

MOTOR SPORT aktuell

NR.26 / 14. JUNI 2017

Formel 1 – GP Kanada

Hamilton holt auf



Moto2 in Barcelona
**Lüthi macht
Boden gut**

TCR in Salzburg
**Comini jetzt
Spitzenreiter**

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



Formel E Berlin
**Starker Rosenqvist
feiert Debüt-Erfolg**



MotoGP Barcelona
**Dovizioso plötzlich
heißer WM-Kandidat**



Rallye-WM Italien
**Endlich: Ött Tänak
siegt auf Sardinien**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Die frühe Entscheidung beim GP in Montreal **S. 4**
- Formel 1** Mercedes: Reifenrätsel noch nicht ganz gelöst **S. 8**
- Formel 1** GP Kanada: Aus dem Fahrerlager und Kommentar **S. 10**
- Formelsport** Kubicas FI-Test und weitere Formelsport-News **S. 12**
- Formelsport** Rosenqvists Beinahe-Doppel in Berlin **S. 14**
- Sportwagen** Die Ausgangslage vor den 24h von Le Mans **S. 16**
- Sportwagen** Interview: Toyota-Technikchef Vasselon **S. 18**
- Sportwagen** News aus dem GT- und Prototypensport **S. 20**
- Rallyesport** Sardinien: Erster WM-Sieg für Ott Tänak **S. 22**
- Rallyesport** WRC2, Kommentar und weitere Hintergründe **S. 26**
- Rallyesport** Überraschungen bei Rallycross in Norwegen **S. 29**
- Tourenwagen** Crash-Fest in Salzburg, Comini Leader **S. 30**
- Tourenwagen** ADAC TCR Germany und weitere News **S. 32**
- Historie** Zu Besuch beim Classic Team Lotus in Hethel **S. 34**

Motorrad:

- MotoGP** Dovizioso legt mit Sieg in Barcelona direkt nach **S. 36**
- MotoGP** News, Gastkommentar, Aus dem Fahrerlager **S. 40**
- Motorrad-WM** Moto2-Titelkampf wird richtig spannend **S. 42**
- Motorrad-WM** Leader Mir zurück auf der Siegerstraße **S. 44**
- Straßensport** 98. Tourist Trophy und weitere Neuigkeiten **S. 46**
- Motocross-WM** Seewer schreibt Geschichte in Russland **S. 48**
- Offroad** Speedway sowie weitere News aus MXGP und Co. **S. 50**

Leserservice:

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

29

Höllische Gaudi: Die Rallycross-WM im norwegischen Hells



16

Vorschau auf Le Mans: Kann Porsche den Sieg schon abschreiben?



34

Colins Erbe: Clive Chapman und seine Crew pflegen alte Lotus-Rennschätze





48 Schlammsschlacht in Russland:
Motocross-WM in Orlyonok

HODGKINSON

DAS KUBICA-COMEBACK

Robert Kubica stieg in Valencia erstmals seit sechs Jahren wieder in ein Formel-1-Auto. Wie hat sich der Pole im Lotus E20 geschlagen? Wir haben Informationen zum Test des ehemaligen BMW- und Renault-Fahrers **Seite 12**

INTERVIEW MIT VASSELON

Toyota durchlebte in Le Mans 2016 das ganz große Drama mit vielen Tränen. Wir haben mit Technikchef Pascal Vasselon gesprochen – und rufen das unvergessbare Vorjahresrennen wieder vor das innere Auge **Seite 18**

MIR SIEGT IN MOTO3

Joan Mir hatte in Barcelona doppelten Grund zur Freude. Im Schlussspurt kassierte er Jorge Martín und siegte. Dazu sicherte sich der Spanier bereits einen Vertrag in der Moto2 für die kommende Saison **Seite 44**



20 ADAC GT Masters: Corvette geigte
in Österreich groß auf

ADAC GT MASTERS

Entscheidung nach

Zehn Jahre nach seinem ersten Sieg in der Formel 1 siegte Lewis Hamilton erneut in Kanada. Der Brite hatte leichtes Spiel, weil Konkurrent Sebastian Vettel schon früh vom Pech getroffen wurde. In der Analyse klären wir die wichtigsten Fragen zum Rennen in Montreal.

Von: **Tobias Grüner**

War Mercedes in Kanada schlagbar?

Nur 14 Tage nach der Pleite von Monaco schlug Mercedes in Montreal mit dem ersten Doppelsieg der Saison zurück. Laut Teamchef Toto Wolff haben die Ingenieure in der Pause Tag und Nacht durchgearbeitet, um sich durch die Berge von Daten zu wühlen. Der Aufwand lohnte sich. Nach der Pole-Position am Samstag fuhr Hamilton am Rennsonntag einen überlegenen Start-Ziel-Sieg nach Hause.

Dem dreifachen Weltmeister wurde die Arbeit allerdings auch leicht gemacht. Der größte Konkurrent war schon nach 320 Metern eliminiert. Sebastian Vettel fiel nach einer Kollision mit Max Verstappen und dem Reparaturstopp bis ans Ende des Feldes zurück. Doch wie wäre das Rennen bei einem normalen Rennverlauf ausgefallen? „Sebastian hatte natürlich Pech, dass er von Max rasiert wurde. Ich glaube aber auch, dass wir heute ein sehr schnelles Auto hatten“, analysierte Wolff.

Bei Ferrari hörte man am Funk von Problemen mit Grip und erhöhten Temperaturen. „So etwas passiert, wenn man im Verkehr hängt. Da multiplizieren sich kleine Probleme. Bei freier Fahrt ist alles viel einfacher“, zeigte Wolff Verständnis. Die gleiche Schlussfolgerung zog auch Vettel: „Mercedes sah sehr stark aus. Aber sie hatten auch ein ganz anderes Rennen als wir. Sie konnten alles kontrollieren.“ Konkurrent Hamilton war nicht unglücklich darüber, dass er auf

das direkte Duell verzichten musste. „Ich war auf einen engen Kampf vorbereitet. Aber nach seiner Serie von ersten und zweiten Plätzen bin ich ganz froh, dass es dieses Mal nur Rang vier wurde.“

Wer war Schuld am großen Start-Crash?

Das Safety Car war in der ersten Runde auf die Strecke geschickt worden, um die Folgen der Kollision von Carlos Sainz und Felipe Massa gefahrlos zu beseitigen. Ausgelöst wurde das Chaos aber schon ein paar Meter vor Kurve 3 durch den Kontakt zwischen Sainz und Romain Grosjean. „Sein Verhalten hat mich an meinen Crash 2012 in Spa erinnert“, zeigte Grosjean etwas Verständnis. Damals hatte der Franzose durch zu aggressive Spurwechsel eine Massenkollision ausgelöst. Er wurde anschließend sogar für ein Rennen gesperrt.

Sainz verteidigte sich, dass der Haas-Renner im toten Winkel fuhr: „Es tut mir leid. Ich habe ihn einfach nicht im Spiegel gesehen.“ Haas-Teamchef Günther Steiner hatte für diese Argumentation nur Spott übrig: „Dann braucht er entweder eine Brille oder größere Spiegel.“ Auch die FIA-Kommissare sahen Sainz als den Auslöser der Kollision. Die Annahme, dass sich im Startgetümmel kein Auto neben ihm befände, bezeichneten die Stewards als „leichtsinnig“ und „potenziell gefährlich“. Das Urteil: Rückversetzung um drei Startplätze beim Rennen in Baku.

Hat Ferrari den Reparatur-Stopp verpennt?

Der Traum vom Sieg war für Vettel schon in Kurve 1 ausgeträumt. Der Ferrari wurde ordentlich in die Mangel genommen: „Ich konnte nirgendwo hin, weil ich Bottas innen abwehren wollte. Wenn ich noch später bremsen, rausche ich Lewis ins Heck. So kam Max außen vorbei.“ Beim Einlenken fuhr Verstappen dem Ferrari über den Frontflügel. „Da hatte er Glück, dass er sich keinen Plattfuß einhandelte.“



Verstappen zieht von außen rein und fährt Vettel über den Frontflügel. Das Ausmaß des Schadens wird erst nach der Safety-Car-Phase deutlich



Der erste Doppelsieg des Jahres macht die Monaco-Pleite vergessen. Ist Mercedes nun wieder in der Erfolgsspur?

ch 320 Metern



Sainz kollidierte in Kurve 3 erst mit Grosjean, dann mit Massa. Das Ergebnis war viel Schrott und eine Startplatzstrafe für Baku

Statt der erhofften Führung fand sich Vettel auf dem vierten Platz wieder. Mit einem angeschlagenen Frontflügel. Doch warum wurde das beschädigte Teil nicht in der anschließenden Safety-Car-Phase getauscht? Die Erklärung ist einfach: Vettel hatte Pech im Unglück. Der Flügel schien nur leicht angeknackst. Bei verlangsamttem Tempo konnten die Ingenieure nicht sehen, wie sehr die Abtriebswerte beeinträchtigt waren.

Als in der vierten Runde wieder freie Fahrt angesagt war, zersplitterte der Flügel in tausend Teile. Der Reparatur-Stopp bei Renntempo dauerte acht Sekunden länger als ein normaler Reifenwechsel, was den Ferrari ans Ende des Feldes zurückwarf. Trümmerteile des Flügels hatten zudem Unterboden und Leitbleche beschädigt, was die Aerodynamik störte. Zwei Zehntel pro Runde kostete das Vettel, rechneten die Ingenieure vor.

Hat Red Bull Vettel geholfen?

Durch das unglückliche Boxen-Timing lag Sebastian Vettel in Runde 6 bereits aussichtslos am Ende des Feldes. 29,8 Sekunden betrug der Rückstand zur Spitze. Vom Podium träumte der WM-Spitzenreiter wohl nicht mehr. Doch auf dem Zielstrich haben nur sechs Zehntel zu einem Pokal gefehlt. Grund dafür waren unter anderem die technischen Probleme bei Verstappen (Batterie) und Räikkönen (Brake-by-Wire). Aber auch die Strategie von Ricciardo half bei der Aufholjagd.

Red Bull hatte den Australier schon in Runde 18 zum Boxenstopp geholt. „Weil wir so früh reingekommen sind, haben wir uns konservativ für die Soft-Reifen entschieden. Es war uns wichtig, dass Daniel die dritte Position nicht verliert und durchfahren kann“, begründete Teamchef Christian Horner die Taktik-Entscheidung. Weil Ricciardo auf der langsamsten Gummi-Mischung das Tempo verschleppte, gerieten Perez und Ocon überhaupt noch in die Fänge von Vettel. „Mit einer Runde mehr hätte ich wohl auch noch Daniel

schnappen können“, ärgerte sich Vettel nach der Zieldurchfahrt.

Warum fuhr Hamilton die schnellste Rennrunde?

Hamilton bummelte an der Spitze gemütlich einen Start-Ziel-Sieg nach Hause. Nur einmal gab der Brit plötzlich Gas. In Runde 64 drehte er die schnellste Rennrunde. „Wir haben am Kommando diskutiert, ob es einen Pokal für die schnellste Runde gibt, von dem wir nichts wussten“, witzelte Teamchef Wolff. Doch für den Piloten steckte angeblich mehr als nur die Statistik dahinter: „Die Ingenieure wollen von uns nach dem Rennen immer wissen, wie sich das Auto angefühlt hat. Ich war aber die ganze Zeit mit Halbgas unterwegs und hätte keine vernünftigen Aussagen machen können. Deshalb bin ich kurz ans Limit gegangen, um zusätzliche Informationen zu sammeln, die uns in Zukunft helfen könnten.“

Warum bekam Kvyat zwei Strafen?

Für Daniil Kvyat begann das Pech schon vor dem Start. Beim Anfahren in die Einführungs-runde starb plötzlich der Motor ab. Den Regeln nach hätte der Russe seine ursprüngliche Position noch vor der Safety-Car-1-Linie wieder einnehmen müssen. Nur dann hätte er aus der Startaufstellung starten dürfen. Da Kvyat das nicht schaffte, hätte er eigentlich aus der Boxengasse losfahren müssen.

Für das Vergehen sieht das Regelbuch eine 10-Sekunden-Stop-and-Go-Strafe vor. Doch im Eifer des Gefechts wurde nur eine normale Durchfahrtsstrafe ausgesprochen. Deshalb legten die Kommissare noch eine 10-Sekunden-Zeitstrafe nach. Kvyat war von dem ganzen Chaos wenig begeistert. „Diese dumme Regel gehört abgeschafft. Sind wir Taxifahrer oder F1-Piloten?“ Auch Rennleiter Charlie Whiting bekam sein Fett weg: „Ich werde mit Charlie sprechen. Es ist ein einfacher Job, aber nicht mal den kann er ordentlich erledigen.“ ■

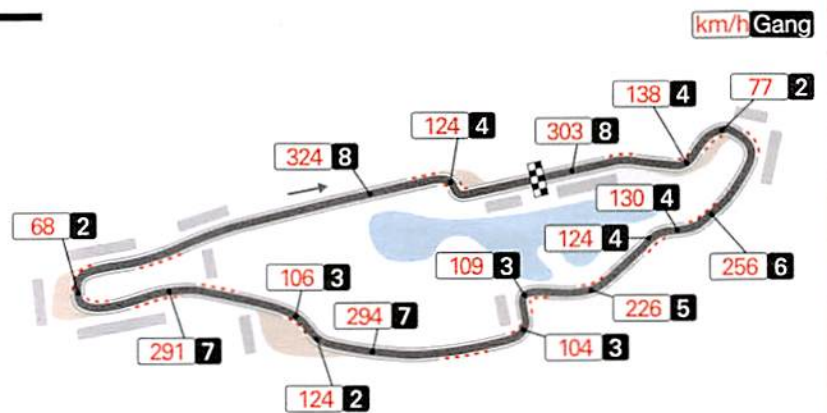
SUTTON-IMAGES.COM

XPB

GP KANADA: 7. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **4,361 km**
 Runden: **70**
 Distanz: **305,270 km**
 Zuschauer: **100 000**
 Wetter: **28 Grad**
 Topp speed Qualifikation: **335,0 km/h (Wehrlein)**
 Topp speed Rennen: **344,1 km/h (Vettel)**
 Gangwechsel/Runde: **50**
 Vollgasanteil: **71% (1005 m = 13,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,03 Liter**
 Führungswechsel: **0**



STARTAUFSTELLUNG

1. Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1:11,459 min	
2. Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1:11,789 min	
3. Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1:12,177 min	
4. Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1:12,252 min	
5. Max Verstappen, NL	33
Red-Bull-Renault, 1:12,403 min	
6. Daniel Ricciardo, AUS	3
Red-Bull-Renault, 1:12,557 min	
7. Felipe Massa, BR	19
Williams-Mercedes, 1:12,858 min	
8. Sergio Pérez, MEX	11
Force-India-Mercedes, 1:13,018 min	
9. Esteban Ocon, F	31
Force-India-Mercedes, 1:13,135 min	
10. Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1:13,271 min	
11. Daniil Kvyat, RUS	26
Toro-Rosso-Renault, 1:13,690 min	
12. Fernando Alonso, E	14
McLaren-Honda, 1:13,693 min	
13. Carlos Sainz, E	55
Toro-Rosso-Renault, 1:13,756 min	
14. Romain Grosjean, F	8
HaasFI-Ferrari, 1:13,839 min	
15. Jolyon Palmer, GB	30
Renault, 1:14,293 min	
16. Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Honda, 1:14,182 min	
17. Lance Stroll, CDN	18
Williams-Mercedes, 1:14,209 min	
18. Kevin Magnussen, DK	20
HaasFI-Ferrari, 1:14,318 min	
19. Marcus Ericsson, S	9
Sauber-Ferrari, 1:14,495 min	
20. Pascal Wehrlein, D ¹⁾	94
Sauber-Ferrari, 1:14,810 min	

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Hamilton	70/70 ²⁾	1:33.05,154 min = 196,766 km/h	us/ss	1 (23,061 s)	1:14,551 min
2. Bottas	70	+ 19,783 s	us/s	1 (22,946 s)	1:15,894 min
3. Ricciardo	70	+ 35,297 s	us/s	1 (23,309 s)	1:16,165 min
4. Vettel	70	+ 35,907 s	us/ss/us	2 (54,941 s)	1:14,719 min
5. Perez	70	+ 40,476 s	us/ss	1 (23,229 s)	1:16,367 min
6. Ocon	70	+ 40,716 s	us/ss	1 (24,427 s)	1:16,247 min
7. Räikkönen	70	+ 58,632 s	us/ss/us	2 (47,260 s)	1:15,388 min
8. Hülkenberg	70	+ 1:00,274 min	us/ss	1 (26,764 s)	1:16,136 min
9. Stroll	69	-	us/ss	1 (22,790 s)	1:15,979 min
10. Grosjean	69	-	us/ss	1 (31,256 s)	1:16,949 min
11. Palmer	69	-	us/ss	1 (24,423 s)	1:16,709 min
12. Magnussen	69	-	us/ss	1 (28,869 s)	1:16,341 min
13. Ericsson	69	-	ss/us	1 (24,047 s)	1:16,995 min
14. Vandoorne	69	-	ss/us	1 (23,267 s)	1:16,774 min
15. Wehrlein	68	-	ss/us/us	2 (1:15,959 min)	1:17,091 min
16. Alonso	66	Motor (P 10)	us/ss	1 (23,526 s)	1:15,853 min
17. Kvyat	54	Radmutter (P 17)	us/us/s	-	1:16,713 min
18. Verstappen	10	Batterie (P 2)	us	-	1:17,187 min
19. Massa	0	Unfall (P 8)	us	-	-
20. Sainz	0	Unfall (P 10)	us	-	-

FAHRER-WM

1. Vettel	3*	141 Punkte
2. Hamilton	2	129 Punkte
3. Bottas	1	93 Punkte
4. Räikkönen		73 Punkte
5. Ricciardo		67 Punkte
6. Verstappen		45 Punkte
7. Pérez		44 Punkte
8. Ocon		27 Punkte
9. Sainz		25 Punkte
10. Massa		20 Punkte
11. Hülkenberg		18 Punkte
12. Grosjean		10 Punkte
13. Magnussen		5 Punkte
14. Wehrlein		4 Punkte
15. Kvyat		4 Punkte
16. Stroll		2 Punkte

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

TRAININGSDUELLE

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

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	4*	222 Punkte
2. Ferrari	3	214 Punkte
3. Red-Bull-Renault		112 Punkte
4. Force-India-Mercedes		71 Punkte
5. Toro-Rosso-Renault		29 Punkte
6. Williams-Mercedes		22 Punkte
7. Renault		18 Punkte
8. HaasFI-Ferrari		15 Punkte
9. Sauber-Ferrari		4 Punkte



Video:
Die Diskussion nach dem Rennen

¹⁾ Zehn Plätze zurück wegen Einsatzes der fünften Batterie und der fünften Steuereinheit
 Startnummer

*Anzahl Siege

GP KANADA, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:13.809 min	36
2. Sebastian Vettel	Ferrari	0,198 s	28
3. Valtteri Bottas	Mercedes	0,237 s	21
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,421 s	28
5. Sergio Perez	Force India	0,769 s	34
6. Esteban Ocon	Force India	0,976 s	35
7. Max Verstappen	Red Bull	1,052 s	19
8. Felipe Massa	Williams	1,297 s	31
9. Daniel Ricciardo	Red Bull	1,632 s	23
10. Daniil Kvyat	Toro Rosso	1,849 s	26
11. Stoffel Vandoorne	McLaren	2,134 s	29
12. Kevin Magnussen	Haas FI	2,424 s	25
13. Lance Stroll	Williams	2,504 s	36
14. Romain Grosjean	Haas FI	2,536 s	18
15. Nico Hülkenberg	Renault	2,664 s	27
16. Fernando Alonso	McLaren	2,712 s	13
17. Marcus Ericsson	Sauber	2,996 s	24
18. Jolyon Palmer	Renault	3,195 s	26
19. Pascal Wehrlein	Sauber	3,797 s	28
20. Carlos Sainz	Toro Rosso	keine Zeit	1

GP KANADA, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:12.572 min	20
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,292 s	19
3. Lewis Hamilton	Mercedes	0,354 s	22
4. Max Verstappen	Red Bull	0,393 s	22
5. Valtteri Bottas	Mercedes	0,638 s	24
6. Nico Hülkenberg	Renault	0,921 s	20
7. Felipe Massa	Williams	0,955 s	22
8. Daniel Ricciardo	Red Bull	0,973 s	35
9. Esteban Ocon	Force India	1,063 s	26
10. Carlos Sainz	Toro Rosso	1,095 s	22
11. Daniil Kvyat	Toro Rosso	1,216 s	23
12. Fernando Alonso	McLaren	1,313 s	18
13. Sergio Pérez	Force India	1,384 s	27
14. Romain Grosjean	Haas FI	1,422 s	19
15. Jolyon Palmer	Renault	1,530 s	22
16. Stoffel Vandoorne	McLaren	1,656 s	22
17. Kevin Magnussen	Haas FI	1,820 s	18
18. Lance Stroll	Williams	1,837 s	25
19. Marcus Ericsson	Sauber	2,311 s	25
20. Pascal Wehrlein	Sauber	2,393 s	25

ZITAT DES RENNENS

»ICH WOLLTE ALONSO VOR KURVE 3 ANGREIFEN, UND PLÖTZLICH WAR DA EIN HAASFI. ER MUSS IM TOTEN WINKEL GELEGEN SEIN. HÄTTE ICH IHN GESEHEN, HÄTTE ICH IHM PLATZ GELASSEN. AB DA WAR ICH PASSAGIER.«

Carlos Sainz

GP KANADA, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Kimi Räikkönen	Ferrari	1:12.935 min	41
2. Lewis Hamilton	Mercedes	0,215 s	41
3. Sebastian Vettel	Ferrari	0,265 s	41
4. Valtteri Bottas	Mercedes	0,375 s	42
5. Max Verstappen	Red Bull	0,453 s	25
6. Felipe Massa	Williams	1,128 s	38
7. Fernando Alonso	McLaren	1,310 s	19
8. Esteban Ocon	Force India	1,364 s	46
9. Daniil Kvyat	Toro Rosso	1,526 s	38
10. Sergio Perez	Force India	1,566 s	41
11. Romain Grosjean	HaasFI	1,631 s	33
12. Nico Hülkenberg	Renault	1,669 s	38
13. Carlos Sainz	Toro Rosso	1,686 s	43
14. Kevin Magnussen	HaasFI	1,741 s	35
15. Daniel Ricciardo	Red Bull	2,137 s	8
16. Jolyon Palmer	Renault	2,192 s	40
17. Lance Stroll	Williams	2,305 s	40
18. Marcus Ericsson	Sauber	2,676 s	31
19. Stoffel Vandoorne	McLaren	2,689 s	20
20. Pascal Wehrlein	Sauber	3,373 s	31

STATISTIK DES WOCHENENDES

65

Pole-Positions hat Lewis Hamilton nun auf seinem Konto – genauso viele wie sein Idol Ayrton Senna. „Ich bin als Kind oft von der Schule nach Hause gekommen und habe mir seine Rennen auf Video angeschaut. Und jetzt habe ich genauso viele Pole-Positions wie er. Das ist schon irgendwie komisch“, kommentierte Hamilton den Meilenstein. Zur Feier des Tages bekam der Mercedes-Pilot von der Familie des 1994 in Imola verunglückten Brasilianers einen Helm geschenkt. Wegen des hohen versicherungstechnischen Aufwands entschieden sich die Verantwortlichen dazu, nur eine Replica-Version nach Montreal zu schicken. Das Original, das Senna sogar in einem Rennen getragen haben soll, bekommt der Mercedes-Pilot dann nach der Rückkehr in seine Wahlheimat Monaco.



In Montreal gab es nur eine Kopie des Senna-Helms

FAHRERNOTEN

-  **10/10** @ 8,29
Lewis Hamilton
Mercedes AMG FI
-  **07/10** @ 7,43
Valtteri Bottas
Mercedes AMG FI
-  **09/10** @ 8,43
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **08/10** @ 7,14
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **09/10** @ 9,29
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **07/10** @ 7,00
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **08/10** @ 8,14
Sergio Pérez
Force India
-  **09/10** @ 7,14
Esteban Ocon
Force India
-  **07/10** @ 7,00
Felipe Massa
Williams FI
-  **07/10** @ 5,29
Lance Stroll
Williams FI
-  **09/10** @ 8,67
Fernando Alonso
McLaren FI
-  **06/10** @ 4,57
Stoffel Vandoorne
McLaren FI
-  **04/10** @ 7,00
Carlos Sainz
Scuderia Toro Rosso
-  **06/10** @ 6,29
Daniil Kvyat
Scuderia Toro Rosso
-  **07/10** @ 6,43
Romain Grosjean
Haas FI Team
-  **04/10** @ 5,43
Kevin Magnussen
Haas FI Team
-  **08/10** @ 7,43
Nico Hülkenberg
Renault FI
-  **06/10** @ 3,57
Jolyon Palmer
Renault FI
-  **07/10** @ 5,43
Marcus Ericsson
Sauber FI Team
-  **05/10** @ 6,60
Pascal Wehrlein
Sauber FI Team

Kein Durchbruch



Trotz Start-Ziel-Sieg sind die Mercedes-Probleme nicht gelöst

Mercedes antwortet mit einem Doppelsieg auf die Niederlage von Monte Carlo. Ist damit das Reifenrätsel vom Tisch? Nein. Man ist der Lösung nur einen Schritt näher gekommen.

Von: **Michael Schmidt**

Es war eine Demonstration der Stärke. Lewis Hamilton stellte seinen Mercedes mit einer Traumrunde auf die Pole-Position, er gewann den Start, führte alle 70 Runden des Grand Prix von Kanada und holte mit seinem sechsten Montreal-Sieg 13 Punkte auf WM-Spitzenreiter Sebastian Vettel auf. Nach sieben

WM-Läufen trennen die beiden WM-Kandidaten nur noch 12 Zähler. Hamilton fuhr nach eigener Aussage das ganze Rennen nur mit Halbgas. Mit einer Ausnahme. In Runde 64 drückte der WM-Zweite aufs Tempo, „um für die Ingenieure Daten zu sammeln.“ Es reichte zur schnellsten Rennrunde. Kann man Überlegenheit besser zeigen?

Das führt zwangsläufig zu der Frage: Hat Mercedes sein Reifenrätsel gelöst, das dem Team in Monte Carlo eine bittere Niederlage einbrachte? Niki Lauda sagt nein. Teamchef Toto Wolff antwortet: „Es ist ein Schritt dorthin, aber noch kein Durchbruch.“ Auch Lewis Hamilton bleibt vorsichtig: „Hier in Montreal hat alles gepasst.“ Bei ihm.

Valtteri Bottas fehlten im Training 0,718 Sekunden auf Hamilton. Und im Rennen 19,7 Sekunden. „Valtteri ist aber nicht so viel langsamer als Lewis“, beharren die Ingenieure. „Der eine Fahrer hat den Schlüssel gefunden, der andere nicht. Solange der Unterschied so groß ist, ist auch unser Reifenproblem nicht gelöst.“

Schichtarbeit in Brackley

Die Schlappe von Monte Carlo hat beim Titelverteidiger eine Generalmobilmachung ausgelöst. Nach dem Motto: Wo liegt der Fehler? „Bei uns in der Fabrik gingen die Lichter nicht mehr aus. Alles wurde in Frage gestellt. Die Aerodynamik, das Fahrwerk, die Abstimmung, der Fahrstil. Wir haben Daten gecheckt, im

Simulator alles nachgestellt. Eine Kerntuppe von sechs bis acht Leuten hat durchgearbeitet, auch am Wochenende. Die einzelnen Abteilungen haben ihnen zugearbeitet“, verrät Toto Wolff. Hamilton konnte seine Truppe gar nicht genug loben: „Der Aufwand, den wir betrieben haben, um unsere Probleme zu lösen, war unglaublich. Wenn wir das jetzt immer so machen, können wir jedes Rennen gewinnen.“

Herausgekommen sind Theorien, woran es liegen könnte, dass der Mercedes seine Reifen mal zum Arbeiten bringt und dann wieder nicht. Dass die schöne Welt innerhalb von 24 Stunden in sich zusammenbrechen kann, aber auch dass von einem Tag auf den anderen mit ein paar



Bottas kämpfte in Montreal mit mangelndem Grip



Erst im siebten Rennen gab es den ersten Mercedes-Doppelsieg



Die Ingenieure verbreiterten das Arbeitsfenster des Silberpfeils

Grad rauf oder runter plötzlich der Hammer fällt und Ferrari wieder zittern muss.

Auch die Verwindungssteifigkeiten der Aufhängungen und der lange Radstand kamen auf den Prüfstand: „Wir wissen jetzt mit Sicherheit, dass er nicht schuld ist. Er bringt auf einigen Strecken ein paar kleine Nachteile, aber auf den meisten Kursen vergleichbar große Vorteile“, wägt Wolff ab. Mercedes hat in Montreal alle Verdachtsmomente Schritt für Schritt abgehakt und im Praxistest überprüft. Fazit: Das Auto bleibt eine Wundertüte, doch die Fragezeichen sind ein bisschen weniger geworden.

Zwei Wochen nach seinem 13. Startplatz in Monte Carlo

stellte Lewis Hamilton seinen Silberpfeil mit einem Vorsprung von 0,330 Sekunden auf die Pole-Position. „Wir haben uns diesmal ganz systematisch an die Abstimmung herangetastet“, erzählte Hamilton. Der entscheidende Schritt nach vorn gelang nicht durch Feintuning der Abstimmung, sondern weil man die Aufwärmprozedur geändert hat. „Wir haben von zwei auf eine Aufwärmrunde umgestellt. Es hat sich für Lewis am Ende als der goldene Schlüssel herausgestellt“, verrät Wolff. Nicht bei Bottas. „Bei Lewis ist der Grip von Runde zu Runde gestiegen, bei Valtteri hat er mit jedem weiteren Versuch abgenommen“, wunderte sich der Teamchef. Bottas bestätigte: „Je mehr ich

! „Ferrari hat einen Ausdauersportler, der überall funktioniert. Wir einen Sprinter, der nur in einem kleinen Bereich Höchstleistung bringt.“

attackiert habe, desto weniger hat die Balance gepasst. Das Auto wurde immer unberechenbarer.“ Sätze, die wir 14 Tage zuvor von Hamilton gehört haben. Und für die der Engländer so wenig Antworten parat hatte wie Bottas in Montreal. Die Fahrzeugabstimmung war bei beiden Autos wie üblich praktisch identisch.

Generell lässt sich die Beziehung der Silberpfeile mit den Reifen so zusammenfassen. Die Aerodynamik des W08 reagiert unglaublich sensibel auf Lastwechsel. Deshalb sind die Ingenieure in dem mechanischen Setup stark eingeschränkt. Das wiederum kann Gift für die Reifen sein. „Der Fahrer muss für dieses kleine Fenster seinen Fahrstil und die Aufwärmprozesse immer wieder adaptieren. Wenn er da nur geringfügig danebenliegt, arbeiten die Reifen nicht“, erläutern die Ingenieure. Der Spielraum an mechanischen Einstellungen muss also größer werden, ohne dabei die komplexe Aerodynamik zu stören. Damit wurde in Montreal begonnen. „Wir haben das Fenster ein wenig geöffnet.“ Das gelang mit härteren Stabilisatoren und darauf abgestimmten Dämpfern und Federn. „In Monte Carlo waren wir generell mit zu wenig Rollsteifigkeit unterwegs. Nur härter zu gehen bringt aber auch nichts. Sonst liegen die Reifen nicht optimal auf der Straße auf.“

Das ungleiche Duell

Für Wolff wird diese Saison ein Wettlauf mit der Zeit. „In unserer Situation müssen wir so viel wie möglich fahren und lernen. Nur so können wir das Puzzle irgendwann zusammensetzen.“ Die Mercedes-Fahrer kämpfen gegen ein Auto, das keine Schwankungen kennt. Der Ferrari ist praktisch immer in guter

Form. „Ich bin mir nicht mal sicher, ob Ferrari so genau weiß, warum man immer ins Schwarze trifft“, mutmaßt Wolff. Und das steckt wohl in den Genen des roten Autos. „Ferrari hat einen Ausdauersportler, der überall funktioniert, wir einen Sprinter, der nur in einem kleinen Bereich Höchstleistung bringt. Hamilton räumt ein: „Unser Auto arbeitet nicht überall gleich gut. Es ist schwieriger abzustimmen. Deshalb gibt es bei uns mehr Auf-und-ab-Momente.“

Genau die darf man sich in dem Duell mit dem WM-Gegner nicht mehr leisten. Weil Ferrari auf allen Gebieten über den Winter Boden gutgemacht hat. Bei der Aerodynamik, dem Motor, dem Fahrwerk, dem Reifenverständnis. Ein Ingenieur verrät: „Wenn wir beide die Power voll aufdrehen, dann nimmt uns Ferrari auf den Geraden in Montreal eine Zehntelsekunde ab. Wir können uns also nicht mehr wie früher auf unseren Vorteil beim Motor verlassen.“

Auf das Reifenmanagement sowieso nicht. Bei Mercedes weiß man inzwischen, dass es ein Fehler war, die Testfahrten auf den breiten Pirelli-Reifen im Herbst 2016 als lästige Pflichtübung abgetan zu haben. Ferrari baute seinen Testträger auf der Basis des 2015er-Autos so um, dass man daraus so viele Lehren wie möglich für 2017 ziehen konnte. Zum Beispiel mit einem breiten Heckflügel, der dem Original beim aktuellen SF70H schon sehr nahekam. Mercedes und Red Bull trimmten ihre Autos mit Techniktricks auf mehr Abtrieb, die in dieser Saison gar nicht erlaubt sind. Zum Beispiel einem zusätzlichen Element unter dem Heckflügel. „Da hat Ferrari einen besseren Job als wir gemacht“, gibt Wolff zu.

Lauda ärgert sich, dass er nicht noch stärker darauf gedrängt hat, die Stammpiloten testen zu lassen. Hamilton legte genau 50 Kilometer auf den breiten Reifen zurück und meldete sich mit dem Satz ab: „Kein Unterschied zu früher.“ Vettel kam auf 2228 Kilometer. Daraus schließen die Mercedes-Ingenieure: „Ferrari wusste früher über die Tücken der Reifen Bescheid als wir. Der Vorsprung beträgt vier Monate. Bei uns hat es erst beim Saisonstart in Melbourne geklingelt. Bei den Wintertestfahrten in Barcelona wurden die Probleme von anderen Faktoren überdeckt.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

ALONSO GEGEN RALF

Die beiden war nie beste Freunde: Ralf Schumacher und Fernando Alonso. Jetzt sind sie es noch weniger. Ralf Schumacher kritisierte Alonsos Kartbahn in Spanien als zu gefährlich und materialmordend. Alonso schlug umgehend zurück: „Meine Strecke ist von der FIA abgenommen. 7000 Kids sind auf ihr gefahren. Ich weiß nicht, was Ralf will. Nur seine Kart-Piloten hatten ein Problem. Vielleicht sollten sie besser auf als neben der Strecke fahren. Vielleicht will Ralf mal wieder in den Schlagzeilen stehen. Oder er ärgert sich, dass meine Strecke einen WM-Lauf bekommt und seine nicht.“

GP KANADA WIRD 50

Der Grand Prix Kanada feierte sich selbst. Vor 50 Jahren fand der erste Grand Prix in Kanada statt, damals noch auf der Rumpelpiste von Mosport. Seitdem fanden 48 Grands Prix in Kanada statt. Nur 1987 und 2009 gab es keinen WM-Lauf. Montreal hält mit 38 Rennen den Löwenanteil. Damit liegt die Strecke auf der Île de Notre-Dame hinter Monza

(66), Monte Carlo (64), Silverstone (50), Spa-Francorchamps (49) und dem Nürburgring (40) bereits auf dem sechsten Platz der Traditions-Rennstrecken.



GRÜNER

In Kanada wurde Jubiläum gefeiert

VOR DER MAUER

Kimi Räikkönen traute im zweiten Training seinen Augen nicht. Zwei Fotografen hatten sich vor der Mauer platziert. Eine Untersuchung der FIA ergab, dass der zuständige Streckenposten dem Japaner und dem Kanadier die Erlaubnis gegeben hatte. Die Fotografen gingen straffrei aus.

MEHR SICHERHEIT

Montreal renoviert seine in die Jahre gekommene Rennstrecke.

Vorrang hatte die Sicherheit: In den Kurven 1, 2, 3, 8, 10 und 13 ersetzen Tecpro-Barrieren die bisher verwendeten Reifenstapel. Die schnelle Rechtskurve, in der 1997 Olivier Panis einen schweren Unfall hatte, ist auf 180 Metern Länge mit einer Safer Barrier armiert. In den Kurven 8 und 13 ersetzen asphaltierte Auslaufzonen die alten Kiesbetten.

ALONSO LOBT INDY

Fernando Alonso zeigte bei seinem Gaststart in Indianapolis eine Seite, die man vom ihm gar nicht kennt: Der Spanier gab Interviews im Akkord. Als Erklärung teilte Alonso einen Seitenhieb auf die Formel 1 aus: „Die Atmosphäre in Indy ist viel relaxter. Jeder hat Spaß, alle sind stolz auf dieses Event. Die Leute stellen normale Fragen und suchen nicht die Story hinter der Story, bei der sie dir jedes Wort im Mund herumdrehen.“

SPERT MICH LEBENSLANG

Jenson Button bekam beim GP Monaco als Auslöser der Kollision mit Pascal Wehrlein eine Startplatzstrafe. Sollte der Engländer

noch einmal bei einem Grand Prix antreten, müsste er drei Startplätze zurück. Zu den Sportkommissaren scherzte Button: „Sperrt mich lebenslang.“ Offenbar hat der Weltmeister von 2009 keine Absicht, jemals zurückzukehren.

FORMEL-1-REGATTA

In Montreal wurde eine alte Tradition wiederbelebt. Nach dem Qualifying traten sieben Teams zu einem Floß-Rennen im Ruderbecken an. Nur Mercedes, Ferrari und Force India machten bei der Gaudi-Veranstaltung nicht mit. Am Ende gewann McLaren die Regatta mit den selbstgebauten Schwimmkörpern vor Toro Rosso.



XPB

Riesen-Gaudi beim „Raft-Race“

KOMMENTAR

Hat Force India beim GP Kanada ein Podium verockt? Und Sebastian Vettel einen Platz geschenkt? Die Wogen im Lager des WM-Vierten schlugen hoch. Sergio Pérez und Esteban Ocon trugen ab der 41. Runde ihr eigenes Duell aus. Mit Daniel Ricciardo vor ihnen als Zielscheibe und den Ferrari in ihren Rückspiegeln im Anmarsch. Ocon war mit 13 Runden frischeren Reifen unterwegs, kam aber an seinem Teamkollegen nicht vorbei. Weil alle in der Fünfergruppe außer Ricciardo mit DRS und Windschatten unterwegs waren. Force India begann, mit seinen Fahrern zu diskutieren. Pérez wurde gebeten, Druck auf Ricciardo auszuüben, weil es sonst Ocon versuchen würde. Der Mexikaner gab zurück, dass man dadurch nur Zeit verlieren würde. Es wäre besser, sie frei fahren zu lassen. Sechs Runden später



XPB

Das Force-India-Duell: Platztausch war kein Befehl an Pérez

ein zweiter Funkspruch. Diesmal mit dem Angebot, dass es Ocon drei Runden lang versuchen, und dann den Platz wieder hergeben würde. Auch dieser Vorschlag fand keinen Gefallen. Pérez blieb seiner harten Linie treu. Und Ocon meinte nach dem Rennen frustriert: „Heute wäre ein Podium möglich gewesen.“ Das

Team zweifelte diese Aussage nach Durchsicht aller Daten an. Wenn es Ocon nicht an Pérez vorbei schafft, wieso sollte er dann an Ricciardo vorbeikommen? Ocon hätte nach Aussage der Ingenieure eine Sekunde pro Runde schneller als Ricciardo fahren müssen, um den Australier zu überholen. Und diesen

Speed hätte er nicht gehabt. Was sagt uns die Story? Force India wird langsam erwachsen. Je näher man den Topteams rückt, umso mehr wird man mit deren Problemen konfrontiert. Mercedes stand 2014 in Ungarn vor dem gleichen Problem. Lewis Hamilton hörte wie Pérez einfach weg. Topfahrer schenken keine Plätze her. Force India gab bewusst keinen Befehl, sondern nur eine Empfehlung aus. Am Kommandostand des WM-Vierten sitzen eben echte Racer. Und das ist auch gut so. Für uns Zuschauer war das Rennen so unterhaltsamer.



Michael Schmidt
Redakteur

Ihre Meinung: Was halten Sie von Stallregie? Schreiben Sie uns an msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

Kubica in Formel-1-Form

Robert Kubica saß zum ersten Mal seit seinem Rallye-Unfall wieder in einem Formel-1-Auto. Der 32-jährige Pole zeigte in einem Lotus E20, dass er den Speed hat, wieder Formel-1-Rennen zu fahren

Von: **Michael Schmidt**

Es war ein unvollendetes Geschäft. Und ein vorerst einmaliger Test. Robert Kubica saß zum ersten Mal seit seinem schweren Unfall bei der Rallye Ronde di Andora am 6. Februar 2011 wieder in einem Formel-1-Auto. Renault organisierte dem Polen einen Testtag in Valencia in einem Lotus E20 aus der Saison 2012.

Der Sieger des GP Kanada 2008 hatte sich monatelang auf diesen Moment vorbereitet. Er war nach einer abgebrochenen Rallye-Karriere im Frieden mit sich selbst, um es noch einmal in einem Monoposto zu versuchen. Renault-Leuten sagte der 32-jährige Pole: „Ich hätte auch damit leben können, wenn ich mir nach dem Test hätte eingestehen müssen, dass



Topfit: Kubica spulte im Lotus von 2012 insgesamt 115 Runden in Valencia ab

es nicht mehr reicht.“ Doch Kubica überraschte sich selbst und das Team. Obwohl die Beweglichkeit seiner rechten Hand weiterhin stark eingeschränkt ist und der Sitz in dem Lotus E20 nicht hundertprozentig passte, drehte der Heimkehrer 115 Runden, davon einmal 25 am Stück. Renault hatte ihm beide Schaltwippen auf die linke Seite, also auf seine gesunde Hand gelegt. Inzwischen

hat Kubica genug Kraft im rechten Arm, auch in einem engen Cockpit zu lenken. Nur das Übergreifen in engen Kurven geht nicht. Da muss der 76-fache GP-Teilnehmer sich auf seine linke Hand verlassen.

Obwohl die Rundenzeiten geheim gehalten wurden, sickerte durch, dass Kubica schneller war als der ebenfalls anwesende Renault-Ersatzpilot Sergey Sirotkin.

Ein Renault-Ingenieur verrät: „Er hätte den Speed, wieder in der Formel 1 zu fahren.“ Red-Bull-Teamchef Christian Horner plädiert dafür, für Kubica ein Cockpit zu organisieren. Zum Beispiel anstelle des enttäuschenden Jolyon Palmer: „Was wäre das für eine Story für die Formel 1, wenn Robert nach dieser langen Zeit mit dieser Verletzungsgeschichte wieder fahren würde.“ ■

Formel 1

Motor für 2021 gesucht

Wie sieht der Formel-1-Motor ab 2021 aus? Die Hersteller haben ihre Vorschläge eingereicht. Bis Ende des Jahres muss eine Entscheidung fallen.

Von: **Michael Schmidt**

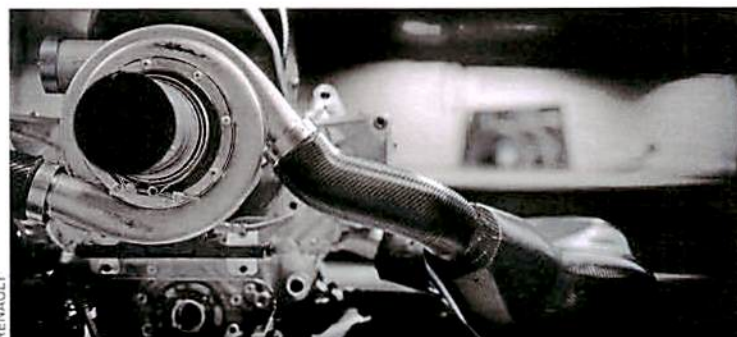
Die Formel 1 sucht ein Motorkonzept für die Zeit nach 2020. Die Automobilhersteller haben am 31. Mai bei der FIA ihre Vorschläge eingereicht. Formel-1-Chef Ross Brawn sieht in der Motorenfrage den Schlüssel zum Erfolg der Formel 1: „Das müssen wir hinkriegen.

Davon hängt alles andere ab. Wir stehen am Scheideweg. Die Automobilwelt richtet sich auf Elektromobilität, Brennstoffzellen und autonomes Fahren aus. Das ist aber nicht die Formel 1. Wir müssen uns gut überlegen, wie viel Technik wir zulassen. Zu viel kann vom Sport ablenken und die Fans vergraulen.“

Eine Entscheidung, wo die Reise hingeht, fällt bis Ende des Jahres. Die Hersteller sind sich grundsätzlich einig, dass die nächste Antriebsquelle auf der Architektur des aktuellen Motors aufbauen sollte. Also ein Sechszylinder-Turbo mit 1.6-Liter-Hubraum, aber zwei statt einem Turbolader und einer einfacheren

Hybrid-Technologie. MGU-K ja, MGU-H nein. Möglicherweise mit zwei Elektromotoren. Mercedes schlägt eine zweite MGU-K an der Vorderachse vor. Diskussionsbedarf gibt es über die Einheitsteile.

Red Bull plädiert dafür, das KERS, die Batterie und die Turbolader zu standardisieren. Der neue Motor soll technisch und finanziell für einen unabhängigen Hersteller darstellbar sein. ■



2017 fährt die Formel 1 mit einem Turbolader. 2021 mit zwei?

McLaren gegen Honda

McLaren verliert die Geduld und will Motorenpartner Honda loswerden. Das geht aber nur, wenn Honda selbst die Scheidung einreicht. Mercedes hofft, dass das nicht passiert.

Von: **Michael Schmidt**

Die Ehe McLaren-Honda steckt in einer ernsthaften Krise. Motorschäden, Startplatzstrafen und ein Leistungsdefizit von 90 PS ließen die Stimmung im Team auf den Nullpunkt sinken. Gleichzeitig glaubt McLaren mit dem MCL32 ein Chassis auf dem Niveau von Red Bull zu haben. Die Verschiebung der für den GP Kanada geplanten Ausbaustufe des Motors brachte das Fass zum Überlaufen. Einzylinderversuche hatten versprochen, das PS-Manko auf unter die



Ehekrise: McLaren und Honda funken nicht mehr auf einer Wellenlänge

Hälfte zu drücken. Sie ließen sich aber bis jetzt nicht auf den Sechszylinder übertragen. McLaren hat den Glauben an Honda verloren. Das Team will zurück zu Mercedes. Doch das funktioniert nur, wenn Honda selbst die Scheidung einreicht. McLaren versucht jetzt, die Japaner maximal zu verärgern. Teamchef Zak Brown übte erstmals öffentlich Kritik. „Wir wollten mit Honda Weltmeister

werden. Doch jetzt haben wir ernste Bedenken, ob das zu schaffen ist. Versprochene Verbesserungen kommen entweder gar nicht oder mit Verzögerung.“ Bei Mercedes ist man nicht glücklich, einen direkten Konkurrenten aufzurüsten, kann sich aber nicht wehren: „Bei unserer Geschichte mit McLaren könnten wir schlecht nein sagen. Wir hoffen, dass Honda bleibt.“ ■

Indycar Texas

Power-Sieg bei Crash-Fest

Der Texas Motor Speedway forderte seine Opfer. Über die Hälfte des Feldes schied aus oder landete in den Mauern. Will Power feierte seinen zweiten Saisonsieg und zog mit zwei Indycar-Größen gleich.

Von: **Andreas Haupt**

Das Indycar-Rennen auf dem Texas Motor Speedway in Fort Worth entwickelte sich zum wilden Ritt für die Beteiligten. Nur neun der 22 Piloten sahen die Zielflagge. Der größte Unfall im Oval ereignete sich in der 152. Runde. Er riss gleich acht Fahrer ins Verderben. Tony Kanaan hatte James Hinchcliffe in Mikhail Aleshin gedrängt, woraufhin Hinchcliffe nach innen abprallte und Ed Jones abräumte. Eine Kettenreaktion war daraufhin im dicht gedrängten Feld nicht mehr aufzu-

halten. Das Rennen musste für eine halbe Stunde unterbrochen werden. Unfallauslöser Kanaan brachte seinen Honda befeuernden Rennwagen von Chip Ganassi unbeschadet davon und erreichte trotz einer späteren 20-Sekunden-Strafe den zweiten Rang.

Den Sieg auf dem 1,5-Meilen-Kurs (2,41 Kilometer) holte sich Will Power. Es war ein verdienter Erfolg. Der 36-jährige Australier

führte 180 der insgesamt 248 Runden an. Sechs weitere Piloten sammelten Führungskilometer. Für Power war es der 31. Sieg in der US-Rennserie. Damit zog er mit Dario Franchitti und Paul Tracy gleich. Der neunte Meisterschaftslauf endete mit der neunten Gelbphase. Im Kampf um die zweite Position hatte Indy-Sieger Takuma Sato Scott Dixon torpediert. ■



Will Power siegte zum zweiten Mal in Texas und zum 31. Mal in der US-Serie

NACHRICHTEN

AUFPRALL MIT 346 KM/H

Wie viel Glück Sébastien Bourdais bei seinem Trainingsunfall in Indianapolis hatte, zeigt die Datenauswertung des Crashes. Der Franzose traf mit 346 km/h die Safer Barrier. Bourdais erlitt mehrere Beckenbrüche, will aber beim Saisonfinale in Sears Point am 17. September wieder am Start stehen.

SHIELD-TEST IM JULI

Die Cockpitverglasung als Ersatz des Heiligenscheins wird früher getestet als geplant. Nicht erst in Monza, sondern bereits in Silverstone. Ein Team hat sich bereit erklärt, den Cockpitschutz mit Namen „Shield“ für einen Test zu bauen. Es soll sich dabei um Ferrari handeln. Offenbar wollen die Italiener schon früh Aero-Daten für die Saison 2018 sammeln. Die anderen Teams werden erst in Monza und Singapur den Shield an ihren Autos testen.

MONTREAL BIS 2029

Der Grand Prix von Kanada bleibt bis 2029 im Formel-1-Kalender. Liberty Media verlängerten in Montreal den bestehenden Vertrag mit dem Veranstalter um fünf weitere Jahre. Die Regierung und die Stadt Montreal investieren insgesamt 65 Millionen Euro in den Erhalt des Rennens.

INDYCAR TEXAS

1.	Will Power	2:32.31,011 h
2.	Tony Kanaan	+ 0,197 s
3.	Simon Pagenaud	+ 0,374 s
4.	Graham Rahal	+ 0,811 s
5.	Gabby Chaves	+ 1,898 s
6.	Marco Andretti	+ 4,163 s
7.	Conor Daly	+ 1 Rd.
8.	Max Chilton	+ 3 Rdn.
9.	Scott Dixon	+ 5 Rdn.
10.	Takuma Sato	+ 5 Rdn.
11.	Ed Carpenter	+ 24 Rdn.
12.	J.R. Hildebrand	+ 33 Rdn.

FAHRER

1.	Dixon	326
2.	Pagenaud	313
3.	Sato	312
4.	Castroneves	305
5.	Power	286

Ein erster und ein zweiter Platz:
Felix Rosenqvist war auf dem
Tempelhof der schnellste Mann



Großer Auftritt von Felix Rosenqvist

Felix Rosenqvist und sein Mahindra-Team gaben beim ersten Double-Header der Saison den Ton an. Nur eine Strafe beim Sonntagsrennen verhinderte, dass der Schwede zwei Siege feiern konnte. Audi-Pilot Lucas di Grassi verringerte seinen Rückstand auf Tabellenführer Sébastien Buemi im Renault deutlich.

Von: **Claus Mühlberger**

Alain Prost wirkte etwas gehetzt und abgespannt. Erstaunlich, denn der 62-jährige Franzose hat als Fahrer immerhin viermal den WM-Titel gewonnen und auch als Teamchef in der Formel E läuft's ziemlich rund für sein Team Renault E-Dams. Nicht weniger als fünf der ersten sechs Saisonrennen hatte Prosts Musterschü-

ler Sébastien Buemi, der Titelverteidiger, gewonnen. Da sollte man eigentlich annehmen, dass sich der Teamchef entspannt zurücklehnt und in Ruhe abwartet, was passiert.

Am Freitag vor dem Rennen machte Prost bei einem Empfang in der Französischen Botschaft düstere Andeutungen: „Der Betonbelag in Tempelhof ist sehr speziell. Da hatten wir vor zwei Jahren große Probleme.“ Prost-Co-Teamchef Jean-Paul Driot nickte dazu: „Der Druck auf uns nimmt immer mehr zu.“

Erster Sieg für Mahindra

In der Psychologie kennt man das Phänomen der self-fulfilling Prophecy. Quintessenz dieser Lehre: Wer nicht an sich glaubt, hat auch keinen Erfolg. Genau so erging es E-Dams am Samstag. Buemi verwachste im Training mit dem Setup, startete als 14. und kam nach toller kämpferischer Leistung als Fünfter ins Ziel. Punkte gab's aber trotzdem keine für ihn: Denn die Technischen Kommissare monierten zu

niedrige Reifenluftdrücke (mindestens 1,6 bar). Buemi wurde disqualifiziert.

Großer Profiteur war Lucas di Grassi. Der Brasilianer im Abt-Audi heimste drei Punkte ein für die Trainingsbestzeit sowie weitere 18 Zähler für Platz 2 in Rennen 1. Dem Druck des entfesselt fahrenden Mahindra-Piloten Felix Rosenqvist hatte Di Grassi allerdings nichts entgegenzusetzen. Der Schwede – kompakter Körperbau, routiniert-nette Umgangsformen – fuhr fehlerlos zu seinem ersten Formel E-Sieg. Ein Erfolg, der sich abzeichnet hatte. „Zuletzt hatten wir vier Podien in Folge“, rechnete Rosenqvist vor. „Unser Auto hat eine hervorragende Balance. Das ist in der Formel E extrem wichtig. Denn du hast nur wenig Zeit im Training. Das Auto muss auf Anhieb so passen, dass du ihm vertraust. Und glaub' mir: Ein Formel E ist wegen seiner Hecklastigkeit alles andere als leicht zu fahren.“ Nick Heidfeld rundete den Festtag für das indische Team als Dritter ab.

Am Sonntag rahmten die beiden Mahindra das Feld im Grid ein: Rosenqvist als Erster, Heidfeld als Letzter. „Im Quali hat ein Sensor am Gaspedal versagt“, klagte er. Heidfeld ging mit viel Elan ans Werk. Nach fünf Runden war er bereits Zwölfter. Rosenqvist hatte es sich ganz vorn behaglich eingerichtet.

Beim Autowechsel zeigten die beiden Mahindra eine Slapstick-Einlage. Genau in dem Moment, als der Deutsche in die Box fahren wollte, sauste der Schwede los. Die Beinahe-Kollision war die Kommissare eine Zehn-Sekunden-Strafe wert. Buemi erbe den Sieg, und somit sieben Extrapunkte (25 statt 18), meinte aber fair: „Eigentlich hätte Felix den Sieg verdient gehabt.“ Lucas di Grassi, der Dritte, nahm's mit brasilianischer Leichtigkeit. „Ich hatte ein gutes Wochenende. Ich kann mich nicht beschweren.“

Di Grassi reduzierte seinen Rückstand auf Buemi von 43 auf 32 Punkte. Beim nächsten Doubleheader der Serie in New York ist der Schweizer wegen der

Terminkollision mit dem WEC-Rennen am Nürburgring wohl nicht am Start. Dann könnte Di Grassi die Tabellenführung erobern. Schließlich gibt es maximal 58 Punkte zu gewinnen.

Mit Vollgas im Tunnel

Zum dritten Mal gastierte die Formel E in Berlin. Weil sich einige Anwohner an der Karl-Marx-Allee, wo das Rennen 2016 über die Bühne ging, massiv beschwert hatten, zog der Formel-E-Zirkus wieder um nach Tempelhof, auf den historischen, längst aufgelassenen Stadtflughafen. In puncto Atmosphäre war dies eher ein Rückschritt.

Doch die Berliner Streckenbaumeister ließen sich etwas Besonders einfallen: Ein 100 Meter langer Abschnitt führte durch das VIP-Zelt, den E-Motion-Club. Spektakulär, wie die im Tunnel voll beschleunigenden Autos praktisch über die Teller das Partyvolks bretterten. Zumal die Formel E bei der Beschleunigung kaum einen Vergleich scheuen muss. Von 0 auf 100 km/h schaffen es die Elektrorenner locker unter drei Sekunden. Die Formel 1 kann dies kaum besser. Schade, dass der normale Fan davon nichts mitbekam, sondern nur jene paar Hundert Großkopfer, die von Sponsoren mit knapp 1500 Euro teuren Super-Tickets ausgestattet worden waren.

In den Medien erreicht die Formel E inzwischen ein ziemlich breites Publikum: Die traditionsreiche „Berliner Morgenpost“ platzierte ein großes Foto von Rosenqvist auf der Titelseite ihrer Sonntagsausgabe. Die ARD zeigte im Vorabendprogramm eine 30-minütige Dokumentation „Formel E – Mit Vollgas in die Zukunft“. Immerhin 680 000 Zuschauer schalteten ein. Die Übertragungen von der DTM schaffen an Samstagen kaum mehr.

Das Thema „Berlin“ steht bei den Formel-E-Bossen auf der Agenda. Serienchef Alejandro Agag ließ durchblicken, dass er gerne wieder mitten in der City fahren würde. Falls die Formel E im Jahr 2018 nach Berlin zurückkehrt. Zu diesem Thema schwieg sich Agag allerdings aus.

Es gilt aber als offenes Geheimnis, dass München bei vielen als attraktive Alternative gilt. Genaueres dazu wird voraussichtlich am 19. Juni bekannt gegeben. Dann tagt das FIA World Council. Auf der Tagesordnung steht wohl auch der Formel-E-Kalender 2017/2018. ■



In Felerlaune: Der Schwede Rosenqvist gewann erstmals in der Formel E



Disqualifikation und Sieg: Buemi führt in der Meisterschaft mit 32 Punkten

7. SAISONLAUF FORMEL E IN BERLIN

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. F. Rosenqvist	Mahindra Racing	1:10,888 h
2. L. di Grassi	Abt Schaeffler Audi Sport	+ 2,232 s
3. N. Heidfeld	Mahindra Racing	+ 4,058 s
4. J. López	DS Virgin Racing	+ 13,638 s
5. N. Prost	Renault e.dams	+ 19,068 s
6. D. Abt	Abt Schaeffler Audi Sport	+ 19,799 s
7. S. Bird	DS Virgin Racing	+ 20,065 s
8. J. Vergne	Techeetah	+ 20,689 s
9. M. Engel	Venturi Formula E	+ 39,030 s
10. O. Turvey	Nextev Nio	+ 40,985 s

8. SAISONLAUF FORMEL E IN BERLIN

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. S. Buemi	Renault e.dams	1:11,294 h
2. F. Rosenqvist	Mahindra Racing	+ 7,195 s
3. L. di Grassi	Abt Schaeffler Audi Sport	+ 10,862 s
4. D. Abt	Abt Schaeffler Audi Sport	+ 13,631 s
5. J. López	DS Virgin Racing	+ 20,324 s
6. J. Vergne	Techeetah	+ 20,751 s
7. S. Bird	DS Virgin Racing	+ 21,959 s
8. N. Prost	Renault e.dams	+ 22,155 s
9. O. Turvey	Nextev Nio	+ 34,949 s
10. N. Heidfeld	Mahindra Racing	+ 35,814 s

STAND FAHRERWERTUNG

1. Buemi	157 Pkt.
2. Di Grassi	125
3. Rosenqvist	86
4. Prost	72
5. Heidfeld	63
6. Vergne	52
7. López	50
8. Bird	47
9. Abt	46
10. Piquet Jr.	33



STAND TEAMWERTUNG

1. Renault e.dams	229 Pkt.
2. Abt Schaeffler Audi Sport	171
3. Mahindra Racing	149
4. DS Virgin Racing	97

NACHRICHTEN

NEUE HERSTELLER?

Ob Mercedes ab Saison fünf (2018/2019) in der Formel E dabei sein wird, steht noch in den Sternen. Die Stuttgarter haben ihre Option auf zwei Startplätze noch nicht gezogen. Die Gerüchteküche meldet, dass auch Porsche intensiv über ein Formel-E-Engagement nachdenkt.

ERFOLG FÜR DANIEL ABT

Mit Platz 4 beim Sonntagsrennen gelang Daniel Abt sein bestes Saisonergebnis. Der 24-Jährige ist nun Neunter in der Tabelle.

NEUE MÄNNER

Tom Dillmann rückt bei Venturi zum regulären Fahrer auf, weil Stéphane Sarrazin zu Techeetah wechselte. Der Franzose ersetzt in dem chinesischen Team Esteban Gutierrez. Der Mexikaner vertritt den verletzten Sébastien Bourdais in der Indycar-Serie.

NEUER KURS

Nach 2015 gastierte die Formel E zum zweiten Mal auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof. Die Zahl der Kurven auf dem 2,227 Kilometer langen Kurs wurde von 17 auf zehn reduziert. „Es handelt sich um eine ganz andere Strecke“, sagte Michelin-Reifen-Techniker Serge Grisin. „Eines hat sich aber nicht verändert: Der raue Belag ist so aggressiv wie auf keiner anderen Formel-E-Strecke.“

GÜNSTIGE PREISE

Billiger geht's nicht mehr: Schon für fünf Euro pro Tag war man in Berlin live dabei – mit einem Stehplatzticket.

NEUE VERTRÄGE

Renault hat die Verträge von Sébastien Buemi und Nicolas Prost bis zum Ende der Saison fünf im Sommer 2019 verlängert. „2018 kommt ein neuer Formel E“, sagte Teamchef Alain Prost. „Wir testen bereits, und da ist Stabilität im Team sehr wichtig. Beide Fahrer hatten Angebote von der Konkurrenz.“



Die Hoffnung stirbt zuletzt

Was lernt man in Le Mans zwischen Vortest und Rennen? Geduld. Und ansonsten nicht viel, da selbst die technische Abnahme im Stadtzentrum von Le Mans nicht viel mehr ist als eine schöne Show-Veranstaltung.

Von: **Marcus Schurig**

Die Europäer verspotten die Amerikaner gerne für den schizophren-langen, fast einen Monat dauernden Vorlauf zum großen Indy-500-Rennen. Sie verschweigen dabei gerne, dass Le Mans nach der gleichen Salami-Taktik funktioniert: Zweieinhalb Wochen vor dem Rennen

reisen die ersten Teams für den Vortest an, danach werden die Autos eine Woche lang poliert, bevor sie bei der technischen Abnahme auf dem Place de la République im Stadtzentrum von Le Mans vorrollen. Lernen tut man aus technischer Sicht dort übrigens gar nichts, denn die echte Abnahme der LMP1-Autos erfolgt erst am Dienstag an der Rennstrecke – und zwar hinter verschlossenen Türen.

LMP1: Klare Ausgangslage

Nach zehn Tagen Lagerkoller in Le Mans waren die meisten Teams auch bei der „getürkten“ technischen Abnahme nicht unbedingt besonders mitteilnehmend: In der LMP1-Klasse ließ das Ergebnis beim Vortest nichts an Deutlichkeit zu wünschen übrig: Toyota schlug Porsche, und zwar mit

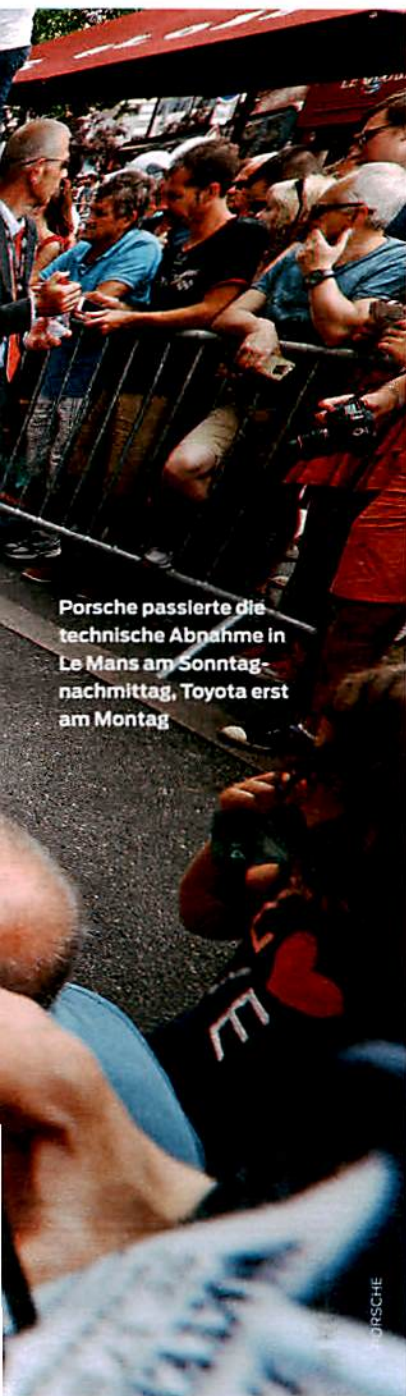
über drei Sekunden! Die Porsche-Piloten machten sich bei der Abnahme kollektiv Mut: „Im Rennen werden wir näher dran sein an Toyota als noch beim Vortest“, glaubte Nick Tandy. Und Timo Bernhard bemühte den historischen Vergleich: „Es hat hier in

**BEI PORSCHE
MACHT MAN SICH
KOLLEKTIV MUT.
ALLEIN ES WIRKT
EIN WENIG WIE
DAS PFEIFEN
KLEINER KINDER
IN EINEM SEHR
DUNKLEN WALD.**

Le Mans schon viele Rennen gegeben, wo ein Hersteller mit vier Sekunden Vorsprung auf der Pole-Position stand – und dann im Rennen trotzdem sang- und klanglos unterging.“

Die positive Grundeinstellung ist löblich, allein es wirkt wie das Pfeifen kleiner Kinder im dunklen Wald. Denn auf die konkrete Frage, ob man den Speed der Toyota mitgehen kann, kommt ein klares Nein. Damit hat Toyota die schärfste Waffe im Langstreckensport – nämlich Speed. Die große Frage lautet: Um wie viel schneller sind die Toyota im Rennen?

Bei Porsche hofft man, es ist vielleicht nur eine Sekunde pro Runde, bei Toyota scheint man eher zu glauben, es sollten zwei Sekunden pro Runde sein. Kurzes Rechenexempel: Bei zwei Sekunden pro Runde hätte Toyota bei



Porsche passierte die technische Abnahme in Le Mans am Sonntag-nachmittag, Toyota erst am Montag

Nachsatz: „Und ja, eine Portion Glück brauchen wir vermutlich auch!“ Bei einem normalen 6h-Rennen in der Sportwagen-WM wäre der Drops vermutlich bereits jetzt gelutscht – zu deutlich scheint die Dominanz von Toyota. Doch die Monsterdistanz von 24 Stunden kann immer für Überraschungen sorgen – und damit auch noch für ein spannendes LMP1-Rennen, das auf dem Papier eher langweilig zu werden droht.

Eine weitere Variable, die Porsche in die Hände spielen könnte, wären wechselhafte Wetterbedingungen – doch der Wettergott scheint momentan nicht auf der Seite von Porsche zu stehen. Ein Spezialist von Météo France sagte bei der Abnahme, es gäbe im Moment nicht mal den Hauch einer Chance auf Regen. Stattdessen erwarten uns 30 Grad und eitel Sonnenschein – gut für Toyota, schlecht für Porsche.

Patt bei der Reichweite?

Eine noch offene Frage ist die Reichweite der beiden LMP1-Hersteller: Porsche fuhr im vergangenen Jahr nur 13 Runden mit einer Tankfüllung, während Toyota durchgängig 14-Runden-Stints absolvierte. Mit den deutlichen Effizienzsteigerungen, die beide Hersteller beim Thema Weiterentwicklung der Motoren für sich reklamieren, lautet die Prognose, dass wohl beide dieses Jahr 14 Runden schaffen sollten.

Porsche-Teamchef Andreas Seidl machte aus der Tank-Chose beim Vortest aber noch ein großes Geheimnis: „Wir fahren entweder 13 oder 14 Runden.“ Das vermutliche Patt bei der Reichweite ist wiederum kein Vorteil für Porsche, weil damit ein weiteres strategisches Werkzeug wegfällt, um den Toyota-Speed taktisch oder strategisch zu kompensieren.

Aber noch einmal: Ein 24-Stunden-Rennen ist extrem lang. Und je länger die Renndistanz, desto größer die Ungewissheit. Beim Thema Zuverlässigkeit wähen sich beide Hersteller gut sortiert, aber auch hier werden wir die Wahrheit vermutlich erst im Rennen sehen.

In der GTE-Pro-Klasse dürfen sich die Fans dagegen auf ein extrem ausgeglichenes Rennen freuen, zumindest würde das den Erwartungen der beteiligten Hersteller entsprechen. Beim Vortest lag die Meute der fünf GTE-Hersteller Ford, Ferrari, Aston Martin, Corvette und Porsche dicht



»WIR MÜSSEN DIE STRATEGISCHEN OPTIONEN VOLL AUSSCHÖPFEN, UM IM RENNEN DEN ANSCHLUSS AN TOYOTA NICHT ZU VERLIEREN.«

Porsche-Pilot Timo Bernhard

beieinander, nur Ford zuckelte um gut zwei Sekunden hinterher – was aber niemand ernst nahm, weil die Amis sechs(!) Sekunden langsamer fuhren als 2016 im Rennen. Die Gegner frotzelten, dass Ford vermutlich versuche, eine bessere Fahrzeugeinstufung (BoP) für das Rennen herauszuschinden.

BoP-Geknödel in Le Mans

Sollte dies wirklich das Ziel gewesen sein, ist Ford schon gescheitert. ACO und FIA verschickten am Freitag letzter Woche ein BoP-Update, einzige Änderung: Corvette bekam um 0,2 mm kleinere Restriktoren. Ein Corvette-Teammitglied sagte: „Wir verstehen die Entscheidung zwar nicht, aber sie wird das Rennen sicher nicht entscheiden.“ Will sagen: Die 10 PS kratzen uns nicht.

Entscheidend wird aber sein, dass die BoP diesmal stimmen muss, denn ein ähnliches Fiasko wie 2016, als Ford und Ferrari in Le Mans krass dominierten, können sich ACO und FIA kein zweites Mal leisten: „Wenn wieder drei von fünf Herstellern im Rennen nur Statisten sind wie 2016, dann stellt sich schon die Frage, ob man 2018 wiederkommt“, so der Gewährsmann aus dem Corvette-Lager – die Macher stehen also gehörig unter Druck. ■

NACHRICHTEN

BOP IN DER GTE-AM

Neben der minimalen Anpassung für Corvette in der GTE-Pro-Hersteller-Klasse gab es auch Änderungen für die Privatfahrer-Kategorie GTE-AM: Ferrari bekam minimal mehr Ladedruck, obwohl sie beim Vortest höchst konkurrenzfähige Rundenzeiten fabrizierten, dazu erhielten Ferrari und Aston Martin mehr Tankvolumen. Porsche-Pilot Christian Ried war stock-sauer: „Niemand kann diese Entscheidung nachvollziehen. Wenn ACO und FIA so weitermachen, dann werden einige Teams aus der GTE-Am irgendwann aussteigen.“ Ried machte deutlich, dass auch er sein Engagement in der Sportwagen-WM überdenken müsse – besonders nach den Aussagen von WM-Boss Gérard Neveu vom Februar 2017, dass in Zukunft wohl kein Platz mehr für eine GT-Amateurklasse in der Sportwagen-WM mehr vorhanden sei. „Wenn ich das höre, kann ich nur den Kopf schütteln“, so Ried. „Wir haben der WM seit Jahren die Treue gehalten und für stabile Starterzahlen gesorgt – und dann solche Aussagen!“

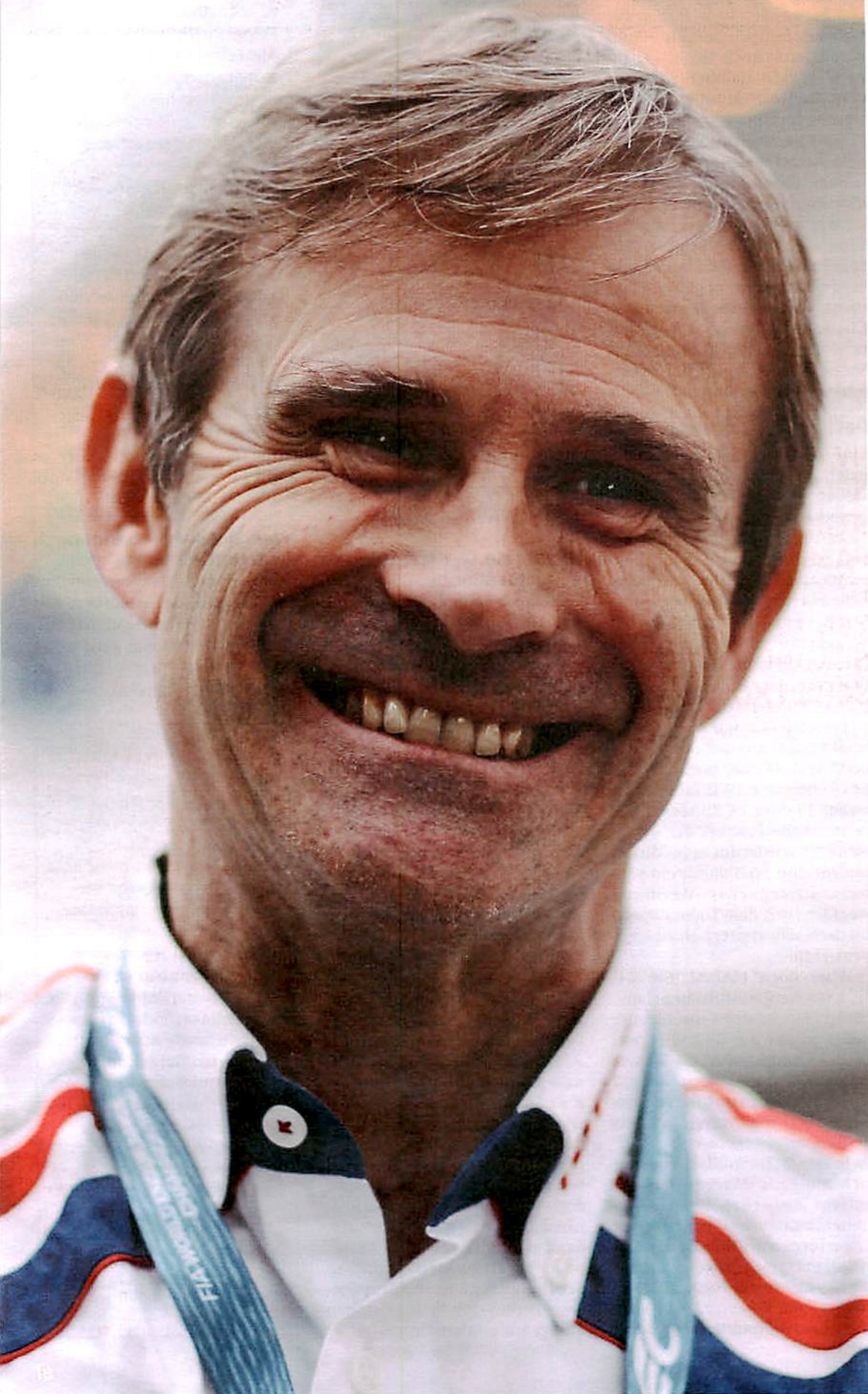
SLOW ZONES IN LE MANS

Viele Profi-Teams jammerten beim Vortest über die neuen Slow Zones, die im Vergleich zum Vorjahr deutlich länger wurden. Die längste misst jetzt sogar knapp zwei Kilometer, und die Teams rechneten vor, dass sie allein in dieser Slow Zone bis zu 70 Sekunden verlieren könnten. Mittlerweile haben sich die Wogen etwas geglättet: „Ich finde die Regelung gut“, sagte Aston-Martin-Pilot Darren Turner, „denn bei der Sicherheit sollte man keine Kompromisse machen. Jetzt werden Slow Zones immer dort ausgerufen, wo die Autos eh langsam fahren. Vorher gab es auch Slow Zones am Ende der Geraden, wo alle mit 300 km/h heranraschen. Das war aus meiner Sicht wegen der Speed-Unterschiede in den Klassen brandgefährlich!“

einem grünen Rennen nach 100 Runden eine Runde Vorsprung auf Porsche herauszufahren, das wäre ungefähr nach sechs Rennstunden. Bei einer Sekunde pro Runde bräuchte Toyota zwölf Stunden, um eine Runde Vorsprung herauszufahren. In Le Mans gilt wie bei allen anderen Langstreckenklassikern auch: Bei einer Runde Vorsprung ist das Rennen strategisch de facto gelaufen – außer der Führende fällt durch Unfall oder mit einem Technikproblem aus.

Kampf mit Defensivwaffen

„Wir müssen alles daransetzen, unsere Möglichkeiten und unsere Strategie optimal auszuschöpfen, um im Rennen nicht den Anschluss zu verlieren und den Druck auf Toyota aufrechtzuerhalten“, erklärt Timo Bernhard.



Toyota verlor 2016 das 24h-Rennen in Le Mans fast exakt auf dem Zielstrich, als der führende TS050 mit einem Motorproblem drei Minuten vor Ende strandete. Wir lassen das Drama von 2016 im Interview mit Toyota-Technikchef Pascal Vasselon Revue passieren.

Von: **Marcus Schurig**

Bevor wir zum dramatischen Finale kommen, kurz das: Sieben Stunden vor Rennen lagen nach der letzten Gelbphase zwei Toyota und ein Porsche innerhalb von zwei Sekunden. Doch Toyota war im Vorteil, korrekt?

Bis dahin war es ein extrem enges Rennen, und natürlich rechnen die Strategen bei einer Gelbphase im letzten Renndrittel immer auf das Rennende hin. Wir wussten nicht, ob es die letzte Gelbphase sein würde, aber uns war klar, dass wir ohne Splash durchkommen würden. Porsche wusste natürlich, dass sie einen Splash benötigen, und begannen folgerichtig, 14-Runden-Stints zu fahren, um den Nachteil zu minimieren. Dazu fuhren sie auch zwei Quadruple-Stints, um einen Reifenwechsel zu sparen, was noch mal 20 Sekunden bringt – und das war ja fast exakt das Delta zwischen dem führenden Toyota mit der Startnummer 5 sowie dem Porsche mit der Nummer 2.

Porsche fuhr 13 Runden und ein paar Quadruple-Stints, Toyota 14 Runden und Triple-Stints. Was ist besser?

Das Delta ist sehr klein, und man muss eigentlich immer Quadruple-Stints fahren, damit die Rech-

»DER RISS IM VERBINDUNGSSTÜCK ENTSTAND DURCH EINEN SCHLAG ZU DER ZEIT, ALS WIR NAKAJIMA ANWIESEN, DAMPF RAUSZUNEHMEN.«

Toyota-Technikchef Vasselon

„Es war die beste der verpassten Chancen!“

nung aufgeht. Führt man 14 Runden, spart man in Le Mans zwei Stopps, das ist die Basis. Allerdings verliert man auch Zeit, da man länger nachtanken muss, in der Theorie drei Sekunden pro Tankvorgang, in Wahrheit mehr. Zeitgleich darf man wegen der größeren Reichweite aber keinen Nachteil bei der Performance – also der Rundenzeit – haben, sonst geht die Rechnung nicht auf. Als Porsche zu Rennende 14 Runden fuhr, waren sie langsamer als wir mit 14 Runden – weil sie Sprit sparen mussten.

Toyota führte 277 von 384 Runden – ein Vorteil der Strategie, 14 Runden zu fahren?

Genau, die Reichweite ist ein faktischer Vorteil, aber auch ein psychologischer, weil man über die Reichweite kontinuierlich Zeit gewinnt. Damit ist man im Vorteil, das sehen auch die Fahrer, es nimmt Druck von ihren Schultern. Wenn meine Reichweite geringer ist, muss ich permanent pushen, ich bin immer in der Defensive, denn ich muss jede Runde drei bis vier Zehntel schneller fahren, um den Nachteil zu kompensieren. Wenn man aber mehr Reichweite hat als der Gegner und fährt genauso schnell, dann hat man alles im Griff.

Kommen wir zur Schlussphase: 11 Minuten vor Ende hatte Porsche einen Reifenschaden, der Toyota-Vorsprung wuchs von 30 auf 90 Sekunden – da war das Rennen eigentlich gelaufen, oder?

Ja, das stimmt, das war das erste Mal, dass ich 2016 im Rennen dachte: Jetzt haben wir es gewonnen! Davor war ich mir nie sicher und habe immer gesagt: Wer weiß, was da noch alles passiert...

Was passierte nach dem Porsche-Boxenstopp?

Wir haben Kazuki Nakajima im führenden Toyota natürlich sofort am Funk über den Porsche-Stopp unterrichtet und ihm auch gesagt, dass damit die Vorentscheidung gefallen sei und er fortan nur bei niedrigeren Dreh-

zahlen hochschalten und außerdem die Curbs umfahren solle. In Summe haben wir ihm gesagt, er solle Dampf rausnehmen, weil das Rennen gelaufen ist.

Wo war Nakajima da?

In den Porsche-Kurven. Aber die Geschichte wird jetzt wirklich unglaublich: Anhand der Datenaufzeichnung haben wir nach dem Rennen gesehen, dass der Riss im Verbindungsstück zwischen Turbolader und Ladeluftkühler genau zu der Zeit in den Porsche-Kurven auftrat, als wir ihn anfunkten! Er fuhr über den

»WENN DIESER SCHADEN ZWEI STUNDEN FRÜHER PASSIERT WÄRE, HÄTTEN WIR DAS TEIL IN NUR 30 SEKUNDEN TAUSCHEN KÖNNEN.«

Toyota-Technikchef Vasselon

Curb, es war kein dramatischer Schlag und es war die ganz normale Rennlinie, aber dieser Schlag führte zu dem Riss! Es war also vermutlich der letzte Curb, den er im Rennen touchierte, da wir natürlich sofort alle Risiken minimieren wollten.

Das ist ja unfassbar und völlig unwahrscheinlich!

Völlig richtig, es ist absolut unglaublich, so etwas kann eigentlich gar nicht passieren! Und es war ja nicht so, dass Nakajima mit einem anderen Auto kollidiert wäre, er hat einen Curb berührt, den das Auto vermutlich in jeder einzelnen Runde zuvor berührt hat! Und wenn das Gleiche zwei Stunden früher passiert wäre, hätten wir es beim Boxenstopp tauschen können, das hätte 30 Sekunden gedauert. Aber nein, es passierte wenige Minuten vor Rennende! Und dann hat man keine Chance, man kann



Le-Mans-Drama 2016: Der Toyota wird rausgeschoben und Porsche siegt

nicht in die Box kommen, also sind wir weitergefahren, aber wir waren zu langsam, um noch gewertet zu werden.

Wieder ein Toyota-Scheitern in letzter Minute...

Als Renningenieur wünschst du dir, dass ein Autorennen ein Resultat der Wahrscheinlichkeit ist. Wir Ingenieure arbeiten Tag und Nacht daran, zu siegen, was nichts anderes ist, als an der Erhöhung der Wahrscheinlichkeit zu arbeiten. Diese Logik funktioniert in einer Meisterschaft, die aus mehreren Rennen besteht – aber nicht beim 24h-Rennen in Le Mans! Historisch betrachtet ist das Toyota in Le Mans mehrfach passiert, was schon tragisch ist!

Es ist so dramatisch, weil es immer den aussichtsreichen Toyota trifft, wie 1998 Ukyo Katayama mit dem Reifenschaden im GT One!

Genau! Bezogen auf unsere Ära haben wir seit 2013 vier Rennen in Le Mans bestritten, also vier Jahre mit jeweils zwei Autos, also acht Autos. In der Zeit hatten wir nur zwei technische Defekte – beide Male traf es das führende Auto! Bezogen auf meine These von der Wahrscheinlichkeit ist das statistisch betrachtet völlig unmöglich – aber so ist es passiert! Wir können uns noch nicht mal eine schlechte Zuverlässigkeitsquote vorwerfen, im Gegenteil, im Vergleich zu den Gegnern haben wir statistisch betrachtet

eine sehr gute Quote, aber es trifft immer das führende Auto! Einfach völlig unglaublich!

Was passierte dann nach dem Defekt?

Das Grundproblem bestand darin, dass wir die Testarbeit mit dem neuen Motor erst spät aufnehmen konnten, irgendwann im Februar. Das hat dazu geführt, dass wir die Erprobung der mechanischen Zuverlässigkeit priorisieren mussten, und das bedeutete, dass wir die sogenannten Default Modes, die eingreifen, wenn etwas schief läuft, nicht perfekt aussortiert hatten. Ein besserer Default Mode hätte dazu geführt, dass wir die letzte Runde schneller als nur in 11 Minuten hätten absolvieren können – das geht natürlich auf unsere Kappe!

Warum blieb der Toyota an der Boxenmauer stehen?

Weil im ersten Moment nicht klar war, ob es sich um ein mechanisches oder ein elektrisches Problem handelt, also um ein Problem mit dem Drucksensor. Daher haben wir versucht, einen Reset der Elektronik durchzuführen, deshalb stoppte Nakajima auf der Start- und Zielgeraden. Leider hat es nichts geholfen, denn wie wir ja heute wissen, war es ein technisches Problem – und kein elektronisches.

War das die beste Chance?

Es war die beste der verpassten Chancen auf den Sieg! ■

ADAC GT Masters / Red Bull Ring

Corvette und Lambo siegen

Das dritte Rennwochenende des ADAC GT Masters auf dem Red Bull Ring in Spielberg brachte neue Tabellenführer hervor: Daniel Keilwitz und Jules Gounon spielten die Stärken der Corvette auf dem Kurs aus. Grasser Racing feierte im zweiten Rennen einen Heimsieg.

Von: **Bianca Leppert**

Es gibt Strecken, auf die fiebert man hin, und es gibt Strecken, die man am liebsten aus dem Kalender streichen würde. Der Red Bull Ring in Österreich ist traditionell Corvette-Land. Nach dem Triumph im ersten Rennen am Samstag erhöhte Callaway-Kutscher Daniel Keilwitz nicht nur seine Siegstatistik auf sechs Erfolge in fünf Jahren, sondern übernahm gemeinsam mit Teamkollege Jules Gounon auch die Tabellenführung vom Porsche-Duo Robert

Renauer und Sven Müller, die mit einer zu kurzen Mindeststandzeit patzten. Die Corvette-Party machte Platz zwei von Sven Barth und Maximilian Hackländer vor dem Schnitzer-BMW von Collard/Eng perfekt.

Das Rennen wurde elf Minuten vor Schluss wegen des heftigen Einschlags des Schütz-Porsche-911 auf der Zielgeraden

abgebrochen und neu gestartet. Fünf Minuten vor Rennende sorgte der auf der Zielgeraden geparkte Lambo von Mirko Bortolotti für eine erneute Safety-Car-Phase, die bis ins Ziel währte.

Umso besser lief es für Grasser im zweiten Rennen, wo man mit Christian Engelhart und Rolf Ineichen einen Heimsieg vor dem Mücke-Mercedes von Sebastian

Asch und Lucas Auer einfuhr. Der DTM-Tabellenführer und GT-Masters-Debütant vertrat Stefan Mücke und beeindruckte mit einer souveränen Vorstellung.

Keilwitz und Gounon sicherten sich mit Rang drei trotz 30 Kilogramm Erfolgsballast wichtige Zähler in der Meisterschaft und führen nun mit 19 Punkten vor dem Schnitzer-Duo. ■



Der Red Bull Ring in Spielberg taugt den Corvette-Teams traditionell besonders gut – so war es auch dieses Jahr

Sportwagen-WM / 24h-Rennen Le Mans

Le Mans: Zoff in der Zwergenklasse LMP2

Nach den ernüchternden Resultaten beim Vortest für die Oreca-LMP2-Gegner wollte Ligier angeblich einen neuen Aero-Kit für das 24h-Rennen in Le Mans nachschieben. Der Versuch scheint in letzter Sekunde gescheitert zu sein.

Von: **Marcus Schurig**

Die LMP2-Klasse steht seit dem Saisonvortest der Sportwagen-WM Anfang April immer häufiger im Rampenlicht: Erst klagten unisono alle LMP1-Teams über den zu hohen Speed der neuen LMP2-Generation, der auf einigen Strecken fast auf LMP1-Niveau lag, wie beispielsweise beim Aragon-Test,

wo das Delta nur schmale 1,5 Sekunden betrug. Dann standen die zu erwartenden Topspeeds der LMP2 in Le Mans in der Kritik: Die Simulationen sprachen von Topspeeds von über 340 km/h in Le Mans – 10 bis 15 km/h höher als in der LMP1-Topklasse. Alle Forderungen, die neuen LMP2-Autos für Le Mans einzubremsen, wurden von ACO und FIA abgeschmettert – ein Sieg für die Vertreter aus der Zwergenklasse LMP2.

Bei der technischen Abnahme in Le Mans wurde nun offenbar, dass jetzt ein interner Streit zwischen den LMP2-Herstellern Oreca, Ligier, Dallara und Multimatic-Riley ausgebrochen zu sein scheint. Der Hintergrund ist das Ergebnis beim Vortest: Oreca dominierte die 25 Wagen starke LMP2-Klasse nach Belieben, sowohl bei der Rundenzeit als auch bei den Topspeeds – die Oreca-

LMP2 belegten die ersten 13 Plätze, Ligier wurde um über vier Sekunden abgehängt, und beim Topspeed fehlten über 20 km/h.

Ligier hat daraufhin versucht, ACO und FIA davon zu überzeugen, kurzfristig einen zweiten Low-Downforce-Kit zu homologieren, was aber offenbar abgelehnt wurde. Erst jetzt hat sich

LIGIER WOLLTE FÜRS RENNEN OFFENBAR EINEN ZWEITEN AERO-KIT HOMOLOGIEREN, DEN MAN BEREITS BEIM VORTEST AUSPROBIERT HATTE

nach genauer Recherche herausgestellt, dass Ligier beim Vortest offenbar mit zwei unterschiedlichen Aero-Spezifikationen gefahren ist – was theoretisch erlaubt ist, da es beim Testtag keine technische Abnahme gibt.

Dallara, Multimatic-Riley und Oreca haben sich unisono gegen jede technische Änderung ausgesprochen, und offenbar haben sich ACO und FIA angeschlossen.

Nach einhelliger Ansicht der meisten LMP2-Teams wird das Rennen eh nicht über die Performance entschieden: Alle LMP2-Teams leiden nach wie vor an erheblichen Kinderkrankheiten, besonders im Bereich der Elektronik. „Kaum ein Team wird hier ohne Probleme und zusätzliche Stopps durchkommen“, sagt ein Oreca-LMP2-Teamchef. „Da spielen Sachen wie Topspeed oder Rundenzeit wohl eher eine untergeordnete Rolle.“ ■

Kolles-Ausstieg nach Nürburgring-Lauf



BROOKS

Das deutsche Kolles-Team will in der zweiten Jahreshälfte primär testen

Bereits im März wurde an dieser Stelle berichtet, dass das LMP1-Privatteam von Colin Kolles vermutlich nicht die volle WM-Saison 2017 bestreiten wird. Jetzt ist klar: Das Kolles-Team wird die Fly-away-Rennen definitiv auslassen.

Rückblende Februar 2017: Bei der offiziellen Pressekonferenz des ACO wurde ein 28 Wagen starkes Feld für die Sportwagen-WM 2017 verkündet – doch schon damals tauchten Gerüchte auf, wonach bestenfalls 24 Teams auch wirklich die volle WM-Saison bestreiten würden. Ein Wackelkandidat war auch das Kolles-Team, das einzige LMP1-Privatteam im Feld. Mehrere Quellen sagten bereits im März, dass das Team die Saison

spätestens nach dem WM-Lauf am Nürburgring verlassen würde – und dass auch nie etwas anderes geplant gewesen sei.

„Wir haben dem ACO stets klargemacht, dass es unser Plan ist, die ersten Rennen rund um Le Mans zu bestreiten und dann testen zu gehen“, sagte Teambesitzer Colin Kolles gegenüber den britischen Kollegen von Autosport. „Wenn man die Überseerennen in Angriff nimmt, erhält man die Fracht erst im Januar zurück. Und ein kleines Team wie das unsrige kann kein separates Testteam unterhalten.“

Bei Kolles verkauft man den Rückzug als Konzentration auf 2018, wo deutlich mehr private LMP1-Teams in die Sportwagen-WM einsteigen. Sprich: Das Kolles-Team will in der zweiten Jahreshälfte ausgiebig testen, um für die Herausforderungen in 2018 gewappnet zu sein. ■ MCS

Porsche gewinnt jetzt schon Sound-Wertung



PORSCHÉ

Die beiden Werks-Porsche verblüfften die Zuhörer beim Testtag in Le Mans

Die beiden vom Manthey-Team eingesetzten Porsche 911 RSR aus der GTE-Pro-Klasse sorgten beim Vortest in Le Mans für spitze Ohren: Sie waren deutlich lauter als gewöhnlich. Aber warum?

Die erste Session beim Testtag in Le Mans Anfang Juni war keine fünf Minuten alt, als ein erfahrener Veteran im Pressezentrum einen bisher ungehörten Ton vernahm: „Da stimmt doch was nicht!“ Das Öffnen der Fensterscheiben brachte immerhin Aufschluss über den Auslöser des Spektakels: Die beiden Werks-Elfer des Manthey-Teams waren für den unerhört schrillen und martialischen Sound verantwortlich. Die Frage nach dem Warum konnte Marco Ujhasi, bei Porsche

Motorsport verantwortlich für die GT-Werkseinsätze, auflösen: „Wir fahren hier mit einer neuen Auspuffanlage. Eigentlich sind solche Änderungen während der laufenden Saison nicht erlaubt, aber wir hatten ein technisches Thema mit der bisherigen Auspuffanlage, das wir vor Le Mans unbedingt lösen wollten.“

Porsche hatte frühzeitig die Regelgeber ACO und FIA sowie alle Konkurrenten über die Modifikationen und ihre Gründe informiert. „Wir wollten vermeiden, dass uns vorgeworfen wird, wir hätten uns hier technisch einen Vorteil abgeholt“, so Ujhasi. Positiver Nebeneffekt der Maßnahme ist ein neuer, deutlich lauterer Klang: „Die erste Version der Auspuffanlage war noch lauter und erinnerte stark an den Sound der alten V12-F1-Motoren“, sagt Ujhasi. „Die jetzige Variante klingt aber auch toll!“ ■ MCS

VLN
LAUF 3
24.06.17
WWW.VLN.DE

Der Rest ist nur Warten ...

Der lange Weg

Endlich ist es vollbracht. Ott Tänak holt acht Jahre nach seinem WM-Debüt und nach 73 Anläufen seinen ersten Gesamtsieg. Das Rallye-Wochenende auf Sardinien könnte gleichzeitig eine Vorentscheidung im Kampf um beide Weltmeisterschaften gewesen sein.

Von: **Markus Stier**

Keine Schreie, keine Tränen. Ein Händedruck im Cockpit musste reichen. Beifahrer Martin Järveoja fragte: „Muss ich jetzt aufs Dach steigen?“ Es war am Ende mehr Erleichterung statt Begeisterung über diesen ersten WM-Sieg des Ott Tänak. Es war keine Überraschung mehr, sondern nur noch eine Frage der Zeit. Es gab kein Zittern und Bangen wie ein Jahr zuvor in Polen, als sich das M-Sport-Team nach Tänaks Reifenschaden kurz vor Schluss in Tränen auflöste. „Wir haben ja zwischendurch den ein oder anderen Erfolg gefeiert, da werde ich wohl dieses Mal nicht mehr

ganz so emotional reagieren“, sagte der stellvertretende Teamchef Richard Millner mit britischem Understatement schon am Abend vor dem großen Tag.

Es sah erst gar nicht nach dem großen Durchbruch aus. Auf der ersten Etappe des siebten WM-Laufs hielt sich Tänak zwar im Vorderfeld, fiel aber nicht weiter auf. Dennoch sagt Teamchef Malcolm Wilson: „Ich habe Ott schon am Freitagabend gesagt, dass er hier gewinnen kann.“ So trocken sein Schützling seinen ersten WM-Sieg aufnahm, so feucht waren die Augen bei seinem Chef. Es war Wilson, der den damals 23-jährigen der Konkurrenz weg-

schnappte und gleich für fünf Jahre an sein Team M-Sport band. Der frischgebackene Weltmeister in der zweiten WM-Liga SWRC galt 2011 als echter Überflieger mit steiler Lernkurve und schnell auf jedem Untergrund. Im selben Jahr gab Tänak beim Saisonfinale in Wales sein Debüt im World Rally Car. Obwohl mit DMack-Reifen gegenüber der Michelin-Konkurrenz unterlegen, fuhr Tänak im Ford Fiesta WRC auf einen starken sechsten Rang.

Härtefall Tänak

Doch kaum durchgestartet, geriet die Karriere ins Stocken. Tä-

nak fuhr zwar in seiner ersten vollen WRC-Saison 2012 in Sardinien erstmals aufs Podium, ansonsten aber blieb wenig Zählbares übrig. Tänak machte viele Fehler, galt als stur und schwer belehrbar. Selbst sein Förderer und Mentor Markko Märtin zuckte mit den Schultern und bekannte: „Ich weiß auch nicht, was mit ihm los ist.“ Nach nur einem Jahr suspendierte ihn Wilson, Tänak hielt sich mit Einsätzen in der heimischen Meisterschaft über Wasser.

Die Denkpause hat ihm gutgetan. Wilson gab ihm eine zweite Chance, seit 2015 ist Tänak wieder fester Bestandteil des WM-



Ott Tänak gehörte auf Sardinien nicht zu den Schnellsten, aber zu den Cleversten

Personals. In Polen stand er zum zweiten Mal als Dritter auf dem Podium. Tänak ist verheiratet, Familienvater und auch im Cockpit erwachsen geworden. Seine Fehlerrate ist drastisch gesunken, statt nur schnell kann er nun auch taktisch fahren. Und genau diese Geduld war der Schlüssel zum ersten Sieg.

Nach der ersten Etappe lag Tänak auf Rang drei, nur 9,5 Sekunden hinter der Spitze. Der aktuelle Fiesta taugt ihm. Abgesehen von einem Ausrutscher in Korsika ist Tänak bei jedem WM-Lauf in diesem Jahr mindestens Vierter geworden, drei Mal stand er auf dem Podium. Tänaks Aus-

sagen beim Testen sind für das Team so wertvoll, dass der Este vor der Rallye Portugal erstmals vor dem Weltmeister ans Lenkrad durfte, damit Sébastien Ogier auch mal von den Erkenntnissen von Tänak profitieren kann und nicht nur umgekehrt.

Schon in Monte Carlo merkte der Youngster, dass er an guten Tagen mit dem viermaligen Champion auf Augenhöhe liegt – und zuweilen darüber. Ogier erlebte das schlechteste Wochenende der Saison. Dass es mit dem dritten Saisonsieg schwierig würde, war vorher klar. Gerade auf den sardischen Schotterpisten mit Sandauflage ist die erste

Startposition tödlich. Als der erste Tag vorbei war, standen schon 41 Sekunden Rückstand auf der Uhr. Wieder mal untersteuerte der Fiesta dem Weltmeister zu sehr. „Immer, wenn ich versucht habe, ein bisschen schneller zu fahren, wäre ich fast abgeflogen.“

Selbstkritischer Champion

Ogier suchte nicht nach Ausreden: „Ich bin schon besser gefahren als hier“, bekannte er und beschränkte sich aufs Punktesammeln. Und trotz des mauen fünften Platzes und „nur“ Rang drei in der finalen Powerstage gehört der Titelverteidiger zu

den Gewinnern des Wochenendes, denn die Konkurrenz verpasste die Chance, die Schwäche des Franzosen auszunutzen.

Da wäre zunächst Jari-Matti Latvala. Auch der Finne war früh in der Spitzengruppe auf und hielt den Anschluss. Toyota zeigte eine starke Mannschaftsleistung. Juho Hänninen lag zeitweilig in Führung, und trotz eines Frontalaufpralls, der den Kühler platzen ließ, holte die Nummer zwei im Team von Tommi Mäkinen mit Platz sechs sein bestes Saisonergebnis.

Inoffiziell ist der Routinier aus Finnland aber schon die Nummer drei, denn bei seinem

zweiten Auftritt im World Rally Car zeigte Landsmann Esapekka Lappi eine grandiose Leistung. Der 26-Jährige aus Pieksämäki holte sich sechs Bestzeiten, darunter die Powerstage und fünf Extrapunkte. Seinen Auftritt tat der WRC2-Champion als größte Selbstverständlichkeit ab, anstatt sich über seinen schnellen Anschluss an die Weltspitze zu freuen, haderte er mit dem Freitagmorgen, als ihn ein gebrochener zweiter Gang im Getriebe über eine Minute kostete. Allerdings wäre auch ohne diese Panne nicht mehr als Platz vier drin gewesen – aber immerhin.

Am Samstagmittag lagen alle drei Toyota in den Top Fünf, allen voran Latvala, der dem Auto mit seiner Erfahrung beigebracht hat, nicht nur auf schnellen Strecken konkurrenzfähig zu sein. Vor allen an der Traktion in langsamen Kurven hat die japanisch-finnische Allianz gearbeitet. Technikpartner BOS hatte für den sardischen Sandkasten extra neue Dämpfer entwickelt, die noch besser ansprechen. Die allerdings waren Latvala dann doch zu weich, das Fahrverhalten zu schwammig. Er ließ sie ebenso wie Lappi nach einem Tag wieder ausbauen.

Der Mann mit den meisten WM-Einsätzen im Feld agierte mit hoher Schlagzahl, ohne dabei unnötige Risiken einzugehen. Er war am Schluss der nächste Jäger des führenden Tänak und probierte trotz rund 24 Sekunden Rückstand bei nur noch verbleibenden 42 Kilometern am Sonntag eine frühe Attacke. Fünfeinhalb Sekunden nahm er Tänak ab, weil dieser sich eine kleine Schwäche leistete und in einer Kurve zu weit nach außen in ein Gebüsch rodelte und zurücksetzen musste. Staub im Cockpit hatte ihm die Sicht genommen.

Aber Latvala würgte auf dem tiefen Geläuf der später auch als Powerstage vorgesehenen Prüfung in einer besonders ausgefahrenen Kehre den Motor ab, und der Abstand war wieder der gleiche. Im Prinzip war der Finne mit seinem zweiten Rang glücklich, er machte sechs Punkte auf Ogier gut, nur hätten es noch vier mehr sein können. Clever rückte er das Wochenende über regelmäßig mit nur einem Ersatzrad auf, um sich für das Finale einen komplett frischen Reifensatz aufzubewahren. Tatsächlich war Latvala auf der Powerstage auf Bestzeitkurs – bis er in derselben Kuhle hängen



„Titänak“ ist endgültig aus den Tiefen aufgetaucht



Das Hyundai-Team verschenkte einen Doppelsieg

! Ott Tänak ist erst der zweite Este, der eine WM-Rallye gewonnen hat. Der letzte war sein Mentor Markko Martin mit einem Sieg 2004 in Spanien.

gen blieb wie beim ersten Durchgang. So blieben nur die fünfschnellste Zeit und ein Extrapunktchen.

Noch ganz anders hätte Ogier-Verfolger Thierry Neuville zuschlagen können. Der Belgier zeigte wie bei den letzten Rallyes eine starke Leistung. Der Belgier überrumpelte und distanzierte Ogier mit einer frü-

hen Offensive. „Das war ein Spiel mit dem Feuer“, gestand er nach dem Husarenritt. Kurz nach Halbzeit war er mit knapp neun Sekunden Rückstand Zweiter, doch dann ließen plötzlich die Bremsen nach. Neuville verlor auf der zwölften Prüfung eine Minute und damit jede Siegchance. Der Belgier feuerte wütend den Helm aufs Lenkrad. Er hätte mit einem Sieg 14 Punkte auf Ogier gutmachen können und sich in der Tabelle bis auf acht Punkte an den Platzhirsch herangepircht, so blieben Platz drei und nur vier zurückeroberter Zähler.

Für Hyundai war der italienische WM-Lauf gleich dreifach bitter: Dani Sordo fuhr vier Bestzeiten und bewies, dass auch er das Zeug zum Gewinnen gehabt hätte, aber ein Turboschaden kostete schon am Freitag alle Hoffnung. Durch Verspätungen an diversen Zeitkontrollen und

Trotz großer Flossen flogen die Autos an Micky's Jump noch immer steil in den Himmel



eine länger dauernde Reparatur kamen weitere knapp zwei Minuten dazu, und danach fehlte immer noch Ladedruck. Der Spanier wurde Zwölfter und konnte nur dank der zweitschnellsten Zeit auf der Powerstage noch vier Punkte holen.

Ohne Frau und Hinterrad

Die besten Karten bei der koreanisch-deutschen Koalition aus Alzenau hatte Hayden Paddon gehabt. Mit frischer Energie durch die Trennung von seiner langjährigen Freundin, dank einer perfekten Startposition im WRC-Mittelfeld am Freitag und seiner ohnehin starken Affinität zu Sardinien fuhr der Neuseeländer in Führung und distanzierte auch Neuville, aber bevor sich Teamchef Michel Nandan Gedanken über etwaige Stallorder machen musste, rumpelte Paddon kurz vor Ende der zweiten Etappe gegen eine Böschung



Ogier hat auch an seinem schlechtesten Wochenende 13 Punkte gesammelt



Alle drei Toyota waren überraschend schnell, Latvala wurde Zweiter

Wie in Portugal hatten neun Fahrer echte Gewinnchancen, darunter alle drei Hyundai und Toyota. Ausgerechnet Ogier zählte nicht zum Kandidatenkreis.

denn M-Sport hat die Führung sechs Rallyes vor Schluss schon auf 40 Punkte ausgebaut und zeigt keine Anzeichen von Schwäche. Ganz im Gegenteil. Dank Tänak, der sich von hinten in Ruhe anschaute, wie sich vorn einer nach dem anderen wegwarf oder zerbröselte, hat das Team nun einen zweiten echten Siegfahrer.

Und anders als bei Hyundai, wo sich Neuville und Paddon nur notdürftig vertragen, sind die M-Sport-Mannen ein echtes Team. Sébastien Ogier war einer der ersten Gratulanten, der Tänak umarmte. „Er hat das echt verdient“, sagte der Franzose. Vielleicht war es der Enthusiasmus der Kollegen, der auch das estische Duo am Ende für seine Verhältnisse fast extatisch aus sich herausgehen ließ. Martin Järveoja führte bei der Siegerehrung einen Salto vor, und Ott Tänak hüpfte ins Meer. ■

und riss sich rechts hinten die Aufhängung samt Antriebswelle ab. „Ein Schuljungenfehler“, maulte der Kiwi über sich selbst und hatte einen Tag später noch mehr Grund zur Selbstbezeichnung: Er zerknüllte den frisch reparierten i20 an einer Mauer.

Der verpasste Doppelsieg von Sardinien könnte dem Team am Jahresende noch richtig wehtun,

RALLYE SARDINIEN (8.–11.6.2017)

7. von 13 Läufen, 19 Wertungsprüfungen über 312,7 km

1. Tänak/Järveoja (EST/EST) Ford Fiesta WRC	3:25:15,1 h
2. Latvala/Anttila (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+12,3 s
3. Neuville/Gilsoul (B/B) Hyundai i20 WRC	+1:07,7 min
4. Lappi/Ferm (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+2:12,9 min
5. Ogier/Ingrassia (F/F) Ford Fiesta WRC	+3:25,3 min
6. Hänninen/Lindström (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+3:38,5 min
7. Ostberg/Floene (NOR/NOR) Ford Fiesta WRC	+6:31,8 min
8. Lefebvre/Moreau (F/F) Citroën C3 WRC	+8:07,8 min
9. Camilli/Veillas (F/F) Ford Fiesta WRC	+11:15,8 min
10. Kopecky/Dresler (CZ/CZ) Skoda Fabia R5	+11:21,4 min

Bestzeiten: Lappi 6, Sordo 4, Tänak 3, Neuville und Paddon 2, Meeke und Hänninen 1

WM-STAND FAHRER

1. Ogier	141
2. Neuville	123
3. Tänak	108
4. Latvala	107
5. Sordo	70
6. Evans	53
7. Breen	43
8. Paddon	33
9. Hänninen	29
10. Meeke	27



WM-STAND MARKEN

1. M-Sport-Ford	234
2. Toyota	194
3. Hyundai	143
4. Citroën	97

WRC2 Italien

Skoda siegt weiter



Jan Kopecký feierte im Werks-Fabia seinen ersten WRC2-Erfolg auf Schotter

Auch beim siebten Saisonlauf hatte ein Skoda-Werkspilot die Nase vorn. Jan Kopecký siegte vor seinem Markenkollegen Ole Christian Veiby. Toyota-Junior Takamoto Katsuta darf nach fehlerfreier Fahrt mit aufs Podium.

Von: **Reiner Kuhn**

Kontrastprogramm in der zweiten Liga: Nach dem top und breit besetzten Pflichtlauf in Portugal stellten sich auf Sardinien nur acht WRC2-Teams dem Wettbewerb. Nicht nur der 23-jährige Vorjahressieger Teemu Suninen, der in Polen und Finnland in einem 2017er WRC von M-Sport ausrücken darf, verzichtete auf den Start. Auch der drei Jahre ältere Skoda-Werkspilot Pontus Tidemand, der nach vier Siegen bei vier Starts die WRC2-Tabelle souverän anführt, pausierte planmäßig.

Und da Andreas Mikkelsen, mittlerweile beim Citroën-Werks team andockte und seinen Saisonfolgen von Monte Carlo und Korsika keinen mehr hinzufügen kann, sorgte zumindest eine Frage für Spannung: Wer kann sich auf den materialmordenden Schotterpisten schadlos halten und nach Tidemand und Mikkelsen

in die WRC2-Siegerliste eintragen?

Kaum nahm die Rallye Fahrt auf, war die Messe gelesen. Skoda-Werkskollege Jan Kopecký übernahm in der zweiten Prüfung die Führung und ließ weitere 12 von 19 möglichen Bestzeiten folgen. Kopeckýs junger Markenkollege Ole Christian Veiby hatte sich früh auf Rang 2 etabliert. Der 20-jährige Norweger, der im Rahmen des Skoda-Förderprogramms gerade die Rallye Canberra in der Asien-Pazifik-Meisterschaft gewonnen hat, balgte sich nur kurz mit Lokalmatador Fabio Andolfi um die Rolle des ärgsten Kopecký-Verfolgers. In WP 6 setzte der italienische Mitfavorit seinen Hyundai i20 R5 vehement neben die Strecke und musste auf den Neustart verzichten. Nach zwei Reifenschäden verlor Veiby auch den Anschluss und verzichtete auf weitere Attacken.

Verständlich, haderten auch die ihm folgenden Franzosen Yohan Rossel (Citroën) und Pierre-Louis Loubet (Ford) früh mit Plattfüßen und mussten gar Toyota-Junior Takamoto Katsuta ziehen lassen, der sich darauf konzentrierte, den von Tommi Mäkinen Racing betreuten Ford Fiesta R5 möglichst fehlerfrei und unversehrt ins Ziel zu bringen. Nach acht Prüfungen waren die Plätze bezogen.

Ein echter Gegner für Kopecký wäre allenfalls M-Sport-

Werksfahrer Eric Camilli gewesen. Der Franzose landete im Ziel 5,6 Sekunden vor dem Tschechen, war aber in der WRC2-Kategorie nicht eingeschrieben.

So feierte Kopecký im dritten Anlauf den WRC2-Sieg auf der Mittelmeerinsel. Für den 35-jährigen war dies zugleich der erste Erfolg bei einem Schotter-WM-Lauf und der insgesamt dritte WRC2-Sieg seiner Karriere. ■

! Mit 20 war Takamoto Katsuta Formel-3-Vizemeister in Japan. Ein Jahr später wechselte er ins Rallye-Cockpit. Seit 2015 ist er im Toyota-Junior-team und lässt sich aufhorchen: Ob Finnland, Schweden oder Portugal – er sah jeweils das Ziel. Bei seinem vierten WRC2-Start enterte der 24-Jährige nun erstmals das Podium.



Ole Christian Veiby holte Rang 2



Takamoto Katsuta wurde Dritter

WRC2 SARDINIEN

- | | | |
|----|----------------------------|--------------|
| 1. | Kopecký / Dresler (CZ) | 3:36.36,5 h |
| | Skoda Fabia R5 | |
| 2. | Veiby / Skjaermoen (N) | + 2.16,4 min |
| | Skoda Fabia R5 | |
| 3. | Katsuta / Salminen (J/FIN) | + 7.01,9 min |
| | Ford Fiesta R5 | |

PUNKTESTAND NACH 7 LÄUFEN

- | | | |
|----|-----------------------|------------|
| 1. | Pontus Tidemand (S) | 100 Punkte |
| 2. | Teemu Suninen (FIN) | 54 Punkte |
| 3. | Eric Camilli (F) | 52 Punkte |
| 4. | Andreas Mikkelsen (N) | 50 Punkte |
| 5. | Jan Kopecký (CZ) | 49 Punkte |

KOMMENTAR

ALLES OFFEN!?

Was ist nur bei Citroën Racing los? Seit Herbst 2015 war klar: Ab der Saison 2017 konzentriert man sich auf die Rallye-WM. Ein Jahr Auszeit wollte man nutzen, um ein neues World Rally Car zu entwickeln und ein schlagkräftiges Team zusammenzustellen. Offenkundig scheint beides nicht geklappt zu haben. Sowohl bei der Technik als auch der Fahrerriege hinkt man der Konkurrenz hinterher. Während die Wettbewerber bei den Wolfsburger WM-Ausstiegern Fahrer oder Mechaniker abwarben und mit Zulieferern der Noch-Weltmeister anbandelten, machte man in Frankreich sein ureigenes Ding. Ein Fehler, wie sich längst rausstellte. Dazu kommt: Von der einst verschworenen Mannschaft scheint nicht mehr viel übrig. Wo ist die starke Führung? Es gilt, Marken- und Konzernvorstand mit klaren Konzepten zu überzeugen, Entscheidungen zu treffen, zu motivieren, sich vor und hinter die Mannschaft zu stellen. Doch eine klare Linie lässt sich bei Citroën kaum erkennen. Im Gegenteil, Teamchef Yves Matton scheint bewusst rumzueiern. „Alles offen“, ist aber kein cleveres Statement, sondern der mediale Offenbarungseid. Zu sehr wird deutlich, dass der Moment nachher, morgen, nächste Woche oder gar nicht sein könnte und man vieles hat, nur keinen Plan. Sollte es am Budget für ein Erfolg versprechendes Engagement in der Rallye-WM fehlen, hätte man in der Tourenwagen-WM bleiben oder eine günstigere Serie entern müssen. Mancher fürchtet schon mit Schaudern ein abruptes Ende wie bei Volkswagen. Vor zwölf Monaten schien dort ebenfalls alles im Lot. Doch trotz erneuertem Bekenntnis folgte am Saisonende der WM-Ausstieg.



Reiner Kuhn
Redakteur



Teamleader Kris Meeke ging nach dem üblichen Prozedere vor: Erst ganz schnell, dann ganz draußen

Bei Citroën agiert man weiter im roten Bereich. Während Kris Meeke den nächsten Totalschaden abliefern, Craig Breen strauchelt, und Gaststarter Andreas Mikkelsen sich durchwühlt, tut sich Teamchef Yves Matton schwer, eine klare Linie erkennen zu lassen.

Von: **Reiner Kuhn**

Ein Zelt und doch zwei Welten: Nach 313 Wertungskilometern parkt Andreas Mikkelsen seinen Dienstwagen im Service von Citroën Racing. Nur wenige Meter daneben steht noch immer der abgedeckte C3 WRC von Kris Meeke, den dieser zwei Tage zuvor irreparabel aufs Dach legte. Gastfahrer Mikkelsen schält sich aus dem Cockpit, klatscht die Mechaniker ab und freut sich über seinen ersten Einsatz in einem WRC der neuen Generation, Gesamtrang 8, und mehr noch: über die Lernkurve in den vergangenen Tagen. „Wir sind unser eigenes Tempo gefahren und haben viel ausprobiert. Mit dem Verlauf bin ich sehr zufrieden“, zieht der 27-jährige Norweger ein positives Fazit. Der zehn Jahre ältere Teamleader aus Nordirland ist zu diesem Zeitpunkt längst zu Hause. Sieben Unfälle stehen in der ersten Saisonhälfte einem Sieg entgegen. Doch nicht nur seine

Zwischenbilanz ist erschreckend. Seine Kollegen Craig Breen und Stéphane Lefebvre blieben ebenfalls hinter den Erwartungen zurück. Über mögliche Gründe will niemand sprechen.

Teamchef Yves Matton gibt sich aufgeräumt. „Natürlich sind wir nicht da, wo wir gerne wären. Dennoch bin ich davon überzeugt, dass wir unsere Ziele erreichen und in der zweiten Saisonhälfte Rallyes gewinnen können.“ Druck verspüre er keinen. Gravierende Fehler könne man ihm auch nicht anlasten. Entscheidungen würden schließlich im Unternehmen abgestimmt, egal ob zum Thema Fahrzeug oder Fahrer. Dann doch ein Hauch von Selbstkritik: „Womöglich war es nicht die beste Entscheidung, für die Entwicklung nur auf einen erfahrenen Fahrer zu setzen, gerade bei einem WRC. Kris hat schon einige Autos entwickelt und den nötigen Speed. Die Problematik liegt wohl eher beim individuellen Fahrstil. Schon deshalb ist es gut, dass mit Andreas nun ein anderer Fahrertyp im Auto saß.“ Spricht das für eine gemeinsame Zukunft? „Vielleicht.“ „Mal sehen.“ „Im Moment ist alles offen“, grätscht Matton am Sonntagnachmittag Nachfragen zu einer erneuten Cockpit-Rochade in Polen ab.

Wenige Stunden später lässt er die Katze aus dem Sack: „Nach einer Serie von enttäuschenden Ergebnissen haben wir Kris gebeten, bei der kommenden Rallye einmal Luft zu holen“, erklärt Matton. „Diese Pause gibt ihm

die Chance, seine Batterien neu aufzuladen und nimmt Druck von seinen Schultern, auch um sich für die Rallye Finnland bestens vorzubereiten.“ Wie Meeke in seiner jetzigen Form an seinen Vorjahressieg anknüpfen soll, bleibt unklar.

Statt neben der längst überfälligen Verpflichtung von Mikkelsen, nun dem schnellsten, viermal siegreichen und bis Ende 2018 unter Vertrag stehenden Meeke den Rücken zu stärken, sollen Craig Breen und Stéphane Lefebvre weiterfahren, gemäß sportchef Matton allerdings mit bescheidenen Ambitionen: „In erster Linie wird es erneut darum gehen, die Rallye ohne Fehler zu beenden.“ ■



Andreas Mikkelsen: zweite Chance



Kris Meeke: Denkpause

Rallye-WM

Ein Sprung wie kein anderer

Alljährlich pilgern die Rallyefans auf Sardinien an eine ganz bestimmte Stelle. Aus gutem Grund: Nirgends fliegen die World Rally Cars höher als an der Kult-Kuppe „Micky's Jump“.

Von: **Reiner Kuhn**

Rallyefans kennen für besondere Sprünge nur einen Parameter: Je weiter die Akteure fliegen, desto besser das Spektakel. Anders auf Sardinien. Nach dem berühmtesten Schanzentisch der Insel enden die weitesten Sprünge schon bei mageren 25 Metern. Nicht die Weite entscheidet hier, sondern die Höhe, mit der die Rallyepiloten ihre Gerätschaften in den



Holzer will das Findelkind Corsa R5 doch noch zum Laufen bringen

Himmel feuern. Wie Raketen steigen die Fahrzeuge am Ende der gut 100 Meter langen Zufahrt auf. So hoch, dass selbst Dirk Nowitzki Mühe hätte, Pflegedienst am Unterboden zu verrichten.

Der Grat zwischen Heldentum und Bruchlandung ist dabei denkbar klein, zumindest für Amateure und Erstaufsteiger. Erfahrene Profis dagegen wissen,

wie es funktioniert. „Nach einer engen Kurve schaltest du hoch bis in den Fünften, bremsst eine Sprungkuppe mit folgender Linksecke an und zappst über die Lenkradwippe zwei Schaltstufen zurück. Beim Einlenken zielst du dann etwas rechts von der am Himmel auftauchenden Bergspitze, das war's“, beschreibt Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville

die korrekte Anfahrt zu Micky's Jump. Tagesgeschäft für die WM-Asse.

„Wichtig ist nur das richtige Tempo“, erklärt Ford-Privatier Mads Östberg. „Die Linie ist das kleinere Problem, die Landefläche ist ja gut 20 Meter breit.“ Doch Vorsicht: Zu ungestüme Luftkurse bohren ihre Mobile mitunter frontal in den sardischen Schotter oder krachen nach der Landung in die Steinmauer, die rechts neben der Strecke als Begrenzung dient. Trotz fulminanter Höhenflüge wurden aus dem Spitzefeld in diesem Jahr keine Verluste gemeldet. Auch weil die WM-Asse Micky's Jump mittlerweile bestens kennen. „Auf der knapp 30 Kilometer langen Wertungsprüfung Monte Lerno ist das eine eher einfache Passage“, entzaubert Weltmeister Sébastien Ogier die berühmt-berüchtigte Kult-Kuppe. ■

Junior-WM

Tannert auf dem Podium

Auftaktsieger Nil Solans gewinnt auch den zweiten Lauf zur Junior-WM. Julius Tannert kommt als Dritter ins Ziel.

Acht der neun gestarteten WM-Junioren überstanden mit ihren Einheits-Ford Fiesta R2 den Brutaloritt auf Sardinien. Nil Solans, der die Rallye Portugal als Probegalopp nutzte, wurde seiner Favoritenrolle gerecht und gewann nach Korsika auch die zweite von sechs Junior-WM-Runden. Weitere Parallele: Auch diesmal konnte dem Spanier nur Nicolas Ciamin folgen, der Franzose wurde mit 46,1 Sekunden Rückstand Zweiter. Clever und smart agierten bei

ihrem Sardinien-Debüt auch Julius Tannert und Co Jürgen Heigl. Zwar musste auch das deutsch-österreichische Duo den extrem materialmordenden Schotterpisten ihren Tribut zollen, arbeitete zwei Hinterachsen, mehrere Dämpfer, Querlenker, Radlager und einen Turbolader auf, kämpfte sich bis Samstagabend aber auf Rang drei nach vorne. Auch beim Schlusspurt blieb der Sachse cool und verteidigte seinen Podiumsrank (+3:20,8 min) gegen den WM-erfahrenen Elsässer Terry Folb (+4:41,2 min). „Wir haben kaum Fehler gemacht und versucht, auf das Auto aufzupassen. Ein tolles Wochenende und ein Schub für mein Selbstvertrauen“, schaut Tannert auch nach vorne. ■ RK



Trotz reichlich Materialverschleiß fuhr Julius Tannert auf Rang drei

AUS DEM SERVICEPARK

MOTORENWECHSEL

Kaum hatte Mads Östberg seinen Test am Montag beendet, zeigte das WRC-Triebwerk bei der obligatorischen Routineüberprüfung „Auffälligkeiten“. Ergo orderte Malcolm Wilson für seinen Edelkunden am nächsten Morgen höchstselbst einen neuen Motor. Dieser reiste von der M-Sport-Zentrale im englischen Cumbria über London und Rom nach Alghero, wo er am Mittwoch um 19.00 Uhr landete. 45 Minuten später hatte Prokop-Teammanager Quirin Müller das Aggregat verzollt und zum Service geschafft. Eineinhalb Stunden danach machte das von sechs flinken Mechanikern transplantierte Ersatzherz seinen ersten Muckser und man fuhr um 22.35 Uhr auf die Minute genau bei der Technischen Abnahme vor.

KLEIDERWECHSEL

Ein T-Shirt, frische Unterwäsche und etwas Waschzeug sind das Mindeste, was man (oder Frau) beim Anflug zur Rallye Sardinien im Handgepäck haben sollte. Denn mangels Direktverbindungen beinhaltet die Reiseroute

meist einen Zwischenstopp in Rom. Dort herrscht seit Jahren „Grande Casino“. Auch diesmal kamen zahlreiche Koffer einen, zwei, mitunter aber gar drei oder vier Tage verspätet an.

WILDWECHSEL

Musste DMack-Pilot Elfyn Evans mit seinem WRC am Samstag zwei plötzlich vor ihm auf der Strecke stehenden Kühen ausweichen, brachten WRC2-Akteur Lukasz Pieniazek deutlich kleinere, aber dafür erheblich zahlreichere Vierbeiner aus dem Konzept. Just als der Pole mit seinem R5-Peugeot um eine flotte Ecke bog, querte eine Gruppe Schafe die Piste. Dank dem schnellen Reaktionsvermögen der Fahrer blieben sämtliche Säugetiere an diesem Wochenende unversehrt.

COCKPITWECHSEL

Lange hat Sébastien Ogier darauf gewartet, kommende Woche ist es so weit: Im Vorfeld des Großen Preises von Österreich lässt Red Bull den viermaligen Rallye-Weltmeister ein Formel-1-Cockpit entern und bittet in der Steiermark zum Test. ■ RK

No Country for old Men

Verkehrte Welt in der Rallycross-Weltmeisterschaft. Petter Solberg verpasst zum ersten Mal das Finale und Mattias Ekström das Podium. Spitzenreiter Johan Kristoffersson baut dagegen mit einem weiteren Sieg die Tabellenführung kontinuierlich aus.

Von: **Sven Kopf**

Im Vorfeld des sechsten WM-Laufs hatte Petter Solberg (Volkswagen) geheimnisvoll angekündigt, für das Rennen in seinem Heimatland endlich den Schlüssel zum Erfolg gefunden zu haben. Schon immer hatte er es recht schwer in dem norwegischen Dörfchen Hell. Noch nie konnte der zweifache Weltmeister dort gewinnen, nur ein Podiumsplatz sprang bisher für ihn hier heraus. Ein Geheimnis machte er auch um die Veränderungen, die sein Team am Polo RX vorgenommen hatte, damit bei seinem Heimspiel alles rundlaufen möge. Doch offenbar passte der Schlüssel nicht.

Im Training noch beeindruckend schnell, ließen die Polos zu Beginn der Qualifikationsläufe mit einsetzendem Regen merklich nach. Die Konkurrenz witterte einen Schwachpunkt bei den übermächtig wirkenden Volkswagen. Nach der ersten Bestzeit von Mattias Ekström (Audi) betete das Solberg-Team am Samstagabend zum Sonnengott, während das übrige Fahrerlager Regentänze aufführte. Bis zum Q3 hielt sich Ekström wacker an der Spitze, dann schob sich Andreas Bakkerud (Ford) vorbei an die Spitze. Solberg gelang eine Bestzeit, allerdings hatte er Q3 verpatzt, als ihm Timmy Hansen ins Heck gefahren war. „Er hat es eben nicht so mit dem Rückspiegel“, maulte Hansen. Er war der Ansicht, Solberg hätte ihm die Tür vor der Nase zugeknallt, dabei war sein Vorstoß – gelinde gesagt – sehr optimistisch.

Im Halbfinale war für Solberg Schluss. Zu viert ging es direkt nach dem Start in die Joker-Lap. Das sorgte für viel Verkehr auf der Umgehungsstraße. Bakke-



Johan Kristoffersson sorgte in Hell für den dritten Volkswagen-Sieg in Folge

rud drängte Solberg ab, der geriet in den tiefen Schotter und drei Mitstreiter schlüpfen durch. Nun war guter Rat teuer, Kevin Hansen (Peugeot) und Timo Scheider (Ford) konnte Solberg noch kassieren, aber am Ende lieb nur Rang vier im Semifinale. Den Tränen nahe verfluchte der Ex-Weltmeister Landsmann Bakkerud für dessen Durchsetzungsstärke.

Das zweite Semifinale entschied Solbergs Teamkamerad Johan Kristoffersson für sich. Beinahe hätten den Tabellenführer zwei Plattfüße das Finale gekostet. Schon am Freitag hatte er sich ausgerechnet am Gasfuß verletzt, als ihm im Vorstartbereich der Peugeot von Sebastien Loeb über den Fuß gerollt war. Im vierten Qualifikationslauf zog er sich einen Reifenschaden zu, der ihn beinahe weit zurückgeworfen hätte. Doch am Ende blieb er unschlagbar und holte sich den zweiten Saisonsieg vor Bakkerud und Sebastien Loeb (Peugeot). Timur Timerzyanov (Ford) trug die Flagge aus dem STARD-Team von Manfred Sohl zum ersten Mal in diesem Jahr ins Finale. Damit bleiben die Privatfahrer auch weiterhin ernst-

zunehmende Kontrahenten. Scheider qualifizierte sich trotz einiger Motorprobleme in Q3 noch für ein Semifinale, kam dort über einen fünften Rang aber nicht hinaus. In der Tabelle steht nun Kristoffersson weiter

vorn, gefolgt von Weltmeister Ekström. Doch ob der beim nächsten Rennen im schwedischen Höljes überhaupt dabei sein wird, oder DTM auf dem Norisring fährt, steht derzeit noch nicht endgültig fest. ■

HALBFINALE 1

1.	Bakkerud	Ford Focus RS
2.	Loeb	Peugeot 208
3.	Timerzyanov	Ford Fiesta
4.	Solberg	VW Polo GTI
5.	Scheider	Ford Fiesta
6.	K. Hansen	Peugeot 208

HALBFINALE 2

1.	Kristoffersson	VW Polo GTI
2.	Ekström	Audi S1
3.	T. Hansen	Peugeot 208
4.	Block	Ford Focus RS
5.	Heikkinen	Audi S1
6.	Nitiss	Audi S1

FINALE

1.	Kristoffersson	VW Polo GTI
2.	Bakkerud	Ford Focus RS
3.	Loeb	Peugeot 208
4.	Ekström	Audi S1
5.	T. Hansen	Peugeot 208
6.	Timerzyanov	Ford Fiesta

WM-STAND FAHRER

1.	Kristoffersson	151 Punkte
2.	Ekström	143
3.	Solberg	134
4.	T. Hansen	102
5.	Loeb	102
6.	Bakkerud	100

WM-STAND TEAMS

1.	PSRX VW Sweden	285 Punkte
2.	Peugeot-Hansen	204
3.	Audi EKS	198
4.	Ford Hoonigan Racing	166
5.	Ford MJP Racing	115
6.	Ford STARD	82



Bakkerud: Zweiter beim Heimspiel

Der Champ schon wieder an der Spitze



Comini: Nach zwei dritten Plätzen in Salzburg ist der Titelverteidiger auch der Halbzeitmeister

Dusan Borkovic (Alfa Romeo) und Roberto Colciago (Honda) holten die Laufsiege bei den Rennen am Salzburgring. Stefano Comini (Audi) ist Halbzeitmeister 2017, während Jean-Karl Vernay eine Nullrunde erlebte.

Von: Michael Bräutigam

Über eines kann man sich in der laufenden Saison der TCR International Series nun wirklich nicht beschweren: mangelnde Abwechslung. Mit Ausnahme von Comini und Colciago gab es bisher noch keine Mehrfach-Sieger, bevor es zu den Rennen im Salzburger Hinterland ging. Da waren von vornherein die leistungsstarken Autos vom Schlage Honda Civic, Alfa Romeo und Opel Astra favorisiert. Sie alle verfügen über einen größeren Turbo als ihr Serienpendant, während Seat, VW, Audi und Subaru mit den Serienladern umherfahren. In der rela-

tiven „Höhenluft“ von rund 660 Metern ein großer Faktor.

Bereits beim freitäglichen Test zeigte der so schön gelegene Salzburgring sein hässliches Gesicht, als Attila Tassi in der berühmten Ostschleifen-Kurve die Kontrolle über seinen Honda verlor und das Auto nach Einschlag samt doppelter Rolle völlig zerstörte. Der Ungar aber blieb glücklicherweise unverletzt. Mehr noch: Über Nacht wurde von Autobauer JAS ein neues Auto nach Salzburg gebracht und Tassi konnte den Rest des Wochenendes bestreiten. Sein neuer Einsatzwagen wäre sowieso in die Hände des MIRA-Teams gelangt, denn mit diesem war der Start von Teamchef Norbert Michelisz kommendes Wochenende am Hungaroring geplant. Ob das Unfallauto repariert werden und Michelisz dennoch starten kann, wird sich erst im Laufe der Woche herausstellen.

Ein zweites Opfer war am Samstagmorgen gefunden, als Ferenc Ficza an gleicher Stelle abflog. „Es war mein Fehler“, gestand der 21-Jährige. Er zerstörte nicht nur seinen Zengo-Seat, son-

dern tat sich auch richtig weh. „Es ist nichts gebrochen, aber es tut weh. Ich bin ziemlich durchgeschüttelt, ansonsten geht es mir gut“, so der Zengo-Protegé. Der hofft, bei seinem Heimspiel wieder an den Start gehen zu können – dann vielleicht inklusive Kia-Premiere in der Serie.

Jäger: starke TCR-Premiere

Im Qualifying dann setzten sich die Favoriten doch durch, als Mat'o Homola für Opel die zweite Pole des Jahres einfuhr – flankiert von Dusan Borkovic im Alfa Romeo. Bei Opel wurde ein wenig Personalrochade gespielt. Statt Pierre-Yves Corthals saß nun mit Grégoire Demoustier ein anderer Ex-WTCC-Pilot am Steuer des zweiten Astra von DG Sport.

Zusätzlich setzte Kissling Motorsport, verantwortlich für die Entwicklung des Astra TCR, ein drittes Auto für Thomas Jäger ein. Der österreichische Youngster, bekannt vor allem aus dem „Eifelblitz“ in der VLN und nicht zu verwechseln mit dem ehemaligen DTM-Fahrer, feierte gleich zwei Premieren: die Rennpremiere mit einem Frontriebler – zu-

vor gab es nur zwei Testtage in Oschersleben – und erstaunlicherweise auch das Debüt auf dem Salzburgring. Der Wiener schlug sich dabei extrem beachtlich: P5 im Qualifying folgten zwei starke vierte Plätze in den Rennen. „Jetzt habe ich leider Blut geleckt“, sagte der 22-Jährige, der eigentlich in der TCR Germany am Red Bull Ring hätte starten wollen – da war das Feld aber schon voll. Ob auf die zunächst als einmaligen Einsatz geplante TCR-Premiere weitere Rennen folgen, wird sich zeigen.

Wie üblich sah das sportliche Geschehen Sieger und Verlierer. Vorab nicht mit großen Hoffnungen angereist waren vor allem die VW-Teams Leopard Racing und West Coast Racing. Leopard-Pilot Vernay reiste dabei als Tabellenführer an und wollte Schadensbegrenzung betreiben. Dazu bekam er erneut Rob Huff als starken „Wingman“ zur Seite gestellt, der auch den Rest der Saison absolvieren wird. Während Huff jedoch in die Top 10 des Qualifying vorfuhr, schaffte Vernay den Sprung ins Q2 nicht. „Ich bin nur hier, um zu helfen. Fah-



Starkes TCR-Debüt: Thomas Jäger (L.) mit Teamchef Stefan Kissling



Eines der Salzburg-Opfer: Der völlig demolierte Honda von Attila Tassi

ren muss er immer noch selbst“, sagte Huff trocken. Doch auch er konnte seine herausgefahrene siebte Startposition nicht einnehmen: Über Nacht wurde ein Motorwechsel fällig. „Das, was aus dem Kühler kam, sah aus wie Latte Macchiato“, beschrieb der Brite bildhaft die Brühe aus Motoröl und Kühlflüssigkeit.

Beide Leopard-VW crashen

In den Rennläufen kam es aber für die Leopard-Fahrer noch dicker, genauer gesagt im ersten Rennlauf. Erst flog Huff infolge eines Reifenschadens in der Ost-

»DER UNFALL WAR MEIN FEHLER. ES IST NICHTS GEBROCHEN, ABER ES TUT WEH. ICH BIN ZIEMLICH DURCHGESCHÜTTELT, ANSONSTEN GEHT ES MIR GUT.«

Ferenc Ficza

schleife ab, knallte in die Leitplanke und überschlug sich mehrfach: Safety Car. Nach dem Restart ereilte Vernay das gleiche Schicksal, wobei er noch stumpfer einschlug und sich ebenso wehtat wie der Ex-WTCC-Champ. Für beide avancierte damit der Österreich-Ausflug zur Nullrunde, da ein Start in Lauf 2 jeweils nicht mehr möglich war. Die Reifen waren erneut ein großes Thema. „Ich hatte gar keine Reifen mehr“, konstatierte zum Beispiel Comini. Und das war durchaus wörtlich zu nehmen: Sein linker Vorderreifen löste sich in seine Einzelteile auf, als das Safety Car zum zweiten Mal herauskommen musste. Glück für den Schweizer: Er pokerte richtig, dass das Rennen nicht mehr neugestartet wurde und behielt deshalb P3. Da er diese Position auch im zweiten Lauf einfuhr, ist der Titelverteidiger nun auch der Halbzeitmeister. Dicht dahinter folgt Lauf-2-Sieger Colciago, welcher mit Havarist Tassi einen Doppelsieg einfuhr. Lauf-1-Sieger Borkovic fiel nach Reifenschaden in Lauf 2 aus. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

NEUE(R) TCR-HERSTELLER

Die Anzahl der in der TCR engagierten Marken dürfte noch in diesem Jahr ansteigen. So hat eine italienische Firma bereits einen Fiat Tipo im Aufbau, der in den kommenden Wochen präsentiert werden soll – ein ähnliches Projekt wie Romeo Ferraris mit Alfa Romeo. Dazu gibt es im Fahrerlager Gerüchte zu einem weiteren japanischen Hersteller neben Honda und Subaru.

2018: TCR GOES USA

Lange war es im Gespräch, doch seit rund zwei Wochen ist es nun auch fix: Ab 2018 wird die TCR auch in den NASCAR-geprägten USA an den Start gehen. Der Plan sieht vor, als eigene Klasse

im Rahmen der IMSA Continental Tire Challenge zu starten. Anders als ursprünglich geplant bleibt damit also die „Street Tuner“-Klasse in der Serie bestehen und wird nicht von der TCR-Klasse ersetzt.

VALENTE IM RUHESTAND

Nach harzigem TCR-Saisonstart hat sich der langjährige WTCC-Pilot Hugo Valente für ein Ende seiner professionellen Rennfahrerkarriere entschieden. Er wolle nun ganz für seine Familie und damit vor allem für seine gut neunmonatige Tochter da sein. Sein Ersatzmann beim Seat-Team Craft-Bamboo ist der Brite Daniel Lloyd, der zuletzt MG-Werksfahrer in der BTCC war.

TCR INT. SERIES SALZBURG (A), 1. RENNEN

9. von 20 Läufen, 14 Runden à 4,241 km (21 gestartet, 18 gewertet)

1. Dusan Borkovic (SRB), GE-Force	Alfa Romeo	24:50,968 min
2. Mat'o Homola (SK), DG Sport	Opel	+ 0,873 s
3. Stefano Comini (CH), Comtoy Racing	Audi	+ 1,465 s
4. Thomas Jäger (A), Kissling Motorsport	Opel	+ 1,964 s
5. Pepe Oriola (E), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 2,638 s
6. James Nash (GB), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 3,098 s
7. Davit Kajaia (GE), GE-Force	Alfa Romeo	+ 4,006 s
8. Jens Reno Moller (DK), Reno Racing	Honda	+ 4,631 s
9. Attila Tassi (H), MIRA	Honda	+ 4,855 s
10. Frédéric Vervisch (B), Comtoy Racing	Audi	+ 5,373 s

Schnellste Runde: 1:26,791 (Comini)

TCR INT. SERIES SALZBURG (A), 2. RENNEN

10. von 20 Läufen, 17 Runden à 4,241 km (18 gestartet, 12 gewertet)

1. Roberto Colciago (I), MIRA	Honda	27:50,459 min
2. Attila Tassi (H), MIRA	Honda	+ 1,267 s
3. Stefano Comini (CH), Comtoy Racing	Audi	+ 1,503 s
4. Thomas Jäger (A), Kissling Motorsport	Opel	+ 1,945 s
5. Gianni Morbidelli (I), West Coast Racing	Volkswagen	+ 2,453 s
6. James Nash (GB), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 2,815 s
7. Daniel Lloyd (GB), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 6,777 s
8. Giacomo Altoè (I), West Coast Racing	Volkswagen	+ 7,436 s
9. Jens Reno Moller (DK), Reno Racing	Honda	+ 8,337 s
10. Mat'o Homola (SK), DG Sport	Opel	+ 9,431 s

Schnellste Runde: 1:26,583 (Jäger)

STAND FAHRER

1. Comini	125 Pkt.
2. Colciago	122
3. Vernay	113
4. Tassi	98
5. Borkovic	82
6. Oriola	79
7. Nash	66
8. Kajaia	59
9. Vervisch	53
10. Valente	46



STAND TEAMS

1. MIRA	222 Pkt.
2. Craft-Bamboo Racing	183
3. Comtoy Racing	182
4. GE-Force	141

Lupenreines Files-Double und Opels Auferstehung

Josh Files (Honda) konnte beide Rennen bei der zweiten Saisonstation am Red Bull Ring souverän gewinnen. Dino Calcum holte die erste Pole und das erste Saison-Podium für Opel.

Von: **Michael Bräutigam**

Mehr als 40 Fahrer standen auch beim zweiten Auftritt der ADAC TCR Germany in der laufenden Saison am Start. Und wieder einmal biss man sich gemeinsam die Zähne an Titelverteidiger Josh Files aus. Der Target-Honda-Pilot war mit

30 kg Erfolgsballast nach P1 und P3 in Oschersleben gut für die Alpenfahrt eingebremst. Und das schien auch Wirkung zu zeigen. Nur um wenige Tausendstelsekunden schaffte er den Sprung ins Q2. Wie sich später herausstellte, war da jedoch ein defekter Dämpfer der Schuldige. Mit neuem Dämpfer ging es zwar im Q2 trotzdem „nur“ auf P8 (nach Oestreich-Strafe für Motorwechsel Startplatz 7), aber auch da nur, weil die schnellsten Runden gestrichen wurden – Stichwort wieder einmal: „Track Limits“.

In den Rennen ließ der Vorjahresmeister wie üblich nichts anbrennen. Nach einem gewohnt guten Start dauerte es bis zur zweiten Kurve, ehe der Target-Honda mit der Startnummer 1 auch wieder auf genau dieser Position auftauchte. Danach war der Sieg nie mehr gefährdet, auch nicht durch zwei Safety-Car-Phasen, die das Feld jeweils wieder zusammenführten.

Dahinter wurde aber umso munter um die Podiumsplätze gekämpft. Das größte Kämpferherz zeigte Mike Halder. Der Privatier, der von Wolf-Power Racing unterstützt wird, hatte der

Papierform nach eigentlich keine Chance, mit seinem Seat gegen die Topspeed-Monster von Honda und Opel zu bestehen. Aber er verteidigte genau da, wo es nötig war, und fuhr da entscheidende Meter raus, wo es möglich war.

Calcum: Podium erkämpft

Das Podium komplettierte Dino Calcum, welcher tags zuvor die erste Pole für Opel in der ADAC TCR Germany herausgefahren hatte. Der Bochumer, mehrfacher Meister im Renault Clio Cup, musste nach verkorkstem Start eine Aufholjagd starten: „Eigentlich bin ich ein sehr guter Starter. Ausgerechnet hier, wo eine Siegchance da war, habe ich es versenkt“, haderte Calcum.

Am Sonntag zeigte sich ein ähnliches Bild wie am Vortag: Files, diesmal von Startplatz 3 kommend, übernahm gleich die Spitze und gab sie nicht mehr her. Dahinter führen sowohl Oestreich als auch der erneut sehr starke Halder weitgehend ungefährdet auf die Plätze 2 und 3.

„Das Auto war wieder einmal überragend. Es ist alles aufgegangen. So kann es definitiv weitergehen“, freute sich Files. Dass es

! Josh Files stürmt bereits jetzt mit großen Schritten Richtung Titelverteidigung. Nach nur vier Rennen hat er schon 55 Punkte Vorsprung auf seinen ersten Verfolger.

so weitergeht, dagegen haben die Gegner sicher etwas. „Die Saison ist noch lang, es kann noch viel passieren und er kann auch mal ausfallen“, sagte etwa Oestreich.

In der Rookie-Wertung erlebte Luca Engstler ein rabenschwarzes Wochenende: Außer P7 im Qualifying lief für den Allgäuer nichts zusammen, in beiden Rennen wurde er aufs Korn genommen. So muss er sich nun auch seine Führung in der Rookie-Wertung mit Simon Reicher teilen. Die Siege in dieser Extrawertung gingen an Reicher sowie Robin Brezina (beide Audi). ■

SPIELBERG, 1. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Josh Files	31:42,850 min
2. Mike Halder	+ 3,599 s
3. Dino Calcum	+ 4,594 s
4. Steve Kirsch	+ 5,551 s
5. Antti Buri	+ 6,440 s
6. Sheldon van der Linde	+ 9,378 s
7. Sandro Kaibach	+ 11,764 s
8. Jürgen Schmarl	+ 12,231 s
9. Alex Morgan	+ 12,589 s
10. Harald Proczyk	+ 13,111 s

SPIELBERG, 2. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Josh Files	32:12,577
2. Moritz Oestreich	+ 4,322
3. Mike Halder	+ 5,588
4. Kris Richard	+ 6,230
5. Dino Calcum	+ 6,772
6. Antti Buri	+ 8,011
7. Sandro Kaibach	+ 19,728
8. José Rodríguez	+ 19,970
9. Sheldon van der Linde	+ 21,693
10. Robin Brezina	+ 22,914

STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Josh Files	152 Punkte
2. Sheldon van der Linde	97
3. Kris Richard	82
4. Steve Kirsch	78
5. Mike Halder	75
6. Dino Calcum	73
7. Florian Thoma	69
8. Sandro Kaibach	68
9. Antti Buri	67
10. Tim Zimmermann	62



Das Podium in Rennen 1: Target-Technikleiter Albert Deuring, Mike Halder, Sieger Josh Files, Dino Calcum (v.l.)

Tourenwagen-WM

So funktioniert die Joker-Lap in Portugal

Ende der kommenden Woche ist es so weit: Die „Joker-Lap“ feiert Premiere in der Tourenwagen-WM. MSA erklärt, wie sie funktioniert.

Von: Michael Bräutigam

Eigentlich hätte die Joker-Lap-Premiere schon beim Saisonauftakt in Marra-kesch stattfinden sollen. Doch zum einen wurde keine sichere Lösung gefunden, zum anderen hätte die damals nicht existente marokkanische Regierung auch gar keine entsprechende Änderung abnicken können.

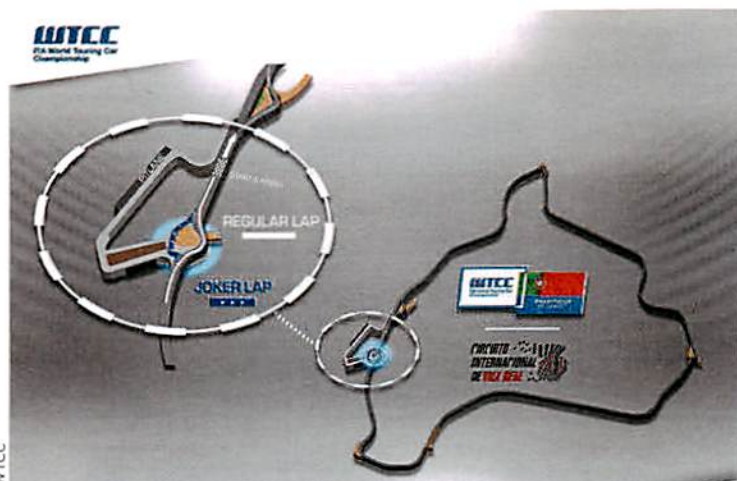
So wird nun also Vila Real die Ehre zuteil, erstmals im klassischen Rundstreckensport mit der Extra-Schleife zu fahren. Anders als erwartet wird dafür jedoch nicht die erste, sondern die letzte Schikane genutzt. Der Grund ist auch hier die Sicherheit: Lässt man die erste Schikane aus und

fährt über das Grid, kann man voll auf dem Gas bleiben. Entsprechend schnell käme man auf der Ideallinie ins Feld zurück, das von der Schikane aber natürlich extrem eingebremst ist.

Joker-Lap: 2 sek langsamer

Die jetzige Lösung nutzt den Kreisverkehr vor Start/Ziel und dabei auch die Boxeneinfahrt. Statt die Straße links herunter Richtung Paddock zu fahren, geht es aber direkt in eine Schikane, welche nach dem Kreisel wieder auf die Strecke führt.

Der Zeitverlust soll bei rund zwei Sekunden gegenüber der normalen Streckenvariante liegen. Auch das ist entgegen der ursprünglichen Erwartung, eine Art „Abkürzung“ zu schaffen. Übrigens: Natürlich muss jeder Fahrer die Joker-Lap – parallel zum Rallycross – einmal pro Rennen absolvieren. Dass auch am TV grafisch dargestellt wird, wer bereits die Joker-Lap absolviert hat, daran wird gearbeitet.



So wird gefahren: weiß die Rennlinie, blau die Linie der „Joker-Lap“

Erlaubt ist die Nutzung der Joker-Lap ab der jeweils dritten Rennrunde. Genutzt werden kann sie zum Beispiel, wenn man im Verkehr hängt und hofft, anschließend mit einigen freien Runden Boden gutzumachen und die Vordemänner zu schnappen, wenn diese ihrerseits die Ehrenrunde durch die Joker-Lap drehen.

Das Feedback sei „sehr positiv“, sagt der WTCC-Berater der FIA, Éric Nève. Wie beim Team-Zeitfahren „MAC3“ ist er eine der treibenden Kräfte hinter der Umsetzung dieser Neuerung. Auch die Fahrer finden es gut. „Es ist toll, neue Dinge und Optionen auszuprobieren“, sagt etwa der WM-Zweite Tiago Monteiro. ■

BTCC

Drei Sieger in Croft, Shedden liegt vorn

Parallel zur TCR International Series ist auch in der BTCC der Titelverteidiger der Halbzeitmeister: Gordon Shedden (Honda) führt das Feld an.

Die erste Saisonhälfte ging vergangenes Wochenende in Croft zu Ende, wo es einmal mehr drei verschiedene Sieger gab: Im ersten Durchgang setzte sich Ash Sutton (Subaru) durch, im zweiten Altmeister Colin Tur-

kington (BMW). Lauf 3 ging an Mat Jackson (Ford).

In der Tabelle ist nach 15 von 30 Läufen noch alles offen: Shedden führt mit 188 Punkten nur elf bzw. zwölf Zähler vor den BMW-Piloten Rob Collard und Turkington. Mit 168 Punkten hat auch Sutton noch Titelchancen. „In der Vergangenheit waren wir in der zweiten Jahreshälfte stark. Hoffentlich bewahrheitet sich das diese Saison wieder“, so Shedden. Bis Ende Juli hat die BTCC nun Sommerpause. ■ MBR



Macht aus allen Bedingungen das Beste: Tabellenleader Gordon Shedden

NASCAR

Pocono: erster Wood-Sieg seit Daytona 2011

Ryan Blaney (Ford) hat es geschafft: Mit 23 Jahren holte er seinen ersten Cup-Sieg. Es war auch der erste Triumph für die Wood Brothers seit mehr als sechs Jahren.

Erinnerungen an das Daytona 500 im Jahr 2011 wurden wach, als der weiß-rote Wood-Ford mit der goldenen Startnummer 21 in die Victory Lane rollte. Damals gewann Trevor Bayne mit gerade einmal 20 Jahren sensationell den prestigeträchtigen Saisonauftakt.

Seitdem hat die Mannschaft, welche seit dem vergangenen Jahr immerhin permanenter Starter ist, nicht mehr gewonnen. Doch nun wurde sie erlöst: Ryan Blaney, ähnlich wie Chase Elliott ein ganz großes Nachwuchs-Juwel, zeigte dabei, wie reif er bereits ist. Beim letzten Restart schnappte er sich auf

frischeren Reifen zunächst Leader Kyle Busch, um sich im Finish gegen den vehement nachdrückenden Kevin Harvick erfolgreich zur Wehr zu setzen.

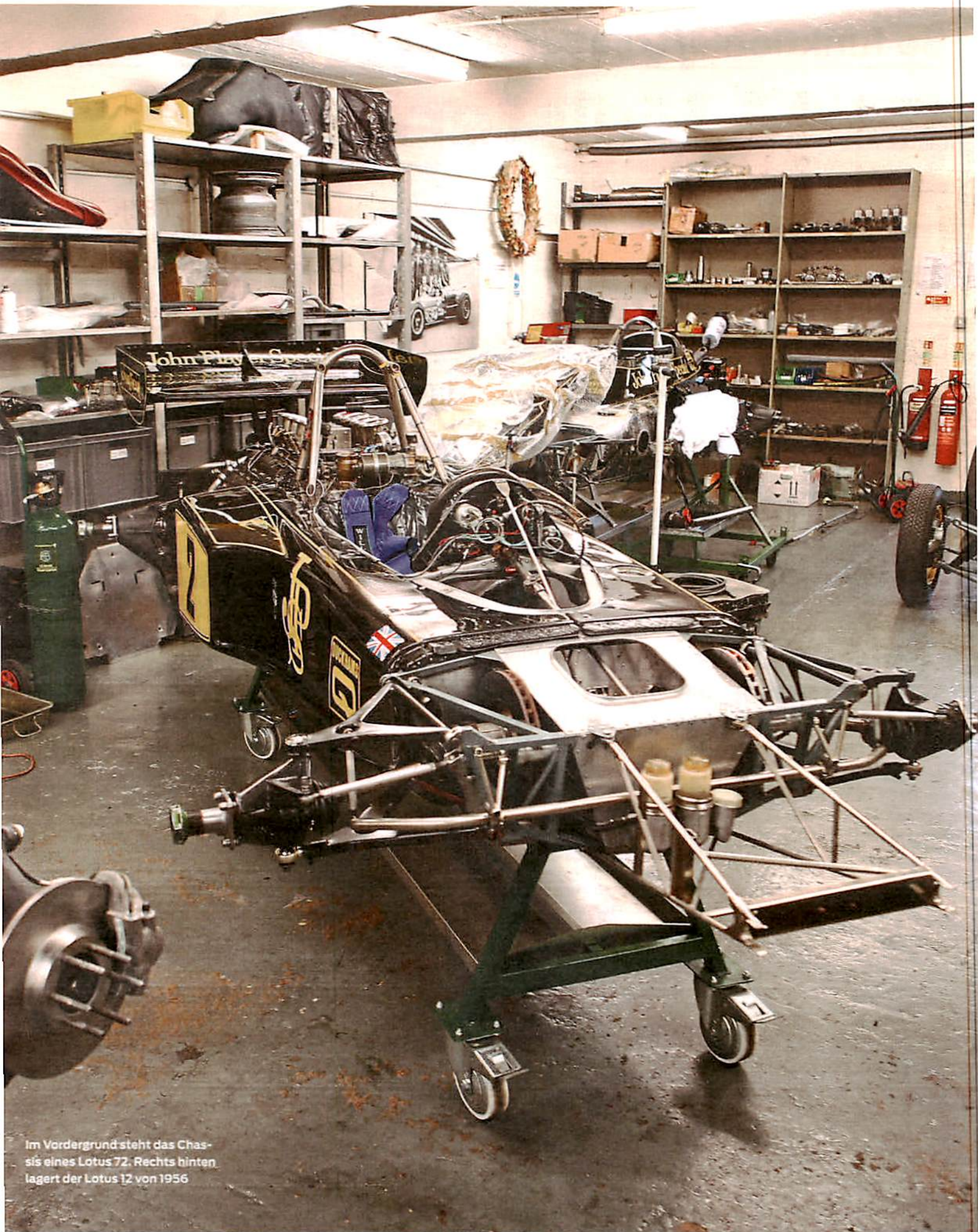
„Er war superschnell. Ich kann Kevin nicht genug danken, dass er sauber gegen mich gekämpft hat“, zeigte Blaney auch nach der Zieldurchfahrt Größe. „Ryan hat einen tollen Job gemacht“, gratulierte im Gegenzug der Geschlagene. Ebenfalls stark: Auch Erik Jones holte mit P3 sein bestes Karriereergebnis. ■ MBR

NASCAR CUP SERIES

Pocono/Pennsylvania

14. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ryan Blaney (USA)	Ford
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Erik Jones (USA)	Toyota
4.	Kurt Busch (USA)	Ford
5.	Brad Keselowski (USA)	Ford
6.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
7.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
8.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
9.	Kyle Busch (USA)	Toyota
10.	Matt Kenseth (USA)	Toyota



Im Vordergrund steht das Chassis eines Lotus 72. Rechts hinten lagert der Lotus 12 von 1956

Werkstatt mit Meisterflair

Lotus hat die Formel 1 mit seinem Erfindergeist und seinen Tragödien geprägt. Zwei Jahre vor dem Aus des Rennstalls 1994 gründete der Sohn von Colin Chapman, Clive, ein Werksteam für historischen Motorsport. Ein Besuch bei Classic Team Lotus in Hethel/England.

Von: **Andreas Haupt**

Die ruhmreiche Geschichte präsentiert sich nicht in einem Museum, sondern haust in einem etwas heruntergekommenen, einstöckigen Gebäude mit grünen Holzportalen und Metalltüren. Risse werten die Außenfassade ab, an einigen Stellen bröckelt der weiße Putz. Auch innen zeigen sich Abnutzungserscheinungen vergangener Jahrzehnte. Auf den weißen Klinkern sieht man an verschiedenen Stellen Abdrücke verschmutzter Finger. Wenn nicht gerade Werkzeugbänke und Regale mit Kisten, Auspuffkrümmern, Rennsitzen, Verkleidungsteilen und Zahnrädchen sie verstecken oder Bilder und Fotos von alten Rennautos und Fahrern die Schmutzflecken verdecken. Die Fotos erinnern wie die an den Leitungen aufgehängten Lorbeerkränze an die ruhmreichen Zeiten von Lotus.

Im Fußball gibt es legendäre Vereine wie Real Madrid, FC Barcelona, FC Bayern München und Manchester United. In der Formel 1 sind ihre Pendanten Ferrari, McLaren, Williams und Lotus. Die drei Erstgenannten prägen noch heute die Königsklasse. Der alte Lotus-Rennstall spielt dagegen nicht mehr im schnellsten Wanderzirkus der Welt mit. 1994 musste das Rennteam aus Mangel an Geld dichtmachen. Es fehlten die Sponsoren. Das Ende kam nach 491 GP-Starts und 79 Siegen. Nach sieben Konstruktors-Weltmeisterschaften und sechs Fahrertiteln mit Jim Clark (2),

Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi und Mario Andretti am Steuer.

Teamgründer, Firmengenieur und Konstrukteur Colin Chapman verlor 1982 nach einer Herzattacke sein Leben. Sein Vermächtnis pflegt Sohn Clive. Anstelle des Schnauzers trägt er einen Fünftagebart. Clive Chapman gründete 1992 das Classic Team Lotus. Man kann es so ausdrücken: Der Engländer führt einen Werksrennstall für historischen Motorsport. Sein Klassikteam beschäftigt heute 15 Mitarbeiter – eine Mischung aus Büroangestellten, Auszubildenden und altgedienten Mechanikern wie Robert Dance (82) – grüner Arbeitskittel, vom Handwerk beschmutzte Handflächen –, der schon in den 1960er-Jahren als Chefmechaniker Clark betreute.

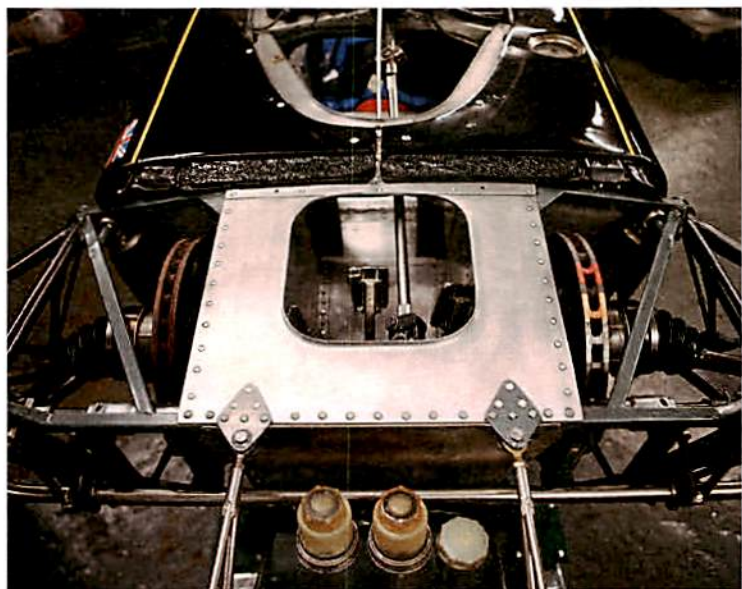
„Damals waren wir zu sechst“, erinnert sich Dance. „Wir waren schwer beschäftigt und mussten drei Fahrer versorgen. An den Grand-Prix-Wochenenden haben wir Mechaniker bis zwei Uhr nachts an den Autos gearbeitet und standen vor dem Frühstück wieder in der Garage.“ Heute zieht es den 82-Jährigen dreimal in der Woche zurück in die Werkstatt nach Hethel nahe Norwich, wo der Rennstall schon früher seine Basis hatte. Die Mecha-

»DIE MECHANIKER GINGEN UM ZWEI UHR NACHTS INS BETT UND STAN- DEN MORGENS VOR DEM FRÜHSTÜCK WIEDER IN DER GARAGE.«

Lotus-Mechaniker Bob Dance

kerlegende, die neben Clark auch mit Graham Hill, Mario Andretti, Ronnie Peterson, Ayrton Senna, Carlos Reutemann und Mika Häkkinen zusammenarbeitete, liebt es, an den alten Autos zu schrauben. So wie am Lotus 12. „Es ist aktuell eines von Bobs Spezialprojekten“, sagt Clive Chapman.

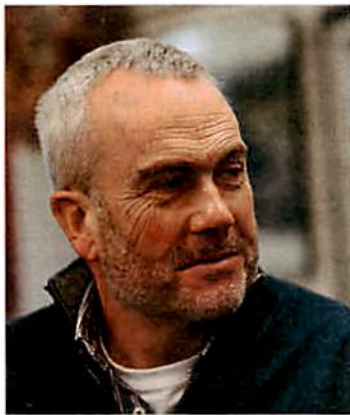
1956 baute Lotus mit dem Typ 12 seinen ersten offenen Einsitzer-Rennwagen. In der Werkstatt steht sein Gitterrohrrahmen, frei von Verkleidungsteilen. Ganz vorn platziert ist ein großer Kühler, dahinter schließt ein 1,5-Liter-Vierzylinder an. Den Frontmotor kippte man damals leicht nach hinten, damit die Kardanwelle tiefer verläuft. Zwischen Motor und Cockpit bunkert ein Tank den Treibstoff. Noch ist die



Die innenliegenden Bremsscheiben waren charakteristisch für den Lotus 72

ser Lotus 12 keinen Kilometer gefahren. Ein Schwarz-Weiß-Foto an der Wand erinnert daran, wie das Rennauto komplett aufgebaut aussah. Darauf strahlt Colin Chapman, der Einstein der Formel 1, am Holzlenkrad.

Auf der anderen Seite hängt ein weiteres Foto. Es stammt aus dem Jahr 1965 und zeigt Clark im Lotus 38 mit der Startnummer 82. Neben dem Rennwagen mit Ford-V8 in Mittelmotoranordnung knien Chapman und ein Mechaniker. Dahinter versammeln sich sechs weitere Personen. Es war das Jahr, als Lotus das Indy 500 gewann. „Jimmy ist dieses eine Rennen gefahren, stellte den Motor ab und das Auto wanderte direkt ins Ford-Museum“, berichtet Clive Chapman. Der Lotus 72 daneben ist dagegen Familieneigentum. Das Auto ist aufgebockt, es fehlen Räder, Frontflügel und Seitenkästen. Das Chassis hat vorne links eine kleine Schweißnaht – Folge eines Unfalls von Emerson Fittipaldi in Zandvoort 1973. „Die Marshalls mussten ihn aus dem



»WENN MAN EIN AUTO SEIT 50 JAHREN IM RENNBETRIEB EINSETZT, KENNT MAN ALLE EIGENSCHAFTEN UND PROBLEME.«

Clive Chapman

Auto schneiden“, erzählt Chapman.

Die Cockpitumrandung ist nicht verschraubt. Sie gehört eigentlich zum Lotus 72, der direkt davorsteht. Um einen weiteren 72er kümmert sich gerade Mechaniker Kevin Smith. Er streichelt zuerst mit den Fingern über den Heckflügel, später poliert er ihn. Auf der Fahrzeugfront liegen die Aufkleber für Startnummer und den damaligen Sponsor John Player Special. Die Zigarett-

tenmarke gab dem 72 seine schwarz-goldene Lackierung. Zwischen 1970 und 1975 brachte der Rennwagen als Nachfolger des Lotus 49 sowohl Erfolg als auch Leid über das Team. Jochen Rindt gewann darin 1970 als einziger Fahrer der Geschichte posthum den WM-Titel. Eine gerissene vordere rechte Bremswelle kostete ihn in Monza das Leben. Sieben weitere Rennfahrer starben wie Rindt in einem Lotus-Rennwagen: Herbert MacKay-

Fraser (1957), Alan Stacey (1960), Peter Ryan, Ricardo Rodriguez (beide 1962), Jim Clark, Mike Spence (beide 1968) und Ronnie Peterson (1978).

Die Bremscheiben versteckte Chapman im Lotus 72 innen unter der Verkleidung, was an den gestrippten Exemplaren in der Werkstatt gut sichtbar ist. Dadurch sollten die ungefederten Massen verringert werden. Eine Keilform und seitlich angeordnete Kühler prägten ebenso das Design wie die wechselnden Airbox-Aufbauten. Fittipaldi sicherte sich in dem Rennwagen 1972 seinen ersten Fahrertitel.

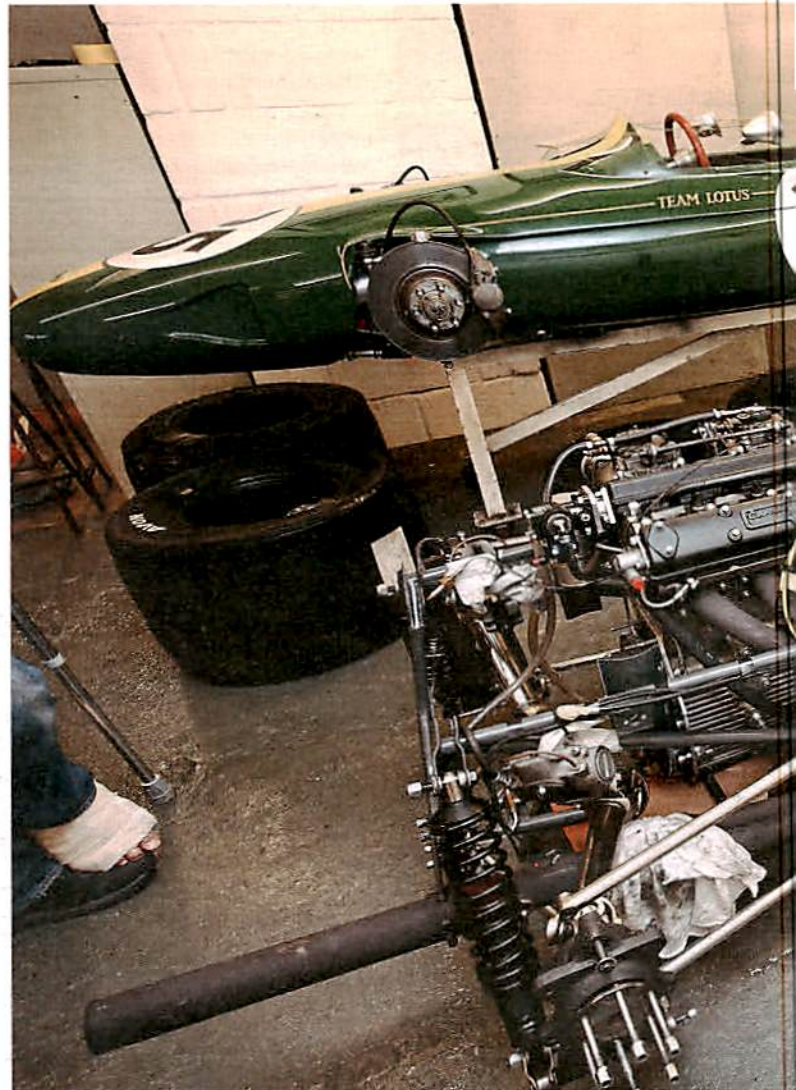
Viele der Rennautos im Atelier sind Sammlerstücke reicher Privatmänner. Chapman und seine Mannschaft kümmern sich um die Fahrzeuge, warten die Technik, reparieren und restaurieren. „Viele Ersatzteile stammen noch vom alten Rennteam. Wenn es keine gibt, nehmen wir die alten Konstruktionspläne her und bauen sie nach. Oder wir nehmen die Originalteile als Vorlage“, erklärt Chapman. Die Konstrukti-



In den Schubladen der Holzschränke verstaut das Team alte Zeichnungen



Der Typ 81 von 1980/81 baute als letzter Lotus auf einem Alu-Chassis auf



onspläne verstaubt man in riesigen Holzschubladen in einem Neben-zimmer. Auf der Ablage liegen die Originalskizzen von Chapman zum Lotus 27. Auf zwei Kisten stehen zwei kleine Windkanalmodelle. Die Schweißarbeiten an den Autos werden halbstündlich abgerechnet. Andere Einnahmequellen sind der Verkauf der Rennwagen, die Vergabe von Lizenzen und das Merchandising.

Chapmans Mannschaft reist wie früher zu Rennen rund um den Globus. Die Kunden bezahlen. 2016 brüllten die Lotus-Rennwagen an 23 Wochenenden auf 25 Veranstaltungen. Große Highlights sind die Rennen der FIA-Serie für historischen Motorsport. Ein großer Unterschied zu früher: Die Anzahl der Fahrer hat sich vervierfacht. „Zusammen haben es unsere Kunden 2016 auf 114 Starts gebracht“, referiert Chapman. „In 108 Fällen kamen sie ins Ziel.“ Das spricht für die Zuverlässigkeit. „Wenn man ein Auto seit 50 Jahren im Rennbetrieb einsetzt, kennt man alle Eigenschaften und Problemstel-

len“, scherzt der Sohn der Rennlegende.

Im Hauptabteil der Werkstatt arbeiten die Mechaniker noch an weiteren Rennwagen. Ein Lotus 20 hängt mit seinem Überrollbügel am Haken. Die Schutzvorrichtung entspricht nicht dem Original, sondern baut deutlich höher. Die Regeln verlangen es so bei historischen Grands Prix. Das Auto entwickelte Lotus für die Formel Junior. 118 Exemplare wurden gebaut. Hinter das Cockpit steckte man einen 1,1-Liter-Vierzylinder mit rund 86 PS. Rechts vor dem Typ 20 hat sich ein Lotus 16 auf Profilreifen mit gelben Felgen niedergelassen. Damaliges Einsatzgebiet: Formel 1 und Formel 2. Der Gitterrohrrahmen bindet vor dem Cockpit einen 2,5-Liter-Vierzylinder von Ford-Cosworth ein. Leistung: etwa 240 PS. „Im Prinzip ein Lotus 12 auf Steroiden“, flappst Chapman.

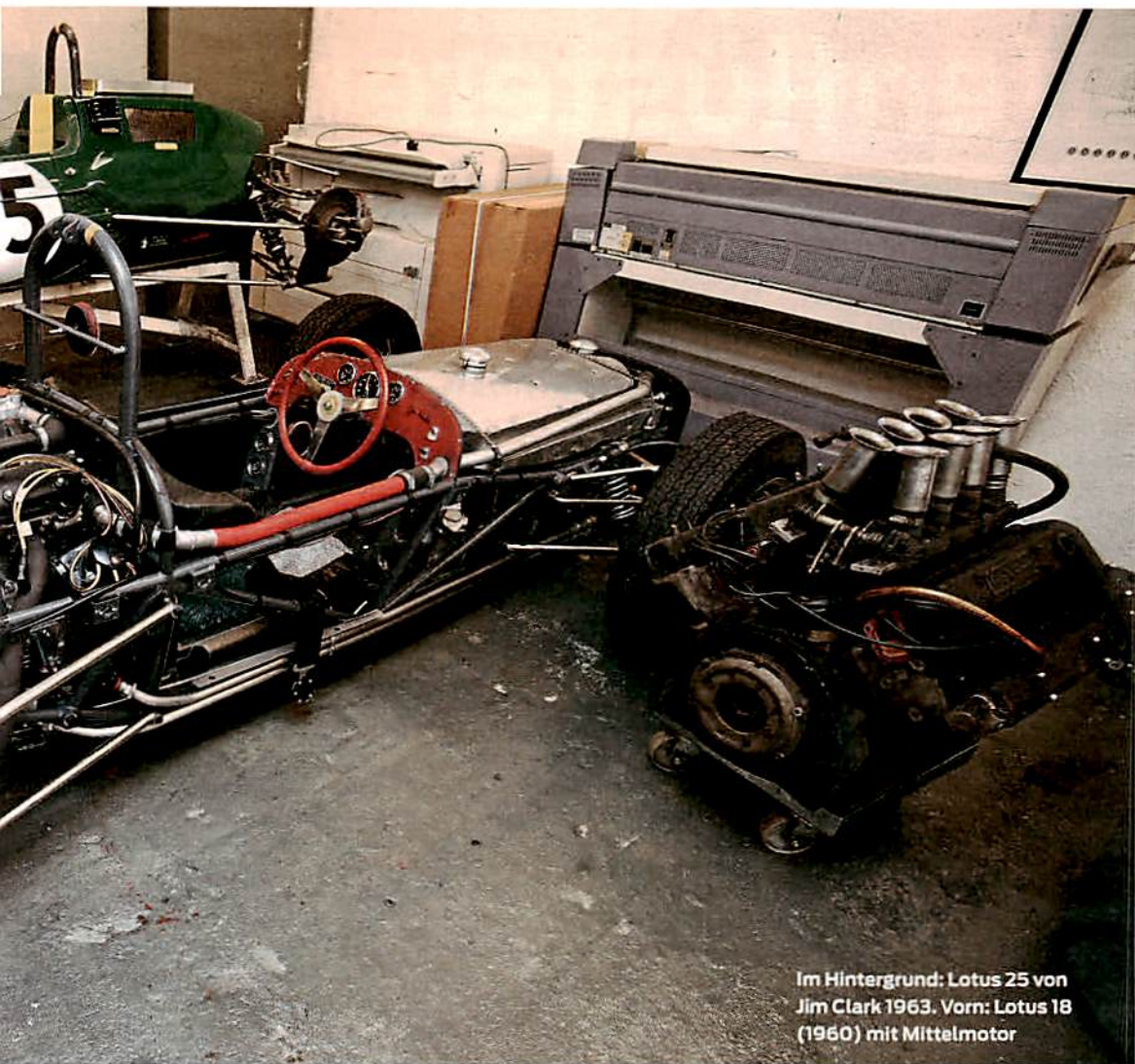
Es war das letzte Mal, dass sein Vater einen Motor im Fahrzeugbug installieren ließ. „Mein Vater war vom Frontmotor lange über-

zeugt. Er hatte seine eigenen Ideen, konnte aber auch ganz pragmatisch handeln. Wenn er gesehen hat, dass eine andere Idee besser funktioniert, hat er auf diese umgesattelt und etwas noch Besseres daraus gemacht.“ 1959 hatte Cooper mit dem T51 die Mittelmotor-Revolution eingeleitet. Chapman zog ab 1960 mit dem Lotus 18 nach.

Eines der Fahrzeuggestelle (Gitterrohrrahmen ca. 27 Kilo) lagert in einem Nebenraum. Mit der Startnummer 24, wie sie das Auto von Jim Hall beim GP USA 1960 getragen hatte. Stirling Moss beschenkte Lotus im selben Jahr in Monaco mit dem ersten Sieg der Teamgeschichte. Mit dem Typ 18 teilen sich noch ein Lotus 25 und 78 die wenigen Quadratmeter. Ihre Technik macht sie sexy wie Männer die ersten grauen Haare. Bob Dance wählt einen ganz pragmatischen Ansatz: „Rennsieg machen Autos attraktiv.“ Beide Autos stehen sinnbildlich für Colin Chapmans Erfindergeist. Clarks Weltmeisterauto von 1963 revolutionierte

den Motorsport mit seiner Mono-coque-Bauweise. Der Lotus 78 war ein Abtriebsmonster dank Ground Effect. Die Wirkung von umgekehrten Flügelprofilen in den Seitenkästen entdeckte Lotus durch Zufall. Der Aufbau eines Windkanalmodells war bei zu heißen Temperaturen abgesackt. 1983 setzte die FIA dem Ground Effect ein Ende.

Überall am Teamstandort sind Motoren, Getriebeteile und Flügel verstreut. In einem weiteren Zimmer kümmern sich Mechaniker um einen Lotus 77, 81/2 und 91, der erste Lotus-Rennwagen mit einem Mono-coque gemischt aus Karbon und Kevlar. Die Wand schmückt ein Foto der alten Truppe mit Graham Hill im Lotus 56 – ein Auto für das Indy 500 1968, dessen Gasturbine alle vier Räder antrieb. Das Experiment brachte nicht den gewünschten Erfolg. Wie sagte Basketball-Legende Michael Jordan einmal so schön: „Ich kann Scheitern akzeptieren. Aber was ich nicht akzeptieren kann, ist, es nicht versucht zu haben.“ ■



Im Hintergrund: Lotus 25 von Jim Clark 1963. Vorn: Lotus 18 (1960) mit Mittelmotor

! Das Classic Team Lotus hat seinen Teamsitz in derselben Straße wie die Lotus-Autoparte. Beide Unternehmen aus Hethel verbinden aber nur der Name und die Tradition. Derzeit baut das Klassikteam ein neues Gebäude, in das die Werkstatt und das Ersatzteillager ziehen sollen. Das Fundament ist gelegt, die Werks-erweiterung soll im Oktober abgeschlossen sein. In seiner Geschichte hat Lotus übrigens rund 1500 Mono-posto aufgebaut.



Der Reifenflüsterer

Andrea Dovizioso hat nach seinem Sieg in Mugello gleich einen in Barcelona nachgelegt. Der Italiener wusste mit der diffizilen Reifensituation am besten umzugehen.

Von: **Imre Paulovits**

Da stand die gesamte Ducati-Truppe inklusive CEO Claudio Domenicali in der Boxengasse und sang lauthals die italienische Hymne mit. Unter ihnen stand auch Jorge Lorenzo, bereits wieder in Zivilkleidung, und beklatschte seinen Teamkollegen Andrea Dovizioso, der ganz oben auf den Siegerpodest stand. Zum zweiten Mal innerhalb von sieben Tagen. Zuvor hat der 31-jährige Italiener zehn Jahre gebraucht, bis er seinen ersten MotoGP-Sieg im Trockenen einfahren konnte. Und wenn er auch seinen Crewchief Alberto Giribola mit der gleichen Freude mit Sekt abduschte wie eine Woche

zuvor Ducati-CEO Domenicali: Andrea Dovizioso bleibt mit beiden Beinen auf dem Boden der Tatsachen. Aber deshalb ist er wohl auch der Fahrer, den im MotoGP-Fahrerlager alle mögen.

Bis die Reifen schmelzen

Schon letztes Jahr war Barcelona ein Marterpfahl für die MotoGP-Reifen. Und der mittlerweile zehn Jahre alte Asphalt hat seit letztem Jahr noch einmal an Grip verloren und ist viel welliger geworden. „In Turn 3 haben die Autos neben der Innenlinie sogar Stücke aus dem Asphalt gerissen. Und in Turn 10 gibt es am Übergang von der Formel-1-Strecke zur alten Motorrad-Streckenführung eine regelrechte Sprungschanze“, stellte Randy Mamola fest, als er mit dem Ducati-Two-seater seine Runden drehte.

Michelin hatte zwei Wochen vor dem Grand Prix einen Reifentest mit den Teams organisiert, weil sie das Debakel, wie sie es im Vorjahr hatten, vermeiden wollten. Doch es nutzte nichts. Das heiße Wetter am GP-Wochenende

»DOVI WAR NIRGENDWO LANGSAMER ALS ICH, ABER AUF DEN GERADEN SCHNELLER.«

MARC MÁRQUEZ

machte die Situation noch schlimmer. Und bereits am Freitag stellte Marc Márquez fest: „Der härteste Vorderreifen ist auf der rechten Seite noch zu weich.“

Yamaha stand am schlimmsten da. Sie hatten auf den Test verzichtet – und das sollte sich rächen. WM-Leader Maverick Viñales und Vorjahres-Sieger Valentino Rossi rutschten genauso hilflos herum wie fünf Wochen zuvor in Jerez. „Es ist zum Verücktwerden“, knirschte Viñales. „Ich habe Wheelspin ohne Ende. Wir können die Leistung zurücknehmen, wie wir wollen, es dreht immer noch durch. Das Merkwürdigste ist, dass wir in Jerez das Problem mit dem Vorderreifen

hatten, hier funktioniert der tadellos. Jetzt haben wir das Problem mit dem Hinterreifen.“ Valentino Rossi stimmte dem zu: „Am Freitag ging es noch. Als es am Samstag wärmer wurde, ging uns der ganze Grip verloren.“ Den Spekulationen, dass er am Sonntag wieder ein Kaninchen aus dem Hut zaubern würde wie letztes Jahr, entgegnete er gleich: „Mit unserem letztjährigen Motorrad ging das, mit der 2017er geht das nicht, die ist viel empfindlicher bei solchen Bedingungen.“

Er sollte Recht behalten. Jonas Folger fühlte sich sichtlich wohl auf der letztjährigen Yamaha. „Wir haben die Sitzposition weiter nach hinten verschoben, jetzt ist die Balance von dem Motorrad besser geworden“, freute er sich. Es gab aber einen, dem das alles noch mehr entgegenkam: Leichtgewicht Dani Pedrosa, der in Jerez allen davongefahren war, hatte auch in Barcelona die beste Pace und stellte seine Honda auf die Pole-Position. Sein Teamkollege Marc Márquez hatte hingegen fünf Stürze an den Trainingstagen



Lange Zeit das Spitzenquartett: Pedrosa vor Dovizioso, Márquez und Folger



Dovizioso: unglaublicher zweiter Sieg



Jonas Folger: Durch Änderung der Sitzposition Startschwäche behoben, aber im Rennen falsches Mapping gewählt

zu verdauen, Dass er trotzdem weiter voll reinhielt, macht halt einen Marc Márquez aus.

Erstens kommt es anders

Doch im Rennen wurde es noch heißer. Und da war plötzlich alles noch einmal anders. Dani Pedrosa hielt zwar lange die Führung, und Jonas Folger fuhr lässig im Spitzenquartett mit, doch als die kritische Distanz erreicht war, fiel Folger zurück, „Die geänderte Sitzposition hat sich bewährt, ich konnte von Beginn an angreifen“, freute sich Folger. Der Deutsche Rookie fuhr gleich einen neuen Rundenrekord auf der Formel-1-Strecke. „Aber ab der zehnten Runde begann der Grip hinten nachzulassen, da habe ich auf ein sanfteres Mapping umgestellt. Als ich drohte, den Anschluss zu verlieren, habe ich wieder auf das schärfere Mapping geschaltet, und das war ein Fehler. Damit habe ich die Reifen ruiniert.“ So konnte Teamkollege Johann Zarco den Deutschen in der letzten Runde noch auf Platz 6 verdrängen, nachdem ihn zuvor

schon der zum Schluss unheimlich starke Jorge Lorenzo überholt hatte.

Aber das Rennen gehörte schließlich Andrea Dovizioso. Als er Dani Pedrosa überholt hatte, hetzte ihm Marc Márquez zwar nach, doch auch er konnte dem Italiener nicht folgen. „Meine Reifen waren zwar nicht viel schlechter, doch Dovi war nirgendwo langsamer als ich, und auf der Geraden zog er unaufhaltsam davon“, musste Márquez feststellen. Dani Pedrosa hatte sich schon vorher mit seinem Schicksal abgefunden. „Die Verhältnisse waren noch einmal anders als am Samstag, da ist es mir nicht gelungen, die Reifen so gut zu managen“, gestand er ein.

Jetzt werden alle Piloten noch einmal einen Tag in Barcelona testen. Versuchen zu verstehen, wo es gefehlt hat, bevor es in zwei Wochen in Assen weitergeht. Aber eines ist jetzt schon sicher: Die MotoGP-WM 2017 wird ganz anders, als wir sie uns je hätten ausmalen können: viel spannender und unberechenbarer. ■

DREI FRAGEN AN ANDREA DOVIZIOSO



WIE HAST DU ES GESCHAFFT, INNERHALB VON ACHT TAGEN ZWEI RENNEN ZU GEWINNEN?

Wir haben früh erkannt, dass die Lebensdauer der Reifen den Rennausgang bestimmen wird, so haben wir uns nicht auf unseren Speed konzentriert, sondern sind bei der Hitze viel mit gebrauchten Reifen gefahren. Im Rennen hatte dann niemand Grip, keiner konnte schnell fahren, denn jeder musste die Reifen schonen – und zwar sehr. Darauf waren wir bestens vorbereitet. Dani fuhr vorne sehr gut und reifenschonend, aber ich konnte meinen Vorderreifen noch besser schonen, weil meine Beschleunigung besser war, und ich deshalb nie stark bremsen musste, um ihm zu folgen. Als ich ihn überholte, war mein

Hinterreifen am Ende. Wie ich feststellte, war der von den Honda-Piloten das aber auch. So konnte ich gewinnen, ohne auch nur an einem Punkt zu hundert Prozent gepusht zu haben.

DU LIEGST NUR NOCH SIEBEN PUNKTE HINTER VIÑALES.

Jedes Wochenende wird anders, niemand kann in diesem Jahr voraussagen, wie es kommen wird. Deshalb mache ich mir auch keinen Druck, sondern konzentriere mich auf die Entwicklung des Motorrads.

WAS HÄLTST DU IN ASSEN FÜR MÖGLICH?

Ich lasse es auf uns zukommen. Wir hatten auch nicht erwartet, in Barcelona konkurrenzfähig zu sein. Ich kenne die Stärken und die Schwächen unseres Bikes und versuche, sie wieder so gut es geht zu managen.

KOVACS

TECH3

MotoGP

Neue Fahrwerke für härteren Reifen

Für den steiferen Michelin-Vorderreifen haben KTM, Honda und Ducati bereits neue Rahmen gebaut.

Von: **Neil Spalding**

Bislang benutzte Marc Márquez stets den steifsten Rahmen aller Honda-Piloten, weil der am besten zu seinem aggressiven Fahrstil passte. Doch seit Mugello fährt der amtierende Weltmeister den Rahmen, den Cal Crutchlow seit letztem Sommer und die restlichen Honda-Piloten seit Beginn dieser Saison fahren. Er ist auf Bremsstabilität ausgelegt, gibt aber in Schräglage seitlich mehr nach.

Die KTM RC16 wurde ebenfalls mit neuem Rahmen versehen. Die Röhre verlaufen höher, die Dreiecke der Motorenhalterungen sind weiter. Dies lässt ebenfalls mehr seitlichen Flex zu. Dafür mussten aber auch Tank, Sitzbank und Verkleidung abgeändert werden. In Mugello hatten die beiden Fahrer je ein Motorrad mit diesem Rahmen, in Barcelona standen alle Motorräder in der neuen Konfiguration bereit.

KTM hat aber noch immer ein Handlings-Problem. Von allen



KTM: Neuer Rahmen für die RC16, Handlingsprobleme aber noch nicht gelöst

MotoGP-Bikes rotiert nur noch bei ihnen die Kurbelwelle vorwärts, die anderen haben deren Drehrichtung geändert, um dem Kreiselmoment der Räder entgegenzuwirken. Es dürfte aber nur eine Frage der Zeit sein, bis auch KTM diesen Schritt macht. Mit wie viel Engagement die Österreicher agieren, sah man in Barcelona auch, als die neuen Teile, die ursprünglich für den Test am Montag vorgesehen waren, kurz

zerhand schon am Freitag aus dem Transporter geholt wurden.

Bei Ducati verwendet Andrea Dovizioso einen neuen Rahmen mit geändertem Lenkkopf, der ebenfalls auf mehr Seitensteifigkeit ausgelegt ist. Lorenzo fährt weiter den älteren Rahmen. Dazu benutzt Ducati die Öhlins-Gabeln mit steiferen Kohlefaser-Standrohren. Wohl, um zu kompensieren, dass sie seit Austin um 15 mm höhergesetzt fahren. ■

GASTKOMMENTAR

WIR ERLEBEN DIESES JAHR EINE VÖLLIG VERRÜCKTE

MotoGP-Saison. Nach seinem Sieg in Jerez kämpfte Dani Pedrosa in Mugello um den zehnten Platz, hier wieder um den Sieg. Und die Werks-Yamaha sind genauso untergegangen wie in Jerez. Ducati war stark wie in Mugello. Die Reifen-Konstante, die wir über Jahre hatten, die gibt es nicht mehr. Und an einem Wochenende zu verstehen, was wirklich passiert, und es dann bis zum Rennen richtig umzusetzen, ist nicht einfach. Andrea Dovizioso hat dies an den letzten beiden Wochenenden offensichtlich am besten verstanden. Jetzt haben wir an der WM-Spitze eine Situation, mit der vor der Saison niemand gerechnet hatte. Mir hat an diesem Wochenende aber noch etwas gefallen: Die Fans haben alle Fahrer bejubelt, egal wo er herkommt oder ob er gewonnen hat oder nicht. Das ist etwas ganz Großes für unseren Sport.



Randy Mamola, vierfacher 500er-Vizeweltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

MOTOGP TRIFFT FUSSBALL

Am Donnerstag statteten Pol und Aleix Espargaró, Álex Márquez, Franco Morbidelli und Aron Canet dem Stadion des FC Barcelona einen Besuch ab. Sie feierten mit den Stars, die vor 25 Jahren in Wembley den Europapokal gewannen, deren Jubiläum. Danach klickten die GP-Piloten fröhlich auf dem Rasen des berühmten Stadions.

LANGFINGER-ALARM

Am Donnerstag wurde das einst von Bridgestone organisierte 1-Stunden-Gokart-Rennen, das zur Tradition wurde, nach einem Jahr Pause von Event-Sponsor Monster wieder ins Leben gerufen. Es gewann das Team Crutchlow mit MSa-Fotografin Nikolett Kovács, Michael Laverty, Cormac

Ryan-Meenan und André Pecnik. Nach der Siegerehrung aber gab es ein böses Erwachen: Auf dem Parkplatz waren vier Autos aufgebrochen worden, darunter das von der Siegerin, des MSa-Berichterstatters und der „Monster-Girls“. Sämtliche Fotoausrüstungen, Computer und Ausweise wurden gestohlen. Es war dem Zusammenhalt der Kollegen zu verdanken, dass die Beiträge für diese MSa-Ausgabe produziert werden konnten. Aber auch im Fahrerlager wurde einem Milagro-Fotografen die Ausrüstung gestohlen. Ebenfalls wurde der Michelin-Van aufgebrochen, während die Mannschaft beim Abendessen war.

MEHR TITEL ALS DIE SIEGER

Die Dame, die am Samstag die Tissot-Uhren an die Trail-



Dani Pedrosa mit Laia Sanz

ningsschnellsten überreichte, kann mehr WM-Titel aufweisen als die gesamte versammelte Runde der GP-Fahrer mit Dani Pedrosa (3 WM-Titel), Jorge Lorenzo (5 WM-Titel), Danilo Petrucci, Álex Márquez (1 WM-Titel) und Jorge Martín. Laia Sanz, 13-fache Trialweltmeisterin, sechsfache Trial-Teamweltmeisterin, fünffache Enduro-Weltmeisterin und zehnfache Trial-Europameisterin, bekam

entsprechend viel Applaus von ihren GP-Kollegen.

LUIS SALOM UNVERGESSEN

Zu Ehren von Luis Salom, der vor einem Jahr in Barcelona tragisch ums Leben kam, wurde auf dem Korridor des Hauptgebäudes eine Fotoausstellung eingerichtet. Die besten GP-Fotografen stellten dafür emotionale Bilder aus, die die Karriere des Mallorquiners zeigen, von dessen MotoGP-Rookies-Cup-Zeit über seinen Aufstieg in der Moto3 und dem unglücklichen Titelverlust 2013, bis hin zu seiner Moto2-Zeit bei Pons und zuletzt bei SAG. Dazu trug Maverick Viñales bei seinem Heim-GP einen Helm, auf dem sein eigenes Design mit dem von Saloms ehemaligem Helm kombiniert wurde. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Circuit de Barcelona-Catalunya (E) – 11. Juni 2017 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 116,375 km über 25 Runden à 4,655 km. 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 33 Grad, Asphalt 54 Grad. Schnitt des Siegers: 156,2 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	25	44:41,518 min	340,9 km/h	1:46,280 min	H/M	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+3,544 sec	337,9 km/h	1:46,363 min	H/M	20
3. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	25	+6,774 sec	337,0 km/h	1:46,257 min	H/M	16
4. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	25	+9,608 sec	341,7 km/h	1:46,338 min	H/H	13
5. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	25	+13,838 sec	335,9 km/h	1:46,371 min	M/M	11
6. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	25	+13,921 sec	334,8 km/h	1:45,969 min	M/M	10
7. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	25	+16,763 sec	345,1 km/h	1:46,346 min	M/M	9
8. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	25	+20,821 sec	337,5 km/h	1:46,068 min	M/M	8
9. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	25	+23,952 sec	333,8 km/h	1:46,674 min	M/M	7
10. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	25	+24,189 sec	332,3 km/h	1:46,775 min	M/M	6
11. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	25	+28,329 sec	336,7 km/h	1:46,871 min	H/H	5
12. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	25	+33,281 sec	335,7 km/h	1:47,053 min	M/M	4
13. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	25	+35,200 sec	340,9 km/h	1:46,795 min	H/H	3
14. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	25	+39,436 sec	337,7 km/h	1:47,204 min	M/M	2
15. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	25	+40,872 sec	342,6 km/h	1:47,431 min	H/M	1
16. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	25	+43,221 sec	337,5 km/h	1:47,238 min	H/M	-
17. Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	25	+44,655 sec	335,0 km/h	1:47,939 min	H/M	-
18. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	25	+48,993 sec	335,6 km/h	1:48,076 min	M/H	-
19. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	25	+55,492 sec	329,2 km/h	1:47,674 min	M/M	-
Nicht gewertet							
Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	23	2 Rdn	341,8 km/h	1:46,106 min	H/H	-
Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	13	12 Rdn	337,2 km/h	1:46,532 min	H/M	-
Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	7	18 Rdn	334,5 km/h	1:46,701 min	M/M	-

QUALIFYING (KOMBIERT)

Fahrer	Zeit
1. Pedrosa	1:43,870 min
2. Lorenzo	1:44,201 min
3. Petrucci	1:44,220 min
4. Márquez	1:44,320 min
5. A. Espargaró	1:44,348 min
6. Barberá	1:44,381 min
7. Dovizioso	1:44,451 min
8. Folger	1:44,600 min
9. Viñales	1:44,620 min
10. Bautista	1:44,740 min
11. Redding	1:44,852 min
12. Iannone	1:44,928 min
13. Rossi	1:44,661 min
14. Zarco	1:44,681 min
15. Miller	1:44,829 min
16. Baz	1:44,919 min
17. Crutchlow	1:45,162 min
18. Abraham	1:45,641 min
19. Rabat	1:45,751 min
20. P. Espargaró	1:45,887 min
21. Lowes	1:45,887 min
22. Smith	-
23. Guintoli	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Viñales	111
2. Dovizioso	104
3. Marquez	88
4. Pedrosa	84
5. Rossi	83
6. Zarco	75
7. Lorenzo	59
8. Folger	51
9. Crutchlow	45
10. Petrucci	42

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	139
2. Honda	125
3. Ducati	122
4. Suzuki	28
5. Aprilia	19

WM-STAND TEAMS

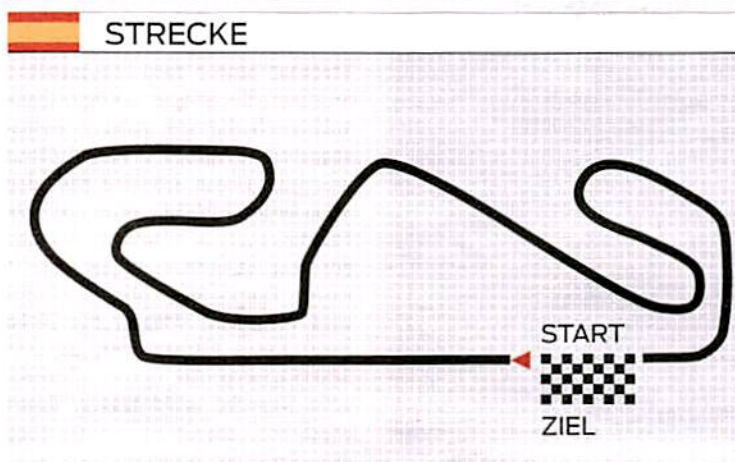
Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	194
2. Repsol Honda Team	172
3. Ducati Team	163
4. Monster Yamaha Tech3	126
5. Octo Pramac Ducati	75
6. Estrella Galicia Marc VDS	49
7. LCR Honda	45
8. Pull & Bear Aspar Team	45
9. Avintia Racing	44
10. Team Suzuki Ecstar	29

»DIE ERSTEN 6 TRENNEN NUR 36 PUNKTE, UND JEDES WOCHENENDE WIRD SICH DIE REIHENFOLGE ÄNDERN.«

Valentino Rossi

Rundenrekord: **1:45,968, Jonas Folger (Yamaha), 2017**
 Quali-Rekord: **1:43,589, Marc Márquez (Honda), 2016**
 Topspeedrekord: **347,2 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2016**

CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA (E) 4,655 KM



Maverick Viñales: WM-Führung stark zusammengeschrumpft

Der WM-Kampf ist wieder völlig

Álex Márquez gewann seinen Heim-GP überlegen. Tom Lüthi ist bis auf sieben Punkte an WM-Leader Franco Morbidelli herangerückt, die WM ist wieder völlig offen.

Von: **Imre Paulovits**

Es war, als hätte der große Bruder den Helm des kleinen aufgesetzt. Álex Márquez herrschte in Catalunya das ganze Wochenende über das Moto2-Feld, einen überlegeneren und fehlerfreieren Sieg hätte man gar nicht feiern können. Der als Bruchpilot verschriene Álex Márquez war plötzlich ein strahlender Held. Er fuhr den Sieg beim 250. Moto2-Einsatz des übermächtigen Estrella-Galicia-Marc-VDS-Teams heraus, und ganz Spanien lag ihm zu Füßen.

„Das hat nicht an diesem Wochenende angefangen“, klärt sein

Riding-Coach Stefan Prein auf. „Als Álex aus den Winterferien kam, war er ein ausgetauschter Mensch. Er kümmerte sich viel mehr um sein Umfeld, er war viel lockerer. Man kann sich nicht vorstellen, welchen Druck er sich in den letzten Jahren selbst gemacht hat. Sein Bruder hat von Natur aus die Lockerheit, dass er damit umgehen kann. Álex ist diesen Winter so gereift, dass es nun auch kann.“

Márquez fuhr in Barcelona auf einem anderen Planeten. Obwohl die Strecke viel schlechter geworden ist, pulverisierte er den Rundenrekord, seine Pace war eine halbe Sekunde schneller als die aller anderen. Tom Lüthi konnte dies nur bestätigen. „Er war in einer eigenen Liga“, zollte ihm der Schweizer Respekt.

Lüthi war in der Startkurve abgedrängt worden und musste zunächst etwas aufholen. Da war auch sein Vorderreifen bereits ruiniert, so musste er schließlich auch den wieder ungeheuer starken

Mattia Pasini ziehen lassen. Aber gegen Franco Morbidelli, der diesmal Probleme mit dem Grip hatte und auch von Miguel Oliveira und Lorenzo Baldassarri durchgereicht wurde, hat er wieder mächtig aufgeholt und liegt nur noch sieben Punkte zurück. „Nach drei Rennen haben alle geschrien, dass Franco schon Weltmeister ist. Das ist aber noch nicht so. Er ist stark, aber die WM ist noch sehr lang, und wir werden kämpfen“, zeigt sich Lüthi entschlossen.

Marcel Schrötter kämpfte nach einer tollen Aufholjagd bis zur letzten Runde um Platz 8, stürzte aber auf den Bodenwellen vor der Schikane. Sein Teamkollege Sandro Cortese war zuvor am Ende der Zielgeraden spektakulär abgeflogen. Dominique Aegerter war nach dem Rennen stinksauer, seine Suter hatte überhitzt und die Hitzeabstrahlung raubte auch ihm die Kondition. Jesko Raffin zerstörte seine Hoffnungen auf Punkte mit einem sehr schlechten Start. ■



Allein auf weiter Flur: Álex Márquez fuhr bei seinem Heimrennen in einer eigenen Liga und gewann überlegen

Motorrad-WM

Schikane einmal hin und dann wieder her

Für die Motorrad-WM wurde in Barcelona eine neue Schikane angelegt. Nach einem Trainingstag ging man wieder zur Formel-1-Schikane zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Seit Jahren wird in Barcelona über die Sicherheit diskutiert. Lange ist man mit einem blauen Auge davongekommen. Einschläge in den Airfences gaben aber eine klare Warnung ab. Seit dem tödlichen Unfall von Luis Salom vor einem Jahr wurde kurzentschlossen auf der Formel-1-Linienführung gefahren. Weil in der Schikane vor der Zielkurve aber sehr nah eine Mauer steht, wurde für dieses Jahr etwa 50 Meter weiter oben eine neue Schikane angelegt, die bei den Michelin-Testfahrten zwei Wochen vor dem Grand Prix bereits gefahren wurde. Weil dort noch nichts auffiel, wurde

diese neue Streckenvariante auch beim Freitagstraining verwendet. Dort ereigneten sich aber einige haarsträubende Situationen: Mehrere Fahrer stürzten in der Schikane, die Motorräder rutschten quer durch und blieben dann

in der Mitte auf der Strecke liegen. Auch das Hineinfahren in die Boxengasse während des Trainings erwies sich als problematisch, weil die Strecke gekreuzt werden musste. So kam das Thema bei der Safety-Commission auf den

Tisch, und es wurde entschieden, ab Samstag wie im Vorjahr die Formel-1-Variante zu fahren. „Es hat an der Stelle, wo die Schikane angelegt wurde, einige böse Bodenwellen gegeben, die die Bikes ausgehoben haben“, erklärte dazu der Dorna-Sicherheitsexperte Loris Capirossi.

Dies war aber nicht die letzte Maßnahme auf dem Circuit Barcelona-Catalunya. Der Asphalt ist in desolatem Zustand, bei den Formel-1-Testfahrten sind viele Wellen und Risse entstanden, die Strecke muss neu asphaltiert werden. Bei dieser Gelegenheit soll auch die seit Jahren beanstandete Mauer verschoben werden. Dann könnte die alte Streckenführung, wie sie die Fahrer eigentlich fordern, wieder genutzt werden. Barcelona steht unter Zugzwang. Mit Thailand und Finnland stehen für 2018 zwei neue Kandidaten in den Startlöchern, die neue indonesische Strecke wird fertig, dann wird wohl ein GP in Europa über die Klinge springen müssen. ■



Die neu angelegte Schikane (r.) erwies sich als zu wellig und gefährlich

neu entfacht



NACHRICHTEN

MOTOGP: BRADLEY SMITH hat sich bei dem Sturz in Turn 2 im vierten freien Training den linken kleinen Finger, der bereits 2014 zertrümmert wurde, wieder aufgerissen. Er konnte Q1 nicht fahren und bekam auch für das Rennen keine Startgenehmigung von den Ärzten. Der Brite will sich nun daheim untersuchen und behandeln lassen.

MOTOGP: SYLVAIN GUINTOLI musste am Samstag FP4 und das Qualifying auslassen. „Ich hatte wie viele auf dieser rumpeligen Strecke eine Sehnenentzündung im rechten Arm“, berichtete der Franzose. „Dies wird normalerweise mit einem leichten Anästhetikum behandelt. Dieses ist aber statt ins Gewebe in die Blutbahn gelangt. Ich war völlig benebelt. Noch als ich am nächsten Morgen aufgewacht bin, fühlte ich mich, als wäre ich von der Narkose nach einer Operation aufgewacht.“

MOTO2: DOMINIQUE AEGERTER hat ein Angebot, wieder die 8 Stunden von Suzuka beim F.C.C.-Honda-Werksteam zu fahren. Seine Teamkollegen könnten Stefan Bradl und Josh Hooks werden, mit Letzterem ist Aegerter 2015 Zweiter hinter dem übermächtigen Yamaha-Werksteam geworden. „Diese Woche wird sich entscheiden, ob die Sache zustande kommt“, verrät Aegerter.

MOTO2: LUCA MARINI hat seit seinem Sturz in Le Mans Wasser in der Schulter. Trotz der Schmerzen biss er sich zuletzt in Mugello bei seinem Heim-GP durch das Wochenende, doch weil ihm die Kraft fehlt, konnte er im ersten freien Training auf dem kräftezehrenden Kurs von Barcelona einen Rutscher nicht abfangen und fiel erneut auf die Schulter. So entschied das Team, ihn bis Assen pausieren zu lassen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Circuit de Barcelona-Catalunya (E) – 11. Juni 2017 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,065 km über 23 Runden à 4,655 km. 32 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 50 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Alex Márquez (E)	Kalex	23	42:40,502 min	1:49,712 min	25
2. Mattia Pasini (I)	Kalex	23	+3,525 sec	1:50,625 min	20
3. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	23	+4,452 sec	1:50,316 min	16
4. Miguel Oliveira (P)	KTM	23	+5,322 sec	1:50,553 min	13
5. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	23	+9,930 sec	1:50,803 min	11
6. Franco Morbidelli (I)	Kalex	23	+14,172 sec	1:50,614 min	10
7. Jorge Navarro (E)	Kalex	23	+16,192 sec	1:50,803 min	9
8. Fabio Quartararo (F)	Kalex	23	+18,217 sec	1:51,161 min	8
9. Xavi Vierge (E)	Tech3	23	+19,096 sec	1:51,241 min	7
10. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	23	+19,179 sec	1:51,050 min	6
11. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	23	+19,361 sec	1:50,872 min	5
12. Simone Corsi (I)	Speed Up	23	+19,957 sec	1:51,009 min	4
13. Isaac Viñales (E)	Kalex	23	+20,984 sec	1:51,525 min	3
14. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	23	+22,220 sec	1:51,155 min	2
15. Andrea Locatelli (I)	Kalex	23	+23,501 sec	1:51,189 min	1
16. Yonny Hernández (CO)	Kalex	23	+23,565 sec	1:50,939 min	-
17. Dominique Aegerter (CH)	Suter	23	+24,423 sec	1:51,218 min	-
18. Brad Binder (SA)	KTM	23	+24,776 sec	1:51,539 min	-
19. Axel Pons (E)	Kalex	23	+25,257 sec	1:51,388 min	-
20. Remy Gardner (AUS)	Tech3	23	+29,261 sec	1:51,905 min	-
21. Xavier Siméon (B)	Kalex	23	+30,062 sec	1:51,373 min	-
22. Augusto Fernández (E)	Speed Up	23	+38,420 sec	1:52,005 min	-
23. Edgar Pons (E)	Kalex	23	+47,235 sec	1:52,070 min	-
24. Jesko Raffin (CH)	Kalex	23	+47,390 sec	1:52,124 min	-
25. Iker Lecuona (E)	Kalex	23	+54,588 sec	1:52,112 min	-
26. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	23	+55,085 sec	1:52,372 min	-
27. Tetsuya Nagashima (J)	Kalex	23	+57,049 sec	1:52,247 min	-
28. Federico Fuligni (I)	Kalex	23	+1:07,344 sec	1:53,194 min	-
Nicht gewertet:					
Marcel Schrötter (D)	Suter	21	+2 Rdn	1:51,029 min	-
Stefano Manzi (I)	Kalex	15	+8 Rdn	1:52,149 min	-
Sandro Cortese (D)	Suter	11	+12 Rdn	1:51,935 min	-
Tarran Mackenzie (GB)	Suter	3	+20 Rdn	1:53,127 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	123
2. Lüthi	116
3. Márquez	103
4. Oliveira	83
5. Pasini	69
6. Bagnaia	55
7. Nakagami	46
8. Aegerter	41
9. Marini	39
10. Vierge	39
13. Schrötter	32
20. Cortese	10
23. Raffin	5

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	175
2. KTM	86
3. Suter	53
4. Tech 3	41
5. Speed Up	39

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1:49,408 min
2. Pasini	1:49,515 min
3. Baldassarri	1:50,052 min
4. Nakagami	1:50,201 min
5. Lüthi	1:50,206 min
6. Morbidelli	1:50,271 min
7. Oliveira	1:50,276 min
8. Navarro	1:50,346 min
9. A. Pons	1:50,415 min
10. Viñales	1:50,469 min
11. Vierge	1:50,554 min
12. Cortese	1:50,700 min
13. Corsi	1:50,734 min
14. Quartararo	1:50,751 min
15. Schrötter	1:50,757 min
16. Hernandez	1:50,777 min
17. Nagashima	1:50,812 min
18. Locatelli	1:50,884 min
19. Aegerter	1:50,933 min
20. Bagnaia	1:50,995 min
21. Binder	1:51,097 min
22. Siméon	1:51,097 min
23. Syahrin	1:51,134 min
24. Raffin	1:51,187 min
25. Manzi	1:51,245 min
26. Gardner	1:51,270 min
27. Lecuona	1:51,359 min
28. Fernandez	1:51,857 min

Moto3

Mir sichert sich den Sieg und

Joan Mir hat in Barcelona nicht nur Jorge Martín in der letzten Schikane überrumpelt und gewonnen, er unterschrieb auch bereits seinen Moto2-Vertrag für 2018.

Von: Imre Paulovits

Er war der überragende Mann des Wochenendes, dann machte er einen klitzekleinen Fehler und überließ die Show einem anderen: Jorge Martín, der bereits fünf Pole-Positions, aber noch keinen einzigen GP-Sieg hat, hatte in Barcelona eine Pace, die ihn in eine eigene Liga hob. Doch sooft der Gresini-Moto3-Pilot auch versuchte, sich im Rennen an die Spitze zu setzen, auf der langen Geraden von Barcelona saugten sich die Gegner immer wieder ran. In der letzten Runde versuchte Martín seine Überlegenheit zu nutzen, machte alle Lü-

cken zu und sah schon wie der sichere Sieger aus. Doch dann bremste WM-Leader Joan Mir vor der letzten Schikane dort, wo es eigentlich nicht mehr geht und drückte sich innen rein. Dem unglücklichen Martín blieb nichts anderes übrig, als aufzurichten, und da schlüpfte auch noch Romano Fenati durch. Martín nahm es mit Fassung. „Ich komme meinem ersten Sieg immer näher, jetzt habe ich wieder etwas gelernt. Joans Attacke war sauber, er hat mich nicht berührt.“

Mir hat sich damit in der WM noch weiter von seinen Verfolgern abgesetzt, der Leopard-Pilot ist die strahlende Erscheinung dieses Jahres. Welches Potenzial in ihm steckt, ist längst auch anderen Teamchefs aufgefallen, und Marc-VDS-Stratege Michael Bartholemy war derjenige, der am wenigsten gezögert hat. Er unterbreitete dem 18-jährigen Spanier einen Moto2-Vertrag für das nächste Jahr, den dieser am Sonntag in Barcelona auch unter-

schrieb. Damit ist das Transferkarussell angelaufen, und nun darf gerätselt werden. Es galt in Jerez schon als fix, dass Franco Morbidelli für das nächste Jahr in die MotoGP-Truppe des belgischen Bier-Milliardärs aufsteigt, nun ist dies längst nicht mehr so sicher, der einzige Fixpunkt im grössten Privatteam des Paddocks ist für 2018 nun der Moto3-WM-Leader.

Nach dem KTM-Sieg in Mugello landeten wieder fünf Honda auf den ersten fünf Plätzen, und wenn Renndirektor Pit Beirer auch betont, dass man bei solchen Abständen nicht von einem schlechten Motorrad reden kann, hat er doch Sorgenfalten. „Ich warte darauf, dass endlich einer unserer Fahrer sticht, aber das ist nicht in Sicht“, musste Beirer feststellen. „Und wenn bei den Tests fünf Fahrer den Ingenieuren fünf verschiedene Aussagen machen, ist es auch nicht leicht, weiterzuentwickeln. Wir sind aber mit vollem Einsatz dabei, möglichst rasch eine Lösung zu finden.“ ■



Joan Mir: Zur richtigen Zeit angegriffen und den Sprint zur Zielflagge für sich entschieden

Moto3

Alle Chancen beim Start liegen gelassen

Philipp Öttl war zeitweilig schnellster Fahrer des Rennens. Doch die völlig vermasselte erste Kurve brachte ihn um jede Chance.

Er war völlig verschwitzt und außer Atem. Er hatte sich von Platz 28 in der ersten Kurve bis auf den 13. Platz vorgekämpft, seine Verfolger weit hinter sich gelassen und war auch der Gruppe vor ihm immer näher gerückt, doch dann musste er die weitere Aufholjagd aufgeben. „Mehr war einfach nicht drin, weder in mir, noch in den Reifen“, musste er sich eingestehen. „Ich hatte nicht den besten Start, dann habe ich in der ersten Kurve versucht, so spät wie möglich zu bremsen, aber das ging gründlich daneben.“

Öttl konnte aber doch etwas Positives aus Barcelona mitneh-



Öttl: Bei der Hitze alles gegeben

men. Seine KTM war es, die das ganze Wochenende am besten ging, und so sieht KTM bei der Truppe des Bayern eine Konstante, die sie nutzen wollen. „Derzeit bin ich wohl ein besserer Testfahrer als Rennfahrer, KTM will nun mit mir testen, um das Motorrad weiterzubringen. Ich denke, wir haben viel Potenzial, ich muss es herausholen.“ ■ IP

Moto3

Wieder keine Chance für Peugeot auf Punkte

Auch in der Hitze von Barcelona kämpften Jakob Kornfeil und Patrick Pulkkinen vergeblich darum, in die Punkteränge zu kommen.

Wenn Kornfeil auch alles daransetzte, so schnell es ging nach vorne zu kommen, bei den Windschattenschlachten auf der langen Barcelona-Geraden musste er sich im-

mer wieder zurücküberholen lassen, und so waren die vorderen Gruppen bald außer Reichweite. „Das Rennen hat sicher viel Spaß gemacht“, gab Kornfeil zu. „Aber klar, der Kampf um die Punkte hat sich weiter vorn abgespielt, und da müssen wir hin. In Assen werden wir aber sicher stärker sein.“

Die Eigner des Saxoprint Racing Teams haben mittlerweile einiges an Erfahrung gesammelt und wollen bald die Weichen für 2018 stellen. ■ IP



Jakob Kornfeil (#84): Positionskämpfe außerhalb der Punkteränge

Seine Zukunft



Moto2

Unterschiedliche Probleme bei Suter-Teams

Während bei Intact die Ballance verbessert werden muss, wird das Kiefer-Team von Hitze-Problemen geplagt. Zumindest für Ersteres soll es bald eine Lösung geben.

Intact-Teamchef Jürgen Lingg hat mit seinen Fahrern Marcel Schrötter und Sandro Cortese nach einer halben Saison mit dem Suter-Fahrwerk eine klare Schwäche lokalisiert: „Unsere Stärke ist, dass wir hinten unheimlich viel Grip haben“, sagt Lingg. „Nur können wir ihn nicht nutzen, weil uns die Grip-Balance fehlt. Dadurch wird ständig der Vorderreifen weggeschoben. Wir haben einige Tests durchgeführt und einige Entwicklungsteile bekommen, bei Schwinge und Umlenkhebeln, das uns etwas vorwärts gebracht hat. In Assen sollen wie-

der neue Umlenkhebel kommen, und ich hoffe, dass sie den entscheidenden Schritt nach vorne bringen. In Barcelona, wo es sehr heiß war und die Strecke sehr wenig Grip hatte, waren wir bis Marcels Sturz gut dabei.“

Beim Kiefer Racing Team hat man die Ballance auch mit dem bisherigen Material ganz gut hinkommen, aber hier kämpft man gerade bei Hitze. „Ich denke, der nächste Schritt, den wir machen müssen, ist bei der Aerodynamik und vor allem bei der Thermik“, meinte Teamchef Stefan Kiefer bereits am Samstag. „Der Motor wird unheimlich schnell heiß, daran müssen wir arbeiten.“ Seine Vorahnung sollte sich bestätigen, Dominique Aegerter fuhr das Rennen in Barcelona auf einem regelrechten Heizstrahler. Aber um die Strömung effektiv zu optimieren müsste man in den Windkanal, und das kostet viel Geld. ■ IP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Circuit de Barcelona-Catalunya (E) – 11. Juni 2017 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,410 km über 22 Runden à 4,655 km. 32 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 45 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Joan Mir (E)	Honda	22	42:11,846 min	1:54,050 min	25
2. Romano Fenati (I)	Honda	22	+0,191 sec	1:54,170 min	20
3. Jorge Martín (E)	Honda	22	+0,279 sec	1:53,861 min	16
4. Enea Bastianini (I)	Honda	22	+0,462 sec	1:54,270 min	13
5. Aron Canet (E)	Honda	22	+0,674 sec	1:54,030 min	11
6. Marcos Ramírez (E)	KTM	22	+0,740 sec	1:54,465 min	10
7. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	22	+1,143 sec	1:54,120 min	9
8. Andrea Migno (I)	KTM	22	+1,389 sec	1:54,182 min	8
9. Nicolò Bulega (I)	KTM	22	+1,662 sec	1:54,145 min	7
10. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	22	+1,863 sec	1:54,198 min	6
11. Niccolò Antonelli (I)	KTM	22	+2,088 sec	1:54,409 min	5
12. John McPhee (GB)	Honda	22	+5,671 sec	1:54,207 min	4
13. Philipp Öttl (D)	KTM	22	+8,631 sec	1:54,410 min	3
14. Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	22	+16,603 sec	1:54,580 min	2
15. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	22	+17,089 sec	1:54,684 min	1
16. Ayumu Sasaki (J)	Honda	22	+17,128 sec	1:54,781 min	-
17. Juanfran Guevara (E)	KTM	22	+21,614 sec	1:54,464 min	-
18. Adam Norrodin (MAL)	Honda	22	+22,362 sec	1:54,982 min	-
19. Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	22	+22,718 sec	1:54,842 min	-
20. Manuel Pagliani (I)	Mahindra	22	+22,754 sec	1:55,094 min	-
21. Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	22	+22,888 sec	1:54,839 min	-
22. Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	22	+23,376 sec	1:54,991 min	-
23. Kaito Toba (J)	Honda	22	+24,243 sec	1:55,313 min	-
24. Tony Arbolino (I)	Honda	22	+33,334 sec	1:55,007 min	-
25. Livio Loi (B)	Honda	22	+33,396 sec	1:55,084 min	-
26. María Herrera (E)	KTM	22	+41,707 sec	1:55,264 min	-
27. Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	22	+1:10,768 sec	1:56,602 min	-
28. Aleix Viu (E)	KTM	22	+1:33,544 sec	1:57,786 min	-
nicht gewertet					
Darryn Binder (SA)	KTM	21	+1 Rn	1:54,374 min	-
Jules Danilo (F)	Honda	21	+1 Rn	1:54,788 min	-
Gabriel Rodrigo (ARG)	KTM	6	+16 Rnd	1:54,266 min	-
Vicente Perez (E)	KTM	4	+18 Rnd	1:55,083 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Mir	133
2. Fenati	88
3. Canet	85
4. di Giannantonio	80
5. Migno	76
6. Martín	76
7. McPhee	67
8. Ramírez	53
9. Guevara	49
13. Öttl	25

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	170
2. KTM	95
3. Mahindra	6
4. Peugeot	5

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Martín	1:53,368 min
2. Canet	1:53,996 min
3. Guevara	1:54,027 min
4. Fenati	1:54,031 min
5. Mir	1:54,034 min
6. Ramírez	1:55,126 min
7. Bastianini	1:54,151 min
8. di Giannantonio	1:54,201 min
9. Suzuki	1:54,316 min
10. Antonelli	1:54,331 min
11. Rodrigo	1:54,379 min
12. Dalla Porta	1:54,395 min
13. Arbolino	1:54,421 min
14. Bulega	1:54,436 min
15. Bendsneyder	1:54,474 min
16. Toba	1:54,535 min
17. Öttl	1:54,589 min
18. Migno	1:54,826 min
19. McPhee	1:54,876 min
20. Sasaki	1:54,899 min
21. Danilo	1:54,917 min
22. Binder	1:55,018 min
23. Loi	1:55,141 min
24. Atiratphuvapat	1:55,149 min
25. Bezzecchi	1:55,158 min
26. Pagliani	1:55,197 min
27. Perez	1:55,218 min
28. Herrera	1:55,561 min
29. Kornfeil	1:55,611 min



Joan Mir: Er kann sich zurücklehnen

98. Tourist Trophy

Michael Dunlop und Horst Saiger überraschen



Michael Dunlop: Mit der neuen Suzuki GSX-R 1000 zum Senior-TT-Sieg

Ian Hutchinson war auf dem Weg zum Star der TT-Woche, doch dann verletzte er sich. Und Horst Saiger sorgte für eine handfeste Sensation.

Von: Imre Paulovits

Wegen heftiger Regenfälle musste das Programm der zweiten TT-Woche immer wieder verschoben werden. Das zweite Supersport-Rennen fiel ganz aus, am Freitag konnten noch die TT Zero, die Gespanne und die Senior-TT gestartet werden.

Ian Hutchinson gewann nach den Superbikes auch das Superstock-Rennen. Michael Rutter brachte das Paton-Nostalgiebike mit Kawasaki-ER-6-Motor zum Sieg bei den Lightweight. Mugen feierte bei der TT-Zero mit Bruce Anstey und Guy Martin einen Doppelsieg. Die Birchall-Brüder waren bei den Gespannen auch im zwei-

ten Rennen eine Klasse für sich, Mike Roscher steigerte sich auf den 13. Platz.

Die Senior-TT wurde in der zweiten Runde abgebrochen, als Ian Hutchinson stürzte und sich den Oberschenkel brach. Mittlerweile wurde der 16-fache TT-Sieger in Liverpool operiert. Das erneut gestartete, auf vier Runden verkürzte Rennen gewann Michael Dunlop und entschädigte sich und Suzuki für den Ausfall beim Superbike-Rennen. Horst Saiger war ebenfalls gestürzt, schaffte es aber bis zum Neustart über die Küstenstraßen zurück zum Start, wurde 18. und gewann damit die TT-Championship (die Gesamtpunktzahl aus Superbike, Superstock, Supersport und Senior-TT). Die TT-Championship der Werksfahrer ging an Peter Hickman.

Die dunkle Seite der TT blieb auch dieses Jahr nicht aus: Davey Lambert, Jochem van den Hoek und Alan Bonner verunglückten tödlich, damit hat sich die Zahl der TT-Toten auf 255 erhöht. ■



Horst Saiger: Die TT-Meisterschaft der Privatfahrer gewonnen

RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY SUPERSTOCK

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 7. Juni 2017; 242,900 km über 4 Rdn. à 60,725 km; 62 Fahrer gestartet, 42 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ian Hutchinson (GB)	BMW	1:09:59,261
2. Peter Hickman (GB)	BMW	+22,423
3. Dan Kneen (GB)	BMW	+43,447
4. Michael Rutter (GB)	BMW	+53,601
5. Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+54,741
6. Michael Dunlop (GB)	Suzuki	+1:03,776
7. William Dunlop (GB)	Yamaha	+2:05,112
8. David Johnson (GB)	BMW	+2:12,472
9. Jamie Coward (GB)	BMW	+2:40,125
10. Horst Saiger (A)	Kawasaki	+2:59,148

RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY LIGHTWEIGHT

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 7. Juni 2017; 242,900 km über 4 Rdn. à 60,725 km; 41 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Michael Rutter (GB)	Paton	1:16:19,324
2. Martin Jessopp (GB)	Kawasaki	+8,818
3. Peter Hickman (GB)	Kawasaki	+49,313
4. Ivan Lintin (GB)	Kawasaki	+1:21,541
5. Daniel Cooper (GB)	Kawasaki	+1:38,576
6. Josh Brookes (AUS)	Kawasaki	+2:03,946
7. Michael Dunlop (GB)	Kawasaki	+2:11,094
8. James Cowton (GB)	Kawasaki	+3:01,938
9. Michael Sweeney (GB)	Kawasaki	+3:50,810
10. Jamie Hodson (GB)	Kawasaki	+4:29,410

RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY ZERO

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 9. Juni 2017; 60,725 km über 1 Rdn. à 60,725 km; 12 Fahrer gestartet, 8 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Bruce Anstey (NZ)	Mugen	19:13,924
2. Guy Martin (GB)	Mugen	+41,407
3. Daley Mathison (GB)	University of Nottingham	+1:29,824
4. Dean Harrison (GB)	Sarolea	+1:43,000
5. Antonio Maeso (E)	University of Nottingham	+5:35,461
6. James Cowton (GB)	Brunel	+5:49,305
7. Adam Child (GB)	MCN	+8:28,738
8. Matthew Rees (GB)	University of Bath	+9:00,625

RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY 2. SEITENWAGEN

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 9. Juni 2017; 185,175 km über 3 Rdn. à 60,725 km; 39 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB)	LCR	58:40,090
2. John Holden/Lee Cain (GB/GB)	Honda	+26,598
3. Conrad Harrison/Andrew Winkle (GB/GB)	Honda	+3:02,915
4. Lewis Blackstock/Patrick Rosney (GB/GB)	Suzuki	+3:09,990
5. Karl Bennett/Maxime Vasseur (GB/F)	Suzuki	+3:41,683
6. Tony Baker/Fiona Baker-Holden (GB/GB)	Suzuki	+3:52,032
7. Robert Hancock/Ken Edwards (GB/GB)	Baker	+3:58,434
8. Gregory Lambert/Julie Capina (GB/GB)	Honda	+3:59,875
9. Wayne Lockett/Mark Sayers (GB/GB)	Ireson-Honda	+4:06,612
13. Mike Roscher/Ben Hughes (D/GB)	LCR-Suzuki	+5:28,513

RENNERGEBNIS SENIOR TOURIST TROPHY

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 9. Juni 2017; 242,900 km über 4 Rdn. à 60,725 km; 63 Fahrer gestartet, 45 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Michael Dunlop (GB)	Suzuki	1:09:24,711
2. Peter Hickman (GB)	BMW	+13,320
3. Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+23,505
4. James Hillier (GB)	Kawasaki	+47,002
5. Michael Rutter (GB)	BMW	+47,646
6. Josh Brookes (AUS)	Norton	+1:04,082
7. David Johnson (GB)	Norton	+1:06,760
8. Connor Cummins (GB)	Honda	+1:33,577
9. Martin Jessopp (GB)	BMW	+1:45,036
18. Horst Saiger (A)	Kawasaki	+3:12,271

Heiße Testfahrten

Unter der Hitze im französischen Merival hat Yamaha MGM aufgeholt. Beim Reifentest von Dunlop kamen für das Werksteam neue Erkenntnisse ans Licht.

Von: **Anke Wiczorek**

Der IDM-Saisonaufakt auf dem Nürburgring war für die Superbiker Florian Alt und Bastien Mackels alles andere als prickelnd gewesen. Zwar gelang Alt, dem Vize von 2016, ein Podiumsplatz, aber im zweiten Rennen waren in der Eifel beide Jungs gestürzt. Währenddessen hatten die potentiellen Titel-Favoriten fleißig gepunktet. Und Markus Reiterberger mit 25 Sekunden Vorsprung gewonnen. Was ist das für ein Gefühl, wenn

jemand so dominiert? Sind die anderen Fahrer so schlecht aufgestellt? Yamaha MGM-Teamchef Michael Galinski wiegelt ab: „Es waren einige Fahrer ausgefallen. Sonst wären es nur fünf Sekunden gewesen. Galinski gesteht: „Das wäre aber immer noch zu viel.“

Das Reifenthema scheint zumindest gelöst. Yamaha MGM gibt Dunlop auch dieses Jahr eine Chance und bleibt dabei Außen-seiter. „Wir haben jetzt in Merivalle viel Neues ausprobiert bei einer Lufttemperatur von über 30° Grad und 50° Grad auf dem Asphalt. Es gibt keine Vergleichszeiten, sondern nur unsere eigenen, doch sie haben sich sehr gut angefühlt. Wenn es heiß war, hatten wir sonst immer Probleme, diesmal nicht.“ Außerdem blieb übers vergangene Wochenende viel Zeit für die Arbeit mit der Elektronik und



MPS, DINO EISELE

Gutes Gefühl: Florian Alt

dem Fahrwerk übrig. Der Reifengrip ist nicht nur Sache des Herstellers, sondern Einstellungssache der anderen Komponenten. Lohn der Mühe, bevor es morgen mit einem Test in Zolder weitergeht: Alt und Mackels gönnten sich in Frankreich noch Jetski-fahrten. ■

IDM Supersport 600

Da geht noch mehr: Wahr hat jetzt die neue Elektronik in der Yamaha

Für Kevin Wahr wurde der Dunlop-Reifentest in Frankreich zur One-Man-Show, wenn auch zu einer sehr mühsamen.

Von: **Anke Wiczorek**

Am ersten Tag hieß es immer nur: „Drei Runden fahren, dann in die Box, schrauben. Und alles wieder von vorne.“ IDM Supersport 600-Leader Kevin Wahr hatte im Yamaha-Team von Diego Romero ein straffes Programm auferlegt bekommen. In welchem außer den Reifen auch die Elektronik eine große Rolle spielte. „Auf dem Nürburgring sind alle meine Konkurrenten mit einer neuen Kit-Elektronik gefahren, nur wir hatten noch den Vorgänger aus Spanien eingebaut“, erzählt der 28-Jährige. „Wir hätten wechseln können, aber das war uns unmittelbar vor dem Saisonaufakt zu riskant. Die alte hat ja auch schon gut funktioniert, nur war



MPS, DINO EISELE

Gesucht und gefunden: Kevin Wahr und Diego Romero sind eine Macht

nicht alles einstellbar. In Merivalle haben wir nun das aktuelle Modell genommen und alles auf den neuesten Stand gebracht“, ist Wahr froh.

Nur vier Fahrer waren auf der französischen Strecke unterwegs. Im Moment sieht es aus, als ob Wahr auch in der IDM kaum Gefahr droht. Christian Stange ist durch seinen Kahn-

beinbruch außer Gefecht. Das hätte sich Wahr anders gewünscht: „Es gibt nicht so viele Talente wie ihn. Ein cooler Gegner, aber jetzt hat er Riesenpech. Ich unterschätze die Supersport 600-Klasse aber generell nicht. Max Enderlein zum Beispiel ist auch schnell, bekam sein Motorrad erst direkt beim Saisonaufakt und ist trotzdem aufs Podium gefahren.“ ■

NACHRICHTEN

MAX BIAGGI:

Der sechsfache Weltmeister (250 ccm 1994-97, Superbike 2010 und 2012) stürzte letzten Freitag beim Supermoto-Training auf seiner Trainingsstrecke in Latina und erlitt schwere Brustkorbverletzungen. Biaggi wurde mit dem Rettungshubschrauber in die San-Camillo-Klinik geflogen, auf der Intensivstation gab es erst einmal eine Entwarnung wegen der vermuteten Rückenmarksverletzung. Biaggi brach sich aber mehrere Rippen und hatte Wasser in der Lunge, weshalb eine Drainage eingesetzt wurde. Bei Redaktionsschluss war sein Zustand stabil.

ENDURANCE-WM:

Stefan Bradl ist als einer der drei Fahrer für das F.C.C.-Honda-Werksteam für die 8 Stunden von Suzuk vorgesehen. Seine Partner könnten Dominique Aegerter und der Australier Josh Hook werden. Die Verträge sollten Anfang dieser Woche unterschrieben werden.

IDM SUPERSPORT 600:

Jonas Geitner vom Team Kawasaki Schnock Team Motorex hat sich bei einem Supermoto-DM-Einsatz in Großenhain den linken Fußknöchel gebrochen.

IVM:

Der Industrieverband Motorrad (IVM) hat sich turnusmäßig nach zwei Jahren neu aufgestellt. Da der bisherige Präsident Heiner Faust nach 16-jähriger Tätigkeit für BMW-Motorrad in den Automobilsektor seines Unternehmens wechselte und als IVM-Präsident zurücktrat, wurde das Spitzenamt neu besetzt. Als Präsident wurde der bisherige 1. Vizepräsident Ralf Keller, Yamaha Motor Deutschland, gewählt sowie Henning Putzke, BMW Motorrad, als 1. Vizepräsident. Putzke ist auch Sprecher der Arbeitsgruppe Motorsport unter dem Dach des IVM, die als Promoter für die IDM auftritt.



Seewers Geschichtsstunde

Kreuz und quer: Cairoli (#222), Bobryshev

Vier unterschiedliche Laufsieger und zwei GP-Sieger ohne Laufsieg bei der Schlamm Schlacht an der russischen Riviera, bei der Jeremy Seewer das gesamte MX2-Feld in Lauf 2 deklassierte.

Von: Alex Hodgkinson

Der Überlebenskampf geht weiter im MXGP. Sieben russische Wildcards meldeten sich neben 20 Stammpfahrern in Orlyonok, und schon vor dem Start war sicher, dass zwei Einheimische in die Punkte fahren würden.

Gleich in der Startkurve bei der Qualifikation gingen Valentin Guillod und Jeremy van Horebeek gemeinsam zu Boden. Und beide waren schon am Sonntag mit derselben Verletzung auf der Heimreise – gebrochener Zeigefinger der rechten Hand. Der Belgier, WM-Fünfter, wurde bereits am Sonntag operiert. Der Westschweizer war ebenfalls tief

enttäuscht: „Gerade jetzt, als ich mich wieder wohl auf dem Motorrad gefühlt habe ...“

Es gab weitere Opfer auf der schnellen Berg- und Tal-Bahn an der russischen Riviera. Max Nagl bestätigt mit dem Holeshoot in der Qualifikation, dass er die Lösung für seine Starts gefunden hat, aber in der achten Runde stürzte der Deutsche schwer: „Ich war ein bisschen benommen. Aber der Grund, dass ich nicht weiterfuhr, war die Sorge um meine linke Hand. Doch nachdem ich sie mit Eis behandelt hatte, gab es Entwarnung, und ich konnte mit viel Taping weiterfahren. Super Strecke hier! Aber sie ist schwierig: Es bilden sich tiefe Rillen, und das Tempo ist sehr hoch. Wenn man fliegt, ist die Verletzungsgefahr hoch.“

Zwei Schweizer Qualisiege

Nachdem Nagls Teamkollege Gautier Paulin ausgerutscht war, holte Arnaud Tonus den Qualisieg: „Ich fühlte mich vom ersten Moment an wohl auf dieser Strecke, und ich habe mich auch von meinem Sturz in Lettland erholt.“

Es gab sogar einen Schweizer Doppelsieg, da Jeremy Seewer die MX2-Qualifikation dominierte und seine Rivalen einer nach dem anderen stürzten: „Ich weiß nicht, was mit den anderen passiert ist. Die Strecke erfordert volle Konzentration, und ich war mit meinem eigenen Rennen beschäftigt. Ich hoffe nur, dass sich morgen der Regen in Grenzen hält.“ Sein Wunsch blieb zwar unerfüllt, aber die Regengüsse öffneten die Tür für ein legendäres Rennen des Suzuki-Asses!

Starker Regen in der Stunde vor und während des ersten MX2-Laufes verwandelte die Strecke in ein Schlammbad, doch erstaunlicherweise konnten die GP-Jungs die gewaltigen Sprünge noch schaffen, weil der felsenfeste Untergrund vom Regen nicht aufgeweicht war.

Das Hauptproblem war die Sicht, vor allem, nachdem die Fahrbrillen voller Schlamm waren. Seewer: „Mein Start war nicht so gut, und ich musste relativ früh die Fahrbrille wegwerfen. Ich hatte Sorgen um meine Augen – jedes Mal, wenn ich hinter jemanden fuhr.“

Während der Suzuki-Leader auf Platz 7 steckte, fuhr Thomas Kjer Olsen, der seit seiner Sturzorgie in Teutschenthal eine zurückhaltende Fahrweise gezeigt hat, schnell an Jorge Prado vorbei und verteidigte souverän die Führung. Pauls Jonass ging voll auf Risiko und war im Ziel mit Rang 2, knapp zwei Sekunden hinter dem Dänen. Aber hätte das Rennen eine Runde länger gedauert, der Sieger hätte vielleicht Benoit Patrel geheißen.

Der Franzose stürzte schon vor der Startkurve, als er in die

! Jeremy Seewer stellte an der russischen Riviera einen Rekord seines Suzuki-Chefs Stefan Everts ein: Der Schweizer über rundete im zweiten Lauf fast das gesamte Feld.

Streckenbegrenzung gedrängt wurde. Bei seiner Aufholjagd konnte er die Fahrbrille fast 30 Minuten aufbewahren und kam mit Siebenmeilenstiefeln daher, als er fünf Sekunden pro Runde aufholte. Genau dieser Abstand fehlte ihm noch im Ziel.

Während der Pause kam die Sonne wieder hervor und die Streckenverhältnisse wurden immer schwieriger. „Es war hart,“ gab Seewer zu. „Ich war voll auf meine Fahrweise konzentriert und wusste nicht mal, dass ich in Führung war, nachdem Paturol steckengeblieben war.“

Wenige Runden vor Schluss überrundete Seewer den dritt-

platzierten WM-Rivalen Jonass. Olsen war schon in der Startkurve gestürzt, und im Ziel blieb nur Brian Bogers mit einem Abstand von zweieinhalb Minuten in derselben Runde.

Die Dominatoren des ersten MXGP-Laufes waren der KTM-Doppelpack Tony Cairoli und Jeffrey Herlings. Der Italiener durfte neun Runden lang führen, bevor der Niederländer das Tempo erhöhte und mit komfortablen 20 Sekunden Vorsprung gewann.

Arnaud Tonus stürzte, als er auf Rang 7 vorgefahren war. Der einzige Widerstand gegen die Mattighofener war Kawasakis Clement Desalle, der die Huskys

von Anstie und Paulin in der zweiten Rennhälfte schluckte.

„Das war eine gute Basis für den zweiten Lauf,“ meinte der Belgier. „Ich änderte meine Strategie am Start und war gleich Zweiter hinter Febvre. Als Romain stürzte, konnte ich gewinnen. Mein zweiter GP-Sieg in Folge und auf unterschiedlichen Strecken – wir sind dran!“ Und die KTMs? „Ich hatte fast den Holeshoot,“ meinte Herlings, „aber es war wahnsinnig rutschig in der Startkurve, und jemand ist in mich reingefahren. Obendrein stürzte ich noch zweimal in der Startrunde und war absolut Letzter. Meine Vor-

derbremse war auch beschädigt. Umso erstaunlicher, dass ich im Ziel noch Achter war.“

Herlings konnte sogar Cairoli noch überholen, nachdem der Italiener mit einem Überrundeten kollidiert war: „Toni ist noch 90 Punkte vor mir, aber es fehlen nur noch 43 Punkte auf den WM-Zweiten. Und die kommenden GPs sind meine Strecken.“

Max Nagl fuhr zwei tapfere Rennen, aber die Handverletzung vom Samstag hielt ihn auf Rang 8 bzw. 11 zurück. Der Oberbayer bleibt WM-Neunter, doch es fehlen ihm nur 38 Punkte auf den verletzten WM-Fünften, Tim Gajser. ■



MX2-Start: Jeremy Seewer (#91) und Thomas Kjer Olsen (#19) kommen gut weg



Schlamm-schlacht: Desalle/Febvre

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MXGP

Orlyonok (RUS): 11. Juni; 10. WM-Lauf; Wetter: Regen/Sonne/25–30 Grad. 1. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet; 16 Runden à 1,507 km (= 24,112 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	35:07,381 min = 41,190 km/h
2. Tony Cairoli (I)	KTM	16	+19,520 s
3. Clement Desalle (B)	Kawasaki	16	+24,095 s
4. Max Anstie (GB)	Husqvarna	16	+35,592 s
5. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	16	+48,462 s
6. Alessandro Lupino (I)	Honda	16	+57,494 s
7. Arminas Jasikonis (LT)	Suzuki	16	+58,944 s
8. Max Nagl (D)	Husqvarna	16	+59,378 s
9. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	16	+1:00,574 min
10. Romain Febvre (F)	Yamaha	16	+1:10,577 min

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MX2

Orlyonok (RUS): 11. Juni; 10. WM-Lauf; Wetter: Regen/Sonne, 25–30 Grad. 1. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet; 17 Runden à 1,507 km (= 25,619 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	36:17,027 min = 42,364 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+2,099 s
3. Benoit Paturol (F)	Yamaha	17	+5,608 s
4. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	17	+30,777 s
5. Bas Vaessen (NL)	Suzuki	17	+33,877 s
6. Brian Bogers (NL)	KTM	17	+34,998 s
7. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	17	+35,367 s
8. Alvin Östlund (S)	Yamaha	17	+1:49,785 min
9. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	+1:52,532 min
10. David Herbreteau (F)	Kawasaki	17	+2:12,487 min

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MXGP

2. Lauf: 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet; 15 Runden à 1,507 km (= 22,605 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Clement Desalle (B)	Kawasaki	15	35:15,906 min = 38,460 km/h
2. Romain Febvre (F)	Yamaha	15	+14,954 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	15	+1:19,867 min
4. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	15	+1:32,476 min
5. Max Anstie (GB)	Husqvarna	15	+1:44,577 min
6. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	15	+2:10,809 min
7. Arminas Jasikonis (LT)	Suzuki	15	+2:15,047 min
8. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	15	+2:27,387 min
9. Tony Cairoli (I)	KTM	14	+1 Runde
11. Max Nagl (D)	Husqvarna	14	+1 Runde

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MX2

2. Lauf: 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet; 15 Runden à 1,507 km (= 22,605 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	15	36:56,146 min = 36,721 km/h
2. Brian Bogers (NL)	KTM	15	+2:32,284 min
3. Pauls Jonass (LV)	KTM	14	+1 Runde
4. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	14	+1 Runde
5. Julien Lieber (B)	KTM	14	+1 Runde
6. Alvin Östlund (S)	Yamaha	13	+2 Runden
7. Ben Watson (GB)	KTM	13	+2 Runden
8. Magne Klingsheim (N)	Kawasaki	13	+2 Runden
9. Iker Larranaga Olano (E)	Husqvarna	13	+2 Runden
10. Giuseppe Tropepe (I)	Husqvarna	12	+3 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Tony Cairoli (I)	381 Punkte
2.	Clement Desalle (F)	334
3.	Gautier Paulin (F)	333
4.	Jeffrey Herlings (NL)	291
5.	Tim Gajser (SLO)	261
6.	Jeremy van Horebeek (B)	261
9.	Max Nagl (D)	223
10.	Arnaud Tonus (CH)	202
21.	Valentin Guillod (CH)	61
39.	Dennis Ulrich (D)	3

1.	KTM	414 Punkte
2.	Husqvarna	354
3.	Yamaha	344

WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	414 Punkte
2.	Jeremy Seewer (CH)	369
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	317
4.	Julien Lieber (B)	308
5.	Benoit Paturol (F)	294
6.	Jorge Prado Garcia (E)	230
7.	Thomas Covington (USA)	225
8.	Hunter Lawrence (AUS)	199
23.	Brian Hsu (D)	60
27.	Henry Jacobi (D)	41

1.	KTM	458 Punkte
2.	Suzuki	384
3.	Husqvarna	373

Speedway-GP Prag

Weltmeister Hancock und Jason Doyle zurück

Nach dem GP-Sieg in Prag fehlt Jason Doyle nur noch ein Punkt zur WM-Spitze.

Von: **Andreas Fahldiek**

Weltmeister Greg Hancock meldete sich mit einer eindrucksvollen Vorstellung zurück. Mental und maschinell ließ er keinen Zweifel aufkommen. Hancocks GM von Tuner Peter Jones war optimal eingestellt. Er gehört neben Woffinden, Pedersen und Zmarzlik zu den GP-Fahrern, die in Kürze einen GTR von Tuner-As Marcel Gerhard fahren werden.

Den totalen Triumph im ausverkauften Marketa-Stadion verdarb ihm jedoch Jason Doyle. Der Aussie begann schwach mit Startbandreißern und einem dritten Platz in den ersten beiden Durchgängen. Nach Maschinenwechsel konnte sich der Vorjahresgewinner steigern und schaffte es mit 8 Punkten noch ins Halbfinale. Dudek gewann zwar dieses Semi, aber Do-

yle fuhr auf der Gegengeraden vom letzten auf den zweiten Platz. Im Finale tat er das in selbiger Manier. Nur erfolgreicher! Doyle zog erneut von der Außenbahn unwiderstehlich außen an allen vorbei.

Dudek weiter WM-Leader

Hancock konnte ihn zweimal hart fordern, aber Doyles neuer Motor war zu präsent. Der WM-Führende Dudek kam am Start zwischen Hancock und Milik ins „Sandwich“ und hatte danach keine Chance. Seine erfolgsgewohnten Landsleute, besonders Emil Saifutdinov waren in Prag überfordert. ■

SPEEDWAY-WM

Prag (CZ), 10. Juni
1. WM-Lauf

1.	Jason Doyle (AUS)	13 Punkte
2.	Greg Hancock (USA)	18
3.	Vaclav Milik (CZ)	13
4.	Patryk Dudek (PL)	13
5.	Chris Holder (AUS)	11
6.	Martin Vaculik (CZ)	10
7.	Antonio Lindbäck (S)	9
8.	Peter Kildemand (DK)	8
9.	Bartosz Zmarzlik (PL)	8
10.	Tai Woffinden (GB)	7



Rücksicht: Jason Doyle zog im Finale in Prag die große Show ab

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand (nach 4 Rennen)

1.	Patryk Dudek	51 Punkte
2.	Jason Doyle	50
3.	Martin Vaculik	44
4.	Fredrik Lindgren (S)	43
5.	Maciej Janowski (PL)	41
6.	Piotr Pawlicki (PL)	39
7.	Greg Hancock	38
8.	Tai Woffinden	37
9.	Emil Saifutdinov (RUS)	33
10.	Bartosz Zmarzlik	32

Speedway-Bundesliga Stralsund

Heimsieg macht Liga spannend

Nachdem Stralsund gegen Wittstock den ersten Saisonsieg landen konnte, ist der Kampf um die Finalplätze wieder völlig offen.

Von: **Thomas Schiffner**

Weil Tobias Busch verletzt war, engagierte Stralsund Tobias Kroner als Gastfahrer. Wittstock holte für den in der EM beschäf-

tigten Michael Härtel René Deddens. Als punktbester Stralsunder war Kroner (11) eindeutig der Bessere, und das Match ging mit 2 Punkten Unterschied an die Hausherren, die ab Heat 9 die Führung nicht mehr abgaben.

Vier Teams punktgleich

Als in Finalheat 13 (2:4) der Stralsunder Ronny Weis ausfiel, wurde es noch mal eng: 40:38 vor dem letzten Lauf. Mit einem 3:3 im Finallauf 14 sicherten

Bartz/Kroner den Vorpommern den Sieg. Die besten Fahrer hatten jedoch die „Wölfe“ mit dem Polen Sebastian Ulamek und Kevin Wölbart (je 12).

Nach dem sechsten Saisonrennen haben alle Teams außer Tabellenführer Brokstedt (4) zwei Matchpunkte. Der Sieger des Matches DMV White Tigers vs. AC Landshut am kommenden Sonntag in Diedenbergen kann sich große Hoffnungen auf das Finalticket voraussichtlich gegen Brokstedt machen. ■

SPEEDWAY BUNDESLIGA

Stralsund, 10. Juni

1. MC Nordstern Stralsund	43 Punkte
Norbert Kosluch (PL)	10
Tobias Kroner	11
Mathias Bartz	8
2. Wölfe Wittstock	41 Punkte
Sebastian Ulamek (PL)	12
Kevin Wölbart	12

TABELLENSTAND

Stand nach 6 Rennen

Club	Rennen	Matchpunkte	Laufpunkte
1. Brokstedt	2	4	95
2. Wittstock	3	2	127
3. Landshut	2	2	90
4. DMV White Tigers	2	2	80
5. Stralsund	3	2	119



Rückblick: Tobi Kroner vor Ulamek

NACHRICHTEN

SPEEDWAY-EM: HÄRTEL UND FIENHAGE IM FINALE

Im ungarischen Nagyhalasz schafften die Deutschen Michael Härtel (19 Jahre) und Lukas Fienhage (17) beide den Sprung unter die ersten Fünf und damit ins Finale der U21-Europameisterschaft am 26.08. in Daugavpils (LV). Härtel wurde hinter Bartosz Smektala (PL) Zweiter, Fienhage trotz Sturz Vierter.

MXGP FRAUENFELD LIVE IM SCHWEIZER TV

Die Vorbereitungen für den MXGP Schweiz in Frauenfeld am 13.08. sind voll im Gange. Willi Läderach: „Wir hoffen auf eine Genehmigung, die Strecke aufgebaut zu lassen, aber zunächst müssen wir es jedes Jahr neu machen. Das Interesse in der Schweiz ist enorm, wir haben einen Vertrag mit dem TV-Sender SRF, alle vier Läufe live auszustrahlen. Zudem gibt es eine Sendung eine Woche vor dem GP.“

SUPERMOTO-IDM: DOPPEL-SIEG FÜR CLASS

Markus Class gewann beide S1-Rennen beim 4. IDM-Lauf in Großenhain. Steffen Albrecht (3./2.) wurde Tageszweiter vor dem Dänen Simon Vilhelmsen (4./3.). Alle drei starteten auf Husqvarna.

**MOTOR
SPORT
aktuell**

ZEITVORTEIL

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



**Für Sie
zur Wahl**



**30%
PREISVORTEIL**

1. PROSS-Sport-Chronograph

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

2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

Die extravagante MOTORSPORT-aktuell-Edition mit poliertem und teilweise gebürstetem Gehäuse, einseitig drehbarer Lünette, Mineralglas mit Datumlupe, schwarzem Zifferblatt, gedruckten Indexen, nachleuchtenden Stab-Zeigern und anti-allergischem, schwarz-rottem Textilarmband. Gehäuse-Durchmesser ca. 40 mm, Zuzahlung 1,-€.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Belegersgasse 11, Postfach 1015, 70113 Stuttgart, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertriebs-Beleiderung, Betreuung und Inkasso erlösen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Niko Dierschnepf (Vorplatz), Christina Dornmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als ständiger Unternehmer, AG Hamburg, HRB 93752.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus ■ Tolles Extra dazu ■ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Online-Kundenservice ■ Nach dem Test jederzeit kündbar

Schneller geht's online: www.motorsport-aktuell.com/abo

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1579505

Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 15,40 € zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung statt 22,-€ im Einzelkauf. Mein Extra, die Uhr meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte MOTORSPORT aktuell dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 93,50 € bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Preis Österreich: zzt. 16,80 € (zzgl. 1,-€ Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 102,-€). Preis Schweiz: zzt. 25,90 Sfr. (zzgl. 1,00 Sfr. Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 149,-Sfr.). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
	19
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort
Telefon	E-Mail

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

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

1. PROSS-Sport-Chronograph (Zuzahlung 1,-€) 2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“ (Zuzahlung 1,-€)

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

Datum	Unterschrift
	X

Direktbestellung: ☎ +49 (0)711 3206-8888 📠 +49 (0)711 182-2550 @ motorsportaktuell@dpv.de 🌐 www.motorsport-aktuell.com/abo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: MOTORSPORT aktuell Aboervice, 70138 Stuttgart

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

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

H

BMW

335i Coupé, EZ 7/2010, 36000 km, 225 kW (306 PS), grau, Teilleder, Navi, Klima, Xenon, NR-Fahrzeug, VB 26.000,-. Tel. 0151/50710139, elfig@vodafone.de

Neu: M4/M3 382 kW/520 PS und 720 Nm inkl. Vmax. Nur Software, keine Module! M5 F10 551 kW/750 PS 900 Nm Vmax, X6M/X5M 529 kW/720 PS 1000 Nm! 550i (F10/F12) Biturbo 400 kW/544 PS, Vmax, E-Modelle 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450 PS, M5/M6 V10 406 kW/553 PS, 330 km/h Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i 201 kW/274 PS. Vmax u. Leistungskits für alle BMW/MINI. www.wintertuning.de H

JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. www.kupplung-vor-ort.com Tel. 09933-902023

H

Corvette

Wir suchen Corvettes - alle Modelle! 06105/21133, www.corvette-center.de H

1991er Coupé/Targa, quasar-blau-met., 5,7 Liter, Schaltgetriebe, Rennauspuff, 12000 km, USA-Brief, Neuzustand, nie auf nasser Straße gefahren. € 22.000,-. Fax 0034/968/134427

Ferrari

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

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

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

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

La Ferrari, EZ 5/2014, 688 km, 708 kW (963 PS), rot, Klima, von Privat gegen Höchstgebot. Tel. 01741862901, tom.xx71@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39081

Jaguar



Daimler X300 6,0 V12 SWB, 1 von 1007, Rarität, EZ 4/1995, 193000 km, 229 kW (311 PS), seltene Farbgebung, saphirblau-metallic/hellgrau, rostfrei, kein Wartungsstau, TÜV neu, techn. kompl. überarbeitet, innen wie neu, Garage, nur Saison, von privat, letzter JAG V12, VB 25.900,- EUR. Tel. 0178/1886358, fineclassics66@aol.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39223

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

H

Lotus

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

Maserati

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

Mercedes



560 SEC Cabriolet Styling Garage, EZ 09/1992, 142100 km, 205 kW (279 PS), schwarz, Leder, neuwertige 3-teilige AMG Felgen, Klima, 45.000,-. Tel. 0170/6823950

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39233

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS, schw./Leder sw., 21000 km, NP 184.000,- €, VB 112.900,- €. Tel. 0171/3491847

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

H

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 35000 km, NP: 160.000,-, VB 79.800,-. T. 0171/3491847

Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Top-Preis. Auch AMG Paket, z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09933/902023

H

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

E 280, 150 kW, Bj. 3.99, silber, 165600 km, Tempomat, Klima, ESP sowie weitere Extras, sehr gepf. Zustand, unfallfrei, NR, 3250,- €. Tel. 0781/2899678 H

Mini

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

H

Porsche

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

Anhängerkupplungen inkl. Montage auf 2,5 Std. für Porsche Macan - Panamera - und Cayenne zum günstigen Festpreis. www.kupplung-vor-ort.com, T. 09933/902023

H

Wir suchen Ihren gepflegten 356 + 911. Sofortankauf oder Kommission in Toplage München Süd, service@autosalon-isartal.de, T. 089-74424460

H

968 CS gesucht. 0171/4167106

H

996 Turbo S Cabriolet, 450 PS, Bj. 2004, 102000 km, Original Porsche Scheckheft, 1. Hand, unfallfrei, schwarz, Leder schwarz, 6 Gang Schaltgetriebe, deutsches Auto, 108.000,- € VB. Tel. 0178-1513150

996 Turbo S. gesucht. 0171/4167106 H

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

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

968 Cabrio Tiptr., absol. Originalzustand, Bj. 92, 42000 km, kpl. Historie, horizont-blau, Leder, VB 50.000,- €. 01573/3184780
mehr: motor-klassik.de Nr. 39057

964 Turbo orig. WLS, EZ 04/92, 290500 km, 3. Hd. (alle Papiere inkl. Orig.-Neurechnung), nachtblau, Motor 15000 km, Getriebe 10000 km. WGA 2+ 185.000,-, für 108.000,-. Chiffre 1125328

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39240



964 C4 30 Jahre 911 Jubiläumsmo- dell, EZ 5/1993, 131000 km, 250 PS, violett, Leder, SD, 54.000,-. Tel. 0151/63334621, isa78lu@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39236

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 1958
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

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

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 1820
MOTORSPORT aktuell gehört zum
Geschäftsbereich Automobil
Redaktionelle Gesamtleitung:
Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
Burkhard Knopke
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1641
Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
€ 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
(D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
(CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
von 40 % gegenüber dem Kioskauf von
€ 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).
Abonnentenservice:
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
Telefax +49 (0)711 182 2550,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2017 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine
Haftung.

Leserbriefe

VIP bevorzugt?

Zur Formel E in Berlin,
MSA 26/2017

Als regelmäßiger Besucher von Motorsport-Veranstaltungen vor Ort ist man es mittlerweile gewöhnt, dass klar zwischen den VIP und den „normalen Gästen“ unterschieden wird. Was mir aber beim Besuch des Formel-E-Laufes in Berlin besonders ärgerlich im Gedächtnis geblieben ist, habe ich so bisher noch nicht erlebt.

Ein kompletter Streckenabschnitt wurde mit einem Zelt abgedeckt, in welchem ein Balkon des „Emotion-Clubs“ für die „besonderen Gäste“ zu finden war. Somit war dieser komplette Bereich von der angrenzenden Tribüne nicht einsehbar. Ein Hinweis vorab zu dieser Besonderheit gab es beim Ticketkauf nicht. An der Piste wurde man dann von diesem „weißen Kasten“ vor vollendete Tatsachen gestellt.

Brücken, Bäume, Zäune – alles okay und verständlich beim Blick von der Tribüne auf die Strecke, aber künstlich die Strecke für VIP abzudecken, ist eine Sache, die so einfach nicht sein darf. Für mich ist damit eine Grenze für das Verständnis der „Zwei-Klassen-Gesellschaft“ vor Ort bei Rennveranstaltungen erreicht.

Christoph von Brunn,
D-97947 Grünsfeld

Thema Stallregie

Zum F1 GP in Monaco
MSA 25/2017

Auch wenn Vettel im Rennen der Schnellere war, wäre es noch lange kein Grund, ihn per Strategie vor Kimi zu bringen. Das müsste er sich selbst erkämpfen. Die Möglichkeit, aus der Pole zu starten, hat er sich im Quali schon verbaut. Auch hatte er die Chance, aus der zweiten Position besser zu starten. Der zu dem Zeitpunkt Schnellere war einfach Kimi. Den hätte er im Rennen dann niederkämpfen

müssen. Das wäre Rennsport. Dafür pilgern die Fans zu den Strecken, um die hochbezahlten Cracks im sportlichen Kampf zu sehen. Alles andere ist nur dem Werks-Image geschuldet und ist reine Manager-Denke und hat mit Rennsport im eigentlichen Sinne nichts zu tun. Basta. Die finanzielle Betrachtung ist hier völlig fehl am Platze, dass aus diesem Grund der Anspruch erwächst, dass jemand Weltmeister werden muss. Alle Teams geben für ihre Verhältnisse sehr viel Geld aus. Schuld ist einfach die FIA, die eine grüne Formel 1 wünscht und dazu beigetragen hat, dass solche Hybrid-Monster entstanden sind, die eigentlich keiner bezahlen kann.

Alleine die Herstellung der mächtigen Batterien erfordert eine solche Menge umweltschädlicher Stoffe, dazu sind sie hochgefährlich bei der Handhabung, können bei Beschädigung leicht brennen oder explodieren und sind dann nach Gebrauch Sondermüll – und sie tragen zu dem sportlichen Wert der Formel 1 nichts bei.

Michael Günther,
D-40667 Meerbusch

Zu diesem Thema gab es eine sehr interessante Diskussion auf Servus TV zwischen drei TV-Kommentatoren (gleich drei ehemalige Formel 1-Rennfahrer): Christian Danner (RTL), Alexander Wurz (ORF) und Damon Hill (Sky), moderiert von Andi Gröbl.

Während sich Damon Hill mit britischer Diplomatie zurückhielt und sich nicht festlegte, war die Aktion für Alexander Wurz eine klare verdeckte Stallregie. Christian Danner redete eher um den Brei herum und meinte, dass Sebastian Vettel der Schnellere sei und der in der Weltmeisterschaft besser platzierte Fahrer. Jaja, das wissen wir eh.

Alexander Wurz war da schon deutlicher, der meinte, dass so ein Rennausgang Betrug am Zuschauer sei, der ein faires Rennen

sehen möchte und kein Rennen, das durch Manipulation am Kommandostand entschieden wird.

Ich kann mich zu 100 Prozent der Meinung von Alexander Wurz anschließen! Wenn ich schon über 1000 Euro für ein Wochenende beim Monaco-Grand-Prix ausbebe, dann möchte ich auch ein spannendes und faires Rennen sehen, das nicht von außen manipuliert wird.

Alfred Raidl,
A-1140 Wien

Man kann gerne darüber reden, ob der Sieg des Finnen in Monaco verdient gewesen wäre oder nicht. Aber Ferrari gibt jedes Jahr unglaublich viel Geld aus, um Weltmeister werden zu können. Im öffentlichen Interesse steht dabei zudem mehr der Fahrertitel als der Team-Titel. Nun hat Ferrari nach sehr vielen leidvollen Jahren endlich wieder die Möglichkeit, Mercedes die Weltmeisterschaft streitig zu machen.

Aber es ist ein unglaublich enger Kampf zwischen Lewis Hamilton und Sebastian Vettel. Es genügt ein Blick auf die Fahrerwertung der Weltmeisterschaft, um zu sehen, dass nur Sebastian Vettel mit dem Ferrari Weltmeister werden kann. Kimi ist in der Saison 2017 insgesamt zu langsam und unkonstant. Sebastian hat bei Red Bull als Weltmeister mehr als einmal bewiesen, dass er körperlich und mental in der Lage ist, selbst in schwierigsten Situationen den WM-Titel heimzuführen. Für mich ist es deshalb logisch, dass Ferrari in Monaco die Strategiekarte Vettel gespielt hat.

Michael Pfrommer,
per E-Mail

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Es sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 14. Juni

15.45 24h Le Mans, Freies Training **LIVE** Eurosport 1
 21.45 24h Le Mans, Qualifying 1 **LIVE** Eurosport 1

Donnerstag, 15. Juni

ab 05.20 Carrera Cup Spielberg, Rennen 1 & 2 (Aufz.) Sport 1+
 18.45 24h Le Mans, Qualifying 2 **LIVE** Eurosport 1
 21.10 24h Le Mans, Qualifying 3 **LIVE** Eurosport 1

Freitag, 16. Juni

ab 05.35 Rallye-WM Italien, Power Stage (Aufz.) Sport 1+
 08.10 GT Masters Spielberg, Rennen 1 (Aufz.) Sport 1+
 09.20 TCR Germany Spielberg, Rennen 1 (Aufz.) Sport 1+
 ab 10.00 Formel 4 Spielberg, Rennen 1 & 2 (Aufz.) Sport 1+
 11.15 GT Masters Spielberg, Rennen 2 (Aufz.) Sport 1+
 12.25 TCR Germany Spielberg, Rennen 2 (Aufz.) Sport 1+
 13.05 Formel 4 Spielberg, Rennen 3 (Aufz.) Sport 1+
 23.35 IndyCar Series Fort Worth, Rennen (Aufz.) Sport 1 US

Samstag, 17. Juni

11.10 Formel-3-EM Budapest, Rennen 1 **LIVE** N-TV
 11.35 DTM Budapest, Quali für Rennen 1 **LIVE** ONE
 14.00 24h Le Mans, Vorberichte & Rennen **LIVE** Eurosport 1
 14.00 TCR Int. Series Salzburg (Zus.) Sport 1
 14.10 DTM Budapest, Rennen 1 **LIVE** ARD
 20.15 Ringkampf – Hockenheim gg. Nürburgring (Doku) SWR
 22.30 Rallye-EM Zypern, Highlights 1. & 2. Tag Eurosport 2

Sonntag, 18. Juni

11.10 Formel-3-EM Budapest, Rennen 2 **LIVE** N-TV
 11.55 DTM Budapest, Quali für Rennen 2 **LIVE** ONE
 14.00 24h Le Mans, Schlussphase **LIVE** Eurosport 1
 15.00 DTM Budapest, Rennen 2 **LIVE** ARD
 20.30 NASCAR Cup Series, Michigan **LIVE** Motorvision TV
 22.30 Rallye-EM Zypern, Highlights 3. Tag Eurosport 1

Montag, 19. Juni

20.30 24h Le Mans, Highlights des Rennens Eurosport 1

Motorrad

Mittwoch, 14. Juni

14.30 MXGP-WM Orlyonok, Rennen 1 (Aufz.) motorsport.tv
 22.10 Tourist Trophy, Highlights Motorvision TV

Donnerstag, 15. Juni

14.30 MXGP-WM Orlyonok, Rennen 2 (Aufz.) motorsport.tv
 ab 22.50 MX2-WM Orlyonok, Rennen 1 & 2 (Aufz.) motorsport.tv

Samstag, 17. Juni

12.30 Superbike-WM Misano, Rennen 1 **LIVE** Servus TV

Sonntag, 18. Juni

11.30 Supersport-WM Misano, Rennen **LIVE** Eurosport 2
 11.30 Enduro, Erzbergrodeo **LIVE** Servus TV
 16.00 Supersport-WM Misano, Rennen (Aufz.) Eurosport 1
 16.05 Superbike-WM Misano, Rennen 2 **LIVE** Servus TV
 16.30 Superbike-WM Misano, Rennen 1 (Aufz.) Eurosport 1
 16.00 Supersp.-300-WM Misano, Rennen (Aufz.) Eurosport 1
 ab 19.00 Brit. Superbikes Knockhill, Rennen (Aufz.) Eurosport 2
 22.00 Superbike-WM Misano, Rennen 2 (Aufz.) Eurosport 1

Livestreams

Sonntag, 18. Juni

ca. 09.00 TCR Int. Series Budapest, Rennen 1 **LIVE**
 ca. 12.50 TCR Int. Series Budapest, Rennen 2 **LIVE**
 www.tcr-series.com
 ca. 16.50 Formel-3-EM Budapest, Rennen 3 **LIVE**
 www.fiaf3europe.com

Vorschau



24h Le Mans: Toyota geht als großer Favorit in die 85. Auflage



DTM in Budapest: Wer kann Mercedes-Pilot Lucas Auer stoppen?



Die Superbike-WM in Misano: Alle auf der Jagd nach Leader Jonathan Rea

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

16.–18.6.	Rallye-EM, Zypern	CY
16.–18.6.	Nürburgring Classic	D
17./18.6.	Langstrecken-WM, 24h Le Mans	F
17./18.6.	DTM, Budapest	H
17./18.6.	Formel-3-EM, Budapest	H
18.6.	TCR International Series, Budapest	H
18.6.	NASCAR Cup Series, Brooklyn/Michigan	USA
25.6.	Formel 1, GP Baku	AZ
25.6.	Tourenwagen-WM, Vila Real	P

Motorrad

16.–18.6.	Sachsenring Classic	D
17./18.6.	Superbike-/Supersport-WM, Misano	I
17.6.	Langbahn-WM, La Réole	F
18.6.	ADAC MX Masters, Bielstein	D
18.6.	Moto3-Junior-WM & Moto2-EM, Barcelona	E
25.6.	Motorrad-WM, Assen	NL

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG

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

MANNESMANN-Werkzeugbox

Die 155-teilige Box bietet Ihnen alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen, besonders übersichtlich sortiert in einem stabilen Stahlblechkoffer. Ebenfalls enthalten: kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Klein-eisensortiment, Rollgabelschlüssel u.v.m.
Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm
Zuzahlung 1,-€.

BRÜDER
MANNESMANN
WERKZEUGE



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beiführung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Owerspenn (Voritz), Christina Dohmann, Dr. Michael Böhler, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmens-AG Hamburg, HRB 95752.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus ■ 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Schneller geht's online: www.motorsport-aktuell.com/abo

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1579513

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50€ zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung. Mein Extra, die Werkzeugbox, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,-€ (A), 149.00 Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
	19
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort
Telefon	E-Mail

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum	Unterschrift
	X

Direktbestellung: ☎ +49 (0)711 3206-8888 ☎ +49 (0)711 182-2550 @ motorsportaktuell@dvpv.de 🌐 www.motorsport-aktuell.com/abo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: **MOTORSPORT aktuell** AboService, 70138 Stuttgart