

MOTOR SPORT aktuell

NR.25 / 8. JUNI 2017

MotoGP – Mugello

Ducati holt Heimsieg



Moto2 in Mugello

**Lüthi bleibt
WM-Zweiter**

Tourenwagensport

**Tracktest VW
Golf GTI TCR**

Deutschland €2,20

A € 2,40 · CH Sfr 3,50 · I € 2,90

B, NL, LUX € 2,60 · E € 2,90



Vortest 24h-Rennen Le Mans

**Toyota brandschnell,
Porsche weit zurück**



Superbike-WM: Interview

**Stefan Bradl zieht
seine Halbzeit-Bilanz**



Formel-1-Analyse

**Krisenstimmung bei
Red Bull: Was nun?**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Anspruch und Realität: Die Situation bei Red Bull S. 4
- Formel 1** Kommentar zu Ferraris Monaco-Stallregie S. 6
- Formel 1** GP-Zirkusdirektor Chase Carey und seine Pläne S. 8
- Formelsport** Williams-Jubiläum, IndyCar und weitere News S. 10
- Historie** Ein Motor unter der Lupe: Honda RA271E S. 12
- Sportwagen** Toyota zeigt Stärke beim Le-Mans-Vortest S. 14
- Sportwagen** Neuigkeiten aus der Prototypen-/GT-Welt S. 16
- Rallyesport** Die Holzer-Gruppe macht Opel Beine S. 18
- Rallyesport** Sardinien-Vorschau, EM und weitere News S. 20
- Tourenwagen** Tracktest mit dem VW Golf GTI TCR S. 22
- Tourenwagen** Neues aus WTCC, NASCAR und Co. S. 24
- Markenpokale** Update aus den Einmarkenchampionaten S. 26
- Breitensport** Der Stand bei 24h Series, STT und Co. S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Dovizioso feiert mit Ducati Heimsieg in Mugello S. 30
- MotoGP** News, Gastkommentar, Aus dem Fahrerlager S. 32
- Motorrad-WM** Moto2, neuer Einheitsmotor und mehr S. 34
- Motorrad-WM** Erster Moto3-Saisonsieg für KTM S. 36
- Superbike-WM** Interview mit Honda-Pilot Stefan Bradl S. 38
- Straßensport** Northern European Cup und News S. 39
- Offroad** Langbahn, Speedway und weitere Nachrichten S. 40
- Offroad** US-Motocross, Flattrack und mehr Neuigkeiten S. 42

Leserservice:

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

18

Holzer Motorsport: So kehrt Opel auf die große Rallye-Bühne zurück



41

Speedway-WM: Gappmeyer sorgt in Abensberg für dicke Überraschung



10

40 Jahre Williams F1: Traditionsteam feiert Jubiläum in Silverstone





36 Moto3 Mugello: Migno siegt im spannendsten Rennen aller Zeiten

MOVACS

FORMEL-1-MASTERPLAN

Wie geht es nach dem Abgang von Bernie Ecclestone weiter in der Formel 1? MSA hat den neuen Boss Chase Carey zu seinen langfristigen Plänen für die Königsklasse befragt. **Seite 8**

LMP1 NOCH ZU RETTEN?

Die höchste Prototypen-Klasse steckt seit dem Audi-Ausstieg in der Krise. Immer mehr Teams und Hersteller planen mit der DPI- und LMP1-L-Klasse, während sich die Gerüchte um einen Porsche-Ausstieg verdichten. **Seite 16**

BREITENSPORT-UPDATE

Wie sind die kleinen Serien unterhalb der Top-Klassen in die Saison 2017 gestartet? In unserem Markenpokal- und Breitensport-Update bringen wir Sie auf den aktuellen Stand. **Seite 28**



22 Tracktest: Wie fährt sich der TCR-Golf auf der Rennstrecke?

VW

Druck auf der Dose

Red Bull hatte vor der Saison geträumt, wieder um den Titel zu fahren. Die Realität ist eine andere. Hinter den Kulissen knirscht es immer lauter.

Von: **Elmar Brümmer**

Immer dann, wenn es bei Red Bull nicht läuft, oder nicht so läuft, wie man sich das erhofft hatte, wird es klebrig. Also: zäh. Weil der Getränkekonzern seine Erwartungen meistens automatisch mit der Realität gleichsetzt, rasen Rennwagen und Rennteam wie ferngesteuert in eine Art Zeitunnel, wenn es dann doch anders kommt, dann wird geklagt. Vorzugsweise über die Umstände und am liebsten über die anderen. Also die, die Schuld haben. Wer etwas mit dem Charakter der Österreicher vertraut ist, den überrascht das nicht wirklich, und er nimmt dieses Granteln sogar als unterhaltend hin. Nun sind aber in der Formel 1 die Engländer in der Überzahl, und es gibt noch ein paar andere europäische Nationen – und deren Verständnis ist ein anderes. Sie sind dann leicht genervt, wenn die ewig gleichen Klagelieder ertönen. Denn das mag so gar nicht zum fröhlichen Party-Rhythmus der Energy Station passen.

Fröhlich geht anders, daran ändert auch ein dritter Platz

von Daniel Ricciardo in Monte Carlo und der dritte Rang in der Konstrukteursweltmeisterschaft nichts. Im Gegenteil, denn Dritter sein heißt ja auch: nicht mal Zweiter. Und das wäre ja der Mindestanspruch für einen Rennstall, der das Jahrzehnt mit einem glatten Vierfach-Triumph begonnen hat. Die rasende Hafenrundfahrt hat ein paar Risse im Fundament des Bullenstalls gezeigt. Daniel Ricciardo und Max Verstappen, von Teamchef Christian Horner als die stärkste Fahrerpaarung des ganzen Feldes gepriesen, waren zeitweise die am schlechtesten gelaunten Piloten im ganzen Fürstentum. Der Australier ging nach der Qualifikation ungewohnt heftig auf die Team-Strategen los, die ihn in den Verkehr brachten und eine bessere Platzierung als Rang fünf kosteten. Er hatte mit der ersten Startreihe geliebäugelt. „Ein simpler, dummer Fehler“, ärgerte er sich. Immerhin: Das Rennen verziehnte ihn. Max Verstappen hinterfragte ebenso offensiv die Taktik im Rennen: „Was ist dann das für ein verdammt Desaster!“ Hinter der für leidenschaftliche Rennfahrer durchaus normalen Reaktion nach einem nicht optimalen Grand-Prix-Wochenende steckt eine größere Unzufriedenheit. Der talentierten Fahrge-

schaft im Namen der Dose fehlt momentan die Perspektive, schließlich war den beiden suggeriert worden, dass sie nach dem Reglementwechsel um den Titel mitfahren könnten.

Bei Red Bull brodelt es

Danach sieht es momentan nicht aus, und schon darf man auch infrage stellen, wie sicher die Zukunft von Ricciardo und Verstappen bei Red Bull ist, obwohl die Verantwortlichen immer wieder die Konkurrenz darauf hinweisen, dass die Verträge wasserdicht seien. Aber beim richtigen Angebot (Ferrari, Mercedes), gekoppelt mit einer wachsenden Unzufriedenheit – wer weiß? Denn aufmerksam verfolgen die beiden Fahrer, wie Ferrari es innerhalb eines Dreivierteljahres geschafft hat, das Team umzukrempeln und den Branchenführer Mercedes regelmäßig zu schlagen. Die Emotionen sind klar: Sehnsucht, Neid, Ärger. Es ist ein gefährliches Gemisch, das da zu brodeln beginnt. Was Red Bull Racing dringend brauchen

könnte, wäre ein Erfolgserlebnis aus eigener Kraft. Allerdings macht das die Charakteristik der kommenden drei Rennstrecken deutlich schwieriger – Kanada, Aserbaidschan und Spielberg sind Power-Kurse. Und genau in die Richtung derjenigen, die für die Kraft zuständig sind, kanalisiert sich der Frust: Renault ist mal wieder an fast allem Schuld, wie schon vor gut anderthalb Jahren. Nur dass sich die Franzosen diesmal zur Wehr setzen. Renault-Geschäftsführer Cyril Abiteboul verbittet sich öffentliche Einschätzungen über die Leistungskraft des Motors, man mache laufend Fortschritte bei der Performance und der Zuverlässigkeit. Er bittet um Geduld (keine besonders ausgeprägte Stärke des Partners) und hofft auf den nächsten großen Entwicklungsschritt, der die Lücke zu Merce-



SUTTON-IMAGES.COM



Helmut Marko muss Max Verstappen und Daniel Ricciardo bei Laune halten



Wie lange hat Dietrich Mateschitz noch Spaß an seinen Formel-1-Teams?

des noch ein Stückchen mehr schließen werde. Aber konkrete Termine, PS- und Gewichtszahlen nennt er nicht. Nächste Hoffnung: Montreal.

Dabei gibt es im eigenen Rennhaushalt genügend zu erledigen. Das Upgrade zeigte in Barcelona noch nicht die gewünschte Wirkung, der Einsatz in Monte Carlo sollte dem Feintuning dienen. Aber so langsam müssen die technischen Packages mal Wirkung zeigen, vor allem durch mehr Abtrieb auf der Hinterachse. Hauptproblem, wie fast überall, ist dabei die Reifennutzung. Aber die Ergebnisse der bisherigen Rennen zeigen: Red Bull muss aggressiver werden bei der Fahrzeugabstimmung und -entwicklung. Was Letzteres angeht, gilt es offenbar noch etwas intern zu klären oder zu erklären: Ad-



WM-Platz drei statt der geplanten Jagd auf Mercedes. Die Punkteausbeute von Red Bull nach den ersten sechs Rennen ist noch schlechter als in der Vorsaison. Und mit Montreal, Baku und Spielberg kommen jetzt drei Power-Strecken.

tes, er soll die Symptome finden und kurieren.“

Drohung an FI-Bosse

Newey, der schon immer sehr besorgt um seinen guten Ruf war, hat im britischen Fachblatt „Autosport“ nicht bloß angedeutet, dass wohl eine starke Hand gefehlt habe, als es um die Neugestaltung des Red-Bull-Renners für die neuen Regeln ging: „Nachdem ich mich zurückgezogen hatte, wurde offensichtlich, dass das Auto unter der Leitung der Gruppe nicht die nötige Performance gebracht hat. Ich fühle mich also verpflichtet, das Team vorwärtszubringen und engagiere mich seit dem zweiten Test wieder intensiver.“ Vielleicht ist in dem aufgeschreckten Technikergelände in Milton Keynes auch einfach die Kommunikation nicht optimal, ganz generell. Nach gesteigerter Harmonie jedenfalls klingt all das nicht – und es weckt Erinnerungen an das Krisenjahr, das den vier Vettel-Titeln folgte.

Auch an die neuen Herren der Formel 1, die offen über eine Budgetdeckelung und eine Umverteilung der stattlichen Boni für die etablierten Teams diskutieren, kommen Warnschüsse. Liberty Media möge sich, bevor es an die Reduktion der Ausschüttungen gehe, doch erst einmal darum kümmern, zusammen mit der FIA das derzeitige Motorenreglement in Ordnung zu bringen. Sollte es auch nach 2021 bei den derzeitigen Hybrid-Antriebssträngen bleiben, dann würde Red Bull die Formel 1 verlassen, hat Berater Helmut Marko kürzlich mal wieder gedroht. Es sind die alten Forderungen: Aggregate zum Fixpreis von zehn Millionen Euro, geliefert von einem unabhängigen Hersteller. Natürlich, man kennt die Argumente, man ahnt die Absichten und denkt sich: Drohgebärden. Aber was, wenn Dietrich Mateschitz tatsächlich mal die Nase voll haben sollte von seinem Spielzeug Formel 1, wenn der Rennstall seinen Zweck erfüllt hat – oder der Fußball einfach den Ruhm des Firmennamens auf andere Weise stärker nährt, wie das gerade mit RB Leipzig der Fall ist? Teamchef Christian Horner kennt die Strömungen im Konzern und in der Formel 1 gleichermaßen gut und will zumindest die aktuellen Sorgen nicht überbewerten: „Ich glaube wirklich, dass wir das Ruder in der zweiten Saisonhälfte noch rumreißen können.“ ■

rian Newey hatte in England verlauten lassen, dass er bei der Entwicklung des RB 13 kaum teilgenommen hätte, man könne also nicht von „seinem“ Auto sprechen. Wenn das stimmt, dass er gar nicht jene geplanten 50 Prozent an der Neuschöpfung übernommen hatte, bleibt nur der Schluss, dass die Kollegen falsche Richtungen eingeschlagen haben, während Newey am Supersportwagen für Aston Martin werkelte. Grundsätzlich war mit dem Aerodynamik-Guru vereinbart worden, dass er sich lediglich um das Formel-1-Konzept, nicht aber um die Details zu kümmern habe. Doch als sich die Schwächen des aktuellen Rennwagens nicht mehr verbergen ließen, band Christian Horner Newey wieder stärker mit ein: „Adrian hat die Rolle eines Arz-

WILHELM

SUTTON-IMAGES.COM

Formel 1

Erklärungen, warum der Richtige gewinnt



Sebastian Vettel hat mit seinem Sieg in Monaco für klare Verhältnisse im Ferrari-Lager gesorgt. Unter den Fans ist die Meinung gespalten: Ist es richtig, so früh in der Saison alles auf eine Karte zu setzen?

Von: **Elmar Brümmer**

Alles auf Rot, so lässt sich das Monaco-Wochenende in Kurzform beschreiben. Heißt das automatisch auch: Alles auf Vettel? Das bedarf dann schon der etwas ausführlicheren Analyse. Von Kimi Räikkönen, dem Hauptbetroffenen jener vorgefertigten Meinung, dass die deutsche Numero uno der Scuderia durch die Boxenstopp-Taktik elegant vorbeigeschleust wurde, werden wir die kaum bekommen. Der Finne verliert sich, falls er überhaupt etwas sagt, in Andeutungen. So liegt ein Grauschleier über dem ersten Ferrari-Doppelerfolg seit 2010, dem ersten Triumph in Monaco seit 2001. Sebastian Vettel wird als der neue Schumacher gefeiert, der Iceman fühlt sich wie einst Rubens Barrichello. Nur dass kein Todt brüllte: „Let him pass, do it for the championship.“ Die entgleisten Gesichtszüge Räikkönens waren festgefroren. Mühsam brachte er heraus: „Es ist immer noch ein zweiter Platz. Aber ich fühle mich nicht gut dabei...“ Und Ex-Weltmeister Nico Rosberg trug nicht gerade zur Schmelze bei, als er in seiner Rolle als Hobby-Moderator versicherte, dass er genau wisse, wie Kimi sich jetzt fühle...

Die Formel 1 hat wieder ihre Stallorder-Diskussion, den Anlass zur großen moralischen Empörung. Ist das eine Überraschung? Nein. War es tatsächlich Regie? Jein. Denn es gibt bei aller aufgebauchten Undercut- und Übervorteilungs-Diskussion einen klaren Fakt: Der Finne hatte alle Chancen, aber er war schlichtweg zu langsam. Bei freier Fahrt

auf alten Reifen nahm Vettel dem internen Gegner 1,5 Sekunden pro Runde ab, der sogar auf frischen Pneu unterwegs war. Die Initialzündung dafür, Räikkönen reinzuholen, waren die Boxenstopps von Verstappen und Bottas. Man hätte ja auch Vettel reinholen können, doch dessen Gefühl, schneller fahren zu können, trog nicht – nach vier Qualifying-Runden kam er als Erster wieder auf die Piste.

DIE KONTROVERSE UM RÄIKKÖNEN UND VETTEL WILL LEWIS HAMILTON SOFORT FÜR DIE EIGENEN ZWECKE AUSNUTZEN.

Natürlich kommt der Scuderia ein Sieg des WM-Führenden sehr gelegen, Vettel hat nach seinem dritten Saisonsieg jetzt 25 Punkte Vorsprung auf Hamilton, das ist besonders wichtig, weil als-

bald die Zeit der Motorenstrafen anbricht. Und angesichts der bisherigen Leistungen ist Räikkönen die Nummer zwei im Team, rein sportlich gesehen, seine Pole-Position von Monaco ändert daran nicht viel. Ferrari hat sich schon immer auf einen Top-Mann fokussiert – und ist gut damit gefahren. Weshalb sich die Aufregung im Fahrerlager über das fragliche Manöver in Grenzen hält. Die Konkurrenten finden es richtig, auf den Mann mit der generell größeren Perspektive zu setzen.

Kimi bei Laune halten

Vettel natürlich auch, aber er fühlt mit Räikkönen schon allein deshalb mit, weil er den zweiten Mann als Rückendeckung braucht in den verbleibenden 14 Rennen – und um Mercedes noch möglichst viele WM-Punkte wegzunehmen. Demoralisieren hilft nicht, sonst hätte es sich Ferrari auch ganz einfach machen können im Fürstentum, und den Positionswechsel auf offener Piste vornehmen – wie Mercedes mit Bottas in Bahrain. So aber muss das Recht

des Schnelleren gelten und des Aussichtsreicheren.

Lewis Hamilton nutzt das Geplänkel beim Gegner selbstverständlich sofort für die eigenen Zwecke aus: „Es ist klar, dass Vettel bei Ferrari die Nummer eins ist. Sie werden dafür sorgen, dass Sebastian das Maximum an jedem Wochenende herausholen kann.“ Damit will er weiteren Unfrieden bei Ferrari säen, aber auch den eigenen Rennstall darauf hinweisen, dass er fest von einem ähnlichen Status ausgeht. Mercedes-Sportchef Toto Wolff mag sich auf die Diskussion vorerst nicht einlassen, zumindest nicht öffentlich. Ein bisschen frohlockt er sogar: „Jetzt hat Ferrari jene Probleme, die wir früher hatten. Sie müssen bei einem Doppelsieg erklären, warum der richtige Fahrer gewonnen hat...“ Deutlicher ist die Lage in Maranello geworden, einfacher nicht unbedingt. ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Stallregie bei Ferrari?“
Spielt Ferrari falsches Spiel mit Räikkönen?
Der Autor freut sich über Ihre Meinung.
Schreiben Sie uns eine E-Mail an:
msa-lesertribune@motorpresse.de



Die Mienen sagen alles: Vettel ist bei Ferrari dieses Jahr der Nummer-1-Fahrer, Räikkönen spielt den Wasserträger

**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 flexiblem 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 Datumiupe, schwarzem Zifferblatt, gedruckten Indizes, nachleuchtenden Stab-Zeigern und anti-allergischem, schwarz-rotem Textilarmband. Gehäuse-Durchmesser ca. 40 mm, Zuzahlung 1,- €.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registereintrich Stuttgart HRA 19202. Geschäftsführer: Dr. Volker Freud, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Voritz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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 EGGGB. 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 EGGGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	Unterschrift
	X

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 Aboservice, 70138 Stuttgart**

Formel-1-Chefs auf Streckenvisite in Monaco: Chase Carey, Sean Bratches, Ross Brawn



Masterplan für die Formel 1

Die Ära Ecclestone ist vorbei. Jetzt bestimmt Liberty Media den Fahrplan. Chase Carey, Chef des Trios an der Spitze, verrät die Pläne der Amerikaner.

Von: **Michael Schmidt**

Die Stimmung in der Formel 1 ist eine andere geworden. Amerikanisch locker. Offener. Strukturierter. Man blickt nicht mehr drei Monate voraus, sondern drei Jahre. Das soll nicht heißen, dass in der Ära Ecclestone alles schlecht war.

Der Gottvater der Formel 1 hat ihr ein gutes Fundament hinterlassen. Doch es braucht Reformen. Und die blieben in der Vergangenheit oft in der Politik und in veralteten Strukturen stecken.

Chase Carey, Sean Bratches und Ross Brawn haben gerade angefangen, die Zukunft der Königsklasse neu zu gestalten. Es ist, wie Carey sagt, ein langfristiges Projekt. „Auch wir wollen Geld verdienen. Der Unterschied zu früher ist, dass die alten Besitzer auf den schnellen Gewinn aus waren. Unser Ansatz ist es, für unsere Aktionäre langfristige Werte zu bilden. Das bedeutet Investitionen. Genau das tun wir

gerade. Wir stellen Leute ein. Wir bauen digitale Plattformen auf. Wir haben eine Forschungsgruppe gebildet, die uns helfen soll, Schwachstellen aufzudecken und Möglichkeiten, den Sport besser zu machen. Davon werden wir nicht gleich profitieren, sondern erst in ein paar Jahren. Wer nur am schnellen Gewinn interessiert ist, baut keine Werte auf.“

Noch keine Zauberformel

Chase Carey fühlt sich weiter als Neuling, obwohl er nun schon fast ein halbes Jahr mit dem Zirkus reist. Der 63-jährige Amerikaner outet sich als Fan: „Die Formel 1 hat mich gefangen. Sie

ist aufregend, interessant, vielschichtig. Es gibt so viele Blickwinkel. Die Fahrer, die Autos, die Teams. Man infiziert sich sehr schnell damit. Deshalb müssen wir uns besser mit den Fans vernetzen, damit sie das Gleiche erleben wie ich. Je besser sie den Sport verstehen, umso mehr werden sie ihn lieben.“

Noch hat er nicht die Zauberformel gefunden, aber immerhin weiß er, was er will und was nicht: „Wir können neue Dinge erfinden, aber wir dürfen nie die Dinge vergessen, die diesen Sport groß gemacht haben. Wir wollten die Traditionen erhalten und neue Dinge hinzufügen, ohne die

alten Werte zu beschädigen. Ich will keine Gimmicks, die nur der Show dienen.“

Das ist eine klare Absage an künstliche Elemente wie umgekehrte Startaufstellungen oder doppelte Punkte. Stattdessen muss die Basis stimmen. Gesunde Teams und Veranstalter, die sich refinanzieren können. Ein System, das die Chancengleichheit erhöht und dem Underdog die Gelegenheit gibt zu gewinnen. Das geht am Ende nur mit Budgetdeckelungen, gerechterer Geldverteilung und bezahlbarer und verständlicher Technik.

Doch wie will Carey die Betonköpfe im Feld überzeugen, die ihre Vorzugsbehandlung auch noch dann für sich einfordern würden, wenn sie damit den Sport in den Abgrund stürzten? Typisch amerikanisch, greift Carey das Positive auf: „Jeder hat verstanden, dass der Sport nur gesund sein kann, wenn er den Zuschauern Action und Wettbewerb bietet, dessen Ausgang nicht vorhersehbar ist. Toto Wolff wurde kürzlich mit dem Satz zitiert: Wenn Ferrari jetzt gewinnt, ist das gut für den Sport. Er hat verstanden, dass es um den ganzen Sport geht. Wenn ein Team alles gewinnt, dann hat es die Schlacht gewonnen, aber den Krieg verloren. Weil bald keiner mehr zuschaut. Ich glaube, tief in ihrem Herzen verstehen das alle. Natürlich wollen sie alle gewinnen. Deshalb werden wir in dieser Frage ein bisschen ziehen und stoßen müssen, aber ich bin mir sicher, dass am Ende alle auf diese Linie einschwenken. Es soll nicht entscheiden, wie viel Geld zu ausgibst, sondern wie klug du dein Geld investierst.“

Neuer Motor braucht Zeit

Optimistisch ist Carey auch, dass er bei grundlegenden Änderungen nicht den Ablauf des Concorde-Abkommens abwarten muss: „Wir lassen uns von dem Concorde Agreement nicht den Terminplan bestimmen. Gewisse Änderungen brauchen Zeit. Wir wollen einen neuen Motor. Aber den entwickelt man nicht in sechs Monaten. Wir nehmen uns ohne die bislang übliche Bürokratie die Zeit um sicherzustellen, dass das nächste Motor-konzept das richtige ist. Beim aktuellen Motor wurden einige Dinge nicht bis zu Ende gedacht. Er ist ein bisschen zu kompliziert und ein bisschen zu teuer. Und er ist zu leise. Es ist nicht gesund, wenn du ein Datum in der Zu-



Technikexperte: Brawn ist für die Reglements zuständig



Gute Zusammenarbeit: FIA-Präsident Todt, Carey



Aufstellung für die Nationalhymne: Verstappen, Vettel, Todt, Carey und das monegasische Fürstenpaar



„Wir müssen gute Geschichten erzählen können und bereit sein, diese mit den Fans zu teilen. Wenn uns das nicht gelingt, verlieren sie bald das Interesse und steigen aus.“

kunft hast, bis zu dem sich nichts ändern kann. Ich bin auf langfristige Partnerschaften mit allen Beteiligten aus. Unser Denkan-satz ist: Auf der Rennstrecke sind alle Gegner, außerhalb bauen wir gemeinsam den Sport auf.“

Bei der Vermarktung hat die Formel 1 nach Ansicht der Amerikaner noch Nachholbedarf. Carey will alle Kanäle spielen. Frei verfügbares Fernsehen, Pay TV, alle digitalen Plattformen, je nach Land anders ausgerichtet. „Heute musst du direkt auf die Fans zugehen. Du kannst nicht mehr erwarten, dass sie von sich aus auf dich zukommen. Ich

komme aus dem TV-Geschäft. Da hat es sich bis heute bewährt, einen Mix aus allen Spielarten anzubieten. Die 20-Jährigen werden sich einen Grand Prix am Mobiltelefon und nicht mehr am Fernseher anschauen. Wir müssen Geschichten erzählen können. Sonst steigen sie aus. Ein Rennen soll nicht nur ein Rennen sein, sondern ein Event. Mit vielen Attraktionen für die Zuschauer. Sie sollen dort alles erleben können, was den Sport ausmacht. Seine Geschichte, seine Autos, seine Fahrer. Einfach eine große Motorsport-Party, ein Großereignis in jedem Land.“ ■

Williams-Party in Silverstone



FW08B, FW11 und der aktuelle FW40 – drei Generationen Williams-F1-Renner

SUTTON IMAGES

Am 8. Mai 1977 nahm das Williams-Team erstmals an einem Formel-1-Rennen teil. Gut 40 Jahre danach feierte der Rennstall aus Grove in Silverstone eine große Jubiläumsparty.

Von: **Tobias Grüner**

Der Name Williams ist heute nicht mehr aus der Formel 1 wegzudenken. Doch die Anfänge des nach Konstrukteurstiteln zweiterfolgreichsten Rennstalls (hinter Ferrari) waren äußerst bescheiden. Das erste Auto, das die kleine Truppe um die Firmengründer Frank Williams und Patrick Head im Mai 1977 beim GP Spanien einsetzte, war ein March 761. Am Steuer des Kundenrenners saß der Belgier Patrick Nève. Punkte gab es in der Premierensaison noch keine. Trotzdem wurde das Firmenjubiläum am freien Wochenende zwischen Monaco und Kanada noch einmal ausgiebig gefeiert. Zur großen Party auf dem Grand-Prix-Kurs in Silverstone hatte der Rennstall jede Menge Prominenz geladen. Die Altmeister Nigel Mansell, Damon Hill und Keke Rosberg erzählten den etwas we-

niger erfolgreichen Ex-Williams-Piloten Mark Webber, Riccardo Patrese, Nico Rosberg, Alex Wurz, Pastor Maldonado von ihren Titeln. Die aktuelle Fahrergeneration, bestehend aus Felipe Massa und Lance Stroll und Testfahrer Paul di Resta, war beim großen Familienfest natürlich ebenfalls dabei. Und zur Freude aller trat auch Frank Williams nach überstandener Krankheit erstmals wieder in der Öffentlichkeit auf. Der Rollstuhlgeneral hatte mit einer schweren Lungenentzündung im vergangenen Jahr längere Zeit im Krankenhaus verbracht. Zu einem Besuch an der Rennstrecke hat die Kraft seitdem noch nicht gereicht. Die Geburtstagsfeier seiner Firma wollte sich Williams aber nicht nehmen lassen.

Neben den Piloten zogen natürlich vor allem die Autos die Blicke der Besucher auf sich. Verantwortlich dafür, dass sich die Klassiker stets in einem makellosen und fahrbereiten Zustand befinden, ist der frühere Teammanager Dickie Stanford. Zum 40. Geburtstag wurde das komplette Lager am Firmensitz geplündert und in die Boxenanlage in Silverstone verfrachtet. Wie es sich für eine ordentliche PS-Party gehört, konnte man sich die le-

gendären Rennwagen nicht nur in parkendem Zustand anschauen. Ein Renner nach dem anderen wurde zum Leben erweckt. So bot der FW14B von 1992 mit seinem aktiven Fahrwerk schon im Stand eine beeindruckende Show. Doch richtige Begeisterung kam bei den rund 50 000 Fans auf den Tribünen erst auf, als das Weltmeisterauto von Nigel Mansell nach 25 Jahren erstmals wieder ein paar Runden auf dem traditionsreichen Flugplatzkurs drehte. Nach seinem Lieblings-Williams gefragt nannte Mansell selbst übrigens nicht den FW14B, mit dem er 1992 überlegen den Titel gewann, sondern den FW11B von 1987: „Im Qualifying leistete der Honda-Turbo-Motor mehr als 1500 PS. Ohne Traktionskontrolle hatte man beim Hochschalten im sechsten Gang noch durchdrehende Räder. Das war das aufregendste Auto, das jemals von einem Menschen gefahren wurde.“ Trotz des ein oder anderen Regenschauers, der in Silverstone wohl einfach dazugehört, bekamen die Fans zahlreiche spektakuläre Showfahrten geboten. So war Felipe Massa im sechsrädrigen FW08B unterwegs. Martin Brundle drehte einige Runden im March 761, mit dem vor 40 Jahren alles begann. ■



Williams feierte mit allen F1-Autos



Brundle im 40 Jahre alten March 761



Massa im sechsrädrigen FW08B

Ferrari übt beim Reifentest

Ferrari hat die Pirelli-Tests im Herbst 2016 dazu genutzt, für die Saison 2017 zu üben. Das Testauto wurde mit Komponenten umgerüstet, die in dieser Saison relevant sind.

Von: **Michael Schmidt**

Als Pirelli im Herbst 2017 die Teams zu Testfahrten mit den breiten Reifen einlud, da hoben nur drei Teams die Hand. Lediglich Ferrari, Mercedes und Red Bull hatten das Geld und das Personal, ihre 2015er-Autos auf mehr Abtrieb zu trimmen, um für Pirelli einigermassen die für 2017 erwarteten Abtriebswerte zu simulieren. Rückblickend hat nur Ferrari die Gunst der Stunde sinnvoll genutzt. Während Mercedes und Red Bull mehr Abtrieb durch mehr Anstellung, Schürzen und Unterflügel generiert haben,



Ferraris Testträger auf Basis des SF15-T mit 2017er-Heckflügel

baute Ferrari den SF15-T so um, dass die Ingenieure bereits Erkenntnisse für das 2017er-Auto sammeln konnten.

Der Ferrari war das einzige Auto, das mit einem auf 2017er-Maße getrimmten breiten Heckflügel, einem verbreiterten Diffusor, tiefgesetzten Leitblechen vor den Seitenkästen und einem aufgemotzten Frontflügel be-

stückt wurde, der in seinen vertikalen Leitblechen dem aktuellen Modell täuschend ähnlich sieht. Interessanterweise war Ferrari auch eines der wenigen Teams, das nicht über Korrelationsprobleme zwischen Windkanal, CFD und Rennstrecke klagte. Vermutlich weil man das Problem schon Ende 2016 erkannte und aus der Welt schaffte. ■

IndyCar Detroit

Rahal rockt die Motor City

Graham Rahal schrieb in Detroit Geschichte. Er ist der erste Amerikaner seit Michael Andretti 1996, der in der Motor City gewinnt, und der Erste überhaupt, der beide Läufe des Doppelpacks auf dem Belle Isle Circuit siegreich gestaltet.

Von: **Michael Schmidt**

So eine Überlegenheit hat die IndyCar-Serie selten gesehen. Graham Rahal gewann beide Läufe des Doppelpacks in Detroit. Sein Vater Bobby war 1992 der erste Sieger auf dem Belle Isle Circuit. Der Doppelsieger machte seinem Auto ein Kompliment: „Es war von der ersten Runde an perfekt. Ich musste am ganzen Wochenende nur eine Änderung vornehmen. So etwas gibt es eigentlich gar nicht. Ich konnte gar nichts anderes tun als zu gewinnen.“ Rahal ließ im ersten Lauf Scott

Dixon hinter sich und im zweiten Josef Newgarden.

Nur einmal wurde Rahal geschlagen. Die Pole-Position für den zweiten Lauf sicherte sich Takuma Sato. Der Indy-Sieger wurde dann aber nur Vierter, weil sich Newgarden mit einer Dreistopp-Strategie vor ihn geschoben hatte und Will Power auf der Strecke vorbeigegangen war. Sato erzählte von der hektischsten Woche seines Lebens: „Nach dem Indy-Sieg hatte ich elfeinhalb Stunden pro Tag Promotion und dreieinhalb Stunden

Schlaf. Sie haben mich durch ganz Amerika geschickt.“ Das zweite Rennen sorgte für Unstimmigkeiten. Der Veranstalter unterbrach den Lauf zwei Runden vor Schluss, weil James Hinchcliffe und Spencer Pigot mit Motorschäden gestrandet waren. Nach 18 Minuten Pause kam es zu einem Re-Start. Nicht nur Rahal unterstellte den Offiziellen, das Rennen damit künstlich spannend halten zu wollen. In der Meisterschaft führt Dixon 8 Punkte vor Helio Castroneves und 11 Punkte vor Sato. ■



Unschlagbar: Rahal gewann souverän das Detroit-Doppelpack

NACHRICHTEN

GUTIÉRREZ IN INDYCAR

Esteban Gutiérrez vertritt im Team von Dale Coyne den bei seinem Indy-Unfall verletzten Sebastien Bourdais. Der Mexikaner belegte in Detroit die Plätze 14 und 19. Wie viele Rennen Gutiérrez bestreiten wird, steht noch nicht fest. Es gibt drei Überschneidungen mit der Formel E. Das Ovalrennen in Texas kollidiert mit dem Formel-E-Lauf in Berlin. Bourdais will beim Saisonfinale am 17. September in Sears Point ein Comeback geben.

KUBICA TESTET LOTUS

Robert Kubica gab sechs Jahre nach seinem Rallye-Unfall ein Formel-1-Comeback. Der 32-jährige Pole fuhr am 6. Juni in Valencia einen Lotus E20 von 2012. Kubica hatte sich in einem GP3-Auto, einem Formel E und einem LMP2 auf den Test vorbereitet.

INDYCAR: DETROIT 1+2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Graham Rahal	1:35.48,703 h
2. Scott Dixon	+ 6,147 s
3. James Hinchcliffe	+ 11,168 s
4. Josef Newgarden	+ 12,093 s
5. Alexander Rossi	+ 25,555 s
6. Mikhail Aleshin	+ 31,364 s
7. Helio Castroneves	+ 33,105 s
8. Takuma Sato	+ 47,469 s
9. Ed Jones	+ 53,653 s
10. Spencer Pigot	+ 54,073 s

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Graham Rahal	1:33.37,377 h
2. Josef Newgarden	+ 1,177 s
3. Will Power	+ 2,622 s
4. Takuma Sato	+ 3,853 s
5. Simon Pagenaud	+ 4,081 s
6. Scott Dixon	+ 4,600 s
7. Alexander Rossi	+ 6,197 s
8. Charlie Kimball	+ 6,682 s
9. Helio Castroneves	+ 6,844 s
10. Tony Kanaan	+ 7,720 s

Punktestand nach 3 Läufen

1. Dixon	303 Punkte
2. Castroneves	295
3. Sato	292
4. Pagenaud	276
5. Newgarden	259

Honda RA271E

Hauptsache

Es war eines der ungewöhnlichsten Technikexperimente der Formel 1. Honda konstruierte für die 1,5-Liter-Formel der frühen 60er-Jahre einen Zwölfzylinder und baute das technische Wunderwerk auch noch quer hinter dem Fahrer ein. Das ungewöhnliche Konzept war sogar von Erfolg gekrönt.

Von: **Michael Schmidt**

Haupsache kompliziert, könnte man sagen. Honda stellte sich beim Einstieg in die Formel 1 die schwerste aller möglichen Aufgaben. Die Japaner bauten Auto und Motor selbst, obwohl sie kaum Erfahrung im Vierwheelsport hatten. Verhandlungen einer Partnerschaft mit Lotus hatten sich zerschlagen. Das stellte Honda vor ein Problem. Man hatte einen Motor, aber kein Auto. Da trauten sich die Ingenieure unter der Leitung von Yoshio Nakamura an die Titanenaufgabe, im Entwicklungszentrum Yaesu ein Chassis um den Zwölfzylinder herumzubauen.

Zwölf Schnapsgläser

Ein V12 war in der 1,5-Liter-Ära sowieso ein Overkill. Die Zylinder hatten mit 58,1 Millimetern Bohrung und 47,0 Millimetern Hub gerade mal Schnapsglasformat. Und die vielen Teile gingen im Vergleich zu den damals üblichen Achtzylindern ins Gewicht. Der erste Honda RA271 ging mit 74 Kilogramm Übergewicht ins Rennen. In der 1,5-Liter-Formel zwischen 1961 und 1965 wagte sich sonst nur noch Ferrari an einen Zwölfzylinder. Auch der debütierte 1964.

Die Honda-Ingenieure unter der Leitung von Tadashi Kume und Shoichiro Irimajiri wagten noch ein zweites Experiment. Sie installierten ihr Kraftpaket nicht konventionell längs hinter dem Fahrer in den Rohrrahmen, sondern bauten

ihn quer ein. Das Triebwerk mit 60 Grad Bankwinkel wurde um 12,5 Grad nach vorne gekippt. Die vorderen sechs Auspuffkrümmer schlängelten



kompliziert

sich unter dem Motor durch und an dem Getriebe vorbei und vereinten sich mit den anderen sechs Krümmern zu zwei imposanten Endrohren, die wie Düsen-

triebwerke das Heck überragten. Das Sechsganggetriebe aus eigener Produktion mit Teilen von ZF war längs hinter dem Motor angeflanscht, dessen Leistung an der Mitte der Kurbelwelle abgezapft wurde. Von oben betrachtet sah der Antriebsstrang wie ein T aus.

Der Motor war das Prunkstück des Autos, das 1964 am Nürburgring mit dem nahezu unbekanntem Amerikaner Ronnie Bucknum im Cockpit debütierte. Er gab schon in seiner ersten Version mit zwölf Keihin-Vergasern 220 PS ab. Nachdem die Premiere beim

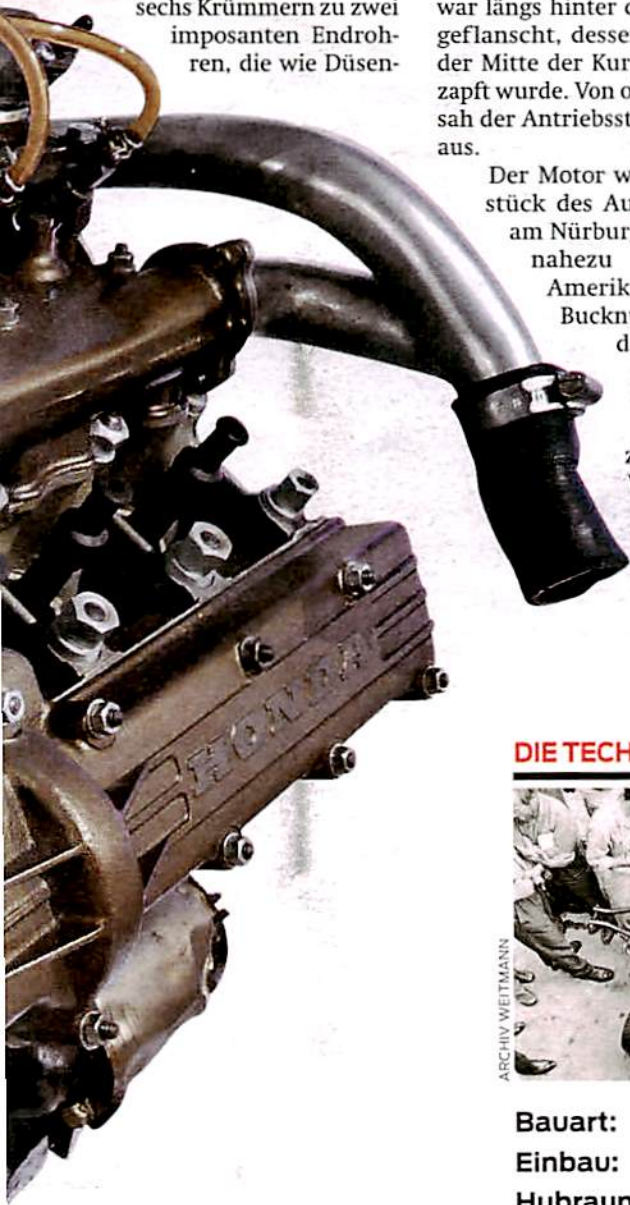
GP Deutschland mit einem Ausfall an 13. Stelle enttäuschend verlief, gönnte sich Honda eine Pause, überarbeitete Auto und Motor und kehrte auf der Powerstrecke Monza wieder in den Zirkus zurück. Schon beim zweiten Auftritt sorgte Honda für Aufsehen. Bucknum qualifizierte sich für den zehnten Startplatz und stieß bis auf Platz 7 vor, als ihn die Bremsen im Stich ließen.

In seiner zweiten Saison schwang sich der mittlerweile auf Einspritzung umgestellte Honda RA171E-V12 zu 230 PS bei 13 000/min auf. Die robuste Antriebseinheit vertrug aber auch Drehzahlen bis zu 14 000/min. Damit war Honda Klassenbester in seiner Zeit. Die Hartnäckigkeit der Japaner zahlte sich aus. Beim letzten Rennen der 1,5-Liter-Autos 1965 in Mexiko siegte Honda

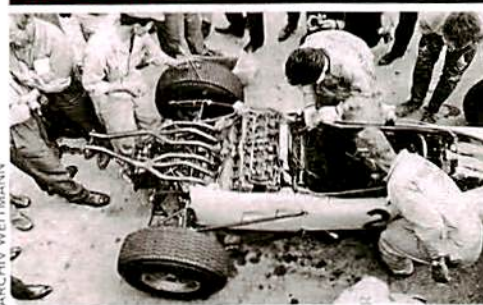
mit Richie Ginther am Steuer. Der zweite Fahrer, Ronnie Bucknum, brachte auf dem fünften Platz zwei weitere WM-Punkte auf das Konto.

Probleme mit der Zündung

Für die damalige Zeit und die Komplexität der technischen Anordnung war der Honda-Zwölfzylinder ein zuverlässiges Paket. In elf Renneinsätzen über zwei Jahre gab es nur zwei Motorschäden. Größter Schwachpunkt des schrill kreischenden Technikexperiments war die Zündung. Sie sorgte 1965 für vier Ausfälle. In der Konstrukteurs-WM 1965 landete der Werksrennstall aus Tokio mit elf Punkten auf dem sechsten Platz, obwohl man nicht alle zehn Rennen bestritt. Der Saisonauftakt am 1. Januar kam zu früh für Honda. ■



DIE TECHNIK



Bauart:	V12, 60°
Einbau:	quer
Hubraum:	1495 cm ³
Bohrung x	
Hub:	58,1 x 47,0 mm
Ventile:	48, Feder
Gewicht:	215 kg
Leistung:	230 PS
Maximal-	
drehzahl:	14 000/min
Steuerung:	Mittelabtrieb
Konstrukteur:	Tadashi Kume, Shoichiro Irimajiri

DIE ERFOLGE



Debüt:	GP Deutschland 1964
Einsatz-	
zeitraum:	1964–1965
GP-Starts:	11
Punkte:	11
GP-Siege:	1

Kraftpaket aus Japan:
Hondas Zwölfzylinder
leistete 230 PS bei
13 000/min. Der V12
mit Mittelabtrieb wog
215 Kilogramm

Toyota: Total dominant?



Brutal schnell: Kamui Kobayashi setzte im Toyota #7 die Bestzeit

Alle hatten erwartet, dass Toyota beim Vortest in Le Mans schneller sein würde als Porsche – aber nicht so viel schneller: Porsche lag mit dem 919-Hybrid-LMP1 3,4 Sekunden hinter den Toyota. Ist das Rennen in Le Mans damit jetzt schon gelaufen?

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

Toyota feuerte beim Vortest zum 24h-Rennen in Le Mans eine kleine Granate ins Porsche-Lager: Kamui Kobayashi schaffte mit dem TS050 Hybrid eine Bestzeit von 3.18,132 Minuten und erklärte anschließend ganz cool, es wäre sicher auch noch schneller gegangen, da ihn der Verkehr mit den 60 Autos auf der Rennstrecke doch etwas aufgehalten habe.

Dem bestplatzierten Porsche 919 Hybrid auf Platz vier fehlten bereits 3,380 Sekunden auf die Bestzeit der Japaner, und sogar

Porsche-Teamchef Andreas Seidl sprach unumwunden von einem „beeindruckenden“ Delta.

Allerdings fuhr Kobayashi eine Qualifying-Simulation mit wenig Sprit und frischen Reifen, während Porsche auf das zeitintensive Unterfangen verzichtete, weil die Schwaben eh schon anderthalb Stunden Track-Time einbüßten, da nach einem Ölleck am Auto mit der Startnummer #2 sicherheitshalber der Motor getauscht werden musste.

Was sind die Zeiten wert?

Bei der Bewertung der Vortest-Rundenzeiten scheint also Vorsicht geboten, der Abstand von Porsche könnte am Rennwochenende kleiner ausfallen, da die Kombination aus wenig Sprit und frischen Reifen beim Qualifying-Versuch locker zwei bis drei Sekunden ausmachen kann. Doch bei Porsche gab man offen zu, dass Rundenzeiten im Bereich von 3.18 Minuten nicht auf dem Spielplan stehen – nicht mal für das Zeittraining in Le Mans.

Toyota sieht die Zeit von Kobayashi eher als erste Annäherung:

»BEI MEHREREN QUALIFIKATIONSVERSUCHEN KÖNNTEN WIR 3.15ER-ZEITEN SCHAFFEN – 3.16 SIND AUF JEDEN FALL DRIN!«

Toyota-Technikchef Vasselon

„Wenn wir in der Le-Mans-Woche mehrere Quali-Versuche fahren würden, was wir nicht tun, dann könnten wir vermutlich 3.15er-Zeiten schaffen“, enthüllte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. „Realistischerweise sollten wir 3.16 Minuten schaffen!“

Halten wir kurz inne: Das wären Zeiten auf dem Niveau des aktuellen LMP1-Quali-Rekords von 3.16,887 Minuten, aufgestellt von Porsche-Pilot Neel Jani im Jahr 2015! Zu Saisonbeginn wurde eine signifikante Abrüstung bei der Aerodynamik eingeführt,

die nach übereinstimmender Simulation in Le Mans knapp über 4 Sekunden pro Runde kosten sollte. Toyota schaffte 2016 eine Bestzeit von 3.20,7 Minuten, mit der Aero-Abrüstung läge man theoretisch bei 3.25 Minuten, jetzt fährt man 3.18 min – das sind alleine 7 Sekunden!

Bei Porsche lässt man durchblicken, dass man den Performance-Verlust durch die neuen Aero-Regeln vermutlich kompensiert habe – mehr aber nicht. Trifft das zu, müsste Porsche im Qualifying eine Rundenzeit im Bereich von 3.19 Minuten oder knapp darunter schaffen. Was in Summe bedeutet, dass das beim Vortest offenbarte Delta zwischen den LMP1-Herstellern doch ziemlich realistisch bei netto drei Sekunden liegen dürfte.

Was die Frage nach dem Warum aufwirft. Zwei Antworten: Erstens ist der Porsche 919 fraglos das älteste Fahrzeug im LMP1-Feld, was automatisch bedeutet, dass sein Verbesserungspotenzial am geringsten ausfällt. Toyota hat bereits von 2015 auf 2016 ein neues Chassis mit neuem Motor



Wie langsam ist zu langsam? Porsche fehlten über drei Sekunden auf Toyota



Oliver Gavin markierte mit der Corvette C7.R beim Vortest die GTE-Bestzeit

und neuem Hybridkonzept eingeführt, das für 2017 abermals deutlich optimiert wurde, unter anderem mit einem massiven Motor-Update. Zweitens köchelt im Hintergrund weiter die Legalitätsfrage: Porsche hatte vor dem WM-Lauf in Spa die FIA offiziell um die Klärung der Frage gebeten, ob die Aero-Lösungen beim Toyota im Heckbereich – Stichwort Doppeldiffusor – legal sind. Die FIA antwortete mit dem Verweis, dass das Auto homologiert sei – und damit legal ist.

Sollte bei Toyota ein Doppeldiffusor oder eine vergleichbar effektive Aero-Lösung zum Ein-

satz kommen, dann wäre der Vorteil in Le Mans groß, denn die Strecke gilt aufgrund der langen Geraden als sehr leistungs- und aero-sensitiv. In Summe würde Toyota mit so einer Lösung mit einem ähnlichen Abtriebsniveau wie Porsche antreten – jedoch mit weniger Luftwiderstand.

Porsche: Skepsis wächst

In der Tat lag Toyota beim Vortest in allen Sektoren klar vorne, in Sektor zwei und drei jeweils eine volle Sekunde, dazu führte man auch die Topp-speed-Hitliste in der LMP1-Klasse an. „Es dürfte schwer sein zu leugnen, dass wir

nach dem Vortest als Favorit ins Rennwochenende gehen“, sagte Toyota-Technikchef Vasselon.

Und er sagte: „Noch haben wir hier nichts gewonnen, nur das Rennen zählt.“ Bei Porsche sieht man es ähnlich, wengleich mit wachsender Skepsis. Es ist unwahrscheinlich, dass Porsche noch eine Patrone im Lauf hat, von der wir nichts wissen. Über rohen Speed wird Porsche in Le Mans nicht siegen – das ist jetzt schon klar. Doch es gibt ja noch andere Variablen, wie Zuverlässigkeit, wechselndes Wetter oder die Strategie – doch das sind die Defensivwaffen im Motorsport.

Dazu gibt es noch andere Unwägbarkeiten, beispielsweise die neuen LMP2-Autos, die heuer gut 8 (!) Sekunden schneller fahren als 2016 und obendrein die besseren Top speeds als die LMP1-Autos haben. Gleich 25 LMP2-Autos starten in Le Mans, beim Vortest dominierten wie erwartet die Oreca-LMP2, die die ersten 13 Plätze in der Klasse einnahmen.

Ford GT: Abstrus langsam?

Wenig bis gar nichts haben wir dagegen in der GTE-Klasse gelernt: Alle GT-Werks-Teams konzentrierten sich darauf, die Fahrzeugabstimmung auf die neuen Michelin-Reifen anzupassen. Doch die im Verlauf des Testtages immer besser werdenden Streckenbedingungen wollten so gar nicht zur Rundenzeitenentwicklung in der GTE-Pro-Klasse passen: Stundenlang hielt Porsche die Bestzeit mit einer Rundenzeit knapp unter 3.55 Minuten. Corvette-Pilot Oliver Gavin verbesserte die Bestmarke gegen Ende und höhnte: „Wir mussten den Motor tauschen, und als ich wieder rausfuhr, war die Strecke viel besser als zuvor – nur die Rundenzeiten waren gleich!“

Besonders abstrus: Alle vier Werks-Ford GT, die letztes Jahr dominierten und im Rennen Rundenzeiten von 3.51 Minuten schafften, markierten beim Vortest die letzten vier Plätze – mit Zeiten nicht unter 3.57 Minuten!

„Wenn man hinter den Ford GT herfährt, rieselt förmlich der Sand aus den Türritzen“, witzelte ein deutscher GT-Werkspilot als Anspielung auf das sogenannte Sandbagging. Nach dem BoP-Desaster in 2016 wollen FIA und ACO heuer hart durchgreifen: Sollten GT-Teams im Rennen schneller fahren als im Qualifying, drohen empfindliche Zeitstrafen. Doch das galt ja noch nicht für den Testtag... ■

SPORTWAGEN-WM / 24H LE MANS

LE-MANS-VORTEST / 4. JUNI 2017

Länge der Strecke: 13,629 Kilometer

LMP1-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
1. LMP1-H	#7	Kobayashi/Conway/Sarrazin/Lapierre	Toyota TS050 Hybrid	+3.18,132 min
2. LMP1-H	#8	Buemi/Davidson/Nakajima/Kunimoto	Toyota TS050 Hybrid	+3.19,290 min
3. LMP1-H	#9	Lapierre/Kunimoto/López/Conway	Toyota TS050 Hybrid	+3.21,455 min
4. LMP1-H	#2	Bernhard/Bamber/Hartley/Lieb	Porsche 919 Hybrid	+3.21,512 min
5. LMP1-H	#1	Jani/Lotterer/Tandy/Lieb	Porsche 919 Hybrid	+3.22,100 min
6. LMP1-L	#4	Webb/Kraihammer/Bononomi	Kolles Enso CLM P1/01 Nismo	+3.28,701 min
LMP2-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
1. LMP2	#35	Ragues/Negrão/Panciatici	Signatech-Alpine	+3.28,146 min
2. LMP2	#24	Graves/Hirschi/Vergne	Manor-TRS-Oreca	+3.28,844 min
3. LMP2	#37	Cheng/Gommendy/Brundle	Jackie Chan-Racing-Oreca	+3.29,104 min
4. LMP2	#26	Rusinov/Thiriet/Lynn/Vanthoor	G-Drive-Oreca	+3.29,113 min
5. LMP2	#38	Tung/Laurent/Jarvis	Jackie Chan-Racing-Oreca	+3.29,924 min
6. LMP2	#13	Piquet/Heinemeier-Hanson/Beche	Vaillante-Rebellion-Oreca	+3.30,150 min
7. LMP2	#28	Perrodo/Vaxivière/Collard/Catsburg	TDS Racing-Oreca	+3.30,375 min
8. LMP2	#36	Dumas/Menezes/Rao	Signatech-Alpine	+3.30,501 min
9. LMP2	#40	Allen/Matelli/Bradley	Graff-Racing-Oreca	+3.30,525 min
10. LMP2	#31	Prost/Canal/Senna	Vaillante-Rebellion-Oreca	+3.30,535 min
GTE-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
1. GTE-Pro	#64	Gavin/Milner/Fässler	Corvette Racing C7.R	+3.54,701 min
2. GTE-Pro	#91	Lietz/Makowiecki/Pilet/Vanthoor	Porsche 911 RSR	+3.54,996 min
3. GTE-Pro	#92	Christensen/Estre/Werner/Vanthoor	Porsche 911 RSR	+3.54,999 min
4. GTE-Pro	#63	Magnussen/Garcia/Taylor	Corvette Racing C7.R	+3.55,064 min
5. GTE-Pro	#95	Thirim/Sørensen/Stanaway	Aston Martin Racing-Vantage GTE	+3.55,251 min
6. GTE-Pro	#97	Turner/Adam/Serra	Aston Martin Racing-Vantage GTE	+3.55,266 min
7. GTE-Pro	#71	Rigon/Bird/Molina	AF Corse-Ferrari 488 GTE	+3.55,385 min
8. GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi/di Grassi	AF Corse-Ferrari 488 GTE	+3.55,827 min
9. GTE-Pro	#82	Vilander/Fischella/Kaffer	Risi Competizione-Ferrari 488 GTE	+3.55,847 min
10. GTE-Pro	#69	Briscoe/Westbrook	Chip Ganassi-Ford GT	+3.57,536 min

Machen Joest und Ford DPI?

Offiziell halten FIA und ACO an dem Versuch fest, die existierende LMP1-Klasse mit Hybridtechnik zu retten. Beim Vortest wurde klar, dass die LMP1-Light-Klasse sowie die DPI-Kategorie aus Amerika mit Zulauf rechnen können – während die Fragezeichen hinter den aktuellen LMP1-Herstellern immer größer werden.

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

Die Lage ist vertrackt: Seit dem Audi-Ausstieg versuchen ACO und FIA, die Zukunft der LMP1-Klasse mit Hybridtechnik zu retten und Peugeot von einem Einstieg zu überzeugen. Doch es wird immer deutlicher, dass dieser Plan A nicht funktionieren wird: Kein neuer Hersteller ist gewillt, ähnliche Budgets wie Toyota und Porsche zu stemmen, auch Peugeot nicht.

Zeitgleich stellen sich Teams und Hersteller in Europa und Amerika für eine andere Zukunft auf, die wir jetzt mal als Plan B bezeichnen: Demnach könnten

ACO und FIA erstens die LMP1-Light-Klasse für Hersteller öffnen – damit würden die Kosten in der Topklasse schlagartig von 150 auf 50 Millionen Euro sinken. Zweitens sickern neue Gerüchte durch, dass die DPI-Klasse in Nordamerika, die technisch auf aufgerüsteten und Hersteller-gebrandeten LMP2-Wagen basiert, weiteren Zulauf erhalten könnte.

Plant Joest DPI-Projekt?

Ein wichtiger Kandidat ist Joest Racing. Das ehemalige Audi-Werksteam wird in Amerika seit Januar als DPI-Interessent für 2018 gehandelt. Teamdirektor Ralf Jüttner hat nie einen Hehl daraus gemacht, dass das Team aus Wald-Michelbach nach Amerika schießt. Das DPI-Thema wäre finanzierbar, dazu hat das Joest-Team in Amerika einen exzellenten Ruf. Aus Zulieferkreisen war beim Vortest zu hören, dass das Joest-Team einen DPI-Einstieg erwägt, angeblich auf Basis eines Oreca-Chassis. Und angeblich wird bereits im Windkanal an einem Auto gearbeitet – sogar technische Bauteile sollen bereits bestellt worden sein.

Die große Frage lautet: Kommt Joest mit Duldung von Audi? Um ein DPI-Auto zu machen, muss der Motor eines Großserien-

Herstellers homologiert werden. Das könnte ein Rennmotor sein wie aus der GT3-Klasse oder auch ein Serientriebwerk. US-Quellen tippen auf den 2,9-Liter-V6-Biturbo aus dem Audi RS5 als mögliches Einsatztriebwerk für Joest.

Auch an der Ford-Front könnte sich etwas tun, wenn das aktuelle Projekt mit dem Ford GT Ende 2019 ausläuft: Angeblich versucht Teamchef Chip Ganassi, Ford davon zu überzeugen, als Anschlussprojekt ein DPI-Auto zu machen. IMSA-Quellen behaupten, die US-Serie habe Ford das Thema mit dem Argument ans Herz gelegt, um „aus globaler Sicht für die Zukunft perfekt gewappnet zu sein“, so ein Insider.

PORSCHE MÜSSTE EIGENTLICH FÜR 2018 EIN NEUES AUTO BAUEN, DOCH ES GIBT FRAGEZEICHEN HINTER PEUGEOT, TOYOTA, DER WM – UND DER LMP1.

Damit kann ja nur gemeint sein, dass die Chancen steigen, dass ein Mix aus LMP1-Light und DPI ab 2020 die Topklasse in Le Mans sowie in der Sportwagen-WM stellt. Die GT-Piloten stützen die These, dass es keine Verlängerung des Ford-GT-Programms geben wird. Ford-Performance-Boss Dave Pericak sagte beim Vortest in Le Mans zum Thema DPI: „Wir haben immer ein Auge darauf, ob und wann so etwas Sinn machen könnte. Im Moment ist das nicht der Fall, doch es gibt in diesem Bereich einige interessante Entwicklungen.“ Bisher hatte Ford jedes Interesse am Thema DPI immer gelehnet.

Steigt Porsche aus?

Der Zustand der LMP1-Klasse befördert solche Szenarien: Insider versichern, dass Peugeot nicht mit einem 100-Millionen-Euro-Budget in die LMP1 einsteigt.

Besonders um die Zukunft von Porsche machen sich alle Sorgen – gleich aus mehreren Gründen. Erstens ist Porsche durch die Verschiebung der Reglement-Zyklen zwischen Tisch und Stuhl gefallen: Teure Entwicklungen wie für ein drittes Rekuperationssystem flogen in die Tonne, und die nahe Zukunft ist nicht rosig, denn Porsche fährt mit dem ältesten LMP1-Auto und hat damit am wenigsten Optimierungspotenzial – wie der Vortest eindrücklich belegte. Folglich müsste Porsche eigentlich ein neues Auto für die Übergangsphase bis 2020 bauen – obwohl es Fragezeichen hinter dem Peugeot-Einstieg gibt, ebenso wie hinter dem Verbleib von Toyota. Ein neues Auto wäre aber bis 2018 nicht umsetzbar – man würde also womöglich im nächsten Jahr wieder komplett hinterherfahren.

Dazu hat das Vertrauen in die WM-Macher sichtbar gelitten, auch wegen des aktuellen Streits um die Regelkonformität des neuen Toyota. Die Ausgangslage hatte bereits beim WM-Saisonvortest in Monza zu wilden Spekulationen um einen Porsche-Ausstieg Ende 2017 (siehe MSa 16/2017) geführt. Beim Vortest in Le Mans wurden diese Gerüchte eher lauter als leiser. Und wie wir alle wissen: Wo Rauch ist, da ist auch Feuer. ■



Die LMP1-Hybridklasse wackelt seit dem Audi-Ausstieg bedrohlich – und folglich wackelt auch Dauersieger Porsche

Verkündet McLaren GTE-Auto in Le Mans?



McLaren will unbedingt zurück nach Le Mans. Kommen die Briten 2019?

Wegen einer Hersteller-Ankündigung wurde die jährliche Pressekonferenz des ACO in Le Mans von Donnerstag auf Freitag verschoben. Niemand glaubt daran, dass es sich um Peugeot handelt – sondern dass McLaren sein GTE-Projekt vorstellt.

Manchmal reichen kleine Dinge, um ein Fahrerlager in Aufruhr zu versetzen: ACO-Präsident Pierre Fillon hat gegenüber französischen Medien bestätigt, dass die Verschiebung der jährlichen Pressekonferenz beim 24h-Rennen in Le Mans wegen einer Hersteller-Ankündigung erfolgt sei. Die Frage, um welchen Hersteller es sich handelt, ließ Pierre Fillon natürlich offen. LMP1-Insider versichern,

dass es sich auf keinen Fall um Peugeot handeln könnte – obwohl das ursprünglich die große Hoffnung des ACO war.

Es gibt neben der eher unzuverlässigen Vermutung, dass Peugeot in die LMP1-Klasse einsteigen könnte (siehe linke Seite) nur zwei weitere Hersteller-Projekte in der Pipeline, die von Fillon gemeint sein könnten. Beide betreffen die GTE-Klasse: Im Mai hätte bei Lamborghini der Beschluss für einen Einstieg in die GTE-Klasse getroffen werden sollen, doch die Entscheidung ist laut italienischen Quellen auf Juni vertagt worden. Bleibt das seit Monaten kolportierte Gerücht, wonach McLaren ein GTE-Auto auf Basis des Modells 750 plant. Es soll bereits interne Umstrukturierungen gegeben haben: Der bisherige Kundensport-Chef Andrew Kirkaldy ist angeblich nicht mehr Amt. ■MCS

Großer Unmut über die neuen Slow Zones



Die lokalen Gelbphasen in Le Mans wurden für 2017 drastisch verlängert

Beim Saison-Highlight in Le Mans greifen 2017 einige neue Regeln und die wichtigste sorgt für großen Unmut bei den Teams: Die sogenannten Slow Zones wurden erheblich verlängert – was das Rennen zu einer echten Lotterie machen könnte.

Die meisten Teams und Hersteller überrissen erst beim Fahrer- und Teammanager-Briefing vor dem Testtag, dass die neue Regelung für die Slow Zones massive Einflüsse auf ihre Strategie und den Ausgang des Rennens haben könnte: Rennleiter Eduardo Freitas erklärte, dass die lokalen Gelbphasen, also die sogenannten Slow Zones – die im Rennen mit einer Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h

durchfahren werden müssen – im Vergleich zum letzten Jahr deutlich verlängert wurden.

Damit wollen die Veranstalter verhindern, dass zum Beispiel bei einem Unfall in der ersten Hunaudières-Schikane die Fahrzeuge bei hohen Geschwindigkeiten herunterbremsen müssen, was bisher häufiger zu brenzlichen Situationen innerhalb der fünf verschiedenen Fahrzeugklassen führte. Jetzt beginnt zum Beispiel die Slow Zone für ein Problem in der ersten Schikane bei Tertre Rouge – weit über einen Kilometer vor der Schikane.

Wer die Slow Zone zur Unzeit trifft, kann so bis zu 80 Sekunden verlieren – vorher war es deutlich weniger als die Hälfte der Zeit. „Damit wird Le Mans zur Lotterie, eine einzige Slow Zone kann das ganze Rennen entscheiden“, erklärt ein Rennstratege aus einem GT-Werksteam. ■MCS



LAUF 3
24.06.17

WWW.VLN.DE

**Der Rest ist
nur Warten ...**

Zwergenaufstand



Günther und Thomas Holzer wollen Opel in die Rallye-WM zurückbringen

Egal, ob Opel seit Jahren zögert, egal, ob der französische PSA-Konzern das Unternehmen in Rüsselsheim übernimmt – eine kleine Firma in Schwaben will die Rückkehr von Opel auf die große Rallye-Bühne durchsetzen. Was treibt eigentlich diese Holzers da unten im Süden an? Und was treiben sie sonst so?

Von: **Markus Stier**

Es gab Zeiten, da wollte Günther Holzer vom Motorsport nichts mehr wissen. Als Opel 2005 aus der DTM ausstieg, war das Unternehmen Holzer existenzgefährdet

wie so viele andere Motorsport-Fachbetriebe, die einen wichtigen Industriepartner verlieren. 145 Mitarbeiter hatten plötzlich keine Aufgabe mehr. Nicht selten wird die Belegschaft drastisch verkleinert, um das Überleben zu sichern. Günther Holzer sagt stolz: „Wir haben eingestellt.“

Holzer, deutscher Enduro-Meister 1972 und als Beifahrer seines Bruders Ronald 1990 deutscher Rallyemeister, suchte neue Geschäftsfelder zunächst rund um Augsburg und weit weg von Verbrennungsmotoren und Rohkarossen. „Wir haben sogar Zahntechnik gemacht“, sagt der 64-jährige Chef eines Unternehmens, das mittlerweile aus acht Tochterfirmen besteht. Aus dem Entwicklungs- und Einsatzteam Holzer Motorsport wurde die Holzer-Gruppe, die sich in erster Linie als Maschinenbau-Spezialist

sieht. Wenn Fräsmaschinen bis auf den Tausendstelmillimeter genau arbeiten müssen, dann sieht man sich in Bobingen gefragt. Der Maschinenpark ist auf dem letzten technischen Stand. Weil viele, die im Automobilbau Rang und Namen haben, anklopfen, zog man vor drei Jahren vom ursprünglichen Firmensitz im wenige Kilometer entfernten Inningen an den Ortsrand von Bobingen. „Wir haben jetzt fünfmal so viel Platz“, sagt Günther Holzer. Auf 5200 Quadratmetern entstanden in den letzten Jahren Spezialteile wie Dämpferrohre für Dakar-Buggys für Fahrwerke von World Rally Cars.

In Inningen residiert nur noch Ronald Holzer, der dort in großem Stil Unfallautos reparieren lässt. „Wir arbeiten mit praktisch allen großen Versicherern zusammen“, sagt der frühere Rallye-

Champion, der mit leuchtenden Augen seinen gelben Lancia Delta Integrale vorführt, mit seinem aktiven Rallye-Leben aber lange abgeschlossen hat. „Das wäre mir heute zu stressig. Gib mir ein Kochbuch und eins über Gartenbau, dann bin ich glücklich.“ Die Schwägerin schaut vorbei. Man diskutiert über den frisch gezupften Salat. Neben 1400 Quadratmetern Werkstatt, Karosseriebau und Lackiererei ist Ronald stolz auf 40 Quadratmeter Gewächshaus.

Die Finger vom Motorsport lassen kann aber die gesamte Familie nicht. Ronald betreut Opels Rallye-EM-Einsätze, Sohn Marco fährt Rennen, Tochter Nicole arbeitet unter der Woche im Inninger Unternehmen, an den Wochenenden als Rallye-Copilotin. Günthers Sohn Thomas, bis vor wenigen Jahren selbst aktiv auf der Rundstrecke,



Holzer liefert Spezialteile von der Formel 1 bis zur Luftfahrt



420 Mitarbeiter entwickeln und fertigen im neuen Firmensitz in Bobingen

übernimmt zunehmend die Amtsgeschäfte vom Vater, der ihn ins kalte Wasser warf, als er ihn über Nacht zum Leiter des Petronas-Junior-Projekts in Malaysia machte. „Da war ich gerade 21“, sagt Thomas. 2010 rief Colin Kolles an. „Fahr doch mal nach Le Mans“, sagte Günther. Thomas war mit einem Schlag für zwei Audi-Prototypen mit allen Nebengeräuschen verantwortlich. Die Truppe des jüngsten Teamchefs an der Sarthe lag bis zu einem Antriebswellenschaden nach 20 Stunden als zweitbestes Audi auf Rang 4.

Als Günther sah, dass die organisatorischen Fähigkeiten seines Filius den fahrerischen in nichts nachstehen, fragte er: „Wann willst denn du mal was Richtiges arbeiten?“ Und so kümmern sich Holzer Senior und Junior um das Geschäft, das stän-

! Von wegen provinziell: Für Lexus baute Holzer ein DTM-Auto, für Kolles einen Formel 1. Spezialteile fanden sich in Dakar-Siegerautos oder Rallye-Dauerweltmeistern. Holzer arbeitet für Porsche und BMW und fertigt diverse Komponenten des aktuellen Formel-1-Autos von Toro Rosso.

dig gewachsen ist. 2008 baute man für Lexus einen DTM-Prototypen, die Finanzkrise verhinderte den Einstieg der Japaner. Drei Jahre lang erledigten die Holzers von der Entwicklung bis zum Rennen für das Team Kolles die Formel-1-Einsätze.

Dass die umtriebigen Schwaben seit 2013 den Aufbau und die Einsätze des Opel Junior Teams mit dem Breitensport-Gerät Adam für Opel durchziehen, scheint nur logisch. Gleiches gilt für Entwicklung und Auftritt der R2-Adams in der Junioren-Europameisterschaft. Und seitdem juckt es in der Rallye-Familie auch wieder. Den Opelanern liegt man seit drei Jahren in den Ohren, dass nach der ersten Nachwuchsförderung der Anschluss nach oben fehlt. Egal ob der deutsche Rallye-Meister Fabian Kreim oder EM-Starter Marijan Griebel: Den Schritt in die oberen Etagen mit Turbomotoren und Allradantrieb müssen die Talente mit anderen Herstellern gehen. „Aber es wollen ja nicht alle Skoda fahren“, sagt Günther auch mit Blick auf zahlreiche Opel-Importeure.

Vorstandschef Karl-Thomas Neumann ließ die Holzers bei der Entwicklung eines Corsa R5 in Eigenregie gewähren und erlaubte auch die Präsentation bei der Rallye Portugal. Ansonsten aber zeigt Rüsselsheim keinerlei Initiative. Dort ist man auch zu sehr mit den Modalitäten des Verkaufs an PSA beschäftigt, wo auch eine eventuelle Zukunft des Opel-Rallye-Projekts liegen dürfte. Für den Adam-Cup gibt es über 2017 hinaus keine weitere Zusagen. Citroën entwickelt gerade einen R5 auf C3-Basis. Diese wird auch die Plattform für einen neuen Corsa ab 2018 darstellen.

Bei Holzer würde man dann gern den eigenen Corsa einsetzen, zur Not auch ohne Opel. Marketingchefin Tina Müller verspricht, sie werde sich melden. In Bobingen sind die Leitungen freigeschaltet. Günther Holzer weiß, dass die Chance immer klein war, „aber man musste doch da was machen“.

Ein Drama wäre eine Absage in Bobingen nicht. Von BMW bis Porsche, von Airbus bis Deutz reicht die Liste der Auftraggeber. Wenn mancher Beobachter das Corsa-Projekt als Verzweigungstakt sieht, so täuscht der Eindruck. Günther Holzer betont: „Wir verdienen unser Geld längst nicht mehr hauptsächlich mit Motorsport.“ ■

UMTRIEBIGE SCHWABEN



Mit dem Corsa R2 gewann Opel zweimal die Junioren-EM. Wenn Thomas Holzer Zeit hat, driftet er selbst im 200-PS-Flitzer durch die deutsche Rallye-Landschaft



Die Holzer-Tochter Kalex fertigt Rahmen für Superbikes und Rennmotorräder in der Moto2. In den vergangenen Jahren gewann Kalex vier Konstrukteurstitel



Der Idee von weitgehend CO₂-neutralen Winterspielen in Garmisch steuerte Holzer fürs olympische Dorf ein Elektro-Postauto bei. Doch die Stadt zog die Bewerbung zurück



Für Lotus bauten die Holzers ein auf dem Entwurf von Hollywood-Designer Daniel Simon basierendes Motorrad. Unter den Kunden: Roman Abramovich und Lewis Hamilton



Seit 2014 fungiert Holzer als Entwicklungs- und Einsatzmannschaft im Opel Rallye Cup Junior Team. Die Adam-Rallyeflühe werden in Bobingen gefertigt und überholt

NACHRICHTEN

**WRC2-TOPTEAMS
MEIDEN SARDINIEN**

Nicht nur Titelfavorit Pontus Tidemand verzichtet auf den sardischen Brutalo-Ritt, sondern auch M-Sport-Junior Teemu Suninen. Dessen Teamkollege Eric Camilli ist zwar am Start, nicht aber in der WRC2-Wertung. So muss Skoda-Werkspilot Jan Kopecky wohl nur die Jungtalente Ole Christian Veiby (Skoda) und Pierre-Louis Loubet (Ford) sowie den bisher glücklosen Lokalheld Fabio Andolfi (Hyundai) fürchten.

**WIEDER NEULAND FÜR
WM-JUNIOR TANNERT**

Nach dem Auftakt auf Korsika gastiert die Junioren-WM zur zweiten Runde erneut auf einer Mittelmeerinsel. Statt engen Asphaltstraßen müssen sich die neun Nachwuchsakteure nun auf staubigen Schotterpisten beweisen. Für Julius Tannert und Co Jürgen Heigl ist auch dieser WM-Klassiker Neuland. Mit dem Ford Fiesta R2T von M-Sport peilt das deutsch-österreichische Duo nach Platz vier auf Korsika nun das Podest an. Topfavorit ist einmal mehr Korsika-Sieger Nil Solans aus Spanien, der den WM-Lauf in Portugal als Probegalopp nutzte.

**LOEB GEWINNT DIE
RALLYE DU CHABLAIS**

Der Rekordweltmeister kam, sah und siegte. Zusammen mit Ehefrau Severine gewann Sébastien Loeb in einem Peugeot 208 T16 die Rallye du Chablais, den dritten von sieben Läufen zur Schweizer Meisterschaft. „Ich musste mich im Kampf gegen Sébastien Carron wirklich anstrengen, er war ein Gegner auf Augenhöhe“, lobte Loeb seinen Kontrahenten. Verständlich, erst auf der zweiten Etappe konnte Loeb am amtierenden Meister und Tabellenführer vorbeiziehen. Im Ziel lag Carron 34,2 Sekunden zurück, sein Ford-Markenkollege Ivan Ballinari wurde mit 2:05.8 Minuten Rückstand Dritter.



WM-Vorschau Italien

Hart, härter, Sardinien

Nach Rang zwei in Portugal, will Thierry Neuville nun wieder auf den obersten Podiumsplatz

ROESELER

Ab in die zweite Saisonhälfte: Drei Wochen nach der Rallye Portugal steht der nächste WM-Lauf in Europas Süden auf dem Programm. Der wesentliche Unterschied: die Schotterpisten auf Sardinien gelten als besonders hart und wenig herzlich. Das weiß nicht nur Vorjahressieger Thierry Neuville.

Von: **Reiner Kuhn**

Wer ist reif für die Insel? Körperliche Fitness und Ausdauer sind am kommenden Wochenende bei der Rallye Italien (8. – 11. 6.) ebenso gefragt, wie Fahrkönnen und Cleverness. Auf den extrem materialfordernden, weil schnell tiefen und mit reichlich Geröll und Felsen gespickten Sandpisten auf Sardinien, gilt es bei hochsommerlichen Temperaturen kühlen Kopf zu wahren. Nach einer Auftaktprüfung am

Donnerstag und acht WPs am Freitag folgt am Samstag der längste Rallyetag mit 143,16 WPKilometer verteilt auf sechs Prüfungen. Darunter die zweimal zu bewältigende WP „Monte Lerno“ mit dem bei Fahrern und Fans beliebten Kultsprung „Micky's Jump“. Die vier Prüfungen des Sonntags sind identisch mit den Vorjahr.

Mikkelsen zurück im WRC

Ein Topfavorit ist nur schwer auszumachen. Zwar muss Ford-Pilot Sébastien Ogier einmal mehr den ungeliebten Straßenkehrer geben, der Weltmeister führt die Tabelle aber mit 22 WM-Zählern vor Jari-Matti Latvala und Thierry Neuville (weitere 18 Zähler zurück) souverän an. Kurios: Im Vorjahr standen genau diese drei in umgekehrter Reihenfolge auf dem Podium. Dort will möglichst schnell auch Andreas Mikkelsen wieder hin. Der Australien-Sieger profitiert zwar von einer guten Startposition, hatte aber nur einen Testtag, um sich an den C3 WRC zu gewöhnen. Citroën-Speerspitze Kris Meeke spürt dennoch den heißen



In Rot: Mikkelsen (re.) mit Co Jaeger

Atem seines neuen Teamkollegen.

Neben den vier Hersteller-Trios bringt Mads Östberg ein dreizehntes WRC'17 an den Start. Yazeed Al-Rajhi, Martin Prokop und Jean-Michel Raoux, setzen ebenso wie die italienischen Privatiers Paolo Liceri und Simone Romagna auf ältere World Rally Cars. Die dahinter folgende WRC2-Kategorie ist mit nur acht Teams so dünn besetzt wie bei keinem anderen Lauf in Europa. Gespannt darf man darauf sein, wie viele der zwölf WRC3-Teilnehmer, neun davon sind gleichzeitig für die Junioren-WM gemeldet, mit ihren kleinen Fronttrieblern den Hardcore-Ritt überstehen werden. ■

Rallye-WM

WRC-Tests nur in Europa

Östbergs Demofahrten vor der Rallye Argentinien zwangen die FIA zum Handeln: Nun sind Testfahrten in Übersee verboten.

Das Regelwerk schien klar: Anders als die Hersteller unterliegen Privatteams keinen Testbeschränkungen und dürfen auch bei Überseeeläufen vor Ort testen. Doch nachdem Mads Östberg im Vorfeld der Rallye Argentinien mit einem 2017er-Ford Fiesta WRC Demofahrten durchführte, drängte die Konkurrenz auf eine Präzisierung des Reglements.

Dabei hatte Östberg, der in diesem Jahr zusammen mit Martin Prokop ein eigenes Team ge-

gründet hat, die Demofahrten bei der FIA angemeldet und nachweislich nur Gäste an Bord. Zudem beteuert der Norweger, dass weder ein Ingenieur noch Mechaniker von M-Sport dabei war. Einige Herstellervertreter befürchten dennoch ein Schlupfloch für zusätzliche Testfahrten.

So könne ein Hersteller schließlich ein Semi-Werksteam losschicken, um ähnlich wie Östberg vor Ort zu testen und die so gewonnenen Daten an die Werkstruppe übermitteln. Die Regelhüter der FIA sehen das ähnlich und machen kurzen Prozess, noch ehe ein Werksteam diese Grauzone ausnutzen kann. Deshalb sind ab sofort auch für WRC-Privatiers Testfahrten außerhalb Europas verboten. ■ RK

Rallye-WM

Kremer plant WRC-Start

Die WRC2 hat Armin Kremer abgehakt. Beim weltmeisterlichen Heimspiel will er dennoch antreten – im World Rally Car!

Nach dem Aus bei der Rallye Monte Carlo verabschiedete sich Armin Kremer aus der WRC2. Zu groß sei das Ungleichgewicht zwischen Aufwand und Medienpräsenz für Privatteams, ärgerte er sich. Doch abgeschlossen hat Kremer das Kapitel Rallye-WM nicht. Denn nun verrät der Mecklenburger, dass er erneut bei der Rallye Deutschland (17. bis 20. August) startet – in einem World Rally Car! „Es laufen viele Gespräche, und ich bin zuversichtlich, dass es

klappt“, sagt Kremer. Mit welchem Auto er antreten wird, sei allerdings noch offen. Ein Einsatz mit jenem VW Polo WRC, den sein WRC2-Teamchef Raimund Baumschlager in Österreich bewegt, liegt auf der Hand, es könnte aber auch ein Ford Fiesta WRC werden. „Ende Juni wissen wir mehr.“ ■ RK



Plant Großes: Armin Kremer

Rallye-EM

Dritter Sieger beim dritten EM-Lauf

Europameister Kajetan Kajetanowicz feierte bei der Akropolis Rallye seinen ersten Saisonsieg. Den anspruchsvollen Bedingungen musste neben einigen Mitfavoriten auch Privatier Albert von Thurn und Taxis Tribut zollen.

Von: **Reiner Kuhn**

Dritte Rallye, dritter Sieger – auch die Europameisterschaft verspricht in dieser Saison Hochspannung. „Das war eine der schwierigsten Rallyes meines Lebens. Extrem schwierig für Auto, Körper und Geist. Aber irgendwie auch schön“, freute sich EM-Titelverteidiger Kajetanowicz nach seinem ersten Saisonserfolg bei der anspruchsvollen Akropolis-Rallye.

Gleich zu Beginn fing sich der Pole zwei Reifenschäden und fiel auf Rang vier zurück. Doch als die Konkurrenz reihenweise Probleme bekam, rückte der Ford-Pilot wieder nach vorn und siegte. Skoda-Pilot Bruno Magalhães verteidigte mit Rang zwei die EM-Tabellenspitze. Der Portugiese konnte zunächst die Führung von Nasser Al-Attiyah übernehmen, nachdem der Katarer sei-



Am Ende war der Europameister obenauf: Kajetanowicz siegte trotz zweier Reifenschäden am Samstag

nen Ford Fiesta R5 wegen Schwierigkeiten mit der Servolenkung neu starten musste. Doch Magalhães hatte nur wenig Zeit zur Freude. Plötzlich kämpfte auch der Skoda-Pilot mit technischen Problemen. Al-Attiyah konnte aber nicht profitieren. Als die Servolenkung erneut aufmuckte, stellte er sein Auto vorzeitig ab. Bis Prüfung fünf lag Nikolay Gryazin in Führung. Doch auf der

Verbindungsetappe fing der Skoda des 19-jährigen Russen Feuer und brannte restlos aus.

Turbulent ging es auch im Kampf um Rang drei zu. Nach dem Ausfall von Al-Attiyah hatte zunächst Murat Bosftanci (Ford) die besten Karten. Doch vier Kilometer vor dem Ziel landete er neben der Strecke. Nun hatte Yorgo Philippedes (Skoda) die Chance, als Dritter gewertet zu

werden, doch auch ihm ging im Schlusspurt die Straße aus, und der Pole Grzegorz Grzyb (Skoda) erbe den letzten Podiumsplatz.

Für Albert von Thurn und Taxis nahm die Akropolis-Rallye ebenfalls kein gutes Ende. Als Siebter lag er erstmals auf Punktekurs, als er nur einen Kilometer vor dem Ziel seinem Skoda Fabia R5 abrollte und ebenfalls vorzeitig ausschied. ■



Schnelle Golf-Partie

Das TCR-Konzept hat sich in den letzten zwei Jahren über den Globus verteilt. Die Anzahl der in dieser Kategorie vertretenen Hersteller ist längst zweistellig. Einer von ihnen ist Volkswagen – MSA durfte den Golf GTI TCR beim Tracktest erfahren.

Von: **Michael Bräutigam**

Blechern dreht der Vierzylinder-Turbo immer wieder über die 6000er-Marke. Die Reifen quietschen, die Bremse wimmert. Der Parcmotor de Castellolí im Hinterland von Barcelona verlangt nicht nur dem Material, sondern auch dem Menschen alles ab. Dabei befinde ich mich gerade noch im 230 PS starken Straßen-GTI, mit dem der

gut vier Kilometer lange Berg- und Tal-Kurs einstudiert wird. „Hier ist es sehr wellig, lieber etwas früher bremsen“, rauscht es im Funkgerät. Am anderen Ende der Verbindung ist Hans-Joachim Stuck. „Strietzel“ fährt das Vorausfahrzeug und verrät die Geheimnisse der Strecke, damit es später im Rennwagen keine bösen Überraschungen gibt.

Nach etwa zehn Runden ist der Streckenverlauf zwischen den Ohren abgespeichert. Auto abstellen, aus den Radhäusern grüßen die qualmenden Bremsbeläge – und erst mal Pause. Straßen- und Rennauto stehen einträchtig nebeneinander. Die TCR-Version des Wolfsburger Kultsportlers kauert tief, seine aus der Serie kommende und mit 30 Metern Gitterrohr verstärkte Karosserie ist eingebettet zwischen breite Radhäuser, welche die Michelin-Slicks beherbergen. Ansonsten sind die beiden Brü-



Nach dem Ausstieg aus der Rallye-WM konzentriert sich VW Motorsport nun auf den Kundensport. Das TCR-Projekt ist dabei – neben dem Engagement in der Rallycross-WM – das größte und wichtigste für die Hannoveraner. Bislang wurden schon über 50 VW Golf GTI TCR an Kunden verkauft.

der gar nicht so verschieden, wie man denken würde.

Viel Technik aus der Serie

Der Motor ist zum Beispiel die Zweiliter-Allzweckwaffe aus dem VW-Konzern. Der im ungarischen Győr gebaute EA888-Treibsatz ist hardwareseitig gegenüber der Serie unverändert, selbst der Turbolader ist der gleiche wie im GTI von der Stange. Die Leistungssteigerung gibt es vor allem dank eines Software-Updates und einer anderen Luftführung samt großer Airbox. Auch das DSG stammt aus der Serie. Optional wird ein Renngetriebe angeboten. Das schluckt weniger Leistung, ist leichter (sorgt also auch für eine etwas bessere Gewichtsverteilung) und kommt mit einer robusten mechanischen Differenzialsperre daher. Die DSG-Version ist die bequemere und günstigere Variante, zum Beispiel für Langstreckenrennen.



Letzte Instruktionen vor der Fahrt: MSA-Mann Brütigam mit Leuchter



Motor: Serien- (links) und Renntriebwerk sind bis hin zum Turbo identisch

„Wir Ingenieure dürfen bei der Entwicklung des Rennwagens die serienmäßige Technik nur in exakt definierten Bereichen ändern“, sagt Eduard Weidl, der als Leiter des TCR-Projekts auch der geistige Vater des Rennfahrzeugs ist. Er darf neben bislang rund 50 verkauften Fahrzeugen auch auf einige Erfolge seines „Babys“ stolz sein. Wie den Meistertitel durch Stefano Comini in der TCR International Series oder auch auf den Titel in der TCR Asia durch das Engstler-Team und Pilot Andy Yan.

Nun aber rein in die gute Stube. Weil die technische Basis die gleiche ist wie beim Seat Leon Cup Racer und beim Audi RS3 LMS – alle drei werden bei Seat Sport in Martorell gebaut –, erkennt man die Markenzugehörigkeit fast nur am großen VW-Logo auf dem Lenkrad.

Letzte Anweisungen vor der Testfahrt gibt es von Rookie-

Trainer Benjamin Leuchter, der mich vor allem vor einem herumschnappenden Heck bei kalten Reifen warnt. Dann steigt er in seinen Serien-Golf R und fährt voraus. Nach vier Einführungsrunden, um die Reifen auf Temperatur zu bringen und ein erstes Gefühl für das Rennauto zu bekommen, darf ich nun für vier schnelle Runden ganz alleine auf die 4113 Meter lange Strecke.

Unkritisch am Limit

Am Boxenausgang geht der rechte Fuß Richtung Bodenblech. Dank der warmen Slicks gibt es auch im zweiten Gang keine Traktionsprobleme, obwohl bei der heute pilotierten DSG-Version nur die serienmäßige Haldex-Sperre für Halt sorgt.

Nach der verhaltenen ersten Runde geht es ab dem zweiten Umlauf etwas forscher ans Werk. Auch die Hinterreifen sind nun auf Temperatur und sorgen für

Technische Daten

MOTOR

Bauart: Reihenvierzylinder-Turbomotor
Hubraum: 1984 ccm
Bohrung x Hub: 82,5 mm x 92,8 mm
Leistung: max. 257 kW/350 PS bei 6200/min (je nach BoP)
Drehmoment: bis zu 420 Nm PS bei 2500/min
Einbaulage: Frontmotor, quer

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Frontantrieb mit Lamellendifferenzial
Getriebe: DSG (Serie) oder Sechsgang-Renngetriebe (Sadev)
Schaltung: Schaltwippen
Kupplung: gesinterte Mehrscheibenkupplung

FAHRWERK/RÄDER/BREMSE

Vorderachse: McPherson, verstellbarer Stabilisator
Hinterachse: Mehrlenkerachse, verstellbarer Stabilisator
Räder/Reifen: 10 x 18 Zoll; 27/65 x 18
Bremsen: vorn Sechskolben-Rennbremse (AP Racing), hinten unbelüftete Bremsscheiben (Zweikolben-Sättel)

CHASSIS/KAROSSERIE

Aufbau: verstärkte Stahlkarosserie (nach FIA-Reglement)
Maße (L x B x H): 4372 x 1950 x 1368 mm
Radstand: 2665 mm
Mindestgewicht: 1285 kg (inkl. Fahrer)

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit: ca. 260 km/h
0–100 km/h: ca. 5 Sekunden

PREISE

ab 90 000 Euro (DSG)/ab 110 000 Euro (Sadev), jeweils zzgl. MwSt

»WIR DÜRFEN BEI DER ENTWICKLUNG DES TCR-RENNWAGENS DIE SERIENMÄSSIGE TECHNIK NUR IN EXAKT DEFINIERTEN BEREICHEN ÄNDERN.«

Eduard Weidl, Projektleiter TCR bei Volkswagen Motorsport

den nötigen Halt sowie vor allem das nötige Vertrauen. Gemäß dem alten Grundsatz, einen Fronttriebler möglichst „auf Zug“ zu halten, ist ein runder Fahrstil mit bedachtem Gasfußesinsatz angesagt. Ohne die Geräuschdämmung und dank Rennauspuffanlage schreit der optimierte Zweiliter-Turbo, der im Renntrimm je nach BoP bis zu 350 PS leisten darf, nun deutlich präsenter durch den Innenraum.

Die Gangwechsel gehen dank Doppelkupplungsgetriebe ruckfrei, beim Runterschalten werden sie von Zwischengas untermalt. Die Bremse packt kräftig zu, will aber dosiert sein. Steigt man im ersten Moment zu stark aufs Pedal, tanzt die Hinterachse. ABS gibt es übrigens nicht – außer in der TCR-Klasse bei VLN und 24h Nürburgring.

Auch in der schnellen Linksrechts-Passage vor der Zielkurve tänzelt die Heckpartie beim Lastwechsel. Das geht mit warmen Reifen erstaunlich problemlos und vermittelt nicht das Gefühl eines unmittelbar bevorstehenden Abflugs. Aber klar: Ein für den Kundensport konzipiertes Auto sollte im Grenzbereich möglichst unkritisch zu fahren sein.

Nach meiner vier Runden dauernden Golf-Partie habe ich vor allem eines: Lust auf mehr! Das Limit scheint nicht mehr allzu fern und eben auch relativ einfach zu beherrschen. Perfekte Voraussetzungen für genau das enge Racing, mit dem die TCR-Kategorie seit 2015 die Herzen der Rennfans höher schlagen lässt. Und VW ist mit dem Golf GTI TCR ein echter Siegertyp in dieser Kategorie gelungen. ■

WTCC

Volvo ohne Fehl und Tadel

Am Nürburgring feierten die Volvo-Piloten zwei Siege – trotz maximaler Zuladung. Sind die „Blauen“ noch zu stoppen?

Von: Michael Bräutigam

Im vergangenen Jahr war die Werkstruppe aus Göteborg höchstens für Überraschungen gut. Denn neben vor allem anfangs recht unzuverlässiger Technik kamen weitere Schwächen am Auto, wie etwa eine schlechte Traktion und damit verbunden oft zähe Starts. Auch im Regen und auf winkligen Kursen tat man sich 2016 deshalb extrem schwer.

Betrachtet man die ersten vier Renn-Events 2017, lässt sich festhalten: Bei Polestar wurden die Hausaufgaben gewissenhaft erledigt! Im winkligen Marrakesch



Freie Fahrt für Volvo? Mitnichten – noch sind die Gegner nicht geschlagen

ließ man sich nicht abwatschen, in Monza und am Nürburgring setzte man den Speed um. Und speziell in der Eifel zeigte man, dass die üblichen Platzverluste am Start ebenfalls der Vergangenheit angehören.

Sind die Volvo-Mannen also überhaupt noch zu stoppen? Die Konkurrenz ist auf jeden Fall gewarnt, doch keineswegs geschla-

gen. Rob Huff sitzt im Münnich-Citroën in der vielleicht immer noch schärfsten, weil komplettesten Waffe. Und Tiago Monteiro im JAS-Honda hat den Lauf seines Lebens – plus sein Heimspiel in Vila Real vor der Brust, wo er 2016 triumphieren konnte. Der Kampf um die WM ist also mehr als offen, nicht nur zwischen den Volvo-Piloten. ■

NASCAR

Mit Yarborough gleichgezogen

Jimmie Johnson hat auf der Monster Mile in Dover seinen dritten Saisonsieg gefeiert. Mit dem 83. Cup-Triumph zieht er zudem mit seinem Idol Cale Yarborough gleich.

Von: Michael Bräutigam

Wie so oft war Johnson dabei im Finish zur richtigen Zeit am richtigen Ort, nachdem andere Piloten den Renntag zuvor dominiert hatten. So gingen die beiden Stage-Siege an Tabellenführer Martin Truex Jr. Der fiel zurück, als eine Gelbphase knapp 60 Runden vor Schluss mitten in einer Runde von Green-Flag-Stopp ausgelöst wurde. Am Ende reichte es für den Toyota-Piloten von Furniture Row Racing für P3.

Die meisten Führungsrunden des Abends gingen an Ganassi-Chevrolet-Pilot Kyle Larson – 241 Mal überquerte er in dem auf 400 Runden angesetzten Rennen die Zielflagge in der Führungsposition. Er führte auch, als ein Unfall

von David Ragan vier Runden vor Schluss für eine Gelbphase und anschließende Overtime sorgte. „Die letzte Caution hätten wir natürlich nicht gebraucht“, sagte Larson nachher zerknirscht.

Denn beim finalen Restart setzte sich Johnson gegen den Youngster durch, der mit durchdrehenden Reifen zu kämpfen hatte. Ein Massencrash auf der Gegengeraden sorgte dafür, dass das Rennen erneut neutralisiert wurde. Da hatte Leader Johnson die Overtime-Line aber schon überfahren, somit ging das Rennen hinter dem Pace Car zu Ende. Der dritte Saisonsieg vom sieben-

fachen Meister im Hendrick-Chevrolet lässt ihn in der ewigen Bestenliste mit dem dreifachen Champion Cale Yarborough gleichziehen – beide haben nun 83 Siege auf dem Konto. „Als Kind war ich ein großer Fan von Cale“, sagte Johnson, der erstmals einen entsprechenden Tribut-Helm trug. „Ich dachte, ich würde den Helm länger tragen“, so Johnson schmunzelnd.

In der Tabelle liegt Johnson nach der ersten Hälfte der 26 Rennen umfassenden Regular Season auf dem sechsten Rang, hat aber mit 15 Playoff-Punkten die meisten nach Truex (18). ■



„JJ“s Tribut-Helm an Yarborough

NASCAR CUP SERIES

Dover/Delaware (USA)
13. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
7.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
8.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
9.	Kevin Harvick (USA)	Ford
10.	Danica Patrick (USA)	Ford

NACHRICHTEN

AUER GIBT DEBÜT BEI GT-MASTERS IN SPIELBERG

DTM-Tabellenführer Lucas Auer hat in „seiner“ Serie aktuell Pause, ehe es in Budapest (16.–18. Juni) wieder um Punkte geht. Die Zeit überbrückt der Österreicher jedoch mit einem Gastspiel bei den ADAC GT Masters in der Alpenrepublik und gibt sein GT-Debüt. Am Red Bull Ring in Spielberg wird er kommenden Wochenende für sein Ex-DTM- und F3-Team Mücke Motorsport einen Mercedes-AMG GT3 pilotieren. Auer ersetzt den in unmittelbaren Le-Mans-Vorbereitungen befindlichen Stefan Mücke – der an der Sarthe für Ford startet – an der Seite von Mücke-Stammpilot Sebastian Asch.

TCR: 23 STARTER BEI SALZBURG-RENNEN

Kommendes Wochenende beschließt die TCR International Series mit den Rennen am Salzburgring die erste Saisonhälfte. Mit dabei ist erstmals ein vom italienischen Team Pit Lane Competizioni eingesetzter Audi RS3 LMS, der von Enrico Bettera pilotiert wird. Die Starterzahl für Österreich beträgt damit 23 Autos. Als Gesamtführender reist Jean-Karl Vernay (VW Golf) an, und das ohne Erfolgsballast. Seine ersten Verfolger Roberto Cociago (Honda Civic) und Stefano Comini (Audi RS3) müssen 20 bzw. 10 kg vor allem den Anstieg zwischen Nocksteinkehre und Fahrerlagerkurve hochschleppen.

TCR: DOPPELSIEG FÜR CORONEL IN ZOLDER

Bei einem weiteren Start in der TCR Benelux konnte Tom Coronel (Honda) seine beiden Sprintrennen im Rahmen der Blancpain GT Series im belgischen Zolder gewinnen. Als Sahnehäubchen gewann auch Teamkollege Benjamin Lessennes seine zwei Sprintläufe. Lessennes führt damit die Tabelle an, während sich der WTCC-Pilot auf den dritten Gesamtrang nach vorne schieben konnte.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

RUMSCHRAUBEN

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus
plus Akkuschauber sichern!



BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

Damit haben Sie den Dreh raus! Kompakt und extrem leicht (nur 620 Gramm), mit automatischer Spindelretrierung, Power-Light-LED und Softgrip für besonders guten Halt.

3,6 Volt 1,5Ah Lithium-Ionen-Akku
(Ladedauer: 3 h), inkl. Ladestation und Bitsethalter mit 10 Bits, Zuzahlung 1,-€.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Betreuung, Besorgung und Inanspruchnahme durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Miss Oderschlep (Voritz), Christina Dolmann, Dr. Michael Nölke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als bestellender Unternehmer / Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, HRB 99732.

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. 1579512

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50€ zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung. Mein Extra, den BOSCH Akkuschauber, 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
_____ Straße, Nr.	_____ 19
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 und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN	_____
BIC	_____ Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubigeridentifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum	_____
Unterschrift	_____

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 AboService, 70138 Stuttgart

Porsche Supercup

Ammermüller unbesiegt

Der Porsche Supercup im Rahmen der Formel 1 ist bislang fest in der Hand von Lechner-Pilot Michael Ammermüller. Der Bayer gewann alle drei Rennen.

Von: Michael Bräutigam

Mit 31 Piloten startete in Barcelona der Supercup in seine 25. Saison. Der erste Sieger im Jubiläumsjahr hieß Michael Ammermüller, der von Startplatz 2 gleich die Führung übernehmen und sich dank der Kämpfe hinter ihm letztlich mit über zehn Sekunden Vorsprung durchsetzen konnte.

Auch im zweiten Lauf auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya setzte sich der ehemalige Red-Bull-F1-Testfahrer gegen die Konkurrenz durch. Diesmal vom vierten Startplatz und nicht ganz so ungefährdet wie zuvor. Doch mit der maximalen Punkteausbeute legte der Bayer einen Blitzstart in die Saison hin. „Besser hätte es nicht laufen können“, konstatierte auch der Pilot des Lechner MSG Racing Teams.

Mit der enorm wichtigen Pole für das Monaco-Rennen legte Ammermüller den Grundstein für seinen dritten Sieg. Als er den Start gut erwischte, war der Drops auch schon gelutscht. „Ich bin megaglücklich!“

Campbell „Best of the rest“

Erster Verfolger ist mit acht Zählern Rückstand Porsche-Junior Dennis Olsen, der seine 52 Punkte dank zweier zweiten Plätze aus

Barcelona sowie P3 in Monaco zu Buche stehen hat.

Dan Cammish macht die aktuelle Dreier-Spitze aus Lechner-Sicht perfekt. „Best of the rest“ ist mit dem zweiten Porsche-Junior im Feld Matt Campbell. Der Meister des australischen Porsche Carrera Cup startet für Fach Auto Tech und konnte bislang als einziger Nicht-Lechner-Pilot einen Podiumsplatz ergattern. Zu den Überraschungen der Saison

zählt der junge Kuwaiter Zaid Ashkanani. Nach seinem Wechsel zu MRS GT-Racing zeigt die Formkurve steil nach oben – in Monaco schrammte er mit P4 nur knapp am Podest vorbei.

Sein indirekter Teamkollege Roar Lindland (MRS Cup Racing) führt die B-Wertung für Amateurfahrer an. Weiter geht es für die Supercup-Akteure mit den Rennen am Red Bull Ring in Spielberg (8./9. Juli). ■



Start in Monaco: Wie in der Tabelle führt Michael Ammermüller das Feld im Fürstentum an

Porsche Carrera Cup Deutschland

Olsen als Favoritenschreck

Während Michael Ammermüller im Porsche Supercup dominiert, hält im nationalen Championat Dennis Olsen bislang das Zepter in der Hand.

Von: Michael Bräutigam

Michael Ammermüller musste nach dem Weggang von Meister Sven Müller und in Abwesenheit von Christian Engelhart als der große Favorit für den Saisonauftakt in Hockenheim gelten. Und tatsächlich holte der 32-jährige Bayer, der im nationalen Cup für Huber Racing startet, die Pole für beide Auftakt-Rennläufe.

Doch mit dem amtierenden Rookie-Meister und Porsche-Junior Dennis Olsen (Konrad Motorsport) fand er einen ebenbürtigen Gegner, der ihn in beiden Rennen niederringen konnte und jeweils nur P2 überließ. „Einfach ein perfektes Wochenende“, freute sich der 21-jährige Norweger.

Auch beim zweiten Event am Lausitzring ging die Siegesserie weiter. Zwar holte Engelhart, der beim Auftakt wegen einer Überschneidung mit der BGTS verhindert war, die Pole – Olsen aber erwischte den besseren Start und hielt den Black-Falcon-Piloten hinter sich. Ammermüller komplettierte das Podest.

Engelhart setzte am Lausitz-Sonntag erneut zum Angriff auf die höchste Stufe des Podests an,



Vier Rennen, drei Siege: Olsen

und diesmal gelang das Unterfangen. Olsen lief diesmal nur auf Platz 3 ein, machte jedoch trotzdem weiter Boden auf seinen ersten Verfolger Ammermüller gut, weil der nur Vierter wurde.

Davor landete auf P2 Christopher Zöchling (MRS GT-Racing). Der schlaksige Österreicher mischt die Spitze im PCCD derzeit mächtig auf, obwohl er erst zwei Tage vor dem Saisonstart überhaupt eingestiegen war. Aktuell liegt er in der Tabelle mit 65 Zählern hinter Olsen (91) und Ammermüller (69) auf Rang 3.

In der B-Wertung (Amateure) gab es in den vier Rennen vier verschiedene Sieger – hier führt Wolfgang Triller (Huber Racing) mit 42 Punkten drei Punkte vor Carlos Rivas (Black Falcon).

Wie für die Akteure des Supercups steht auch für die PCCD-Akteure der Red Bull Ring als Nächstes auf dem Plan. Im Rahmen des ADAC GT Masters gastiert man dort vom 9.–11. Juni. ■

Ellis' perfekte Ausbeute

Vier Läufe wurden zum Audi Sport TT Cup 2017 bereits ausgetragen, drei davon gewertet. Und bei diesen drei Malen stand mit Philip Ellis jeweils derselbe Fahrer ganz oben auf dem Siegereppchen.

Von: **Michael Bräutigam**

Der in München geborene und in der Schweiz lebende Deutsch-Brite bestreitet sein zweites Jahr im Audi-Markenpokal. Nach Gesamtrang 6 im Vorjahr, seinem ersten Rennjahr nach längerer Pause, sollte 2017 der Großangriff auf den Titel gestartet werden. Umfassendes Daten- und Videostudium bestimmten deshalb große Teile der Freizeit des 24-Jährigen, bevor es in Hockenheim endlich in die neue Saison ging.

Die harte Arbeit zahlte sich aus: Zwar holte sich Rookie Yannik Brandt die erste Pole, doch im Rennen spielte Ellis seine Erfahrung aus und holte seinen ersten Sieg im TT Cup. Gosia

Rdest (P2) und der Pole-Mann führen mit aufs Podest.

Beim Rennen am Hockenheim-Sonntag herrschte unbeständiges Wetter, weshalb die Starter auf Regenreifen auf die Reise geschickt wurden. Auf durchgehend trockener Strecke gewann Ellis auch die am Ende zu einer Drift-Challenge ausartende Rutschpartie.

Im Rahmen des 24h-Rennens am Nürburgring fanden die Läufe drei und vier statt. Und mit dem Spanier Mikel Azcona tauchte ein neuer Erzrivale für Ellis ganz vorne auf. Der markenpokalerfahrene Iberer zeigte sich vor allem auf eine Runde extrem stark und sicherte sich die Pole fürs erste Rennen.

Das wurde zu einer wahren Crash-Orgie, bei der zwar niemand verletzt wurde, aber nach knapp der Rennhälfte die rote Flagge für vorzeitigen Feierabend sorgte. Da lag zwar Azcona vorne, das Rennen wurde jedoch wegen der zu geringen Distanz nicht gewertet.

Tags darauf münzte Ellis seine Pole in die Führung um und musste Azcona nur einmal kurz vorbeilassen. Weil der seine Rei-

fen aber überstrapazierte, war der dritte Saisonsieg für den Mann aus Zug sicher.

„Die Saison lief bisher absolut perfekt. Das Einzige, was man bemängeln könnte, ist unsere Performance in der Qualy, wo wir noch etwas zu lange brauchen, um die perfekte Runde zu fahren“, analysiert Ellis. „Wir haben in den ersten beiden Rennwochenenden das erreicht, was wir wollten, darum kann

ich jetzt mit weniger Risiko fahren“, so der Leader.

Mit der Maximalzahl von 75 Punkten hat er bereits 17 Punkte Vorsprung vor Gosia Rdest. Die Polin, die in Hockenheim zwei Mal aufs Podest fuhr, verpasste im gewerteten Nürburgring-Rennen mit P4 nur knapp den Sprung aufs Stockerl. Der Niederländer Milan Dontje, der in der Eifel Dritter wurde, liegt weitere zehn Zähler zurück. ■



Drei Siege und bislang ohne Punktverlust: Dominator Philip Ellis

Renault Clio Cup

Europameister ist erster Tabellenführer

Beste Tourenwagen-Action bot der Renault Clio Cup Central Europe beim Auftakt in Oschersleben. Erster Leader ist Neueinsteiger Niklas Mackschin.

Mit einigen starken Neuzugängen startete die Saison Ende April in Oschersleben. Und das erste Rennwochenende war geprägt vom gewohnt engen Kampf zwischen schnellen Youngstern, ausgefuchsten Routiniers und allem dazwischen. Nach einem sehenswerten Zweikampf war es der amtierende Tourenwagen-Europameister Niklas Mackschin, der die gesamte Meute hinter sich

halten und mit dem Sieg einen perfekten Einstieg feiern konnte.

Den zweiten Durchgang gewann mit Reversed Grid der Schweizer Andreas Stucki. Vor dem kommenden Rennwochenende in Spa ist Mackschin erster Gesamtleader (54 Punkte) vor Doppel-Podestler Karol Urbaniak (44) und Stucki (43). ■ MBR



Sieger und Leader: N. Mackschin

Ferrari Challenge

Leimer und Grossmann mit Siegen zum Start

Fabio Leimer und Björn Grossmann hießen bei der Ferrari Challenge in Valencia die Sieger beim Start in die Zeit des 488.

Im ersten Durchgang der Trofeo Pirelli zeigte der frühere GP2-Meister Fabio Leimer (CH), dass er das neue Sportgerät der Challenge am besten im Griff hat. Bei seinem Sieg verwies er Philipp Baron (A) und Björn Grossmann (D) auf die Plätze.

Doch gleich am Folgetag holte Titelverteidiger Grossmann seinen ersten Saisonserfolg, Octane126-Teamkollege Leimer hatte knapp das Nachsehen. Nach dem rein deutschsprachigen Podest am Vortag fuhr Baron auf P4.

In der Am-Klasse der Trofeo Pirelli gab es zweimal den gleichen Sieger: In beiden Durchgängen setzte sich der Schwede Martin Nelson letztlich durch.

Bei der Coppa Shell teilten sich der ehemalige ELMS-Champion Johnny Laursen (DK) sowie Rick Lovat (CDN) die Siege untereinander auf. ■ MBR



Gewann das erste Rennen: Leimer

24h Series

Nur einmal geschlagen

Bereits drei Rennen zur 24h Series fanden seit dem Auftakt in Dubai statt. Wir fassen das Geschehen einmal zusammen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Siegermannschaft aus Dubai, das Team Herberth Motorsport, musste beim zweiten Lauf in Mugello (12h) einen herben Dämpfer einstecken. Nach einer frühen Führung und engem Spitzenkampf war das Rennen nach rund drei Stunden beendet – Motorschaden.

Beim nächsten Anlauf am Red Bull Ring in Spielberg passte dann aber wieder alles zusammen: Vom vierten Startplatz aus konnte Robert Renauer bereits auf P2 liegend nach seinem Start-Turn übergeben. Im Verlauf des Samstagmorgens war der Sprung an die Spitze geschafft, und diese

Position gab man bis zur Zieldurchfahrt nach zwölf Stunden Renndistanz nicht mehr ab.

Enges Titelrennen

Ebenso souverän konnte man wie im Vorjahr das 24h-Rennen in Le Castellet für sich entscheiden. Neben der Stammbesetzung Robert Renauer, Alfred Renauer

und Daniel Allemann stieß nach Dubai auch Ralf Bohn erneut zum Team. Nach drei Siegen in vier Rennen ist klar, dass man auch in der Gesamtwertung gut dasteht – aktuell mit 78 Punkten auf Rang 3. Doch da es zwei Streichergebnisse gibt, tut die Nullrunde in Mugello bislang nur im Zwischenergebnis weh.

Bislang ohne Nuller durch die Saison kamen zwei andere jeweilige Dreifach-Sieger in ihren Klassen. Das gewohnt zuverlässige Hofor-Team (Mercedes-AMG GT3) – ihres Zeichens die Titelverteidiger-Truppe – konnte sowohl in Dubai als auch in Mugello und Le Castellet die Klasse A6-Am gewinnen. Einzig in Spielberg hatte man auf P3 das Nachsehen gegenüber dem GRT-Lambo und dem Renault RS 01. Die Fahrer Kenneth Heyer, Christiaan Frankenhout sowie Michael und Chantal Kroll haben so die aktuell geteilte Tabellenspitze inne.

Punktgleich mit 92 Zählern liegen die Fahrer des Prosport-Cup-Porsche aus der 991-Klasse vorn. Charles Putman, Charles Espenlaub und Joe Foster, die in Dubai sowie Le Castellet von Andy Pilgrim unterstützt wurden, mussten sich nur in Dubai der direkten Konkurrenz geschlagen geben und dort mit Rang 2 zufrieden sein. ■



Dreimal gewonnen, einmal ausgefallen: Porsche von Herberth Motorsport

Spezial Tourenwagen Trophy

Zwei von drei für Tunjo

Zwei der drei gewerteten Rennen der bisherigen STT-Saison konnte Oscar Tunjo (Mercedes-AMG GT3) für sich entscheiden. In der Tabelle sind aber zwei andere Piloten vorn.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie spannend es in der STT 2017 zugeht, zeigten die Akteure gleich beim Auftakt im Rahmen des Hockenheim Historic. Vor gut besuchten Tribünen startete Jürgen Alzen (Ford GT) von der Pole ins Rennen, musste sich aber kurz darauf den Angriffen von Tunjo geschlagen geben. Doch wegen eines schweren Unfalls eines Lambo-Piloten musste das Rennen noch vor der Halbzeitmarke abgebrochen werden.

Durch die Nicht-Wertung des ersten Laufs ging es also erst am

Hockenheim-Sonntag um die ersten Meisterschaftspunkte des Jahres. Hier konnte sich zunächst Titelverteidiger Jürgen Bender (Corvette) an die Spitze setzen. Doch der GP3-Umsteiger aus Kolumbien, dem der Sieg am Vortag verwehrt blieb, setzte sich in seinem Kornely-Mercedes letztlich gegen den Routinier durch.

Beim zweiten Rennwochenende in Oschersleben knüpfte Tunjo nahtlos an und gewann den ersten Durchgang. Zum zweiten Lauf herrschte jedoch fast Weltuntergangswetter. Auf nahezu überfluteter Strecke nutzte Tobias Schulze den Vorteil seines in Eigenregie aufgebauten Allrad-Nissan GT-R aus und fuhr der Konkur-

renz auf und davon. Alzen und Tunjo komplettierten das Podest. Für Alzen war es der dritte Klassensieg, womit er die Tabelle momentan anführt.

Alzen/Freisberg gleichauf

Ebenfalls drei Klassensiege in drei gewerteten Rennen gab es für René Freisberg (Seat Leon Mk3), der aktuell die Division 2 dominiert. Er liegt gleichauf mit Alzen an der Tabellenspitze. Hinter den beiden Leadern mit 89 Punkten liegt Tunjo mit 82. Der 21-jährige Kolumbianer führt zudem die Rookie-Wertung an.

Für mehr als nur Farbkleckse sorgen auch die Teilnehmer, die von der für 2017 abgesagten DTC kurzfristig ins Feld kamen. Speziell der Kampf zwischen Ralf Glatzel (Ford) und Marcel Fugel (Mini) sorgte für beste Unterhaltung. Nach zwei Siegen für Fugel mischte in Oschersleben auch Robin Rogalski (Renault Clio) mit und gewann Durchgang zwei. ■



Zwei von drei gewerteten Rennen gewonnen: Tunjo im Kornely-Mercedes

Lexus war bislang die Macht

Vier Siege in vier Rennen: Die Lexus-Teams Emil Frey Racing und Farnbacher Racing haben der japanischen Marke einen Auftakt nach Maß beschert.

Von: **Michael Bräutigam**

Der erste Sieg des Jahres ging in Portimão an Albert Costa und Philipp Frommenwiler von Emil Frey Racing. Nachdem Costa den RC-F im Start-Turn in der Führungsgruppe gehalten hatte, schlug in der Schlussphase die große Stunde von Frommenwiler, der den V8-Rennwagen vom dritten Platz noch ganz nach vorn fuhr.

Tags darauf legten die Markenkollegen aus dem Fränkischen nach: Dominik Farnbacher bleibt an Pole-Mann Duncan Tappy (McLaren) dran, danach kann Bruder Mario eine Kollision von Tappy sowie die aufgesparten neuen Reifen voll ausnutzen



Zwei Siege in vier Rennen, aber auch ein Nuller: Costa/Frommenwiler

und in seinem Stint den ersten Saisonsieg perfekt machen.

Freud und Leid in Spa

Ein ähnliches Bild zeigte sich vier Wochen später in Spa, wo es die gleichen Tagessieger gab. Bitter für das Frey-Duo: Nachdem man schon in Portimão wegen der 15 Sekunden längeren Standzeit durch den Sieg sowie etwas Pech im Verkehr nur P8 belegte, kam

es im zweiten Spa-Rennen noch schlimmer: Statt des auf der Strecke herausgefahrenen P3 gab es eine Nullrunde, weil ein Überholmanöver als zu hart eingestuft und mit einer empfindlichen Zeitstrafe belegt wurde.

Dennoch liegen Costa/Frommenwiler auf Rang 2 der Tabelle. Mit 33 Zählern liegen sie nur fünf Punkte hinter dem Farnbacher-Duo an der Spitze. ■ MBR

Cup- & Tourenwagen-Trophy

BMW-Piloten bestimmen Tempo

Starter auf mehr als 30 Fahrzeugen messen sich 2017 in der CTT. Nach vier Rennen führt das Vater-Sohn-Gespann Kaczmarek mit seinem Audi.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Tempo an der Gesamtspitze gab zum Auftakt in Hockenheim jedoch mit Sascha Faath (BMW) ein alter Bekannter vor. Mit seinem umgebauten E46 WTCC legte er die schnellsten Zeiten des Wochenendes hin und gewann auch den zweiten Lauf des Auftakt-Events. Im ersten Lauf aber musste er sein Fahrzeug mit starken Vibrationen vorzeitig abstimmen und so Manfred Lewe (Seat) den ersten Sieg in 2017 überlassen.

Beim zweiten Event in Oschersleben gab es für Faath in Form von Heiko Hammel einen neuen, ebenbürtigen Gegner. Der ehemalige DTC-Champion startete



Die aktuellen Tabellenführer: Axel und Jesco Kaczmarek im Audi TT

mit seinem BMW gleich zweimal von der Pole. Im ersten Lauf gab es ein enges Duell der beiden BMW-Kutscher, doch letztlich musste Hammel mit fallendem Benzindruck nachgeben.

Im zweiten Durchgang war für Hammel dagegen schon nach wenigen Metern Schluss. Aufgrund eines technischen Defekts war der Weg frei zum Oschersleben-Doppelsieg für Sascha Faath.

In der Tabelle führen nach vier Läufen Routinier Axel Kaczmarek, seines Zeichens Ex-DTM-Starter, und Sohn Jesco bereits deutlich. Mit ihrem Audi TT haben sie bislang alle vier Klassensiege eingefahren und mit 39,74 Punkten fast acht Zähler Vorsprung auf die Gegner. Doch noch ist die Saison lang und sind vor allem noch keine Streichergebnisse eingerechnet! ■ MBR

NACHRICHTEN

DMV GTC: LANGER FÜHRT

Markus Pommer (Audi R8 LMS) war der dominierende Mann beim Saisonauftakt und gewann jede Session – inklusive der beiden Rennen. In Abwesenheit Pommers schockte dann Max Aschoff mit seinem Praga R1 die Konkurrenz und holte den Sieg im ersten Lauf. In Form von Fabian Plentz (Audi R8 LMS) fand er jedoch im zweiten Durchgang knapp seinen Meister. Am Red Bull Ring gab es wieder zwei neue Saisonsieger: Im ersten Lauf gewann Ronny „C’Rock“ Wechselberger (Audi R8 LMS), im zweiten Lamborghini-Pilot Martin Konrad. Tabellenführer nach drei Rennwochenenden ist Thomas Langer (Porsche 911 GT3 Cup), der bislang nur erste und zweite Klassenplätze zu Buche stehen hat.

RCN: IRRER DREIKAMPF

Christopher Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup) ist und bleibt aktuell „Mister RCN“. Wann immer er antritt, holt er auch den Gesamtsieg – wie beim ersten und dritten Lauf des Jahres. Beim zweiten Lauf feierte dagegen unter eifeltypischen Wetterbedingungen Volker Wawer (BMW M3) endlich seinen ersten Gesamtsieg. In der Tabelle herrscht derzeit ein Dreikampf um die Spitze: Leader Björn Koczian (BMW M3) führt mit 27,88 Punkten hauchdünn vor Titelverteidiger Alex Fielenbach (Toyota GT86/27,84) und Tom Pilgenröder (Audi TT-S/27,73).

GLP: SIEGLOSE MEISTER

Nach zwei Läufen haben die amtierenden Meister Stefan Kunze/Christian Vidal (BMW M3) noch keinen Sieg eingefahren. Den ersten Lauf zur Gleichmäßigkeitsprüfung gewannen Udo und Oliver von Fragstein (Ford Puma), den zweiten Rekordmeister Holger Träger und Alexander Keller (VW Golf). In der Tabelle führen die Ford-Piloten mit 21,61 Punkten vor den Siegern des zweiten Laufs (21,54) sowie den Titelverteidigern (21,53).

GRAN PREMIO D'ITALIA OAKLEY

Mugello 2017



Italienische Momente

Andrea Dovizioso hat eine 43-jährige Dürre beendet: Er hat als erster Italiener auf einem italienischen Motorrad den Heim-GP in der Königsklasse gewonnen. Das war aber nicht der einzige Grund, warum die Tifosi überschwänglich feierten.

Von: **Imre Paulovits**

Italienische Leidenschaft. Wie oft wurde die Gefühlswelt der Nachfahren der römischen Kultur in der Literatur und in der Wissenschaft schon beschrieben, aber wenn man dann mittendrin steht, wenn sich 100 000 über etwas freuen, mit dem sie sich als Einheit identifizieren, dann versteht man erst, was sie wirklich bedeutet.

Rein statistisch mag es eine kleine Sache gewesen sein, aber sie hat eine Explosion ausgelöst: Zwei Ducati auf dem Podest von

Mugello, beide gefahren von Italienern. Andrea Dovizioso auf der Werks-Desmosedici ganz oben, rechts neben ihm Danilo Petrucci mit der GP17 des Pramac-Teams. Als die Zielflagge fiel, küsste Pramac-Boss Paolo Campinoti Ducati-CEO Claudio Domenicali, dieser wiederum küsste und umarmte zuerst die Fahrer und dann jeden Einzelnen im Team. Und auf dem Siegespodest stand der oberste Befehlshaber des Bologneser Werks und ließ sich in Champagner baden.

Wenn die Menge auch für Valentino Rossi gekommen war, sie feierte mit, und dass es für die Fans auch eine Welt nach dem größten Zuschauer magneten der Motorradgeschichte gibt, wurde klar, als ein handballfeldgroßer Banner für Danilo Petrucci ausgerollt und in Wallung gebracht wurde, und auch Desmo-Dovi wie ein Volksheld gefeiert wurde. Er hat aber auch Großes vollbracht: 1974 war es das letzte Mal, dass mit Gianfranco Bonera auf der MV Agusta in Monza ein Italiener auf einer italienischen Maschine

**»ICH WAR
SCHNELL UND
MACHTE MIR
HOFFNUNGEN
AUF DEN SIEG.«**

VALENTINO ROSSI

in der Königsklasse vor Heimpublikum gesiegt hatte. Nach Andrea Dovizioso's Sieg kann man nun erahnen, was es für die Tifosi zuvor bedeutet hatte, wenn Giacomo Agostini Jahr für Jahr über die Konkurrenz geherrscht hatte.

Vom Spital zum Pokal

Dabei war es ein Sieg gegen jede Chance. In der Nacht vor dem Rennen war Andrea Dovizioso aufgewacht, weil er sich eine Lebensmittelvergiftung zugezogen hatte. Als seine Kollegen sechs Stunden später ihr Warm-up fuhren, hing der 31-Jährige aus Forlimpopoli am Tropf und bekam Medikamente, um seinen Wasser-

haushalt und seine Energie nicht vollends zu verlieren. Aber wie er 23 Runden auf dem schnellen Kurs hinter sich bringen sollte, daran wollte er gar nicht denken.

Dovizioso war aber nicht der einzige Held der Menge, der angeschlagen antrat. Valentino Rossi war zehn Tage vor seinem Heim-GP beim Motocross-Training bei einem Sprung einen Meter neben der Strecke gelandet, im weichen Sand wurde das Motorrad abrupt abgebremst, Rossi prallte voll gegen den Lenker. Er zog sich dabei Prellungen an der Leber und den Nieren zu, aber wie er auf der Yamaha M1 herausfinden sollte, bereitete ihm sein ebenfalls geprellter rechter Arm die meisten Probleme beim Fahren. Er vermittelte, doch schon an seiner Körperhaltung war zu sehen, dass er Schmerzen hatte. Am Samstag ließ er sich Schmerzmittel geben und knallte am Vormittag eine Zeit hin, mit der er nicht nur Schnellster war, sondern die nur einen Hauch über dem Quali-Rekord von Andrea Iannone aus der Bridgestone-Ära lag.



Bradley Smith: Nach Espargarós Ausfall diesmal keine KTM in den Punkten



Dovizioso: Nun auch Sieg im Trockenen



Rossi (#46) vor Dovizioso, Viñales, Lorenzo, Márquez und Petrucci: Zum Schluss hat die Kraft nicht gereicht

Auch in FP 4 hatte Rossi klar die schnellste Pace, doch dann wurde sein Vorwärtsdrang durch einen Sturz gedämpft. Aber immerhin konnte er sich für die erste Startreihe qualifizieren.

Wenn Rossi dann auch im Rennen zunächst um den Sieg kämpfte, irgendwann ging es nicht mehr. „Schade, dass es nicht gereicht hat, es wäre mir hier vor so vielen Fans wichtig gewesen“, gab er zu. „Am Samstag habe ich gemerkt, dass ich sehr schnell bin und habe mir Hoffnungen auf den Sieg gemacht. Aber acht Runden vor Schluss war ich völlig am Ende. Ich hatte keine Kraft mehr, Petrucci anzugreifen, und so ging auch die Chance aufs Podest verloren.“

Viñales zieht davon

So war es am Ende Maverick Viñales, der Danilo Petrucci wieder vom zweiten Platz verdrängen und so einen Ducati-Doppelsieg verhindern konnte. Der Yamaha-Pilot hat sich damit an der WM-Spitze etwas Luft verschafft, be-

vor es am nächsten Wochenende bei seinem Heim-GP in Barcelona gleich weitergeht.

Die Teams hatten vor einer Woche die neue Streckenführung mit dem oberhalb der Formel-1-Schikane angebrachten neuen S, die in die Zielkurve führt, probiert. Schon in ein paar Tagen wird sich dort zeigen müssen, ob Hondas Schwäche gegenüber Yamaha und Ducati in Mugello nur eine Tagesform war, oder ob die Mannen um Titelverteidiger Marc Márquez wieder Nachtschichten einlegen müssen. Bei KTM wird man auch etwas tiefer in die Elektronik eintauchen, denn Pol Espargaró musste nach einem starken Anfang des Wochenendes in Mugello das Rennen aufgeben, weil seine Traktionskontrolle die Leistung immer weiter zurücknahm, bis gar nichts mehr ging.

In der Toskana gab es eine überschwängliche Party der italienischen Dominanz. Ob am nächsten Wochenende die Spanier genauso feiern werden? ■

DREI FRAGEN AN ANDREA DOVIZIOSO



HATTEST DU VOR DEM RENNEN GEDACHT, DASS DU GEWINNEN WIRST?

Es war ein sehr merkwürdiger Tag für mich. Zuerst wollte alles aus mir raus, dann noch mehr, als ich in der zweiten Runde bei knapp 350 km/h einen Tanklapper hatte. Zum Glück hatten wir mit Brembo etwas ausgedacht, das die Beläge nicht von der Scheibe geschüttelt wurden. Ich hatte aber auch Angst, dass ich während des Rennens meine Energie verlieren könnte. Dann war ich aber in der Lage, in einer weichen Art schnell zu fahren. Ich blieb dann eine Zeit lang hinter Maverick Viñales und habe seine Stärken und Schwächen verstanden. Dann habe ich ihn zehn Runden vor Schluss überholt – und keiner konnte mitgehen.

WAS HAST DU IN DER AUSLAUFRUNDE DEN FANS AUF DER DUCATI-TRIBÜNE ANGEDEUTET?

Ich habe ihnen gezeigt, was auf meiner Kombi steht: Desmo-Dovi.

DU GEHST ALS WM-ZWEITER NACH BARCELONA.

Es ist ein gutes Gefühl, aber ich bin nicht überrascht, denn ich lege meine Saison immer auf die Meisterschaft an und nicht auf einzelne Highlights. Ich bin immer da, versuche immer das beste Ergebnis herauszuholen, das man mit vernünftigem Risiko aus dem Motorrad rausholen kann. Aber an diesem Wochenende hatten wir wirklich einen Speed, den wir bislang noch nie hatten. Jetzt müssen wir sehen, ob wir ihn auch in Barcelona haben werden, denn bei dem Test dort waren wir nicht so gut.

MotoGP

Jonas Folger auch 2018 bei Tech3

Nach seinen guten Leistungen hat Tech3 den Vertrag mit Jonas Folger vorzeitig um ein Jahr verlängert. Im Rennen musste der Deutsche wieder eine Aufholjagd starten.

Von: Imre Paulovits

Schon lange hat man Tech3-Eigner Hervé Poncharal nicht mehr so gut gelaunt gesehen wie in diesem Jahr. Er hat einfach Freude an seinen beiden MotoGP-Rookies Johann Zarco und Jonas Folger, und damit es noch länger so bleibt, hat er gleich mit beiden die Verträge verlängert. Johann Zarco hat in Le Mans für 2018 unterschrieben, Jonas Folger am Freitag in Mugello. „Jonas hat einen Superjob gemacht“, sparte Poncharal nicht mit Lob. „Er ist schnell, zuverlässig und sicher. Er ist der einzige Fahrer, der in diesem Jahr bei allen Rennen gepunktet hat. Ein Fahrer kann sich besser entwickeln, wenn kein Druck auf ihm lastet, deshalb wollte ich die Vertragsunterzeichnung so schnell wie möglich über die Bühne bringen.“

Jonas Folger war die Freude anzusehen und er ging entspre-



Jonas Folger (#94) kann sich auch nächstes Jahr mit Valentino Rossi messen

chend beherzt an das Mugello-Wochenende ran. Am Freitag war der 23-jährige Bayer gleich Drittschnellster! Doch am Samstag wollte es nicht so recht klappen. Folger musste durch die Q1, stürzte dort und musste mit Starplatz 15 vorliebnehmen.

Im Rennen wollte es Folger besser machen, doch als er in der zweiten Runde Jack Miller ausbremsen wollte, musste er geradeaus und fiel bis auf Platz 21 zu-

rück, von wo aus er sich bis P13 vorarbeiten konnte. Dabei fuhr Folger ab Rennmitte die gleichen Rundenzeiten, wie Valentino Rossi! „Es zieht sich wie ein roter Faden durch meine Rennen“, meinte Folger frustriert. „Wir müssen einfach eine Lösung für die Anfangsphase finden. Es liegt sicherlich nicht am Motorrad, ich muss den Fehler bei mir selber suchen. Ab Halbzeit habe ich mich superwohl mit meinem Bike gefühlt.“ ■

GASTKOMMENTAR

DER MOTORSPORT HAT IN ITALIEN dank Ferrari, Ducati und Valentino Rossi wieder die Herzen der Fans erobert. Italiener lieben Motorräder, und Italiener lieben ihre Fahrer. Genauso wie die Spanier zu Hause von den Fans zu Großtaten angestachelt werden, treiben die Fans in Italien ihre Fahrer an. Mugello ist eine Strecke mit viel Tradition, die Fans kommen mit viel Hoffnung – und dass Andrea Dovizioso auf Ducati gewinnen konnte, hat sie begeistert. Sie haben sicherlich viel dazu beigetragen, dass er die Kraft fand, für den Sieg alle Widrigkeiten zu überwinden. Diese gewaltige Zuschauerkulisse hat auch die Fahrer der anderen Klassen zu noch größeren Taten angespornt. Die Zuschauer wiederum haben durch italienische Siege in allen drei Rennen ein Erlebnis bekommen, das sie nicht bereuen sollten. Es war einfach ein großes Wochenende für den italienischen Motorsport.



Davide Tardozzi
Superbike-
Europameister

AUS DEM FAHRERLAGER

LEGENDE MIT VIEL HUMOR

In Mugello wurde Marco Lucchinelli, 500er-Weltmeister von 1981, in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Der bald 63-jährige Italiener hatte erst einmal zwei Fragen: „Warum ist Uncini eigentlich vor mir bei den MotoGP Legends aufgenommen worden?“ Und dann: „Darf eigentlich jede MotoGP-Legende mit einem BMW M4 bei den Grands Prix um die Strecke fahren?“ Carmelo Ezpeleta erzählte dann, dass er Lucchinelli sehr viel zu verdanken hätte, denn als er noch Direktor der Rennstrecke von Jarama war, wollte der spanische Verband beim Spanischen Grand Prix die 500er-Klasse streichen. Lucchinelli hätte dann geholfen, dass Ángel Nieto für einen spanischen

Meisterschaftslauf eine Werks-Suzuki bekam, und dort konnten die Funktionäre von der Wichtigkeit der 500er-Klasse überzeugt werden. Auch das Weltmeister-Motorrad von Lucchinelli war vor Ort, und Roberto Gallinas Vortrag über die Zeiten mit Lucchinelli und diesem Motorrad wurde abendfüllend.

EIN GEWALTIGES HOLZHAUS

Die neue Hospitality von Red Bull-KTM wurde, wie in Jerez versprochen, in Mugello eingeweiht. Jedes Jahr übertreffen sich die großen Teams mit ihren Bewirtungspalästen, nun bringen die Österreicher dieses Thema auf ein ganz neues Niveau. Der gigantische Holzbau hat zwei Stockwerke plus Dachterrasse, wird von 15 Lkws transportiert,

es braucht zwei Tage für den Aufbau und zwei Tage für den Abbau. Selbst im großzügig dimensionierten Mugello-Fahrerlager fand sich zwischen den anderen Bewirtungspalästen kein Platz für diesen Giganten, so wurde er vor dem eigentlichen Fahrerlager platziert.



Die neue KTM-Hospitality

LETZTE EHRE FÜR HAYDEN

Die Weltmeister-Honda, die Du-

cati von 2010, die Aspar-Honda und das diesjährige WM-Superbike von Nicky Hayden waren über das Mugello-Wochenende vor einem großen Plakat des bei einem Fahrradunfall tödlich verunglückten MotoGP-Weltmeisters von 2006 ausgestellt. Am Sonntag versammelte sich das ganze Fahrerlager auf der Zielgeraden für 69 Sekunden Stille im Gedenken an Hayden.

ROSSI MUGELLO-HELM

Dieses Jahr machte der Künstler Aldo Drudi eine Hommage auf den Ex-Kapitän vom FC Rom, Francesco Totti, der mit 38 Jahren der älteste Torschütze des Champions League ist und letzte Woche zurücktrat. Dazu vereinte Drudi die Startnummern 46 von Rossi und 69 von Nicky Hayden zu 469. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Mugello (I) – 4. Juni 2017 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,635 km über 23 Runden à 5,245 km. 23 Fahrer gestartet, 15 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 42 Grad. Schnitt des Siegers: 174,2 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	23	41:32,126	352,3 km/h	1:47,691	M/M	25
2. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	23	+1,281	343,9 km/h	1:47,643	H/H	20
3. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	23	+2,334	352,9 km/h	1:47,713	H/M	16
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	23	+3,685	347,1 km/h	1:47,887	H/H	13
5. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	23	+5,802	352,5 km/h	1:47,836	H/M	11
6. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	+5,885	348,8 km/h	1:47,948	M/M	10
7. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	23	+13,205	346,5 km/h	1:48,307	S/H	9
8. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	23	+14,393	353,8 km/h	1:48,182	M/M	8
9. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP 17	23	+14,880	354,7 km/h	1:48,358	M/M	7
10. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	23	+15,502	351,1 km/h	1:48,204	H/M	6
11. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	23	+22,004	348,2 km/h	1:48,066	H/M	5
12. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	23	+24,952	350,1 km/h	1:48,122	H/H	4
13. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	23	+28,160	341,1 km/h	1:48,523	H/M	3
14. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	23	+30,676	348,2 km/h	1:48,716	H/H	2
15. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	23	+30,779	345,7 km/h	1:48,596	H/M	1
16. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	23	+42,306	346,7 km/h	1:49,125	H/M	-
17. Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	23	+46,294	345,6 km/h	1:49,617	H/M	-
18. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	23	+50,731	339,5 km/h	1:49,212	H/H	-
19. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	23	+50,740	338,9 km/h	1:48,769	H/S	-
20. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	23	+50,897	342,6 km/h	1:49,314	M/M	-
Nicht gewertet							
Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	22	+1 Rdn	348,6 km/h	1:48,223	M/M	-
Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	22	+1 Rdn	346,7 km/h	1:48,381	H/M	-
Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	15	+8 Rdn	346,0 km/h	1:47,885	H/M	-
Pol Espargaró (E)	KTM RC16	13	+10 Rdn	340,1 km/h	1:49,139	M/M	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Viñales	1:46,575
2. Rossi	1:46,814
3. Dovizioso	1:46,835
4. Pirro	1:46,878
5. Pedrosa	1:46,999
6. Márquez	1:47,050
7. Lorenzo	1:47,152
8. Bautista	1:47,167
9. Petrucci	1:47,266
10. Rabat	1:47,282
11. Zarco	1:47,319
12. A. Espargaró	1:47,475
13. Crutchlow	1:47,220
14. Barberá	1:47,272
15. Folger	1:47,305
16. Iannone	1:47,625
17. Baz	1:47,809
18. P. Espargaró	1:47,940
19. Miller	1:47,961
20. Redding	1:47,975
21. Abraham	1:48,361
22. Lowes	1:48,416
23. Smith	1:48,594
24. Guintoli	1:48,892

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Viñales	105
2. Dovizioso	79
3. Rossi	75
4. Márquez	68
5. Pedrosa	68
6. Zarco	64
7. Lorenzo	46
8. Petrucci	42
9. Folger	41
10. Crutchlow	40

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	128
2. Honda	105
3. Ducati	97
4. Suzuki	28
5. Aprilia	19
6. KTM	8

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	180
2. Repsol Honda Team	136
3. Ducati Team	125
4. Monster Yamaha Tech3	105
5. Octo Pramac Ducati	72
6. Estrella Galicia Marc VDS	48
7. LCR Honda	40
8. Pull & Bear Aspar Team	34
9. Reale Avintia Racing	33
10. Team Suzuki Ecstar	29

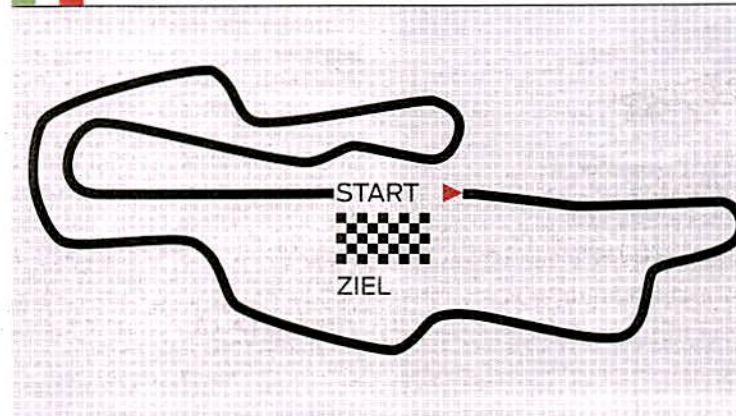
»ICH WAR OFT VORN DABEI, DESHALB KOMMT ES FÜR MICH NICHT ÜBERRASCHEND, DASS ICH WM-ZWEITER BIN.«

Andrea Dovizioso

Rundenrekord: **1:47,639, Marc Márquez (Honda), 2013**
Quali-Rekord: **1:46,489, Andrea Iannone (Ducati), 2015**
Topspeedrekord: **354,9 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2016**

AUTODROMO DEL MUGELLO (I) 5,245 KM

STRECKE



Maverick Viñales: Blick nach vorn auf Titel gerichtet

Moto2

Die wundersame Auferstehung d

Acht Jahre liegt der letzte Sieg von Mattia Pasini zurück. Doch der 31-jährige Italiener bewies in Mugello, dass er es immer noch kann.

Von: **Imre Paulovits**

Luca Pasini ist ein alter Haudgen und hat während seiner eigenen Karriere und der seines Sohnes so ziemlich alles im Motorsport miterlebt. Doch noch zwei Stunden nach dem Sieg des Italtrans-Piloten wusste er immer noch nicht, wie ihm geschah. „Nach seinem Trainingsunfall vor zwei Jahren hatte ich gedacht, dass seine Karriere endgültig zu Ende ist. Und jetzt das“, standen ihm die Tränen in den Augen.

Es ist eine Geschichte, die nur das echte Leben schreiben kann. Mattia Pasini war eine der großen Nachwuchshoffnungen. Nachdem er bei den 125ern acht Grands

Prix gewonnen hatte, wechselte er 2008 zu den 250ern und begann gleich mit einem Sieg in Katar und einem zweiten Platz in Jerez. Doch die Fortsetzung wollte nicht ganz so weitergehen, wenngleich er auch im letzten Jahr der 250er-WM noch das Regenrennen in Mugello gewann und in Misano auf dem Podest stand.

In der Moto2 aber fand er einfach keinen Anschluss. Es war wie ein Wunder, dass Pasini über all die Jahre immer wieder Platz in einem Team fand. Doch er trainierte hart auf der Ranch von Valentino Rossi. Dass durch einen Unfall in seiner Kindheit ein Nerv in seinem rechten Arm gerissen war, dieser daher viel schwächer ist als sein linker und er weniger Gefühl darin hat, konnte Pasini in den letzten beiden Jahren auch damit kompensieren, dass er den Bremshebel auf die linke Seite legte. „Das hat mir viel geholfen“, sagt er. „Aber dass ich in diesem Jahr nach so

vielen Jahren wieder konkurrenzfähig bin, das habe ich dem zu verdanken, dass ich jetzt ein Team habe, wo ich Leute gefunden habe, die mir wirklich helfen können.“

Tom Lüthi hatte zwar die Pace, mit Pasini um den Sieg zu kämpfen, er musste aber erkennen: „Mattia hat die Pace sehr hoch gesteckt, und er hat auf alle Angriffe eine Antwort gehabt. Er hat diesen Sieg wirklich verdient“, so der WM-Zweite. „Ich bin mit diesem Platz wirklich glücklich, und wir haben gesehen, dass auch Morbidelli mal seine Probleme haben kann.“

Dominique Aegerter fuhr bis auf Platz 7 vor. „Wir hatten sehr viele Tiefs an diesem Wochenende, aber das Team hat für das Rennen ein super Setting gefunden“, freute er sich. Marcel Schrötter wurde Elfter: „Nach den Schwierigkeiten an den Trainingstagen lief es im Rennen gut, mir hat aber etwas das Vertrauen gefehlt, um richtig zu attackieren.“ ■



Hier bin ich der Boss: Mattia Pasini (#54) v

Moto2

Moto2-Einheitsmotor ab 2019 von Triumph

Es war das am schlechtesten gehütete Geheimnis des Paddocks, nun ist es amtlich: Ab 2019 wird Triumph den Moto2-Einheitsmotor liefern.

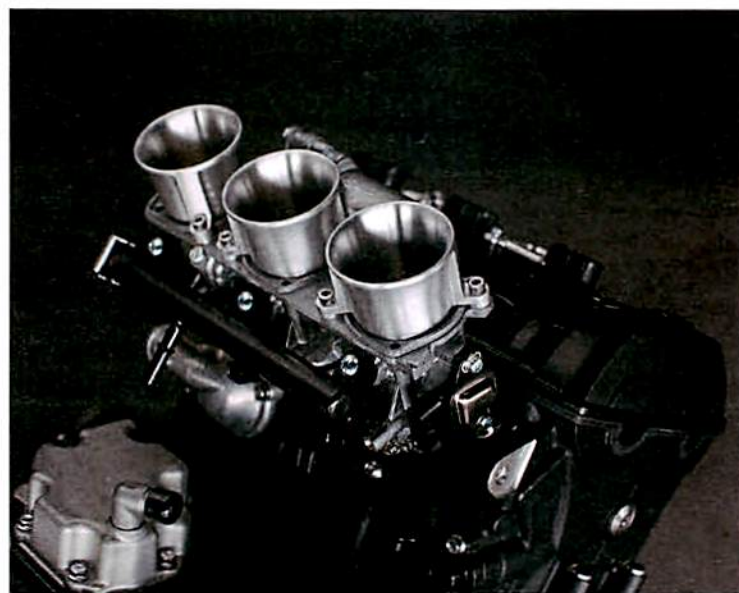
Von: **Imre Paulovits**

In Mugello stellten Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta, IRTA-Boss Hervé Poncharal sowie Paul Stroud, Chief Commercial Officer bei Triumph Motorcycle, und Triumph-Entwicklungschef Steve Sargent das neue Triebwerk vor, das ab 2019 den Honda-CBR-600-Vierzylinder als Einheitsmotor der Moto2 ablösen wird. Dabei handelt es sich um den 765-ccm-Dreizylinder der neuen Triumph Street Triple, der aber im Gegensatz zum Honda-Triebwerk für den Moto2-Einsatz stark überarbeitet wurde.

Der Zylinderkopf und die Einspritzung wurden für deutlich freiere Atmung ausgelegt, das

Getriebe erhielt einen längeren ersten Gang und eine einstellbare Anti-Hopping-Kupplung von F.C.C.. Im Zylinderkopf arbeiten eine andere Nockenwelle, Titanventile und härtere Ventilfedern. Für den Temperaturhaushalt gibt es

eine größere Ölwanne, für mehr Bodenfreiheit sind schmalere Seitendeckel vorhanden. Der Rennmotor hat eine kleinere Lichtmaschine bekommen. Die Elektronik wird zusammen mit Magneti Marelli entwickelt.



Der 765-ccm-Motor der Street Triple wurde für die Moto2 stark überarbeitet

Triumph hat bereits Testfahrten in Aragón mit einem eigenen Muletto-Fahrwerk und Testfahrer Julián Simon absolviert, die Entwicklung auf dem Prüfstand und auf der Strecke wird bis 2019 ständig weitergeführt. Sargent verspricht über 133 PS und über 80 Nm Drehmoment, betont aber, dass die Zuverlässigkeit höchste Priorität bei der Entwicklung hat.

Die Fahrwerks-Hersteller müssen jetzt mit neuen Konzepten ganz bei null anfangen. Der neue Motor ist nicht nur deutlich schmaler als das Honda-Triebwerk, er hat auch eine völlig andere Leistungscharakteristik und zwei hoch oben am Zylinderkopf angebrachte Aufhängungspunkte, die die Arbeit am kontrollierten Flex erschweren. „Das hatten wir aber schon beim BMW-S-1000-RR-Triebwerk in der CRT“, winkt Suter-Konstrukteur Alessandro Giussani ab. „Der Motor wird auch eine völlig andere Geometrie für den Kettenzug brauchen“, meint Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. ■

es Mattia Pasini



Alex Márquez, Tom Lüthi und Franco Morbidelli, der später zurückfiel

NACHRICHTEN

MOTOGP: TITO RABAT hat mit Julían Símón einen neuen Fahrercoach. Der 125er-Weltmeister von 2009 hat neben seinen Test- und Ersatzfahrer-aufgaben die Streckenbeobachtung für den Moto2-Weltmeister von 2014 übernommen. Die Zusammenarbeit der beiden spanischen Weltmeister trug bereits in Mugello Früchte: Rabat konnte sich für die Q2 qualifizieren, fuhr auf Startplatz 10 und wurde im Rennen Elfter.

MOTOGP: JORGE LORENZO hat die Aufregung um den Vorderreifen mit der härteren Karkasse hinter sich gelassen. „Wir haben eine Abstimmung hinbekommen, mit der ich gut leben kann“, bestätigte der fünf-fache Weltmeister. „Mein Problem liegt woanders. Ich muss es schaffen, mehr Kurvenspeed aufzubringen und dabei die Linie halten können. Wir arbeiten weiter an der Sitzposition und

ich feile am Fahrstil. Welches Potenzial das Motorrad hat, haben wir hier in Mugello bei den anderen Fahrern gesehen.“

MOTO2: DANNY KENT ersetzte in Mugello bei Garage Plus Interwetten den verletzten Iker Lacuona. Und mit einem Top-Resultat auf der Kalex wollte der bei Kiefer Racing ausgestiegene Ex-Moto3-Weltmeister die Aufmerksamkeit auf sich ziehen, um bei einem Top-Team einen möglichen Vertrag für 2018 oder vielleicht schon für die restliche Saison 2017 zu ergattern. Das Unterfangen brachte dem 23-jährigen Briten aber wenig Erfolg. Er konnte sich zwar als 12. für das Rennen qualifizieren und lag zu Rennbeginn auf dem zehnten Platz, dann aber fiel er bis auf Platz 13 zurück und stürzte in der zehnten Runde bei dem Vorhaben, weiter nach vorne zu kommen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

GP von Italien, Mugello – 4. Juni 2017 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft, 110,145 km über 21 Runden à 5,245 km. 32 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 31 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1. Mattia Pasini (I)	Kalex	21	39:30,974	1:52,141	25
2. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	21	+0,052	1:52,084	20
3. Álex Márquez (E)	Kalex	21	+0,136	1:52,198	16
4. Franco Morbidelli (I)	Kalex	21	+3,643	1:52,350	13
5. Miguel Oliveira (P)	KTM	21	+5,124	1:52,438	11
6. Luca Marini (I)	Kalex	21	+13,266	1:52,722	10
7. Dominique Aegerter (CH)	Suter	21	+13,299	1:52,300	9
8. Simone Corsi (I)	Speed Up	21	+13,703	1:52,641	8
9. Jorge Navarro (E)	Kalex	21	+15,485	1:52,814	7
10. Brad Binder (ZA)	KTM	21	+16,036	1:52,734	6
11. Marcel Schrötter (D)	Suter	21	+16,039	1:52,943	5
12. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	21	+16,310	1:52,483	4
13. Isaac Viñales (E)	Kalex	21	+17,702	1:52,733	3
14. Remy Gardner (AUS)	Tech3	21	+21,335	1:52,928	2
15. Xavier Siméon (B)	Kalex	21	+22,740	1:52,966	1
16. Andrea Locatelli (I)	Kalex	21	+22,781	1:53,329	-
17. Yonny Hernández (CO)	Kalex	21	+22,804	1:52,955	-
18. Fabio Quartararo (F)	Kalex	21	+23,705	1:53,110	-
19. Sandro Cortese (D)	Suter	21	+25,336	1:52,965	-
20. Edgar Pons (E)	Kalex	21	+28,534	1:53,318	-
21. Axel Pons (E)	Kalex	21	+29,512	1:53,181	-
22. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	21	+40,336	1:52,668	-
23. Jesko Raffin (CH)	Kalex	21	+40,351	1:53,896	-
24. Tetsuya Nagashima (J)	Kalex	21	+40,486	1:53,586	-
25. Augusto Fernández (E)	Speed Up	21	+45,382	1:53,976	-
26. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	21	+45,385	1:54,126	-
27. Tarran Mackenzie (GB)	Suter	21	+1:07,733	1:54,882	-
28. Federico Fuligni (I)	Kalex	21	+1:07,742	1:55,037	-
Nicht gewertet:					
Danny Kent (GB)	Kalex	9	+12	1:52,909	-
Stefano Manzi (I)	Kalex	9	+12	1:53,301	-
Takaaki Nakagami (J)	Kalex	-	+23	-	-
Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	-	+23	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	113
2. Lüthi	100
3. Márquez	78
4. Oliveira	70
5. Bagnaia	53
6. Pasini	49
7. Aegerter	46
8. Nakagami	41
9. Marini	41
10. Corsi	35
12. Schrötter	32
20. Cortese	10
22. Raffin	5

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	150
2. KTM	73
3. Suter	53
4. Speed Up	35
5. Tech3	34

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Morbidelli	1:51,679
2. Márquez	1:51,715
3. Pasini	1:51,758
4. Lüthi	1:52,045
5. Nakagami	1:52,173
6. Marini	1:52,292
7. Navarro	1:52,389
8. Baldassarri	1:52,427
9. Oliveira	1:52,489
10. Corsi	1:52,579
11. Gardner	1:52,592
12. Kent	1:52,675
13. Schrötter	1:52,716
14. Hernández	1:52,750
15. Locatelli	1:52,770
16. Bagnaia	1:52,785
17. Cortese	1:52,931
18. Aegerter	1:52,936
19. Viñales	1:52,961
20. Syahrin	1:53,050
21. Siméon	1:53,077
22. Vierge	1:53,148
23. Quartararo	1:53,159
24. Binder	1:53,216
25. A. Pons	1:53,324
26. Raffin	1:53,459
27. Pawi	1:53,580
28. Nagashima	1:53,645

Moto3

Mehr Führungswechsel als ir

Das Moto3-Rennen von Mugello dürfte in die Geschichte eingehen. Auch die erfahrensten Kenner haben noch nie mehr Positionswechsel gesehen.

Von: Imre Paulovits

Es gab überall nur verdutzte Gesichter. Die Teammitglieder in den Boxen und die Journalisten im Mediacenter schauten sich alle fragend an oder rieben sich die Augen. Drei Runden vor Schluss lagen 20 Fahrer innerhalb von 0,7 Sekunden, in der Bremszone am Ende der Zielgeraden war das Feld breiter als lang. Durch die vielen Überholmanöver bei der Windschattenschlacht und in den Bremszonen liefen die Namen auf der Anzeigetafel für die Positionen auf und ab wie bei einem Videospiel.

Dass das Moto3-Rennen in Mugello ein Krimi werden würde,

das war nach der Erfahrung der letzten Jahre klar, aber die Realität übertraf dann noch einmal alles. Wie viele Überholmanöver es in diesen 20 Runden gab, das müssen die Statistiker nach der Auswertung der Transponder ausrechnen, ihre Anzahl übertraf bei Weitem das Wahrnehmungsvermögen von menschlichen Sinnesorganen. Ein junger Kollege brachte es auf den Punkt. „Es hat bei diesem Rennen mehr Führungswechsel gegeben als im italienischen Parlament seit dem zweiten Weltkrieg, und das will schon was heißen.“

Trotzdem gab es zwei, die sich in der letzten Runde absetzen konnten: Rossi-Schützling Andrea Migno legte plötzlich zu, und Fabio Di Giannantonio folgte ihm. Dann gab es noch einmal ungläubige Gesichter, denn Migno beschleunigte mit der KTM so optimal aus der letzten Kurve, dass Di Giannantonio es nicht geschafft hat, ihn mit der Honda bis zur Ziellinie zu überholen.

„Ich habe versucht, die letzte Runde so fehlerfrei zu fahren wie möglich, um einen kleinen Vorsprung herauszufahren“, bestätigte Migno. „Aber Fabio konnte mir folgen. Ich ging dann so früh es ging ans Gas, habe mich so klein wie möglich gemacht, und dann kam der Zielstrich und ich war noch immer vorn. Ich hatte dann so viele Tränen in den Augen, dass ich in der Auslaufrunde fast nichts mehr gesehen habe.“

KTM wieder aufgeholt?

Erstmals in diesem Jahr schienen die KTM den Honda ebenbürtig zu sein. „Wir waren mit Ajo, mit VR46 und mit RBA einzeln testen und haben jedes Team angestachelt“, lässt KTM-Rennleiter Pit Beirer hinter die Kulissen sehen. „Mit den jungen Fahrern ist es aber nicht leicht, eine Konstanz reinzubringen. Jetzt haben wir in Mugello einen Sieg und einen dritten Platz, und wir hoffen, dass dies nicht nur eine Momentaufnahme war.“ ■



Moto3

„Muss noch entschlossener überholen“

Zwei Runden vor dem Ziel in Führung, schließlich 14.: Philipp Öttl musste in Mugello ganz neue Perspektiven kennenlernen.

Nach der Zielankunft konnte Philipp Öttl nur mit dem Kopf schütteln. „Ich habe wirklich gut überholen können, aber was in den letzten drei Runden abging, da musste ich mich doch wundern“, schnappte der 21-Jährige auch in der Box noch nach Luft. „Es ist unvorstellbar, was für Manöver mit diesen Fahrwerken und den Reifen möglich sind. Da muss ich noch dazulernen.“

Öttl hat seine Schlüsselbein-OP völlig überwunden. „Ich habe keine Schmerzen mehr, ich muss nur noch sehen, dass ich wieder die Kraft kriege“, verrät Öttl. „Da das Rennen aber relativ langsam war, hat meine Kraft bis zum



Philipp Öttl: Körper und Bike fit

Schluss nicht nachgelassen. Ich habe auch genug dafür trainiert.“

Dass sein Team das Motorrad in Mugello bestens im Griff hatte, ist das Positive, das Öttl von Mugello mitnimmt. „Das Motorrad ist das ganze Wochenende gut gegangen, das hätte auch in den letzten zwei Runden noch mehr hergegeben.“ ■ IP

Asia Talent Cup

Daheim alles fest in japanischer Hand

Die japanischen Jünglinge waren bei der dritten Cup-Runde in Suzuka für die Gäste nicht zu knacken.

Wenn die Strecke von Suzuka auch nicht mehr im GP-Kalender steht, sie ist doch sehr anspruchsvoll und nicht so leicht zu lernen. So hatten die Japaner klaren Heimvorteil, und sie waren es, die im engen Führungspulk um die Plät-

ze kämpften. Doch im ersten Rennen konnte sich der Malaysier Azroy Anuar im Wimperschlagfinale hinter Sieger Haruki Noguchi und Yuki Kunii setzen. Das zweite Rennen gewann Kunii vor Noguchi und Genki Nakajima, Deniz Öncü wurde als Fünfter bester Ausländer. In der Cup-Gesamtwertung führt nach sechs von zwölf Rennen Noguchi mit 87 Punkten vor Kunii (85) und Deniz Öncü (72). Am letzten Juliwochenende geht es in Sepang weiter. ■ IP



Haruki Noguchi: Ein Sieg in Suzuka und knappe Cup-Führung

Parlament



Sieger Andrea Migno (#16), hier noch vor Enea Bastianini (#33), Öttl (#65) Viertes

Motorrad-WM

Vorschau: GP Katalonien

ZEITPLAN

GP von Katalonien, Barcelona (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 9. Juni 2017

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

Samstag, 10. Juni 2017

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

Sonntag, 11. Juni 2017

8.40-9.00	Moto3	Warm-up
9.10-9.30	Moto2	Warm-up
9.40-10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 23 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 25 Rd.

STATISTIK

GP von Katalonien, Barcelona

Sieger 2016

Moto3: Jorge Navarro (E), Honda
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha

Pole-Position 2016

Moto3: Brad Binder (ZA), KTM, 1:54,024 (= 146,9 km/h)
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:49,179 (= 153,4 km/h)

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:43,589 (= 161,7 km/h)

Schnellste Runden 2016

Moto3: Romano Fenati (E), KTM, 1:54,145 (= 146,8 km/h)
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:49,968 (= 152,3 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1:45,971 (= 158,1 km/h)

Rundenrekorde

Moto3: Romano Fenati (E), KTM, 1:54,145 (= 146,8 km/h) (2016)
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:49,968 (= 152,3 km/h) (2016)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1:45,971 (= 158,1 km/h) (2016)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mugello (I) – 4. Juni 2017 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,145 km über 20 Runden à 5,245 km. 31 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 27 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Andrea Migno (I)	KTM	20	39:43,963	1:57,485	25
2. Fabio Di Giannantonio (I)	Honda	20	+0,037	1:57,545	20
3. Juanfran Guevara (E)	KTM	20	+0,166	1:57,707	16
4. Darryn Binder (SA)	KTM	20	+0,362	1:57,584	13
5. Aron Canet (E)	Honda	20	+0,364	1:57,071	11
6. John McPhee (GB)	Honda	20	+0,419	1:57,917	10
7. Joan Mir (E)	Honda	20	+0,556	1:57,813	9
8. Ayumu Sasaki (J)	Honda	20	+0,710	1:57,897	8
9. Marcos Ramirez (E)	KTM	20	+0,772	1:57,624	7
10. Nicolò Bulega (I)	KTM	20	+1,125	1:57,497	6
11. Enea Bastianini (I)	Honda	20	+1,229	1:58,054	5
12. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	20	+1,261	1:57,592	4
13. Romano Fenati (I)	Honda	20	+1,461	1:57,657	3
14. Philipp Öttl (D)	KTM	20	+1,524	1:57,471	2
15. Jorge Martin (E)	Honda	20	+1,553	1:57,561	1
16. Niccolò Antonelli (I)	KTM	20	+1,858	1:57,913	-
17. Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	20	+2,259	1:57,909	-
18. Adam Norrodin (MAL)	Honda	20	+2,272	1:58,069	-
19. Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	20	+2,319	1:57,578	-
20. Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	20	+3,053	1:57,985	-
21. Tony Arbolino (I)	Honda	20	+3,476	1:57,752	-
22. Manuel Pagliani (I)	Mahindra	20	+11,162	1:57,649	-
23. Livio Loi (B)	Honda	20	+17,713	1:58,426	-
24. Nakin Atiratphuvapat (T)	Honda	20	+37,687	1:59,683	-
25. Kaito Toba (J)	Honda	20	+37,688	1:59,865	-
26. Maria Herrera (E)	KTM	20	+37,776	1:59,794	-
27. Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	20	+37,887	1:59,755	-
Nicht gewertet					
Tatsuki Suzuki (J)	Honda	19	+1 Rd.	1:57,777	-
Albert Arenas (E)	Mahindra	19	+1 Rd.	1:57,622	-
Jules Danilo (F)	Honda	9	+11 Rdn.	1:58,063	-
Edoardo Sintoni (I)	Mahindra	7	+13 Rdn.	2:01,104	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Mir	108
2. Canet	74
3. Di Giannantonio	71
4. Fenati	68
5. Migno	68
6. McPhee	63
7. Martin	60
8. Guevara	50
9. Ramirez	43
13. Öttl	22

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	145
2. KTM	85
3. Peugeot	5
4. Mahindra	4

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Martin	1:57,176
2. McPhee	1:57,324
3. Mir	1:57,370
4. Di Giannantonio	1:57,595
5. Bulega	1:57,768
6. Guevara	1:57,912
7. Fenati	1:57,954
8. Ramirez	1:57,978
9. Bendsneyder	1:57,993
10. Suzuki	1:58,053
11. Danilo	1:58,080
12. Antonelli	1:58,123
13. Migno	1:58,123
14. Canet	1:58,141
15. Binder	1:58,189
16. Öttl	1:58,233
17. Bastianini	1:58,253
18. Pagliani	1:58,279
19. Dalla Porta	1:58,300
20. Arenas	1:58,418
21. Kornfeil	1:58,684
22. Arbolino	1:58,719
23. Norrodin	1:58,928
24. Bezzecchi	1:58,941
25. Sasaki	1:59,042
26. Loi	1:59,067
27. Toba	1:59,092
28. Atiratphuvapat	1:59,720
29. Pulkkinen	1:59,922



Joan Mir: Wer kann ihn einholen?

„Das Problem ist die aggressive Leistungsentfaltung“

Stefan Bradl hat eine durchwachsene erste Saisonhälfte in der Superbike-WM hinter sich. Im MSA-Interview erklärt er, woran es fehlt.

Von: Imre Paulovits

Was ist dein Resümee nach knapp der Hälfte deiner ersten Superbike-WM-Saison?

Es ist ernüchternd. Unsere Honda ist einfach nicht auf dem Stand, wo sie sein sollte, und wir sind überall hinter den Erwartungen. Damit können wir nicht zufrieden sein. Und es ist nicht so wie ich und wie wir es alle erhofft haben. Ich wollte nicht in die Superbike-WM kommen und schauen, dass ich unter die ersten Zehn komme, sondern wollte einigermaßen Anschluss an die Spitzenleute halten und hin und wieder ein Zeichen nach vorne setzen. Ich hatte vielleicht nicht erwartet, immer aufs Podium zu fahren, aber zumindest einigermaßen dabei zu sein.

Was habt ihr in der letzten Woche in Misano getestet?

Wir testen nach wie vor nur



Stefan Bradl

Geburtstag: 29. November 1989

Geburtsort: Augsburg (D)

Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

2005: 125GP, KTM (35.)

2006: 125GP, KTM (26.)

2007: 125GP, Aprilia (18.)

2008: 125GP, Aprilia (4.)

2009: 125GP, Aprilia (10.)

2010: Moto2, Suter (9.)

2011: Moto2, Kalex (1.)

2012: MotoGP, Honda (8.)

2013: MotoGP, Honda (7.)

2014: MotoGP, Honda (9.)

2015: MotoGP, Forward-Yamaha/ Aprilia (18.)

2016: MotoGP, Aprilia (16.)

2017: SBK, Honda, z. Zt. 12.

HOBBYS

Musik, Playstation

Motorenkonfigurationen und Elektronik-Abstimmungen, weil die Leistungsentfaltung einfach zu aggressiv ist. Wir haben auch eine neue Schwinge probiert, aber nach wie vor liegt unser Hauptproblem bei der Leistungsentfaltung. Und die Schritte, die wir da gemacht haben, waren nicht groß genug. Deshalb war ich mit dem Test auch nicht zufrieden. Der Tod von Nicky Hayden hat uns auch schwer getroffen. Es ist nicht nur der menschliche Verlust. Mit seiner Erfahrung hat er das Projekt auch ordentlich vorangetrieben. Dadurch, dass er nicht mehr da ist, ist es noch schwieriger geworden.

»ICH WOLLTE IN DER SUPERBIKE-WM NICHT NUR UNTER DIE ERSTEN ZEHN KOMMEN.«

Stefan Bradl

Wie wird die Entwicklung nach seinem Tod weitergehen?

Viel wird an mir hängen bleiben. Der Nicky hatte unheimlich viel Erfahrung, er hat ganz genau gewusst, was er will und was er braucht. Er ist lange im Geschäft gewesen und hatte Erfahrung mit verschiedenen Motorrädern. Es ist momentan noch zu früh, darüber nachzudenken, wie es ohne ihn weitergehen soll. Der Schock sitzt bei uns allen noch sehr tief.

Könnte Testfahrer Michele Magnoni, der in Misano mit dabei war, seine Rolle übernehmen?

Magnoni war ursprünglich für Misano eingeplant, weil wir dort mit drei Fahrern testen wollten. Er war aber zu langsam. Er hat auch viel zu wenig Erfahrung mit diesem Motorrad. Einen Fahrer zu finden, der das Niveau hat, um die Entwicklung voranzutreiben, wird nicht ganz leicht.



Stefan Bradl: Technikprobleme und der Tod von Hayden wiegen schwer

Hast du dir die Entwicklung der neuen Fireblade leichter vorgestellt?

Ja, schon. Das Motorrad ist gegenüber dem Vorgängermodell ja keine Riesen-Evolution, also hatten wir gedacht, dass wir vieles vom letzten Jahr übernehmen können. Aber das ist nicht der Fall, somit haben wir ein Projekt bei null gestartet.

Welche Probleme habt ihr bislang lösen können?

Gute Frage. Wir brauchen noch mehr Zeit, um den Motor abzustimmen, da ist am Anfang auch etwas in die falsche Richtung entwickelt worden. Vom Chassis funktioniert das Motorrad nicht so schlecht. Da haben wir vom Setting her auch einiges probiert, das sich ganz ordentlich ausgewirkt hat. Aber es hängt zu viel am Motor, denn wenn die Leistungsentfaltung zu aggressiv ist, dann macht sich das überall bemerkbar.

Wie weit liegen Kawasaki und Ducati deiner Meinung nach technisch vor euch?

Die sind meilenweit entfernt.

Die haben aber auch eine Zeit gebraucht, bis sie ihr Motorrad dahin gebracht haben. Aber jetzt sind sie uns mehrere Schritte voraus. Ich hoffe, dass wir mit unserem Motorrad vorwärtskommen. Aber dass das nicht leicht ist, zeigt sich bei Yamaha.

Was hast du dir für die zweite Saisonhälfte zum Ziel gesetzt?

Ich hoffe, dass das Motorrad leichter zu fahren sein wird. Dann werden auch die Ergebnisse automatisch besser. Durch die aggressive Leistungsentfaltung wird auch der Reifen zu sehr beansprucht, da ist es schwierig, konstante Leistung abzurufen. Ich hoffe, dass wir aus eigener Kraft regelmäßig unter die ersten Zehn fahren können.

Gibt es Pläne, wie die Sommerpause genutzt wird?

Nein, noch nicht direkt. Es geht auch noch um die 8 Stunden von Suzuka, da kommt auch noch einiges auf uns zu. Was genau, wird sich in den nächsten Wochen entscheiden. ■

98. Tourist Trophy

Hutchinson, Michael Dunlop und die Birchalls



IOMTT

Ian Hutchinson: Nach Superbike-Triumph mehr TT-Siege als Mike Hailwood

Das Superbike-Rennen ging an Ian Hutchinson, das erste Supersport-Rennen an Michael Dunlop und das erste Seitenwagenrennen an die Birchall-Brüder. Die TT-Woche hat stark begonnen.

Von: **Imre Paulovits**

Ian Hutchinson gewann auf der Tyco-BMW das Superbike-Rennen und erhöhte damit die Anzahl seiner TT-Siege auf 15. Zunächst war es Michael Dunlop, der das Rennen anführte, doch der Suzuki-Pilot fiel in der zweiten Runde aus. Dann führte Dean Harrison auf der Kawasaki, doch bei Rennmitte übernahm Hutchinson die Führung. Harrison übernahm in der vierten Runde noch einmal die Führung, doch vor dem Boxen-

stopp ging nach Hutchinson auch die BMW von Peter Hickman an ihm vorbei. Und dies blieb die Reihenfolge bis ins Ziel. Horst Saiger wurde hervorragender Elfter und bester Privatfahrer.

Am Montag musste mit zwei Stunden Verspätung gestartet werden, bis das Wetter mitmachte. Michael Dunlop tröstete sich im Supersport-Rennen für seinen Ausfall bei den Superbikes und gewann mit seiner Yamaha klar vor der Kawasaki von James Hillier. Nun hat Dunlop mit 14 Siegen mit Mike Hailwood gleichgezogen. Hickman brachte die Triumph aufs Podest. Horst Saiger wurde mit der 600er Kawasaki 17.

Das erste Gespann-Rennen gewannen die Birchall-Brüder mit neuem Rundenrekord (188,44 km/h). Mike Roscher wurde 17. Die Rennen am Dienstag wurden wegen schlechtem Wetter verschoben. ■

RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY SUPERBIKE

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 4. Juni 2017; 364,350 km über 6 Rdn. à 60,725 km; 67 Fahrer gestartet, 43 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ian Hutchinson (GB)	BMW	1:45:58,474
2. Peter Hickman (GB)	BMW	+5,070
3. Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+13,071
4. James Hillier (GB)	Kawasaki	+14,807
5. Dan Kneen (GB)	BMW	+1:51,594
6. Michael Rutter (GB)	BMW	+1:51,729
7. David Johnson (GB)	Norton	+2:27,038
8. Josh Brookes (AUS)	Norton	+2:40,700
9. William Dunlop (GB)	Yamaha	+2:52,384
11. Horst Saiger (A)	Kawasaki	+3:50,288

RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY 1. SUPERSPORT

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 5. Juni 2017; 242,900 km über 4 Rdn. à 60,725 km; 68 Fahrer gestartet, 53 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Michael Dunlop (GB)	Yamaha	1:12:48,601
2. James Hillier (GB)	Kawasaki	+13,244
3. Peter Hickman (GB)	Triumph	+26,012
4. William Dunlop (GB)	Yamaha	+35,439
5. Ian Hutchinson (GB)	Yamaha	+1:01,567
6. Gary Johnson (GB)	Triumph	+1:12,600
7. Bruce Anstey (NZ)	Honda	+1:39,368
8. Dan Kneen (GB)	Honda	+1:48,031
9. Conor Cummins (GB)	Honda	+2:03,142
17. Horst Saiger (A)	Kawasaki	+3:11,701

RENNERGEBNIS TOURIST TROPHY 1. SEITENWAGEN

Snaefell Mountain Course, Isle of Man (GB) 5. Juni 2017; 182,175 km über 3 Rdn. à 60,725 km; 38 Teams gestartet, 29 gewertet; Wetter: trocken

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Birchall/Birchall (GB)	LCR	58:31,967
2. Holden/Cain (GB)	Honda	+25,669
3. Molyneux/Sayle (GB)	Yamaha	+44,386
4. A. Founds/Lowther (GB)	Yamaha	+50,039
5. Reeves/Wilkes (GB)	Honda	+1:05,045
6. P. Founds/Walmsley (GB)	Suzuki	+1:29,310
7. Harrison/Winkle (GB)	Honda	+3:17,790
8. Baker/Baker-Holden (GB)	Suzuki	+4:00,014
9. Bennett/Vasseur (GB/F)	Suzuki	+4:20,164
17. Roscher/Hughes (D/GB)	LCR-Suzuki	+6:26,644

NACHRICHTEN

60. BREMER FISCHEREI-HAFENRENNEN

Bei den Superbikes gewann Thilo Günther (BMW) beide Rennen, jeweils vor Luca Hansen (Honda) und Pawel Tomecek (Kawasaki). Bei den Twins und Triples war es dann Luca Hansen, der mit seiner Honda VTR 1000 SP zweimal vor der Ducati Panigale von Dirk Kalesch gewann. Im ersten Rennen vervollständigte Thilo Günthers BMW das Podest, im zweiten die Ducati 1299 des Schweden Patrick Andersson.

Bei den Seitenwagen waren Karsten Treske/Claudia Martens zweimal erfolgreich.

MOTO AMERICA

Auf dem Road America gewann Meister Cameron Beaubier das erste Superbike-Rennen vor Toni Elías und Roger Hayden, das zweite Rennen ging an Elías vor Hayden und Beaubier. Der Spanier führt die Meisterschaftstabelle mit 160 Punkten vor Beaubier (146) und Hayden (140) an. Bei den Supersport ging das

erste Rennen an Garrett Gerloff, das zweite an JD Beach. In der Meisterschaft führt Gerloff mit 151 Punkten vor Beach (147).

IDM: FLORIAN ALT hat die Patenschaft für Noel Willemsen übernommen. Der elfjährige Nachwuchsrennfahrer bestreitet als Rookie auf einer Honda NSF 100 die Rennen im ADAC Mini Bike Cup. Profi Alt: „Ich nehme eine solche Aufgabe ernst, auch wenn uns das Profi-trifft-Youngster-Programm zunächst

zu nichts verpflichtet. Motorsport muss mehr als ein Hobby sein, schon bei den Jüngsten“, erklärt er. Die Profis im Programm sind interessiert am Background des Nachwuchses, sprechen mit den Eltern über Pläne, Erfolge und den Sport allgemein. „Ich möchte Noel wirklich unterstützen können und versuchen, ihm den Weg in eine erfolgreiche sportliche Karriere zu ebnet“, so der 21-jährige Alt. „Wir müssen uns für den Nachwuchs mehr engagieren, da gibt es keine Ausreden.“

GTR-Bahnrennmotor

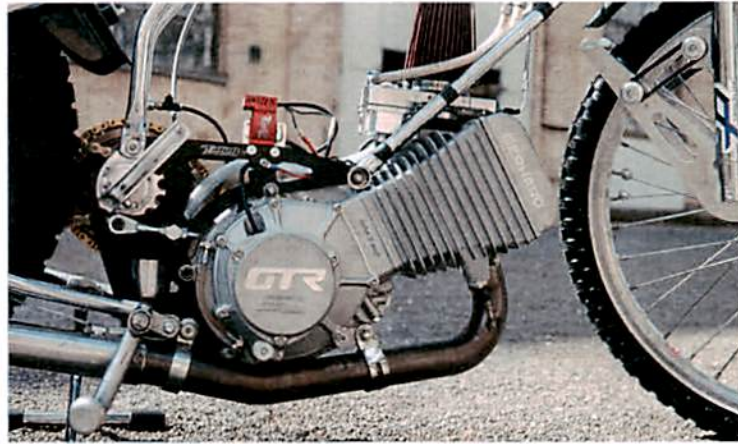
GTR wird GP-salonfähig

Wechselt auch Martin Smolinski auf den Schweizer Bahnrennmotor von Marcel Gerhard? Der Jawa-Werksfahrer dementiert.

Von: **Thomas Schiffner**

Im April 2014 zeichnete Marcel Gerhard (61), Langbahn-Weltmeisters des Jahres 1992, den ersten Entwurf seines rein Schweizer Bahnrennmotors GTR (Gerhard Track Racing). Im Unterschied zu Jawa und GM handelt es sich beim GTR um einen DOHC-Motor mit Ölpumpe, Ölfilter und Überdruckventil. Die Technik verleiht dem Alkoholverbrenner eine Robustheit, die Service-Intervalle von bis zu 20 Rennen möglich macht. Bei der Konkurrenz sind es maximal fünf Rennen.

„Die Tuner wollen mit mir nichts zu tun haben, denn sie werden mit dem GTR arbeitslos“, erklärt der kleine Frauenfelder. Zwei Jahre, nachdem Gerhard die ersten Prototypen testete, sind weltweit 70 Motoren unterwegs,



Objekt der Begierde: Schweizer GTR

insgesamt 100 im Bestellvorgang. Der Solothurner hat in einem Rahmenvertrag 24 Motoren an die britischen Speedway-Veranstalter BSPA geliefert, die die Motoren zum Einkaufspreis an britische Fahrer weiterverkaufen, um die Kostenspirale zu bremsen. „Die nächste Lieferung steht bald an“, weiß Gerhard.

Seitdem Fredrik Lindgren, der seit 2016 vier GTR-Motoren im GP einsetzt, vor dreieinhalb Wochen den polnischen GP in Warschau gewann, kann sich Gerhard vor Anfragen kaum retten.

Smolinski: Tests für Jawa

Seit einigen Wochen testet auch der Neuseeland-GP-Gewinner von 2014, Martin Smolinski, GTR-Motoren. Das Pikante: Der deutsche Speedwaymeister hat einen Werksfahrervertrag bei Jawa, der bis 2018 läuft.

„Die Weiterentwicklung des Jawa gehört zu meinen Aufgaben. Entwicklung bedeutet, immer offen zu sein für Neues. Dies ist der Grund für einen ganz neuen Schritt des JRM-Factory-Teams. In Zusammenarbeit mit Jawa wird zur Weiterentwick-

lung ein GTR-Motor mit eingesetzt. Die Überlegenheit des GTR im Speedway-GP ist aktuell unübersehbar. Der Einsatz beider Motoren wird die technische Weiterentwicklung der Jawa-Motoren positiv unterstützen. Ich bin bekannt dafür, dass ich für Neues aufgeschlossen bin. Wir arbeiten mit Jawa an etwas Neuem. Aber das, was kommt, ist noch top secret.“

Gerhard wollte sich zu Smolinskis GTR-Tests nicht näher äußern: „Ich habe ihm zwei Motoren verkauft, und mir ist egal, wem ich die Motoren verkaufe. Sagen kann ich, dass Martin mit der Charakteristik des GTR zufriedener ist.“

MSa erreichte Marcel Gerhard letzte Woche bei Tests in Polen. Auch der dreifache Weltmeister Nicki Pedersen hat vor zwei Wochen einen GTR gekauft. Vor dem beim GP Daugavpils geplanten Einsatz kam dem Dänen ein Sturz mit Verletzung in Dänemark dazwischen. Auch bei den GTR-Tests, die letzte Woche in Polen stattfanden, könnte es sich nach MSa-Infos um einen Weltmeister handeln: Titelverteidiger Greg Hancock. ■

U21-Team-WM Pocking

Ein Michael Härtel ist zu wenig

Nachdem sich Sandro Wassermann im Training einen Oberschenkel brach, hatte das deutsche Quartett keine Qualichance.

Von: **Alfred Domes**

Nach den Visumschwierigkeiten der Russen hieß es in Pocking Deutsch gegen Englisch. Doch das Englische überzog: Australien und England holten die beiden Qualifikationsplätze fürs Finale. Deutschland I kämpfte bei hochsommerlichen Temperaturen beherzt und Michi Härtel war die absolute Speerspitze. Doch schlussendlich fehlten 7 Punkte auf die Briten, um mit Platz 2 die Finalchancen zu nutzen. Mit

Brady Kurtz und Max Fricke hatten die Aussies Topscorer, die beide Maximumpunkte holten und entscheidend zum 47-Punkte-Sieg beitrugen.

Deutschland II Statisten

Robert Lambert und Adam Ellis

SPEEDWAY-TEAM-WM

Semifinale Pocking (D), 3. Juni

1. Australien	47 Punkte
Brady Kurtz, Max Fricke	15, 15
2. Großbritannien	40 Punkte
3. Deutschland I	33 Punkte
Michael Härtel	16
Dominik Möser	5
Lukas Fienhage	6
Richard Geyer	6
4. Deutschland II	2 Punkte
Niels Oliver Wessel	2
Josef Nebauer	0
Marius Hillebrandt	0

kämpften auf der britischen Seite und erzielten je 12 Punkte.

Deutschland II war mit nur drei Startern (Wessel, Nebauer und Hillebrand) von Haus aus zum Statisten degradiert.

Zumindest Hoffnungen auf Platz 2 durfte sich das deutsche

Team mit Härtel, Geyer, Möser und Fienhage machen, das den Ausfall von Wassermann zu verkraften hatte. Der Joker-Einsatz von Härtel (6 Punkte) brachte die Gastgeber näher an die Briten heran, die aber mit einem starken Finish davonzogen. ■



Michi Härtel vor Briten und Aussies, gereicht hat es nicht

Austria-Sensation

Verkehrte Welt bei der GP-Qualifikation: Österreichs Daniel Gappmeier fuhr in die Welt-Elite vor, die Deutschen Smolinski und Riss sind (erst einmal) ausgeschieden.

Von: **Thomas Schiffner**

Wer hätte das gedacht? Vom Papier her schien Abensberg die leichteste der vier Speedway-GP-Qualifikationen zu sein. Doch weit gefehlt: Ein ganz anspruchsvolles Oval machte die Jagd auf einen der ersten sieben Plätze für die Mitfavoriten Martin Smolinski und Erik Riss zum Roulette-Spiel. Wer nicht starten konnte, schien schon verloren zu haben.

Im Mittelpunkt des Geschehens: der 24-jährige Österreicher

Daniel Gappmeier. Als krasser Außenseiter dabei, hatte er mit guten Starts nach drei Durchgängen zwei Heatsiege und 7 Punkte! Nachdem er den späteren Sieger Peter Kildemand, später Przemyslaw Pawlicki und den Tagesdritten Hans Andersen geschlagen hatte, erfuhr der Salzburger auch in seinem letzten Outing 2 Punkte und stand auf Platz 3!

Wildcard für Smolinski?

Dass er im Stechen um das Podium gegen Andersen den Kürzeren zog, war nichts weiter als ein Schönheitsfehler.

Für Smolinski und Riss war es von Anfang an eng. Smolinski setzte auf den GTR-Motor (siehe links) und hielt sich nur mit einem Sieg (vor Gappmeier) in Heat 14 im Geschäft. Erik Riss schien schon draußen, als er von Weiß aus in Lauf 17 vor Andersen siegte. Ein Run-off war fällig um den

letzten Qualifikationsplatz 7 zwischen dem Tschechen Matej Kus, Smolinski und Riss. Smoli legte alles hinein, aber Kus war im Foto-Finish auf der Linie einen Tick schneller und der Bayer damit Reservefahrer für eines der beiden Semifinals in Olching und Terenzano. Erik Riss stürzte in der letzten Kurve und muss seine GP-Zielsetzung wohl um ein Jahr verschieben.

Der für Österreich fahrende 16-jährige Deutsche Mike Jacopetti (15.) spielte erwartungsgemäß (noch) keine Rolle.

Bis zu den Semifinals (15. + 17.06.) haben nun die Funktionäre das Wort: Sie könnten Smolinski als Reservist nach Olching schicken, dem Olchinger aber auch eine der zwei FIM-Wildcards für seinen Heimatort zuteilen. In dem Fall würde der Abensberg-Neunte auf Reserve hochrücken: Erik Riss. ■



Kein Durchkommen für Smolinski, hier gegen Szczepaniak und Kildemand

FMX-EM Hamburg

Heimsieg für Luc

Sensationell konnte der 19-jährige Luc Ackermann in Hamburg die Welt-Elite distanzieren.

Von: **Thomas Schiffner**

Weltmeister Melero, EM-Leader Podmol, Bizouard, Rinaldo – sie alle mussten sich vor 7000 ausflippenden Zuschauern dem 19-jährigen Thüringer Luc Ackermann geschlagen geben. Nach seiner Verletzung zeigte das FMX-

„Wunderkind“, was es kann, und der jüngere Ackermann-Bruder holte im EM-Wettbewerb in der „Night of the Jumps“-Serie sei-



Sensation daheim: Luc Ackermann

nen ersten Sieg. Libor Podmol saß im Finale auf dem „Hot Seat“, bis Qualisieger Ackermann den Tschechen auf Platz 2 verwies. ■

FMX-EM

Hamburg (D), 3. Juni

- | | | |
|----|------------------------------|------------|
| 1. | Luc Ackermann (D), Husqvarna | 424 Punkte |
| 2. | Libor Podmol (CZ), Yamaha | 405 |
| 3. | David Rinaldo (F), Yamaha | 401 |
| 4. | Remi Bizouard (F), Kawasaki | 397 |

Stand nach 2 Wettbewerben

- | | | |
|----|-------------------|-----------|
| 1. | Libor Podmol (CZ) | 36 Punkte |
| 2. | Maikel Melero (E) | 32 |
| 3. | Luc Ackermann (D) | 30 |
| 4. | Pat Bowden (AUS) | 25 |

NACHRICHTEN

GRASBAHN-EM: DACHS IM FINALE IN HERTINGEN

Beim zweiten Semifinale der Grasbahn-EM in St. Macaire (F) schaffte Marcel Dachs als Vierter im B-Finallauf die Qualifikation für das EM-Finale am 12.08. in Hertingen. Kai Dorenkamp schied als Zwölfter aus, Max Dilger (11.) sprang nach 7 Punkten aus 2 Läufen zweimal die Kette runter. Sieger wurde der Brite Andrew Appleton vor seinen Landsleuten Edward Kennett und Paul Hurry.

GESPANN-EM: HÜBSCH UND BRANDHOFFER

Das einzige Semifinale der Grasbahn-Seitenwagen-EM in Wimborne (GB) gewannen die I-Lizenz-Rookies Kevin Hübsch/Michael Burger, die über das B- ins A-Finale kamen, vor Markus Brandhofer/Tim Scheunemann. Mit den fürs Finale am 01.07. in Tayak (F) gesetzten Martin Brandl und Markus Venus stehen vier deutsche Teams im Finale.

BERGRING-RENNEN: ZWEI SIEGE FÜR PAUL COOPER

Die Hauptrennen beim traditionellen Bergring-Rennen in Teterow gewann der Brite Paul Cooper: Das „Goldene Band“ gewann er vor Dirk Fabrick (NL) und Stephan Katt. Im Handicap-Rennen um den Bergring-Pokal war Manfred Knappe vor Fabrick Zweiter.

SPEEDWAY: ZMARZLIK SIEGT IN TETEROW

Der Pole Bartosz Zmarzlik (19 Punkte) gewann im Finallauf den Auerhahn-Pokal in Teterow vor Landsmann Patryk Dudek (17) und dem Letten Andrejs Lebedevs (11). Martin Smolinski (13) wurde Vierter.

SPEEDWAY: BECH GEWINNT PFINGST-POKAL

Der Däne Mikkel Bech (13 Punkte) gewann den Pfingst-Pokal in Güstrow am Sonntagabend vor Michael Härtel (12), der im Stechen Kai Huckenbeck (12) schlug. Den „Fritz-Suhrbier-Pokal“ holte Jurica Pavlic vor Bech und Härtel.

US-Motocross Thunder Valley

Musquin weiterhin Leader

KTM-Werkspilot Marvin Musquin bleibt Tabellenführer in den USA. Doch Tagessieger auf KTM wurde Privatfahrer Blake Baggett.

Von: **Thomas Schiffner**

Seitdem Eli Tomac im vorletzten Rennen der Supercross-WM den greifbar nahen Titel an Ryan Dungey verlor, kommt die Kawasaki-Speerspitze nicht mehr auf die Beine. Beim dritten Lauf der Outdoor-Meisterschaft, ausgerechnet in seiner Heimat Colorado, verlor Tomac gegenüber Marvin Musquin weiter an Boden. Und das, obwohl der Franzose als bestes Resultat einen dritten Platz im zweiten Lauf erzielen konnte.

Das turbulente Rennen begann mit einem Massencrash in der ersten Kurve, in den auch Musquin und der spätere Tagessieger Blake Baggett verwickelt

waren. Musquin, nur 19., kam noch auf P4, Justin Bogle holte seinen ersten Pro-Laufsieg.

Der siebtplatzierte Eli Tomac konnte in Moto 2 die Führung übernehmen, wurde aber vom lange verletzten Baggett abgefangen. Der gewann mit 12 Sekunden Vorsprung auf Tomac, dahinter Musquin. Der Franzose hat jetzt 17 Punkte Vorsprung.

Für Broc Tickle war zweimal Platz 8 wie ein Sieg: Im Suzuki-Zelt war ein Feuer ausgebrochen und die Bikes mussten blitzschnell neu aufgebaut werden. ■



Blake Baggett: Auch mit einer privaten KTM kann man siegen

US-MOTOCROSS

Lakewood (USA), 3. Juni
3. Lauf

1.	Blake Baggett (USA), 3-1	KTM
2.	Marvin Musquin (F), 4-3	KTM
3.	Jason Anderson (USA), 2-6	Husqvarna
4.	Justin Bogle (USA), 1-9	Suzuki
5.	Eli Tomac (USA), 7-2	Kawasaki
6.	Cole Seely (USA), 5-10	Honda
7.	Dean Wilson (GB), 9-7	Husqvarna
8.	Broc Tickle (USA), 8-8	Suzuki
9.	Justin Barcia (USA), 6-12	Suzuki
10.	Martin Devalos (EC), 10-11	Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 Rennen

1.	Marvin Musquin (F)	127 Punkte
2.	Eli Tomac (USA)	110
3.	Blake Baggett (USA)	108
4.	Jason Anderson (USA)	93
5.	Justin Bogle (USA)	86
6.	Dean Wilson (GB)	84
7.	Cole Seely (USA)	81
8.	Broc Tickle (USA)	79
9.	Josh Grant (USA)	76
10.	Justin Barcia (USA)	69

NACHRICHTEN

MX: TODESSTURZ VON STEVEN LENOIR

Steven Lenoir erlag den Folgen eines Unfalls am Montag in Cassel (F). Der 25-jährige Franzose, 2015 britischer MX2-Meister und aktuell Zweiter der britischen MX1-Meisterschaft, stürzte im Pflichttraining und verstarb kurz nach seiner Einlieferung ins Krankenhaus von Lille. Das Rennen um die Meisterschaft von Vlaanderen wurde abgebrochen.

MXGP: RUSSLAND-GP OHNE GAJSER

Nachdem Titelverteidiger Tim Gajser sowohl in Lettland als auch in Teutschenthal schwere Stürze hinnehmen musste, gab der Arzt dem Slowenen nun auch für den Russland-GP am Wochenende kein grünes Licht. War Gajser in Kegums mit Prellungen davongekommen, brach er sich bei dem Crash in Teutschenthal ein Schulterblatt.

MXGP: DE DYCKER ZURÜCK ZU HONDA

Ken De Dycker, dienstältester MXGP-Fahrer – er wird am 20. Juni 33 Jahre alt – ist zu Honda zurückgekehrt, nachdem die J-Tech-Suzuki-Truppe nach dem GP Frankreich zugesperrt hat. Der Belgier wurde von 24MX-Lucas-Oil-Honda, wo er schon 2016 unter Vertrag war, verpflichtet.

American Flattrack

Beinahe Geschichte geschrieben

Sammy Halbert verpasste den Sieg in Lexington um ganze 13 Tausendstelsekunden. Es wäre der erste eines Yamaha-Piloten auf einem Meilen-Oval seit Kenny Roberts' Sieg in Indy 1975 gewesen.

Von: **Imre Paulovits**

Die schon erdrückende Indian-Hegemonie dieser Saison fand auf der Red

Mile in Lexington ein jähes Ende. Zwar ging mit Jared Mees nach dem Start des Finales wieder ein Indian-Pilot in Führung, aber diesmal waren es nicht seine Teamkollegen, die mit ihm um den Sieg kämpften, sondern Sammy Halbert. Der Yamaha-Pilot aus Graham/Washington machte mächtig Druck, setzte sich mehrfach an die Spitze und kam als Führender aus der letzten Kurve. Doch Mees schaffte es kurz vor dem Zielstrich noch an ihm vorbei.

Die beiden anderen Indian-Fahrer trugen dann ein ähnliches Wimpernschlagfinale um den

letzten Podestplatz aus, den Brad Baker gewann. Bryan Smith bleibt mit vier Siegen aber weiter Tabellenführer. Die neue Harley-Davidson XG 750 R macht langsam Fortschritte, Brandon Robinson konnte mit den hinteren beiden Indian mithalten.

Bei den Singles fuhr Honda-Pilot Tristan Avery einen ungefährdeten Sieg heraus. Renn-Amazone Shayna Texter wurde Zweite vor Kolby Carlile (beide Honda) und übernahm mit 107 Punkten wieder die Meisterschaftsführung vor Carlile (105) und Brandon Price (93). ■

US-FLATTRACK-MEISTERSCHAFT

Red Mile, Lexington/Kentucky, 3. Juni

1.	Jared Mees (USA), Indian	15:39,666
2.	Sammy Halbert (USA), Yamaha	+ 0,013
3.	Brad Baker (USA), Indian	+ 7,054
4.	Bryan Smith (USA), Indian	+ 7,064
5.	Brandon Robinson (USA), H-D	+ 7,175
6.	Briar Bauman (USA), Kawasaki	+ 8,966
7.	Jeffrey Carver (USA), Kawasaki	+ 19,807

Meisterschaftsst. nach 7 von 18 Rennen

1.	Bryan Smith (USA)	152 Punkte
2.	Jared Mees (USA)	152
3.	Sammy Halbert (USA)	109
4.	Brad Baker (USA)	92
5.	Jeffrey Carver (USA)	66
6.	Jake Shoemaker (USA)	59
7.	Jarod Vanderkool (USA)	55



Jared Mees vor Sammy Halbert

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



Alfa 4C NEU - 19,5% unter UPE, Neuwagen, 177 kW (241 PS), deutsche Auslieferung, Vollausstattung, u. a. basaltgrau-metalllic, Leder rot u. v.m., 14.000,- € unter UPE, nur 59.900,- €. Tel. 02651/491659

Jetzt online abonnieren!

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Audi



A1 S-Line Sport-Paket, EZ 10/2011, 52400 km, 136 kW (185 PS), grau, 10.900,- EUR, Tel. 0151/57510879, cooper10a@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39138

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

H



100 S, EZ 6/1973, 155000 km, 82 kW (111 PS), 11.500,- EUR, Tel. 0151/63361585, uhde67@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39190

Bentley



Continental GT V8 S Mulliner, NW, 388 kW (527 PS), Sonderserie von Mulliner, Glacier White/Innen Beluga, 233.417,- € (MwSt. awb.), Kraftstoffverbr. 10,7 l/100 km (kombi) 15,7 l/100 km (innero.) 7,8 l/100 km (außero.) CO2-Ausst. 246 g/km Effizienz. D. Bach Premium Cars GmbH, Bentley Frankfurt, Urseler Str. 38, 61348 Bad Homburg, Tel. 06172/4997100, bentley-frankfurt.de

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39108

BMW

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

H

Powerbox für alle BMW Diesel ab 199,- €. Tel. 0177-1838110

H

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

H

Wir rüsten nach:
original BMW TV-Tuner
mit DVB-T2



www.digitaletechnik.de

Wie werksseitig - für alle F-Modelle mit Navi Prof. samt TV-/DVD-/Internet-Freischaltung! Tel. 0700/22022011

H

www.bmw-gebrauchtwagen.com

H

BMW M4 GTS Champignon-Edition, 200 St. weltweit, Neufzg., Abgabe ab 01.09.17 von privat, KP 185.000,- €. Chiffre MK13/1125187

Caterham



Probefahrt Hotline: 0175 / 5644011

CATERHAM DEUTSCHLAND GmbH



Neu & Gebrauchtfahrzeuge
Jetzt direkt an der A3 in DIERDORF
Königsberger Straße 25 - 56269 DIERDORF

Corvette

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

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

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

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

Jaguar

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

H

Land Rover



3,0 SDV6 306hk HSE Dynamic, EZ 2/2015, 45700 km, 225 kW (306 PS), schwarz, Klima, 34.000,- EUR, Tel. 0151/86405157, andres_berans.fernandez@t-online.de

Lexus



LEXUS! Neu und gebraucht kauft man bei Lackas Rhein-Ruhr GmbH in Wesel. Tel. 0281/95295-55, www.lackas.de H

Mercedes




Vansportlich-einzigartig "VANS-SPORTS Camper" HARTMANN VP Spirit (Vito 119 CDI) - Hubbach u. Klappbett, 4 Schlafplätze, Küchenblock, Möbel jederzeit herausnehmbar! EZ 09/2015, ca. 16000 km, Aerodynamikpaket VP Spirit für die Optik, Sportfedersatz, Alu-Sportratsatz mit 245/45 R20 für die Dynamik, V8 Sound, Leistung, Leder u. weitere Pakete für die edle Sportlichkeit, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, uvm., 73.000,- € (MwSt. awb.) **VANS-SPORTS.DE** by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50


mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39090

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

H



VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Der Gentleman unter den Vans: „V 250 - HARTMANN VP Spirit Chrome- Edition“, EZ 10/2015, ca. 11000 km, dezent -dynamisch und edel im Auftritt, 18 Zoll Alu-Radsatz, Avantgarde Edition mit Vollausstattung! Leder schwarz, div. Interieur-Pakete, Sitzlüftung/-heizung vorn, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar, uvm. zum Preis von 63.000,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39089

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



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN ANI Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39101



SLS AMG GT FINAL EDITION, EZ 2/2015, 8000 km, 435 kW (591 PS), silber, Klima, 115.000,- EUR (MwSt. awb.)
Tel. 0151/66405157,
andres_serans.fernandez@t-online.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39211

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

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

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



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

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

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

968 CS gesucht. 0171/4167106 H



991 911 Carrera 4S PDK, EZ 3/2016, 10000 km, 309 kW (420 PS), rot, Klima, 55.000,- EUR (MwSt. awb.). Tel. 0151/66405157, andres_serans.fernandez@t-online.de

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Wir suchen Porsche 964 und 993 im absoluten Neuzustand mit geringen Laufleistungen und die ganz seltenen Modelle wie z. B. 964 Turbo S. Ebenfalls interessant sind alle Porsche Cabriolets mit einer Laufleistung unter 10.000 km. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000,
www.axelschuette.de H

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

Wir rüsten nach:
PORSCHE Rückfahrkamera
nur original mit
dynamischen Leitlinien!



www.digitaletechnik.de

991 auch GT3/RS/R, Cayman auch GT4, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera. Vor-Ort-Service. Tel. 0700/22022011 H

996 Turbo S. gesucht. 0171/4167106 H



918 Spyder, EZ 01/2015, 14200 km, 652 kW (886 PS), weiß, Liftsystem, 1. Hand, 1.229.000,- €. Auto Nora GbR, Daimlerstr. 6, 54634 Bitburg, Tel. 06561/7447, www.auto-nora.de H


mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39112

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



Porsche 356 Pre-A-Knickscheibe, Bj. 54, Matching. Nrs., sehr guter Zustand, Preis VS. Tel. 0171/4656110

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



Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H



FERODO
Motorsport- und
High Performance
Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung



e-mail: info@bsa-corse.de



MOTORSPORTZUBEHÖR



FIA 8865-2015

Beratung • Verkauf • Service

ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 - www.isa-racing.de

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



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

SCHARF und SCHNELL:

www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° **NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR**
[Ventilfeder, -Teiler, NIV-Räder, ...]

° **RENN PLEUEL**
[SAE 4340, geschmiedet]

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

Beratung - Verkauf - Service



Direkt vom Importeur

Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dvp.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

MOTOR SPORT aktuell **Jetzt online abonnieren!**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

■ **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
■ **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

www.motorsport-aktuell.com/abo

www.Rennsportshop.com

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 Gührer
 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).
 Abonentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
 Telefax +49 (0)711 182 2550,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe

Falsche Analyse Zur Stallregie bei Ferrari, MSa 24/2017

Ich möchte zu den Reaktionen des verpassten Räikkönen-Sieges in Monaco etwas anmerken: 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 Fahrer-Titel 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 nicht konstant genug. Sebastian Vettel hat bei Red Bull als 4-facher Weltmeister mehr als einmal bewiesen, dass er körperlich und mental in der Lage ist, selbst in schwierigsten Situationen (2010 und 2012) den WM-Titel heimzuführen. Für mich ist es deshalb logisch, dass Ferrari in Monaco die Strategiekarte Vettel gespielt hat. Sie werden am Ende der Saison 2017 davon profitieren. Wenn Vettel am Ende die 7 Punkte aus Monaco fehlen würden, hätte Mercedes seine helle Freude daran. Und alle Ferrari-Fans wären wieder am Boden zerstört.

Michael Pfrommer,
 D-75394 Oberreichenbach

Ihre Analyse zum „gestohlenen Räikkönen-Sieg“ in Monaco ist meiner Meinung nach falsch. Ein Undercut ist zu 90 Prozent besser, weil man mit neuen Reifen viel schneller fahren kann als mit den alten. Nur sind die Reifen 2017 anders und Ferrari wusste

kaum im Voraus, dass sie noch solch gute Zeiten zulassen. Dazu kommt noch, dass Vettel auch mit den neuen Reifen deutlich schneller fahren konnte als Räikkönen. Das ist Fakt. Also hat Ferrari überhaupt nichts falsch gemacht. Von Stallregie kann keine Rede sein! Wenn man die Zeiten rechnet, die Vettel mit den neuen Supersoft gefahren ist, bin ich mir fast sicher, dass Vettel auch dann vorne gewesen wäre, wenn man ihn zuerst reingeholt und Kimi noch 5 bis 6 Runden auf Ultrasoft gelassen hätte.

Gabriel Meier,
 CH-4153 Reinach

Großartiger Mensch

Zum Tod von Bert Poensgen MSa 24/2017

Tief erschüttert hat mich die Nachricht vom viel zu frühen Tod des Herrn Poensgen. Ich durfte ihn und seine Kinder Ende der 80er-Jahre als Jugendleiter in der katholischen Kirche in Heppenheim kennenlernen. Sein Engagement kam auch unserer ehrenamtlichen Arbeit zugute. Ich erinnere mich noch, wie er auf einem Elternabend ein altes, wertloses Zelt völlig überteuert ersteigerte, damit wir für das nächste Jugendlager ein neues kaufen konnten. Ein großartiger Mensch.

Guido Helfert,
 D-67063 Ludwigshafen

Die 69 in Ehren

Zum Tod von Nicky Hayden MSa 24/2017

Wenn sich bei Ferrari einer den Kaffee über die Jacke schüttet oder Vettel einen Schnupfen hat, kommt es gleich auf die Titelseite. Es hätte sich aber gehört, einem Menschen und Sportsmann, wie es

Nicky Hayden war, auf der Titelseite die letzte Ehre zu erweisen. Leider ist die MSa immer noch zu 4-radlastig. Auch Red Bull Honda hätte es gut zu Gesicht gestanden, die Honda von Bradl mit einer 69 oder dem Schriftzug Nicky statt dem üblichen Design fahren zu lassen. Ein jeder Motorsport-Fan hat viele Tage mit Nicky gefiebert und gehofft. Wir Fans halten die 69 in Ehren. Die, die es medienwirksam eher könnten, sollten sich daran ein Beispiel nehmen. Ride save in heaven, Nicky!

Marco Funke,
 D-07819 Mittelpölnitz

Noch viel zu tun

Zur F1-Fan-Nähe in Monaco, MSa 24/2017

Viele Formel-1-Fahrer haben sich mehr Fan-Nähe gewünscht. Tatsächlich konnte man das auch bei einigen Teams in Monaco erleben. Besonders hervorheben möchte ich Jo Leberer von Sauber, der uns unterschriebene Autogrammkarten organisierte. Auch Monisha Kaltenborn stellte sich bereitwillig für ein Foto zur Verfügung. Michael Schmidt von Motorsport aktuell war auch sehr nett und immer mal für einen Plausch zu haben. Im krassen Gegensatz dazu die Fahrer Hamilton, Verstappen und Hülkenberg. Hamilton zeigt seine Freundlichkeit nur, wenn eine Kamera in der Nähe ist. Der Hype um seine Person ist wohl auch Max Verstappen zu Kopf gestiegen. Und Nico Hülkenberg legte eine Arroganz an den Tag, als wäre er dreifacher Weltmeister! Es bleibt noch viel zu tun!

Stefan Grabinger,
 D-69493 Hirschberg

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

Freitag, 9. Juni

15.55	F1 Montreal, FP1 LIVE (Wh: 22.15 Sky)	Sky Sp. 1/N-TV
19.55	Formel 1 Montreal, FP2 LIVE (Wh: 23.45)	Sky Sport 1

Samstag, 10. Juni

13.00	GT Masters Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
14.50	Rallye-WM Sardinien, Super Stage LIVE	redbull.tv
15.30	TCR Germany Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
15.45	Formel E, Berlin ePrix 1 LIVE	DMAX
15.55	Formel 1 Montreal, FP3 LIVE	Sky Sport 1
18.30	Carrera Cup Spielberg, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1
19.10	Formel 4 Spielberg, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+
18.55	Formel 1 Montreal, Quali LIVE	Sky Sp. 1/ORF1/RTL

Sonntag, 11. Juni

09.00	Rallye-WM Sardinien, Live Stage LIVE	Sport 1+
10.00	Formel 4 Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1
10.30	IndyCar Series, Fort Worth (Aufz.)	Sport 1 US
12.00	Rallye-WM Sardinien, Power Stage LIVE	Sport 1+
13.00	GT Masters Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1
14.30	Carrera Cup Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1
15.30	TCR Germany Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1
15.45	Formel E, Berlin ePrix 2 LIVE	DMAX
16.15	Formel 4 Spielberg, 3. Rennen LIVE	Sport 1
19.55	F1 Montreal, Rennen LIVE	Sky Sp. 1/ RTL/ORF1/SRF2
21.00	NASCAR Cup Series, Pocono LIVE	Sport 1/MV TV

Motorrad

Donnerstag, 8. Juni

22.10	Isle of Man TT, 1. SSP-Rennen (Zus.)	Motorvision TV
-------	--------------------------------------	----------------

Freitag, 9. Juni

ab 09.00	Motorrad-WM Barcelona, FP1 LIVE	Eurosport 2
ab 13.00	Motorrad-WM Barcelona, FP2 LIVE	Eurosport 2
22.10	Isle of Man TT, SST-Rennen (Zus.)	Motorvision TV

Samstag, 10. Juni

ab 09.00	Motorrad-WM Barcelona, FP3 LIVE	Eurosport 2
12.30	Moto3-WM Barcelona, Qualifying LIVE	Eurosport 2
13.15	MotoGP-WM Barcelona, FP4 + Quali LIVE	Eurosport 2
15.00	Moto2-WM Barcelona, Qualifying LIVE	Eurosport 2
22.10	Isle of Man TT, 2. SSP-Rennen (Zus.)	Motorvision TV

Sonntag, 11. Juni

ab 08.30	Motorrad-WM Barcelona, Warmup LIVE	Eurosport 2
11.00	Moto3-WM Mugello, Rennen LIVE	Eurosport 2
12.00	MX2-WM Orlyonok, Rennen 1 LIVE	motorsport.tv
ca. 12.05	Moto2-WM Barcelona, Rennen LIVE	SRF2/ES 2
13.00	MXGP-WM Orlyonok, Rennen 1 LIVE	motorsport.tv
ca. 13.45	MotoGP-WM Mugello, Rennen LIVE	SRF2/ES 2
16.00	MX2-WM Orlyonok, Rennen 2 LIVE	motorsport.tv
17.00	MXGP-WM Orlyonok, Rennen 2 LIVE	motorsport.tv

Montag, 12. Juni

00.00	Isle of Man TT, Lightweight/TT Zero (Zus.)	Motorvision TV
ab 19.00	Moto2/MotoGP Barcelona, Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
22.10	Isle of Man TT, Senior TT (Zus.)	Motorvision TV

Dienstag, 13. Juni

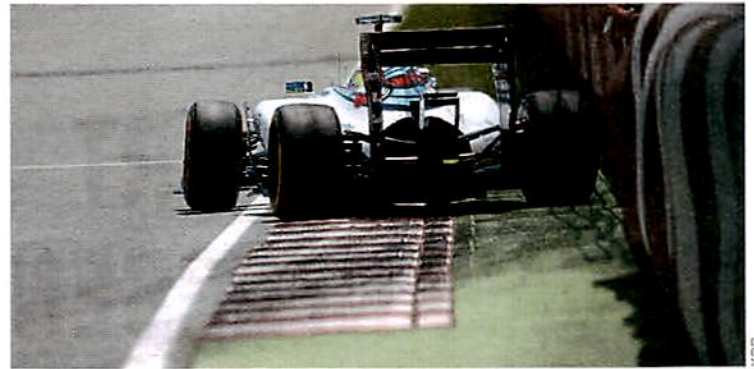
22.10	Isle of Man TT, 2. Sidecar-Rennen (Zus.)	Motorvision TV
-------	--	----------------

Livestreams

Sonntag, 11. Juni

ca. 13.00	TCR Int. Salzburg, Rennen 1 LIVE (R2: 14.30 Uhr)	www.tcr-series.com
14.00	Rallycross-WM, Hell LIVE	www.fiaworldrallycross.com

Vorschau



Formel 1 GP Kanada: Highspeed-Hatz zwischen den Mauern von Montreal



Rallye Italien: Wilde Drift-Action auf dem feinen Schotter von Sardinien



MotoGP in Barcelona: Schlagen die Spanier bei ihrem Heimrennen zurück?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

8.-11.6.	Rallye-WM, Sardinien	I
10.6.	IndyCar Series, Fort Worth/Texas	USA
10./11.6.	Formel E, Berlin ePrix 1+2	D
10./11.6.	ADAC GT Masters, Spielberg (+ TCR/F4)	A
11.6.	Formel 1, Montreal	CDN
11.6.	Rallycross-WM, Hell	N
11.6.	TCR International Series, Salzburg	A
11.6.	NASCAR Cup Series, Pocono/Pennsylvania	USA
17./18.6.	Langstrecken-WM, 24h Le Mans	F

Motorrad

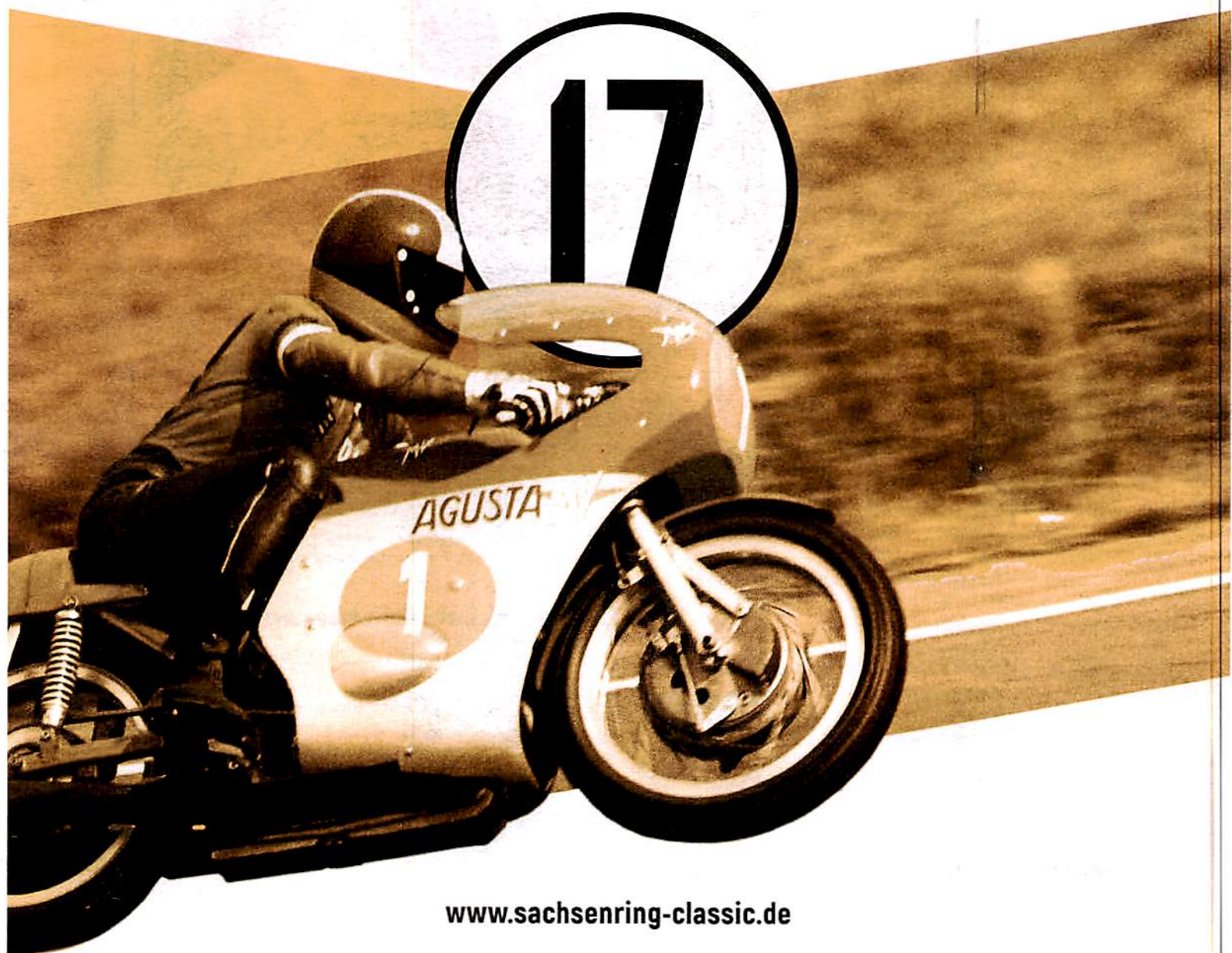
27.5.-9.6.	Tourist Trophy, Isle of Man	GBM
10.6.	Speedway-GP, Prag	CZ
11.6.	Motorrad-WM, Barcelona	E
11.6.	Motocross-WM, Orlyonok	RUS
17./18.6.	Superbike-/Supersport-WM Misano	I

**ADAC
SACHSENRING
CLASSIC**

16.-18. JUNI

MOTORSPORT ZUM ANFASSEN

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



www.sachsenring-classic.de

**MOTORRAD
CLASSIC**

ADAC Sachsen



mdr
SACHSEN



**Motor
Klassik**

DEKRA