

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Hamilton gewinnt Monaco-GP Reifendrama und Zittersieg

NR. 24 / 29. MAI 2019



Formel E in Berlin

**Lucas di Grassi und
Audi mit Heimsieg**

Formel 1: Nachruf

**Abschied von
Niki Lauda**

Deutschland €2,50

A €2,80 · CH sfr 4,00 · I €3,30

B, NL, LUX €3,00 · E €3,30



ly 500 mit Herzschlagfinale
**mon Pagnaud hält
lex Rossi in Schach**



MotoGP-Interview: Andrea Dovizioso
**„Wir müssen nur noch
etwas Kleines finden“**



MotoGP: KTM mit Aufwärtstrend
**Die Aufholjagd von
KTM zeigt Wirkung**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Mercedes siegt in Monaco trotz Reifenpanne S. 4
- Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten aus Monte Carlo S. 6
- Formel 1** Die Monaco-Lotterie, Fahrerlager und Kommentar S. 8
- Formel 1** Nachruf: Abschied von F1-Legende Niki Lauda S. 10
- Formelsport** Weitere F1-News und Formel 2 in Monaco S. 12
- Formelsport** Wie Pagenaud beim Indy 500 gewann S. 14
- Formelsport** Di Grassi siegt bei der Formel E in Berlin S. 18
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenszene S. 20
- Rallye-WM** Vorschau Portugal und aktuelle Hintergründe S. 22
- Rallyesport** ERC in Lettland, Tragödie bei der DRM S. 24
- Rallycross-WM** Timmy Hansen gewinnt in Silverstone S. 26
- Tourenwagen** Die TCR Europe zu Gast in Hockenheim S. 28
- Markenpokal** Deutschland-Auftritt: Jaguar eTrophy in Berlin S. 30
- Tourenwagen** Aktuelles aus den verschiedenen Serien S. 31

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Allround-Talent Andrea Dovizioso S. 32
- MotoGP** Analyse zum großen KTM-Sprung in Frankreich S. 34
- Motorrad-WM** Aktuelle Nachrichten, Vorschau Mugello S. 36
- Histor. Sport** Seitenwagen-Geschichte in Ursenbach S. 38
- Straßensport** News von der Isle of Man und weitere News S. 40
- Offroad** Speedway-WM, US-Motocross und Aktuelles S. 41
- Motocross-WM** Gajser nach Doppelsieg ganz nah dran S. 42

Leserservice:

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



18 Formel E in Berlin: Lucas di Grassi siegt in Tempelhof



28 TCR Europe in Hockenheim: Heiße Tourenwagen-Action im Motodrom



38 Motorrad-Party in Ursenbach: Großes Fest zum Gedenken an Helmut Fath

Niki Lauda war einer der letzten Klartextredner in der Formel 1. Mit seinem Tod verliert das Fahrerlager aber auch eine Stimme der Vernunft.

Wie gerne hätten wir nach dem Grand Prix von Monaco gesehen, wie Niki Lauda vor der Leistung von Lewis Hamilton das Kapperl gezogen hätte. Gerne hätten wir auch seine Meinung zu den Aktionen von Verstappen gehört, der Mercedes mit seiner Boxen-Attacke auf Bottas erst die Chance zum nächsten Doppelsieg nimmt und am Ende beinahe auch noch Hamilton abräumt. Wir wissen nicht, welche Worte Niki gewählt hätte. Wir können uns aber vorstellen, dass sie deftig ausgefallen wären.

Für uns Journalisten war „der Niki“ ein großer Glücksfall. Lauda war ein Schwarz-Weiß-Denker. Bei ihm gab es keine Zwischentöne. Er war keiner, der einen kühnen Gedanken oder einen lockeren Spruch gleich wieder relativierte, weil er Angst haben musste, dass er ihm später um die Ohren fliegt. Selbst den Spagat zwischen den Jobs als TV-Experte und Mercedes-Aufsichtsrat meisterte der Wiener bravourös. Weil er auch sein eigenes Team bei der Kritik vor der Kamera nicht außen vor ließ.

Sebastian Vettel traf nach dem Rennen die richtigen Worte: „Wir können Niki gar nicht genug würdigen. Es fehlt der Mensch und die Werte, für die er gestanden hat. Von der Sorte gibt es leider nicht mehr so viele. Und so viel kommt da leider auch nicht nach.“

In der paranoiden Formel-1-Welt war die schonungslo-

se Ehrlichkeit Laudas eine erfrischende Ausnahme. Wir haben uns leider schon fast daran gewöhnt, dass vielköpfige PR-Apparate stets versuchen, alles unter den Teppich zu kehren, was nicht ins perfekte Marketing-Bild passt. Doch Lauda ließ sich zum Glück nie einfangen. Als Mercedes zum Beispiel letztes Jahr beim GP Frankreich den Einsatz des neuen Motors bis zur letzten Minute verschleiern wollte, ärgerte sich Lauda schon beim Anflug auf Le Castellet über die Heimlichkeiten. Gleich nach der Ankunft im Fahrerlager steckte er uns: „Natürlich ist der neue Motor im Auto. Morgen weiß es doch eh jeder.“

Während sich die meisten Stars lieber im Hinterzimmer der Motorhomes verstecken, war Lauda für Fans und Presse immer ansprechbar. Grantig wurde er nur, wenn einer der vielen Fahrerlager-Schwätzer seine Zeit stehlen wollte. Der schwere Unfall 1976 am Nürburgring machte ihm nachdrücklich bewusst, dass unser aller Lebensdauer begrenzt ist. Aber im Gegensatz zu den meisten anderen Menschen handelte Niki auch so.

Kaum ein Journalist kannte Lauda so gut wie Michael Schmidt. In seinem eindrucksvollen Nachruf (S.10) lässt er das bewegte Leben des dreifachen F1-Champions noch einmal Revue passieren.

Leider sind zwei Seiten dafür nicht annähernd genug.



Tobias Grüner
Redakteur



CARSPOTTING IN MONACO

Journalisten parken bei der Formel 1 in Monaco traditionell in der Tiefgarage. Auf dem Weg ins Pressezentrum entdeckten Michael Schmidt und Bianca Leppert diese beiden Schmuckstücke – so etwas gibt es nur in Monte Carlo.



TOLLES PROGRAMM

GT-Autos, Tourenwagen, zwei starke Markenpokale, ein paar Formel-Renner – und das alles sehr nahbar. Beim Event der International GT Open und TCR Europe in Hockenheim fühlte es sich fast an wie in seligen BERU-Top-10-Zeiten, wie Redakteur Michael Bräutigam feststellte.



RADELNDER REPORTER

Seit Kurzem kann man in Berlin E-Bikes von Jump (gehört zu Uber) ausleihen. Claus Mühlberger probierte die Pedelecs beim Formel-E-Rennen aus. Fazit: hoher Spaßfaktor und per Uber-App simpel zu mieten.



GROSSES RENNEN, GROSSER POKAL

Nein, der Sieger des Indy 500 darf die 164 cm hohe Trophäe nicht mit nach Hause nehmen. Dafür gibt es eine kleine, 35 cm hohe Version – genannt Baby Borg.



42 Motocross-WM in Frankreich:
Nächster Gajser-Sieg vor vollen Tribünen

SZABADFI

Mercedes siegt trotz

Mercedes hat sich in Monaco selbst ein Bein gestellt und Lewis Hamilton auf die falschen Reifen gesetzt – trotzdem hat er den Sieg eingefahren. Das Safety Car wirbelte für einige Teams die Strategien durcheinander, die letztlich rennentscheidend waren. Sebastian Vettel profitierte vom Tohuwabo in der Boxengasse und wurde Zweiter.

Von: **Bianca Leppert**

Wie hat sich Mercedes mit den Reifen verzockt?

Lewis Hamilton hatte sozusagen eine Standleitung zum Kommandostand. Immer wieder zweifelte er an, ob er es mit den Medium-Reifen noch bis zum Ende des Rennens schaffen würde. Schon 28 Runden vor Schluss ging die Diskussion los. „Ich weiß nicht, was ihr erwartet habt, als ihr diese Reifen aufgezogen habt, aber wir müssen wohl auf ein Wunder hoffen...“

Die Frage lautete: Würde Hamilton tatsächlich an die Box kommen oder würde er es schaffen, das schwarze Gummi über die Distanz zu retten, ohne von den drängelnden Hintermännern Max Verstappen und Sebastian Vettel überholt zu werden? Für Hamilton war die Antwort klar: „Es ging um Crash oder Ankommen. Ich wäre auf keinen Fall reingekommen.“

Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff gibt zu: „Rückblickend wissen wir, dass die Reifenwahl bei Lewis falsch gewesen ist. Wir hätten bei seinem Stopp auf die harten Reifen wechseln müssen. Aber so etwas passiert. Zu diesem Zeitpunkt dachten wir, dass der Medium-Reifen die richtige Wahl war. Heute hat der Fahrer den Unterschied ausgemacht und sich das Rennen perfekt eingeteilt.“

Andrew Shovlin, Chefindingenieur von Mercedes, erklärt: „Die Safety-Car-Phase kam früher, als es uns lieb gewesen ist, und rück-

blickend hätten wir auf den harten Reifen wechseln sollen. Aber wir waren wegen des Aufwärmens der Reifen beim Restart besorgt. Deshalb haben wir uns für den Medium-Reifen entschieden, was Lewis das Leben erschwert hat. Diese Entscheidung werden wir uns genauso wie die zugrunde liegenden Informationen noch einmal genau ansehen. Wir sind sehr dankbar dafür, dass Lewis das Rennen bis zum Ende so im Griff hatte – er musste richtig hart für seinen Sieg arbeiten.“

War es schlau, in der Safety-Car-Phase zu stoppen?

Weil sich Charles Leclerc im Ferrari mit zerfetztem Reifen an die Box rettete, war die Strecke mit Gummiteilen übersät. Nach Runde 10 musste deshalb das Safety Car ausrücken. Die Frage lautete: stoppen oder nicht stoppen? Für die Spitzengruppe bestehend aus Lewis Hamilton, Max Verstappen, Valtteri Bottas und Sebastian Vettel war es richtig, zum Service zu kommen. Auch wenn der Zeitpunkt, als das Safety Car auf die Strecke kam, nicht ideal war. Man wusste jedoch, dass man die restlichen 67 Runden mit den harten Reifen überleben kann. Lediglich bei Hamilton war das Risiko mit den Medium-Reifen etwas höher. Ohnehin mussten sich die vier Spitzenfahrer, also Hamilton, Vettel, Bottas und Verstappen, gegenseitig covern. Der ideale Zeitpunkt für das Safety Car wäre laut Toto Wolff eher Runde 15 oder 16 gewesen.

Daniel Ricciardo im Renault und Kevin Magnussen im Haas mussten als direkte Verfolger der Topautos ebenfalls einen Boxenhalt einlegen, weil sie nicht wissen konnten, was die Autos dahinter machen würden. Die beiden liefen jedoch im weiteren Verlauf des Rennens in die Falle, weil sie im Verkehr hängen blieben. „Es war die wichtigste Entscheidung des Tages, Daniel in der Safety-Car-Phase reinzuholen. Es erwies sich leider als falsch, da es McLaren die Möglichkeit gab, eine intelligente Teamstrategie mit Norris und Sainz umzusetzen“, klagte Renault-Teamchef Cyril Abiteboul.



Verstappen hing Hamilton das ganze Rennen im Nacken. Aber der Weltmeister machte keinen Fehler



Erfrischung nach der harten Arbeit. Hamilton feierte den sechsten Mercedes-Sieg der Saison mit einem Sprung in den Pool

z Reifen-Fauxpas



Leclerc verteilte Reifenteile auf der Strecke
ste so die Safety-Car-Phase aus. Immerhin
e Teamkollege Vettel zu den Profiteuren

WILHELM

XPB

Bei Sergio Pérez im Racing Point war es vermutlich eher eine Verzweiflungstat, in die Box zu kommen, weil er ohnehin keine Position dadurch verlor und Racing Point die Strategien zwischen dem Mexikaner und Lance Stroll splitten wollte. Zu denjenigen, die an der Box vorbeifuhren, gehörten Pierre Gasly im Red Bull und Carlos Sainz im McLaren, weil sie wiederum etwas anderes als Ricciardo und Magnussen machen mussten. Wäre ein zweites Safety Car gekommen, wären sie die großen Gewinner gewesen ...

Warum spielten Norris und Stroll Schicksal?

Sowohl Lando Norris als auch Lance Stroll waren in diesem Rennen für viele andere Fahrer ein Fluch. Beide gehörten zu denjenigen Piloten, die in der Safety-Car-Phase ab Runde 10 nicht an die Box abbogen. Zunächst stahl Norris Renault-Pilot Daniel Ricciardo Zeit, der beim Service war, dann aber hinter dem McLaren festhing. Das gleiche Schicksal teilten Kevin Magnussen im Haas, Sergio Pérez im Racing Point und Nico Hülkenberg im Renault. Die Lücke zwischen Norris und dem vorderen Zug klappte teilweise bis zu 15 Sekunden auf. Für McLaren machte es Sinn. Denn Norris blockte mit seinem späten Stopp in Runde 47 die anderen, um so einen Vorteil für Teamkollege Carlos Sainz herauszuholen, der schon in Runde 30 beim Service war. Später war es Lance Stroll, der die Frühstopper Zeit kostete. Es ist eine Erklärung dafür, warum die Gruppe aus dem Mittelfeld, die eigentlich die Pace hatte, nicht vorankam.

Wie kam Ricciardo noch an Grosjean vorbei?

Bei der Zieldurchfahrt nach 78 Runden wunderte sich so mancher, wie Daniel Ricciardo noch an Romain Grosjean vorbeigekommen war. Denn in Runde 70 trennten die beiden noch 16 Sekunden. Doch kurz vor dem Zielstrich brachen die Rundenzeiten von Grosjean plötzlich ein. Teilweise umrundete er den Kurs im Haas auf den viel frischeren Medium-Reifen mehr als zwei Sekunden langsamer als Verfolger

Ricciardo, dessen Boxenstopp 39 Runden früher erfolgte. Dabei schrumpfte der Vorsprung auf nur noch 4,860 Sekunden.

Weil Grosjean noch eine Strafe von fünf Sekunden wegen Überfahren der weißen Linie an der Boxenausfahrt auf dem Konto hatte, ging das imaginäre Duell um 0,140 Sekunden zugunsten des Australiers aus. „Es war knapp, ich glaube immer noch, dass ein Teil meines Rades die Linie berührt hat, aber ich habe die Strafe bekommen“, meinte Grosjean nach dem Rennen.

Was lief bei Verstappen in der Box falsch?

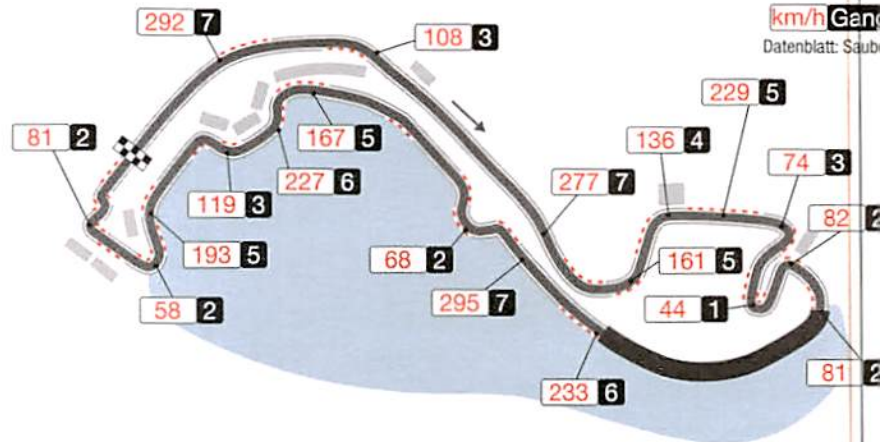
Max Verstappen kämpfte mit Lewis Hamilton um den Sieg – allerdings mit stumpfen Waffen. Denn er schleppte immer eine Fünf-Sekunden-Strafe mit sich herum. Die hatte der Holländer nach dem Boxenstopp in der Safety-Car-Phase aufgebremst bekommen. Als er nach dem Service losfuhr, kam er direkt neben Valtteri Bottas im Mercedes raus und drückte den Gegner in die Leitplanke. Der Finne musste eine Runde später erneut an die Box, weil dabei seine Felge beschädigt wurde. Für Verstappen folgte die Strafe wegen „Unsafe Release“ auf dem Fuß. Sie wurde nach dem Rennen auf die Zeit addiert, weshalb er auf Platz 4 hinter Bottas rutschte. Daneben gab es zwei Strafpunkte für Verstappen. Die Begründung der Sportkommissare: Auch wenn es eng zuing, hätte Verstappen die Möglichkeit gehabt, den Kontakt zu verhindern.

Bei Red Bull sieht man das freilich etwas anders. Red-Bull-Berater Helmut Marko sagte: „Dadurch, dass die Ferrari-Box zwischen uns und Mercedes liegt, konnten wir nicht richtig sehen, dass Bottas ankam.“ Teamchef Christian Horner machte seinen Leuten ebenfalls keinen Vorwurf: „Max hat die Box vor Bottas verlassen, was laut den Regeln in Ordnung ist. Leider wurde alles ein wenig zu eng.“ Auch Max Verstappen war der Meinung, nichts falsch gemacht zu haben: „Ich fahre dann los, wenn mir das Zeichen dazu gegeben wird“, so der 21-Jährige. ■

GP MONACO: 6. VON 21 LÄUFEN – 26. MAI 2019

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	3,337 km
Runden:	78
Distanz:	260,286 km
Zuschauer:	60 000
Wetter:	22 Grad, bedeckt
Topspeed Qualifikation:	291,6 km/h (Vettel)
Topspeed Rennen:	291,9 km/h (Pérez)
Gangwechsel/Runde:	46
Volllastanteil:	54 % (505 m = 7,5 s)
Benzinverbrauch/Runde:	1,91 Liter
Führungswechsel:	0



STARTAUFSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.10,166 min		
2	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.10,252 min		
3	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Honda, 1.10,641 min		
4	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.10,947 min		
5	Kevin Magnussen, DK	20
HaasF1-Ferrari, 1.11,109 min		
6	Daniel Ricciardo, AUS	3
Renault, 1.11,218 min		
7	Daniil Kvyat, DK	26
Toro Rosso-Honda, 1.11,271 min		
8	Pierre Gasly, F ¹⁾	10
Red Bull-Honda, 1.11,041 min		
9	Carlos Sainz, E	55
McLaren-Renault, 1.11,417 min		
10	Alexander Albon, THA	23
Toro Rosso-Honda, 1.11,653 min		
11	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.11,670 min		
12	Lando Norris, GB	4
McLaren-Renault, 1.11,724 min		
13	Romain Grosjean, F	8
HaasF1-Ferrari, 1.12,027 min		
14	Kimi Räikkönen, FIN	7
Alfa Romeo-Ferrari, 1.12,115 min		
15	Charles Leclerc, MC	16
Ferrari, 1.12,149 min		
16	Sergio Pérez, MEX	11
Racing Point-Mercedes, 1.12,233 min		
17	Lance Stroll, CDN	18
Racing Point-Mercedes, 1.12,846 min		
18	Antonio Giovinazzi, IT ¹⁾	99
Alfa Romeo-Ferrari, 1.12,185 min		
19	George Russell, GB	63
Williams-Mercedes, 1.13,477 min		
20	Robert Kubica, PL	88
Williams-Mercedes, 1.13,751 min		

Startnummer

1) 3 Plätze zurück wegen Behinderung eines anderen Fahrers

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Hamilton	78/78 ²⁾	1:43.28,437 min = 150,928 km/h	s/m	1 (24,266 s)	1.16,167 min
2. Vettel	78	+ 2,602 s	s/h	1 (24,483 s)	1.16,277 min
3. Bottas	78	+ 3,162 s	s/m/h	2 (49,806 s)	1.15,163 min
4. Verstappen ³⁾	78	+ 5,537 s	s/m	1 (24,011 s)	1.16,229 min
5. Gasly	78	+ 9,946 s	s/m/s	2 (48,019 s)	1.14,279 min
6. Sainz	78	+ 53,454 s	s/m	1 (23,795 s)	1.15,891 min
7. Kvyat	78	+ 54,574 s	s/m	1 (24,023 s)	1.16,288 min
8. Albon	78	+ 55,200 s	s/m	1 (25,062 s)	1.15,607 min
9. Ricciardo	78	+ 1.00,894 min	s/m	1 (24,269 s)	1.15,697 min
10. Grosjean ⁴⁾	78	+ 1.01,034 min	s/m	1 (24,219 s)	1.16,746 min
11. Norris	78	+ 1.06,801 min	m/s	1 (25,026 s)	1.16,413 min
12. Pérez	77		m/h	1 (28,463 s)	1.16,613 min
13. Hülkenberg	77		m/h	1 (25,532 s)	1.16,276 min
14. Magnussen ⁴⁾	77		s/m	1 (25,419 s)	1.16,992 min
15. Russell	77		m/h	1 (26,165 s)	1.17,038 min
16. Stroll ⁴⁾	77		m/h	1 (24,591 s)	1.16,379 min
17. Räikkönen	77		s/m	1 (26,299 s)	1.16,436 min
18. Kubica	77		m/h	1 (23,946 s)	1.17,388 min
19. Giovinazzi	76		s/m+10	1 (35,651 s)	1.16,299 min
20. Leclerc	16	Aufgabe (P 20)	m/h/s		1.19,151 min

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

FAHRER-WM

1. Hamilton	4*	137 Punkte
2. Bottas	2	120 Punkte
3. Vettel		82 Punkte
4. Verstappen		78 Punkte
5. Leclerc		57 Punkte
6. Gasly		32 Punkte
7. Sainz		18 Punkte
8. Magnussen		14 Punkte
9. Pérez		13 Punkte
10. Räikkönen		13 Punkte
11. Norris		12 Punkte
12. Kvyat		9 Punkte
13. Ricciardo		8 Punkte
14. Albon		7 Punkte
15. Hülkenberg		6 Punkte
16. Stroll		4 Punkte
17. Grosjean		2 Punkte

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	3:3
Vettel – Leclerc	5:1
Verstappen – Gasly	6:0
Sainz – Norris	3:3
Kubica – Russell	1:5
Pérez – Stroll	6:0
Kvyat – Albon	4:2
Grosjean – Magnussen	2:4
Hülkenberg – Ricciardo	1:5
Räikkönen – Giovinazzi	6:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	6*	257 Punkte
2. Ferrari		139 Punkte
3. Red Bull-Honda		110 Punkte
4. McLaren-Renault		30 Punkte
5. Racing Point-Mercedes		17 Punkte
6. Haas-Ferrari		16 Punkte
7. Toro Rosso-Honda		16 Punkte
8. Renault		14 Punkte
9. Alfa Romeo-Ferrari		13 Punkte



Video:
Die Diskussion nach dem Rennen

GP MONACO, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:12,106 min	47
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,059 s	35
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,072 s	43
4. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,361 s	25
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,717 s	36
6. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,064 s	41
7. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,121 s	45
8. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,126 s	24
9. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,257 s	39
0. Romain Grosjean	Haas	+ 1,273 s	23
11. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,307 s	41
12. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,331 s	39
13. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,625 s	40
14. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,721 s	45
15. Lando Norris	McLaren	+ 2,172 s	39
16. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,460 s	40
17. George Russell	Williams	+ 3,009 s	40
18. Robert Kubica	Williams	+ 3,408 s	24
19. Lance Stroll	Racing Point	+ 4,029 s	37
0. Carlos Sainz	McLaren	+ 48,564 s	4

GP MONACO, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1:11,265 min	26
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,053 s	27
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,213 s	27
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,274 s	24
5. Pierre Gasly	Red Bull	+ 0,473 s	27
6. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,905 s	23
7. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 0,929 s	27
8. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,005 s	25
9. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,043 s	27
0. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,073 s	32
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,224 s	26
12. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,254 s	26
13. Romain Grosjean	Haas	+ 1,301 s	27
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,318 s	7
5. Carlo Sainz	McLaren	+ 1,597 s	29
6. Lando Norris	McLaren	+ 1,649 s	26
17. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,967 s	23
8. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,357 s	21
9. Robert Kubica	Williams	+ 2,821 s	27
0. George Russell	Williams	+ 3,040 s	27

GP MONACO, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:11,118 min	41
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,081 s	48
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,763 s	42
4. Pierre Gasly	Red Bull	+ 0,820 s	39
5. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 0,913 s	51
6. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,934 s	17
7. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,056 s	54
8. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,121 s	51
9. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,224 s	51
10. Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,232 s	42
11. Romain Grosjean	Haas	+ 1,274 s	51
12. Lando Norris	McLaren	+ 1,275 s	27
13. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,301 s	47
14. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,459 s	39
15. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,634 s	44
16. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,754 s	49
17. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,770 s	53
18. Lance Stroll	Racing Point	+ 3,440 s	40
19. George Russell	Williams	+ 3,934 s	37
20. Robert Kubica	Williams	+ 4,028 s	45

STATISTIK DES WOCHENENDES

59

Lewis Hamilton hat Michael Schumacher den nächsten Rekord abgejagt. In Monaco fuhr er seine 59. Pole-Position für Mercedes ein. Schumi stand im Ferrari ein Mal weniger auf dem besten Startplatz. Die neue Bestmarke für die meisten Doppelsiege in Folge verfehlte Mercedes jedoch. Nachdem Valtteri Bottas in der Boxengasse von Max Verstappen eingeklemmt wurde, schaffte es Sebastian Vettel als erster Pilot in diesem Jahr, einen Silberpfeil hinter sich zu lassen. Für Ferrari gab es dennoch keinen Grund zu feiern. Charles Leclerc kam nicht ins Ziel. Auf seinem Heimrennen scheint ein Fluch zu liegen. Schon 2018 kam der damalige Sauber-Pilot nach einer Kollision mit Brendon Hartley nicht über die Distanz. Und 2017 sah Leclerc in den beiden GP2-Rennen in Monaco auch nicht die Zielflagge.



Nach Fahrt auf Pole-Position sprang Lewis Hamilton an den Zaun

FAHRERNOTEN

- 10/10** @ 9,17
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
- 09/10** @ 9,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
- 09/10** @ 8,00
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
- 05/10** @ 7,00
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
- 10/10** @ 9,00
Max Verstappen
Red Bull Racing
- 08/10** @ 6,50
Pierre Gasly
Red Bull Racing
- 06/10** @ 6,50
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1
- 08/10** @ 6,33
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1
- 07/10** @ 7,33
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
- 08/10** @ 6,67
Romain Grosjean
Haas F1 Team
- 09/10** @ 7,17
Carlos Sainz Jr.
McLaren
- 06/10** @ 7,33
Lando Norris
McLaren
- 06/10** @ 7,50
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team
- 04/10** @ 4,83
Lance Stroll
Racing Point F1 Team
- 05/10** @ 7,17
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
- 03/10** @ 4,67
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
- 08/10** @ 7,00
Daniil Kvyat
Toro Rosso
- 07/10** @ 6,83
Alexander Albon
Toro Rosso
- 06/10** @ 5,17
Robert Kubica
Williams
- 08/10** @ 7,17
George Russell
Williams

ZITAT DES RENNENS

„Ich musste auf Risiko gehen. Bei Grosjean hat es gereicht. Hülkenberg hat mir weniger Platz gelassen. Ich bin rechts gegen die Bande. Das hat den Reifen gekillt.“

Charles Leclerc



Auch der Verzweiflungsangriff von Verstappen konnte Hamilton nicht stoppen

Die Lotto-Gewinner

Der GP Monaco kann eine Lotterie sein. So war es auch diesmal. Mercedes kann auch das nicht stoppen. Weil das Team auch eine falsche Reifenwahl locker wegsteckt.

Von: **Michael Schmidt**

Man ist ja als Formel-1-Fan schon dankbar für die kleinen Dinge im Leben. Mercedes hat zum ersten Mal in dieser Saison keinen Doppelsieg gelandet. Der GP Monaco war das spannendste Rennen des Jahres. Die ersten vier Fahrer kamen auf der Straße innerhalb von 3,162 Sekunden ins Ziel. Da darf man getrost von paradiesischen Zuständen sprechen.

Die alte Dame Monte Carlo machte ihrem Ruf wieder alle Ehre. Sie war eine Lotterie. Wenn auch nur für zwölf Runden. Das reichte, um Mercedes aus dem gewohnten Tritt zu bringen. Der Favorit strauchelte, aber er fiel nicht. Ein Safety Car in der elften Runde ist nicht unbedingt das, was sich die Strategen wünschen. Es kam aus ihrer Sicht zehn Runden zu früh. Trotzdem gab es für alle an der Spitze nur eine Entscheidung: Reifenwechsel und auf das Beste hoffen. 67 Runden sind eine elend lange Restdistanz.

Und ausgerechnet da unterlief Mercedes ein Fehler. Während Ferrari und Red Bull die logische Wahl trafen und auf den harten

Reifen wechselten, gab Mercedes dem Medium-Reifen den Vorzug. Die harte Mischung hatte man das ganze Wochenende nie probiert, und der Medium-Gummi fühlte sich am Donnerstag eigentlich ganz passabel an. „Wir waren der Meinung, dass wir ihn bei gutem Reifenmanagement gerade so durchbringen“, erzählte Teamchef Toto Wolff.

Und jetzt kommt Monte Carlo ins Spiel. Überall sonst wäre der Fehler nicht weiter aufgefallen. Mercedes hätte mit seinem Speed Attacke gemacht und genug Vorsprung für einen zweiten Boxenstopp herausgefahren. Man war im Training eine halbe Sekunde schneller als der Rest. Doch auf dem Stadtkurs funktionierte das nicht. Der linke Vorderreifen fiel ins Körnen. Und das geht wegen der dünneren Lauffläche nicht mehr weg. Doch dann kommt beim Titelverteidiger eine andere Qualität ins Spiel. Für solche Fälle hat Mercedes einen Lewis Hamilton im Cockpit.

Vorteil Hamilton

Hamilton trug seinen Silberpfeil mit spitzen Fingern um den Kurs. Er nahm freiwillig etwas Tempo raus, weil er wusste, dass Max Verstappen und Sebastian Vettel jeder Tempoverschärfung hätten folgen können, was aber seinen Reifen noch mehr geschadet hätte. Er wusste auch, dass ihn Verstappen nur an einer Stelle angreifen konnte. „Lewis kam bis auf einmal immer besser aus der Portier-Kurve. Die Gerade durch



Sebastian Vettel konnte den sechsten Mercedes-Sieg nicht verhindern



Nach der Quali-Pleite lief es für Charles Leclerc im Rennen auch nicht besser

den Tunnel ist zu kurz für einen Angriff“, klagte Verstappen. Im Gegensatz zu dem malträtierten Vorderreifen waren die Hinterreifen am Mercedes noch bestens ins Schuss. „Wir hatten null Probleme mit der Traktion.“ Das reicht in Monaco, um vorne zu bleiben.

Hamilton sprach vom „längsten Rennen seines Lebens“, von einem Reifen, auf dem kein Gummi mehr war. Aufgeben kam nicht infrage. „Lieber fliegt mir der Reifen um die Ohren. Du gibst in Monaco deinen Platz nicht freiwillig auf.“ Das Team

sah an den Reifentemperatur und den TV-Bildern, dass minimal Gummi auf der Lauffläche war. Das ist der Unterschied zu Ferrari. Die bezahlen für ihr Fehler. Charles Leclerc startete von Platz 15, weil die Ingenieure zu datengläubig waren. In Simulation sagte, dass 1.12.1 Minuten zum Weiterkommen in Q1 reichen. Chefstrategie Inés Rueda hinterfragte zwar den Computer, meinte aber zu einem Kollegen: „Es sollte gerade so sein.“ Antwort von Mercedes: „Gerade so ist in Monte Carlo ein großes Risiko.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

ABSCHIED VON LAUDA

Der Tod von Niki Lauda legte eine dunkle Wolke über den GP Monaco. Der Formel-1-Kosmos stand voll unter der Gewissheit, dass wir den Mann mit dem Kapperl nie mehr sehen werden. „Niki war immer brutal direkt. Er redete nie um den heißen Brei herum. Ich konnte ihn auch in schwierigen Zeiten immer ansprechen. Als Rennfahrer konnte er sich gut in die Gedankenwelt eines anderen Fahrers hineinversetzen“, sagte Valtteri Bottas. Sebastian Vettel meinte zu Laudas größtem Charakterzug: „Niki war Niki. Er wollte nie einen anderen spielen. Ein echter Charakter und Racer.“ Vettel war der Einzige aus dem Fahrerlager, der Lauda einen handgeschriebenen Brief ins Krankenhaus schickte: „Wenn es einem schlecht geht, kommuniziere ich nicht mit einer SMS.“

BOTTAS STATT HAMILTON

Lewis Hamilton war eigentlich für die FIA-Presskonferenz am Mittwoch vor dem GP Monaco vorgesehen. Der Engländer ließ

sich kurzfristig durch Teamkollege Valtteri Bottas vertreten. Er sei noch nicht in der Lage, über den Tod eines Freundes zu sprechen, ließ Hamilton ausrichten. Die FIA drückte ein Auge zu.

TRIBUT AN NIKI

Auch auf den Autos wurde an Niki Lauda erinnert. Mercedes schrieb auf die Nase seiner Silberpfeile in roten Lettern: „Danke Niki“. Einer der grauen Sterne auf der Motorabdeckung war rot lackiert. Am Kommandostand in der



Neuer Look zu Ehren von Lauda

Garage hing an Laudas Platz eine rote Kappe. Haas brachte auf der Airbox einen roten Streifen an,

auf der in weißer Handschrift der Name „Niki Lauda“ stand. Und zwar genau so wie auf seinem 1975er Ferrari. Bei den Ferrari war der Schriftzug auf den Bügelflügeln angebracht. Auch auf den Red Bull und Toro Rosso stand die Huldigung „Danke Niki“. Sebastian Vettel und Lewis Hamilton ließen ihre Helme in Lauda-Rot lackieren.

KURIOSE SCHWARZE FLAGGE

Den Haas-Piloten wurde 24 Minuten nach Beginn des ersten Trainings die schwarze Flagge gezeigt. Der Grund: Das Team hatte die Rennleitung darum gebeten. Der Funkverkehr zu den Fahrern war zusammengebrochen, und weder Kevin Magnussen noch Romain Grosjean reagierten auf Boxensignale.

DER „HÜCKELBERG“

Nico Hülkenberg kannte Niki Lauda nur von Gesprächen im Fahrerlager. Trotzdem fällt ihm eine lustige Anekdote ein. „Als RTL-Reporter konnte er meinen Namen nicht aussprechen. Er hat immer Hückelberg gesagt.“

DAS SKRIPT VON MCLAREN

Kevin Magnussen ist froh, dass er bei Haas fährt und nicht mehr bei McLaren: „Bei uns geht es locker zu. Keiner verbietet mir den Mund. Bei McLaren gab es ein Skript, was du sagen durftest und was nicht.“

RONALDO BEI HAMILTON

Das Rennwochenende in Monaco ist das Rennen der Stars. Schon am Trainings-Donnerstag bekam Lewis Hamilton in der Mercedes-Garage prominente Unterstützung: Fußball-Superstar Cristiano Ronaldo drückte ihm die Daumen.



Ronalδος Sohn durfte probesitzen

KOMMENTAR

Niki Lauda hat uns verlassen. Es fällt schwer, sich damit abzufinden, dass der Mann mit dem roten Kapperl nie mehr im Fahrerlager auftauchen wird. Die meisten der aktuellen Fahrer wurden erst geboren, nachdem die Karriere des Österreichers beendet war. Sie kennen die bewegte Lebensgeschichte des dreifachen Weltmeisters nur aus Erzählungen oder YouTube-Video-clips. Schon heute lässt sich sagen, dass so eine Geschichte nie mehr geschrieben werden wird. Lewis Hamilton könnte noch fünf weitere Titel gewinnen, eine eigene Mode-Linie kreieren und am Eurovision-Songcontest teilnehmen – er würde nicht mit seinem Mentor auf einer Stufe stehen. Karrieren wie die von Niki Lauda sind in unserer perfektionierten, durchorganisierten und oberflächlichen Welt nicht mehr möglich. Kein Fahrer wird



Helme lassen sich kopieren, der einmalige Charakter von Niki Lauda nicht

je wieder nach einem Feuerunfall zurückkehren, sich eine Auszeit wegen der Gründung einer Fluglinie nehmen und jedes Mal nach dem Comeback Weltmeister werden. Keiner wird abseits des Motorsports Firmen von der Dimension einer Airline leiten, nebenher noch TV-Experte, Berater, Rennleiter und Außen-

minister sein. Das beginnt schon beim Werdegang. Lauda fing mit dem Rennfahren an, als er seinen Führerschein hatte. Im reifen Alter von 18 Jahren. Moderne Rennfahrer sitzen spätestens mit sechs Jahren im Kart. Und sie bleiben bis zu ihrem Rücktritt dieser Welt auf vier Rädern treu. Das engt den Horizont ein.

Da bleibt am Ende nur noch ein Job vor dem TV-Mikrofon, als Instruktor, als Sponsor-Testimonial. Der Sport hält sie ein Leben lang gefangen. Lauda ist aus ihm ausgebrochen und wieder zu ihm zurückgekehrt. Das gab ihm die Lebenserfahrung und das Selbstbewusstsein, er selbst zu sein. Das zu sagen, was er denkt, das zu tun, was er für richtig hält, auch wenn es gegen den Mainstream ging. Ihm ließ man das durchgehen. Den modernen Fahrern nicht mehr. Da regen sich die Leute schon auf, wenn sich Sebastian Vettel den sozialen Netzwerken verweigert. ■

Michael Schmidt
Redakteur

Sind die modernen Fahrer zu stromlinienförmig? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Niki Lauda muss man nicht erklären. Weit über den Motorsport hinaus waren sein verbranntes Gesicht, sein rotes Kapperl, sein Schwarz-weiß-Denken, seine Sprüche, seine bewegte Story bekannt. Der Österreicher war eine Legende. Am 20. Mai verlor Lauda im Alter von 70 Jahren seinen letzten Kampf.

Von: **Michael Schmidt**

Diese Geschichte kann man nicht erfinden. Man muss sie leben. Und Niki Lauda hat sie geschrieben. Man hätte mehr als nur den einen Hollywoodfilm daraus machen können, der unter dem Titel „Rush“ in 123 Minuten die Sequenz 1976 aus einer Karriere heraus sezierete, die so bewegt war wie keine andere in diesem Sport. Niki Lauda war kein Gentleman wie Juan-Manuel Fangio, er hat nicht sieben WM-Titel gewonnen wie Michael Schumacher, ihm fehlte das Magische von Ayrton Senna und das Unergründliche von Jim Clark. Und doch ist er berühmter als alle zusammen. Weil die Story seines Lebens besser war.

Die Geschichte des Nikolaus Lauda begann schon lange vor der Saison 1976. Er wurde gegen den Willen der Familie Rennfahrer. Er verschaffte sich mithilfe der Großmutter einen Kredit, um sich einen Platz in der Formel 1 zu finanzieren. Er sagte als Neuling bei March den Ingenieuren auf den Kopf zu, dass sie mit dem 721X einen Flop gebaut hatten und erntete dafür nur ein müdes Lächeln. Teamchef Max Mosley blickt zurück: „Niki hatte recht. Wir hätten auf ihn und nicht auf Ronnie Peterson hören sollen. Das hätte uns viel Zeit gespart.“

Lauda fuhr sich 1973 in Monte Carlo auf einem B.R.M. innerhalb 25 Runden in das Herz von Enzo Ferrari. Eine Woche später bekam er einen Anruf aus Maranello. 1975 wurde der Österreicher mit Ferrari Weltmeister. Ein Jahr später dann der Unfall am Nürburgring. Lauda saß 50 Sekunden im Feuer, bis ihn Arturo Merzario aus den Flammen zog. Er kämpfte drei Tage mit dem Tod. Ein Pfarrer spendete die letzte Ölung. Die Erinnerung daran, fast ausgelöscht. Erst viele Jahre später nach dem Rauchen einer Hasch-



Eine Legende geht

Zigarette „tauchten da plötzlich Bilder von diesem Tag in meinem Kopf auf.“ 42 Tage nach dem Unfall gab Lauda, von seinen Brandwunden schwer gezeichnet, eines der größten Comebacks der Sportgeschichte. Er wurde in Monza Vierter. Die „Kronen Zeitung“ titelte in einem Kommentar: „Hirnverbrannt.“

Im Showdown von Fuji stieg Lauda aus, weil er sich im strömenden Regen nicht umbringen wollte. James Hunt wurde Weltmeister, und der Roboter Lauda war plötzlich ein Mensch. Enzo Ferrari schrieb ihn ab, setzte alles auf die Karte Carlos Reutemann, doch der Commendatore wechselte genauso schnell wieder das Lager, als Lauda 1977 in Südafrika gewann und später auch noch den Titel holte. Dann das Ungeheuerliche: Lauda kündigte als Weltmeister. Das hatte zuvor nur

Juan-Manuel Fangio gewagt. Der alte Herr in Maranello nannte den Niki einen Judas, der sich für 30 Stangen Salami an die Konkurrenz verkauft.

Lauda fuhr noch zwei Jahre für Brabham. Dann hörte er auf. Mitten im Training zum GP Kanada. Seine Abschiedsworte waren eine Provokation. „Mir war fad. Ich wollte nimmer im Kreis fahren.“ Sein Teamchef Bernie Ecclestone versuchte erst gar nicht, Lauda zurückzuhalten. Er wusste, wann es der Niki ernst meinte. War es Zufall, dass Ersatzpilot Ricardo Zunino schon in der Box stand?

Lauda war immer ein Freund klarer Worte. Kurz und prägnant musste es sein; nur keine Zeit mit Allgemeinplätzen verschwenden. So, wie er austeilte, konnte er auch einstecken. Als Außenminister von Mercedes war er einer

der handelnden Akteure, Minuten später vor dem RTL-Mikrofon sein eigener Richter. Keinem an deren hätte man diesen Spagat verziehen. Der Niki durfte alles sagen, so wie einst Franz Beckenbauer vor dem Sommermärchen Skandal.

Für Lauda begann nach dem ersten Rücktritt ein neues Leben. Er gründete eine Fluglinie. Gegen alle Widerstände von der Politik und der nationalen Airlines. Der Absturz einer seiner Maschinen wegen einer aktivierten Schubumkehr im Flug war „das Ärgste, was ich je erlebt habe.“ 223 Menschen starben.

Nichts war normal in diesem Leben. Im September 1981 kündigte Lauda völlig überraschend sein Comeback an. McLaren hatte ihm mit der Rekordgage von drei Millionen Dollar geködert. Lauda fand, pragmatisch wie im

mer: Nicht der Rennfahrer war drei Millionen wert, sondern sein Image. Lauda kam auch zurück, weil der Motorsport sicherer geworden war. Bei seiner Rückkehr saß er in einem Kohlefaser-Chassis. „Mit den alten Alu-Kisten hätte ich es nicht gemacht.“

1984 wurde Lauda zum dritten Mal Weltmeister. Gegen einen Teamkollegen, der schneller war. „Ich konnte machen, was ich wollte. Der kleine Giftzwerg hat mir immer eine halbe Sekunde aufgebrummt.“ Der Giftzwerg war Alain Prost. Lauda schlug ihn mit Erfahrung, List und Tücke. Er konzentrierte sich auf die Rennen und nutzte jede Chance, die sich ihm bot. Am Ende trennte ein halber Punkt die beiden McLaren-Piloten. Der kleinste Vorsprung eines Weltmeisters, den es je gab. Ohne Drama ging bei Niki Lauda nichts. Prost trug es mit Fassung: „Niki war cleverer als ich. Er war mein bester Lehrer.“ In Zandvoort 1985 feierte Lauda seinen 25. GP-Sieg. Es sollte sein letzter sein. Nach dem GP Australien war endgültig Schluss. Noch einmal lag der Unzerstörbare kurz in Führung. Dann lie-

ßen ihn die Bremsen im Stich. „Ich war fast froh darum. Sonst hätte ich alter Esel vielleicht doch noch einmal angefangen, an meiner Entscheidung zu zweifeln.“ Verlockende Angebote gab es genug.

Laudas Leben ging turbulent weiter. Er wurde Berater bei Ferrari, Teamchef bei Jaguar und Aufsichtsratschef bei Mercedes. Er vermittelte Jean Todt an Ferrari, hätte fast Adrian Newey zu Jaguar geholt und lockte Lewis Hamilton zu Mercedes. Sein Kompagnon Toto Wolff nennt ihn im Rückblick eine Legende, einen Helden, einen Leitstern, die Stimme der Vernunft. „Niki war brutal ehrlich, aber auch loyal. Seine Motivationsreden waren berühmt.“ Sein Sinn für das Wesentliche auch. Nichts hasste Lauda mehr als endloses Debattieren, wie Wolff anschaulich erzählt: „Bei unseren Strategie-Meetings hat er oft eine Stunde lang gelitten. Am Ende hat er dann die alles entscheidende Frage gestellt: Fahren wir jetzt mit einem oder mit zwei Stopps?“

Gerhard Berger schätzte an seinem Landsmann „seine Ge-

naugigkeit, Pünktlichkeit, Ordnung und seinen scharfen Verstand.“ Niki Lauda war ein Schwarz-weiß-Denker. Bei ihm gab es keine Zwischentöne. Er war keiner, der einen kühnen Gedanken gleich wieder relativierte, weil er Angst haben musste, dass er ihm später um die Ohren fliegt. Seine beste Waffe war seine Offenheit. Und er war ein Meister darin, Dinge auf den Punkt zu bringen. Damit wurde er für seinen Sport zum besten Botschafter, den man sich denken konnte. Sein rotes Kapperl kannte jeder, vom Nordkap bis Feuerland.

Seit 1997 lebte Lauda mit einer fremden Niere. Die Spätfolgen seines Unfalls zwangen ihn einen disziplinierten Lebenswandel auf. Das Unheil bahnte sich exakt vor einem Jahr in Monte Carlo an. Lauda hatte sich eine Grippe eingefangen. Sie ließ sich nicht abschütteln und wuchs sich nach dem GP England zu einer Lungenentzündung aus. Nur wenige wussten, dass es plötzlich ganz ernst um Österreichs Nationalhelden stand. Lauda brauchte eine neue Lunge.

Sein schwerster Kampf hatte begonnen. Weil die starken Medikamente gegen die Abstoßung des neuen Organs Gift für seine Nieren waren. Es dauerte eine gefühlte Ewigkeit, bis er endlich die Intensivstation des Wiener Allgemeinen Krankenhauses verlassen durfte.

Er schien über den Berg, schüttelte zwei Erkältungen ab und wurde im März zur Rehabilitation an den Vierwaldstätter See verlegt. Die Nachrichten von dort hörten sich vorsichtig optimistisch an. Es gehe bergauf, langsam zwar, mit kleinen Rückschlägen, aber immerhin. Bis er Anfang Mai in die Intensivstation der Züricher Universitätsklinik verlegt wurde. Wasser in der Lunge, Komplikationen mit den Nieren. Es war ein Kampf, den er nicht mehr gewinnen konnte. Am 20. Mai starb Lauda im Alter von 70 Jahren. Schlusswort von Toto Wolff: „Niki, du bist einfach unersetzbar. Es wird niemals wieder jemanden wie dich geben. Ich habe einen Freund und Sparringspartner verloren, der Sport eine Legende und unser Team einen rastlosen Kämpfer.“ ■



Als erster Pilot fuhr Lauda die Nordschleifen-Runde in unter sieben Minuten



Der Feuer-Unfall und das Duell mit James Hunt 1976 wurden sogar verfilmt



Als RTL-Experte fand Lauda immer klare Worte – trotz Mercedes-Nebenjob



Neben dem Motorsport war das Fliegen die zweite große Leidenschaft

Formel 1

Frist bis Le Castellet

Renault ist mit dem Saisonstart unzufrieden. Teamchef Cyril Abiteboul erklärt die Gründe und verspricht bis zum Heimspiel in Frankreich eine deutliche Steigerung.

Von: Michael Schmidt

Renault hat sich für seine vierte Saison nach dem Comeback 2016 klare Ziele gesetzt. Platz 4, doppelt so viele Punkte wie 2018, weniger Abstand zur Spitze. Doch nach sechs Rennen liegt das französische Werksteam nur auf Rang 8, die Lücke zu Mercedes ist größer geworden. „Inakzeptabel“, nennt Teamchef Cyril Abiteboul den Zustand. Trotzdem rollen keine Köpfe.

Abiteboul honoriert, dass die Motorabteilung über den Winter

40 Kilowatt (54 PS) gefunden hat. Ziel für die ganze Saison waren 50 kW (68 PS). „Leider ging es auf Kosten der Zuverlässigkeit. Wir hatten Probleme mit der MGU-K und einen Pleuelschaden. Das hat uns drei Rennen zurückgeworfen und machte den Einsatz des zweiten Motors nötig. Jetzt können wir wieder die Leistung

fahren wie zu Saisonbeginn.“ Das Problem wurde innerhalb von fünf Wochen gelöst. Abiteboul erwartet jetzt auch von seiner Chassisabteilung ein deutliches Zeichen: „In Le Castellet kommen Entwicklungen, die verschleppt wurden. Dann müssen wir in der Lage sein, klar auf Platz 4 zu fahren.“ ■



Renault setzt sich ein Ultimatum: In Frankreich muss es aufwärtsgehen

Formel 1

Gibt sich Ferrari auf?

Ferrari räumt erstmals ein, dass Mercedes in allen Lebenslagen das schnellere Auto hat. Und dass der Rückstand nicht über Nacht aufholbar ist.

Von: Michael Schmidt

Der GP Spanien hat Ferrari die Augen geöffnet. „In Barcelona haben wir begriffen, dass wir im Durchschnitt nicht schnell genug sind, um Mercedes zu schlagen“, resümiert Sebastian Vettel. Das Defizit zeigt sich vor allem in langsamen Kurven. „Es gibt zwei Schlussfolgerungen: Das Auto ist nicht schnell genug, oder wir bringen die Reifen nicht in ihr Arbeitsfenster, wofür aber auch wieder das Auto verantwortlich sein kann.“

Die Testfahrten in Barcelona haben Ferraris Verdachtsmomente bestätigt. Das Auto generiert zu wenig Abtrieb, es hält die Reifentemperaturen nicht in ihrem Arbeitsfenster, und es hat auch ein

mechanisches Problem. Ferrari hat in diesem Jahr als letztes Top-team auf eine hydraulische Hinterradaufhängung umgestellt. Die variiert je nach Gerade und Kurventyp die Bodenfreiheit im Heck. Wenn die Abstimmung nicht exakt passt, geraten Mechanik und Aerodynamik aus dem Lot. Das kann durchaus einige Zehntelsekunden kosten.

Ferrari hat mit seiner effizienten Aerodynamik möglicherweise auch auf das falsche Konzept

gesetzt. Mercedes ging den umgekehrten Weg: Abtrieb um jeden Preis, auch auf Kosten des Luftwiderstandes. Was man auf den Geraden verliert, holt man in den Kurven locker wieder zurück. Vettel weigert sich, von einer Fehlkonstruktion zu sprechen: „Dann wären es die Autos hinter uns ja auch.“ Er räumt aber ein: „Das Problem wird nicht über Nacht lösbar sein. Aber wir müssen es verstehen, auch mit Hinblick auf nächstes Jahr.“ ■



Falsches Konzept: Ferrari muss jetzt schnell die richtigen Antworten finden

NACHRICHTEN

KEINE NEUE QUALI

Die Qualifikation wird weiterhin wie gehabt in drei Segmenten durchgeführt. Liberty hat die Idee mit einer Aufteilung in vier K.o.-Runden wieder verworfen, weil die TV-Zahlen für die Qualifikation am Samstag um 50 Prozent gestiegen sind. Dafür fallen sie für die Rennen gerade in den Keller.

GETRIEBE KEIN STANDARD

Das Getriebe wird nun doch kein Standardteil. Ursprünglich sollte ab 2021 ein Hersteller die Kassette mit den Innereien liefern. Die Teams konnten die FIA aber überzeugen, dass es billiger kommt, die Teile selbst zu bauen und sie an Kundenteams zu verkaufen. Auch bei der geplanten Standardisierung der Bremsen, Felgen und des Benzin systems regt sich Widerstand – aus Angst vor einem technischen Problem, das dann die ganze Formel 1 lahmlegen würde. Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur ärgert sich: „Das Gleiche könnte man von der Einheitselektronik sagen. Die funktioniert aber seit Jahren.“

HAAS RÜSTET AUF

Haas bekommt ab dem GP Kanada eine neue Hinterradaufhängung. Federn und Dämpfer werden durch Hydraulikelemente ersetzt, die gleichzeitig die Bodenfreiheit je nach Fahrsituation anpassen. Ferrari liefert die Teile.

RIO MUSS UMBAUEN

Die geplante Rennstrecke von Rio muss umgebaut werden. Der Kurs war ursprünglich nur für die MotoGP geplant und hatte für die Formel 1 keine echte Überholstelle. Die Modifikation verkürzt die Strecke von 5,3 auf 4,5 Kilometer.

REGELN IM JUNI

Der neue Formel-1-Vertrag ist 300 Seiten stark. Er wird den Teams Anfang Juni präsentiert. Der FIA-Weltrat segnet ihn am 14. Juni ab. Bis zum 30. April 2020 hat die FIA noch Zeit für das Feintuning.

Sieg im Fotofinish

Anthoine Hubert feierte seinen ersten Formel-2-Sieg mit winzigen 59 Tausendstel Vorsprung

Wie so oft ging es bei der Formel 2 in Monaco wild zur Sache. Dieses Mal verlor sogar die Rennleitung kurzzeitig den Überblick. Der Gewinner des Wochenendes hieß Nyck de Vries, der Nicholas Latifi beinahe die Tabellenführung abjagen konnte.

Von: Tobias Grüner

Als Mick Schumacher in Runde 20 des Hauptrennens in der Rascasse zum Stehen kam, entbehrte das nicht einer gewissen Ironie. Vater Michael hatte seinen Ferrari im F1-Qualifying vor 13 Jahren ebenfalls in der engen Passage abgestellt, um sich die Pole-Position zu sichern. Die Szene wurde anschließend lange diskutiert. Dieses Mal gab es keinen Zweifel daran, dass das Parkmanöver unfreiwillig zustande kam. Schumacher hatte Tatiana Calderón beim Überholversuch gedreht,

was zu einer Blockade der Strecke führte. Weil kein Auto mehr durchkam, musste die Rennleitung die roten Flaggen schwenken lassen. Doch dann machten die Schiedsrichter einen Fehler: Die ersten acht Piloten, die zum Zeitpunkt des Crashes vor Schumacher lagen, hatten hinten wieder aufs Feld aufgeschlossen. Um das Chaos zu ordnen, wurden sie in der Boxengasse nach vorne beordert, was dazu führte, dass alle Piloten dahinter plötzlich eine Runde Rückstand aufwiesen. Dem Reglement nach hätten sie die Chance bekommen müssen, sich die verlorene Runde wieder zurückzuholen. Weil Schumacher eine Durchfahrtsstrafe kassierte, hätte vor allem der Schweizer Louis Delétraz profitiert, der im Gegensatz zu den Fahrern vor ihm seinen Pflichtstopp schon absolviert hatte.

Pleiten für Latifi & Ghiotto

Die FIA erkannte den Fehler nach dem Restart zwar, konnte die Nummer aber nicht mehr geradebiegen. So rollte der auf der Pole-Position gestartete Holländer

Nyck de Vries souverän zum zweiten Saisonsieg. Dahinter schien Luca Ghiotto auf Rang 2 einen großen Sprung in der Gesamtwertung zu machen. Tabellenführer Nicholas Latifi war nach einer Kollision mit Schumacher in der Loews-Haarnadel ohne Punkte geblieben. Doch auch Konkurrent Ghiotto ging am Ende leer aus, nachdem die technischen Kommissare regelwidrige Bauteile im Bereich der Lenkung gefunden hatten. Ghiotto wurde aus der Wertung genommen. Die beiden unteren Podiumsplätze gingen damit an Nobuharu Matsushita und Sergio Sette Camara.

Neben der Disqualifikation von Ghiotto sorgte auch der Crash von Juan Manuel Correa dafür, dass mit Anthoine Hubert und Louis Delétraz zwei der benachteiligten Piloten aus dem Hauptrennen dank Reversed Grid im Sprint plötzlich in der ersten Startreihe standen. Auf dem überholfeindlichen Stadtkurs machten beide das Beste daraus. Obwohl Delétraz den Führenden das ganze Rennen unter Druck setzte, musste sich der Schweizer

am Ende mit Platz 2 zufriedengeben. 59 Tausendstel Vorsprung retteten Hubert ins Ziel. Rang 3 ging an Guanyu Zhou.

Nyck de Vries schnappte sich auf Platz 7 zwei weitere Zähler. Weil sich Latifi auf Rang 10 aber die schnellste Rennrunde sicherte, konnte der Kanadier die Tabellenführung am Ende mit einem Pünktchen Vorsprung vor De Vries verteidigen. ■

HAUPTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Nyck de Vries	1:30.56,153 h
2. N. Matsushita	+ 4,046 s
3. Sergio Sette Camara	+ 5,470 s
4. Dorian Boccocacci	+ 9,120 s
5. Guanyu Zhou	+ 62,548 s
6. Artem Markelov	+ 1 Runde
7. Louis Delétraz	+ 1 Runde
8. Anthoine Hubert	+ 1 Runde
9. Ralph Boschung	+ 1 Runde
10. Nikita Mazepin	+ 1 Runde

SPRINTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Anthoine Hubert	44.23.388 min
2. Louis Delétraz	+ 0,059 s
3. Guanyu Zhou	+ 0,922 s
4. Artem Markelov	+ 2,459 s
5. Dorian Boccocacci	+ 13,689 s
6. Sergio Sette Camara	+ 16,322 s
7. Nyck de Vries	+ 16,952 s
8. Nikita Mazepin	+ 17,337 s

F2-FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Nicholas Latifi	95
2. Nyck de Vries	94
3. Luca Ghiotto	67
4. Jack Aitken	62
5. Guanyu Zhou	54



Nyck de Vries rückte mit seinem Sieg nah ran an Latifi



Schumacher sorgte für ordentlich Chaos in Rascasse



Größe Erleichterung: Simon Pagenaud war in Indianapolis in Hochform. Der Franzose war ein würdiger Sieger

Pagenaud gewinnt den

Im achten Anlauf hat der Franzose Simon Pagenaud das Indy 500 gewonnen. Der 35-Jährige rundete mit dem Erfolg beim Saisonhighlight der IndyCar-Serie seinen perfekten Monat Mai ab. Obendrein bescherte er seinem Chef Roger Penske den 18. Triumph im Brickyard – ein einsamer Rekord. Alex Rossi verfehlte den Sieg um zwei Zehntelsekunden und haderte mit der Unterbrechung und seinem Honda-Motor.

Von: **Andreas Haupt**

Der drohende Regen blieb aus. Die Wettervorhersage hatte einen Tag vor dem Rennen vor Unwettern gewarnt, die sich über dem Indianapolis Motor Speedway entladen würden. Stattdessen legte sich am Rennsonntag nur ein

schmaler Wolkenschleier über Amerikas Motorsport-Tempel. 26 Grad – also praktisch perfekte Bedingungen für die 103. Ausgabe des Indy 500.

Einen Sahnemonat erwischte Simon Pagenaud: Erst siegte er auf der Indy-Rundstrecke, dann feierte er Geburtstag, holte sich die Pole-Position für die 500-Meilen-Schlacht und krönte sich als vierter Franzose zum Indy-500-Sieger. Es war der Lohn für eine meisterliche Fahrt: Pagenaud führte 116 von 200 Runden.

Durch Angriff kontrollieren

Bis zum großen Finale war das Rennen von Taktik geprägt. Die Führung wechselte in nur wenigen Fällen durch Überholmanöver auf der Strecke, sondern vielmehr aufgrund von Boxenstopps.

Das soll keineswegs bedeuten, dass es langweilig war. Schon allein deshalb, weil bei Geschwindigkeiten jenseits von 350 km/h immer etwas schiefgehen kann und das Rennen bis auf die Gelbphasen kurzatmig ist. Und auch die sind von großer Bedeutung: So büßte Scott Dixon durch eine

Gelbphase seinen großen Vorteil beim Spritverbrauch ein. Der Routinier hätte sich bei perfektem Rennverlauf einen Stopp sparen können. Pagenaud zwang dem Feld sein Tempo auf. „Ich wollte durch Angriff kontrollieren.“ Der IndyCar-Meister von 2016 akzeptierte dafür einen höheren Verbrauch. Seine Verfolger sparten Benzin im Windschatten – und dehnten ihre Stints aus.

Dann kam die 178. Runde, die gleich fünf Fahrern zum Verhängnis wurde und zu einem Neustart führte. Plötzlich wurde aus einem 500-Meilen-Rennen ein kurzer Sprint. Kein Spritsparen, kein Reifenschonen, sondern alles oder nichts auf den restlichen 35 Meilen oder 56,3 Kilometern.

„Die Gelbphase und die Unterbrechung haben mich das Rennen gekostet“, erklärte Alexander Rossi. Der Sieger der Jubiläumsausgabe 2016 sprintete in seinem Andretti-Honda zwei Zehntel hinter Pagenaud über den Brickyard.

„Im Motorsport brauchst du das Glück auf deiner Seite. Heute konnte ich nicht viel falsch machen. Ich bin noch nie im Oval ein so gutes Auto gefahren.“

Simon Pagenaud

Karten. Ich war vorbereitet und hatte vorher genug gespart.“

Die Schlussphase war das Eintrittsgeld wert: Penske gegen Andretti, Chevrolet gegen Honda, die zwei besten Fahrer des Tages im direkten Duell gegeneinander. Die über 300 000 Zuschauer verfolgten, wie sich Pagenaud und Rossi um den 164 Zentimeter hohen, 50 Kilogramm schweren und 3,5 Millionen US-Dollar wertvollen Silberpokal stritten. Fünf Mal überholten sie sich in 14 Runden. Die Entscheidung fiel im vorletzten Umlauf: Pagenaud



Showdown



Kuss für den Brickyard: Der Schmatzer dauerte rund sieben Sekunden

sob sich auf der Außenseite vor Kurve 3 vorbei.

Zwar hatte der Franzose mehr als die Hälfte des Rennens niemanden vor der Nase, trotzdem wusste Pagnaud, wie gut sein Auto auch in der verwirbelten Luft funktionierte. „In der zweiten Rennhälfte ließ ich mich in Phasen bewusst hinter Newgarden und Rossi fallen. Ich konnte spielerisch mithalten. Ich bin im Oval noch nie ein so gutes Auto gefahren.“ Rossi klagte über fehlende Motorleistung. „Simon hatte den besseren Topspeed.“ Schätzungen zufolge ist der Chevy-V6-Turbo zwischen 15 und 20 PS stärker als das Honda-Pendant. Im letzten Umlauf verteidigte sich Pagnaud mit wilden Schlangenlinien. „Da kann ich ihm keinen Vorwurf machen. Er hat den Sieg verdient“, sagte Rossi.

Weniger Unfälle

2019 krachte es nur zwei Mal: Der Unfall von Kyle Kaiser war harmlos. Er drehte sich hinter einem anderen Auto, kämpfte vergebens um die Kontrolle und rutschte rückwärts mit verhältnismäßig langsamer Geschwindigkeit in die Bande. Größeren Schaden richtete der Zusammenstoß von Sébastien Bourdais und Graham Rahal an: Beide landeten in der Streckenbegrenzung und lösten noch einen Folgeunfall zwischen Felix Rosenqvist, Zach Veach und Charlie Kimball aus.

Abgesehen davon ging es aber stürmisch in der Box zu. Hélio Castroneves räumte James Davison ab. Will Power und Jordan King trafen jeweils einen Mechaniker. King sogar so unglücklich, dass der Reifenwechsler mit verletztem linken Bein ins Krankenhaus musste. Und Marcus Ericsson drehte sich mit blockierenden Reifen in der Boxeneinfahrt.

Rennserie und Teams haben aus den Unfällen von 2018 also gelernt: Der Ritt auf der Rasierklinge wurde etwas entschärft. Selbst die Turbulenzen im Verkehr warfen die Autos nicht aus der Bahn. „Das ist wie Schnellbootfahren. Wenn es keine Wellen gibt, stichst du durchs Wasser. Aber wenn es welche gibt, dann schaukelt es gehörig“, erklärte Josef Newgarden.

Die Fahrer lobten vor allem die neuen Reifen und den neuen Asphalt. Reifenlieferant Firestone hatte für das Highlight andere Mischungen gebacken und den Unterbau des rechten Vorder- und Hinterreifens überarbeitet. In Linkskurven wird die rechte

NACHRICHTEN

COCKPITSCHUTZ AB 2020

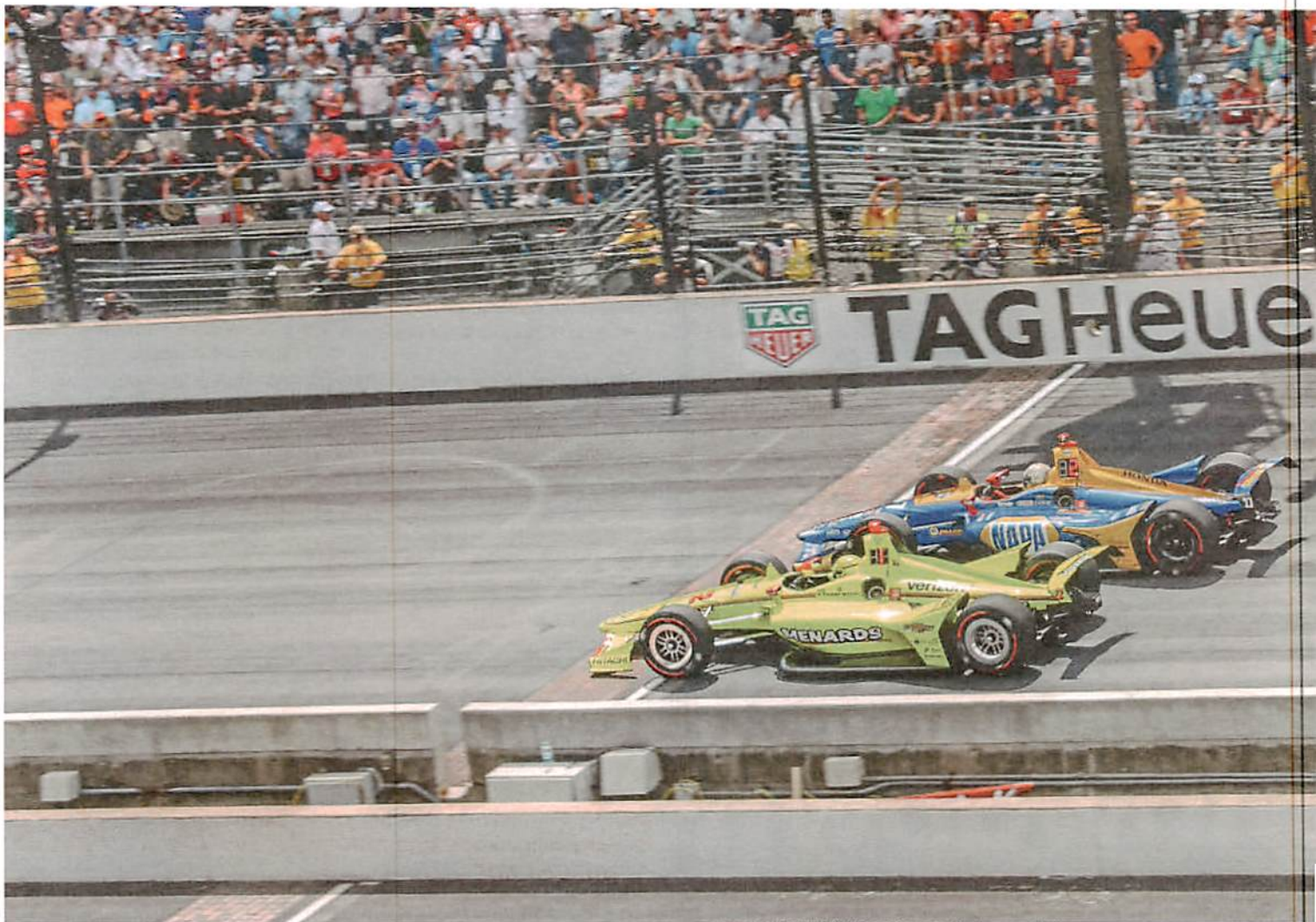
IndyCar plant, ab 2020 mit einem Cockpitschutz zu fahren. Die Fahrer werden dann durch eine Scheibe aus Polycarbonat blicken, die eine Kraft von bis zu 150 Kilonewton verträgt. Red Bull Advanced Technologies entwickelt den sogenannten Aeroscreen. Der Aufbau stützt sich vorn auf eine Stelze. Der obere Bügel aus Titan verläuft ellipsenförmig über dem Fahrerkopf und mündet links und rechts im Überrollbügel. Das ist ein Unterschied zum Halo, der an der Chassisseite andockt. „Wir haben über den Halo nachgedacht, doch dafür sind die Chassis-Seitenwände nicht stark genug. Deshalb sind wir auf den Überrollbügel als strukturstarke Teil geschwenkt“, erklärt IndyCar-Technikchef Bill Pappas. Die Scheibe wird innen mit einer Antireflexbeschichtung versehen. Dazu gibt es eine Belüftung, damit der Kunststoff nicht beschlägt, und Abrissfolien auf der Außenseite. Erste Streckentests sind für den Sommer angepeilt.

HILFE VON WICKENS

Robert Wickens unterstützte Marcus Ericsson vor dessen Debüt im Nudeltopf. Der Schwede nahm bei Schmidt Peterson den Platz ein, der durch Wickens Unfall in Pocono 2018 frei geworden war. „Er hat mir geraten, mich Schritt für Schritt heranzutasten. Sobald ich mich unwohl fühle im Auto, solle ich dem Team sofort Bescheid geben. Zu schweigen bringt nichts, sonst lande man direkt in der Mauer.“

SPASS AN DER PLATTE

Josef Newgarden veranstaltet ein Tischtennis-Turnier für den wohlthätigen Zweck. Mit Fahrerkollegen und Promis. Newgarden und Hélio Castroneves siegten. Kyle Kaiser eliminierte nach Fernando Alonso in der Quali den nächsten großen Namen: Diesmal scheiterte Quarterback Andrew Luck von den Indianapolis Colts an ihm.



Fahrzeugseite naturgemäß stärker beansprucht. Durch die Maßnahmen erhöhte sich die Auflagefläche, der Grip wurde besser und der Verschleiß geringer.

Auch Chassis-Hersteller Dallara legte nach: Mit Flaps auf den Flügeln konnten die Teams den Anpressdruck an der Vorder- und Hinterachse erhöhen. Ein Einschnitt des Frontflügel-Bretts vor den Endplatten sorgte dafür, dass der Luftstrom sauberer anliegt und weniger stark entzweit wird.

„2018 war das Aerokit komplett neu. Die Teams haben 2019 auch von ihrer Erfahrung profitiert“, erklärte IndyCar-Technikchef Bill Pappas.

Nasenstüber für McLaren

Für den Sieg beim Indy500 muss man perfekt organisiert sein. „Am Dienstag nach dem Rennen setzen wir uns zusammen, analysieren und stellen eine Checkliste auf, die wir bis zum nächsten Jahr abarbeiten“, sagt Mike Hull, Geschäftsführer bei Chip Ganassi. McLaren kam mit einem halben Jahr Vorlauf nach Indianapolis – und fiel trotzdem auf die Nase. Es passte gar nichts zu-

sammen: McLaren reiste ab, bevor die große Show stieg. Im Fahrerlager räumte eine Rumpfruppe in der Rennwoche die Garage und die Teamhospitality aus. Merchandise-Artikel wie Schildmützen wurden mit 40 Prozent Rabatt verramscht.

Fernando Alonso war in der Qualifikation eine Woche vor dem Rennen ausgeschieden. Aus dem 36-köpfigen Fahrerfeld, das gemeldet war, kamen nur 33 Piloten in den Genuss, im Renntrimm durchs Oval zu schießen wie eine Kugel durch den Lauf einer Pistole. Ausgerechnet das kleine Juncos-Team, das vorher zwei Sponsoren verloren hatte, ausgerechnet der unbekanntere Kyle Kaiser verdrängte McLaren und den zweimaligen Formel-1-Weltmeister auf den 34. Platz. „Wir haben es einfach nicht verdient“, hielt Alonso fest. McLaren ersparte sich die Peinlichkeit, für seinen Starfahrer einen Startplatz zu erkaufen.

Es war das Ende eines unwürdigen Schauspiels. Es begann bei den Testfahrten in Texas im April. Damals verstrich ein halber Tag, ehe Alonso auf die Strecke fuhr.



Fehler in der Box: Ericsson versemelte ein Ergebnis unter den besten zehn



Abgeschleppt: Rahal wurde sich mit Bourdais nicht über die Vorfahrt einig



Das große Duell: In den letzten 14 Runden überholten sich Simon Pagenaud und Alexander Rossi fünf Mal – der Amerikaner hatte das Nachsehen



Comeback: Sato rundete sich zurück und landete auf dem dritten Rang



Nebeneinander bei Topspeed: Newgarden überholt innen zwei Gegner

Offiziell, weil das Lenkrad gefehlt habe, und Boss Zak Brown auf den letzten Drücker eines organisierte. Im Fahrerlager erzählte man sich eine andere Geschichte: Es habe ein Software-Ingenieur gefehlt, um den Motor zu betreiben. Das Ergebnis war dasselbe.

Nachdem Alonso im zweiten Training sein Auto in die Streckenbegrenzung gefeuert hatte, dauerte es eineinhalb Tage, bis das Ersatzauto einsatzbereit war. Andere brauchten für dieselbe Fingerübung halb so lang. Die Erklärung hörte sich nach einem Witz an: Das Ersatzauto sei in unmittelbarer Nähe zur Rennstrecke beim Lackieren gewesen. McLaren hatte beim Texas-Test einen falschen Lack montiert: Das Auto sei orange, nicht papaya-orange. Man wälzte eine Teilschuld auf Technikpartner Carlin ab. Das Team sei überfordert gewesen, ein viertes Auto mitzubetreuen. Carlin schwieg. Man wollte kein böses Blut vergießen.

McLaren muss sich die Frage gefallen lassen: Wie kann es sein, dass das Ersatzauto nicht in der

Garage war? Man klettert ja auch nicht ohne Absicherung in eine Steilwand. Zeit genug, das Auto in der richtigen Farbe zu lackieren, hätte man nach dem Abschlussstraining gehabt. Zudem berichten Augenzeugen, die Mechaniker hätten die Nacht nicht durchgearbeitet.

So komisch es klingen mag: McLaren bezahlte Lehrgeld. Man sollte den Rennstall aus dem englischen Woking deshalb nicht verfluchen, sondern es von der anderen Seite sehen: Fehler geben einem Team, das in der Formel 1 von Perfektionswut getrieben ist, eine menschliche Seite. ■

STAND MEISTERSCHAFT

1.	Pagenaud	250 Punkte
2.	Newgarden	249
3.	Rossi	228
4.	Sato	203
5.	Dixon	203
6.	Power	184
7.	Hunter-Reay	157
8.	Hinchcliffe	145
9.	Pigot	133
10.	Ferrucci	129

INDYCAR-MEISTERSCHAFT

6. SAISONLAUF

200 Runden à 4,023 km = 804,6 Kilometer

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden	
1.	Simon Pagenaud	Penske Chevrolet	2:50.39,2797 h	200
2.	Alexander Rossi	Andretti Honda	+ 0,2086 s	200
3.	Takuma Sato	Rahal Letterman Honda	+ 0,3413 s	200
4.	Josef Newgarden	Penske Chevrolet	+ 0,8979 s	200
5.	Will Power	Penske Chevrolet	+ 1,6173 s	200
6.	Ed Carpenter	Ed Carpenter Racing Chevrolet	+ 1,9790 s	200
7.	Santino Ferrucci	Dale Coyne Racing Honda	+ 2,8055 s	200
8.	Ryan Hunter-Reay	Andretti Honda	+ 4,0198 s	200
9.	Tony Kanaan	A.J. Foyt Chevrolet	+ 4,7708 s	200
10.	Conor Daly	Andretti Honda	+ 5,3459 s	200
11.	James Hinchcliffe	Schmidt Peterson Honda	+ 5,4821 s	200
12.	James Davison	Dale Coyne Racing Honda	+ 6,2250 s	200
13.	Ed Jones	Ed Carpenter Racing Chevrolet	+ 7,5500 s	200
14.	Spencer Pigot	Ed Carpenter Racing Chevrolet	+ 8,5566 s	200
15.	Matheus Leist	A.J. Foyt Chevrolet	+ 10,4153 s	200
16.	Pippa Mann	Clauson-Marshall Chevrolet	+ 12,9803 s	200
17.	Scott Dixon	Chip Ganassi Honda	+ 14,7595 s	200
18.	Hélio Castroneves	Penske Chevrolet		199
19.	Sage Karam	Dreyer & Reinbold Chevrolet		199
20.	JR Hildebrand	Dreyer & Reinbold Chevrolet		199
21.	Jack Harvey	Meyer Shank Honda		199
22.	Oriol Servià	Moto Gator Honda		199
23.	Marcus Ericsson	Schmidt Peterson Honda		198
24.	Jordan King	Rahal Letterman Honda		198
25.	Charlie Kimball	Carlin Chevrolet		196
26.	Marco Andretti	Andretti Honda		195
27.	Graham Rahal	Rahal Letterman Honda	Unfall	176
28.	Felix Rosenqvist	Chip Ganassi Honda	Unfall	176
29.	Zach Veach	Andretti Honda	Unfall	176
30.	Sébastien Bourdais	Dale Coyne Racing Honda	Unfall	176

Tag der Champions



Zweiter Sieg des Jahres für Lucas di Grassi im Audi Sport ABT Schaeffler -

Drei Formel-E-Champions machten auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof den Sieg unter sich aus: Lucas di Grassi im Audi gewann vor seinem alten Lieblingsgegner Sébastien Buemi (Nissan). Titelverteidiger Jean-Éric Vergne (DS-Techeetah) festigte seine Tabellenführung mit Platz 3 nach starker Aufholjagd. Die Deutschen Daniel Abt, Pascal Wehrlein, Max Günther und André Lotterer hatten bei der Schlacht ums Podest nichts zu melden.

Von: **Claus Mühlberger**

Berlin ist für Audi immer eine Reise wert. Im letzten Jahr feierte die Arbeits-

gemeinschaft Audi Sport ABT Schaeffler auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof mit Daniel Abt und Lucas di Grassi einen Doppelsieg. Diesmal gewann der Brasilianer, während der Deutsche immerhin noch den sechsten Platz mitnahm.

Mit seinem zweiten Saison-sieg meldete sich di Grassi nachdrücklich zurück im Titelkampf. Vor den letzten drei Saisonrennen des Jahres beträgt sein Rückstand auf Tabellenführer und Titelverteidiger Jean-Éric Vergne nur noch sechs Punkte. „Jetzt geht’s erst richtig los!“, kündigte der Formel-E-Meister von 2017 im Überschwang der Gefühle an. „Aber in der Formel E weiß man nie. Die Serie ist völlig unberechenbar.“

Di Grassis Weg zum Sieg: Gestartet von Platz 3, dauerte es nur zwei Runden, ehe er sich den HWA von Stoffel Vandoorne vorknöpfte. Dann rückte ein alter Erzrivale in di Grassis Visier: Sébastien Buemi. Mit dem

Schweizer, der vier Jahre lang für das Renault-Werksteam fuhr und jetzt für dessen Nachfolge-Equipe (und Konzernschwester) Nissan tätig ist, hatte sich di Grassi in der Vergangenheit teils erbarmungslose Duelle geliefert, die bisweilen auch die Grenzen des Erlaubten sprengten.

Sensationslüsterne Zuschauern lechzten jetzt in Berlin schon nach dem nächsten explosiven Kampf, doch di Grassi übersprang die Hürde Buemi mit Leichtigkeit und ohne viel Aufsehen zu erregen. Danach cruiste der Brasilianer ohne große Schreckmomente für sich und seine Crew zu seinem insgesamt zehnten Sieg in der Formel E.

Lässige Handbewegung

Auch Sébastien Buemi war zufrieden. Das Duell gegen den Erzfeind aus Brasilien kommentierte er nach dem Rennen gestisch, und zwar mit einer lässigen Handbewegung. „Nichts Besonderes.“ Und außerdem gab’s ja

auch für Buemi etwas zu feiern nämlich die zweite Pole-Position der Saison sowie den ersten Podiumsbesuch des Jahres. „Im Training verzeichnen wir einen Vorteil“, räumte Buemi ein. „Aber im Rennen haben wir das Maximum herausgeholt. Besser sind wir nicht.“

Buemi mag natürlich nicht detailliert über die Details des Nissan-Antriebs reden. Aber es ist ein offenes Geheimnis, dass Nissan mit zwei hintereinander geschalteten E-Motoren fährt, was eine besonders gut zu dosierende Kraftentfaltung ermöglicht. Illegal ist die innovative Technik übrigens keineswegs: Nissan holte sich vor der Saison den Segel der FIA. Danach gilt bekanntlich der Technik-Freeze.

Der Dritte im Bunde der zufriedenen Formel-E-Meister war Jean-Éric Vergne. Der Titelverteidiger schaffte es mit beherzter Überholmanövern, aber auch durch das clevere Fernbleiben bei den Mittelfeld-Rängeleien, den neuer-



Werberummel: Zeppelin von ZF über Tempelhof



Buemi schaffte im Doppelmotor-Nissan die Pole-Position



Gelebte Geschichte: Rosinenbomber, Audi Formel E



Vandoorne (HWA) im Aufwind: P2 am Start, P5 im Ziel

KURZ NOTIERT

SENIOR-SPORTCHEF

Dieter Basche, von 1988 bis 1993 Audi-Sportchef, besuchte in Berlin sein erstes Formel-E-Rennen. „Es gefällt mir sehr gut hier“, sagte der 82-Jährige, und zwar vor di Grassis Sieg.

DÜRHEIMER HILFT

Ex-Topmanager Wolfgang Dürheimer (früherer Technik-Vorstand bei Audi und Chef von Bentley) kümmert sich jetzt bei der ADAC Stiftung Sport um den Nachwuchs. „Es ist mir ein echtes Anliegen.“

„FALSCHER MOTOR“

Burkhard Göschel, bis 2006 BMW-Technikvorstand und seit 2010 Chef der FIA-Kommission für alternative Antriebe, betrachtete das neue Safety Car, den BMW i8 Spyder mit mäßigem Wohlwollen. „Ein wirklich schönes Auto“, lautete Göschels Verdikt, aber es sei leider der falsche Motor drin. Der Ex-Topmanager stört sich an dem Dreizylindermotor des Plugin-Hybrids, der mit einer Systemleistung von 374 PS aufwartet. „Aber immerhin klingt er wie ein Sechszylinder-Boxer.“

ten Startplatz in Rang 3 zu transformieren. „Im Freien Training am Freitag hatten wir einen Hund im Auto“, berichtete Vergne. „Es war das schlechteste Rennauto, das ich je fuhr.“ Die danach fällige Nachtschicht bei DS-Techeetah zahlte sich aus: „Im Quali machte ich einen Fehler. Im Rennen hat's gepasst.“

Die vier deutschen Akteure hatten wenig Fortüne. Von hinten nach vorne: André Lotterer verpatzte das Quali, weil er die schnelle Runde um 0,2 Sekunden zu spät in Angriff nahm – Startplatz 22. Im Rennen schied der DS-Techeetah mit zu hoher Batterietemperatur, mehr als 72 Grad, aus. Max Günther mühte sich im Dragon des chronisch erfolglosen Teams von Jay Penske auf P15. Pascal Wehrlein (Mahindra) kam auf P10: „Es war nicht besonders spannend heute.“ Daniel Abt nahm P6 gelassen. „Anfangs war ich mitten im Sandwich. Danach stand das Lenkrad schief. Mehr war so nicht drin.“ ■

10. RENNEN FORMEL E IN BERLIN

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport ABT Schaeffler	47.02.477 min
2. Sébastien Buemi (CH)	Nissan eDams	+ 1,856 s
3. Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	+ 2,522 s
4. António Félix da Costa (P)	BMW	+ 6,336 s
5. Stoffel Vandoorne (B)	HWA-Venturi	+ 6,551 s
6. Daniel Abt (D)	Audi Sport ABT Schaeffler	+ 8,235 s
7. Alexander Sims (GB)	BMW	+ 10,781 s
8. Oliver Rowland (GB)	Nissan eDams	+ 13,153 s
9. Sam Bird (GB)	Virgin-Audi	+ 14,846 s
10. Pascal Wehrlein (D)	Mahindra	+ 15,377 s

STAND FAHRER

1. Vergne	102 Punkte
2. Di Grassi	96
3. Lotterer	86
4. Da Costa	82
5. Frijns	81
6. Evans	69
7. Abt	67
8. D'Ambrosio	65
9. Rowland	63
10. Buemi	61

STAND TEAMS

1. DS-Techeetah	188 Punkte
2. Audi Sport ABT Schaeffler	163
3. Virgin-Audi	137
4. Nissan e-DAMS	124



Lotterer:
Pech im
Quali,
Ausfall im
Rennen



ABB UND DIE FORMEL E

ABB ist seit 2018 Titelsponsor der Formel E. Neben Robotik und Digitaltechnologien gehören Elektrifizierungsprodukte zum Portfolio des Schweizer Unternehmens. Mit 10.500 verkauften Ladestationen in über 70 Ländern gilt ABB als einer der führenden Hersteller von Schnellladelösungen. ABB ist Ladepartner der Jaguar I-Pace eTrophy, der Partnerserie der ABB Formel E. Die Titelpartnerschaft und die technische Zusammenarbeit mit der Formel E unterstreichen das Versprechen von ABB, die Welt zu bewegen, ohne die Erde zu verbrauchen.

Sportwagen-WM (WEC): Die Zukunft der LMPI-Topklasse

Ein Schritt vor, zwei zurück

Die fragilste Lösung bleibt die bevorzugte Option von ACO und FIA: Nachdem der Plan gescheitert ist, die LMPI-Hypercars und die Super-GTE in eine Klasse zu zwingen, haben sich die Regelhüter auf Gedeih und Verderb an die Hypercar-Lösung gekettet, nach dem Motto: Red Bull und Aston Martin werden schon kommen. Wenn ACO und FIA die Rechnung da nicht ohne den Wirt gemacht haben ...



Ferrari hat das Thema Super-GTE ad acta gelegt – damit ist der von Porsche gepushte Vorstoß gescheitert

Von: **Marcus Schurig**

Das Problem bei Rettungsaktionen ist immer dieser gewisse Schuss Panik, der die Handelnden zu Getriebenen macht – so ist das auch bei der Rettung der LMPI-Klasse, die vermutlich auch über die Zukunft der Sportwagen-WM entscheidet. Wir konnten bei MSA letzte Woche vermelden, dass die Regelgeber ACO und FIA im vorentscheidenden Meeting am 16. Mai an die Hersteller mit einem unerwarteten Vorschlag herangetreten sind: Nämlich die Hypercars in einer Klasse mit den Supercars fahren zu lassen, gesteuert über eine BoP.

Damit hätte man de facto fünf recht unterschiedliche Fahrzeugkonzepte unter ein Dach gepresst, für die es teilweise noch nicht mal ein Reglement gibt.

Die Hypercars decken aktuell vier Fahrzeugkonzepte ab: Reinerassige Prototypen mit und ohne Hybrid sowie Hypercar-Straßenautos mit und ohne Hybrid. Die Supercars hätten aus aufgebrelzten GTE-Autos bestehen sollen – von denen wir im Moment auch nicht wissen, was sie sind, weil es kein Reglement gibt.

Super-GTE-Ansatz geplatzt

Obwohl der Vorschlag irritiert und wenig Sinn macht, hatte er dennoch etwas Gutes: Der einzige konkrete Anwärter auf einen Einstieg nach dem Hypercar-Reglement – nämlich Red Bull in Verbindung mit Aston Martin – lehnte den Vorstoß sofort ab.

Die Super-GTE ist tot: Ferrari hat sich ausgeklinkt, Ford verlässt die WM, Corvette ist gegen Super-GTE – und BMW kehrt der WEC den Rücken.

Und im Laufe des vorletzten Wochenendes zerbröckelte genau an diesem Vorstoß auch die Einheitlichkeit in der GTE-Fraktion: Ferrari scherte endgültig aus dem Lager jener Hersteller aus, die die Idee unterstützten, die GTE-Autos an die Spitze des Feldes zu holen – Ferrari wird das Konzept nicht weiter verfolgen.

Das macht auch Porsche einen Strich durch die Rechnung: Die Schwaben wollten eine goldene Achse zwischen Porsche und Ferrari schmieden. Der Hintergedanke: Wenn die beiden wertvollsten Sportwagenmarken der Welt mit einer Stimme sprechen, könnte man vielleicht die GTE-Autos als neue Topklasse in Le Mans und der WEC inthronisieren.

Diese Pläne sind nun mautetot, die Super-GTE-Option – von vielen auch GT1-Option genannt – hat keine Zukunft mehr, zumal jetzt auch noch BMW aus der WEC ausgestiegen ist, Ford planmäßig zum Ende der WEC-Saison ausscheidet und Corvette eine Super-GTE-Klasse ablehnt.

Von drei Lösungsansätzen sind jetzt also noch deren zwei übrig: Plan A sind die Hypercars, in der Hoffnung, dass Toyota den Kompromiss akzeptiert. Red Bull anbeißt und auf lange Sicht weitere Hersteller wie McLaren dazustoßen. Wenn sich aber bis zum 24h-Rennen in Le Mans Mitte Juni kein Hersteller offiziell zur Hypercar-Lösung bekennt, könnte man immer noch auf eine Kombination aus DPI-Klasse und den privaten LMP1 ohne Hybrid umschwenken – als Notnotlösung sozusagen.

Red Bull: Kein Zahlmeister

Die Regelgeber sind zuversichtlich und signalisierten mehreren Herstellern, dass Red Bull und Aston Martin den Einstieg noch vor Le Mans verkünden würden.

Bei führenden Red-Bull-Mitarbeitern klingt die Story anders: Die Entscheidung sei noch keineswegs gefallen, man würde am Wochenende des Monaco-GP viele Gespräche mit Aston Martin führen, um die Sache auszuloten.

Ein Knackpunkt ist offenbar das liebe Geld: Red Bull hat nicht vor, die Rechnung allein zu begleichen. Aston Martin hat nicht genug Geld, um das Programm zu finanzieren. Jetzt muss also erst ein dritter Player gefunden werden, um das Hypercar-Projekt überhaupt möglich zu machen.

Das klingt alles noch ziemlich vage. Hoffentlich haben die Regelgeber ACO und FIA nicht zum wiederholten Mal die Rechnung ohne den Wirt gemacht. ■

KOMMENTAR

SCHWACHE TOPKLASSE

Das Hypercar-Reglement hat nach seiner Veröffentlichung im Dezember 2018 nicht einen Hersteller zum Mitmachen animiert. Nach der Öffnung für Straßenautos im März 2019 hat sich die Lage nicht verändert. Selbst wenn Red Bull und Aston Martin bis Juni den Einstieg verkünden, so ist das neue Reglement jetzt schon ein schwaches, fragiles Werk. Damit wird in Le Mans und in der WEC mittelfristig nichts besser, die Topklasse bleibt der wunde Fleck der WM. In der GTE-Klasse wandern die Hersteller ab, der Ausstieg von BMW ist eine schallende Ohrfeige für die WM. Die Frage lautet: Wie lange kann die WEC, die bezogen auf ihre Topklasse heute schon keine WM mehr ist, noch überleben? Die stupide Fokussierung auf Hybrid hat keine Hersteller angelockt – obwohl die das doch angeblich alle wollen. Sagt die FIA. Die WM braucht einen Neustart – sonst droht die Beerdigung.



Marcus Schurig
Redakteur

BMW: Ganz schnell weg hier

Insider hatten es kommen sehen: BMW verlässt die Sportwagen-WM nach nur einer Saison mit dem M8 GTE – obwohl das IMSA-Programm in Amerika weiterläuft. Was will uns BMW mit dem Ausstieg sagen? Dass die WEC so schlecht ist? Oder lief vielleicht bei BMW etwas falsch?

Von: **Marcus Schurig**

In der offiziellen Pressemitteilung von BMW wird der WEC-Ausstieg als Fokussierung verkauft. Doch was ist die wirkliche Message hinter dem Ausstieg und den PR-Verballhornungen? Fakt ist: BMW hat gerade erst für eine Mörderkohle den M8 GTE entwickelt. Ein Hintergedanke: IMSA müssen wir eh bespielen, weil der Markt wichtig ist für die M-Marke. Also geben wir doppelt Gas und fahren mit dem gleichen Auto auch in der WEC und in Le Mans – wegen der Synergien.



Der IMSA-Einsatz mit dem M8 läuft weiter, das WEC-Projekt wird gestoppt

Kürzer Rückblick: Das M8-Projekt wurde einst lanciert, um der DTM in den Hintern zu treten, nach dem Motto: Wo ist der dritte Hersteller? Wo ist der Schwenk auf Turbos? Und wo die Internationalisierung?

Der 2018 präsentierte M8 GTE fährt in Zukunft weiterhin in der IMSA-Serie – aber nicht mehr in der WM. Warum? Zwei Gründe:

Erstens war das Verhältnis zwischen WEC-Management und BMW von Anfang an tief gestört: Ein Kleinkrieg um die kommerzielle Vereinbarung zum Saisonstart 2018 führte dazu, dass WM-Boss Neveu eine Medienveranstaltung von BMW beim Debüt in Spa mit einem Media-Dinner bombardieren wollte. Dazu sprach die Performance des MTEK-

Teams nie den Erwartungen, die BOP sorgte ebenfalls für Frust, aber letztlich guillotinierte die mangelhafte Vermarktung und unterirdische Sichtbarkeit der WM weitere BMW-Einsätze.

Dazu hat sich BMW verspekuliert, und zwar gleich zweifach: Die DTM hat sich zumindest temporär gefangen, womit nicht unbedingt zu rechnen war. Und zweitens hat man unterschätzt, wie teuer ein WM-Programm in der GTE-Pro-Klasse ist: Wir reden hier von mindestens 15 Millionen Euro pro Jahr, und BMW hatte mit fast 30 Millionen Euro angeblich das höchste Budget aller Hersteller. Bislang hat man nichts erreicht: Nicht einen einzigen Sieg konnte das MTEK-Team einfahren. Wenn so hohe Kosten mit so wenig Erfolg kollidieren, und der BMW-Konzern obendrein mit beiden Füßen auf der Kostenbremse steht – die BMW Group muss 12 Milliarden Euro in vier Jahren einsparen –, dann ist jedes Ausstiegsszenario plötzlich ganz nah. Nach dem Motto: Lieber ein Ende mit Schrecken, als ein Schrecken ohne Ende. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC: GUTES NENNERGEBNIS

Letzte Woche war offizieller Nennschluss für die WEC-Saison 2019/20. Auch wenn der Promoter die Nennliste nicht veröffentlicht hat, so ist der Zuspruch durchaus zufriedenstellend – obwohl man in der GTE-Pro und LMP1 mit BMW und Dragon-Speed zwei wichtige Player verloren hat. Der ACO hat sein Minimalziel von 30 Nennungen wohl übertroffen, der gute Zuspruch in der LMP2-Klasse federt die Abgänge ab: Mit den Teams United Autosport und Villorba Corse gibt es zwei Neuzugänge, dazu kehrt das Ginetta-LMP1-Team in die WM zurück.

24H RING: WENIGER AUDI R8

Audi hat seine Teamaufstellung für das 24h-Rennen am Nürburgring im Juni bekannt gegeben. Im Vergleich zum Vorjahr fährt die Audi-Kundensportabteilung ihre

Präsenz auf dem Nürburgring leicht herunter: Drei Teams treten 2019 mit fünf aktuellen Audi R8 LMS am Ring an. 2018 waren noch sieben GT3-Autos von Audi am Start, vier davon mit Werksunterstützung. Keine Überraschung gab es bei den Teams und Fahrerpaarungen: Beim Team Car Collection teilen sich der dreimalige Nürburgring-Sieger Markus Winkelhock und der zweimalige Gewinner Christopher Haase ein Cockpit mit dem dreimaligen Le-Mans-Sieger Marcel Fässler. DTM-Champion René Rast, der wie Kelvin van der Linde das 24h-Rennen in der Eifel einmal für sich entscheiden konnte, fährt für Land-Motorsport zusammen mit Christopher Mies, dem Gewinner von 2015 und 2017. Frank Stippler, Dries Vanthoor, Pierre Kaffer und Frédéric Vervisch pilotieren das dritte Topauto beim Einsatzteam Phoenix Racing.

BRUNO FAMIN: FIA-WECHSEL

Der Franzose Bruno Famin gibt seinen Posten als Sportchef der PSA-Gruppe – Peugeot und Citroën – auf und wechselt zum 1. Juli zur Weltmotorsportbehörde FIA. Dort wird Famin den Job als Einsatzleiter der Sportabteilung



übernehmen. In der neu geschaffenen Position soll Famin die Tagesarbeit der Sportabteilung koordinieren und neu organisieren. Die PSA-Gruppe hat mit François Wales bereits den Nachfolger in der Sportabteilung bekannt gegeben.

BMW: BESSERE IMSA-BOP

Das BMW Team RLL wird Ende Juni beim traditionellen 6h-Rennen in Watkins Glen mit deutlich mehr Leistung an den Start gehen können: Serienbetreiber IMSA veröffentlichte Ende letzter Woche eine neue BOP für die GTLM-Klasse. Hier profitiert ausschließlich BMW von den Anpassungen: Die beiden M8 GTE des Rahal-Teams bekamen mehr Ladedruck im mittleren und hohen Drehzahlbereich zugestanden, in Summe sollte diese Ladedruckerhöhung eine Leistungssteigerung von 12 PS bewirken. Mehr Leistung kostet mehr Sprit, folglich wurde die erlaubte Nachtankmenge der M8 GTE um sechs Liter erhöht. Die Gegner in der GTLM-Klasse starten in Watkins Glen mit der gleichen Einstufung wie beim letzten Lauf der IMSA-Serie in Mid-Ohio Anfang Mai.

Im Vorjahr nur zu Beginn ganz oben: Chile-Sieger Ott Tänak im Toyota



ROESELER

WM-NACHRICHTEN

GREENSMITH DEBÜTIERT IM FORD FIESTA WRC

Sein fünfter Start bei dem WM-Lauf in Portugal könnte sein wichtigster werden. Denn nach je zwei Auftritten im R2 und R5 wird M-Sport-Junior Gus Greensmith als Teamkollege von Elfyn Evans und Teemu Suninen erstmals im Ford Fiesta WRC der neuesten Generation ausrücken. Vergangene Woche testete der 22-jährige Brite einen Tag in Portugal.

WRC2: SKODA ERSTMALS MIT NEUEN FABIA R5 EVO

Vor 14 Tagen sorgte Skoda-Werksfahrer Jan Kopecký in seiner tschechischen Heimat für eine gelungene Premiere des neuen Fabia R5 Evo. Beim internationale Debüt in Portugal liegt die Messlatte deutlich höher. Gegner des amtierenden WRC2-Weltmeisters und seines Skoda-Kollegen Kalle Rovanperä sind neben den Werksfahrern Mads Östberg (Citroën) und Lukasz Pieniazek (M-Sport) die aktuellen WRC2-Sieger von Schweden („OC“ Veiby, Volkswagen), Mexiko (Benito Guerra, Skoda) und Chile (Takamoto Katsuta, Ford), sowie die WRC2-Laufgewinner 2018 Alberto Heller (Ford, Australien), Henning Solberg (Türkei, Skoda), Eerik Pietarinen (Finnland, Skoda) mit von der Partie.

Hoch im Süden

Zum siebten WM-Lauf in Portugal kehrt die Königsklasse des Rallyesports nach Europa zurück. Zwar gilt Chile-Sieger Ott Tänak bei der ersten von drei aufeinanderfolgenden Schotter-Rallyes als Top-Favorit, auf dem Podium stand er in Portugal aber noch nie.

Von: **Reiner Kuhn**

Der ersten Station nach der Südamerika-Exkursion kommt eine ganz entscheidende Bedeutung zu, bildet Portugal doch den Auftakt von drei direkt aufeinanderfolgenden Schotterläufen. Nach der dünnen Höhenluft Mexikos und Argentiniens und dem Neuland Chile ist sie zudem der erste Schotterlauf unter Normalbedingungen und damit ein Gradmesser für das Kräfteverhältnis. Die Werksteams gingen in der vergangenen Woche nochmals testen.

Nirgends scheint es schwieriger, den richtigen Rhythmus zu finden, als auf den technisch anspruchsvollen Strecken rund um Porto, wie ein kurzer Rückblick zeigt. Im Vorjahr gewann Thierry Neuville vor dem M-Sport-Duo

Elfyn Evans und Teemu Suninen. Top-Favorit Ott Tänak und Toyota-Adjutant Jari Matti Latvala blieben ebenso ohne WM-Zähler wie Weltmeister und Tabellenführer Sébastien Ogier. Dessen jetziger Arbeitgeber Citroën schmiss im Vorjahr nach einem heftigen Unfall Kris Meeke raus.

Diesmal überrascht Hyundai schon vor der Rallye mit einem Cockpitwechsel. Kaum ist das Team aus Südamerika zurück, gibt man bekannt, dass Andreas Mikkelsen seinen Dienstwagen nach Korsika erneut an Sébastien Loeb abtreten muss. Der Rekordweltmeister scheint über die kurzfristige Rochade selbst überrascht. „Der Start in Portugal ist ein unerwarteter Bonus, aber ich freue mich darauf. In Chile hatte ich im i20 WRC mit jedem Meter ein besseres Gefühl. Das hat uns ermöglicht, auf dem Podium zu stehen.“

Rückkehr nach Arganil

Dem clever agierenden Routinier aus dem Elsass könnte die neue Streckenführung entgegenkommen. Denn nach dem zeremoniellen Start am Donnerstagabend im gut 60 Kilometer vom Rallyezentrum entfernten Coimbra stehen erstmals nach 2001 wieder die traditionsreichen Schotterpisten rund um Arganil auf dem



Im Aufwind: Rekordchamp Loeb

Programm. Der Knackpunkt: Nach drei von sieben Prüfungen dürfen nur Reifen getauscht werden. Größere Reparaturen im Servicepark auf dem Messegelände von Matosinhos sind erst nach knapp 100 WP-Kilometern am Abend der ersten von drei Tagesetappen möglich.

Auf dem Programm stehen 1429,19 Gesamtkilometer mit 20 Wertungsprüfungen über insgesamt 306,97 WP-Kilometer.

Die Spitze des Feldes bilden elf World Rally Cars der vier Hersteller. Dahinter folgen insgesamt stolze 27 WRC2-Teams. Mit dem Skoda-Werksduo Kalle Rovanperä und WRC2-Weltmeister Jan Kopecký, Mads Östberg (Citroën) und Lukasz Pieniazek (M-Sport) haben vier von ihnen für die Werksfahrern vorbehaltenen WRC2 PRO-Kategorie genannt. ■

STANDORTBESTIMMUNG FÜR DRM-VIZE DINKEL

Viel Feind, viel Ehr: Nach zwei Proberitten bei nationalen Schotterrallyes in Frankreich will Dominik Dinkel im Hyundai i20 R5 weiter Erfahrungen sammeln und stellt sich in Portugal erstmals dem direkten Vergleich auf WM-Bühne. Anders als bei seinem bisher einzigen WM-Start, als der deutsche Vizemeister zu Anfang seiner Karriere 2015 im nationalen Feld der Rallye Deutschland im seriennahen Suzuki Swift Sport nur einen Konkurrenten hatte, sind bei der Rallye Portugal insgesamt 32 Teams mit R5-Turboallradern am Start. ■ RK



Teammanager Lindström ist nachdenklich, Teamchef Mäkinen (L.) bleibt cool

Gefährlicher Poker?

Obwohl zum Jahresende bei allen drei Toyota-Werkspiloten die Verträge auslaufen, bleibt Teamchef Tommi Mäkinen cool. Vor der Sommerpause will er nicht mit Tänak, Meeke und Latvala verhandeln.

Von: **Reiner Kuhn**

Andere Teamchefs hätten womöglich schlaflose Nächte. Anders Toyota-Teamdirektor Tommi Mäkinen. „Ja, es ist richtig, am Saisonende laufen die Verträge von Kris (Meeke), Jari-Matti (Latvala) und auch Ott (Tänak) aus. Das ist nun ja kein Geheimnis“, sagt der 54-jährige Finne trocken. „Jetzt konzentrieren wir uns aber erst einmal auf die bevorstehenden Rallyes in

Portugal, auf Sardinien und unser Heimspiel in Finnland. Danach schauen wir dann weiter.“ Der Finne scheint die Ruhe weg zu haben. Dabei sind die Begehrlichkeiten groß, gerade bei der Konkurrenz, die händeringend nach siegfähigen Top-Piloten sucht.

Auch dort weiß man: Kein Team ist besser besetzt als jenes von Marken-Weltmeister Toyota. Alle drei Fahrer haben bewiesen,

dass sie jeden WM-Lauf gewinnen können, ob auf Eis, Schnee, Schotter oder Asphalt. Außer dem Toyota-Trio trifft dies nur noch auf Thierry Neuville und Weltmeister Sébastien Ogier zu. Dass Letzterer seinen Helm in eineinhalb Jahren an den Nagel hängt, spielt vor allem den nimmermüden, aber umstrittenen Toyota-Routiniers Latvala und Meeke in die Hände. Doch auch dies lässt Mäkinen kalt. Gefährlicher Bluff oder souveränes Kalkül? Für beides gäbe es eine einfache Antwort: Keiner zahlt höhere Fahrergagen als Toyota. Vor allem für M-Sport eine echte Hürde. Dabei steht bei der britischen Ford-Truppe eine Rückkehr von Ott Tänak ganz oben auf der Liste. Es gibt schlechtere Adressen als M-Sport, wie zwei Fahrer- und ein Hersteller-Titel mit Ogier zeigen. Das weiß nicht nur Tänak. „Ein wenig überraschend ist es schon, dass Ott so früh über seinen Vertrag reden will“, staunt Mäkinen. „Aber er muss sich keine Sorgen machen. Jedes Team will ihn, seine Zukunft ist also gesichert.“ Fragt sich nur, wie sehr Tänak von der Fahrerkrone träumt. Gutes Geld kann einer wie er überall verdienen. ■

Rallye-WM

Mikkelsen nur dritte Wahl

Andreas Mikkelsen muss erneut auf die Ersatzbank. Für den Norweger das Ende als Hyundai-Stammpilot.

Nach einem schwachen Saisonstart gelang Andreas Mikkelsen in Argentinien der vermeintliche Befreiungsschlag. Ein zweiter Platz hinter dem siegreichen Teamkollegen Thierry Neuville schien den 29-Jährigen zu beflügeln.

Doch kaum hatte Mikkelsen beim Shakedown in Chile mit der Bestzeit glänzt, war der Auf-

schwung wieder vorbei. Während sich Sébastien Loeb mit jedem Kilometer steigerte und beim neuen WM-Lauf bis auf den dritten Platz nach vorne stürmte, landete Mikkelsen nach farbloser Fahrt auf Rang 7.

Hyundai-Teamchef Andrea Adamo reagierte prompt und nahm den Norweger in Portugal erneut aus dem Auto. Schon auf Korsika musste er sein Cockpit an Asphaltspezialist Dani Sordo abtreten.

Die erneute Rochade überrascht wenig, denn Anfang März stellte Adamo im MSA-Interview klar: „Wir haben vier gute Crews und drei Autos. Mein Job ist es, jeweils die besten drei zu nominieren.“ Noch vor dem Südamerika-Doppel soll er mit Loeb über zusätzliche Schotter-Einsätze gesprochen haben. Damit ist klar: Je enger der Kampf um den Hersteller-Titel wird, je öfter wird Mikkelsen aussetzen müssen. Der Norweger, dessen Vertrag am Saisonende ausläuft, ist nur noch dritte Wahl. Das Hyundai-Top-Trio heißt Thierry Neuville, Dani Sordo und Sébastien Loeb. ■ RK



Erneut außen vor: Mikkelsen

WRC2

VW auf Fehlersuche

Den Einstieg in das lukrative R5-Kundengeschäft überschatteten Probleme mit der Lenkung und zwei Brände. Volkswagen Motorsport betrieb Ursachenforschung.

Der VW Polo R5 ist schnell, kämpft aber mit Kinderkrankheiten. Eine davon ist eine störrische Lenkung. Deshalb wurden bereits die Service-Intervalle verkürzt, weil Probleme gegen Ende der vorgegebenen Laufzeiten auftraten. Auch die Ursachen für

die Brände scheinen gefunden zu sein. In einem Fall war es ein defektes Differenzial, dessen austretendes Öl auf den Auspuff tropfte. Im anderen Fall steht ein Hitzestau bei PR-Fahrten im Vorfeld einer Rallye im Verdacht, bei denen der Tank Schaden genommen haben könnte. Beim Einsatz in Sachsen wollte die Werkstruppe dann auch vor allem das Temperaturverhalten des begehrten Kundensportgeräts erforschen. Durch den Abbruch konnte man jedoch kaum Erkenntnisse gewinnen. Ob es einen Ersatz-Auftritt geben wird, ist aktuell unklar. ■ MH



Wiederholung möglich: VW-Werksteam beim DRM-Lauf in Sachsen



Oliver Solberg:
Beste Strecken-
kenntnis, super
Leistung



Lukyanuk: Unter Bewährung



Griebel: Unauffällig auf Sieben

Großes Kino

Oliver Solberg feiert in Lettland nicht nur seinen bislang größten Erfolg, nach grandioser Fahrt geht der 17-jährige Sohn von Ex-Weltmeister Petter Solberg als jüngster Sieger in der Rallye-EM in die Geschichte ein.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Apfel fällt bekanntlich ja nicht weit vom Stamm. Und schon gar nicht bei der norwegischen Solberg-Dynastie. Der dritte von acht EM-Läufen rund um die lettische Hafenstadt Liepaja hat noch nicht begonnen, schon schockt Oliver Solberg die Konkurrenz. Mit einem Schnitt von über 120 Stundenkilometern tobt der 17 Jahre junge Norweger mit seinem VW Polo R5 über die Qualifikationsprüfung und lehrt die insgesamt 23 Konkurrenten aus der R5-Topkategorie sprichwörtlich das Fürchten. Europameister Alexey Lukyanuk bekommt als Zweitschnellster auf der drei Kilometer kurzen Schotterpiste von Klein-Solberg eine halbe Sekunde eingeschenkt.

Dem ersten Ausrufezeichen folgen zehn von 13 möglichen Bestzeiten und ein nie gefährdeter Start-Ziel-Sieg. Papa Petter,

Weltmeister von 2003 und lange Zeit Rekordhalter auf der ultraschnellen Kult-WP Ouninpohja in Finnland, und Mutter Pernilla platzten fast vor Stolz. „Ich weiß, wir sagen das immer wieder, aber was Oliver tut, ist unglaublich“, so Petter. „Der Sieg ist natürlich fantastisch, aber für Pernilla und mich ist es die Art, wie er gewonnen hat. Vom ersten bis zum letzten Meter hat er alles unter Kontrolle und war der Ruhigste unter uns“, schwärmt der 44-jährige Ex-Champion.

Zur Verdeutlichung: Nach der ersten Tagesetappe führt Oliver Solberg mit 9,7 Sekunden Vorsprung vor Lukyanuk (Citroën C3 R5). Eine halbe Minute dahinter balgen sich der junge Lokalheld Martinš Sesks bei seinem R5-Debüt und Skoda-Markengefährte Chris Ingram um den verbleibenden Podiumsplatz. Am zweiten Tag ein ähnliches Bild: Solberg baut seinen Vorsprung auf seinen russischen Verfolger und den Rest des Feldes sukzessive aus.

Mittendrin statt vorne dabei ist Marijan Griebel. Zwar kann der Pfälzer mit seinem Skoda Fabia R5 wie erhofft in die Punkteränge fahren, mehr als ein siebter Rang ist für den amtierenden Deutschen Meister (+ 3,32 min) aber nicht drin. Landsmann Albert von Thurn und Taxis (VW Polo R5) tut sich auf den schnellen Schotterpisten ähnlich schwer und muss sich mit über

acht Minuten Rückstand mit Platz 17 zufriedengeben.

Kaum besser ergeht es EM-Junior Roman Schwedt (Peugeot 208 R2) bei dessen Debüt im Baltikum. Bei dem 20-jährigen Saarländer summieren sich zur fehlenden Schotterpraxis einige kleinere Fahrfehler. Parallele zu Griebel: Auch Schwedt verliert satte dreieinhalb Minuten auf Klassensieger Ken Torn (Ford

Fiesta R2) aus Estland und kommt über Rang 8 in der Juniorwertung nicht hinaus.

Für Lukyanuk hatten drastische Tempoübertretungen auf einer Verbindungsetappe (125 km/h statt 50 und 168 statt 90) noch ein Nachspiel. Er wurde zu 5000 Euro Strafe und zehn Tagen Sozialdienst verdonnert und verliert seinen zweiten Rang, wenn er abermals auffällig wird. ■

RALLYE LIEPAJA LETTLAND (24.–26. 5. 2019)

Dritter von acht EM-Läufen, mit 13 Wertungsprüfungen über 207,98 km

1. Solberg/Johnston (N/GB), Volkswagen Polo R5	1:40.31,9 h
2. Lukyanuk/Arnaurov (RUS/RUS), Citroën C3 R5	+ 22,7 s
3. Sesks/Caune (LV/LV), Skoda Fabia R5	+ 57,4 s
4. Ingram/Whittock (GB/GB), Skoda Fabia R5	+ 1.16,8 min
5. Habaj/Dymurski (PL/PL), Skoda Fabia R5	+ 2.17,7 min
6. Mareš/Holoušek (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+ 3.02,4 min
7. Griebel/Kopczyk (D/D), Skoda Fabia R5	+ 3.32,0 min
8. Arai/Minor (J/A), Citroën C3 R5	+ 3.36,5 min
9. Brynildsen/Menkerud (N/N), Skoda Fabia R5	+ 3.46,2 min
10. Adielsson/Johansson (S/S), Citroën C3 R5	+ 4.12,6 min

Bestzeiten: Solberg 10; Lukyanuk 3.

EM-STAND NACH LAUF 3

1. X Lukasz Habaj (PL)	71 Punkte
2. Chris Ingram (GB)	70
3. Alexey Lukyanuk (RUS)	44
4. Oliver Solberg (N)	39
4. Pepe López (E)	35
6. Ricardo Moura (P)	28
7. Marijan Griebel (D)	26
8. Martinš Sesks (LV)	25
9. Bruno Magalhães (P)	18
10. Norbert Herczig (HU)	17

Junioren U 28

1. Chris Ingram (GB)	94 Punkte
2. Alexandros Tsouloftas (CY)	59
3. Oliver Solberg (N)	39

Junioren U 27

1. Efrén Llarena (E)	83 Punkte
2. Sindre Furuseth (N)	63
3. Jean-Baptiste Franceschi (F)	57



Am Samstag war der Servicepark in Zwickau schon verwaist.

Schwarzer Freitag

DORRENBÄCHER

Tolles Feld, tolle Location, bestes Wetter. Nach zwei Monaten Pause hätte der zweite DRM-Lauf im malerischen Zwickau zum Saisonhöhepunkt werden können. Stattdessen wurde er zum Tiefpunkt. Nach dem Tod zweier Aktiver wurde früh abgebrochen

Von: **Michael Heimrich**

Die Sachsen-Rallye zählt ohne Zweifel zu den Schmuckstücken in der DRM. Wenn andere Städte die

Autos am liebsten komplett aus den Innenstädten verbannen wollen, stehen in Zwickau die Tore weit offen, der Servicepark auf dem Markt mitten im Zentrum ist eine Augenweide. Auch die Begeisterung der Sachsen für den Motorsport sorgt für die alljährliche Vorfreude, wenn der Mai naht. Aber die fröhliche Stimmung, die am Freitagnachmittag in den Gassen zu spüren war, war wenig später verfliegen.

Kurz nach dem Start der ersten Prüfung kam Renault-Pilot Kai Günther in einer Rechtskurve zu weit nach außen, das Heck seines Clio R3T brach aus und das Auto prallte mit der Fahrerseite gegen einen Baum. Für den

48-Jährigen kam jede Hilfe zu spät, sein Beifahrer Sebastian Walker wurde reanimiert und mit einem Rettungshubschrauber ins Krankenhaus geflogen, wo auch er kurz darauf seinen schweren Verletzungen erlag.

Rallyeleiter Michael Görlich informierte die Fahrer über die Geschehnisse und überließ den Aktiven die Wahl, ob sie die Rallye am Samstagmorgen fortsetzen wollen. Für die meisten war klar: Unter diesen Umständen soll nicht weitergefahren werden. „Das ist die hässliche Seite unseres geliebten Sports. Mit einem Mal sieht man wieder, wie gefährlich das sein kann“, sagte der fünffache Sachsen-Sieger Ruben Zeltner.



Depping: Früh vorne, früh draußen

Meister Fabian Kreim im baugleichen Skoda Fabia. Auch Christian Riedemann setzte bei seiner Premiere im Polo R5 ein Achtungszeichen und fuhr auf den zweiten Platz nach vorn. Die Freude von Ex-Rundstrecken-Ass Philip Geipel, der auf dem Rundkurs „Glück-Auf-Brücke“ seine erste DRM-Bestzeit setzen konnte, währte nur kurz. Im anschließenden Re-grouping erfuhr auch er von der Tragödie, die sich nur eine Stunde zuvor ereignet hatte. ■



Sebastian Walker und Kai Günther ließen bei der Sachsen-Rallye ihr Leben

DORRENBÄCHER

DRM-STAND

Nach Lauf 2

1. Fabian Kreim	25
2. Marijan Griebel	18
3. Hermann Gassner jr.	15
4. Philip Geipel	12
5. Neil Simpson	10
6. Benoit Vaillant	8
7. Ron Schumann	6
8. Konstantin Keil	4
9. Armin Holz	2
10. Victor Hansen	1

Andreas Bakkerud hatte im Finale nur anfangs die Nase vorn



Es bleibt in der Familie

Timmy Hansen feiert in England seinen zweiten Saisonsieg und übernimmt die Tabellenspitze. Timo Scheider verpasst als Vierter knapp das Podium.

Von: **Sven Kopf**

Zwei weitere Wochenenden lang konnte Kevin Hansen (Peugeot) nach dem Auftaktsieg in Abu Dhabi die Tabellenführung halten, doch der Druck von Bruder Timmy wurde zu stark. In der Qualifikation am Samstag erreichte der ältere Hansen zwei Bestzeiten, Bruder Kevin saß ihm im Nacken. In der Tabelle sah es noch umgekehrt aus. Die Verfolger mussten allmählich den Hebel ansetzen, wenn sie das Duo von der Tabellenspitze verdrängen wollten.

Tatsächlich folgte der Konter: Nach den insgesamt vier Qualifikationsläufen hatte Andreas Bakkerud (Audi) schließlich einen Keil zwischen die Brüder getrieben, mit zwei Bestzeiten am Sonntag schob er sich hinter Timmy Hansen auf Position 2 in der Qualifikation.

Schien es am Samstag noch so, als wären die Peugeot unantastbar, so wurde der Vorsprung umso geringer, je näher die Finalläufe rückten. Bakkerud hatte sich regelrecht in sein Rennwochenende hineingesteigert. Er schielte zumindest auf den zweiten Tabellenplatz, und dafür musste er ein

gutes Dutzend Punkte gutmachen. In den Semifinals sollte es beginnen, wo es schon vor dem Einzug der jeweils drei Schnellsten beider Rennen wertvolle Punkte für die Meisterschaft gibt.

Dabei bilden unter den Top 12 der Qualifikation die sechs ungeraden Positionen das eine und die geraden Platzierungen das andere Semifinale. Weil Bakkerud nach der Quali im Sandwich zwischen den Hansens lag, traf er zunächst nicht direkt auf die beiden Peugeot, die sich die erste Startreihe im ersten Semifinale teilten. Erfahrungsgemäß war es schwer, den beiden gefährlich zu werden, wenn sie gemeinsam an der Spitze in die erste Kurve rasten, und so schien es auch dieses Mal.

Die Hansens rasten davon, aber als sie in der letzten Runde durch die Jokerlap zogen, die Zielflagge vor Augen, da verlor Timmy seinen jüngeren Bruder aus den Augen: „Ich hatte ihn die ganze Zeit im Rückspiegel, dann war er plötzlich verschwunden. Über Funk erfuhr ich dann, was passiert war“, schilderte Timmy im Anschluss. Kevin hatte sich einen Fehler erlaubt, ein Dreher in der Jokerlap warf ihn und Timur Timerzyanov (Hyundai) zurück. Davon profitierten Timo Scheider (Seat) und Anton Marklund (Renault), die bereits zuvor den Joker gezogen hatten und Timmy ins Finale folgten.

Nur ein Extrapunkt für den Tabellenführer, der außerdem das Finale verpasste – die Sterne

schielen günstig für Bakkeruds Ambitionen. Und tatsächlich: In einem spannenden zweiten Semifinale zog Bakkerud gefolgt von seinem Teamgefährten Liam Doran ins Finale ein. Doch dazu musste er zwei Mal starten, denn Grönholm-Ersatz Joni Wiman hatte eine Lücke gefunden, die es nicht gab, und eingeklemmt zwischen Autos und Gummibande seinen Hyundai aufs Dach gelegt, was zum Abbruch führte.

Das Finale bot in der ersten Kurve genau das Duell, was alle erwartet hatten. Ohne seinen (kleinen) Bruder musste Timmy

klarkommen. In Kurve 1 wurde es gegen Bakkerud eng. Hansen versetzte mit seinem Peugeot kurzerhand den Reifenstapel um einige Meter und verlor dadurch die Führung an Bakkerud, der wie besessen um den ersten Saisonsieg kämpfte. Schnell und ohne Fehler spulte er seine Runden ab, aber der etwas früher jorkende Hansen war hauchdünn vorn. „Ich brauchte eine absolut fehlerfreie und schnelle Jokerrunde – und das hat geklappt“, atmete der Sieger auf, der mit seinem zweiten Saisonsieg seinem Bruder die Tabellenführung abluchst. Bakkerud holte satte elf Punkte auf, rückte aber vorerst nur auf Rang 3 der Tabelle auf, was ihn sichtlich wurmte: „Ich war so dicht dran“, stöhnte er. Er muss aber nicht unzufrieden sein, denn nun folgt seine Heimstrecke im norwegischen Hell, das ihm immer schon lag.

Beim Saisonauftakt der Europameisterschaft traten erstmals Timo Scheiders Teamkollegen René Münnich und seine Partnerin Mandie August auf den Plan. Sie sind das erste Pärchen, das gemeinsam ein Semifinale in der ERX bestritt. Münnich zog mit seinem neuen Seat sogar ins Finale ein und verpasste dort nur knapp einen Podestplatz. Gleiches gilt für Scheider. Der stand zwar im Finale auf dem schlechtesten Startplatz, überrumpelte aber beim Start drei Kollegen auf der Außenbahn. Auf dem Weg zum Treppchen stand allerdings am Ende Anton Marklund im Renault im Weg. ■

HALBFINALE 1

1. T. Hansen, Peugeot 208
2. Marklund, Renault Megane
3. Scheider, Seat Ibiza
4. Chicherit, Renault Megane
5. Timerzyanov, Hyundai i20
6. K. Hansen, Peugeot 208

HALBFINALE 2

1. Bakkerud, Audi S1
2. Doran, Audi S1
3. Szabo, Audi S1
4. Baumanis, Ford Fiesta
5. Bennett, Mini Cooper
6. Wiman, Hyundai i20

FINALE

1. T. Hansen, Peugeot 208
2. Bakkerud, Audi S1
3. Marklund, Renault Megane
4. Scheider, Seat Ibiza
5. Szabo, Audi S1
6. Doran, Audi S1

WM-STAND FAHRER

1. Timmy Hansen	88 Punkte
2. Kevin Hansen	84
3. Andreas Bakkerud	77
4. Janis Baumanis	62
5. Timur Timerzyanov	61
6. Liam Doran	60

WM-STAND TEAMS

Hansen MJP (Peugeot)	172 Punkte
2. GRX Taneco (Hyundai)	148
3. Monster Energy Cartel (Audi)	137



Kevin Hansen: Eigener Fehler



Gewohntes Terrain: TCR-Germany-Doppelchampion Josh Files fuhr in Hockenheim zum Sieg

Die „Feile“ ist zurück

Der erste Auftritt der TCR Europe in Deutschland bescherte den Fans viel Action und einen bestens bekannten Sieger: Josh Files (Hyundai). Im zweiten Lauf feierte Julien Briché (Peugeot) seinen zweiten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Obwohl die TCR Europe in diesem Jahr in Hockenheim, Spielberg und Oschersleben gastiert, ist mit Luca Engstler (Hyundai) nur ein deutschsprachiger Stammpilot im Feld vertreten. Aber auch für Files war die Rückkehr nach Hockenheim eine Art Heimspiel, er hatte schließlich im badischen Motodrom sowohl 2016 als auch 2017 den Meisterpokal der ADAC TCR Germany entgegengenommen.

Da wunderte es kaum, dass der Brite seine von Target Competition vorbereitete „Feile“ auf die Pole-Position für den ersten Lauf stellte. Wie eng das Feld der

TCR Europe ist, zeigt ein Blick auf die Quali-Ergebnisse: Die Top 4 innerhalb von 0,092 Sekunden, die Top 9 weniger als vier Zehntel. Renault-Pilot John Filippi, der lange Jahre erst in der WTCC und 2018 auch in der WTCR unterwegs war, ließ sich sogar zu der gewagten Aussage hinreißen, in der Europa-Serie sei das Niveau höher als im Weltcup.

Intensives erstes Rennen

Ansonsten hatten die Renaults übrigens nicht viel zu melden. Eine Woche nach dem ersten TCR-Sieg des Megane (in der TCR Eastern Europe) „kämpfte“ man in Hockenheim paradoxerweise mit dem wahrscheinlich steifsten Chassis aller TCR-Autos. Dieses bringt das Fahrwerk und speziell die Dämpfer ans Limit. Die Folgen: Ein Aufsteigen auf Curbs und hoppelnde Autos in langgezogenen Ecken. Bis diese Baustelle gemeinsam mit Fahrwerkspartner KW aufgearbeitet ist, muss man bei Vukovich Motorsport kleinere Brötchen backen. Ein Pünktchen für Filippi (P15 am Samstag) war das Maximum. Alex Morgan im Wolf-Kundenteam

kämpfte zudem mit zu wenig Toppespeed und nahm am Sonntagsrennen gar nicht teil.

Vorne führen also andere. Sehr zur Freude der Fans auch Engstler, der in Budapest nach einem unverschuldeten Quali-Crash zwei Aufholjagden hinlegte und wenigstens noch sieben Punkte retten konnte. Beim Heimspiel verpasste er die Pole um 0,040 Sekunden, was Startplatz 3 hinter Files und Tabellenführer Gilles Magnus (Audi) bedeutete. Den Belgier knackte er gleich am Start, und auch VW-Pilot Maxime Potty schob sich am Audi seines Landsmannes vorbei.

Potty war es dann auch, der Engstler für den Rest der Rennstrecke beschäftigen sollte. „Ich weiß gar nicht, wo der auf einmal herkam“, wunderte sich der Youngster, der anfangs versuchte, das Tempo von Files mitzugehen und danach den nachdrückenden Golf hinter sich halten musste. Files fuhr deshalb letztlich ungefährdet seinem ersten Saisonsieg entgegen. Beim Auftakt in Ungarn belegte er im ersten Rennen Platz 2. Im zweiten Lauf musste er wegen eines Fahrwerkspro-

„Es war ein hartes Rennen, vor allem weil ich die Brems-temperaturen und den Reifenverschleiß immer im Auge behalten musste.“

Luca Engstler

blems aus der Box nachstarten und legte im 37. Autos starken Feld eine Aufholjagd bis zum achten Platz aufs Parkett.

Engstler, dem die MIRA-Truppe nach Ungarn auf Basis eines neuen Chassis ein runderneutes Auto auf die Räder gestellt hatte, zahlte seiner Mannschaft die Arbeit mit P2 zurück. „Es war ein hartes Rennen, vor allem weil ich die Brems-temperaturen und den Reifenverschleiß immer im Auge behalten musste“, beschrieb Engstler den intensiven ersten Lauf. Aber auch im zweiten Rennen wurde es für den 19-jährigen Allgäuer nicht weniger stressig.

Diesmal legte er sich unmittelbar mit Files an, den er um jeden Preis hinter sich halten wollte – mit harten, aber fairen Mitteln gelang das auch. „Luca ist ein richtig gutes Rennen gefahren, er hat sich perfekt verteidigt, also hat er es verdient“, lobte Files, der als Tabellenführer zum nächsten Event nach Spa reist.

Eine Dame auf dem Podest

Engstler hat mit P2 und P7 sowie drei Quali-Punkten einen großen Schritt nach vorne gemacht. Er liegt schon auf Tabellenrang 9 und damit immerhin vor dem antizipierten Vizeschampion Dusan Borkovic (Hyundai), der in Hockenheim einstecken musste, aber auch austeilte. „Hier sind viele starke Fahrer, vielleicht sogar schnellere als in der WTCR, aber das sind keine Profis“, wettete der 2,07 Meter große Serbe. „Zum Glück bin ich jetzt Vater, sonst würde ich wahrscheinlich das halbe Feld zusammenschlagen“, so der Target-Pilot nach

chaotischem Samstagsrennen. Er deutet bereits an, nach 2019 seine Karriere beenden zu wollen.

Nach dem Hyundai-Doppelsieg am Samstag gab es am Sonntag eine Peugeot-Doppelspitze. Julien Briché fuhr von der Reverse-Pole zum Sieg vor Markenkollege Aurélien Comte. Briché avanciert damit zum echten Sonntagsfahrer, nachdem er auch in Ungarn schon den zweiten Lauf für sich entscheiden konnte. Ohne die Disqualifikation am Hungaroring-Samstag (Untergewicht) wäre er jetzt Tabellenführer. So muss sich der Punktbeste aus Hockenheim (P4/P1) noch hinter Files anstellen.

Auf P3 landete am Sonntag Jessica Bäckman (Hyundai), die damit als erste Dame aufs TCR-Europe-Podest klettern durfte. „Ich war vor dem Rennen echt nervös“, gab die schwedische Hyundai-Juniorin zu, deren Jahr bislang durch einiges Pech geprägt war. Jetzt scheint der Knoten endlich geplatzt zu sein. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

BAUMANN IN DER TCR?

Der im Rahmen des 24h-Qualirennens schwer verunfallte Dominik Baumann erholt sich derzeit von seinen Verletzungen (u. a. Rippenbrüche und ein gebrochenes Schlüsselbein). Noch 2019 könnte der Österreicher aber in der TCR Europe starten. Hintergrund: Ihm gehören zwei Hyundai i30 N TCR, die von Target eingesetzt werden – eines davon ist Mat'o Homolas Europe-Auto, das andere fährt in der TCR Italy. Mit diesem könnte Baumann in Spielberg oder in Barcelona am Start sein.

COMINI UND DIE AKADEMIE

Stefano Comini, zweifacher Meister der TCR International Series, war als Besucher in Hockenheim. Der Tessiner arbeitet

im Hintergrund am Start der TCR Academy Europe mit, einem Trainingszentrum für angehende Tourenwagen-Rennfahrer. Dazu baut man in der Schweiz u. a. einen Rennsimulator auf Basis einer Originalkarosserie auf.

SCHNELLE NEUZUGÄNGE

Mit Tom Coronel, Daniel Lloyd (beide Honda) und Stian Paulsen (Cupra) gaben in Hockenheim gleich drei bekannt schnelle Leute ihren Saison-Einstand. Coronel durfte am Hungaroring nicht starten, weil er an gleicher Stelle am selben Wochenende in der WTCR fuhr. Paulsen fehlte Geld, um bereits zum Saisonstart dabei zu sein. Lloyd unterschrieb erst nach dem Auftakt-Wochenende seinen Vertrag bei Brutal Fish Racing.



Enges Duell um P2 am Samstag: Lokalmatador Engstler setzte sich durch



Glückliche Gesichter am Sonntag: Sieger Briché, Podestlerin Bäckman

HOCKENHEIM (D), 1. RENNEN

3. von 14 Läufen, 12 Runden à 4,574 km (32 gestartet, 25 gewertet)

1.	Josh Files (GB), Target Competition	Hyundai	22:57,274 min
2.	Luca Engstler (D), MIRA Motorsport	Hyundai	+ 2,307 s
3.	Maxime Potty (B), Team WRT	Volkswagen	+ 2,791 s
4.	Julien Briché (F), JSB Compétition	Peugeot	+ 3,691 s
5.	Andreas Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	+ 4,309 s
6.	Santiago Urrutia (ROU), Team WRT	Audi	+ 5,531 s
7.	Aurélien Comte (F), DG Sport Compétition	Peugeot	+ 7,181 s
8.	Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	+ 7,468 s
9.	Teddy Claret (F), Team Claret Sport	Peugeot	+ 9,760 s
10.	Jimmy Claret (F), Team Claret Sport	Peugeot	+ 10,275 s

Schnellste Runde: 1.48,464 min (Files)

HOCKENHEIM (D), 2. RENNEN

4. von 14 Läufen, 12 Runden à 4,574 km (31 gestartet, 26 gewertet)

1.	Julien Briché (F), JSB Compétition	Peugeot	25:16,667 min
2.	Aurélien Comte (F), DG Sport Compétition	Peugeot	+ 1,302 s
3.	Jessica Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	+ 2,235 s
4.	Andreas Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	+ 2,666 s
5.	Santiago Urrutia (ROU), Team WRT	Audi	+ 3,951 s
6.	Maxime Potty (B), Team WRT	Volkswagen	+ 5,360 s
7.	Luca Engstler (D), MIRA Motorsport	Hyundai	+ 10,998 s
8.	Josh Files (GB), Target Competition	Hyundai	+ 11,503 s
9.	Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	+ 13,932 s
10.	Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 15,770 s

Schnellste Runde: 1.48,298 min (A. Bäckman)

STAND FAHRER

1.	Files	112 Punkte
2.	Briché	107
3.	Magnus	89
4.	Comte	71
5.	A. Bäckman	70
6.	Potty	66
7.	Urrutia	64
8.	Panclatici	64
9.	Engstler	63
10.	Borkovic	57

STAND TEAMS

1.	Target Competition	253 Punkte
2.	MIRA Motorsport	128
3.	Team WRT	119
4.	JSB Compétition	108
5.	Comtoy Racing	95
6.	DG Sport Compétition	74
7.	M Racing	67
8.	Team Claret Sport	64
9.	Boutsen Ginion Racing	40
10.	WestCoast Racing	36

Jaguar Brasilien hat zurzeit alles im Griff: Bueno vor Jimenez, wieder mal

Zaubernde Brasilianer

Duplizität der Ereignisse: Genauso wie vor zwei Wochen in Monaco machten die beiden Brasilianer Cacá Bueno und Sérgio Jimenez in der Jaguar I-Pace eTrophy den Sieg unter sich aus. Die Konkurrenz folgte mit Respektabstand: Der Neuseeländer Simon Evans wurde Dritter vor dem Amerikaner Bryan Sellers und dem Neuzugang aus Nordirland, dem auch aus der DTM bekannten Adam Carroll. Eher indisponiert zeigte sich die erfahrene Britin Katherine Legge.

Von: **Claus Mühlberger**

Cacá Bueno vor Sérgio Jimenez. Das hatten wir doch schon mal? Richtig! Schon vor zwei Wochen in Monaco gelang es den beiden Brasilianern, die Konkurrenz zu düpieren. Im Gegensatz zu dem Rennen in Monaco kam diesmal Spannung auf, als Jimenez, seinerseits unter Druck gesetzt von dem ungedulden Simon Evans, ein paar Attacken auf den südamerikanischen Teamkollegen ritt, die dieser allerdings souverän im Stile eines großen Champions abwehrte. Simon Evans seinerseits sah sich schon bald nicht mehr in der Lage, den weißgrünen Jaguar zu folgen und richtete sich auf Platz 3 ein. Eine Formdelle mussten die Fahrer des zu Saisonbeginn dominieren-

den Rahal-Letterman-Teams beklagen: Bryan Sellers kam auf Platz 4, seine Kollegin Katherine Legge schaffte hinter Adam Carroll nur den sechsten Platz und war damit das Schlusslicht in der Pro-Kategorie. In der Pro-Am-Wertung gab es heiße Duell zwischen dem Chinesen Yaqi Zhang und der Französin Célia Martin.

Nach mehrmaligem Austausch von Lackproben hatte der Asiate das bessere Ende für sich. Gaststarter Jens Dralle, Chefreporter von auto motor und sport, brachte sein Auto ohne eine Schramme ins Ziel. Mehr über sein Abenteuer in der Jaguar I-Pace eTrophy gibt's im nächsten Heft von MOTORSPORT aktuell zu lesen. ■

ERGEBNISSE JAGUAR I-PACE ETROPHY

Berlin (Deutschland), 8. von 10 Läufen

1. Cacá Bueno (BR), Jaguar Brazil Racing	18 Runden
2. Sérgio Jimenez (BR), Jaguar Brazil Racing	+ 0,498 s
3. Simon Evans (NZ), Team Asia New Zealand	+ 1,098 s
4. Bryan Sellers (USA), Rahal Letterman Lanigan Racing	+ 3,024 s
5. Adam Carroll (AUS), TWR Techeetah	+ 5,026 s
6. Katherine Legge (GB), Rahal Letterman Lanigan Racing	+ 5,604 s
7. Yaqi Zhang (RC), Jaguar China Racing	+ 24,186 s
8. Célia Martin (F), Viessmann Jaguar Team Deutschland	+ 28,831 s
9. Ahmed Bin-Khanen (KSA), Saudi Racing	+ 43,779 s
10. Jens Dralle (D), Jaguar VIP-Car	+ 45,666 s



Formel-E-Chef Alejandro Agag gibt ab und zu den Renttaxi-Fahrer im I-Pace



Verteidigungsschlacht: Martin hielt den drängenden Chinesen lang in Schach

WTCR

Lynk und Konfusion

Der trotz Beschneidungen starke Auftritt der Lynk & Co in Zandvoort beschäftigt noch immer die WTCR. Auch den TCR-Machern fehlt der Durchblick.

Von: **Michael Bräutigam**

Das größte Problem: Außerhalb des De-facto-Werks-teams Cyan Racing kennt niemand das wahre Potenzial des Lynk & Co 03 TCR. Noch wurde das Auto nicht in Kundenhände gegeben. Wie viel der Leistungsfähigkeit offengelegt wird, liegt also allein in den Händen der „Blauen“ in der WTCR.

Nach dem schwachen Auftritt am Slovakiaring bekam der chinesische Renner mit schwedischen Wurzeln mehr Leistung zugestanden. In Zandvoort dann war das Auto überlegen – auch, nachdem man die Lynk & Co wieder eingebremst hatte.



Eine häufig gestellte Frage: Wie viel Potenzial steckt noch im Lynk & Co?

Woher der Performance-Sprung kommt, kann man sich auch bei den Betroffenen nicht wirklich erklären. „Wir verstehen nicht, warum wir so weit vorne sind“, konnte Lynk-Pilot Yvan Muller nur mit dem Kopf schütteln. Neffe Yann Ehlacher hat eine mögliche Erklärung: „Am Slovakiaring haben wir zum ersten Mal den sechsten Gang erreicht und wir hatten nicht das richtige Setup. Wir haben festgestellt,

dass wir einige Dinge hätten anders machen sollen.“

TCR-Macher Marcello Lotti gibt zu: „Wir kennen das Auto erst seit drei Events, also ist sehr schwer zu erkennen, welches Potenzial es hat.“ Die Überlegenheit der Lynk & Co war im ersten Zandvoort-Quali so klar, dass anscheinend mehr als die Hälfte des Feldes drohte, die Rennen zu boykottieren, sollte die BoP nicht erneut geändert werden. ■

NACHRICHTEN

DTM: BMW BLEIBT DABEI

Wie BMW vergangene Woche bekannt gab, bleiben die Münchner der DTM treu. „Wir glauben weiterhin an die Serie und werden nach Kräften dabei unterstützen, dass die DTM ihre internationale Präsenz noch weiter ausbauen kann“, sagte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt. Auch der Kundensport sei weiter ein wichtiges Feld. Das Thema TCR ist jedoch nach wie vor nicht auf der Agenda.

SUPERCARS: WIEDER EIN MCLAUGHLIN-DOPPEL

Scott McLaughlin ist nicht zu bremsen: In Winton holte sich der Ford-Pilot die Saisonsiege Nummer neun und zehn – bei bislang 14 Rennen. In der Tabelle liegt der Titelverteidiger schon 244 Punkte vor Teamkollege Fabian Coulthard und über 400 Punkte vor Shane van Gisbergen (Holden) als bestem Nicht-Ford-Fahrer.

NASCAR

Erst Mauer, dann Victory Lane

Martin Truex Jr. (Toyota) heißt der Sieger beim längsten Cup-Rennen des Jahres. Im Finish von Charlotte bezwang er Champion Joey Logano (Ford).

Von: **Michael Bräutigam**

Für Truex schien das Rennen schon im Verlauf der ersten Stage beinahe vorbei zu sein. Kaum in Führung gegangen, streifte er die Mauer und holte sich einen Reifenschaden. Die dadurch ausgelöste Gelbphase war nur eine von fünf allein bis zum Ende der ersten Stage, insgesamt wurden es 16. Truex fuhr an die Box, holte sich neue Reifen und ließ die Karosserie ausbeulen. Was folgte, war eine sehenswerte Aufholjagd und eine letztlich doch souveräne Performance.

Dass Truex ein echter Marathonmann ist, zeigte er bereits 2017, als er die Rekordmarke von 392 Runden (von 400) beim

längsten Rennen des Jahres aufstellte und natürlich gewann. Zwei Jahre später sammelte er mit „nur“ 116 Führungsrunden ebenfalls den Bestwert.

Kyle Busch wieder Leader

Beim letzten Restart musste er aber noch Joey Logano (Ford) bezwingen, der erst mit zunehmender Renndauer zum Frontrunner wurde. In der heißen Anfangsphase versank der als Tabellenführer angereiste Penske-Pilot in den Tiefen des Feldes. Je dunkler und kälter es wurde, desto mehr rannte der diesmal rot-weiß-gelbe Mustang. Trotz P2 musste er die Tabellenführung wieder an Kyle Busch (Toyota) abtreten, der zwar Dritter wurde, aber in den Stages zehn Punkte mehr holte als der amtierende Titelträger.

Truex zieht derweil nach Saisonsiegen mit Kyle Busch und Brad Keselowski (Ford) gleich (je drei). „Wir waren in der Mauer und hatten einen Reifenschaden, aber wir haben nie aufgegeben“, freute sich der Sieger. ■



Vom Rennen gezeichnet: Der verkratzte Truex-Toyota beim Sieger-Donut

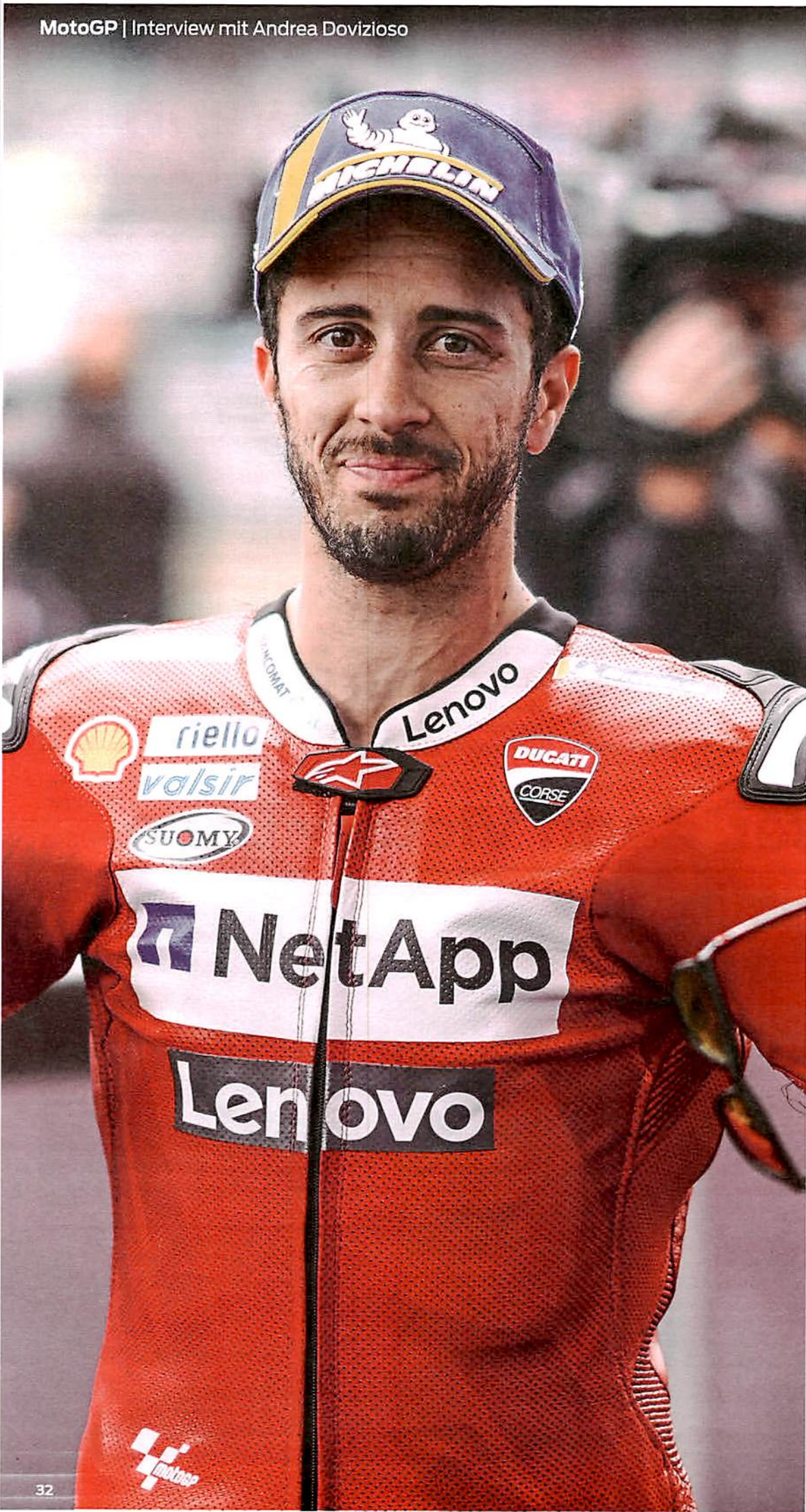
NASCAR CUP SERIES

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

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Ford
6.	Chris Buescher (USA)	Chevrolet
7.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
8.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
9.	William Byron (USA)	Chevrolet
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 13 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	528 Punkte
2.	Logano (Ford)	522
3.	Elliott (Chevrolet)	478
4.	Harvick (Ford)	478
5.	Keselowski (Ford)	459
6.	Truex Jr. (Toyota)	448
7.	Hamlin (Toyota)	434
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	406
9.	Blaney (Ford)	376
10.	Bowman (Chevrolet)	373



Andrea Dovizioso hat in Le Mans den zweiten WM-Rang in der MotoGP übernommen und in der letzten Woche den DTM-Audi getestet. Der 33-jährige Ducati-Werkspilot erklärt, wie er in seine Heimrennen in gleich zwei Serien geht.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war Ihr Test mit dem DTM-Audi in Misano?

Es war ein wichtiger Test für mich, denn ich will bei meinem Gaststart in der DTM am 8.–9. Juni in Misano eine ordentliche Performance zeigen. Und das wird nicht leicht, denn der Level in der DTM ist sehr hoch. Ich habe bei diesem Test eine Menge gelernt, mehr als ich erwartet habe. Mit der Unterstützung von Audi und Mattias Ekström, der mir als Coach zur Seite stand, war ich in der Lage, schnell zu lernen und die anderthalb Tage wirklich gut zu nutzen. Ich bin zwar noch immer nicht schnell genug, aber auch nicht zu weit weg. Das hat mir ein gutes Gefühl gegeben, und ich habe diese neue Erfahrung sehr genossen. Das Auto hat sehr viel Leistung, und der Abtrieb in den schnellen Kurven ist wirklich gut. Das zu



Andrea Dovizioso

Geburtstag: 23. März 1986
Geburtsort: Forlimpopoli (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE

- 2002: 125GP, Honda (16.)
- 2003: 125GP, Honda (5.)
- 2004: 125GP, Honda (1.)
- 2005: 250GP, Honda (3.)
- 2006: 250GP, Honda (2.)
- 2007: 250GP, Honda (2.)
- 2008: MotoGP, Honda (5.)
- 2009: MotoGP, Honda (6.)
- 2010: MotoGP, Honda (5.)
- 2011: MotoGP, Honda (3.)
- 2012: MotoGP, Yamaha (4.)
- 2013: MotoGP, Ducati (8.)
- 2014: MotoGP, Ducati (5.)
- 2015: MotoGP, Ducati (7.)
- 2016: MotoGP, Ducati (5.)
- 2017: MotoGP, Ducati (2.)
- 2018: MotoGP, Ducati (2.)
- 2019: MotoGP, Ducati (zurzeit 2.)

HOBBYS

Motocross, Töchterchen Sara

„Müssen etwas finden, wenn wir Márquez schlagen wollen“

spüren war etwas ganz Neues für mich. Die Linien sind auch ganz anders als mit dem Motorrad, und es ist nicht leicht, sich umzustellen. Vor allem ist es schwer, aus einer langsamen Kurve in eine schnelle zu beschleunigen und die Richtung zu wechseln. Das Auto hat sehr viel Leistung, und ich habe das Limit nicht wirklich gespürt. Dort wirklich nah am Limit zu sein, dafür brauche ich Zeit. Das ist noch der größte Punkt. Beim Bremsen bin ich nicht so schlecht.

Welche Erwartungen haben Sie nach diesem Test für Ihren IDM-Einsatz?

Ich habe keine Erwartungen. Ich denke, der Level der Fahrer in dieser Meisterschaft ist sehr hoch, und was ich von den Rennen bisher gesehen habe, ist, dass sie sehr eng sind. Es sind die erfahrenen und schnellen Fahrer, die den Unterschied machen. So wird es an diesem Wochenende sehr schwierig für mich sein, im richtigen Moment das Richtige zu machen, weil ich keinerlei Erfahrung habe. Aber ich denke, ich bin nicht zu weit weg, so will ich das Ganze ohne spezielle Erwartung genießen. Es ist schön, dass Audi bei mir angefragt hat, speziell, weil es während einer laufenden Saison wenig Möglichkeiten gibt, so etwas zu machen. Deshalb habe ich die Chance auch ergriffen, speziell in so einer guten Meisterschaft und speziell mit Audi eine solche Erfahrung zu machen.

Wie ist Ihre Situation in der MotoGP vor Ihrem Heimrennen in Mugello?

Die Meisterschaft ist nach Punkten völlig offen und wir haben viel mehr Punkte als in den letzten beiden Jahren zum gleichen Zeitpunkt. Aber Marc Márquez und Honda sind sehr stark. Honda hat jetzt auch viel Leistung und sie nutzen sie richtig. Den anderen Teil macht aber Marc. Er ist einfach derzeit überall in der Lage zu gewinnen. Er hat jetzt auch sehr viel Selbstvertrauen, weil er so stark ist. Daheim in Mugello haben wir bei Ducati alle das Verlan-

gen, ihn zu schlagen, und wir werden alles geben. Dass Ducati in Le Mans Zweiter, Dritter und Vierter wurde, gibt sicherlich viel Selbstvertrauen, und darauf müssen wir aufbauen. Wir haben sicherlich Podiums-Potenzial. Aber auch Yamaha wird stark sein, es wird kein einfaches Wochenende.

„Die nächsten zwei Strecken kommen uns entgegen, aber die Weltmeisterschaft wird nicht auf ihnen entschieden.“

Andrea Dovizioso

Haben Yamaha und Suzuki im Winter mehr Fortschritte gemacht als Ducati, dass sie nun so nah dran sind?

Das Niveau in der MotoGP ist sehr ausgeglichen, wenn die Motorräder von Ducati, Honda, Suzuki und Yamaha auch sehr unterschiedlich sind. Jedes hat einen eigenen Charakter. Auch die Fahrstile der Top-Piloten sind unterschiedlich, so ist auch die Geschichte jedes Rennens etwas anders. Wir haben noch immer unser Limit in der Mitte der Kurven, dafür haben wir an anderen Stellen Vorteile. Auf einigen Strecken sind wir in der Lage, diese zu nutzen, auf anderen sind wir limitierter und haben es schwerer. Es muss auch die richtige Strategie für die Trainings und die Rennen gefunden werden, damit man das Beste herausholt.

War der zweite Platz in Le Mans das Beste, was herauszuholen war?

Der geht nach diesem schweren Wochenende und bei diesen Umständen in Ordnung, und wir müssen im Hinblick auf die Meisterschaft diese 20 Punkte dankbar annehmen. Die Zeichen standen zunächst nicht zu gut und ich war auch am Start nicht übermäßig zuversichtlich. Ich war auch mit

den Reifen nicht sehr glücklich, denn in den letzten acht Runden bekam ich Probleme, speziell mit dem Hinterreifen, und ich konnte meine gute Pace, die ich bis Rennmitte hatte, nicht beibehalten. So konnte Danilo mich einholen, er war klar schneller. Ich habe dann meine Strategie durchgezogen und sie hat funktioniert, der zweite Platz war so das Beste, das ich rausholen konnte. Das Rennen hat aber auch bestätigt, dass wir noch etwas mehr brauchen, um Marc Márquez zu schlagen, er und Honda sind derzeit stärker als wir. Wir sind nah dran und mein Speed ist da, aber wir brauchen eben noch etwas mehr. Wir müssen jetzt herausfinden, wo wir noch Reserven haben, um uns zu verbessern. Jedes Motorrad hat seine Eigenheiten, und an welchem Punkt man Speed findet, ist eigentlich egal, die Summe zählt. Wenn wir schneller werden, können wir auch die Reifen besser managen. Ist man nur zwei Zehntel zu langsam, wird es im Rennen kompliziert. Wir müssen aber ruhig bleiben, denn wir sind nicht weit weg.

Wie haben Sie den Zweikampf mit ihrem Teamkollegen Danilo Petrucci erlebt?

Ich habe versucht, seine starken Punkte und meine zu verstehen. Weil ich vor ihm bleiben wollte, war dies aber nicht einfach. Aber es hat sich ausgezahlt. Ich bin einiges an Risiko eingegangen, denn ich war bereits zu langsam

und hatte nicht den Grip, um schneller zu fahren. So musste ich die Kurven in einer intelligenten Art anfahren, damit Danilo nicht vorbeikam.

Wie sehen Sie Ihre WM-Chancen?

Nun kommen zwei Strecken, die uns gut liegen, aber ich denke nicht, dass sie die WM entscheiden werden, denn es stehen noch viele Rennen aus und es gibt noch viele Punkte zu gewinnen. Wir müssen nur noch etwas Kleines finden, dann haben wir eine Chance. Aber dieses kleine Etwas müssen wir finden, wenn wir eine Chance auf Siege haben wollen. Sonst können wir nur auf einen Fehler der anderen hoffen, und das ist nicht die Art, wie man eine WM gewinnt.

Wäre zu einem späteren Zeitpunkt in der Meisterschaft, wenn Petrucci so stark fährt, eine Teamorder angebracht?

In der Formel 1 vielleicht, aber ich denke, in unserer Meisterschaft nicht. Wenn man das Maximum für einen Fahrer rausholen will, hilft es vielleicht, aber in unserem Sport ist das meist nicht so. Danilo ist ein starker Fahrer, wir sind in der Meisterschaft in einer guten Situation, und damit wir das Maximum bringen, helfen solche Kämpfe. Er hat auch nichts Verrücktes gemacht, und wir haben erreicht, was wir erreichen konnten. ■



Andrea Dovizioso im DTM-Audi RS5 beim Misano-Test: „Bin bereits nicht weit weg“



Da flipte die Fan-Tribüne aus: Pol Espargaró grüßt nach tollem Rennen

Lohn der Arbeit

Nach vielen Rückschlägen ist Pol Espargaró in Le Mans das bislang beste Ergebnis der MotoGP-KTM im Trockenen gelungen: P6, nur 5,9 Sekunden hinter Sieger Márquez. Doch was hat so einen Fortschritt gebracht?

Von: **Imre Paulovits**

Die Stimmung schäumte über in der KTM-Box, und Pol Espargaró nahm kaum Luft, als es nur so aus ihm rausprudelte: „Zu sehen, dass Valentino Rossi vor mir ist, richtig pusht und mir in den 27 Runden trotzdem kaum wegfährt, dass Marc Márquez uns nur etwas mehr als fünf Sekunden gibt, das war einfach unglaublich. Wir haben heute gesehen, dass sie keine Götter sind und wir mit einem guten Motorrad und einer guten Leistung über das ganze Wochenende mit ihnen kämpfen können“, konnte der KTM-MotoGP-Pilot seine Gefühle kaum zähmen.

Dieses Ergebnis hat nun alle Zweifler entkräftet und die hartnäckige Arbeit, die das österreichische Team in das Projekt gesteckt hat, bestärkt: Es ist sehr wohl möglich, mit der haus-eigenen DNA, mit einem Stahlrohr-Rahmen und mit WP-Federelementen gegen das Establishment von Alu-Chassis und Öhlins-Federelementen der MotoGP konkurrenzfähig zu sein.

Zwei wichtige Tests

Dass es gerade in Le Mans geklappt hat, war kein Zufall. Drei Wochen vor dem Frankreich-GP hatte KTM mit Testfahrer Mika Kallio und beiden Werksfahrern zwei Tage dort getestet, und der eintägige Test nach dem Jerez-Grand-Prix hat noch einmal Klarheit bei der Entwicklungsrichtung gebracht. Doch alles Testen nützt nichts, wenn man danach nicht die richtigen Schritte geht.

„Wenn man tolle Testergebnisse hat, hofft man, dass im nächsten Rennen auch ein Fortschritt zu sehen ist“, weiß Pit Beirer. „In Pol Espargarós Test-Report war auch klar zu sehen, dass speziell das Tuning sich verändert hat, wie wir es bislang noch nicht ge-

„Wir haben gesehen, dass die Top-Piloten der MotoGP keine Götter sind und wir mit einem guten Motorrad und einer guten Leistung mit ihnen kämpfen können.“

Pol Espargaró

schafft hatten. Die ganzen bisherigen Änderungen waren einfach zu klein. Wir konnten dann den ganzen Zeit-Fortschritt, den wir beim Jerez-Test erreicht haben, auch mit nach Le Mans nehmen.“

Fortschritt durch Kohle

Doch was hat diesen Fortschritt bewirkt? Beim Jerez-Test sah man eine Kohlen-Schwinge an der RC16, die Pol Espargaró auch in Le Mans eingesetzt hat. Dazu war anzunehmen, dass diese Schwinge mit einer weiteren Evolution des Stahl-Gitterrohrrahmens einherging.

Schaut man sich die Schwinge genau an, fällt auf, dass die Fasern parallel zum Boden verlaufen, man kann davon ausgehen, dass sie auf viel Stabilität in Längsrichtung ausgelegt ist, damit sie den über 280 PS, die an der Kette zerren, beim Beschleunigen standhält, ohne sich zu verformen, aber seitlich viel nachgibt, wonach die Michelin-Reifen verlangen.

„Wir haben dazu noch ein Update am Motor gebracht, und zusammen mit der Schwinge waren das die wichtigsten beiden Dinge, die uns vorwärtsgebracht haben“, bestätigt Pit Beirer. „Am Rahmen ist nicht so viel verändert worden. Unsere Partner bei KTM Technologies haben im Hintergrund an der Kohlen-Schwinge gearbeitet, und sie sind praktisch mit einem fertigen Produkt zu uns gekommen. Wir haben sie bei drei Tests reingesteckt und Dauertests gefahren, dann haben wir uns entschieden, ihn einzusetzen.“

KTM hat in seiner Forschungs-Abteilung mittlerweile eine Gruppe von Ingenieuren, die auf allerhöchstem Niveau mit modernen Materialien arbeitet

und sogar für andere Firmen forscht. „Das ist KTM Technologies, diese gehört wie die KTM Entwicklung, KTM Motorsport, Pankl Technologies und WP zum KTM-Konzern, und da haben wir ein Netzwerk im Konzern, das unglaublich stark ist.“

Aber Beirer bleibt am Boden. „Es wäre vermessen zu sagen, dass wir nun alle Probleme gelöst haben. Wir hatten jetzt ein wunderschönes Highlight, und darauf müssen wir aufbauen. Wir werden wieder ganz schwierige Strecken bekommen, und da müssen wir Schritt für Schritt weiter. Wir wissen jetzt, dass das Motorrad in Jerez und in Le Mans funktioniert. Jetzt kommen wir nach Mugello mit den schnellen Richtungswechseln. Wenn wir uns dort einloggen können, wo wir in Le Mans waren, heißt es, dass unser Motorrad überall besser geworden ist. Aber es steht uns noch eine mühsame Kleinarbeit bevor, bis wir alle Strecken im Griff haben.“

„Es wäre vermessen zu sagen, dass wir nun alle Probleme gelöst haben. Uns steht viel Kleinarbeit bevor, bis wir alle Strecken im Griff haben.“

Pit Beirer

Pit Beirer sagt auch klar, was es bedeutet, dass das österreichische Werk im härtesten Technologie-Wettkampf der Motorradhersteller vorn dabei ist: „Wir müssen ja nicht nur unseren Rückstand, den wir haben aufholen. Die Konkurrenz arbeitet ja genauso hart wie wir. Die MotoGP entwickelt sich jedes Jahr um eine Sekunde weiter, und das kommt für uns noch mit hinzu. Aber wenn man unseren Rückstand durch alle Komponen-

ten des Motorrades teilt, sind es nur noch Tausendstel. Da kann kein Teil nicht mehr funktionieren.“

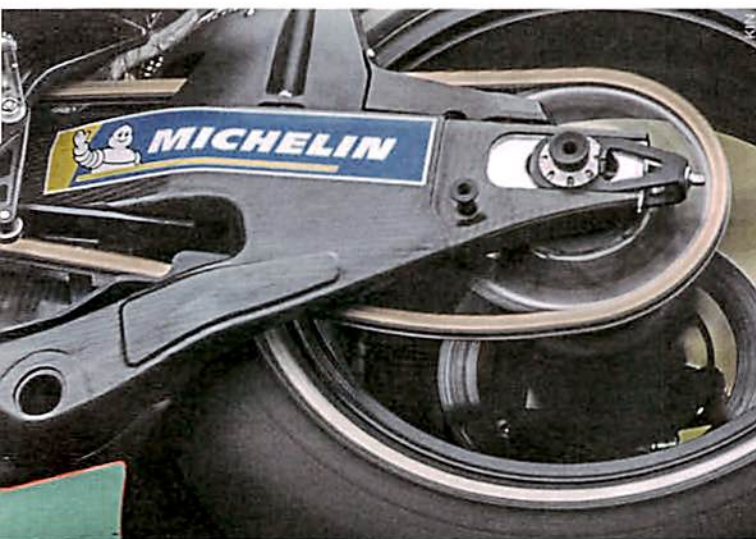
Es hatte sich auch gezeigt, dass der KTM-Motor auf den Geraden ganz vorn dabei ist. „Es war jetzt schön zu sehen, dass wenn wir die Leistung auf den Asphalt kriegen, wir voll dabei sind. Es gab geniale Video-Aufnahmen, auf denen man sehen konnte, auf welche Motorräder wir beim Beschleunigen Meter gutmachen. Dazu sind wir gut auf der Bremse.“

Mit allen Fahrern schnell

Was noch ein Lichtblick in Le Mans war: Alle KTM-Piloten lagen in den Punkten, wenn sie auch erst fast eine halbe Minute nach Pol Espargaró einliefen. „Wir haben uns entschieden, dass wir Pol Espargaró das geben, was er fordert. Denn wenn wir einen haben, der mit Valentino Rossi und Danilo Petrucci kämpft, kann man andere Video-Analysen machen

als im Mittelfeld. Jetzt ist es unsere nächste Aufgabe, auch die anderen näher heranzuholen. Wir versuchen, Johann Zarco entgegenzukommen, wir haben ihm ja schon eigene Rahmen und Schwingen gebaut, den Motorencharakter verändert, um ihm ein wenig mehr das Gefühl zu geben, das er gerne hätte, aber auch er muss dem Motorrad entgegenkommen. Ich denke, dass er jetzt mit Jean-Michel Bayle zusammenarbeitet, wird helfen, in die gemeinsame Spur zu finden.“

Einen Joker hat KTM noch im Ärmel: Dani Pedrosa sollte beim nächsten Test wieder dabei sein. „Er ist in Mugello ein paar Runden gefahren, hat danach sein Schlüsselbein untersuchen lassen, und die Ärzte haben grünes Licht gegeben. Er hat schon bei den wenigen Runden, die er bisher gefahren ist, bereits das ganze Thema, wie wir die Kraft auf den Boden bringen, genau analysiert. Und ich freue mich jetzt schon, wenn er wieder Motorrad fahren kann.“ ■



KTM-Karbon-Schwinge: Auf viel lateralen Flex ausgelegt



Die bisherige Alu-Schwinge: Steifer an der Schweißnaht vor dem Kettenspanner



Pol Espargaró (#44) im Führungspulk: Die KTM-Ingenieure haben durch die Aufnahmen mit der MotoGP-Spitze enorm viel dazulernen können

Moto2

Emsiger Test mit Gastbesuch

Letzte Woche testeten die Moto2-Teams zwei Tage lang in Barcelona. Sie arbeiteten weiter mit dem neuen Dunlop-Reifen. Und Jack Miller mischte auf einem Ducati Superbike mit.

Von: Imre Paulovits

Es dreht sich weiter alles um den neuen Dunlop-Hinterreifen. „Der hat uns doch sehr viel auf den Kopf gestellt, deshalb war das Ziel bei diesem Test, ihn weiter zu lernen“, fasste Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel die Arbeit seiner Truppe zusammen. „Wir hatten einige neue Teile wie Gabelbrücken und Hebelumlenkungen gebracht, hauptsächlich ging es aber um Setup-Arbeiten, weil sich dieser Reifen doch anders verhält als der frühere.“

Sam Lowes probierte das neue Experimental-Chassis aus, das Kalex bereits in Aragón dabei hatte, aber Baumgärtel betonte: „Es ist noch nicht die Zeit für den neuen Rahmen. Zuerst müssen wir den Reifen in den Griff bekom-



Jack Miller: Möglichkeit genutzt, mit einer Panigale V4 R für den Barcelona-GP zu trainieren – oder steckt mehr dahinter?

men.“ Besonders glücklich waren die Fahrer mit der Auswahl, die für den Grand Prix zur Verfügung steht, nicht. „Der ist eigentlich zu hart. Man kann über 50 Runden mit ihm fahren, aber deshalb muss man die Ergebnisse auch kritisch sehen, weil das Limit auch entsprechend tiefer liegt als mit einem weicheren Reifen“, so Baumgärtel. „Die Fahrer riefen

auch nach einer weicheren Mischung fürs Rennen, aber dafür wird die Zeit wohl nicht reichen.“

Tom Lüthi, der 100 Runden drehte, konnte dem nur zustimmen: „Wir haben viele Daten gesammelt, es ist aber schwierig, Schlüsse daraus zu ziehen.“ Marcel Schrötter, der es gar auf 133 brachte: „Es war ein sehr schwieriger Test, aber immerhin haben

wir am Ende ein Setting gefunden, mit dem ich ein besseres Gefühl bekam.“

Jack Miller fuhr mit einer Panigale V4 R, und es machten sich gleich Gerüchte breit, ob Pramac mit ihm einen Superbike-WM-Einsatz plant oder Ducati sonst etwas mit ihm in der Superbike-WM machen will. Offiziell war Miller nur trainieren. ■

Moto2

MV Agusta gibt Gas

Die Italiener testeten mit Dominique Aegerter in Barcelona und gingen anschließend noch einmal in den Windkanal, um in Mugello mit einem völlig neuen Bike zu starten.

Wenn der WM-Einsatz von MV Agusta auch bei Weitem nicht so gigantisch ist, wie ihn einst Graf Domenico Agusta aus reinem Hobby betrieb – was ihm 75 WM-Titel bescherte –, so haben die Italiener in Zusammenarbeit mit dem Forward-Team dennoch gehalten, was sie bislang für die Moto2 versprochen hatten.

Dominique Aegerter und Stefano Manzi probierten beim Test in Barcelona wieder neue Rahmen und Schwingen. Und weil die MV-

Agusta-Piloten bislang über Mangel an Top speed geklagt hatten, rückte der Schweizer auch noch mit einer neuen Verkleidung aus. Diese wirkte wie eine Mischung aus der aktuellen von Kalex und jener, die John Kocinski 1993 an der 500er Cagiva hatte.

Aegerter fuhr an den zwei Tagen in Barcelona nicht weniger als 154 Runden und wirkte hinterher richtig aufgekratzt über die Fortschritte: „Ich bin sehr glücklich, dass ich so viele Runden fahren konnte. Wir haben sehr viele Daten sammeln können. Ich freue mich schon auf das nächste Rennwochenende in Mugello und hoffe, dass wir der Spitze wieder ein Stück näher rücken können.“

Für das Team war die Arbeit damit noch nicht beendet. Am Freitag gingen sie noch einmal in den Windkanal, erst danach

werden die endgültigen Verkleidungen und Sitzbankhocker für das Heimrennen fertiggestellt. Dort soll die MV Agusta noch eine Sonderlackierung bekommen. Kennt man die Tifosi, weiß man, dass sie ihre einst so ruhmreiche Marke mit besonders viel Enthusiasmus anfeuern werden. ■



MV Agusta: Neue Verkleidung

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Vergangenen Dienstag ist der Tscheche Bohumil Stasa im Alter von 75 Jahren verstorben. Stasa wurde 1961 bereits als 16-Jähriger Zweiter beim Großen Preis der DDR auf dem Sachsenring auf einer 350er Jawa. 1969 war er Teamkollege von Bill Ivy bei Jawa und brachte die 500er-Version des V4-Zweitakters in Brünn aufs Podest. 1971 brachte er den 350er V4-Viertakter von CZ als Zweiter aufs WM-Podest in Brünn.

MOTORRAD-WM

Die Fertigstellung des Kymi-Rings in Finnland rückt immer näher. Bereits am 19. und 20. August soll es dort einen MotoGP-Test geben, für 2020 ist der finnische Grand Prix fest im WM-Kalender vorgesehen.

Vorschau GP Italien

ZEITPLAN

GP von Italien/Mugello
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 31. Mai 2019

9.00-9.40	Moto3	1. freies Training
9.55-10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55-11.35	Moto2	1. freies Training
13.15-13.55	Moto3	2. freies Training
14.10-14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10-15.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 1. Juni 2019

9.00-9.40	Moto3	3. freies Training
9.55-10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55-11.35	Moto2	3. freies Training
12.35-12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00-13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30-14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10-14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35-14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05-15.20	Moto2	Qualifying 1
15.30-15.45	Moto2	Qualifying 2

Sonntag, 2. Juni 2019

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

STATISTIK

GP von Italien/Mugello

Sieger 2018

Moto3: Jorge Martín (E), Honda
Moto2: Miguel Oliveira (P), KTM
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Ducati

Pole-Position 2018

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1.56.634 (= 161,8 km/h)
Moto2: Mattia Pasini (I), Kalex, 1.51.575 (= 169,2 km/h)
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1.46.208 (= 177,7 km/h)

Schnellste Runde 2018

Moto3: Fabio di Giannantonio (I), Honda, 1.56.628 (= 161,8 km/h), (2018)
Moto2: Miguel Oliveira (P), KTM, 1.52.337 (= 168,0 km/h)
MotoGP: Danilo Petrucci (I), Ducati 1.48.001 (= 174,8 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Fabio di Giannantonio (I), Honda, 1.56.628 (= 161,8 km/h), (2018)
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex, 1.52.084 (= 168,4 km/h), (2017)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.47.639 (= 175,4 km/h), (2013)

STAND DER MOTORRAD-WM 2019

MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	95
2. Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati Di6 GP 19	87
3. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	75
4. Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	72
5. Danilo Petrucci (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati Di6 GP 19	57
6. Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati Di6 GP 19	42
7. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	34
8. Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	34
9. Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	31
19. Stefan Bradl (D)	Team HRC	Honda RC 213 V	6

Moto2

1. Lorenzo Baldassarri (I)	Join Contract Pons 40	Kalex	75
2. Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex	68
3. Jorge Navarro (E)	Beta Tools Speed Up	Speed Up	64
4. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	61
5. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	56
6. Augusto Fernández (E)	Join Contract Pons 40	Kalex	43
7. Remy Gardner (AUS)	SAG Team	Kalex	38
8. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	38
22. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta Idea Lavoro Forward	MV Agusta	5
24. Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS	3

Moto3

1. Arón Canet (E)	Max Racing Team	KTM	58
2. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	57
3. Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	45
4. Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda	41
5. Jaume Masiá (E)	Bester Capital Dubai	KTM	40
6. Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	36
7. Andrea Migno (I)	Bester Capital Dubai	KTM	29
8. Gabriel Rodrigo (RA)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda	26
9. John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda	26
10. Darryn Binder (ZA)	CIP Green Power	KTM	24

HJC HELMETS MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND

»» **ES IST SACHSENRING.**

»» **Tickethotline: 03723 8099111**

»» **Tickets online:
adac.de/motogp**

5.-7. JULI 2019

»» **FREE FOR FANS**

»» **Parken auf P12 und P14 inkl. Shuttle**

»» **Konzerte und Fahrerrepräsentation in der Karthalle**

»» **Historisch GP-Bike-Ausstellung mit „Waldi“-Ecke**

»» **Red Bull Rennzirkus, Fanmeile & Ankerbergfestival**



Ursenbach bebt

Einen Tag nachdem Helmut Fath 90 Jahre alt geworden wäre, feierte sein Heimatdorf mit alten Rennmaschinen und Fahrern das Vermächtnis des zweifachen Gespann-Weltmeisters mit einem Augen- und Ohrenschmaus.

Von: **Imre Paulovits**

Es geht sehr eng zu. Der kleine Ort Ursenbach hat nur 180 Einwohner, aber nun tummeln sich genauso viele Aktive mit ihren Gespannen und Motorrädern in den engen Gässchen, und jede Zufahrt und jeder Hinterhof wird als Fahrerlager genutzt. Schon am frühen Morgen strömten dazu ganze Horden von Motorradfahrern hierher, und die, die mit dem Auto kamen, mussten kilometerweit marschieren, um im Ort und auf der ehemaligen Bergrennstrecke einen Blick

auf die Maschinen und ihre Fahrer zu erhaschen.

Ursenbach bebt – besser als der Name der Veranstaltung selbst, die nach 2014 und 2016 nun das dritte Mal das Vermächtnis des genialen Konstrukteurs und Tuners ehrt, kann man die Stimmung gar nicht beschreiben. Hier hat der einzige Mann, der in der Geschichte des Motorsports mit einem eigenen Motor Weltmeister wurde, einst für mächtig Lärm gesorgt, die Serpentine über dem Ort als Teststrecke genutzt, und mit seiner Eigenkonstruktion den Namen des kleinen Ortes weltbekannt gemacht. Seine Witwe Waltraud und seine Tochter Susanne leben heute noch dort, und in dem Gasthof im Ortskern erinnern Bilder, Pokale und Schriften an den einst berühmtesten Bürger des Dorfes.

Auch seine Mitstreiter halten ihn bis heute in Ehren, und so trug auch der zweifache Gespann-Weltmeister Rolf Steinhausen zum Fest bei. Neben seinen beiden König-Gespannen, der Urform von 1971 und der flachen Busch-

„Es war nur schade, dass keine URS hier war. Ich hätte, wie wohl alle, die sie damals erlebt haben, den Bären gerne wieder brüllen gehört.“

Waltraud Fath

König, mit der er 1975 und '76 Weltmeister wurde, brachte er den aktuellen IDM-Meister Josef Sattler und dessen Beifahrer Uwe Neubert samt deren ARS-Gespann mit. Dazu bat er Ex-Weltmeister Tim Reeves, vorbeizukommen und das Fath-500-Gespann zu fahren, das Sammler Jürgen Röder wie seinen Augapfel hütet.

Doch Reeves war erkrankt, und Röder war den ganzen Morgen emsig damit beschäftigt, den alten Vierzylinder-Zweitakt-Boxer zum Laufen zu bringen. Steinhausen ließ sich überreden, seine Ge-

spanne doch zu fahren, obwohl er den Zuschauern versicherte, dass er seinen Helm und Stiefel eigentlich an den Nagel gehängt hat. Nur hatte er die Stiefel trotzdem dabei, und so kreischte zunächst das 16-Zoll-König-Gespann gleich hinter Sattler den Berg hinauf. Und dann kam Steinhausen mit dem flachen Busch-Gespann aus dem oberen Fahrerlager wieder herunter.

Wimmers Dreirad-Premiere

Martin Wimmer, der schon am Tag zuvor eingetroffen war, um an der Kranzniederlegung für Helmut Fath teilzunehmen, schaute sich an, wie es um das einzig anwesende Original-Fath-Motorrad steht und half tatkräftig mit, den Motor zum Laufen zu bringen. Dann ließ er sich überreden, es selbst zu fahren, und so erlebten die Zuschauer gleich noch eine Premiere: wie Martin Wimmer erstmals ein Gespann bewegt. „Das kann man sich ja gar nicht vorstellen, wie die damit Rennen gefahren sind“, sprudelte es dann auch aus ihm



Die aktuellen IDM-Sidecar-Meister Sattler/Neubert ließen ihre ARS richtig krachen



Martin Wimmer bekam das ARO-Fath-Gespann zum Laufen



Rolf Steinhausen (li.) und Dieter Braun



Konzert vom Feinsten: Timo Wagner auf der 500er-Vierzylinder-MV-Agusta, mit der Phil Read 1974 Weltmeister wurde

hervor. „Beim Gasgeben und -wegnehmen zieht es mal nach rechts und mal nach links.“

Dann traf auch Dieter Braun ein, der sich von einem Freund mit dem Motorrad den Berg hinaufhauffieren ließ, und mit Rolf Steinhausen fand er gleich einen ebenfalls zweifachen Weltmeister, mit dem er herzlich die Zeit zurücklaufen ließ.

Aber auch die Ursenbacher lebten bei dieser vom MSC Oberflockenbach organisierten Veranstaltung auf und holten all ihre alten Schätzchen wieder hervor. Alte Zündapp-Mopeds, Yamaha-Zweitakter und vieles, was uns die Motorradwelt seither beschert hat, wurden stolz hergezeigt und gefahren. Bei all dem Edelmetall, das in ihrem Dorf wieder aufgefahren wurde, machten aber auch alle die Runde, um sie zu sehen und zu hören. Dabei galt der Sammlung, die Bernd Wagner mitbrachte, die meiste Aufmerksamkeit. Der Geschäftsführer von L&W Compressors im hessischen Hüttenfeld brachte neben der Agostini-Dreizylinder und der

Read-Vierzylinder auch die Sechszylinder-350er von 1969 mit, die wegen einer Reglementsänderung in der WM nie zum Einsatz kam. Zum Einsatz kam sie auch in Ursenbach nicht, weil eine Motorenrevision ansteht, aber Wagners Söhne Nico und Timo ließen die Dreizylinder und die Vierzylinder brüllen. Zur MV-Symphonie gehörte auch noch eine Replika der ersten 500er-Vierzylinder aus den 1950er-Jahren und mehrere 125er-Einzylinder.

Der Veranstalter war bemüht, dass auch das Gespann, mit dem Helmut Fath 1968 und Horst Owesle 1971 Weltmeister wurden, sowie eine URS-Métisse kommen, doch das Gespann ging in Le Mans kaputt, und auch die Métisse blieb fern. Waltraud Fath und Tochter Susanne genossen sichtlich die Erinnerung, wenn sie auch einhellig betonten: „Schade, dass keine URS hier war. Wir, und wohl alle hier, hätten den Bären so gerne wieder brüllen gehört.“

Dann hoffentlich das nächste Mal, denn „Ursenbach bebt“ gab es sicherlich nicht das letzte Mal. ■

DREI FRAGEN AN MARTIN WIMMER



WAS HAT SIE VERANLASST, HIER TEILZUNEHMEN?

Ich war schon 2014 beim ersten Ursenbach bebt dabei, als Helmut Fath 85 Jahre alt geworden wäre, und deshalb wollte ich auch zum 90. kommen, weil ich auch die Arbeit würdigen wollte, die Helmut in all den Jahren, in denen wir zusammengearbeitet haben, für mich gemacht hat.

WELCHE ERINNERUNGEN HABEN SIE AN HELMUT FATH?

Eigentlich die besten, weil er der einzige Techniker war, dem ich vollkommen vertraut habe, wo ich nichts mehr nachkontrollieren musste, wo keine Fehler wie bei den anderen passiert sind. Das war für mich speziell 1985 ein große Hilfe, und wenn

ich mir damals in Le Mans nicht das Kahnbein gebrochen hätte, wäre ich mit ihm wahrscheinlich Vizeweltmeister hinter Freddie Spencer geworden.

WIE HAT IHNEN DAS DRITTE URSENBACH BEBT INSGESAMT GEFALLEN?

Es haben auf alle Fälle die Original-Maschinen von Helmut gefehlt, und deshalb bin ich auch ins obere Fahrerlager hinaufgefahren und habe mitgeholfen, dass die einzige Original-Maschine, die hier war, das Fath-500-Gespann, zumindest läuft und rauf- und runterfahren kann. Dann habe ich mich auch reingesetzt, weil kein Fahrer da war. Es war schon ein tolles Erlebnis, und ich hoffe, dass wir noch viele solche Feiern zu Ehren von Helmut Fath sehen werden, um ihn so zu gedenken, wie er es verdient hat.

TT Isle of Man

Harrison: Erste Bestzeit

Beim ersten Qualifying für die Supersport-TT hängte Dean Harrison mit seiner Kawasaki ZX-6R die Konkurrenz um fast 20 Sekunden ab.

Von: **Toni Börner**

Aufgrund von schlechtem Wetter und starker Bewölkung musste das erste Training zur Isle of Man TT 2019 von Samstag auf Sonntag verschoben werden. Dean Harrison war dabei auf seiner Kawasaki ZX-6R um fast 20 Sekunden der Schnellste des ersten Abends, blieb vor Michael Dunlop, Connor Cummins, Jamie Coward und James Hillier. Horst Saiger kam auf seiner Yamaha R6 zu Rang 15. Coward holte bei den Twins die Bestzeit vor Dunlop, Paul Jordan, Derek McGee und NorthWest-Sieger Stefano Bonetti aus Italien. Saiger wurde Neunter.

Neben seinem Einsatz mit dem Norton-Superbike und Supertwin

wird Legende John McGuinness nun auch noch in der Supersport-Klasse an den Start gehen und mit Honda CBR 600 RR für das Milenco by Padgetts Team fahren. McGuinness hat bereits 23 TT-Siege auf dem Konto, die meisten Podeste aller Zeiten und wird nächste Woche Freitag bei der Senior TT zum 99. Mal auf dem Mountain Circuit in ein Rennen starten.

Ein Highlight ist auch das Debüt von Maria Costello bei den

Seitenwagen. Neben dem Start in der Lightweight-TT wird sie bei den Sidecars mit Julie Canipa antreten. Im ersten Training zogen sich die Ladies mehr als beachtlich aus der Affäre: Zweiter Platz hinter Rekord-Halter und 17-fach-Sieger Dave Molyneux.

Der amtierende IRRC-Superbike-Champion Danny Webb muss die TT dieses Jahr auslassen, weil er bei der Endurance-WM in Oschersleben verpflichtet ist. ■



Dean Harrison: Irres Tempo beim ersten Supersport-TT-Qualifying

Straßensport

Zwei traurige Abschiede

Die deutsche Motorsport-Welt trauert um zwei große Menschen: Sepp Hage und Fritz Heuser sind verstorben.

Von: **Michael Sonnack** und **Toni Börner**

Der dreifache deutsche Motortradmeister Josef Hage ist im Alter von 70 Jahren verstorben. „Sepp“ Hage wurde am 29. Juni 1948 in Leupolz im Allgäu geboren und fuhr 1974 auf der Ersatzmaschine von Harald Johler. 1975 wurde er OMK-Pokal-Vizemeister bei den 250ern, 1976 Pokalsieger gleich bei den 250ern und den 500ern. 1977 holte sich Hage gleich den Deutschen Meistertitel bei den 250ern und wurde DM-Dritter bei den 350ern. 1979 ging Hage in den drei Klassen 250, 350 und

500 ccm an den Start und belegte am 1. Juli 1979 beim GP von Belgien in Spa-Francorchamps den sechsten Platz beim WM-Lauf auf seiner Suzuki RG 500. 1980 holte er sich den Deutschen Meistertitel bei den 500ern auf Suzuki und verteidigte ihn ein Jahr später auf einer Yamaha.

Der beliebte Physiotherapeut, Rennsport-Enthusiast und gute Seele des Fahrerlagers, Fritz Heuser, ist am 16. Mai 2019 verstorben. Heuser betreute jahrelang den Yamaha-R6-Cup, war aber auch in der Langstrecken-WM, im Grand Prix und im Superbike-WM-Fahrerlager zu Hause. ■



Sepp Hage: Mit der Yamaha 500 gern gesehener Gast bei Oldtimer-Veranstaltungen

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM/IDM

In Oschersleben wird es für die Langstrecken-Weltmeisterschaft am 8./9. Juni den nächsten Double-Header geben. War man in der Slowakei noch zusammen mit den Autos der WTCR unterwegs, finden in Oschersleben FIM EWC Weltmeisterschaft und die IDM zusammen. Aufgrund des Pfingst-Wochenendes hat sich der Veranstalter zur Durchführung der IDM-Rennen am Samstag und der Langstrecken-WM am Sonntag entschieden. Montag ist Feiertag und somit für alle ein entspannter Abreisetag.

ENDURANCE-EM

Die 12 Stunden von Magny-Cours, die als Europa-Meisterschaft der Langstrecke gefahren und in zwei Sechsstunden-Rennen geteilt werden, waren aus deutscher Sicht erfolgreich. Den Sieg holte zwei Mal die aus der WM bekannte #333 Viltai-Yamaha mit Florian Alt, Florian Marino und Xavier Siméon. Rang 2 ging beide Male nach Thüringen an das Aprilia Grebenstein Team mit Ralph Uhlig, Andy Scheffel und Max Enderlein.

HISTORISCHER MOTORSPORT

Am kommenden Wochenende findet auf dem Hockenheimring das Mai-Pokal-Revival statt. Da es genau 60 Jahre her ist, dass die OMK und Hockenheim den Moto-Cup für 50er schufen und damit einen großen Beitrag dazu leisteten, dass die „Schnaps-glas-Klasse“ ihren Weg zur Weltmeisterschaft fand, werden die kleinen Renner im Mittelpunkt stehen und fahren. Der dreifache Weltmeister Hans-Georg Ansheidt, 1960 selbst Moto-Cup-Sieger, wird genauso anwesend sein wie Dieter Braun, dazu viele Aktive aus dieser längst vergangenen Ära der großen Kleinen. Jochen Schmid wird in der Klassik Superbike Gas geben. Gefahren wird von Freitag, 31. Mai bis Sonntag, 2. Juni jeweils von 9 bis 17 Uhr.

Speedway-EM Challenge Nagyhalsasz + U21-WM-Qualifikationen

Nur Nullnummern

Beim EM-Challenge in Ungarn startete kein Deutscher. Bei den drei U21-WM-Qualifikationen schieden Baumann, Wassermann, Fienhage, Möser und Wessel aus. Härtel konnte nicht starten.

Von: **Thomas Schiffner**

Die internationalen Speedway-Prädikate werden weitgehend ohne deutsche Drifter stattfinden. In der EM-Quali waren bereits alle Deutschen ausgeschieden. Martin Smolinski hätte zwar für den verletzten Dominik Kubera beim Challenge in Nagyhalsasz nachrücken sollen, sagte aber aus persönlichen Gründen ab.

Michael Härtel sollte bei der U21-WM-Qualifikation in Pardubice (CZ) starten, musste aber wegen eines schweren Crashes am Vorkonntag in Krakau absagen. Und in Krakau schied Niels Oliver



Stralsund-Zweitplatzierte Dominik Kubera vor Sieger Frederik Jakobsen

Wessel (13.) am Samstag aus dem Wettbewerb aus. Beim „Heimspiel“ in Stralsund am Samstag verpassten Dominik Möser als Fünfter und Lukas Fienhage als Sechster (je neun Punkte) die notwendige Platzierung unter den ersten vier knapp um zwei Punkte.

Da der zweite WM-Finallauf in Güstrow (14.09.) stattfinden wird, kann der DMSB jedoch auf eine der drei permanenten FIM-Wildcards hoffen. ■

SPEEDWAY-EM

Challenge Nagyhalsasz (H), 25. Mai

1. Grigorij Laguta (RUS)	15 Punkte
2. David Bellego (F)	12
3. Vaclav Milik (CZ)	11
4. Michael Jepsen Jensen (DK)	13
5. Kacper Woryna (PL)	12
Ausgeschieden:	
6. Anders Thomsen (DK)	10
7. Pawel Przedpelski (PL)	8
8. Jurica Pavlic (HR)	6
9. Sergej Logatchov (RUS)	6

Motocross-US-Nationals Pala

Jetzt auf Platz 2

Den zweiten Saisonsieg musste Ken Roczen Eli Tomac überlassen. Der Thüringer Honda-Pilot bleibt aber mit vier Punkten Rückstand in Schlagdistanz.

Von: **Thomas Schiffner**

Nach der Schlammschlacht von Hangtown fand der zweite Meisterschaftslauf unter idealen Bedingungen im kalifornischen Pala statt. Eli Tomac, in der Vorwoche Zweiter hinter Ken Roczen, gewann diesmal beide Läufe. Der Kawasaki-Pilot hatte sich im ersten Moto von P5 nach vorn gearbeitet. Den Holeshoot hatte Blake Baggett gewonnen, doch dann übernahm Roczen den Lead. Drei Minuten vor Schluss war Marvin Musquin

an den Deutschen herangefahren. Roczen, Musquin und Tomac lagen 1,5 Sekunden auseinander, mit dem besseren Ende für Tomac.

In Heat 2 führte Justin Bogle vor Musquin und Tomac. Tomac erhöhte später den Druck auf Musquin und gewann vor dem Franzosen. Roczen hielt dem Druck von Zach Osborne stand, wurde Gesamtdritter und liegt jetzt vier Punkte hinter Tomac. ■



Platz 3: Ken Roczen

US-MOTOCROSS

Pala (USA), 25. Mai

1. Eli Tomac (USA), Kawasaki	1-1
2. Marvin Musquin (F), KTM	3-2
3. Ken Roczen (D), Honda	2-3
4. Zach Osborne (USA), Husqvarna	5-4
5. Jason Anderson (USA), Husqvarna	4-5
6. Cooper Webb (USA), KTM	6-6
7. Justin Hill (USA), Suzuki	8-7
8. Justin Barcia (USA), Yamaha	7-10
9. Fredrik Noren (S), Honda	9-9

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 12 Läufen

1. Eli Tomac	93 Punkte
2. Ken Roczen	89
3. Marvin Musquin	74
4. Jason Anderson	72
5. Zach Osborne	70
6. Cooper Webb	65
7. Justin Barcia	52
8. Dean Ferris (AUS)	42
9. Justin Bogle (USA)	41

NACHRICHTEN

LUC ACKERMANN VERPASST FINALE

Bei der FMX-WM-Premiere am Samstag in Zürich erreichte der derzeit beste Freestyler der Welt, Luc Ackermann, das Finale nicht. Der Thüringer stürzte in der Quali und landete trotz eines folgenden Double Backflips auf Platz 7 außerhalb des Finals. Titelverteidiger Maikel Melero (E) nutzte die Chance und gewann den Final Run vor Pat Bowden (AUS) und Petr Pilat (CZ). Nach 5 Wettbewerben führt Melero mit 92 Punkten vor Ackermann (89).

JAN DEITENBACH ÜBERNIMMT DM-FÜHRUNG

Mit den Plätzen 1 und 3 wurde Husqvarna-Neuling Jan Deitenbach beim 3. IDM-Lauf in Sankt Wendel nicht nur Tagessieger. Der Iserlohner übernahm auch erstmals die Führung in der Supermoto-IDM. Der Österreicher Andreas Buschberger (Husqvarna) wurde im Saarland Tageszweiter und liegt in der IDM hinter Deitenbach (113 Punkte) und dem Dänen Simon Vilhelmsen (111) auf Platz 3 (110).

TONI BOU, WER SONST?

Nachdem er in der verregneten Qualifikation nur Fünfter geworden war, eröffnete Toni Bou am Sonntag die Jagd auf seinen 13. WM-Titel in Folge in Arco di Trento (I) mit einem weiteren Sieg vor der niedergeschmetterten Konkurrenz seiner spanischen Landsleute Jeroni Fajardo und Adam Raga. Bou kassierte 33 Punkte, Fajardo indes 61.

BUNDESLIGA-HEIMSIEG FÜR WITTSTOCK

Die „Wölfe“ Wittstock bezwangen am Freitag zu Hause die DMV White Tigers mit 48:39 Punkten und führen die Bundesliga-Tabelle nun mit zwei Matchsiegen an. Für Wittstock erzielte Ex-Weltmeister Nicki Pedersen ein 15-Punkte-Maximum. Bester Fahrer war jedoch für die White Tigers Kevin Wölbert mit 16 + 3 Jokerpunkten. ■

Die Flughöhe bleibt: Tim Gajser landete für Honda auch in Frankreich einen Doppelsieg

Perfektes Weekend

Tim Gajser erlebte in Frankreich das perfekte Wochenende. Die Pechsträhne des WM-Führenden Antonio Cairoli ging dagegen weiter. Die MX2-Klasse gewann Weltmeister Prado nach harter Fehde mit dem Belgier Jago Geerts.

Von: **Frank Quatember**

Es war ein denkwürdiger GP in Saint Jean d'Angély im Südwesten von Frankreich. Drama pur in beiden Klassen: Die Topfavoriten auf Mattighofener Motorrädern bekamen Feuer von der Konkurrenz. Bereits in Portugal hatte Superstar Cairoli ja Nerven gezeigt. Doch der verflixte siebte GP in Frankreich sorgte für ungläubiges Staunen im KTM-Werksteam. Das Unheil begann schon im Qualifying, als Cairoli ebenso wie der WM-Dritte Paulin in der Bergabpassage nach dem Start stürzte, während Tim Gajser die Führung übernahm. Im Laufe des Rennens musste

Tony nochmals zu Boden. Und das hält auf Dauer nicht mal der unverwundliche Sizilianer aus.

Damit war die Marschroute für Sonntag klar, der Holeshot für Cairoli musste her. Zwar ging das schief, aber als Zweiter hinter dem erneut sensationell starken Schweizer Arnaud Tonus ging der WM-Leader in Kurve 1.

Das machte Tim Gajser wild, der Slowene passierte energisch seinen Titelgegner, der wiederum Arnaud Tonus mit hohem Risiko hart blockte. Vorne war Gajser nicht zu stoppen, der Honda-Pilot fuhr pro Runde eine Sekunde schneller als seine Verfolger. Mit der enormen Stärke der HRC-Honda kommt Gajser besser zurecht, bereits zwei Runden vor Ultimo konnte er die Beine hochnehmen und ins Ziel rollen. Dahinter spielten Cairoli und Tonus eine Art Schach auf Rädern, keiner ging erhöhtes Risiko.

Cairoli: Start als Letzter

Das änderte Cairoli in Lauf 2, als er ins Gatter fuhr und als Letzter das Rennen aufnahm! Nach diesem Schock pflügte er wie ein Wahnsinniger durch das Feld und war nach Ende der ersten Runde

bereits auf Platz 14. Doch alles hat seinen Preis – und der war für den Sizilianer hoch. In Runde 2 stürzte er nach einem kleinen Fehler. Und dann krachte auch noch ausgerechnet Landsmann Monticelli in die Factory-KTM.

An der Spitze regierte mittlerweile unter dem Jubel zehntausender Fans Weltmeister Romain Febvre. Dahinter kämpften Arnaud Tonus und Tim Gajser um Anschluss. In Runde 3 wurden Speed und Druck des Slowenen zu stark, Tonus ließ in einer Linkskurve die Tür auf, und Gajser nahm dankend an. Der Honda-



Nach Cairolis geschrumpftem Vorsprung scheint sich auch der psychologische Vorteil bei Gajser zu verstärken. Zumal KTM-Star Herlings immer noch fehlt.

Pilot benötigte dann zwei Kurven, um Romain Febvre in die Schranken zu weisen, und fuhr der Sonne und dem Tagessieg entgegen.

Damit reduzierte Gajser den Abstand zu Cairoli gesamt auf zehn Pünktchen. „Es könnte nicht besser sein. Meine Starts waren heute nicht perfekt, der zweite kam auch zu früh, aber zum Glück bin ich durchgekommen“, frohlockte der 22-Jährige.

Die Plätze auf dem Tagespodium holten sich Arnaud Tonus auf der Wilvo-Yamaha und sein Markenkollege Romain Febvre, der nach seiner langen Verletzungspause fast wieder der Alte ist: „Der Speed war da. Als ich in Führung lag, war das ein tolles Gefühl. Mein Weg nach dem Fußbruch war lang, aber ich bin wieder da.“

Erste Niederlage für Prado

Der Schweizer Jeremy Seewer erfüllte als Tagesfünfter sein Soll, aber es wäre mehr drin gewesen: „Als Tony am Start von Lauf 2 neben mir in das Gatter fuhr, kam es noch einmal halb hoch und schlug gegen mein Hinterrad. Ich musste stehen bleiben – und meine super Reaktion war umsonst!“



Swiss Connection: Arnaud Tonus (#4) mit dem Holeshoot vor Cairoli (#222) und Jeremy Seewer (#91)



Konkurrenz für Prado: Jago Geerts

In der MX2-Klasse war in der laufenden Saison Weltmeister Jorge Prado bisher unangreifbar. Zu viele Holeshoots, zu viele schnellste Runden und zu viele Siege. Seit Saint Jean d'Angély hat sich das geändert: Der Belgier Jago Geerts brachte Prado im ersten MX2-Finale die allererste Niederlage in einem WM-Lauf 2019 bei.

Bereits im Qualifying deutete Yamaha-Pilot Geerts als Zweiter hinter dem Spanier an, dass ihm die mit unzähligen Steinen gespickte und meist knochenharte Berg- und Talbahn liegt. Der erste Lauf am Rennsonntag begann wie immer: Startieg Prado und

Titelkonkurrent Thomas Kjer-Olsen jenseits der Top 5. Doch dann wurde es turbulent. Jago Geerts nahm Fahrt auf, passierte den Italiener Cervellin, hatte aber zu diesem Zeitpunkt klaren Rückstand auf Jorge Prado. Der schmolz allerdings rasant, und in der drittletzten Runde war es so weit: Geerts siegte ebenso sensationell wie hochverdient, hinter Prado wurde Olsen Dritter.

Nichts Neues im zweiten Lauf. Erneut schoss Prado zum Holeshoot, gefolgt vom Teamkollegen Tom Vialle, der aber Sekunden später eine Bodenprobe nahm. Jago Geerts auf der Kemea-Yama-

ha benötigte einige Minuten und ein ziemlich hohes Risiko, um an die Führungsgruppe anzudocken. Beim Zweikampf mit Adam Sterry fehlten nur Millimeter und beide wären in der Luft zusammengestoßen! Nach Rennhälfte passierte Geerts Teambuddy Watson, und die Situation war dieselbe wie in Lauf 1. Doch als Prado-Mechaniker Bart Dirckx die Tafel mit den Worten „All in“ hochhielt, gab der Galizier Gas!

Jacobi: Je ein Sturz

Geerts stürzte, bleibt aber der Einzige, der Prado in dieser Saison bezwingen konnte. „Ich war

heiß, aber Jago war wirklich stark heute. Jetzt wird hart trainiert!“, lobte ihn Prado. Husky-Star Olsen wurde Fünfter und wirkte verzweifelt: „Die Starts sind mein Problem. Aber ich muss nach vorne blicken!“

Das muss auch der deutsche Kawasaki-Pilot Henry Jacobi, dessen Starts nicht wie gewohnt klappten. Dazu kam pro Lauf jeweils ein Sturz, macht summa summarum Platz 11 in der Tageswertung und nur noch Platz 4 in der WM-Tabelle. „Ich bin nicht gut gefahren. Der zweite Sturz war auch noch heftig“, meinte er dazu lakonisch. ■

MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MXGP

Saint Jean d'Angély (F): 26. Mai, 7. WM-Lauf, Wetter: teils sonnig/bewölkt, 20 Grad. 1. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34.13,037 min = 51,132 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 6,617 s
3. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 10,299 s
4. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 28,701 s
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 31,735 s
6. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+ 35,329 s
7. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	18	+ 35,836 s
8. Alessandro Lupino (I)	Kawasaki	18	+ 48,968 s
9. Julien Lieber (B)	Kawasaki	18	+ 58,570 s
23. Dennis Ullrich (D)	Husqvarna	17	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MXGP

2. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34.00,904 min = 51,436 km/h
2. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 5,375 s
3. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 7,314 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+ 19,675 s
5. Gautier Paulin (F)	Yamaha	18	+ 21,553 s
6. Julien Lieber (B)	Kawasaki	18	+ 24,454 s
7. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 26,435 s
8. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 27,879 s
9. Jeremy Van Horebeek (B)	Honda	18	+ 53,090 s
25. Dennis Ullrich (D)	Husqvarna	17	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1. Antonio Cairoli	311 Punkte
2. Tim Gajser	301
3. Gautier Paulin	218
4. Clement Desalle	208
5. Arminas Jasikonis	190
6. Jeremy Seewer	184
7. Arnaud Tonus	162
8. Jeremy Van Horebeek	156
9. Glenn Coldenhoff	144
32. Pascal Rauchenecker	2

1. KTM	321 Punkte
2. Honda	310
3. Yamaha	268

MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MX2

Saint Jean d'Angély (F): 26. Mai, 7. WM-Lauf, Wetter: teils sonnig/bewölkt, 20 Grad. 1. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jago Geerts (B)	Yamaha	18	34.36,015 min = 50,566 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 1,447 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 33,708 s
4. Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 45,240 s
5. Davy Pootjes (NL)	Husqvarna	18	+ 56,679 s
6. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	18	+ 59,098 s
7. Mitchell Evans (AUS)	Honda	18	+ 1.00,865 min
8. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	18	+ 1.08,778 min
24. Loris Freidig (CH)	Yamaha	17	+ 1 Runde
33. Michael Sandner (A)	KTM	3	+ 15 Runden

MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MX2

2. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	18	34.50,867 min = 50,207 km/h
2. Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 2,577 s
3. Ben Watson (GB)	Yamaha	18	+ 7,483 s
4. Mitchell Evans (AUS)	Honda	18	+ 18,663 s
5. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 26,028 s
6. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	18	+ 31,109 s
7. Bas Vaessen (NL)	KTM	18	+ 35,035 s
17. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	18	+ 1.12,785 min
25. Loris Freidig (CH)	Yamaha	17	+ 1 Runde
30. Michael Sandner (A)	KTM	16	+ 2 Runden

WM-STAND MX2

1. Jorge Prado	297 Punkte
2. Thomas Kjer Olsen	283
3. Jago Geerts	217
4. Henry Jacobi	210
5. Mitchell Evans	187
6. Ben Watson	184
7. Tom Vialle	182
8. Davy Pootjes	157
9. Adam Sterry	157
30. Michael Sandner	17

1. KTM	335 Punkte
2. Husqvarna	288
3. Yamaha	262

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DB7 Vantage Volante, EZ 10/2001, 63700km, black/beige, dt. Fzg., Bestzustand, 48.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49126

Audi



A5 Coupe 3.0 TDI quattro, EU6, EZ 02/16, 83800 km, 180 kW, Leder, Navi, AHK, S-Line, 35.870,- € (MwSt. awb.). Auto&Service PIA GmbH, Olympiapark 4, 82362 Weiheim, Tel. 0881/6042605, autoundservice.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49074

Bentley



New Continental GT, EZ 07/2018, 11080 km, 467 kW (635 PS), Hallmark, Rotation Display, Top View Kamera, B&O Sound, 21" LMR, dig. TV, Massage, 215.900,- € (MwSt. awb.). AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20 H

Berkley



GT Speed Convertible Black Edition, EZ 01/2018, 4000 km, 472 kW (641 PS), Beluga (Solid), belüftete Massage, LED, Keramikbremse, 21" Räder, 199.900,- € (MwSt. awb.). AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20 H

BMW



BMW Z3 Roadster, Bj. 2000, 120000 km, TÜV neu, Top-Zustand, für 11.900,- €. Tel. 01520/2493547



633 CSI, EZ 02/1979, orig. 71300 km, 1. Hd., scheckheft, dt. Fzg., perfekt original, 32.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Th. Franz, Wolfratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49128

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H

Wiesmann

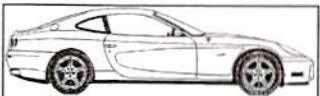
Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

Ferrari



1981 Ferrari 512 BB, deutsches Auto, 2. Hand, Sonderpreis € 234.800,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

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



612 von Privat gesucht, ab Bj. 2008 mit Manettino, max. 50000 km, scheckheftgepflegt, bis 90.000,- €. cardweiss@arcor.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48976

Jaguar



E-Type SII Roadster/ 1970, Matching. Nr, kompl. restauriert, Zustand: 2+, H-Kz. + TÜV neu, 99.500,- € + 2 weitere E-Type S1 + S2 Roadster. AUTOSALON-ISARTAL, Th. Franz, Wolfratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49129

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

Lamborghini

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

Lotus

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

Maserati

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

Mercedes



600 SL V12 Cabriolet, EZ 03.1993, 118685 km, autom. Verdeck, TÜV 10/20, Radio Becker, Lederpolster creme, Preis 119.000,- €. Schriftl. Anfragen an Chiffre 3663851

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/32068888
Fax 0711/182-2550

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

REDAKTION

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

Chefredakteur: 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,
Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wleczorek
Fotografen: Motorsport-Images: 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: Maik Müller
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:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, leifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Nicole Polta, npolta@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 87
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,
22773 Hamburg
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
Versand Deutschland: 125,00 €
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

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@dvpv.de
© 2019 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Stilles Gedenken: Im Museum in Maranello wurde das Spotlight auf Niki Laudas 1975er Weltmeister-Ferrari 312T gelegt

Unerhörter Sound

Historie Matra MS120D
MSa 23/2019

Vielen Dank für den Artikel über den Matra MS120. Ich wundere mich nur, dass nichts über den höllischen Sound des Motors gesagt wurde. Sogar der BRM V16 oder der Ferrari-V12 waren harmlos dagegen. Der Motor hat so geschrien, dass mir damals der Magen zu vibrieren anfing und mir schlecht wurde! Die für Oldtimer-Rennen renovierten Matra hören sich schön an – aber es fehlen leider ein paar Umdrehungen.

Graham Yearley,
D-41462 Neuss

Kurvenspeed zählt

MotoGP Frankreich
MSa 23/2019

Beim Moto-GP-Ergebnis aus Frankreich wäre noch interessant hinzuzufügen, dass

Fabio Quartararo die schnellste Rennrunde fuhr. Ohne seinen Verbremser hätte er es aufs Podium schaffen können. Und Marc Márquez hatte eine der langsamsten Maschinen bei dem Top Speed. Auf den Geraden muss man eben nicht der Schnellste sein – die Rundenzeiten werden in den Kurven gemacht.

Gerhard Klement,
D-79279 Vörsstetten

Die langweiligste Rennserie?

Zur Lage in der Formel 1
MSa 23/2019

Ich verfolge die Formel 1 seit nun 50 Jahren mit großem Interesse, allerdings ist die sogenannte Königsklasse des Motorsports kurz davor, in der Bedeutungslosigkeit zu versinken. Man kann ohne Weiteres behaupten, dass die Formel 1 in der momentanen Konstellation

mittlerweile die langweiligste Serie im Motorsport ist. Man kann sich jetzt die Frage stellen, was Mercedes eigentlich besser macht als alle anderen?

Für mich gibt es nur eine Erklärung: Mercedes hat entweder mal wieder eine Lücke im Reglement gefunden, die im Prinzip nicht zu entdecken ist, aber dem Team den gewissen Vorteil bringt. Oder die großen Teams wie Ferrari und Red Bull sind nicht in der Lage, ein konkurrenzfähiges Auto zu bauen. Ich halte allerdings die erste Variante für die wahrscheinlichste.

Egon Martinetz,
D-54576 Hillesheim

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.

- 3. Juni: Freies Fahren Bilster Berg
- 9./10. Juni: DSK-Buseinsatz beim Wolfsfelder Bergrennen
- 11. Juni: Freies Fahren Zandvoort
- 14. Juni: DSK-Buseinsatz bei der Rallye Sternwerder Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 30. Mai		
09.30	ESET V4 Cup Spielberg, Highlights	Eurosport 2*
Freitag, 31. Mai		
09.30	Rallye-EM, ERC All Access (Magazin)	Eurosport 2*
Samstag, 01. Juni		
18.55	Racing in the Green Hell (Reportage)	Motorvision TV*
19.05	Rallycross-WM, Silverstone (Wh.)	Sport 1+*
19.30	Porsche Supercup Magazin	Sport 1
Sonntag, 02. Juni		
19.30	NASCAR Cup Series, Michigan LIVE	Motorvision TV*
23.00	Porsche GT Magazin	Sport 1
Dienstag, 04. Juni		
22.00	Blancpain GT End., Le Castellet (Zus.)	Eurosport 1

Motorrad

Samstag, 01. Juni		
12.25	Moto3-WM Mugello, Qualifying LIVE	Servus TV
13.30	MotoGP Mugello, FP4 & Qualifying LIVE	Servus TV
15.05	Moto2-WM Mugello, Qualifying LIVE	Servus TV
16.05	WESS Trèfle Lozérien, Highlights	Servus TV
Sonntag, 02. Juni		
11.00	Moto3-WM Mugello, Rennen LIVE	Servus TV
12.00	Moto2-WM Mugello, Rennen LIVE	Servus TV
12.05	Moto2-WM Mugello, Rennen LIVE	SRF 2
13.20	MotoGP Mugello, Vorber. & Rennen LIVE	Servus TV
13.40	MotoGP Mugello, Vorber. & Rennen LIVE	SRF 2
14.50	WESS, Erzbergrodeo LIVE	Servus TV
Montag, 03. Juni		
22.00	Isle of Man TT 2019, Qualifying (Zus.)	Motorvision TV*
Dienstag, 04. Juni		
22.00	Isle of Man TT 2019, SBK-TT-Rennen (Zus.)	Motorvision TV*

Streams / Internet

Freitag, 31. Mai		
ab 08.55	Motorrad-WM Mugello, alle FP1 LIVE	dazn.de*
ab 13.10	Motorrad-WM Mugello, alle FP2 LIVE	dazn.de*
20.00	Rallye-WM Portugal, WP 7 LIVE	dazn.de*
23.00	Rallye-WM Portugal, Highlights 1. Tag	redbull.tv
Samstag, 01. Juni		
ab 08.55	Motorrad-WM Mugello, alle FP3 LIVE	dazn.de*
09.30	Rallye-WM Portugal, WP 8 LIVE	dazn.de*
ab 12.25	Motorrad-WM Mugello, alle Qualis LIVE	dazn.de*
15.50	Rallye-WM Portugal, WP 11 LIVE	redbull.tv
16.00	Rallye-WM Portugal, WP 11 LIVE	dazn.de*
ca. 17.50	Blancpain GT End., Le Castellet LIVE	motorsport.tv*
ca. 17.50	Blancpain GT End., Le Castellet LIVE	www.blancpain-gt-series.com
ca. 18.30	IMSA-Sportwagen Detroit, Rennen LIVE	imsa.com
21.42	IndyCar Detroit, 1. Rennen LIVE	dazn.de*
23.00	Rallye-WM Portugal, Highlights 2. Tag	redbull.tv
Sonntag, 02. Juni		
10.00	Rallye-WM Portugal, WP 17 LIVE	dazn.de*
ab 10.45	Motorrad-WM Mugello, alle Rennen LIVE	dazn.de*
13.00	Rallye-WM Portugal, Power Stage LIVE	dazn.de*
21.42	IndyCar Detroit, 2. Rennen LIVE	dazn.de*
23.00	Rallye-WM Portugal, Highlights 3. Tag	redbull.tv

*kostenpflichtig



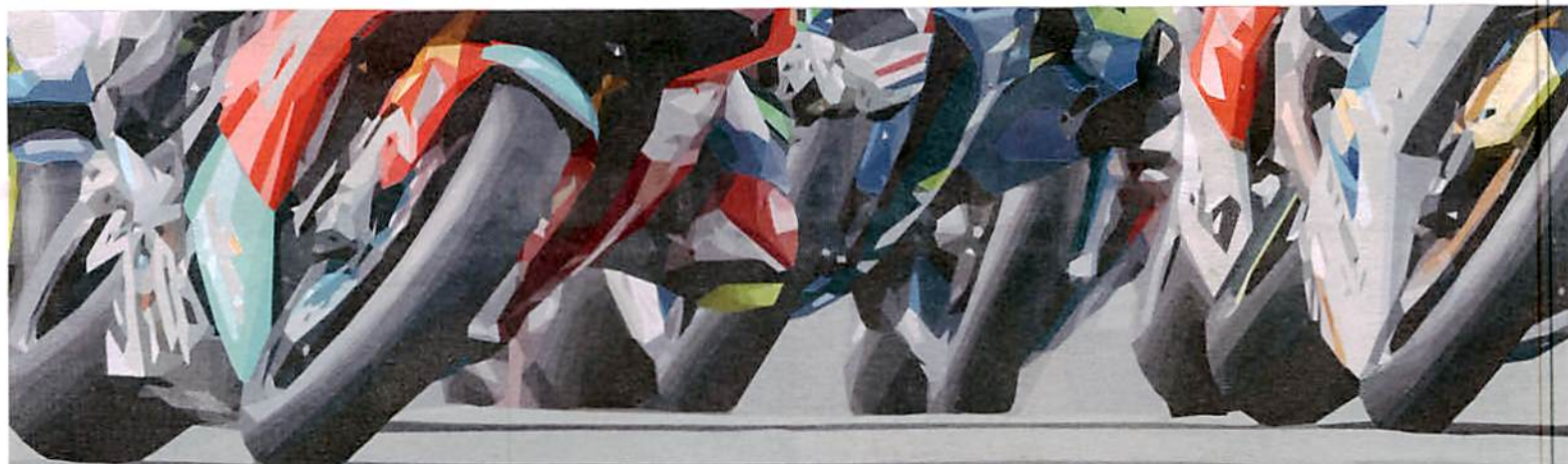
Rallye-WM Portugal: Das große Tiefflug-Festival an der Algarve



MotoGP in Mugello: Gelingt Dovizioso und Rossi beim Heimspiel die Wende?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
30.05.-01.06	Rallye-SM (SRM), Chablais	CH
30.05.-02.06	Rallye-WM, Portugal	P
01.06.	Blancpain GT Endurance, Le Castellet	F
01.06.	IMSA-Sportwagen, Detroit/Michigan	USA
01./02.06.	IndyCar Series, Detroit/Michigan	USA
01./02.06.	NASCAR Euroserie, Brands Hatch	GB
02.06.	NASCAR Cup Series, Pocono/Pennsylvania	USA
Motorrad		
25.05.-07.06.	Tourist Trophy, Isle of Man	GBM
30.05.	Langbahn-WM, Herxheim	D
30.05.	Grasbahnrennen, Lüdinghausen	D
30.05.	Speedway, Nordhastedt	D
30.05.	Speedway, Wolfslake	D
01.06.	Speedway-WM, Krsko	SLO
01.06.	Speedway-U21-Team-EM, Semifinale Liberec	CZ
01.06.	Speedway-U21-Team-EM, Semifinale Glumso	DK
01.06.	US-MX Nationals, Lakewood/Colorado	USA
02.06.	Motorrad-WM, Mugello	I
02.06.	ADAC MX Masters, Möggers	D
02.06.	Grasbahn-EM, Semifinale Bielefeld	D
02.06.	WESS (Enduro), Erzbergrodeo	A
02.06.	Speedway-Bundesliga, Landshut	D



www.idm.de



POWERED BY

INTERNATIONALE DEUTSCHE
MOTORRADMEISTERSCHAFT 2019



Lausitzring	17.-19.05.	Schleiz	26.-28.07.
Oschersleben	06.-09.06.	Most / CZ	09.-11.08.
Zolder / BE	21.-23.06.	Assen / NL	06.-08.09.
Nürburgring	19.-21.07.	Hockenheim	27.-29.09.

Rennklassen IDM Superbike 1000, IDM Supersport 600, IDM Supersport 300, ADAC-Junior Cup, DMSB Superstock 600 Cup, Sidecars, GSX R-1000 Cup, Twin Cup, BMW Motorrad BoxerCup

Günstige Tickets mit Fahrerlagerzugang Eintritt bis einschl. 17 Jahre frei, Freitag freier Eintritt für alle, Samstag 19 €, Sonntag 25 €, Wochenende 35 €

Stand: 05/19 - Änderungen vorbehalten - wslfischer

