sonntag, 24. Juni

10.00	Formel 2 Le Castellet, Sprintrennen <b>LIVE</b>	Sport 1+
10.00	WTCR Vila Real, 2. Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1
10.05	F3-EM Norisring, 2. Rennen <b>LIVE</b>	N-TV
11.55	Formel 2 Le Castellet, Sprintrennen <b>LIVE</b>	Sport 1+
13.00	DTM Norisring, 2. Rennen <b>LIVE</b>	SAT.1
13.45	BGTS Misano, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
15.15	F1 Le Castellet, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	RTL
ca. 15.40	F1 Le Castellet, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	ORF1/SRF info
ab 16.00	WTCR Vila Real, 2. & 3. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
18.30	IndyCar Series, Elkhart Lake <b>LIVE</b>	Sport 1 US
20.30	NASCAR Cup Series, Sonoma <b>LIVE</b>	Motorvision TV
22.30	Porsche GT Magazin	Sport 1

### Motorrad

#### Donnerstag, 21. Juni

20.00	Supersmoto-EM, Poznan (Zus.)	motorsport.tv
-------	------------------------------	---------------

#### Freitag, 22. Juni

ab 00.00	Superbike-WM Brünn, die Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
----------	--	-------------

#### Samstag, 23. Juni

19.00	Speedway-EM, Gniezno <b>LIVE</b>	Eurosport 1
20.00	Superbike-WM Monterey, Quali <b>LIVE</b>	Eurosport 2
22.15	Superbike-WM Monterey, Quali (Aufz.)	Eurosport 1
22.30	Superbike-WM Monterey, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Servus TV
22.45	Superbike-WM Monterey, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Eurosport 1

#### Sonntag, 24. Juni

16.05	World Enduro Super Series, Lozère (Zus.)	Servus TV
ca. 22.40	Superbike-WM Monterey, 2. Lauf <b>LIVE</b>	ES 1/Servus TV

#### Dienstag, 26. Juni

ab 00.00	SBK-WM Monterey, die Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
ab 02.05	ADAC MX Masters, Fürstl. Drehna/Mölln	Sport 1+

### Internet/Livestream

#### Samstag, 23. Juni

08.15	VLN 3. Lauf, Training & Rennen <b>LIVE</b>	vln.de
10.20	DTM Norisring, 1. Qualifying <b>LIVE</b>	ran.de
ca. 17.30	BGTS Misano, 1. Rennen <b>LIVE</b> www.blancpaingtseries.com	

#### Sonntag, 24. Juni

11.10	DTM Norisring, 2. Qualifying <b>LIVE</b>	ran.de
ca. 15.10	F3-EM Norisring, 3. Rennen <b>LIVE</b> www.fiaf3europe.com	
ca. 16.00	Pikes Peak Bergrennen <b>LIVE</b> (kostenpfl.)	ppihc.org

# Vorschau



Grand Prix von Frankreich: Die Formel 1 feiert die Rückkehr nach Le Castellet



Superbike-WM Laguna Seca: Zum achten Saisonlauf geht's nach Kalifornien

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

21.–24.06.	Cross-Country-WM, Baja/Italien	I
22./23.06.	ÖRM, Schneebergland Rallye	A
23.06.	60. ADAC ACAS H&R Cup (3. Lauf VLN)	D
23./24.06.	Tourenwagen/WTCR, Vila Real	P
23./24.06.	DTM, Norisring (+ F3-EM)	D
23./24.06.	Blancpain GT Sprint, Misano (+ GT4-ES)	I
24.06.	Formel 1, Le Castellet (+ F2/GP3)	F
24.06.	IndyCar Series, Elkhart Lake/Wisconsin	USA
24.06.	NASCAR Cup Series, Sonoma/Kalifornien	USA
24.06.	BTCC, Croft	GB
24.06.	Bergrennen, Pikes Peak/Colorado	USA

### Motorrad

22.–24.06.	Sachsenring Classic, Sachsenring	D
23.06.	Trial-WM, Gouveia	P
23.06.	Speedway-EM, Gniezno	PL
23.06.	Speedway-U21-EM, Pilsen	CZ
23.06.	Speedway-Bundesliga, Wittstock	D
23./24.06.	Superbike-WM, Monterey/Kalifornien	USA
23./24.06.	Gespann-WM, Sachsenring	D
24.06.	Langbahn-WM-Challenge, Bielefeld	D
24.06.	ADAC MX Masters, Bielstein	D



# Top-Ausstattung

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



## Werkzeugbox, 155-tlg.

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



**TOP  
EXTRA**

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

## Ihre Abo-Vorteile:

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

## Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888

Fax +49 (0)711 182-2550

motorsportaktuell@dpv.de

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. Best.-Nr. 1625305  verschenken. Best.-Nr. 1625306

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

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

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

Name, Vorname		Gewünschter Bestellungsart ab:	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		

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

Datum	Unterschrift
	X

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

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