

Auto-Servise, 7033 Stuttgart, Postvertriebsdruck, Einzel bez. 2,42 € (9/14)

# MOTORSPORT

## aktuell

NR.19 / 26. APRIL 2017



Blancpain GT Endurance Cup  
**Lamborghini-Sieg nach Start-Crash**

Moto2 Austin  
**Lüthi wieder auf dem Podium!**

MotoGP Austin  
**Erster Sieg für Márquez**

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



Formel 1: Mercedes-Teamduell  
**Mercedes-Stallregie gegen Bottas?**



Rallycross-WM: Interview  
**Mattias Ekström über sein Erfolgsgeheimnis**



24h-Qualifikationsrennen  
**Audi-Triumph nach Glickenhaus-Drama**

# Inhalt

## Automobil:

**Formel 1** Mercedes in der Zwickmühle: Stallregie oder nicht? **S. 4**

**Formelsport** Kommentar zur FI-Informationenpolitik **S. 6**

**Formel 1** Testfahrten: Mercedes auf der Fehlersuche **S. 8**

**Formelsport** Hintergründe und News aus der Szene **S. 10**

**Sportwagen** Lamborghini feiert BGTE-Heimsieg in Monza **S. 12**

**Sportwagen** Phoenix-Audi erbt Triumph bei 24h-Quali **S. 14**

**Sportwagen** Das Neueste von den Prototypen und GTs **S. 16**

**Rallyesport** Tracktest mit einem Elektro-Rallycross-Auto **S. 18**

**Rallycross-WM** Ekström auch in Portugal unschlagbar **S. 20**

**Rallyesport** Argentinien-Vorschau und weitere News **S. 21**

**Rallyesport** Weitere Hintergründe aus der Rallye-WM **S. 22**

**Tourenwagen** Interview mit DTM-Urgestein Paffett **S. 24**

**Tourenwagen** Ausblick auf TCR Germany und mehr **S. 26**

**Historie** Was macht eigentlich Derek Warwick? **S. 28**

## Motorrad:

**MotoGP** Márquez siegt in Austin, Rossi neuer WM-Leader **S. 30**

**MotoGP** Weitere Hintergründe aus Austin und Ergebnisse **S. 32**

**Motorrad-WM** Morbidelli macht Moto2-Hattrick perfekt **S. 34**

**Motorrad-WM** Fenati klarer Moto3-Sieger in den USA **S. 36**

**Straßensport** Die neuesten Hintergründe aus SBK und Co. **S. 38**

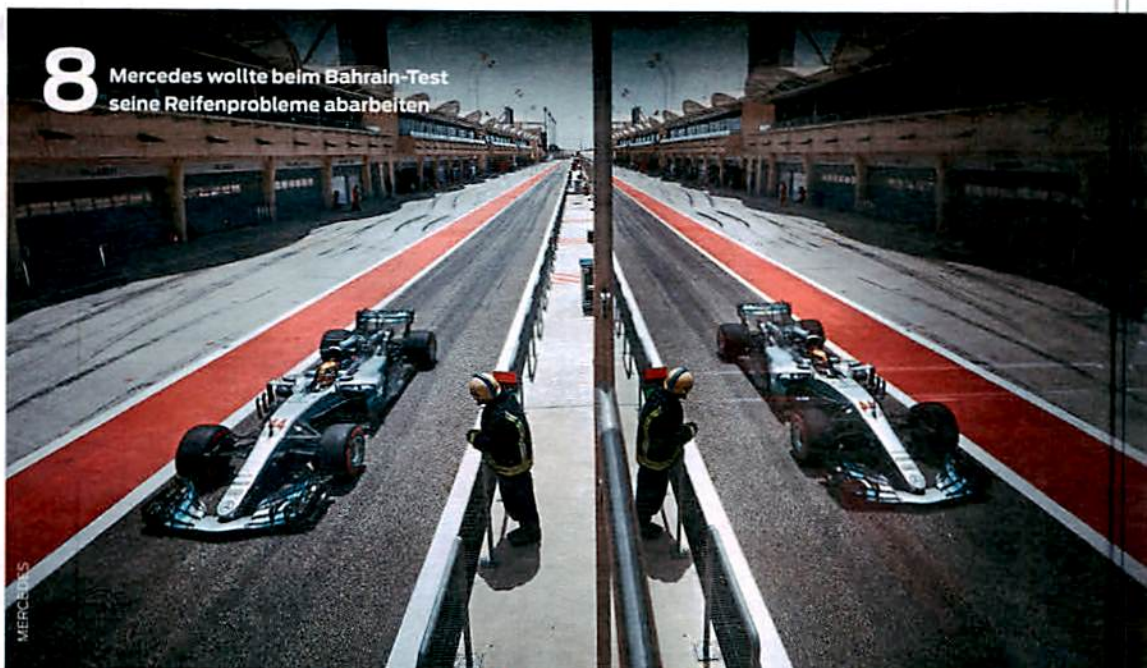
**Motocross-WM** So liefen die Rennen in Valkenswaard **S. 40**

**Offroad** Enduro-WM, Supercross-WM und News **S. 41**

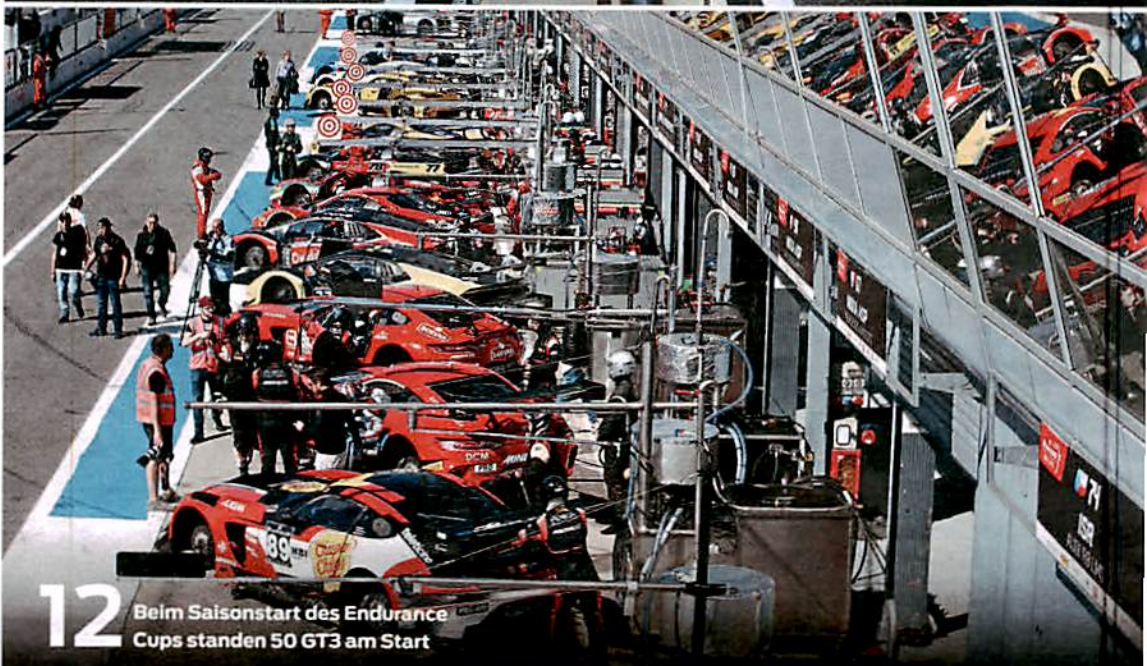
## Leserservice:

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

## 8 Mercedes wollte beim Bahrain-Test seine Reifenprobleme abarbeiten



## 12 Beim Saisonstart des Endurance Cups standen 50 GT3 am Start



## 20 Die Rallycross-WM traf sich zum zweiten Schlagabtausch in Portugal





#### FI IN NEW YORK? DIE PLÄNE

Die neuen FI-Eigentümer arbeiten an zwei zusätzlichen US-Rennen in den großen Städten New York sowie Las Vegas. Ab 2018 soll der Formel-1-Kalender deshalb auf 21 Rennen aufgestockt werden. **Seite 10**

#### INDYCAR-RENNEN ALABAMA

Penske-Star Will Power sah in Austin wie der sichere Sieger aus – doch ein Reifenschaden in der Schlussphase vereitelte seinen Sieg, stattdessen gewann sein Penske-Teamkollege Josef Newgarder. **Seite 11**

#### 24H RING: REIFEN-KRITIK

Die Reifenhersteller wie Michelin oder Dunlop beklagen ganz offen die viel zu späte Fertigstellung des neuen Reifenreglements für das 24h-Rennen am Nürburgring. **Seite 17**



# Neue Verkehrsregeln bei Me

Konzerne mögen zwar Hierarchien, Mercedes-Teamchef Toto Wolff aber mag Teamorder nicht. Doch Sebastian Vettel könnte die Silberpfeil-Fraktion auf Dauer dazu zwingen, Valtteri Bottas zum Wasserträger von Lewis Hamilton zu degradieren. Der Rennstall und sein Neuzugang stecken gleichermaßen in einer Zwickmühle.

Von: **Elmar Brümmer**

**S**tallregie, plötzlich ist es wieder da, dieses Wort. Es ist nicht böse, es ist eines der ältesten im Motorsport. Aber es verstößt gegen die Gleichberechtigung, die alle so gern hätten. So lange jedenfalls, bis sie durch die Umstände gezwungen werden, von außen in die Reihenfolge auf der Rennstrecke einzugreifen. Mercedes ist sehr lange völlig ohne ausgekommen, es gab sie weder vertraglich noch undercover in den Duellen Schumacher/Rosberg und Hamilton/Rosberg. Allein, die Gegenspieler sollten sich nicht torpedieren. Tatsächlich haben Norbert Haug und Ross Brawn und vor allem deren Nachfolger Toto Wolff das auch unter schwierigen Umständen hinbekommen. Wer heute an Stallregie denkt, der sieht den Kopf von Jean

Todt vor sich, so rot wie sein Ferrari-Pullover, und hört den Franzosen brüllen, dass Rubens Barrichello gefälligst Michael Schumacher vorbeilassen soll, zum Wohle der Weltmeisterschaft. Mit dem braven Felipe Massa hat man das auch machen können, Fernando Alonso hat es in Hockenheim vorexerziert. Ansonsten bleibt nur noch das „Multi-21“-Spielchen zwischen Sebastian Vettel und Mark Webber bei Red Bull in Erinnerung. Teamorder, das ist häufig dem Erfolg des Gesamten geschuldet, manchmal aber auch dem Recht des Stärkeren, das der besser eingeschätzte Pilot für sich in Anspruch nimmt.

## Angst vor dem Karrierekill

Wie war das jetzt bei Mercedes in Bahrain, als Valtteri Bottas zweimal Hamilton passieren lassen musste? Den vielen kleinen eigenen Fehlern geschuldet, die der Silberpfeil-Fraktion keine andere Möglichkeit ließen, wollten sie Ferrari noch den Sieg abjagen. Natürlich, so wird es begründet, und so ist es auch nachvollziehbar. Aber davon ausgehend, dass sich an den Machtverhältnissen in der Formel 1 so schnell nichts ändert und das spannende Titelrennen so weitergeht, könnte Sebastian Vettel Mercedes auf Dauer dazu zwingen, Lewis Hamilton zur Nummer eins zu machen. Und alle dürften sich bestä-

tigt fühlen, die Papa Hamiltons Prognose nur zu gern glaubten – der hatte vor der Saison den Neuzugang Bottas gewarnt, dass sein Sohn ganze Karrieren killen könne.

Toto Wolff, der nach Rücksprache mit seinen Strategen die Entscheidung treffen musste, war das Unwohlsein deutlich anzusehen, nachdem er in Bahrain eingegriffen hatte, um die kleine Chance des schnelleren Hamilton zu wahren, Vettel doch noch abzufangen. Eine rein moralische Frage, klar. Eine sehr öffentlichkeitswirksame auch, unpopulär wird das immer sein. Einmal ist vielleicht keinmal. Aber was ist beim nächsten Fall? Die eingangs genannten Fahrer Barrichello, Massa und Webber haben sich nie wieder wirklich von der offenkundigen Degradierung erholt.

Zumal es bei Mercedes einen festgeschriebenen Verhaltenskodex gab, Verkehrsregeln für die ewigen Rivalen Hamilton und Rosberg. „Spielregeln für die Beziehung“ hatte man das jährlich erneuerte Papier genannt. Daraus ist für Hamilton und Bottas eine schwächer klingende Erklärung geworden, „Racing Intent“ getauft – also nur die Absicht, gegeneinander Rennen zu fahren. Das mag Wortklauberei sein, gerade in der Übersetzung. Die Überarbeitung sei routinemäßig vorgenommen worden, heißt es

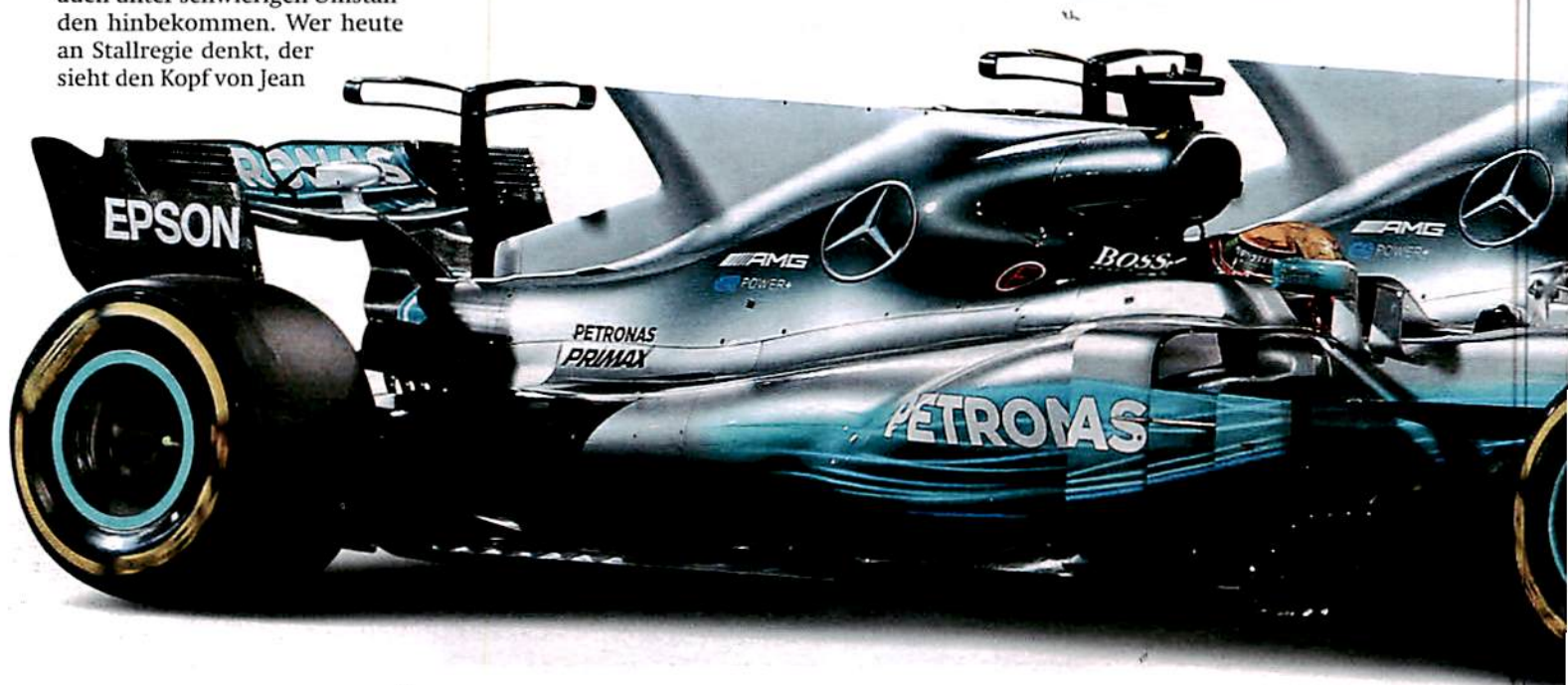
**»WENN VALTTERI WEITER LEWIS DIE PUNKTE WEGNIMMT, KÖNNTE DIE FEHDE ZWISCHEN BEIDEN WEITERGEHEN.«**

Martin Brundle

bei Mercedes – Anlass war wohl das WM-Finale in Abu Dhabi, als Hamilton versucht hatte, seinen deutschen Gegenspieler durch Bummeltempo doch noch um den Titel zu bringen. Am Grundsatz der Chancengleichheit habe sich aber nichts geändert, diese gelte, „bis einer mathematisch nicht mehr in der Lage ist, die Meisterschaft zu gewinnen.“

## Eine Frage des Respekts

Noch beherrsche gegenseitiger Respekt auch das interne Duell, sagt Wolff, und die erste Pole-Position von Bottas wäre ein perfekter Beweis dafür gewesen, wäre nicht sonntags der Platzwechsel angeordnet worden, so einleuchtend der für jeden Rennstrategen auch war. Die Angst davor, schon frühzeitig zur Nummer zwei abgestempelt worden zu sein, wird bei Valtteri Bottas bleiben. Dazu war die Anweisung von der Mercedes-Box zu eindeu-



# edes?

tig: „Halte Lewis nicht auf!“ Teamchef Toto Wolff gibt zu: „Es war ein sehr harter Funk-spruch, den wir über all die Jahre nicht machen mussten.“ Damit war der Ab-sturz vom Pole-Setter zum Beifahrer be-siegelt. Hamilton hatte den Stra-tegiehandel vor-geschlagen: „Ich kann Vettel viel-eicht einholen. Falls es nicht klappt, lasse ich Valtteri wieder vorbei.“

Was soll einer auch machen, der gerade erst die Chance seines Lebens ergriffen hat, um im Top-Team Platz zu nehmen. Zumal sein Vertrag für ein Bewährungs-jahr gilt. Der Finne muss schnell genug sein, um Hamilton den nötigen Druck zu machen und Mercedes am Jahresende auch wieder den Konstrukteurstitel einzubringen – aber darf er im erwarteten Duell auch Hamilton wichtige Punkte im Zweikampf mit Vettel wegnehmen? Durch die veränderte Rangfolge von Bahrain hat der Brite zumindest nur sieben statt zehn Punkte auf den Heppenheimer eingebüßt. Am Ende kann das über die WM entscheiden, und das weiß man auch bei Mercedes.

## Team in der Zwickmühle

Zwischen Manama und Sotschi lief in der Teamzentrale in Brackley nicht nur das technische Entwicklungsrennen auf Hochtouren, auch die Stra- tegie und die



In Bahrain musste Valtteri Bottas zum ersten Mal unfreiwillig Platz machen für Lewis Hamilton

Teamführung mussten analysieren, wie sie mit der Zwickmühle – Ferrari einerseits, Bottas andererseits – umgehen. Es geht um die Balance bei Silber. Wolff sagt, dass er den Gedanken an eine dauerhafte Stallregie „überhaupt nicht“ möge, aber die Situation sei nun eben eine andere: „Wenn der Moment kommt, an dem man erkennt, dass man das Rennen verlieren wird, wenn man nichts ändert, muss man unpopuläre Entscheidungen

treffen.“ Das wäre auch eine Probe aufs Exempel, wie still oder explosiv Valtteri Bottas tatsächlich ist. Kimi Räikkönen, sein Landsmann bei Ferrari, ist in einer vergleichbaren, aber doch anderen Situation – dessen Karriere läuft aus. Und mit Vettel versteht er sich von jeher gut. Über die Lage bei Mercedes aber unkt der heutige Fernsehkommentator Martin Brundle: „Wenn Valtteri weiter Pole-Positionen holt und Lewis Punkte wegnimmt, könnte die Fehde zwi-

schen den beiden weitergehen.“ Oder hat Bottas sich schon artig untergeordnet und so vielleicht zur Arbeitsplatzsicherung auf Dauer beigetragen? „So eine Anweisung ist wahrscheinlich das Härteste, was man als Rennfahrer hören kann. Aber ich verstehe das Team komplett, und ich bin ein Teamplayer und würde mich einer Order nie verschließen“, sagte der frisch Degradierete. Man kann sich in etwa vorstellen, wie Nico Rosberg, zumindest in der emanzipierten Endphase seiner Karriere, hinterher reagiert hätte. Weshalb das spanische Sportblatt „Marca“ recht hat mit seiner vernichtenden Bewertung: „Bottas ist nicht Rosberg.“



Formel 1

# Rätselraten statt reiner Tisch



Die Krankenakte von Pascal Wehrlein ist geschlossen, aber die Informationspolitik im Fall des Sauber-Piloten sagt viel aus über die Geheimniskrämer-Branche Formel 1. Die Verwirrungen sind oft hausgemacht.

Von: **Elmar Brümmer**

**D**ie Formel 1 und Political Correctness – das passt häufig nicht so richtig zusammen, und das hat jetzt nichts damit zu tun, dass Chase Carey als neuer Chefverkäufer der Serie gleich am Tisch des türkischen Ministerpräsidenten Erdogan Platz genommen hat. Es geht dabei mehr um jene Art Korrektheit, die die Rennställe so gern in ihren Mitteilungen vor und nach den Rennen pflegen. Wenn man die manchmal für vollen Ernst nehmen würde, dann könnte man sogar den Eindruck gewinnen, dass McLaren und Fernando Alonso kurz vor dem Gewinn des WM-Titels stünden. Ferrari hingegen hat seine Informationspolitik radikal heruntergefahren. Mal kommt ein Kommuniké, mal erscheinen die Fahrer zu Presserunden – manchmal aber auch nicht. Hinter dem Zufallsprinzip steckt Berechnung, und das ist vielerorten so: Die Teams wollen die Meinung bestimmen, und dazu möchten sie die Medien benutzen. Das ist an sich kein Problem. Medienschaffende kennen das, und sie bilden sich ihre eigene Meinung. Weil sie keinen Sponsoren Rechenschaft schuldig sind, und weil sie – wenn die Berichterstatter ihren Beruf richtig verstehen – sich nicht an der Fahrerlagerpolitik beteiligen.

Vor allem aber, weil sie noch andere Quellen haben und in der Recherche hinzuziehen. Diese Pflicht und Freiheit gefällt natürlich nicht allen, weil die Wahrheit eben häufig auch unbequem ist. Und dann sind es eben wieder „die Medien“, die falsch berichtet

haben. Pascal Wehrlein, der zum Glück nach seinem schweren Unfall beim Juxrennen in Miami wieder genesene und im dritten Grand Prix endlich auch fahrtaugliche Sauber-Pilot, hat in Bahrain über seine Verletzung, seine Rehabilitation und seine Gefühle gesprochen. Man merkte, wie froh er war, endlich wieder dabei zu sein, schließlich geht es für den ausgeliehenen Mercedes-Junior in dieser Saison mehr denn je darum, ob er eine dauerhafte Zukunft in der Königsklasse hat.

Nach all den Wirrungen um die Art und Schwere seiner Verletzung, bei deren Deutung sich auch Teamchefin Monisha Kal-

tenborn und Mercedes-Sportchef Toto Wolff widersprochen hatten, äußerte sich Wehrlein erstmals ausführlich über seine Krankengeschichte: „Ich sage jetzt einfach, was ich hatte: Ich habe mir drei Wirbel gebrochen.“ Dabei handelte es sich um Kompressionsfrakturen in der Brustwirbelsäule, zwei weitere Wirbel seien gestaucht gewesen. Diese Stauchungen hätten im Nacken angefangen. Der 22-Jährige gab dann auch zu: „Ich habe sehr viel Glück gehabt.“

## Eiertanz im Fall Wehrlein

So deutlich hätte man das auch direkt nach dem Race of Champions sagen können, oder vor der ersten Testwoche, vor dem Saisonstart in Melbourne, nach seinem Rückzug am Samstag in Australien oder vor dem Rennen in Shanghai. Aber so politisch (oder medizinisch) korrekt ist die Formel 1 dann auch wieder nicht. Rätsel statt reiner Tisch, erst das hat die Spekulationen befeuert. Wahrscheinlich wollten die Verantwortlichen Wehrlein schützen, weil er es ja schon

schwer genug hatte – bloß nicht den Eindruck erwecken, dass da einer vielleicht nicht fit genug ist für seinen Job. Jetzt, wo die Wahrheit auch durch eindrucksvolle (und von ihm selbst getwitterte) Fotos jenes Stützkorsetts belegt ist, dass er wochenlang tragen musste, ist die Verharmlosung besonders ärgerlich. Von wegen das Training nur ein klein wenig umstellen und auf ein paar Übungen verzichten. Dass er ein paar Tage komplett bewegungsunfähig war, muss er irgendwie verdrängt haben.

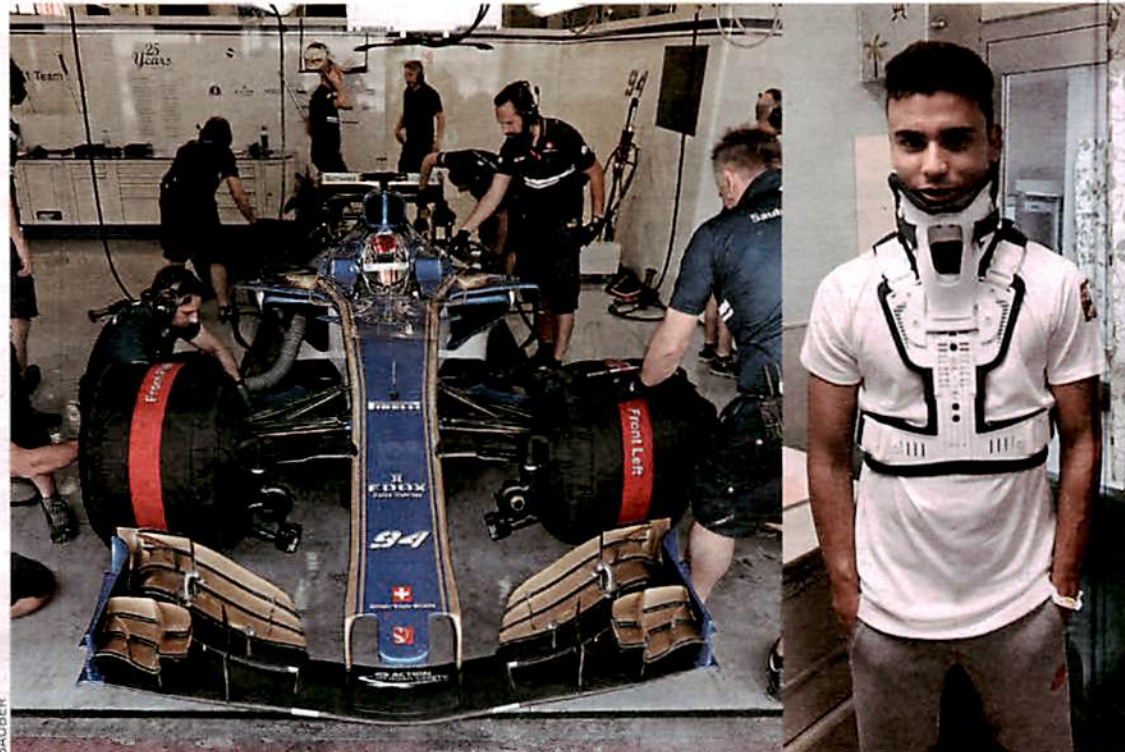
Aus seiner Sicht vielleicht sogar verständlich. Aber am Ende dann die Berichterstatter für die Verwirrungen verantwortlich zu machen, statt die eigene bescheidene Informationspolitik zu überdenken, ist politisch nicht korrekt. Klartext tut eben auch manchmal weh. ■

## RETURN TO SENDER

**Thema: „Political Correctness in der F1“**

Versucht die Formel 1 zu sehr, auf heile Welt zu spielen? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [rmsa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:rmsa-lesertribune@motorpresse.de)

**DIE TEAMS WOLLEN DIE MEINUNG BESTIMMEN. NUR MACHEN DAS DIE MEDIEN NICHT MIT.**



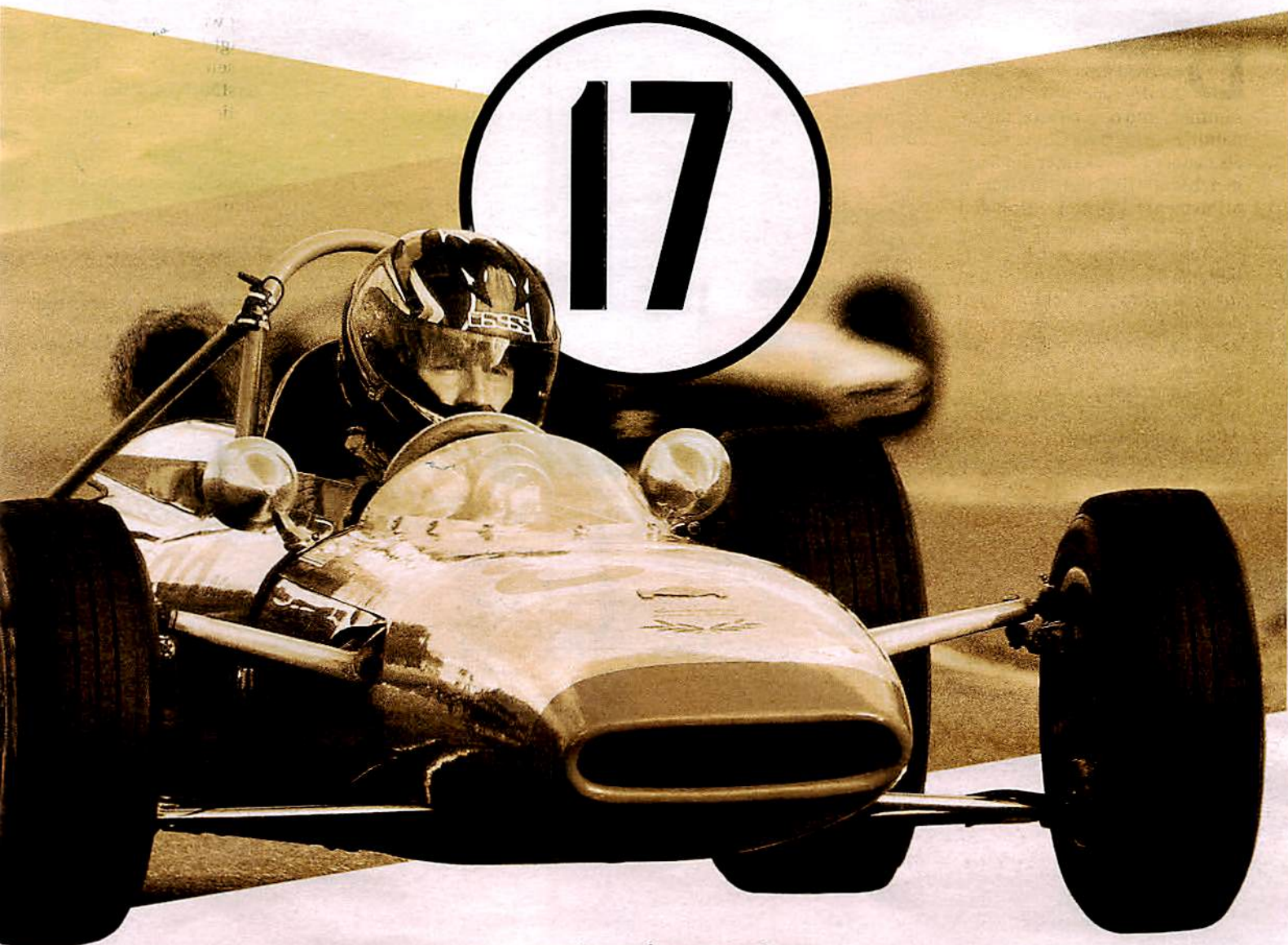
In Bahrain fuhr Pascal Wehrlein sein erstes Rennen für Sauber. Die Schwere der Verletzung blieb lange unklar

**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](http://www.sachsenring-classic.de)

**MOTORRAD  
classic**

**ADAC**  
ADAC Sachsen



**CLASSIC  
KINGS**

**mkr  
SACHSEN**



**Motor  
Klassik**

**DEKRA**



Im Anschluss an den GP Bahrain fand der erste von zwei Testterminen unter der Saison statt. Mercedes versuchte, seinem Reifenproblem auf die Spur zu kommen. Renault probierte neue Aerodynamik-Teile.

Von: Michael Schmidt

Nach sieben Tagen Bahrain hatte keiner mehr Lust auf Bahrain. Dem Grand Prix in dem Königreich folgten zwei Testtage mit 23 Fahrern, die 1901 Runden drehten und dabei 10228 Kilometer abspulten.

Viele neue Teile waren nicht im Gepäck. „Hätten wir neue Teile gehabt, wären sie schon beim Grand Prix zum Einsatz gekommen“, sagte HaasF1-Teamchef Günther Steiner. Renault brachte einen neuen Frontflügel und die Luftdurchleitung durch die Vorderachse. Die Maßnahmen sollten das Aerodynamik-Fenster vergrößern, sodass Renault sein Auto nicht mehr so hart federn muss. Das frisst im Rennen Reifen. Nico Hülkenberg hielt den Daumen hoch: „Die Upgrades funktionieren. Ich habe viele positive Sachen gesehen.“

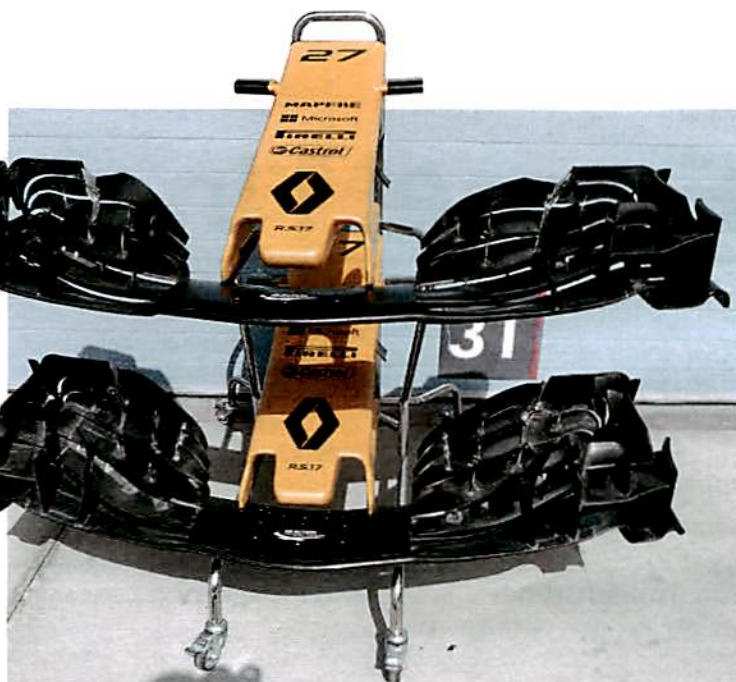
McLaren probierte drei unterschiedliche Heckflügel. Red Bull hatte eine neue Frontflügel-Variante im Einsatz. HaasF1 fuhr

mit Bremscheiben von Carbon Industries statt Brembo. Mercedes bestritt den zweiten Testtag ohne den T-Flügel und mit einer kürzeren Airbox-Finne.

Die Silberpfeile drehten 240 Runden. Man suchte nach Antworten für das Reifenproblem. Lewis Hamilton und Valtteri Bottas fuhren Acht-Runden-Portionen mit Soft- und Supersoft-Reifen und versuchten dabei, dem Rätsel auf die Spur zu kommen, warum die Hinterreifen der weichen Mischungen bei hohen Asphalttemperaturen überhitzen. Die Bedingungen waren mit bis zu 45 Grad Asphalttemperatur ideal. Das Aufarbeiten der Schwachstelle, die Mercedes Rennsieg an Ferrari kostet, hatte höchste Priorität. Alle wichtigen Ingenieure waren vor Ort.

### Nicht alle Antworten

Am Ende zogen die Techniker ein gemischtes Fazit: „Wir haben ein paar Ansätze, aber noch nicht alle Antworten auf unsere Fragen.“ Es war bei praktisch allen Testläufen auf dem Supersoft-Gummi zu erkennen, dass ab der zweiten Runde die Zeiten deutlich anstiegen. Auf den Soft-Reifen waren die Longruns stabiler. Gute Nachricht für Mercedes: Pirelli-Technikchef Mario Isola verspricht: „Wir versuchen, das Arbeitsfenster zu vergrößern.“ Auch Force India wollte Verständnislücken schließen. Sergio Pérez, Esteban Ocon und Alfonso Celis



Alt und Neu: Renaults neuer Frontflügel befindet sich in der unteren Etage

fuhren Vergleichstests mit altem und neuem Aerodynamikpaket und mit unterschiedlichen Bodendruckverhältnissen hinten. Force India treibt das umgekehrte Problem wie Mercedes um. Das Auto bringt die Reifen nur langsam auf Temperatur. Sind sie im Rennen mal im Arbeitsfenster, bleiben sie auch drin.

Ferrari hatte zwei pannenreiche Testtage. Im Pirelli-Testauto musste der Motor getauscht werden. Deshalb verlängerte Pirelli den Test um 100 Minuten und nötigte Sebastian Vettel zu einer Nachtschicht. Am nächsten Tag stand Vettel fünf Stunden untätig herum. Ein Ölleck kostete drei, ein Stromausfall in der Garage zwei Stunden.

Auch andere Teams erwischte es. Red Bull beklagte zwei Motorschäden. Das Team schaffte nur 110 Runden. Toro-Rosso-Testfahrer Sean Gelael legte ein Kabelbrand für drei Stunden lahm. Auch Hülkenberg stand lange in der Garage. Ein Fehler beim Öleinfüllen kostete Zeit. McLaren-Tester Oliver Turvey setzte die Honda-Misere fort. Nach zwei Runden brach die MGU-H. Dann das Wunder am zweiten Tag. Stoffel Vandoorne drehte 88 problemlose Runden und markierte die sechsch schnellste Zeit. „Es war der beste Tag dieses Jahres. Wir konnten endlich Dinge testen, die vorher nicht möglich waren“, strahlte Vandoorne. ■



Stopp nach drei Runden: Ein Kabelbrand legt Gelaels Toro Rosso lahm



Am Haken: Bottas stellt den Mercedes mit Lenkungsdefekt ab

### ALLE RUNDENZEITEN DES BAHRAIN-TESTS

Fahrer	Team	Runden	Zeit/Tag
1. Bottas	Mercedes	143	1.31.280 min (2)
2. Hamilton	Mercedes	97	1.31.358 min (1)
3. Vettel	Ferrari	64 (+ 128 Pirelli-Test)	1.31.574 min (2)
4. Sainz	Toro Rosso	68	1.31.884 min (2)
5. Giovinazzi	Ferrari	93	1.31.984 min (1)
6. Vandoorne	McLaren	88	1.32.108 min (2)
7. Magnussen	HaasF1	88	1.32.120 min (2)
8. Ocon	Force India	60	1.32.142 min (2)
9. Kvyat	Toro Rosso	61	1.32.213 min (2)
10. Paffett	Williams	126	1.32.253 min (2)
11. Sirotkin	Renault	90	1.32.287 min (2)
12. Ricciardo	Red Bull	45	1.32.349 min (1)
13. Grosjean	HaasF1	87	1.32.452 min (1)
14. Massa	Williams	56	1.32.509 min (1)
15. Gasly	Red Bull	65	1.32.568 min (2)
16. Hülkenberg	Renault	74	1.33.624 min (1)
17. Stroll	Williams	35	1.33.729 min (1)
18. Gelael	Toro Rosso	78	1.33.885 min (1)
19. Celis	Force India	71	1.33.939 min (1)
20. Wehrlein	Sauber	91	1.34.462 min (2)
21. Ericsson	Sauber	106	1.34.550 min (1)
22. Turvey	McLaren	17	1.35.011 min (1)
23. Pérez	Force India	70	1.35.015 min (2)

Formel 1

# Formel 1 in zehn Jahren

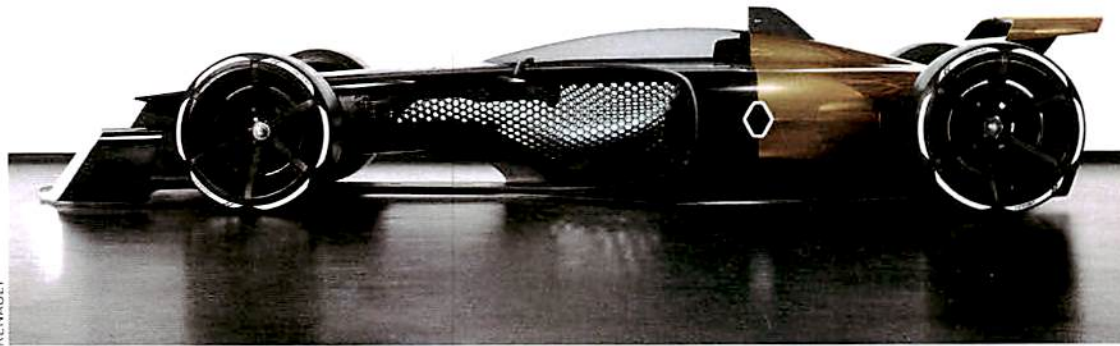
Renault hat mit dem R.S. 2027 seine Idee vom F1-Auto der Zukunft vorgestellt. Die Studie soll die Serien-Kompetenz der Franzosen auf die Rennstrecke bringen.

Von: **Tobias Grüner**

**A**uf den ersten Blick sieht es ziemlich spektakulär aus, was Renault für die Shanghai Auto Show auf die Räder gestellt hat. Geht es nach den Vorstellungen des französischen Autobauers, dann werden die Formel-1-Renner in zehn Jahren mit 1360 PS um die Rennstrecken rasen – und das bei einem Gewicht von nur 600 Kilogramm.

Das wären 400 PS mehr und 128 Kilo weniger als heute. Doch einige Features des auf R.S. 2027 getauften Concept-Cars werden den Traditionalisten unter den Fans sicher übel aufstoßen. So soll die Leistungssteigerung vor allem durch die Erhöhung des Hybridanteils realisiert werden. Die Renault-Designer schlagen sogar vor, dass die Autos in Zu-

kunft voll elektrisch durch die Boxengasse gleiten. Auch der geplante autonome Fahrmodus dürfte langjährige F1-Anhänger irritieren. Bei Safety-Car-Phasen sollen die untereinander vernetzten Rennwagen eigenständig das Tempo einhalten und einen sicheren Weg um die Strecke finden. Der Fahrer hat dann Pause. Zukunftsmusik ist auch die durchsichtige Kuppel aus Kunststoff, die den Piloten gegen herumfliegende Objekte schützen soll. Um die Stars unter der Haube bei der Arbeit besser beobachten zu können, soll ein transparenter Helm entwickelt werden. Zur Verbesserung der Performance hat Renault den R.S. 2027 mit beweglichen Aerodynamik-Elementen ausgerüstet. Flügel sollen sich je nach Fahrsituation mal steiler, mal flacher stellen. So etwas wäre heute vom Reglement noch verboten. Als Showeffekt sind LEDs an den Rädern montiert, mit denen die Platzierung des Piloten im Rennen angezeigt wird. ■



Das Cockpit ist im unteren Bereich einsehbar. Oben schützt eine Kuppel gegen herumfliegende Objekte

Formel 1

# Neue Pläne für NY-Rennen

Der Formel-1-Kalender für 2018 wird 21 Termine umfassen. Für die Zukunft arbeiten die neuen F1-Bosse an Rennen in New York und Las Vegas. Der Grand Prix von New York könnte ein Nachtrennen werden.

Von: **Michael Schmidt**

**D**as Formel-1-Jahr 2017 ist erst drei Rennen alt, da wird schon wieder an der nächsten Saison gebastelt. Sie soll 21 Rennen umfassen. Malaysia fliegt raus. Dafür sind der GP Deutschland (Hockenheim) und der GP Frankreich (Paul Ricard) wieder mit dabei. Die Termine sollen künftig nicht mehr dem üblichen Schema folgen. Die neuen Formel-1-Herren arbeiten in-

tensiv daran, Kollisionen mit anderen Großereignissen des Sports zu vermeiden. Dieses Jahr sind zum Beispiel der GP Monaco, das Indy 500 und das 24-Stunden-Rennen am Nürburgring genauso unglücklich am selben Tag angesetzt wie der GP England und das Wimbledon-Finale. Anlass für die neue Herangehensweise bei der Kalenderplanung war der GP Australien in diesem Jahr. Der Saisonauftakt der Formel 1 kollidierte mit dem Spielbeginn der Australian Football League. Das kostete die TV-Übertragung des Grand Prix in Australien viele Zuschauer. Liberty Media möchte auch den amerikanischen Markt aktivieren und mit zusätzlichen Rennen das Interesse an der Formel 1 in den USA stärken. Chase Carey, Ross Brawn und Sean Bratches arbeiten an einer Wiederbelebung alter Pläne von Bernie Ecclestone. Ein Grand Prix in

New York 2019 soll auf gutem Weg sein. Er könnte theoretisch bereits 2018 stattfinden, wenn alle Genehmigungsverfahren abgeschlossen sind. Als Strecke ist immer noch der von Hermann Tilke entworfene, 5,15 Kilometer lange Kurs von Weehawken am New-Jersey-Ufer des Hudson Ri-

ver mit Blick auf Manhattan im Gespräch. Ross Brawn kann sich sogar ein Nachtrennen auf der Strecke vorstellen, die vom Layout her dem Baku Street Circuit ähnelt. Auch mit Las Vegas wird weiter verhandelt. Dort steht ein Rennen mitten durch die Stadt zur Debatte. ■



Mehr als einen Showrun gab es vor der New Yorker Skyline noch nicht

# Solidarität nach Formel-4-Crash

Das Schicksal von Billy Monger hat die Rennsportwelt schockiert. Der erst 17 Jahre alte Formel-4-Junior verlor bei einem schweren Rennunfall in Donington beide Beine.

Von: **Tobias Grüner**

**D**ank gesteigener Sicherheitsstandards in allen Serien sind schwere Verletzungen auf der Rennstrecke heutzutage zum Glück eine Seltenheit. Umso größer ist der Schock, wenn doch mal wieder etwas Schlimmeres passiert. So hat die Motorsportwelt tagelang um Billy Monger gezittert. Der englische Teenager war beim Formel-4-Rennen in Donington Park ohne Chance auszuweichen mit hoher Geschwindigkeit frontal auf das stehende Auto des Finnen Patrik Pasma gerast. Nur mit Glück überlebte der 17-jährige den Crash. Weil Monger in seinem völlig zerstörten Rennwagen eingeklemmt war, dauerte



Der Unfall von Billy Monger in Donington berührt viele Motorsport-Fans

die Bergung mehr als 90 Minuten. Per Helikopter ging es direkt ins Krankenhaus, wo der junge Pilot in ein künstliches Koma versetzt wurde. Wegen der schweren Verletzungen mussten die Ärzte beide Beine amputieren. Das Schicksal von Billy Monger hat in der Renngemeinde große

Anteilnahme ausgelöst. Über eine Spendenseite wurden innerhalb einer Woche 900 000 Euro für den Piloten gesammelt. Unter den Wohltätern waren auch Jenson Button, Max Verstappen und das Williams-F1-Team, die jeweils fünfstelligen Summen überwiesen. ■

## NACHRICHTEN

### NEUES FORMEL-2-AUTO

Die Formel 2 wird 2018 mit einem neuen Chassis fahren. Das ursprünglich für 2017 vorgesehene Debüt war aus Kostengründen um ein Jahr verschoben worden. Das neue Chassis, das den dann sieben Jahre alten Dallara GP2/2011 ablösen wird, muss nach allen Sicherheitsnormen der Formel 1 gebaut sein. Das treibt die Kosten nach oben. Als Motor kommt ein V6-Biturbo zum Einsatz. Basis ist möglicherweise der aufgeladene Dreiliter-Turbo von Nissan.

### MALLYA FESTGENOMMEN

Force-India-Besitzer Vijay Mallya wurde nach dem Bahrain-Rennen kurzzeitig in London festgenommen. Der Unternehmer befindet sich im Rechtsstreit mit mehreren Banken, weshalb Indien die Auslieferung beantragt hat. Gegen eine Kaution von 770 000 Euro wurde Mallya aber wieder freigelassen.

## IndyCar Alabama

# Schleichender Plattfuß kostet Power den Sieg

Drei Rennen, drei Sieger – und ein Pechvogel. Diesmal kostet ein Plattfuß Will Power den Sieg. Josef Newgarden bedankte sich. Der Star in Alabama aber war einer, der gar nicht im Rennauto saß: Indy-Rookie Fernando Alonso.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie IndyCar-Serie hat nach drei Rennen drei Sieger. Sébastien Bourdais gewann den Saisonauftakt in St. Petersburg, James Hinchcliffe das Stadtrennen von Long Beach und Josef Newgarden den dritten Lauf im Barber Motorsports Park. Will Power hätte alle drei Rennen gewinnen können, kam aber kein einziges Mal in die Top 10. In St. Pete stoppte den Australier ein Defekt an der Einspritzung, in

Long Beach eine Kollision mit Charlie Kimball. Diesmal brachte ihn ein schleichender Plattfuß um den Sieg. Nach der von Spencer Pigot ausgelösten zweiten Gelbphase und dem Massenansturm an die Tankstelle brachte Penske Power vor Newgarden und Scott Dixon wieder auf die Strecke. 14 Runden vor Schluss wurde Power plötzlich langsam und gab die Führung an Newgarden ab. Penskes Neuzugang wehrte alle Angriffe von Dixon

erfolgreich ab. Sein Vorsprung im Ziel betrug knapp über eine Sekunde. Während Bourdais mit 117 Punkten die Meisterschaft anführt, liegt Power mit 50 Zählern nur auf Rang 14.

Star der Veranstaltung war Fernando Alonso. Der Spanier wollte das Andretti-Team kennenlernen, mit dem er beim Indy 500 antritt. Alonso gab sich demütig: „Ich werde viel Hilfe von meinen Teamkollegen brauchen. Ohne Hilfe bräuchte ich zwei Jah-

re, um alles zu lernen. Mit ein bisschen Hilfe sechs Monate. Ich habe aber nur zwei Wochen.“ Juan Pablo Montoya bot seinem Ex-Formel-1-Kollegen bereits Unterstützung an: „Wenn er geduldig ist und den Speed langsam aufbaut, kann er es schaffen.“ ■

## INDYCAR: ALABAMA

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Josef Newgarden	1:54.08,707 h
2. Scott Dixon	+1,049 s
3. Simon Pagenaud	+2,571 s
4. Hélio Castroneves	+11,160 s
5. Alexander Rossi	+12,047 s
6. James Hinchcliffe	+12,591 s
7. Tony Kanaan	+15,411 s
8. Sébastien Bourdais	+16,066 s
9. Takuma Sato	+20,177 s
10. Mikhail Aleshin	+20,707 s

### Punktestand nach 3 Läufen

1. Bourdais	117 Punkte
2. Dixon	111
3. Newgarden	110
4. Pagenaud	106
5. Hinchcliffe	102



Massenansturm an die Box unter Gelb: Newgarden liegt vor Dixon

# Lamborghini-Heimsieg in Monza



Mit einem Monsterfeld von 50 GT3-Rennwagen startete der Blancpain GT Endurance Cup in Monza in die neue Saison. Nach einem wüsten Startunfall, der 13 Autos eliminierte und einen Rennabbruch zur Folge hatte, sicherte sich Lamborghini den ersten Saisonsieg.

Von: **Andrew Cotton**

**W**enn es nach mir geht, könnte es jetzt in der restlichen Saison gern so weitergehen“, kommentierte der Lambo-Pilot Christian Engelhart nach dem überlegenen Sieg in Monza. Der Ingolstädter siegte beim Lambo-Heimspiel in Monza zusammen mit seinen Teamkollegen Andrea Caldarelli und Mirko Bortolotti mit 29 Sekunden Vorsprung auf den AF-Corse-Ferrari 488 GT3 von Pasin Lathouras, Michele Rugolo und Alessandro

Pier Guidi, als bestes nicht-italienisches Fahrzeug kam der HTP-Mercedes AMG GT3 von Maximilian Buhk, Jimmy Eriksson und Franck Perera auf Platz drei.

Das Rennresultat entsprach in etwa der Fahrzeugverteilung im 50 Wagen starken Feld beim Saisonauftakt: Mercedes stellte mit 13 Autos das stärkste Aufgebot, dahinter folgten Lamborghini und Ferrari mit jeweils zehn GT3-Fahrzeugen, dann folgten Audi (sechs R8 LMS) und McLaren (vier 650 S GT3). Die Schlusslichter bildeten Jaguar mit zwei Autos sowie Aston Martin, BMW und Porsche mit nur einem Fahrzeug.

## 32 GT3-Autos in 1 Sekunde

Das Zeittraining dokumentierte eine große Ausgeglichenheit im Feld: Die ersten 32 Fahrzeuge lagen in einer Sekunde, mit Ferrari, Lamborghini, Bentley, Nissan, Aston Martin und Mercedes lagen sechs GT3-Hersteller in den Top-Ten. Entscheidend war jedoch die Frage, wie viele frische Reifensätze man sich für das dreistündige Rennen aufgespart

## IN MONZA WAR DIE REIFENSTRATEGIE WICHTIG: DIE MEISTEN TOPTEAMS SPARTEN SICH DREI SÄTZE FÜRS RENNEN AUF.

hatte – letztlich erwies es sich als die richtige Wahl, drei frische Reifensätze für das Rennen zu reservieren und dafür lieber etwas Performance im Qualifying zu opfern. Dazu mussten die Teams das größere Bild im Auge behalten: Die Anzahl der Reifensätze war in Monza auf fünf limitiert, bei den folgenden Rennen können zwei Sätze aus Monza weiterverwendet werden – dazu gibt es vier frische Reifensätze.

Weil Monza als Strecke mit einem geringeren Energieeintrag in den Reifen gilt, kreuzten sich viele Strategien, dazu hatten die

leichteren Fahrzeuge gegen Ende der Stints Vorteile.

Die Reifenstrategie entschied dann auch das Rennen: Der GRT-Grasser-Lamborghini-Pilot Andrea Caldarelli konnte sich im zweiten Rennstint vom verfolgenden AF-Corse-Ferrari von Victor Shaytar absetzen – der Italiener hatte frische Reifen, der Ferrari jedoch gebrauchte. Der Vorsprung des Grasser-Lamborghini wuchs in diesem Stint von 5 auf 25 Sekunden an, damit war die Vorentscheidung im Rennen gefallen, zumal auch Lambo-Schlussfahrer Engelhart noch einen dritten frischen Reifensatz verwenden konnte.

Ferrari hatte einen zusätzlichen Reifensatz im Qualifying verwendet, was ihnen zwar die Pole-Position eingebracht hatte, doch Startfahrer Pasin Lathouras verwachte bereits in der ersten Schikane und musste zwei Fahrzeuge passieren lassen: Das neue Führungstrio bestehend aus Lamborghini, Ferrari und Bentley setzte sich schnell vom Rest des Feldes ab, doch der Bentley von



**Knalleffekt:** Kurz nach dem Start löste der Bentley einen Massencrash aus



**Farbenfrohes Spektakel:** Im Endurance Cup sind Qualität und Quantität top

Guy Smith wurde als Auslöser des massiven Startcrashes disqualifiziert: Smith hatte beim Start den Lamborghini von Ezequiel Pérez Companc in die Wiese gedrückt, der sich auf dem Gras drehende Huracán GT3 schoss zurück ins Feld und eliminierte dabei 13 weitere GT3-Fahrzeuge – die Rennleitung hatte keine andere Wahl, als das Rennen mit der roten Flagge zu unterbrechen.

### Bentley ignorierte Strafen

Das Bentley-Werksteam ignorierte nach dem Restart aber die Stop&Go-Penalty mit 15 Sekunden Standzeit der Rennleitung sowie später auch noch die Disqualifikation mit der schwarzen Flagge, was zu allerlei hitzigen Diskussionen im Fahrerlager führte. Für Bentley war die Dis-

qualifikation besonders bitter, denn auch die Engländer hatten im Zeittraining auf die beste Reifenstrategie gesetzt – und sich drei Reifensätze fürs Rennen aufgespart (siehe auch Seite 16).

Das Duell an der Spitze zwischen Lamborghini und Ferrari wurde wie erklärt letztlich über die Reifenstrategie entschieden – und die Reifen waren schon vor der neuen Saison das größte Fragezeichen, weil es bei Testfahrten besonders bei Lamborghini und Audi zu zahlreichen Reifenschäden gekommen war.

Pirelli hat über den Winter die Produktion der GT-Reifen von Rumänien in die Türkei verlegt, dazu forderten die Teams einen neuen Reifen, der besonders in Spa Doppelstints aushalten sollte. Die Kombination dieser bei-

## »WEGEN DER NEUEN REIFEN MUSSTEN WIR AUCH DIE BOP NEU REKALIBRIEREN.«

GT-Promoter Stéphane Ratel

den Faktoren sorgte über den Winter für zahlreiche Probleme, zumal die Einführung des neuen Reifens ursprünglich erst für 2018 geplant war. Fakt ist: Beim Sprint Cup in Misano gab es ebenso Reifenschäden wie beim Saisonstart des Endurance Cup in Monza, Pirelli untersucht die einzelnen Fälle noch. Der neue Reifen führte auch zwangsläufig zu kleineren Anpassungen bei

der Bop: „Hier mussten wir die Autos auf die neuen Reifen rekalisieren“, erklärt GT-Promoter Stéphane Ratel, der insgesamt zufrieden war mit dem großen Hersteller-Zuspruch, außer bei Aston Martin, BMW – und besonders bei Porsche.

### Ratel: Kritik an Porsche

„Man muss berücksichtigen, dass die meisten Hersteller ihren Fokus entweder auf GTE oder GT3 setzen, und bei Aston Martin, Porsche und BMW liegt die Konzentration im Moment auf der GTE-Klasse.“ Ratel hofft auf mehr Zuspruch beim Saisonhighlight in Spa: „Der Fall Porsche ist recht enttäuschend, wenngleich man berücksichtigen muss, dass sie mit LMP1, GTE und GT3 an allen Fronten aktiv sind.“

Sieger Andrea Caldarelli sagte nach dem Rennen: „Der Schlüssel zum Erfolg war unsere Reifenstrategie. Wir haben in den ersten beiden Qualifying-Sessions nur gebrauchte Reifen vom Vortag benutzt, denn es war entscheidend, im Rennen drei frische Reifensätze zu haben. Ich kenne das aus Japan, da gewinnt ebenfalls die Konstanz das Rennen.“ Doch hatte nicht auch Lamborghini Reifenschäden bei den Vortests? „Wir waren besonders in den ersten Runden eines Stints sehr vorsichtig mit den Reifen, um bloß keine Schäden zu riskieren“, so Caldarelli. „Außerdem haben wir das Auto so abgestimmt, dass wir auf der sicheren Seite waren.“

Pirelli-GT-Chef Matteo Braga lobte: „Das Grasser-Team hat sich sehr vernünftig auf das Rennen vorbereitet – und sie sind dann dafür belohnt worden. Konstanz war eben der Trumpf!“ ■

## BLANCPAIN GT ENDURANCE CUP, SAISONAUFTAKT IN MONZA

**Länge der Strecke:** 5,793 Kilometer; **Renndistanz:** 92 Runden gleich 532,956 Kilometer  
**Pole-Position:** 1.47,423 min (#50 AF-Corse-Ferrari 488 GT3; Alessandro Pier Guidi)  
**Schnellste Runde:** 1.49,375 min (#97 Oman-Racing-Aston-Martin V12 GT3; Johnny Adam)

1. #63 Engelhart/Caldarelli/Bortolotti	GTR Grasser Racing	Lamborghini Huracán GT3	3:24.15,027 h
2. #50 Lathouras/Rugolo/Pier Guidi	AF Corse Racing	Ferrari 488 GT3	+29,360 sec
3. #84 Buhk/Perera/Eriksson	HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+38,280 sec
4. #55 Cioci/Calado/Fischella	Kaspersky Motorsport	Ferrari 488 GT3	+43,666 sec
5. #72 Shaytar/Molina/Rigon	SMP Racing	Ferrari 488 GT3	+47,684 sec
6. #8 Abril/Soulet/Soucek	Bentley Team M-Sport	Bentley Continental GT3	+53,861 sec
7. #97 Al Harthy/Adam (1. PAM)	Oman Racing Team	Aston Martin V12 GT3	+1.15,544 min
8. #11 Broniszewski/Cressoni/Rizzoli (2. PAM)	Kessel Racing	Ferrari 488 GT3	+1.17,045 min
9. #58 Barnicoat/Bell/Ledogar	Strakka Racing	McLaren 650 S GT3	+1.17,554 min
10. #4 Stolz/Christodoulou/Buurman	Black Falcon	Mercedes AMG GT3	+1.29,540 min
11. #44 Toredoff/Kane/Fumanelli	Strakka Racing	McLaren 650 S GT3	+1.35,877 min
12. #17 Leonard/Winkelhock/Dennis	Teams WRT	Audi R8 LMS	+1 Runde
13. #22 Simmons/Moore/Parry	Team RJN Motorsport	Nissan GT-R Nismo GT3	+1 Runde
14. #48 Heyer/Assenheimer/Dontje	HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+1 Runde
15. #53 Hommerson/Machiels/Bertolini (3. PAM)	Spirit of Race	Ferrari 488 GT3	+1 Runde
16. #33 Salikhov/Mattschul/Keilwitz (4. PAM)	Rinaldi Racing	Ferrari 488 GT3	+1 Runde
17. #87 Beaublique/Bastian/Gounon (5. PAM)	AKKA ASP	Mercedes AMG GT3	+1 Runde
18. #86 Gabbiani/Faulkner/Skeen (6. PAM)	HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+1 Runde
19. #16 Morley/Toril/Metzger (7. PAM)	Black Falcon	Mercedes AMG GT3	+1 Runde
20. #60 Costantini/Amici/Lind (8. PAM)	Raton Racing	Lamborghini Huracán GT3	+1 Runde

# Audi-Doppelsieg bei der 24h-Generalprobe



Phoenix Racing holte sich vor den Markenkollegen von WRT den Sieg

Phoenix Racing und WRT heimsten beim 24h-Quali-Rennen einen Doppelsieg für Audi ein. Sie profitierten dabei vom Pech des Siegers der Herzen – dem Glickenhaus-Renner, der eine halbe Stunde vor Schluss ausschied. Der Falken-Porsche komplettierte das Podium.

Von: **Bianca Leppert**

**E**s scheint sich auf der Nürburgring-Nordschleife ein Trend abzuzeichnen. Zumindest wenn man beide VLN-Läufe und das 24h-Qualirennen über sechs Stunden zusammen betrachtet: Am Ende freut sich immer der Zweite. Während die

Entscheidung in den letzten Runden bei den VLN-Rennen zwei Mal zugunsten des Manthey-Porsche ausging, waren diesmal Phoenix Racing mit Mike Rockenfeller, Nicolaj Møller Madsen und Dennis Busch im Audi R8 LMS die Nutznießer.

## Drama bei Glickenhaus

Zum ersten Mal seit dem Engagement des Auto-Enthusiasten James Glickenhaus seit dem Jahr 2011 schien der Prototypen-Renner eine echte Chance auf den Gesamtsieg zu haben. Aus der ersten Runde kam man gar mit einer Doppelführung zurück.

Zunächst musste man den SCG003C mit der Nummer 704 bereits in der Anfangsphase wegen auffälliger Telemetrie-Daten in der Box abstellen, dann erwischte es in der letzten halben Stunde des Rennens auch die

702. Zuvor stellten sich die Nordschleifen-Fans bereits auf den Premiersieg ein, die Moderatoren interviewten die Teammitglieder in der Boxengasse zum sich abzeichnenden Erfolg – nur wenige Minuten später kam die Meldung, das gelbe Auto sei in der Aremberg-Kurve abgefliegen.

Die erste Vermutung der Ingenieure: Bremsprobleme. Teambesitzer James Glickenhaus meldete sich inzwischen zu Wort: Man werde mit beiden Autos wieder beim 24h-Rennen am Start sein.

Dabei wird die Konkurrenz das bisher eher weniger beachtete Team nun besonders aufmerksam verfolgen. Denn mit einer Rundenzeit von 8:16 Minuten im Rennen auf der längeren 24h-Streckenvariante ließ aufhorchen. Hört man sich bei den Fahrern um, gilt der SCG003C unbestritten als schnellstes Auto

auf der Strecke – ohne, dass es Änderungen bei der Balance of Performance gegeben hat. Offenbar machte das Team selbst große Fortschritte.

Mit Phoenix Racing stand dennoch ein verdienter Sieger auf dem obersten Treppchen. Die Mannschaft, die seit diesem Jahr keine Werksunterstützung in der GT3 mehr genießt, mischte die meiste Zeit an der Spitze mit. Der Audi R8 LMS GT3 mit Dunlop-Bereifung überquerte die Ziellinie schließlich mit 18,8 Sekunden Vorsprung vor dem besten werksunterstützten Audi R8 LMS von WRT Racing mit Nico Müller und Frédéric Verusch am Steuer.

Vor allem in der Anfangsphase legte man bei Phoenix den Grundstein zum Sieg. Von Platz 8 gestartet, arbeitete sich Rockenfeller bereits nach drei Runden auf Platz 2 nach vorne.

„Ich glaube, wir haben alle drei unseren Teil dazu beigetragen“, sagte Rockenfeller. „Es ist immer gut, wenn du von Anfang an vorne mitmischst. Wir waren immer am Drücker, aber haben natürlich auch von dem Ausfall von Glickenhauss profitiert.“

Besonders Ex-Audi-TT-Cup-Pilot Nicolaj Møller-Madsen und Dennis Busch dürften die wenigsten auf dem Favoriten-Radar gehabt haben.

### Dunlop-Trend an der Spitze

Neben den Last-Minute-Renn-Entscheidungen zeichnete sich in diesem Rennen ein weiterer Trend ab: Die Autos, die das Rennen über weite Strecken dominierten, hatten alle Dunlop-Reifen aufgezogen. So auch der zweitplatzierte WRT-Audi, der in der letzten Runde noch ordentlich Druck vom Falken-Porsche bekam. Dem Trio Jörg Bergmeister, Laurens Vanthoor und Dirk Werner gelang es aber nicht, die Konzern-Konkurrenz noch in die Knie zu zwingen. Porsche hatte vor dem Rennen aufgrund einer Balance of Performance-Anpassung ein Millimeter kleinere Restriktoren hinnehmen müssen (siehe News-Spalte rechts).

Der Land-Audi, der bisher immer ein sicherer Podiumskandidat war, verpasste die Top 3 mit dem vierten Rang knapp. Christopher Mies, Pierre Kaffer und Kelvin van der Linde waren mit der neuen Spezifikation der Michelin-Reifen unterwegs, die die Franzosen ihren Teams zum Quali-Rennen erstmals zur Verfügung stellten. Hörte man sich bei den Michelin-Kunden um, fiel immer wieder das Wort „besser“. Zuvor gab es große Probleme mit der Dauerhaltbarkeit der Reifen.

Der beste Mercedes lief mit dem Black-Falcon AMG GT3 von Dirk Müller, Thomas Jäger, Maro Engel und Jan Seyffarth auf Platz 5 ein. Im Qualifying war noch der HTP-Mercedes tonangebend:



Die Glickenhauss-Mannschaft wurde zum Sieger der Herzen ernannt

## »DAS GLICKENHAUS-AUTO WAR DEFINITIV DAS SCHNELLSTE AUF DER STRECKE. DIE SIND GANZ VORNE MIT DABEI.«

Jörg Bergmeister

Christian Hohenadel dominierte das Geschehen mit einer Zeit von 8:14,254 Minuten. Im Rennen war jedoch bereits in Runde vier Feierabend. Nordschleifen-Ass Hohenadel lief auf einen langsam fahrenden Porsche auf, traf diesen hinten links und krachte daraufhin in der Hohenrain-Schikane in die Reifenstapel. Damit konnte die HTP-Mannschaft einpacken. Weil alle anderen Autos beim Auftakt zur Blancpain Endurance-Series in Monza gebraucht wurden, hatte man nur einen AMG GT für die Nordschleife dabei.

### Technik-Sorgen bei BMW?

BMW reihte sich als Trio mit den M6 GT3 von Rowe, Schubert und Schnitzer auf den Rängen 6 bis 8

ein. Der Frikadelli-Porsche und der Manthey-Porsche komplettieren die Top 10.

Eine Steigerung für BMW, wenn man bedenkt, dass das beste Ergebnis der Bayern in den VLN-Rennen Platz 10 beim zweiten Lauf war. Allerdings dürften die Technik-Gebrechen noch Grund zur Sorge vor dem 24h-Rennen geben: Während bei der VLN 2 eines der Schnitzer-Autos mit Elektronikproblemen das ganze Rennen über in der Box stand, erwischte es dieses Mal eines der Schubert-Autos. Die Wassertemperatur stieg so stark an, dass man den M6 vorzeitig in der Box parken musste.

Ebenfalls mit Technikproblemen ärgerte man sich bei Bentley herum. Man bestätigte abermals den Eindruck, dass man sich mit dem Continental GT3 auf der Nordschleife stark weiterentwickelt hat – wohl auch dank der neuen Yokohama-Reifen. Doch im Qualifying war bereits eine gerissene Antriebswelle zu beklagen, im Rennen folgte an einem Auto ein Turbolader-Defekt und am anderen ebenfalls ein Technikproblem, was beide Autos eliminierte. Bei Haribo Racing lief es aufgrund eines defekten Dämpfers nicht rund. ■

### ROLL-OUT

Wie bei den vorangegangenen VLN-Veranstaltungen sollte die Rolle zur Messung der vom DMSB vorgeschriebenen Fahrzeughöhe von 70 Millimetern auch beim 24h-Qualirennen zum Einsatz kommen. Der Plan ging zum Freien Training noch auf, im ersten Qualifying wurde die Messung nach offizieller Begründung zeitweise wegen Regens und den damit verbundenen Ungenauigkeiten mit Regenreifen ausgesetzt. Im Rennen war die Rolle schließlich nach einer kurzen Phase erneut außer Betrieb. Ein Auto rollte offenbar mit einem Reifenschaden darüber und beschädigte dabei wiederum das Messinstrument. Bisher ist die reibungslose Nutzung also nicht gegeben.

### GEÄNDERTE BOP-VERSION

Bereits vor dem 24h-Qualirennen erhitze die Balance of Performance-Änderung einige Gemüter. Porsche bekam um 1 Millimeter kleinere Restriktoren aufgebremst – und sah sich dadurch von den Regelhütern bestraft, dass man nicht wie die anderen GT3-Hersteller geblufft habe. Der BoP-Ausschuss um Norbert Kreyer begründete die Entscheidung wiederum mit den Top-Speed-Messungen und den Rundenzeiten, die sich aus der Datenauswertung ergeben hätten. Mercedes bekam um 0,4 Millimeter größere Restriktoren als Ausgleich für die Anpassungen beim Schalldämpfer.

### NEUE TANKFÜLLMENGE

Ebenfalls neu in der Balance of Performance-Tabelle: die erlaubte maximale Kraftstoff-Füllmenge für GT3-Fahrzeuge. Sprich: Die Liter-Anzahl, die beim Boxenstopp nachgetankt werden darf. Der Hintergrund: So will man einerseits aus Sicherheitsgründen vermeiden, dass es zu überschwappendem Benzin kommt, zum anderen sollen so alle Fahrzeuge jetzt nur noch in der Lage sein, Stints von acht Runden zu fahren.

## ADAC QUALIFIKATIONSRENNEN 24H-RENNEN, 6 STUNDEN

### Pole-Position

# 47 Christian Hohenadel (HTP Motorsport, Mercedes AMG GT3, SP9) 8:14,254 min

### Schnellste Runde

# 702 Mutsch/Simonsen/Laser (Traum Motorsport, SCG003C, SP-X) 8:16,846 min

1.	#5	Rockenfeller/Møller Madsen/Busch	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	41 Runden
2.	#9	Müller/Vervisch	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS	SP9	+ 18,870 sek
3.	#44	Bergmeister/Werner/Vanthoor	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 22,632 sek
4.	#28	Mies/Kaffer/van der Linde	Audi Sport Team Land	Audi R8 LMS	SP9	+ 38,940 sek
5.	#3	Müller/Jäger/Engel/Seyffarth	Mercedes-AMG Team Black Falcon	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 58,655 sek
6.	#99	Eng/Sims/Martin/Basseng	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9	+ 59,682 sek
7.	#19	Klingmann/Müller/Onslow-Cole/Edwards	Schubert Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 2:18,000 min
8.	#43	Lynn/Felix da Costa	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	SP9	+ 2:21,991 min
9.	#31	Bachler/Luhr/Christensen	Frikadelli Racing Team	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 2:32,600 min
10.	#911	Dumas/Lietz/Pilet	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 2:32,895 min

Blancpain GT Endurance Cup

# Bentley ohne Titelchancen?

Der Startunfall beim Lauf in Monza und die nachfolgende Disqualifikation des Top-Bentley erhitzten die Gemüter: Bentley fühlt sich um die Titelchancen für 2017 betrogen.

Von: **Andrew Cotton**

**D**as Bentley-M-Sport-Team galt vor dem Saisonstart des Blancpain GT Endurance Cup als potenzieller Titelfavorit – nach dem Auftakt in Monza sind die Titelträume schon wieder passé: Pilot Guy Smith wurde von der Rennleitung als Verursacher des massiven Startcrashes bestimmt. Nach dem Restart hätte der Brite eine Stop&Go-Strafe absitzen sollen, die er jedoch nicht antrat. Auch die schwarze Flagge als Zeichen der Disqualifikation ignorierte Smith auf Anweisung des Teams.

Damit verlässt Bentley Monza mit den Punkten für einen sechsten Platz im Schwesterauto – und sieht sich seiner Titelchancen

beraubt. „Der Unfall war nicht meine Schuld, ich bin im fünften Gang von hinten angeschoben worden“, rechtfertigt sich Guy Smith. Teamkollege Oliver Jarvis hält fest: „Aufgrund der Daten ist klar zu erkennen, dass die Kollision mit dem Lamborghini die Folge eines anderen Kontaktes war, daher zweifeln wir die Entscheidung der Stewards an. Die

Stewards hatten uns aber zugesagt, dass wir die Entscheidung anfechten könnten, was ja zwangsläufig bedeutete, dass wir weiterfahren. Nach dieser Diskussion gab es offenbar ein Kommunikationsproblem zwischen den Offiziellen, was dann zur schwarzen Flagge für Guy Smith führte – jetzt stehen wir mit leeren Händen da!“

Bei Bentley verweist man darauf, dass man die Stop&Go-Strafe angetreten hätte, wenn klar kommuniziert worden wäre, dass kein Einspruch möglich sei.

„Wir hatten drei frische Reifensätze fürs Rennen und wären auch nach Verbüßung der Strafe noch chancenreich im Rennen um den Sieg gewesen“, behauptet Bentley-Pilot Oliver Jarvis. ■



Das Top-Auto von Bentley wurde in Monza als Verursacher des Startcrashes disqualifiziert. Die Frage lautet: Zu Recht?

Technik: TW-Prototypen als neue WM-Topklasse?

## Prototypen-Topklasse für Tourenwagen-WM?

Aus systematischer Sicht gehört das eigentlich nicht auf diese Seite, aber aus Zeitgründen war es nicht zu ändern: Die Tourenwagen-WM versinkt im Chaos, weil die FIA versucht, die Prototypen aus der Super-GT-Serie als neue Topklasse zu etablieren.

Von: **Andrew Cotton**

**L**ada ist bereits aus der Tourenwagen-WM ausgestiegen, Citroën auch, jetzt gibt man bei Honda offen zu, dass die TC1-Klasse für 2018 wackelt: „Wir konzentrieren uns darauf, in dieser Saison – die für die TC1-Topklasse vermutlich die letzte sein wird – den Titel zu holen“, erklärte JAS-Honda-Chef Alessan-

dro Mariani beim Saisonstart des Blancpain GT Endurance Cup in Monza.

Offenbar hat die FIA den verbliebenen Herstellern Honda und Volvo klargemacht, dass man eine neue Topklasse anstrebt, mit Priorisierung auf das (unfertige) Class-One-Reglement aus der japanischen Super-GT-Serie und der deutschen DTM.

Doch die FIA hat ein Problem. Denn weder hat sie diese Rennklasse erfunden noch gehören ihr die Rechte. Das zweite Problem: Die Reglements unterscheiden sich trotz der angestrebten Vereinheitlichung erheblich: In Japan wird mit Zweiliter-Turbomotoren gefahren (was die FIA für eine WM bevorzugt), und es gibt dort einen Reifenkrieg, während die DTM mit Einheitsreifen fährt. Dazu gibt es Unterschiede beim Aero-Layout. Wenn die FIA das Class-One-Reglement für die

TW-WM adaptieren wollte, müsste sie erstens diese Divergenzen beseitigen und zweitens sicherstellen, dass die beteiligten Hersteller auch die WM bestreiten.

Weil die WM-Kosten aber sehr hoch ausfielen, würde ein solcher Move den Fortbestand der

nationalen Meisterschaften in Japan und Deutschland infrage stellen. Mariani sagt: „Der Versuch, einen weiteren Hersteller für das gegenwärtige TC1-Reglement zu finden, ist gescheitert. Wir stellen uns darauf ein, dass 2017 die letzte Saison ist.“ ■



Bilden die Prototypen der Super-GT-Serie die Topklasse auf WM-Niveau?

## Drei top besetzte Elfer beim 24h-Klassiker

Jetzt hat auch Porsche sein endgültiges Fahrer-Aufgebot für das 24h-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife bestätigt. Dabei sind drei Kundensport-Elfer besonders stark besetzt.

**P**orsche entsendet 2017 insgesamt neun Werksfahrer sowie zwei sogenannte Young-Professional-Youngster zu den Nürburgring GT3-Kundenteams Manthey Racing, Falken Motorsports sowie Frikadelli Racing.

Die Fans sollten dabei drei Fahrzeuge aufgrund ihrer erstklassigen Besetzung besonders im Auge behalten: Das Top-Auto stellt wie in der Vergangenheit fraglos Manthey Racing mit der

Startnummer 911, wo Romain Dumas, Richard Lietz, Frédéric Makowiecki sowie Patrick Pilet zum Einsatz kommen werden.

Bei Falken Motorsports, die 2017 ihr Engagement auf zwei Fahrzeuge splitten, nämlich einen Porsche 911 GT3 R sowie einen BMW M6 GT3, kommen die erfahrenen Werkpiloten Jörg Bergmeister, Martin Ragginger, Laurens Vanthoor sowie Dirk Werner zum Einsatz.

Das Nürburgring-Privatteam Frikadelli Racing setzt 2017 zwei GT3-Elfer ein, wobei das zweite Fahrzeug komplett mit Profis besetzt sein wird. Hier fahren Klaus Bachler, Michael Christensen, Norbert Siedler sowie der ehemalige BMW-Werksfahrer Lucas Luhr. Insgesamt werden 2017 beim 24h-Rennen sechs stark besetzte Porsche 911 GT3 R am Start stehen. ■ MCS

## GT3-Weltfinale in trockenen Tüchern?

Das GT3-Weltfinale bleibt in Macau und soll für Profis reserviert bleiben. Dazu soll es ein zweites Weltfinale für Amateure mit Bronze-Status geben.

**D**er GT-Promoter Stéphane Ratel hat der Weltmotor-sportbehörde FIA vorgeschlagen, das GT3-Weltfinale für 2017 zu splitten: In Macau soll wie im letzten Jahr ein Rennen für reine Profis, die also über Platin- oder Gold-Status verfügen, stattfinden. Bei einem zweiten Event, der auf dem südfranzösischen Kurs in Le Castellet ausgetragen werden könnte, soll ein Weltfinale für Amateure mit Bronze-Status stattfinden. „Der Plan besteht darin, in Macau das Top-Finale für Profis auszurichten. Das macht es zwar für mich

als Promoter nicht leichter, ein volles GT3-Starterfeld zusammenzubekommen, aber es macht aus meiner Sicht Sinn, und die Veranstalter des Macau GP sehen das ähnlich.“

Auch das Zeitproblem soll angepackt werden: „In Summe wird darüber diskutiert, eine Serie aus dem Rahmenprogramm zu streichen, um die Zeitfenster zu vergrößern und zu verhindern, dass ein Rennen wegen der engen Taktung vorzeitig abgebrochen werden muss – so wie letztes Jahr.“ Auch der zweite Weltcup für Amateure soll von Ratel ausgerichtet werden. „Wir haben unser Konzept um diesen zweiten Weltcup für GT3-Amateure erweitert. Im Moment diskutiert die FIA unsere Vorlage. Eine finale Entscheidung sollte bis zur nächsten FIA-Weltratssitzung fallen“, so Ratel. ■ AC

# Kritik der Reifenhersteller

Die Reifenhersteller üben massive Kritik am neuen Reglement für das 24h-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife – und zwar nicht unbedingt wegen seiner konkreten Bestimmungen, sondern wegen des extrem späten Timings.

Von: **Marcus Schurig**

**D**ie für 2017 vorgenommene Umstellung von Entwicklungsreifen auf sogenannte Kundenreifen in der GT3-Klasse am Nürburgring sorgt für harte Kritik seitens der Reifenhersteller. Zwar hängen sich die Verantwortlichen unterschiedlich weit aus dem Fenster, wenn es um konkrete Fragen nach dem Reglement geht, doch unter der Hand halten alle Hersteller das Verfahren für unprofessionell. Michelin-GT-Rennchef Jérôme Mondain sagt: „Bei einem

seriösen Prozess hätte man sich im Sommer 2016 auf die neuen Eckdaten für 2017 verständigen müssen, sodass wir noch Zeit gehabt hätten, uns bei den verbleibenden VLN-Rennen professionell vorzubereiten. Stattdessen haben wir das neue Reglement erst im Februar 2017 erhalten – also drei Monate vor dem 24h-Rennen. Jetzt müssen wir auf der letzten Rille entwickeln und parallel schon die Reifen produzieren – das ist ziemlich suboptimal.“

Ein Dunlop-Renningenieur grätscht ein: „Selbst wenn man unterstellt, dass Dunlop vielleicht etwas stärker von den neuen Regelmodifikationen profitiert, so muss man festhalten, dass das Reglement viel zu spät kommuniziert wurde und eine saubere Vorbereitung eigentlich nicht zulässt.“

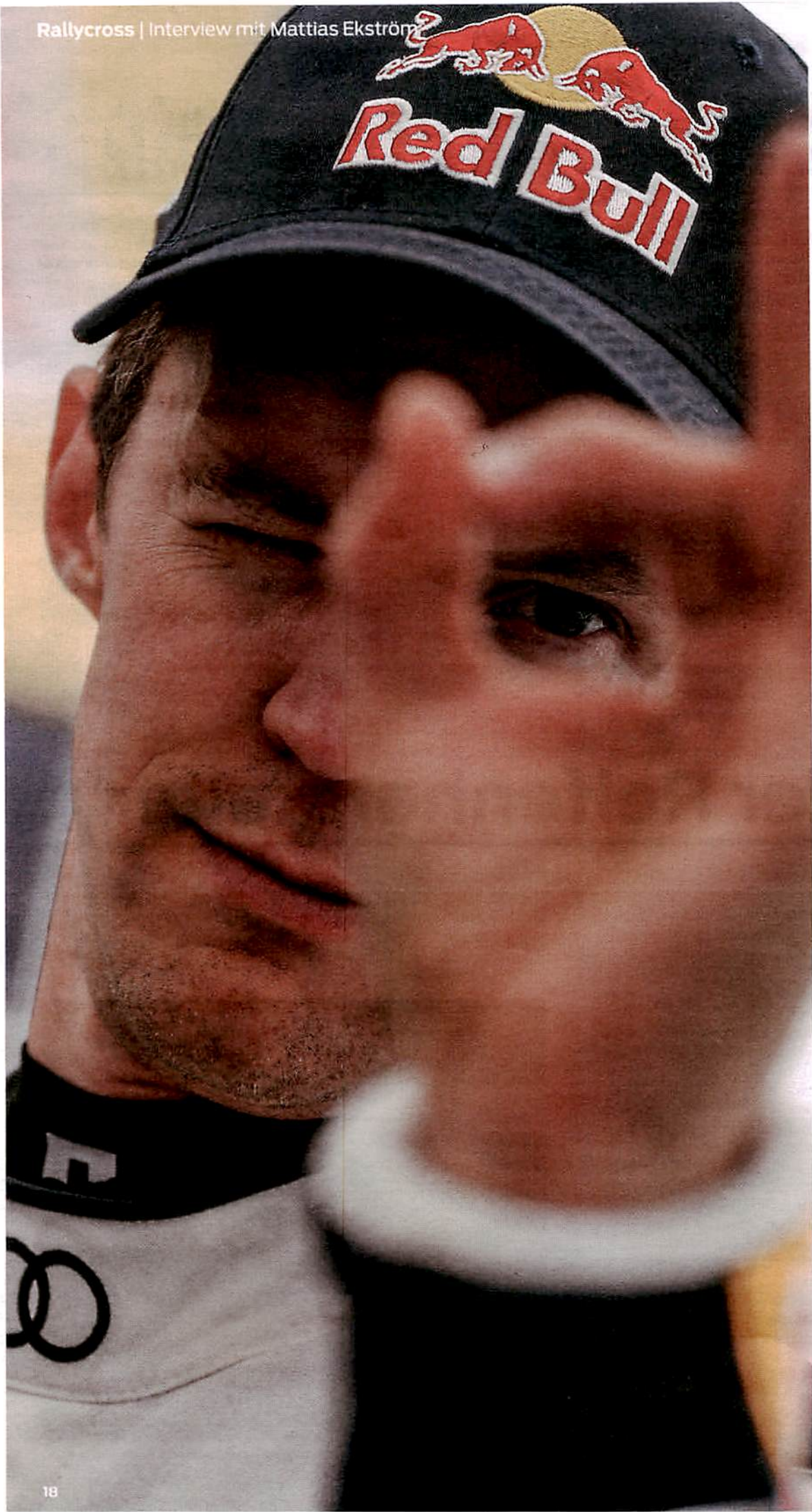
Die Hals-über-Kopf-Aktion am Nürburgring führte beispielsweise dazu, dass Michelin seine Produktion für das 24h-Rennen direkt nach dem zweiten VLN-Rennen startete, obwohl die

GT3-Teams die neue und finale Spezifikation erst beim 24h-Quali-Rennen am vergangenen Wochenende ausprobieren konnten. Ein GT3-Teamchef eines Werksteams mault: „Es

ist nur der außerordentlichen Qualität von Michelin geschuldet, dass der neue Reifen quasi ohne weitere Erprobung auf Anhieb funktioniert hat – für mich ist das ein Wunder!“ ■



Das neue Reifenreglement kam viel zu spät – das sagen die Reifenhersteller



Mit zwei Siegen ist Mattias Ekström perfekt in die Saison gestartet. Im Interview spricht der Weltmeister über sein Fahrgefühl, die gewieftete Konkurrenz und blickt auf das Wochenende in Hockenheim voraus.

Von: **Reiner Kuhn**

**Zwei Rennen, zwei Siege. So kann es weitergehen, oder?**

Ja, das hört sich so einfach an, aber das war schon sehr anstrengend. Es wird immer härter, zu gewinnen.

**Weil Volkswagen nun das Solberg-Team unterstützt?**

Unterstützen ist gut. Jeder, der zu uns rüber kommt, erzählt, dass da eine ganze Armee aus Hannover rumspringt. Die Kerntruppe ist jene Mannschaft aus der Rallye-WM, und dort haben die alles in Grund und Boden gefahren.

**Befürchtest du Ähnliches in der Rallycross-WM?**

Einerseits freue ich mich für den Sport, dass solche Teams hier sind. Andererseits bin ich mir nicht sicher, ob jemand langfristig dagegenhalten kann. Am Ende summieren sich die Zehntel.



**Mattias Ekström**

**Geburtstag:** 14. Juli 1978

**Geburtsort:** Falun (S)

**Herkunftsland:** Schweden

**KARRIERE**

1996: Gesamtsieg Schwedischer Renault 5 Cup

1999: Schwedische-Tourenwagen-Meister (Audi A4 quattro)

2004: DTM-Meister (Audi A4 quattro), Sieger Gruppe-N

Rallye-WM Schweden & Spanien

2006: Gewinner Race of Champions

2007: DTM-Meister (Audi A4 DTM), Gewinner Race of Champions

2011: Sieger 24h Spa (Audi R8 LMS)

2016: Weltmeister Rallycross Fahrer & Team

**HOBBYS**

Langlauf, Jogging, Tennis, Skifahren

MCKLEIN

# „Wenn die Sonne scheint, sind alle schnell“

## Macht Rallycross für Hersteller Sinn?

Für Hersteller ist Rallycross viel schwieriger zu verstehen als Rundstrecke oder Rallye. Die Fahrzeit ist geringer, das Format mit kleinen Gruppen und vielen Läufen komplizierter und das Ergebnis schwerer vorhersehbar. Unabhängige Profiteams mit je zwei Autos und ordentlicher Herstellerunterstützung fände ich besser als reine Werksteams.

## Warum tun sich Topstars wie Loeb oder Block schwer, sich gegen ihre Teamkollegen durchzusetzen?

Weil die Luft so dünn ist. Wenn alle ihre Maximalleistung bringen, sind auch bei EKS alle auf Augenhöhe. Mein Vorteil gegenüber Topi (Heikkinen) und Reinis (Nitiss) ist vielleicht die Erfahrung, wenn mal was nicht ganz passt. Oder anders gesagt: Mein schlechter Tag ist meist etwas besser als deren schlechter Tag.

## Woher kommt's?

Neben der Erfahrung am ehesten von meiner Zeit im Rallyeauto. Wenn die Sonne scheint, sind alle schnell. Aber Rallyefahrer können besser mit veränderten Bedingungen umgehen, egal ob am Auto oder der Strecke. Auch ein paar andere haben dieses spezielle Fahrgefühl. Bestes Beispiel ist Timo Scheider. Dem kannst du ein Moped in die Hand geben, und der macht sofort Wheelies. Genau dieses natürliche Fahrgefühl brauchst du auch, um 600 PS im Dreck sauber zu dosieren.

## Wie setzt man sich im Rallycross durch?

Ich versuche, schnell und hart zu fahren und trotzdem Respekt vor meinen Gegnern zu haben. Es ist wie im Eishockey: Manche Spieler wissen, es ist nicht okay, und versuchen trotzdem, den Gegner aus dem Rhythmus zu bringen. Gegen mich etwas Dummes zu tun, ist aber ziemlich unklug. Denn wenn es ums Zurückzahlen geht, bin ich Vollprofi. Da kannst du die Solbergs und Loeb's genauso fragen wie die

Greens und Paffetts. Aber zur Klarstellung: Hart und korrekt kämpfen macht mir mehr Spaß als dumme Rempelen.

## Sind die im Rallycross nicht an der Tagesordnung?

Überhaupt nicht. Hier wird knallhart, aber fair gefahren. Genau das gefällt mir. Ich tanze gerne auf der richtigen Seite. Ich will die Regeln zu 100 Prozent für meinen Vorteil ausnützen, mehr nicht. Jeder sollte wissen, dass wenn er mir nichts getan hat, mache ich auch nichts. Die Unterhose bleibt dran.

## Das nächste Rennen ist Hockenheim. Wird es wegen der Doppelbelastung mit der DTM anstrengender?

Ehrlich gesagt war Hockenheim letztes Jahr zumindest in der DTM eines der stressärmeren Rennen. Wegen Rallycross habe ich dort eine Menge Meetings verpasst.

## Wie gefällt dir die Rallycross-Piste in Hockenheim?

Jede Strecke hat ihren Reiz, auch Hockenheim. Okay, ein Sprung wäre noch eine coole Sache, denn ich mag Sprünge. Aber dafür ist der Ausgang der Jokerlap eine der heißesten der ganzen Saison. Da brennt die Luft.

## Du giltst als Jokerlap-Fan...

Unbedingt. Für mich ist das ein natürlicher Teil des Rennengeschehens, ein Pflicht-Boxenstopp dagegen ein unnatürlicher. Verstehe mich nicht falsch, ich habe nichts gegen Boxenstopps, wenn sie notwendig sind. Ansonsten könnte man es genauso gut mit einer Durchfahrtsstrafe machen. Dann lieber eine Jokerlap.

## Auch in der DTM?

Warum nicht. Ein 50-Minuten-Rennen wird schnell statisch. Mit einer frei wählbaren Jokerlap hätte jeder die Möglichkeit, selbst zu entscheiden, wann er aus dem Verkehr raus will, um ein paar freie Runden zu drehen. Ein taktisches Mittel, das auch der Zuschauer versteht und für mehr Salz in der Suppe sorgt.

**»GEGEN MICH ETWAS DUMMES ZU TUN, IST ZIEMLICH UNKLUG. DENN WENN ES UMS ZURÜCKZAHLEN GEHT, BIN ICH EIN VOLLPROFI.«**

Mattias Ekström

## Fällt es dir leichter, vom Allrad-S1 in den heckgetriebenen A5 umzusteigen, oder umgekehrt?

Ich komme mit beidem gut klar. Allerdings sind die ersten Meter im Rallycross-Auto immer auch ein kleiner Schock. Die Beschleunigung in den ersten Gängen ist einfach irre. Das Gefühl am Start ist unbeschreiblich. Zu wissen, da sind noch ein paar andere Ganoven, und alle haben auch eine gute Knarre, sorgt am Start für Adrenalin pur.

## Kann man sich auf diesen Urknall vorbereiten?

Wie denn? An einem Rennwochenende darfst du ja nichts machen, außer am Vorstart einmal kurz beschleunigen, um die Reifen aufzuwärmen. Ich bin auch nach drei Jahren jedes Mal komplett fasziniert, was da abgeht. Dagegen kannst du die Beschleunigung im DTM-Auto vergessen.

## Was reizt dich dort?

Genau das, was man nach meinem Geschmack bei einem Tourenwagen nicht bräuchte: die Aerodynamik und das Bremsen. Das mag ein Widerspruch sein, aber als Fahrer begeistern mich dort am ehesten schnelle Kurven. Eine Quali-Runde mit neuen Reifen zu drehen, macht unglaublich Spaß. Aber das ist nur für den Fahrer und die Ingenieure geil. Ich bin mir nicht sicher, ob die Fans auf der Tribüne oder am Fernseher diesen Rausch, den ich da erlebe, überhaupt mitkriegen.

## Was würdest du ändern?

Wie man die DTM positioniert, ist Chefsache, das muss der Gerhard Berger mit den Herstellern entscheiden. Ich bin im Tourenwagen groß geworden und habe eine klare Ansicht.

## Die denn wäre?

In der STW hatten die Autos Stoßstangen, Türen, echte Kotflügel, mit denen man Lack austauschte. Das war ein Teil des Tourenwagensports und eben der Unterschied zum Formelfahren mit Flügeln. Wenn von denen einer länger fahren will, kann er in einem LMP sitzen. Für mich sind Tourenwagen die australischen V8 Supercars oder NASCAR. Nichts gegen Flügel, aber rundum Flaps ist zu viel.

## Dein Rallycross-Heimspiel kollidiert mit der DTM am Norisring. Wo fährst du?

Keine Ahnung. Ehrlich gesagt bin ich froh, dass ich das nicht entscheiden muss, sondern Audi-Sportchef Dieter Gass. In der WM ist knapp Halbzeit, in der DTM dagegen erst ein Viertel absolviert. Klar ist, dass wir 28 Tage vor dem WM-Lauf entscheiden müssen, also spätestens am 2. Juni. Mir wäre es am liebsten, wenn die Entscheidung ganz schwierig wäre.

## Wie wichtig ist der Start?

Früher war der Start alles. Hast du den gewonnen, warst du vorne. Mittlerweile zählen auch andere Dinge. Gewinnst du deinen Lauf, kann es in einem anderen immer noch ein paar Schnellere geben. Dann stehst du nächstes Mal hinten.

## In deinem Supercar hast du viel vom DTM-Auto übernommen. Was und warum?

Das fängt beim Dashboard an. Die Pedalerie ist ein wichtiges Thema und natürlich die Sitzposition. Zudem wollten wir erprobte Sachen im Auto haben. Aktuell sind im Audi S1 EKS RX quattro auch die Spiegel, innen wie außen, die gleichen wie im DTM-Audi. ■

# Das 2:0 für Ekström

Im sonnigen Norden Portugals stand mal wieder ein Sunnyboy ganz oben auf dem Treppchen. Mattias Ekström holte sich im zweiten Rennen den zweiten Sieg, dabei wären für den Erfolg in Montalegre noch diverse andere Kandidaten infrage gekommen.

Von: Markus Stier und Sven Kopf

**E**igentlich war doch schon von vorneherein alles klar: Der zweite Lauf der vierten Rallycross-WM-Saison würde an VW gehen. Schließlich gewann VW-Neuzugang Petter Solberg hier 2014 und 2016, Teamkollege Johan Kristoffersson 2015. Zudem testete die Mannschaft aus Hannover zuvor ausgiebig in Montalegre. Prompt gewann Kristoffersson die ersten beiden Qualifikations-Durchgänge, Solberg holte sich den Dritten.

Doch dann hing am strahlend blauen Himmel eine dunkle Wolke über dem VW-Zelt.

Kristoffersson verpasste durch ein Missverständnis in Q3 die Jokerlap und kassierte nicht nur 30 Strafsekunden, sondern auch einen miesen Startplatz und damit eine mäßige Zeit in Q4, denn zwischen den Quali-Durchgängen ließ der Veranstalter gegen die Staubentwicklung die Strecke wässern – ein klarer Nachteil für die Starter der ersten Rennen.

Statt von der Pole zu starten, hing Kristoffersson im Halbfinale als auch im Finale hinter Teamkollege Petter Solberg fest, was so viel Zeit kostete, dass sich der schnellste Mann des Wochenendes am Ende mit Rang drei zufriedengeben musste. Solberg erwischte es noch ärger. Der zweimalige Weltmeister fuhr in Führung liegend im Finale nach zwei Runden hinten links auf der Felge. Der Reifenschaden bedeutete nur Rang sechs.

Es wären noch diverse andere Kandidaten für den Sieg in Frage gekommen. Allerdings verpasste auch Andreas Bakkerud wegen einer Funkpanne einmal das Jo-



Der Weltmeister war im Audi S1 nicht der Schnellste über eine Runde, aber vorn, wenn es darauf ankam

kern. Im Halbfinale war für den Ford-Werkspiloten nur die dritte Startreihe drin, ein Angriff von Janis Baumanis ließ die Hinterradaufhängung einknicken, bei Baumanis blieb ein Reifen auf der Strecke. Die private Fiesta-Fraktion hätte die Werksteams ärgern können, scheiterte aber an Defekten und Verkehr. Ein Opfer war auch Timo Scheider, der Sensationszweite von Barcelona. Der frühere DTM-Champion laborierte im freien Training an einem defekten Gaspedalsensor, in den Qualifikationsrennen kam er nicht in die schnellen Rennen und musste sich als 15. weiteres Fortkommen abschminken. Gleiches gilt für René Münnich, der als Gaststarter im Seat Ibiza als 18. das Halbfinale verpasste.

## Drei Peugeot im Finale

Dort waren alle drei Werks-Peugeot vertreten. Kevin Hansen mühte sich im Vorjahresauto redlich, verpasste aber als Vierter das Finale. Timmy Hansen hing in der Quali regelmäßig im Verkehr fest, schaffte es aber unter die besten Sechs und wurde Gesamtvierter. Bester Peugeot-Mann war Sébastien Loeb, der im

Finale angesichts mangelnder Überholchancen wie vor ihm Mattias Ekström im Audi direkt nach dem Start in die Jokerlap durchstartete. Der schwedisch-französische Eilzug schnupfte Kristoffersson bei dessen Joker-

runde auf. Loeb war drei Kurven vor Schluss direkt neben Ekström, wäre aber nur durch ein Foulspiel vorbeigekommen, was er unterließ. Und so holte sich Mattias Ekström seinen zweiten Saisonsieg. ■

## HALBFINALE 1

1.	Solberg	VW Polo GTI
2.	Kristoffersson	VW Polo GTI
3.	Nitiss	Audi S1
4.	K. Hansen	Peugeot 208
5.	Block	Ford Focus RS
6.	Timerzyanov	Ford Fiesta

## HALBFINALE 2

1.	Ekström	Audi S1
2.	Loeb	Peugeot 208
3.	T. Hansen	Peugeot 208
4.	Heikkinen	Audi S1
5.	Baumanis	Ford Fiesta
6.	Bakkerud	Ford Focus RS

## FINALE

1.	Ekström	Audi S1
2.	Loeb	Ford Fiesta
3.	Kristoffersson	VW Polo GTI
4.	T. Hansen	Peugeot 208
5.	Nitiss	Audi S1
6.	Solberg	VW Polo GTI

## WM-STAND FAHRER

1.	Ekström	58 Punkte
2.	Kristoffersson	44
3.	Solberg	42
4.	Bakkerud	30
5.	Scheider	28
6.	Loeb	26

## WM-STAND TEAMS

1.	PSRX VW Sweden	86 Punkte
2.	Audi EKS	77
3.	Hoonigan-Ford	49
4.	Peugeot-Hansen	49
5.	Ford MJP Racing	35
6.	Ford STARD	24



Timo Scheider ist WM-Sechster

## NACHRICHTEN

WM-Vorschau Argentinien

## Ogiers weißer Fleck



Reichlich Wasserdurchfahrten warten auf die Fahrer

Vier WM-Läufe, vier verschiedene Sieger – die Rallye-WM ist spannend wie noch nie. Das wird auch in Argentinien so bleiben. Zwar konnte Weltmeister Sébastien Ogier bislang jeden WM-Lauf gewinnen, nur eben nicht den Schotterklassiker in Südamerika. Auch diesmal gilt der Tabellenführer nicht als Favorit.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach der Asphaltfahrt auf Korsika wechselt die Rallye-WM wieder auf den bevorzugten Schotterbelag. In Argentinien stehen beim ersten von fünf Schotterläufen in Folge, sandige Wege, durchzogen von tiefen Spurrillen, sowie steinig enge Pfade durch felsige Höhenlagen auf dem Programm. „Im Vergleich zu Mexiko müssen wir uns umstellen, denn der Boden ist viel weicher und sandiger. Das

erfordert einen anderen Fahrstil“, weiß Sébastien Ogier, dessen M-Sport Team sich wie die Konkurrenz in Portugal auf die speziellen Bedingungen vorbereitete. „Dort konnte ich zwei Tage lang testen“, verrät der Franzose und fügt zuversichtlich an: „Alles bewegt sich in die richtige Richtung. Wir können also auf ein weiteres starkes Ergebnis hoffen.“ Vom Sieg spricht er nicht. Aus gutem Grund.

### Meeke zum Zweiten?

Bei vier seiner sieben Starts in Argentinien stand Ogier jeweils auf dem Podium, gewonnen hat er dort aber noch nie! Zudem muss er als Tabellenführer den Straßenkehrer geben. Im Vorjahr wurde der Weltmeister in einem dramatischen Finale noch von Hyundai-Pilot Hayden Paddon auf Rang zwei verwiesen. Das würde der schwach in die Saison gestartete Neuseeländer gerne wiederholen. Ein starkes Auto sowie eine günstige Startposition sind dafür die besten Voraussetzungen. Gleiches spricht für Kris Meeke. Mehr noch: Die Nummer 1 der Citroën-



Paddon will wieder zuschlagen

Equipe konnte schon beim Sieg in Mexiko die Schotter-Qualitäten des C3 WRC ausspielen. „Er ist der Favorit“, sind sich Monte-Sieger Ogier, der in Schweden erfolgreiche Jari-Matti Latvala (Toyota) und Korsika-Gewinner Thierry Neuville einig. Spannung ist garantiert.

Auf dem Programm stehen 1417,98 Gesamtkilometer mit 18 Wertungsprüfungen über insgesamt 357,59 WP-Kilometer. Zwölf World Rally Cars bilden die Spitze des insgesamt nur 25 Autos zählenden WM-Feldes. Mit sechs Teams ist auch die WRC2 dünn besetzt. Je drei R4-Maxi-Einheitsprototypen auf Basis des Ford Fiesta und VW Golf komplettieren das Magerfeld. ■

### WRC2: WERKSAHNER GEGEN SKODA-AMATEURE

Nachdem auch noch M-Sport-Werksfahrer Eric Camilli auf die kostenintensive Reise zur Rallye Argentinien verzichtet, tritt Skoda-Werkspilot Pontus Tidemand auf eine Handvoll Markengefährten. Allerdings dürften bestenfalls der Polen Hubert Ptaszek, neben Tidemand der einzige Europäer im WRC2-Feld, oder der Mexikaner Benito Guerra in der Lage sein, dem zweimaligen Saisonsieger aus Schweden zu folgen. Die anderen Fabia R5-Kunden gelten ebenso als chancenlos wie der chilenische Amateurliebling Pedro Heller, der als einziger in einem Ford Fiesta R5 sitzt.

### RALLYCROSS-WM PLANT EXPANSION

Kaum haben sich FIA und WRC-Vermarkter geoutet, dass sie mittelfristig den WM-Kalender gern auf 16 Veranstaltungen ausbauen wollen, da kommt auch Rallycross-Promoter IMG aus der Deckung. Fünf Bewerber will IMG-Vertreter Paul Bellamy an der Hand haben. Um welche Länder es geht, will der Brite noch nicht verraten, nur so viel, dass es schon im kommenden Jahr ein 13. Rennen geben soll. Die WM noch weiter aufzustocken, hält der Vermarkter für einen Fehler: „Damit machst du die einzelnen Rennen beliebig.“

### QUATTRO TRIFFT AUF QUATTRO

In Montalegre kam es beim Rallycross-WM-Lauf zu einem geschichtsträchtigen Treffen. Der Audi S1 EKS RX, als amtierender Weltmeister das jüngste Erfolgsauto in der Audi-Sporthistorie drehte Schaurunden mit seinem ältesten Ahnen. Noch vor dem ersten WM-Auftritt 1981 in Monte Carlo demontierte Hannu Mikkola im Quattro mit dem Kennzeichen IN-NE 6 Ende 1980 das Feld als Vorauswagen der Urbibel-Rallye an der Algarve. Es kehrte erstmals nach Portugal zurück.

DRM

## Hessen-Unfall: „Ermittlungsverfahren läuft“

Nach dem schweren Unfall von Christian Riedemann in Hessen kommen die Mühlen der Sportjustiz doch noch in Bewegung – möglicherweise mit Folgen für den Veranstalter, die Sportkommissare und die Deutschen Meister.

Von: **Reiner Kuhn und Michael Heimrich**

**D**ie gute Nachricht zuerst: Michael Wenzel und Christian Riedemann haben das Krankenhaus verlassen. Damit ist der Vorfall von der siebten Wertungsprüfung der Hessen-Rallye aber noch nicht erledigt: „Derzeit läuft ein sportrechtliches Ermittlungsverfahren gegen Fabian Kreim und Frank Christian wegen der Vorfälle bei der ADAC Hessen Rallye Vogelsberg. Dazu werden vom DMSB Unterlagen und Videos gesichtet, und auch die Beteiligten werden zu einer Stellungnahme



BY BENJAMIN HOOS

Das verunfallte Riedemann-Auto wird wieder aufgebaut

aufgefordert“, bestätigt DMSB-Pressesprecher Michael Kramp. Dem Motorsport-Verband liegt ein Video vor, auf dem zu sehen ist, dass die späteren Sieger Kreim und Christian bei der Vorbeifahrt an der Unfallstelle zwar das Tempo drosselten, aber nicht wie vorgeschrieben anhielten.

### Aufarbeitung dauert

„Einen Termin für eine Verhandlung gibt es noch nicht. Er wird aber definitiv nicht vor dem kommenden DRM-Lauf in Sulin-

gen liegen können, da Vorlaufsfristen zu beachten sind“, schließt der DMSB-Sprecher eine rasche Aufarbeitung aus. Auch weil „unabhängig davon die Abläufe rund um den Unfall von Christian Riedemann und Copilot Michael Wenzel – wie bei schweren Unfällen üblich – vom DMSB intensiv unter die Lupe genommen werden, um wichtige Erkenntnisse für künftige Rallyes gewinnen zu können.“

Soll heißen, auch auf den Veranstalter und die Sportkommis-

sare dürften noch einige unangenehme Fragen warten. So soll nicht nur bei der Rettungskette einiges schiefgelaufen sein. Unter anderem haben die beiden Unfallopfer, anders als in einer Pressemitteilung verkündet, ihr Fahrzeug nicht aus eigener Kraft verlassen. Für den DMSB und seine Aktiven stellt sich die Frage: Auf welcher Grundlage kamen die Sportkommissare vor Ort zu ihrem Urteil?

### Peugeot macht weiter

Derweil arbeitet das ROMO Peugeot Team mit Hochdruck an der Fortsetzung des Programms und ist auch in Sachen Fahrer fündig geworden. Der dank seiner engen Verbindung zu ROMO-Chef Ronald Leschhorn ins Spiel gebrachte Bryan Bouffier scheidet vorerst aus, der Franzose ist zeitgleich beim EM-Lauf auf Gran Canaria im Einsatz. Stattdessen wird bei Riedemanns Heimspiel in Sulingen Philip Knof den 208 pilotieren. Sollte der deutsche PSA-Junior sich gut schlagen, darf er das R5-Werksauto auch weiter bewegen. ■

ÖRM

## Baumschlager im VW Polo WRC

Lange wurde spekuliert. Und ebenso lange hat es Raimund Baumschlager dementiert. Nun ist es fix: Österreichs Rekord-Landesmeister wird als erster Privatier im Weltmeisterauto von Sébastien Ogier starten.

Von: **Reiner Kuhn**

**E**xklusive Premiere in der Provinz: Statt bei einem WM-Lauf feiert der erste VW Polo WRC in Kundenhand sein Debüt am kommenden Wochenende bei der österreichischen Wechselland-Rallye (28./29. April). Am Steuer sitzt Landes-Rekordmeister Raimund Baumschlager. „Ich bin unglaublich stolz, dass ich den WRC Polo fahren darf“, gibt dieser sich euphorisch. „Das Projekt wurde

schon in den Wintermonaten diskutiert und immer wieder auf Eis gelegt, bevor es nun endgültig verwirklicht wurde“, schaut der Oberösterreicher einem weiteren Höhepunkt in seiner langjährigen Zusammenarbeit mit dem Volkswagen-Konzern entgegen.

Trotz aller Routine bedeutet der Umstieg vom Skoda Fabia R5 auf den Polo R WRC eine große Umstellung. Denn anstelle eines Schalthebels gilt es nun, die Gänge mittels Schaltwippe zu wechseln. Hinzu kommt ein Leistungszuwachs von rund 40 PS und größere Federwege, an deren Limit sich der Rosenauer erst herantasten muss. Mit dabei am von Volkswagen Motorsport betreuten Auto ist auch Ogiers früherer Ingenieur Gerard Jan de Jongh. Durch den Einsatz des VW Polo WRC steigt auch die Erwartungshaltung. Achtmal konnte Baumschlager die in der Ost-Steiermark ausgetragene Rallye schon für sich entscheiden. „Das Ziel ist



TEAM BRR BAUMSCHLAGER

Raimund Baumschlager ist bisher der erste und einzige VW-WRC-Kunde

selbstverständlich der Gesamtsieg“, stellt Baumschlager klar. „Das wird nicht einfach, aber ich werde alles dafür tun.“

### Auch Aigner im WRC

Auch im 61 Teilnehmer zählenden Starterfeld wurde aufgerüstet. Mittlerweile halten gleich vier Wettbewerber, wenn auch mit älteren, Ford Fiesta WRC dagegen. Denn neben Meister

Hermann Neubauer, Gerwald Grössig und Gerhard Aigner steigt zur Wechselland-Rallye nun auch Tabellenführer Andreas Aigner kurzfristig vom Skoda Fabia R5 auf ein World Rally Car um. Anders als bei Baumschlager, der noch drei weitere ÖRM-Einsätze mit dem Polo plant, dürfte Aigner im Ford Fiesta WRC ein einmaliges Ereignis bleiben. ■

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# POLE POSITION

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus  
plus **Carrera- Rennbahn** sichern!

**Carrera GO!!! PUSH'N PASS**  
Rennbahn mit Kurven, Steilkurven, Fly-Over,  
Looping u.v.m., Handregler mit Turbo-Button für  
mehr Geschwindigkeit, Streckenlänge: ca. 8,9 m,  
Aufbaumaße: 220 x 98 cm, Zuzahlung 16,40 €.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 1002, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Herbert Lehmann,  
Verners, Beilehring, Betreuung und Kassas erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Odenzweig (Vorsetz), Christina Dohmann,  
Dr. Michael Röhre, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als insolventer Unternehmer, AG Hamburg, HRB 99132.

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15 % Preisvorteil  
 selbst lesen. Best.-Nr. 1603885  verschenken. Best.-Nr. 1603886

Ich bestelle das Jahresabo von **MOTORSPORT aktuell** (50 Ausgaben) und meine Prämie, die **Carrera GO!!! PUSH'N PASS** Rennbahn, für zusammen zzt. nur 109,90 € (D), das entspricht einer Zuzahlung von 16,40 € (D). Meine Prämie erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres wird **MOTORSPORT aktuell** weiterhin geliefert, für jährlich zzt. nur 93,50 € (D) statt 110,- € (D) im Einzelkauf. Ich kann diesen Folgebezug jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: 102,- € (A), 149.00 Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben

IBAN	Geldinstitut

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

Ich verschenke **MOTORSPORT aktuell** an: (nur beim Geschenkaboo ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
	19
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort

Die Belieferung soll frühestens ab dem 20. beginnen. (Optional)

**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@dvp.de](mailto:motorsportaktuell@dvp.de)

Datum	Unterschrift
	X

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



Gary Paffett (36) gehört zu den Urgesteinen der DTM. Im MSA-Interview verrät der Mercedes-Pilot seinen Ausblick auf die Saison 2017 und wie man die Show verbessern kann.

Von: **Claus Mühlberger**

**Nach Mattias Ekström sind Sie der dienstälteste DTM-Fahrer. Wie hat sich die Serie seit 2003 entwickelt?**

Unsere Autos haben sich massiv verändert. 2003 waren sie im Verhältnis zum Grip übermotorisiert. Jetzt ist es andersherum. Die Motorleistung blieb über die Jahre fast unverändert. Erst jetzt, vor der Saison 2017, haben wir ein bisschen Extra-Power bekommen. Im Verhältnis zum Grip sind die aktuellen Autos aber immer noch untermotorisiert. Ich glaube wir haben etwas spät realisiert, dass die DTM-Autos mehr Power brauchen. Der Antrieb wurde ja von Jahr zu Jahr mehr. Dies lag nicht an Regeländerungen, sondern einfach an der technischen Entwicklung.

**Für 2017 gibt es einen Zuschlag von rund 40 PS...**

Ja, aber wir brauchen viel mehr. Davon abgesehen macht es mir sehr viel Freude, ein DTM-Auto zu fahren. Vor allem wegen der enormen Kurvengeschwindigkeiten. Ein modernes DTM-Auto fährt sich ähnlich wie ein Formel-Auto. Ich möchte aber noch die jungen Fahrer erwähnen. Die jetzige DTM ist attraktiv für talentierte, junge Piloten. Das



**Gary Paffett**

**Geburtstag:** 24. März 1981  
**Geburtsort:** Bromley (GB)

**KARRIERE**

1997–1999: Formula Vauxhall  
2000: Britische Formel 3 (1.)  
2001: Deutsche Formel 3  
2002: Deutsche Formel 3 (1.)  
2003–2005: DTM (2005: 1.)  
2005–2014: F1-Testfahrer (McLaren)  
seit 2006: DTM (Mercedes)  
2017: Formel-Testfahrer (Williams)

**HOBBYS**

Golf, Radfahren, Fußball

# „750 PS wären genau richtig“

war 2003 nicht der Fall. Jetzt fahren lauter junge Topleute. Die Qualität des Starterfelds in der DTM ist unglaublich hoch.

**Warum waren ehemalige F1-Fahrer wie Jean Alesi, Mika Häkkinen, Ralf Schumacher oder David Coulthard in der DTM allesamt nicht besonders erfolgreich?**

Im Vergleich zu den jungen, ehrgeizigen Fahrern haben sie einfach nicht genug getan. Sie sind ins Auto eingestiegen, und sie sind so gut gefahren, wie sie konnten. Aber das war einfach nicht genug. Wenn du in der DTM erfolgreich sein willst, muss auch das kleinste Detail stimmen, genauso wie in der Formel 1. Die ehemaligen Formel-1-Fahrer waren meiner Meinung nach nicht bereit, sich genauso reinzuhängen, wie sie es in ihrer Formel-1-Karriere taten.

**Manchmal unterschätzen aber auch junge Fahrer die DTM, oder? Ein Beispiel aus 2016. Da kam Esteban Ocon als mein Teamkollege in die DTM. Ein brillanter Fahrer, F3-Champion und jetzt F1-Fahrer. Aber bei seinem ersten Training war er Letzter. Er hat die Herausforderung unterschätzt.**

**In der aktuellen DTM sind alle Autos auf einem Level? Genau. Früher gab es da ja große Unterschiede. Aber seit es die Jahreswagen nicht mehr gibt (seit 2012, Anm. d. Red.), sind alle Autos top. Das macht es umso schwerer, sich durchzusetzen.**

**Zur DTM 2017: Was halten Sie von dem neuen Reifen?**  
Ich denke, dass er sehr gut ist. Wir Fahrer haben ja zwei Jahre für weichere Reifen gekämpft.

**Und endlich hat mal jemand auf die Fahrer gehört ...**  
Ja, als es den Option-Reifen von Hankook gab (2013 und 2014, Anm. d. Red.), dachten wir: Endlich Licht am Ende des Tunnels! Dann wurde der Option-Reifen aber wieder abgeschafft. Jetzt kommt ein weicherer Reifen. Die Rolle des Fahrers wird dadurch

wieder viel wichtiger. Man muss sehr auf den Reifen achten.

**Manche sagen: Man muss den Ingenieuren die Macht nehmen, um die Rennen weniger vorhersehbar zu machen und damit attraktiver für die Zuschauer zu werden. Stimmen Sie zu?**

Prinzipiell ja. Wir wissen, dass die Show aufregender werden muss. Die neuen Reifen sind da ein Schritt in die richtige Richtung. Genauso der Doublefile-Start nach Safety Car. Es könnte gut sein, dass es beim ersten Mal dadurch einen Unfall gibt. Aber die Fahrer werden daraus lernen. Im Übrigen gibt es auch Situationen, wo es unfair wäre, in Zweierreihe zu starten. Dann nämlich, wenn nur eine Spur trocken ist, die andere aber nass.

**Die Organisatoren lassen durchblicken, dass sie nach Unfällen keine genaue Richtlinie herausgeben, ob das Safety Car hinausgeschickt wird, oder ob es eine Slowzone gibt. Der Grund dafür**

**»WENN DU IN DER DTM ERFOLGREICH SEIN WILLST, MUSS AUCH DAS KLEINSTE DETAIL STIMMEN.«**

Gary Paffett

**liegt darin, dass man den Taktikern an der Box das Leben schwer machen will ...**  
Es ist auch für mich noch nicht klar, nach welchen Kriterien das entschieden wird. Mit Slowzones hat man 2016 auch schlechte Erfahrungen gemacht.

**Sie spielen auf Zandvoort an. Dort passierte in der letzten Saison ein Fehler: Edo Mortara bekam eine unberechtigte Strafe und verlor so acht Punkte.**

Das hat Edo wohl den Titel gekostet. So etwas können wir nicht



Beim Vorsaisontest: Paffett lernt Auto und Reifen des Jahres 2017 kennen



Formel-1-Reifentest in Bahrain im April: 128 Runden im Williams

akzeptieren. Das System muss 100-prozentig funktionieren.

**Was halten Sie davon, dass der Boxenfunk ab 2018 möglicherweise verboten wird?**

Das ist ein Riesen-Thema. Ich denke, dass es zu früh wäre, den Funk schon für 2017 zu verbieten. Das ganze System beruht darauf, Funk zu haben. Ein wichtiger Punkt ist die Sicherheit. Man kann auf den Funk verzichten, aber zuvor müssen einige Dinge geregelt sein. Momentan ist der Funk unverzichtbar. Wir würden ja nicht mal alleine in die Startbox finden, weil die Sicht aus dem Auto heraus so schlecht ist. Oder was ist, wenn es zu regnen beginnt? Dann fahren alle gleichzeitig an die Box, und es gibt dort einen Riesen-Verhauf.

**Manche sagen, dass Stallregie den Motorsport beschädigt. Stimmen Sie dem zu?**

Das ist Quatsch. Im Radsport ist es doch seit Jahr und Tag so, dass die Wasserträger ihrem Kapitän bestmöglich helfen. Der radelt die ganze Zeit im Windschatten, und niemand stört sich daran. Die Radsport-Fans verstehen das, und sie applaudieren dem Team für die Mannschaftsleistung. Warum sollte dies im Motorsport anders sein?

**Was sind Ihre Vorschläge für eine bessere Show?**

Noch mehr Leistung. Es muss nicht unbedingt ein Turbomotor

sein. 700 bis 750 PS wären genau richtig. Das kann man auch aus einem Sauger holen. Allerdings bräuchten wir dann neue Motoren. Zweitens müssten wir unbedingt die ganzen kleinen Flügel loswerden, die schon bei leichtem Kontakt abfallen. Wenn du einen solchen Flic verlierst, bist du sofort ein paar Zehntel langsamer und dein Rennen ist vorbei. Tourenwagen-Rennen sind Duelle: Tür an Tür, Rad an Rad.

**Ist es auch mit den 2017er-Autos schwer, dem Vordermann dicht aufzufahren?**

Ich denke, es wurde besser. Das liegt daran, dass wir weniger Abtrieb haben, aber mehr Reifengrip. Ich garantiere dafür, dass es 2017 mehr Überholmanöver geben wird als im letzten Jahr.

**Welchen Eindruck haben Sie vom neuen DTM-Chef Gerhard Berger?**

Alle Fahrer hatten neulich ein Meeting mit ihm. Er hat uns ermutigt, mit ihm alle Ideen zu diskutieren. Er will unseren Input.

**Das war bisher nicht so?**

Exakt. Ich bin happy damit, wie es jetzt läuft.

**Letzte Woche haben Sie in Bahrain den Formel-1-Williams getestet. Wie war's?**

Gut, aber ganz schön anstrengend. Bei 30 Grad im Schatten bin ich 128 Runden gefahren. Ich habe drei Pfund an Gewicht verloren. ■

Tourenwagen-WM

# Volvo – der gar nicht heimliche WM-Favorit

Honda hat einen Auftakt nach Maß hingelegt. Die Marrakesch-Analyse zeigt jedoch: WM-Favorit – nicht unbedingt nur bei den Marken – ist trotzdem Volvo.

Von: **Michael Bräutigam**

**V**olvo-Werkspilot Néstor Girolami bringt es selbst auf den Punkt: „Ich hätte auf dieser Strecke nicht mit diesen Ergebnissen gerechnet.“ Denn wie sein Teamkollege Thed Björk bestätigt, war der winklige Circuit Moulay El-Hassan vor den Toren Marrakeschs die Strecke, die dem S60 am wenigsten lag. Da kann man angesichts zweier Podiumsplätze (je einer für Björk und Girolami) und dem Sieg im Mannschaftszeitfahren „MAC3“ nur zufrieden sein. Mit der nach Punkten geteilten Führung in der Hersteller-WM geht es kommenden Wochenende nach Monza.

„Die Strecke sollte unserem Auto deutlich besser liegen“, prognostiziert Girolami wenig überraschend. Zwar fuhr bei den Tests an gleicher Stelle Rob Huff im privaten Münnich-Citroën alles in Grund und Boden, aber die „Blauen“ aus Göteborg hatten da auch noch nicht ernst gemacht.

## Die Blauen müssen liefern

Die profitieren zusätzlich davon, dass Huff im Weltmeister-Autositz und dieses derzeit noch 50 kg schwerer sein muss als alle anderen TC1-Boliden. Das wird sich erst mit der erstmaligen Anwendung der Kompensationsgewichte zu den Rennen am Hungaroring ändern. So wie Honda also in Marrakesch unter Zugzwang stand, muss nun im Königlichen Park Volvo abliefern. Alles andere als eine dominante Vorstellung wäre beinahe eine Überraschung – allerdings immer mit dem Faktor Huff im Hinterkopf, der den Schweden in die Suppe spucken könnte.



Geschlossen stark: Schon in Marrakesch heizte Volvo Honda mächtig ein

Für die Hersteller-WM, wo Volvo nur gegen Honda antritt, kann man die Polestar-Cyan-Mannschaft schon jetzt getrost als Favoriten bezeichnen. Die Frage ist nur: Kann einer der drei S60-Kutscher sich den Nummer-1-Status im Team sichern und notfalls unter Mithilfe der Markenkollegen Einzelkämpfer Huff herausfordern? Auch der Faktor Yvan Muller könnte eine Rolle

spielen, sollte er – wie kolportiert wird – sporadische Einsätze in einem vierten Volvo bekommen. Mit ihm hätten die Schweden einen weiteren Wasserträger.

Erstmal aber muss Volvo am Wochenende abliefern. Sollte Rob Huff als Sieger aus dem Monza-Wochenende hervorgehen, schlägt das Favoriten-Pendel in Sachen Fahrer-WM nämlich ganz stark in seine Richtung aus. ■

ETCC

## In letzter Minute: Mit der TCR geeinigt

Monatlang hing die ETCC im Vakuum fest. Doch kurz vor dem Saisonstart in Monza gibt es eine Lösung.

**A**m Wochenende kann die ETCC im Rahmen der Tourenwagen-WM also wie geplant in Monza in die neue Saison starten. Vergangenen Freitag wurde mit TCR-Rechteinhaber Marcello Lotti eine Einigung erzielt. Die in dessen Klasse engagierten Hersteller

hatten sich – im Sinne der TCR – gegen eine Homologation ihrer Fahrzeuge nach FIA-TCN2-Reglement entschieden, im Fall Seat wurde sogar die bestehende Homologation zurückgezogen. Nun gab es in letzter Minute eine Einigung: In der ETCC sind neben TCN2-Fahrzeugen auch die praktisch baugleichen TCR-Boliden erlaubt. Aufgrund des monatelang herrschenden Vakuums gibt es jedoch nur zwölf feste Einschreibungen. Weitere Zugänge werden dabei erwartet. ■ MBR



Einigung mit TCR: In der ETCC darf auch 2017 weiter gefightet werden

NASCAR

## Dauerregen in Bristol: Rennen verschoben

Dauerregen in Tennessee hat das Rennwochenende in Bristol ins Wasser fallen lassen. Gefahren werden sollte am Montag (nach Redaktionsschluss).

**N**ach dem rennfreien Osterwochenende war für die Akteure des Cups also noch weiteres Warten angesagt. Die Regenfälle ließen dabei bereits das Qualifying am Freitag ausfallen und brachten den weiteren Zeitplan mächtig durcheinander. Auch zum Verlauf des eigentlichen Renn-Sonntags hatte Petrus kein Einsehen mit den geduldigen Fans und Aktiven – so musste das Rennen für Montag neu angesetzt werden.

Nach einem Viertel der Saison lohnt sich an dieser Stelle aber ein Blick auf die Gesamtwertung. Und da führt nach sieben von 36 Läufen etwas überraschend Ganassi-Pilot Kyle Larson. Der 24-jährige Chevrolet-Fahrer be-

sticht dabei vor allem durch Konstanz. Neben seinem Sieg in Fontana stehen noch vier zweite Plätze zu Buche. Als Ausreißer sind Daytona (12.) und Martinsville (17.) zu notieren.

Allgemein kann die bisherige Saison als die der Youngster bezeichnet werden. In den Top 6 der Gesamtwertung liegen gleich drei U25-Piloten, wobei Chase Elliott bislang ein ebenfalls bärenstarkes, sehr konstantes zweites Cup-Jahr zeigt. Sein erster Sieg ist nur eine Frage der Zeit. ■ MBR

### NASCAR CUP SERIES

Gesamtwertung nach 7 von 36 Meisterschaftsläufen		
1.	Kyle Larson (Chevrolet)	315 Punkte
2.	Chase Elliott (Chevrolet)	298
3.	Martin Truex Jr. (Toyota)	275
4.	Brad Keselowski (Ford)	274
5.	Joey Logano (Ford)	243
6.	Ryan Blaney (Ford)	224
7.	Kyle Busch (Toyota)	211
8.	J. McMurray (Chevrolet)	209
9.	Clint Bowyer (Ford)	204
10.	Kevin Harvick	198

# Volles Haus für die zweite Saison



Josh Files ist auch 2017 der Gejagte – nur mit der Startnummer 1 statt der 99

Die Starterliste für die ADAC TCR Germany 2017 platzt mit über 40 Fahrzeugen aus allen Nähten. Der Saisonauftakt kommenden Wochenende in Oschersleben verspricht vor allem eines: viel Action!

Von: **Michael Bräutigam**

**E**in zweiter Blick auf die prallgefüllte Teilnehmerliste offenbart auch: Nicht nur bei den Zahlen hält die ADAC TCR Germany für ihre zweite Saison einiges bereit. Ein halbes Dutzend Titelaspiranten gibt es bereits, bevor das erste Rennen überhaupt gelaufen ist – und das sind nur die Offensichtlichsten.

Natürlichster aller Anwärter auf den Titel ist immer derjenige, der ihn im vergangenen Jahr geholt hat. In diesem Fall also Josh Files, der im gewohnten Paket mit Target Competition und einem Honda Civic am Start steht. Ein ähnlicher Durchmarsch wie im vergangenen Jahr, als der Brite am Ende mehr als 50 Punkte vor dem ersten Verfolger lag, ist dabei für das Jahr der angepeilten

Titelverteidigung eher unwahrscheinlich.

Mit Harald Proczyk (Seat), Steve Kirsch (Honda) und Antti Buri (Audi) stehen auch Files' härteste Verfolger von 2016 bereit. Dazu kommen einige starke Neueinsteiger, wobei hier Test-König Sheldon van der Linde (Audi) wohl derjenige sein dürfte, der die Spitze am meisten aufmischt. Aber auch Tourenwagen-Europameister Kris Richard (Honda) muss man im Auge haben.

## Feld mit Knaller-Potenzial

Die vermeintlich zweite Reihe hält ebenfalls fahrerische Qualität pur bereit. Hier, wenn nicht noch weiter vorne, werden sich Junior-Meister Tom Lautenschlager (Audi), Ex-Kartweltmeister Mike Halder (Seat), ADAC-Förderpilot Tim Zimmermann (Audi), Seat-Eurocup-Champion Niels Langeveld (Audi), WTCC-Veteran Kristian Poulsen (VW) sowie Clio-Cup-Abo-Meister Dino Calcum (Opel) und dessen langjähriger Rivale Pascal Eberle (Seat) balgen.

Als „Dark Horses“ könnten sich Jürgen Schmarl (Honda), Max Hofer (Audi), Luca Engstler (VW), Moritz Oestreich (Honda) oder die schnelle Dame Gosia Rdest (Audi) entpuppen.

Selbst jetzt wäre noch Luft für weitere Kandidaten auf Top-Platzierungen. Was man auf jeden Fall sagen kann: Die neue Saison hat das Potenzial zu einem richtigen Knaller. Und das nehmen die über 40 Akteurinnen und Akteure beim Auftakt hoffentlich nicht zu wörtlich, wenn es in die erste(n) Kurve(n) geht. ■



Test-Schnellster: Van der Linde



Europameister: Kris Richard

## TCR: COMINI-DOPPELSIEG BEIM BENELUX-START

Zum Start der als Teamwettbewerb ausgetragenen TCR Benelux vergangenes Wochenende fanden sich einige namhafte Tourenwagenpiloten ein. So traten zum Beispiel die WTCC-Fahrer Rob Huff (VW) und Tom Coronel (Honda) sowie TCR-Doppelchampion Stefano Comini an. Der Schweizer war es dann auch, der im Comtoyoud-Audi seine beiden Rennen (die ersten zwei von vier) für sich entscheiden konnte. Sein Teamkollege Sheldon van der Linde musste sich im dritten Lauf knapp Mato Homola (Opel) geschlagen geben, gewann aber den vierten und letzten Sprintlauf.

## TCR: „ALTE“ SCHIKANEN WURDE ABGESEGNET

Wie vergangene Woche berichtet, haben die TCR-Teams über die zu befahrende Streckenvariante beim TCR-Weekend in Oschersleben (8./9. Juli) abgestimmt. Das Ergebnis des Votums: Der Vorschlag, die ursprüngliche Streckenvariante (3,667 km) mit der schnellen ersten Kurvenkombination zu befahren, wurde angenommen. Seit dem Umbau der ersten Kurve im März 2007 wurde die „alte“ Version als Motorradvariante genutzt. Die neue, 3,696 km lange Streckenversion wurde seither bei allen wichtigen Autorennen genutzt.

## TCR: EIN HONDA FÜR DEN BESTEN ROOKIE

Honda ist neuer Partner der ADAC TCR Germany. Die japanische Marke stellt dabei nicht nur das offizielle Safety Car für die Serie, sondern auch einen 180 PS starken Civic, der am Ende des Jahres an den besten Rookie vergeben wird. Startberechtigt in der „Honda Rookie Challenge“ sind alle Piloten ab Jahrgang 1998 oder jünger, die noch nicht mehr als zwei Jahre Erfahrung im geschlossenen Auto (bis 240 PS) oder Formel-Boliden (bis 180 PS) gesammelt haben.

# „Formel 1 heute wie Vanille-Eis“



Derek Warwick zählt zu jenen Rennfahrern, bei denen man immer das Gefühl hatte: Da war mehr drin. Der heute 62-jährige Engländer war nur einmal in seiner Karriere zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Platz. 1992 bei Peugeot in der Sportwagen-WM. In diesem Jahr gewann Warwick den WM-Titel und die 24 Stunden von Le Mans.

Von: **Michael Schmidt**

In der Formel 1 blieb ihm das Glück verwehrt. Als ihn Renault 1984 zum Werksfahrer adelte, ging es mit dem französischen Nationalrennstall bergab. Nachdem Renault zuvor drei Jahre in Folge einer der Mitfavoriten bei der Titelvergabe gewesen war. Als Lotus den Beißer aus Hampshire für 1986 anstelle von Elio de Angelis verpflichten wollte, legte Ayrton Senna sein Veto ein. Für Warwick Enttäuschung und Ehre zugleich: „Das wäre mein Highlight gewesen. Ich sehe es aber auch als Kompliment an, dass Senna mich nicht als Teamkollegen haben wollte.“

Warwick bereut nichts. Obwohl in der höchsten Spielklasse kein Titel, ja noch nicht einmal ein Sieg in der Vita steht. „Ich kann mit Stolz auf meine Karriere zurückblicken. Hätte ich zu gegebener Zeit andere Entscheidungen treffen sollen? Ja. Bedauere ich eine meiner Entscheidungen? Nein. Vielleicht hätte ich dann Rennen oder gar den WM-Titel gewonnen. Vielleicht ja. Ich glaube, ich war gut genug für Siege. In Brasilien 1984 war ich ganz dicht dran, als mich mein Auto im Stich gelassen hat.“

Sein bester Teamkollege war Patrick Tambay, der schnellste Martin Brundle. Warwick ist dankbar, in den wilden 80er-Jahren Teil der Motorsportszene gewesen zu sein: „Ich hatte das extreme Glück, in den 80er- und 90er-Jahren fahren zu dürfen – mit tollen Autos, Groundeffekt, Turbomotoren mit über 1000 PS, Qualifikationsreifen, die nur eine Runde hielten. Es war eine tolle Zeit. Ich beneide die aktuellen Fahrer nicht. Ständig auf den sozialen Netzwerken präsent sein zu müssen. Nichts sagen zu dür-

WILHELM



Der große Sieg: Warwick feiert mit Dalmás und Blundell in Le Mans 1992

fen. Nicht über die Stränge schlagen zu können. Formel 1 heute ist wie Vanille-Eis. Enttäuschend. Mir tun die Teams, die Fahrer, und Journalisten leid. Alles ist so reglementiert, keiner hat Zeit. Wenn du heute mit einem Fahrer reden willst, bekommst du um 15.56 Uhr einen Slot. Und er darf nicht einmal sagen, was er will.“

Der Mann, der so viele haarsträubende Unfälle überlebte, blickt auch mit einem Stoßseufzer der Erleichterung zurück: „Ich habe 146 Grands Prix überlebt. In den zwölf Jahren, in denen ich gefahren bin, sind zehn bis zwölf Fahrer gestorben, einschließlich meinem Bruder. Vielleicht hat uns das zu Gladiatoren gemacht. Das fehlt heute. Sie sind die besten Fahrer der Welt, aber keine Gladiatoren mehr.“

Natürlich fiel ihm das Aufhören schwer. Warwick war angefixt von schnellen Autos und dem Abenteuer Motorsport. „Ich habe Lotus 1990 verlassen und bin 1991 für Jaguar und 1992 für Peugeot in der Sportwagen-WM gefahren. Als ich 1993 mit Arrows in die Formel 1 zurückgekehrt bin, habe ich begriffen, dass ich meinen Zenit als Fahrer überschritten hatte. Jüngere Fahrer waren einfach schneller. Da habe ich gewusst: Es ist Zeit aufzuhören. Ich bin auch nie in ein schwarzes Loch gefallen, weil ich ja die Geschäfte meiner Familie im Hintergrund hatte und mit den Autohäusern 100 Angestellte ernähren musste.“

Warwick verdient heute mehr als in seiner aktiven Zeit als Fahrer. 1985, in seinem zweiten Renault-Jahr, zog er auf die Kanalinsel Jersey. Zu der Zeit betrieb er bereits sechs Autohäuser in England und eine Honda-Vertretung auf Jersey. Die Werkstätten in England verkaufte er 2003, weil er nicht mehr zwischen der Hauptinsel und Jersey pendeln wollte. Warwick baute Teams für die englische und australische

Tourenwagenmeisterschaft auf und verkaufte sie wieder, als sie erfolgreich waren. Danach stieg er groß ins Immobiliengeschäft ein. „Ich habe eine Firma an der Südküste von England, beschäftige dort rund 150 Leute. Wir haben zurzeit acht Grundstücke, auf denen wir Wohnhäuser errichten. Ich habe auch eine Baufirma in Jersey. Dort baue ich Luxushäuser, so im Bereich von zehn Millionen Pfund.“

Den Geschäftssinn hatte Warwick immer im Blut. „Seit ich 16 Jahre alt war, habe ich in den elterlichen Firmen mitgearbeitet. Ich kenne mich mit Grundstücken und Eigenheimen aus. So bekam ich ein gutes Verständnis für Geschäfte. Ich glaube, dass ich ein guter Motivator bin. Das hat mir auch eine so lange Karriere in der Formel 1 verschafft. Die Leute haben mir vertraut.“

Der Rennsport lässt ihn trotzdem nicht los. Nachdem Dereks kleiner Bruder Paul 1991 in Oulton Park tödlich verunglückt war, trat er dem Sicherheitskomitee des MSA bei. Heute ist er FIA-Sportkommissar und im Vorstand von Silverstone. „So bleibe ich in Kontakt mit den Teams, den Fahrern, den Medien und verstehe die Leute und die Technologie von heute besser. Ich bin nicht nur ein grauhaariger Ex-Fahrer. Vermisse ich das Rennfahren? Natürlich. Wenn ich Hamilton in diesem wunderbaren Mercedes sehe, dann würde ich da gerne selbst drin sitzen. Aber nur um das Gefühl dafür zu bekommen. Ich liebe den Motorsport, aber ich weiß, dass Autorennen für mich ein abgeschlossenes Kapitel sind. Deshalb fahre ich auch meine alten Autos auf Veranstaltungen wie Goodwood nicht mehr. Ich habe da auch immer meine Zweifel. Wie gut ist das Ding noch in Schuss? Wie alt ist die Aufhängung? Halten die Bremsen? Ich bin zu beschäftigt. Mein Kopf ist heute woanders.“ ■

## DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geb.: 27. August 1954 in Alresford (GB)

### FORMEL 1

<b>Debüt:</b>	GP USA-Mitte 1981 (Las Vegas)
<b>Teams:</b>	Toleman, Renault, Brabham, Arrows, Lotus
<b>GP-Starts:</b>	146 (1981–1993)
<b>WM-Punkte:</b>	71
<b>GP-Siege:</b>	–
<b>Podiumsplätze:</b>	4
<b>Punkteränge:</b>	30
<b>Pole-Positions:</b>	–
<b>Schnellste Runden:</b>	2
<b>Führungskilometer:</b>	78

### FORMEL 2

<b>Debüt:</b>	International Trophy 1979 (Silverstone)
<b>Teams:</b>	Theodore, Toleman
<b>Starts:</b>	22 (1979–1980)
<b>EM-Punkte:</b>	44
<b>Siege:</b>	1
<b>Pole-Positions:</b>	4
<b>Schnellste Runden:</b>	1
<b>Führungskilometer:</b>	275

### SPORTWAGEN-WM

<b>Teams:</b>	Kremer Porsche, Jaguar, Peugeot, Courage
<b>Titel:</b>	1 (1992 auf Peugeot)
<b>Siege:</b>	8 (u.a. 1992 in Le Mans)



Von 1987 bis 1989 fuhr Warwick für Arrows. Das Foto zeigt ihn in Spa 1987

# Márquez ohne Gegner



Weil Maverick Viñales stürzte, trumpten seine Verfolger groß auf: Marc Márquez gewann, Valentino Rossi übernahm die WM-Führung, und Dani Pedrosa setzte ein starkes Zeichen.

Von: **Imre Paulovits**

**E**in hässliches Schleifgeräusch, ein gewaltiger Funkenregen aus Titan, und ein Bild des Entsetzens. Das Unvorstellbare war passiert. Maverick Viñales, der die ersten beiden Grands Prix gewonnen und das MotoGP-Feld bislang mit traumwandlerischer Sicherheit beherrscht hatte, war gestürzt. Keine zwei Runden konnte der Yamaha-Werksfahrer diesmal dem Druck standhalten, den sein Teamkollege Valentino Rossi und die beiden Honda-Werkspiloten zu Beginn des Rennens machten. „Es war ein wirklich merkwürdi-

ger Sturz“, haderte der 22-jährige Spanier mit dem Schicksal. „Ich habe an dieser Stelle das Gleiche gemacht wie zuvor im Warm-up und schon das ganze Wochenende. Und trotzdem bin ich gestürzt. Ich denke, wir hatten ein Problem mit dem Vorderreifen.“

## Die Reifen und das Wetter

Die Reifen brachten auf dem Circuit of the Americas die Techniker auch sonst mehrfach ins Grübeln. Am Freitag war es heiß, am Samstag, als es nicht nur bewölkt war, sondern auch ein für Texas außergewöhnlich kalter Wind wehte, sank die Asphalttemperatur um fast 30 Grad. Dadurch purzelten die Fahrer in FP3 reihenweise von ihren Motorrädern. Man musste feststellen, dass die Michelin-Reifen deutlich temperaturempfindlicher sind als bislang angenommen. Michelin steckt bei der Entwicklung offenbar in einer Zwickmühle, bei der die Teams nicht nur Performance, sondern auch Konstruktionen fordern, die ihre bisherige Entwicklung nicht völlig

**»ICH HABE NICHTS ANDERES GEMACHT ALS ZUVOR SCHON DAS GANZE WOCHENENDE.«**

MAVERICK VIÑALES

auf den Kopf stellen. Dass die Moto2 bei dem kühleren Wetter keine Probleme hatte und sogar schneller war als am Freitag, veranschaulichte den Tanz auf Messers Schneide in der MotoGP.

Doch die Tatsache, dass die gesamte Palette von Michelin von weich bis hart für die Renndistanz taugte, zeigt ebenfalls, wie weit sich die Franzosen auf die Extremforderungen der schnellsten Motorräder des Planeten für die Rennen spezialisiert haben – aber eben nur unter den zu erwartenden Bedingungen. Weil diese für den Renntag noch einmal wechselten, und es zwar nicht so heiß wie am Freitag, aber doch warm wurde, geriet die Reifenwahl zum

Poker, bei dem auch das Warm-up keine sichere Bank bot.

Marc Márquez ging vorn und hinten mit der härtesten Mischung ins Rennen, Dani Pedrosa, der leichter und nicht so hart auf der Bremse ist wie sein Teamkollege, setzte vorne auf Medium, die beiden Yamaha-Piloten vorn und hinten auf die mittlere Mischung. Die Ducati-Piloten trauten hinten gar der weichen Mischung.

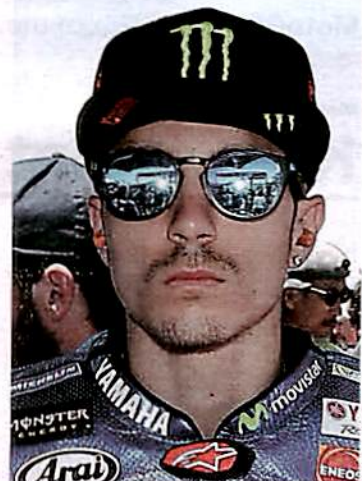
## Doch wieder Márquez

Marc Márquez, der die letzten zehn Rennen in den USA gewonnen hat und in Austin noch nie besiegt wurde, stand zunächst mächtig unter Druck: Viñales war anfangs schneller als der Honda-Werkspilot. Als Márquez am Freitag hinter Johann Zarco herfuhr, musste er feststellen: „Auf den Bodenwellen arbeiten die Yamaha viel besser. Nicht von den Federelementen her, sondern wenn sie vom Chassis her ganz abgewinkelt sind.“

Der Weltmeister ließ aber nichts unversucht, um auf seiner Parade-Strecke doch noch einen



Marc Márquez und Valentino Rossi: Gratulation nach dem Rennen



Nachdenklich: Maverick Viñales



Da war ging es richtig zur Sache: Dani Pedrosa (#26), konnte sich lange vor Marc Márquez und Valentino Rossi halten

Weg nach vorn zu finden. Dass er allein in FP3 zweimal runterfiel, zeigte wieder einmal seine Entschlossenheit. Und diese brachte ihn auch nach vorn. Im Qualifying schnappte er sich die Pole. Und das Tempo, das er im Warm-up vorlegte, zeigte bereits, dass der Sieg auch diesmal nur über ihn gehen würde.

### Kontroverse Entscheidung

Es dauerte trotzdem lange, bis sich die Überlegenheit des Weltmeisters im Rennen wirklich herauskristallisierte. Sein Teamkollege Dani Pedrosa hatte einen Raketenstart hingelegt, der ganz an die besten Zeiten des kleinen Spaniers erinnerte, und konterte zunächst erfolgreich, als Márquez an ihm vorbeiwollte. Doch als Márquez einmal an der Spitze war, legte er Rundenzeiten vor, die aus einer anderen Welt waren.

Die Spannung war damit aber noch lange nicht aus dem Rennen. Valentino Rossi machte Jagd auf Pedrosa, und es schien, als würde der neunfache Weltmeister bis zur letzten Runde mit dem

Angriff warten. Da schwebte aber ein Damoklesschwert über ihm. Weil Rossi zu Rennbeginn bei einem Angriff von Johann Zarco gerempelt worden war und er nach dem dadurch nötigen Aufrichten in den Augen der Rennleitung eine größere Abkürzung über die Asphaltfläche neben der Piste genommen hatte als unbedingt notwendig, bekam er eine Zeitstrafe von 0,3 Sekunden. Er war dabei Pedrosa und Márquez sichtbar näher gekommen. Um ihn nicht durcheinanderzubringen, zeigte ihm das Team dies aber nicht an. Es ging sich aber auch so aus, Pedrosa war mit seinem Vorderreifen am Ende, und Rossi hingte ihn zum Schluss um mehr als zwei Sekunden ab.

Nun kommt der 38-jährige Italiener als WM-Leader in die Europa-Saison. „Ich bin unheimlich glücklich“, frohlockte er. „Das hätte ich nach all den Problemen nie zu träumen gewagt. Die WM wird trotzdem hart. Jetzt kommen aber alle Strecken, die ich liebe. Und ich will den Moment möglichst lange genießen.“ ■

### 3 FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



**WIE HART MUSSTEST DU FÜR DEINEN FÜNFTEN SIEG IN AUSTIN ARBEITEN?**

Nach dem Sturz in Argentinien war es mir sehr wichtig, dass ich in der bestmöglichen Art wieder zurückkomme. Es war ein sehr schwieriges Rennen, denn die Temperaturen waren höher als am Samstag. Erst fünf Minuten vor dem Start habe ich mich für den harten Vorderreifen entschieden. So habe ich mir nach der Lehre von Argentinien auch viel Zeit genommen, um ihn aufzuwärmen und dann anzugreifen.

**HAST DU MITBEKOMMEN, DASS MAVERICK VIÑALES GESTÜRZT IST?**

Ja, ich habe es auf dem Pit-board gesehen. Das hat meinen

Plan aber nicht geändert. Ich hatte einen Plan fürs Rennen, und den habe ich durchgezogen. Jetzt bin ich wieder zurück im WM-Kampf, und die Meisterschaft ist noch lang.

**WOHER KOMMT ES, DASS DU HIER IN AUSTIN IMMER SO STARK BIST?**

Ich weiß es nicht genau, und es macht den Anschein, dass ich nicht nur dort, sondern auf allen US-amerikanischen Strecken schnell bin. Ich weiß, dass ich mich in Linkskurven immer stark fühle, und die US-Grand-Prix-Strecken sind alles Linkskurse. In Austin fühle ich mich auch sonst immer sehr speziell. Die USA scheinen mich ohnehin zu mögen, und ich fühle mich dort sehr wohl. Ich sollte Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta vorschlagen, dass er wieder mehr Rennen in den USA macht.

Motorrad-GP

# KTM dringt bei Aerodynamik vor

KTM hat erstmals einen Versuch beim aerodynamischen Abtrieb gemacht. Die Österreicher hatten aber ein schwieriges Wochenende.

Von: **Imre Paulovits**

**A**ls Neuling ist es KTM nach dem Reglement als einzigem Hersteller erlaubt, während dieser Saison beliebig viele Updates bei der Verkleidung zu bringen, und so packten die Österreicher in Austin erstmals eine Verkleidungsvariante aus, bei der durch zwei schräge Flächen neben der Verkleidungsscheibe Abtrieb erzeugt werden soll. Bradley Smith packte diese Variante relativ schnell weg, Pol Espargaró dagegen war mit ihr glücklich.

Was bei den Österreichern aber noch mehr ins Auge fällt, ist ihre Entschlossenheit. Ihre Anwesenheit im Paddock ist allgegenwärtig, kein anderes Werk ist bis hin zur Chefetage so von dem MotoGP-Projekt elektrisiert.

Trotzdem war die Strecke in Austin mit ihren langgezogenen Kurven, den derben Bodenwellen, den harten Bremspunkten



Pol Espargaró: Neue Verkleidung mit aerodynamischer Abtriebshilfe

und den extremen Geschwindigkeitsunterschieden ein hartes Pflaster für die MotoGP-Neulinge, und es zeigte sich, wie viele Daten ihnen noch fehlen, bis sie wirklich auf Augenhöhe mit der Konkurrenz sind.

Während sich Bradley Smith als analytisches Arbeitstier wieder in kleinen Schritten verbesserte, mit P18 im Qualifying seinen bisher besten Startplatz auf der RC16 herausfuhr, stürzte

Espargaró in der Quali und musste mit Startplatz 21 vorliebnehmen. Im Rennen ereilte den Spanier weiteres Unglück, als sein Motor begann zu rauchen und er das Rennen aufgeben musste. „Es war ein Problem an der Kupplung, das das Ölleck verursacht hat“, verriet Teamchef Mike Leitner. „Wir müssen einfach akzeptieren, dass wir noch in der Lernphase sind und die Erfahrung von hier nutzen.“ ■

## KOMMENTAR

**DER MOTOGP BLEIBT UNBERECHENBAR**, und das ist gut so. Hatte man sich ausgemalt, dass Maverick Viñales seinen Durchmarsch fortsetzt und höchstens die Rekorde, die er dabei seinen berühmten Vorgängern bei Yamaha abjagt, uns bei Laune halten, ist nun mit einem Schlag wieder alles anders. So brillant und intelligent der 22-jährige Spanier auch ist, er ist kein Roboter, sondern ein Mensch, und das ist in Austin wieder in den Vordergrund gerückt. Es sind die Helden, mit all ihrem Glanz, aber mit all den menschlichen Schwächen, ihrer überschäumenden Freude oder dem Leid des Verlierers, die diese Faszination, dieses Miteifern aus uns herauslocken. Sie sind es, die über alle Errungenschaften der Technik triumphieren oder mit ihnen untergehen, und diese beiden Extreme werden nur von einer hauchfeinen, unsichtbaren Linie getrennt. Es steht uns eine spannende Saison bevor.



**Imre Paulovits**  
Leiter  
Motorradspport

## AUS DEM FAHRERLAGER

### DAS TANZBEIN SCHWINGEN

Die Skyline von Austin ist vom Circuit of the Americas aus immer gut zu sehen, und die Altstadt dieser texanischen Metropole ist bekannt als eines der großen Zentren der Musik, besonders der Country-Musik. Dass in den traditionellen Bars auch ausgiebig getanzt wird, ist dem Fahrerlager nicht verborgen geblieben, aber dieses Jahr mussten einige Piloten auch Zeugnis davon ablegen, dass sie selbst keine Kinder von Traurigkeit sind. Am Donnerstag trafen sich Dani Pedrosa, Pol Espargaró, Tom Lüthi und Joan Mir in der Broken Spoke Dance Hall und durften sich dort von den einheimischen Damen in die Kunst des Texas Two Step einweihen lassen. Sie hatten dabei sichtlich genauso

viel Spaß an der Sache wie ihre Instruktorinnen.

### NACHDRÜCKLICHER ANTRAG

Seit diesem Jahr dürfen bei den Pressekonferenzen nicht nur Journalisten Fragen stellen, die Dorna-Medienverantwortlichen lassen auch Fragen der Fans von sozialen Medien an die Fahrer weiterleiten. Wie die Erfahrung gezeigt hat, bleiben höchst intime und ausgesprochen lustige Kapriolen dabei nicht aus. Am Donnerstag erwischte es dabei Álvaro Bautista kalt. Als die Frage einer gewissen Grace Barros weitergeleitet wurde, machte er bereits große Augen, und als er gefragt wurde, ob er die Dame kenne, sagte er ohne Umschweife, dass dies seine Freundin sei. Doch das war erst der Anfang.

Denn die Frage lautete, ob er sie heiraten wolle! Bautista nahm es gelassen. „Ja, ich habe ihr ja schließlich auf dem Weg nach Argentinien selbst einen Antrag gemacht.“

### UNTER LEGENDEN

Kenny Roberts Jr. wurde am Grand-Prix-Wochenende in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Da sein Vater bereits unter den Legenden ist, stellen beide nun nicht nur das erste Vater-Sohn-Duo, das WM-Titel in der Königsklasse gewonnen hat, sondern auch das unter den MotoGP-Legenden. Am Sonntag zeigte sich Kenny Roberts Jr. dann mit einer anderen Legende: Mit Kevin Schwantz drehte er auf Suzuki GSX-R 1000 Parade-runden.

### AUSGIEBIG FEIERN

Álex Márquez feierte am Sonntag seinen 21. Geburtstag. Er bekam zunächst eine Geburtstagstorte in den Boxen, und nachdem er nun auch in den Vereinigten Staaten öffentlich Alkohol trinken darf, schleppte ihn das Team, allen voran Fahrercoach Stefan Prein, in die Altstadt von Austin, um die neue Errungenschaft auszukosten. ■ IP



Álex Márquez, noch ganz brav

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Circuit of the Americas, Austin (USA) – 23. April 2017** 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 115,773 km über 21 Runden à 5,513 km. 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 40 Grad. Schnitt des Siegers: 157,9 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	schnellste Rdn.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	43:58,770	337,9	2:04,899	H/H	25	25
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	44:01,839	341,3	2:05,300	M/M	20	20
3. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	44:03,882	339,8	2:05,175	M/H	16	16
4. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	44:06,408	341,4	2:05,282	H/H	13	13
5. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	44:06,727	337,8	2:05,190	M/M	11	11
6. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	44:12,828	343,6	2:05,408	M/S	10	10
7. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	44:14,261	338,5	2:05,237	M/H	9	9
8. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	44:15,542	345,0	2:05,829	M/H	8	8
9. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	44:16,749	345,6	2:05,756	M/S	7	7
10. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	44:17,264	345,1	2:05,644	M/H	6	6
11. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	44:17,673	338,6	2:05,530	M/M	5	5
12. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	44:27,505	341,0	2:06,111	M/H	4	4
13. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	44:28,811	342,2	2:06,073	M/M	3	3
14. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	44:30,134	344,8	2:06,109	M/S	2	2
15. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	45:05,317	344,7	2:06,089	M/S	1	1
16. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	45:20,860	336,7	2:07,451	M/H	–	–
17. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	45:43,993	340,2	2:06,292	H/S	–	–
nicht gewertet							
Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	23:37,761	334,2	2:07,416	H/H	–	–
Pol Espargaró (E)	KTM RC16	19:49,452	336,8	2:07,262	M/M	–	–
Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	16:58,478	337,6	2:06,439	M/S	–	–
Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	2:07,393	338,6	keine Zeit	M/M	–	–
Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	2:11,727	339,8	keine Zeit	H/H	–	–

### QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Márquez	2:02,741
2. Viñales	2:02,871
3. Rossi	2:03,673
4. Pedrosa	2:03,866
5. Zarco	2:03,928
6. Lorenzo	2:04,151
7. Dovizioso	2:04,431
8. Folger	2:04,623
9. Crutchlow	2:04,661
10. Redding	2:04,673
11. Iannone	2:05,741
12. Miller	2:05,970
13. Petrucci	2:05,221
14. Baz	2:05,231
15. Barberá	2:05,541
16. Rabat	2:05,970
17. Abraham	2:05,931
18. Smith	2:06,258
19. Bautista	2:06,295
20. Lowes	2:07,232
21. P. Espargaró	2:07,601
22. A. Espargaró	–

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Rossi	56
2. Viñales	50
3. Márquez	38
4. Dovizioso	30
5. Crutchlow	29
6. Pedrosa	27
7. Zarco	22
8. Folger	21
9. Redding	21
10. Miller	21

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	70
2. Honda	54
3. Ducati	43
4. Suzuki	16
5. Aprilia	10
6. KTM	2

### WM-STAND TEAMS

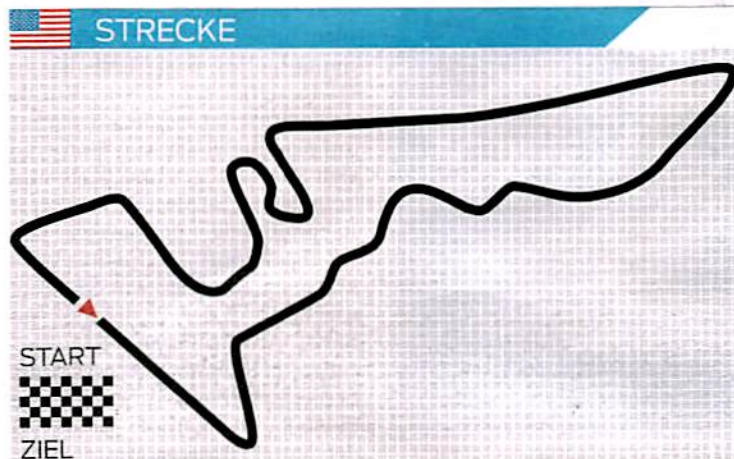
Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	106
2. Repsol Honda Team	65
3. Monster Yamaha Tech3	43
4. Ducati Team	42
5. Octo Pramac Racing	38
6. LCR Honda	29
7. EG 0,0 Marc VDS	29
8. Pull&Bear Aspar Team	22
9. Reale Avintia Racing	17
10. Team Suzuki Ecstar	16

»VOR ZWEI WOCHEN IN ARGENTINIEN WAR ICH AM BODEN, JETZT BIN ICH IM TITELKAMPF WIEDER VOLL DABEI.«

Marc Márquez

Rundenrekord: **2:03,575, Marc Márquez (Honda), 2014**  
 Quali-Rekord: **2:02,135, Marc Márquez (Honda), 2015**  
 Topspeedrekord: **345,6 km/h, Jorge Lorenzo (Ducati), 2017**

### CIRCUIT OF THE AMERICAS (USA) 5,513 KM



Valentino Rossi: Neuer WM-Leader, nun folgen seine Lieblingsstrecken

Moto2

# Franco Morbidelli weiter unbekannt

WM-Leader Franco Morbidelli wird langsam unheimlich: Als Erster konnte er in der Moto2 die ersten drei Rennen gewinnen.

Von: Imre Paulovits

**D**a gab es einen Moment, als es ganz so aussah, als hätte sich Morbidelli diesmal mit seiner Reifentaktik verschätzt. Tom Lüthi kam ihm nach Rennmitte immer näher, doch dann drehte der 22-jährige Italiener wieder auf und fuhr wieder unaufhaltsam davon. „Ich war selber etwas überrascht, als ich nach den verlorenen Plätzen nach dem Start plötzlich auf dem zweiten Platz war und ich Morbidelli wieder näher kam“, wunderte sich Lüthi, der bislang wenig Glück in Austin hatte. „Dann habe ich leider einige kleine Fehler gemacht und Morbidelli ist wieder davongezogen. In den letzten Jahren

hatte ich, aufgrund meiner Arm-Verletzung von einem Unfall bei den Tests im Februar 2013, körperlich auf dieser Strecke immer sehr zu kämpfen. Jetzt hat sich die Arbeit mit meinem Physiotherapeuten während der Winterpause ausgezahlt.“ Der Schweizer zeigt sich auch kämpferisch: „Ich habe nicht vor, Morbidelli alle Rennen gewinnen zu lassen. Es gibt einige Strecken, auf denen ich schon mehrmals gewonnen habe, beispielsweise Le Mans, aber mein Ziel ist es, jedes einzelne Weekend genauso um den Sieg zu kämpfen.“

Morbidelli übte im Ziel auch etwas Selbstkritik: „Zur Rennmitte habe ich etwas rumgespielt, aber als ich plötzlich das Schild mit Lüthi +0,5 sah, habe ich mich zusammengerissen, jede Taktik beiseitegeworfen und nur noch Gas gegeben. Der dritte Sieg in Folge ist natürlich etwas ganz Besonderes für mich.“ Das ist er in der Tat: In der Moto2 hat noch niemand vor ihm die ersten drei Saisonren-

nen gewonnen, bei den 250ern war es zuletzt Daijiro Kato 2001.

## Top-Fünf für Aegerter

Dominique Aegerter fand in Austin seinen Rhythmus, qualifizierte sich als Sechster und hatte einen unterhaltsamen Kampf mit Miguel Oliveira. Als der Portugiese einen Fehler machte, ließ sich Aegerter nicht zweimal bitten und wurde so Fünfter. „Das Erfreulichste ist, dass wir nur zehn Sekunden hinter dem Sieger ins Ziel gekommen sind“, freute sich Aegerter. „Es wäre vielleicht noch mehr möglich gewesen heute, wenn ich Miguel früher überholen hätte können.“

Marcel Schrötter kommt mit der Suter auch immer besser zurecht und wurde starker Achter. Sein Teamkollege Sandro Cortese hatte mit Startplatz 9 brilliert, verlor aber im Rennen seinen ersten Gang und kam so nur als 23. ins Ziel. Jesko Raffin wurde in eine Kollision verwickelt, so war nicht mehr als P21 drin. ■



MARC VDS  
Tom Lüthi (#12): Gegen Rennmitte kam er

MotoGP

# Rodeo über besorgniserregende Bodenwellen

Der Zustand des Circuit of the Americas hat sich innerhalb eines Jahres dramatisch verschlechtert. Die Piloten fordern Maßnahmen.

Von: Imre Paulovits

**D**er Grand Prix of the Americas wurde den Zuschauern im Rodeo-Land Texas auch als das „Horse Power Rodeo“ angekündigt, doch als es am Freitag losging, war dies vielen Fahrern zu sehr der Fall. In Turn 6 und 7, aber besonders am Ende der langen Gegengeraden sind die Bodenwellen seit dem letztjährigen Grand Prix um so viel größer geworden, dass nicht nur die Fahrer mit ihren wild gewordenen Maschinen kämpfen mussten, sondern auch die Fahrwerks-Techniker vor teils unlösbare Probleme gestellt wurden.

Als es dann am Samstag durch das unerwartet kalte Wetter auch

zu mehreren Stürzen an den weiligen Stellen kam, war endgültig Schluss mit lustig. So fordern die Fahrer unisono, dass für das nächste Jahr Maßnahmen ergriffen werden. „Wenn die Bodenwellen bis nächstes Jahr im gleichen

Maß schlimmer werden wie vom Vorjahr auf heuer, dann könnten einige Stellen unfahrbar werden“, meinte selbst Rekord-Sieger Marc Márquez.

Valentino Rossi stellte dazu noch klar: „Es muss unbedingt

etwas getan werden, man muss sich aber sehr gut überlegen, was getan wird, denn Bodenwellen sind hier schon einmal ausgebessert worden, und es ist dann noch schlimmer geworden.“ Die Fahrer sind sich einig, dass die fünfeinhalb Kilometer lange Berg- und Talbahn eine der fahrerisch anspruchsvollsten Strecken im Kalender ist, aber nun ist sie reif für eine erste Renovierung.

Die Rodeo-Ritte hatten auch Rekordcharakter. Wenn auch nicht unbedingt durch Bodenwellen ausgelöst, hatte Loris Baz in Q1 in seiner schnellsten Runde einen Rutscher, bei dem er bereits auf dem Boden lag, das Motorrad sich aber wieder aufrichtete und er in den Sattel plumpste. „Damit hat er mir leider den Save des Jahres abgeknöpft“, zollte ihm Marc Márquez Respekt. Am Sonntag machte ihm der Thailänder Nakin Atiratphuvapat Konkurrenz, als er abgeworfen und nebenhergeschleift wurde und wie einst Randy Mamola wieder in den Sattel springen konnte. ■



Loris Baz: Wohl den wildesten Rutscher des Jahres abgefangen

# ...siegbar



Morbidelli gefährlich nah, doch dann fuhr dieser seinen dritten Sieg ein

## NACHRICHTEN

**ÁLEX RINS WIEDER VERLETZT:** Die Pech- und Verletzungssträhne des 21-jährigen Suzuki-Werkspiloten nimmt kein Ende. Am Samstag stürzte Rins in Turn 19 und zog sich dabei einen mehrfachen Bruch des linken Handgelenks zu. Er wurde zunächst in die Universitätsklinik Austin geflogen, wo die Hand vom Orthopäden-Team von Dr. Austin Hill stabilisiert wurde. Nach dem Befund, dass die Schwellung weit genug zurückgegangen sei, wurde Rins in der Nacht auf Montag nach Barcelona geflogen, wo er in dieser Woche von Dr. Xavier Mir operiert wird, sobald es sein Zustand zulässt. Wann der MotoGP-Rookie wieder fahren kann, kann erst nach der OP geschätzt werden, aber wie er selbst betont, ist weniger der Zeitpunkt seiner Rückkehr wichtig, als dass er zu hundert Prozent wieder fit

ist, wenn er wieder in den Sattel der MotoGP-Suzuki steigt.

### SÍMONS KURZES GASTSPIEL:

Der 125er-Weltmeister von 2009 hat in Katar Iker Lecuona in der Moto2 und in Aragón Lorenzo Savadori in der Superbike-WM vertreten. In Austin durfte er statt Remy Gardner, der in Argentinien in der ersten Kurve abgeräumt wurde und sich den rechten Knöchel brach, die Tech3-Moto2 fahren. Diesmal ereilte seinen Ersatzpiloten das gleiche Schicksal: VR46-Pilot Stefano Manzi vergaß das Bremsen und räumte Símon in der ersten Kurve ab.

### IKER LECUONA: RÜCKZUG

Teamchef Fred Corbinboeuf nahm den 17-Jährigen aus dem Rennen. „Er hat schon mehr gezeigt, als wir überhaupt von ihm erwartet hätten. Er hat aber vermehrt Schmerzen und soll in Jerez wieder am Start sein.“

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Circuit of the Americas, Austin (USA) – 23. April 2017 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 104,747 km über 19 Runden à 5,513 km. 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 33 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1. Franco Morbidelli (I)	Kalex	19	41:20,078	<b>2:09,948</b>	25
2. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	19	2,633	2:10,071	20
3. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	19	6,809	2:10,106	16
4. Álex Márquez (E)	Kalex	19	9,852	2:10,177	13
5. Dominique Aegerter (CH)	Suter	19	10,927	2:10,448	11
6. Miguel Oliveira (P)	KTM	19	13,029	2:10,492	10
7. Simone Corsi (I)	Speed Up	19	13,335	2:10,272	9
8. Marcel Schrötter (D)	Suter	19	13,754	2:10,598	8
9. Xavi Vierge (E)	Tech3	19	18,079	2:10,660	7
10. Luca Marini (I)	Kalex	19	21,418	2:10,868	6
11. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	19	21,430	2:10,704	5
12. Fabio Quartararo (F)	Kalex	19	21,736	2:10,795	4
13. Xavier Siméon (B)	Kalex	19	21,974	2:10,681	3
14. Ricard Cardús (E)	KTM	19	24,245	2:10,753	2
15. Jorge Navarro (E)	Kalex	19	24,863	2:10,557	1
16. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	19	28,226	2:11,241	-
17. Isaac Vinales (E)	Kalex	19	28,443	2:11,153	-
18. Axel Pons (E)	Kalex	19	34,767	2:11,262	-
19. Testsuya Nagashima (J)	Kalex	19	37,279	2:11,378	-
20. Andrea Locatelli (I)	Kalex	19	37,530	2:11,402	-
21. Jesko Raffin (CH)	Kalex	19	38,953	2:11,550	-
22. Mattia Pasini (I)	Kalex	19	43,720	2:10,689	-
23. Sandro Cortese (D)	Suter	19	51,515	2:11,636	-
24. Alex Bassani (I)	Speed Up	19	1:07,841	2:12,235	-
25. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	19	1:08,137	2:12,378	-
nicht gewertet:					
Edgar Pons (E)	Kalex	2	17 Rdn.	2:12,699	-
Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	0	19 Rdn.	-	-
Yonny Hernández (COL)	Kalex	0	19 Rdn.	-	-
Julián Simón (E)	Tech3	0	19 Rdn.	-	-
Stefano Manzi (I)	Kalex	0	19 Rdn.	-	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	75
2. Lüthi	56
3. Oliveira	43
4. Nakagami	32
5. Vierge	25
6. Márquez	24
10. Aegerter	18
13. Schrötter	13
15. Cortese	8
17. Raffin	5

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	75
2. KTM	43
3. Tech3	25
4. Suter	24
5. Speed Up	19

### STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Morbidelli	2:09,379
2. Pasini	2:09,546
3. Márquez	2:09,621
4. Nakagami	2:09,960
5. Lüthi	2:09,980
6. Aegerter	2:10,301
7. Oliveira	2:10,317
8. Siméon	2:10,358
9. Cortese	2:10,366
10. Cardús	2:10,417
11. Schrötter	2:10,478
12. Vierge	2:10,478
13. Navarro	2:10,491
14. Baldassarri	2:10,500
15. Bagnaia	2:10,539
16. Quartararo	2:10,682
17. Corsi	2:10,748
18. Hernández	2:10,759
19. Syahrin	2:10,804
20. A. Pons	2:10,813
21. Simón	2:10,864
22. Vinales	2:10,912
23. Marini	2:10,923
24. Kent	2:10,932
25. Raffin	2:11,012

Moto3

# Die Auferstehung des Roma

Letztes Jahr machte Romano Fenati mit seinem Rauswurf bei VR46 von sich reden. Doch jetzt hat sich der 21-jährige Italiener mit einem Sieg in Austin rehabilitiert.

Von: **Imre Paulovits**

**E**s gab an diesem Wochenende eigentlich nur einen Favoriten: Der 17-jährige Aron Canet aus dem Estrella-Galicia-Marc-VDS-Team war vom ersten Training an eine Klasse für sich. Es gab eigentlich keinen Zweifel, wer dieses Rennen gewinnen wird. Doch dann wurde Canet sein eigener Gegner.

Obwohl der Circuit of the Americas eine lange Gerade hat, auf der die üblichen Windschatten-Schlachten ausgetragen werden, konnten sich auf dieser Strecke schon öfter Fahrer auf und davon machen. Wer im ersten

Kurvengeschlängel den richtigen Rhythmus findet, der kann sich hier einen Vorsprung herausfahren, der den Nachfolgenden keine Chance auf den Windschatten gibt. Bei Canets Zeiten wurden auch gleich Erinnerungen an 2015 wach, als Danny Kent das Wochenende genauso dominierte und dann im Rennen allen auf und davon fuhr. Im Vorjahr schaffte es Romano Fenati, auszubrechen und seinen letzten Sieg im Team von Valentino Rossi einzufahren.

## Canet patzt

Genauso schien es dann auch nach dem Start zu kommen: Canet setzte sich vorn gleich ab und fuhr mühelos vorneweg, nach zwei Runden war er bereits weit außer Sichtweite. Doch dann stürzte der Japaner Kaito Toba und lag kurz benommen auf den Curbs, die Sanitäter mussten sich um ihn kümmern, die Rennleitung ließ das Rennen abbrechen. Nach dem Restart

war Canet zwar wieder vorn, doch diesmal konnte Vorjahressieger Romano Fenati mitgehen. Er schaffte es immer wieder, sich aus dem Windschatten heranzukämpfen und sich vorbeizudrücken. Canet verlor die Nerven und flog in der vierten Runde beim Herausbeschleunigen aus Turn 14 mit einem Highsider ab. „Ich hatte eine schnellere Pace als Romano, aber er konnte sich immer wieder vorbeidrücken“, haderte Canet mit dem Schicksal. „Ich wollte ihn abhängen, und habe dabei ein bisschen zu früh Gas gegeben. Jetzt kann ich nur auf Jerez warten, um wieder um den Sieg zu kämpfen.“

Fenati war nach seinem zweiten Austin-Sieg überglücklich. „Mein Bike ging super, und wir haben vor dem Restart noch einen neuen Vorderreifen reingesteckt. So konnte ich zu Beginn pushen. Neues Jahr, neues Team, neuer Sieg – ich hoffe, dass dies erst der erste einer Reihe sein wird. Ich bin überglücklich.“ ■



DORNA

Moto3

## Peugeot muss sich weiter gedulden

Das Saxoprint-Peugeot-Team wartet weiter auf den angestrebten Erfolg. Immerhin kamen beide Piloten ins Ziel, aber die Punkteränge waren außer Sichtweite.

**W**ieder hatte es eine Überseestrecke mit einer langen Geraden, auf der die Moto3-Piloten ihre Windschatten-Spiele austragen konnten, und wieder verloren die Peugeot-Piloten dabei jegliche Chance. Dabei ging es ihnen aber kaum schlechter als den anderen Piloten mit der Mahindra-Technik, denn auch die Aspar- und die CIP-Truppe landeten außerhalb der Punkteränge.

Nummer-1-Pilot Jakub Kornfeil kämpfte dazu noch mit einer Erkältung, und obwohl er sich sichtlich verausgabte, konnte er

einfach nicht weiter nach vorne kommen. „Um ehrlich zu sein, habe ich nach den Schwierigkeiten am Freitag nicht gedacht, wie weit ich meine Rundenzeit noch verbessern kann“, nahm Kornfeil das Gute mit. „Aber mein Ziel, bester Mahindra-Pilot zu sein, habe ich trotzdem nicht geschafft. Ich hoffe, dass es bei den Rennen in Europa besser laufen wird.“ ■ IP



PEUGEOT

Jakub Kornfeil: Wieder keine Punkte

Moto3

## Philipp Öttl: Neunter nach hartem Rennen

Nach der Pole-Position und Platz 4 im Vorjahr musste Philipp Öttl diesmal härter um die Positionen kämpfen.

Von: **Imre Paulovits**

**N**ach dem Warm-up herrschte plötzlich große Freude in der Südmetall-Schedl-Racing-Box: Philipp Öttl hatte sich bis auf den zweiten Platz steigern können, er war der Einzige, der bis auf zwei Zehntelsekunden an Überflieger Aron Canet herankam. Zuvor hatten sich Öttl und seine Mannschaft schwergetan, den richtigen Weg bei der Abstimmung zu finden, so musste er von der 15. Startposition aus ins Rennen gehen.

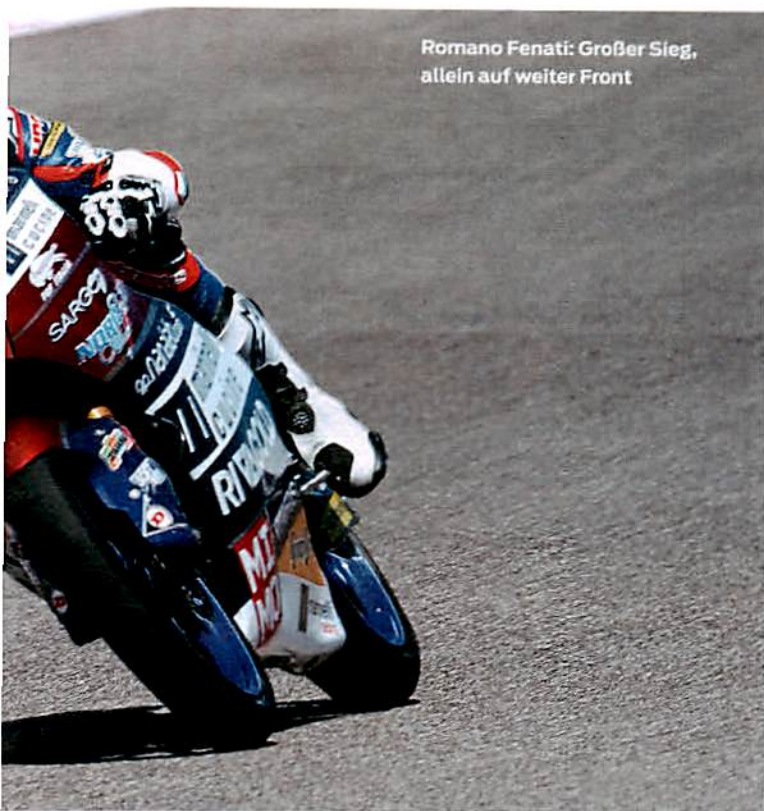
Die Freude nach dem Warm-up schien sich nach dem Start zu bestätigen: Öttl legte gleich rich-

tig los und hatte in zwei Runden die Hälfte seiner Vorderleute überholt. Doch dann kam der Abbruch. Da das Rennen um sechs Runden verkürzt wurde, wechselte Öttl vom harten auf den mittleren Hinterreifen um, den viele bereits zuvor für die Renndistanz gewählt hatten.

Doch all die gewonnenen Plätze mussten wiedergutmacht werden, was zunächst auch gelang. Doch zum Schluss verlor Öttl den Anschluss an die vordere Gruppe und beendete das Rennen schließlich als Neunter. Aber immerhin hat er sich damit um einen Platz in der WM-Tabelle vorgekämpft und ist nun WM-Siebter.

„Nach diesem schwierigen Wochenende kann ich mit dem Endergebnis eigentlich zufrieden sein“, konstatierte Öttl. „Ich bin nach den drei Überseerennen WM-Siebter und freue mich auf die Strecken in Europa.“ ■

# Fenati



Romano Fenati: Großer Sieg, allein auf weiter Front

MotoAmerica

## Toni Elías: Doppelsieg beim Saisonauftakt

Toni Elías gewann beide Superbike-Läufe der US-Meisterschaft, JD Beach war in der Supersport 600 erfolgreich.

Das hatten wir schon vor einem Jahr: Toni Elías ließ auch damals beim US-Meisterschaftsauftritt die einheimischen Superbike-Stars alt aussehen, und auch heuer begann die Saison mit dem Punktmaximum. Der 34-jährige Spanier kämpfte in beiden Rennen mit seinem Suzuki-Teamkollegen Roger Hayden und dem amtierenden US-Champ

Cameron Beaubier (Yamaha) um den Sieg. Im ersten Rennen stürzte Beaubier im Kampf, Hayden versuchte in der letzten Runde eine Attacke, wurde aber herausgetragen, so war der Weg für Elías frei. Im zweiten Rennen versuchte es Beaubier, aber Elías wehrte ab und gewann um sieben Zehntel vor Beaubier und um acht Zehntel vor Hayden.

Das Supersport-600-Rennen ging an den 2015er-Meister JD Beach (Yamaha). Der 25-Jährige hatte im Winter einen Beinbruch auskurieren müssen, konnte aber um fünf Sekunden vor Valentin Debise (Suzuki) gewinnen. ■



Elías (#24) vor Hayden und Beaubier



Supersport-Sieger JD Beach

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Circuit of the Americas, Austin (USA) – 23. April 2017 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 66,156 km über 12 Runden à 5,513 km. 31 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 30 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Romano Fenati (I)	Honda	12	27:15,841	2:16,079	25
2. Jorge Martin (E)	Honda	12	4,504	2:16,204	20
3. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	12	4,527	2:15,970	16
4. Enea Bastianini (I)	Honda	12	4,673	2:16,048	13
5. Nicolò Bulega (I)	KTM	12	4,968	2:16,229	11
6. Juanfran Guevara (E)	KTM	12	5,618	2:16,370	10
7. John McPhee (GB)	Honda	12	5,687	2:16,246	9
8. Joan Mir (E)	Honda	12	5,852	2:16,136	8
9. Philipp Öttl (D)	KTM	12	6,594	2:16,093	7
10. Daryn Binder (SA)	KTM	12	12,709	2:15,937	6
11. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	12	13,240	2:16,457	5
12. Andrea Migno (I)	KTM	12	13,285	2:16,636	4
13. Jules Danilo (F)	Honda	12	13,290	2:16,572	3
14. Niccolò Antonelli (I)	KTM	12	13,412	2:16,625	2
15. Livio Loi (B)	Honda	12	13,491	2:16,416	1
16. Marcos Ramírez (E)	KTM	12	23,922	2:17,854	–
17. Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	12	24,347	2:17,156	–
18. Ayumu Sasaki (J)	Honda	12	24,650	2:17,671	–
19. Adam Norrodin (MAL)	Honda	12	24,795	2:17,602	–
20. Tony Arbolino (I)	Honda	12	25,166	2:17,741	–
21. Albert Arenas (E)	Mahindra	12	26,811	2:18,024	–
22. María Herrera (E)	KTM	12	27,431	2:18,090	–
23. Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	12	37,960	2:18,135	–
24. Nakin Atiratphuvapat (T)	Honda	12	41,408	2:18,229	–
25. Manuel Pagliani (I)	Mahindra	12	43,789	2:18,588	–
26. Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	12	44,004	2:19,002	–
27. Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	12	51,071	2:19,940	–
28. Gabriel Martínez-Abre (MEX)	KTM	12	51,438	2:19,938	–
nicht gewertet					
Tatsuki Suzuki (J)	Honda	9	3 Rdn	2:16,922	–
Aron Canet (E)	Honda	3	9 Rdn	2:15,583	–
Kaito Toba (J)	Honda	3	9 Rdn	2:19,043	–

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Mir	58
2. Martin	52
3. McPhee	49
4. Fenati	45
5. Migno	25
6. di Giannantonio	24
7. Öttl	20
8. Canet	18
9. Guevara	17
10. Loi	15

### STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Canet	2:14,644
2. Mir	2:15,631
3. Fenati	2:15,641
4. Bulega	2:15,815
5. Martin	2:15,921
6. di Giannantonio	2:15,962
7. Bastianini	2:16,032
8. Antonelli	2:16,060
9. McPhee	2:16,199
10. Bendsneyder	2:16,284
11. Binder	2:16,340
12. Arbolino	2:16,343
13. Guevara	2:16,503
14. Rodrigo	2:16,557
15. Öttl	2:16,647
16. Loi	2:16,753
17. Sasaki	2:16,808
18. Suzuki	2:16,862
19. Migno	2:16,938
20. Ramírez	2:17,007
21. Danilo	2:17,113
22. Arenas	2:17,141
23. Kornfeil	2:17,198
24. Herrera	2:17,272
25. Norrodin	2:17,410
26. Bezzecchi	2:17,734
27. Toba	2:17,957
28. Dalla Porta	2:17,998
29. Pagliani	2:18,206

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	75
2. KTM	34



Joan Mir: Noch immer WM-Leader

Superbike-WM

# „Den neuen Motor kriegen wir erst für Imola“

Stefan Bradl testete in Portimão einen neuen Motor, dieser wird für Assen aber nicht zur Verfügung stehen. Trotzdem hofft der deutsche Honda-Pilot auf ein gutes Wochenende.

Von: Imre Paulovits

Zusammen mit dem Kawasaki-Werksteam testete das Red-Bull-Honda-Team Anfang letzter Woche zwei Tage in Portimão. Tom Sykes und Jonathan Rea beschäftigten sich mit der Feinabstimmung auf Rennreifen und Qualifyer. So sammelten sie nicht nur Daten für das nächste Wochenende in Assen, sondern bereiteten sich auch auf die portugiesische WM-Runde im September vor. Derweil arbeiteten Stefan Bradl und

Nicky Hayden daran, den Rückstand auf die Konkurrenz zu verringern und der neuen Honda CBR 1000 RR die Kinderkrankheiten auszutreiben. Neben einem intensiven Fahrwerkstest, bei dem viel an Geometrie und Dämpfung probiert wurde, gab es auch ein Motor-Update. Es stand aber nur ein neuer Motor zur Verfügung, den Hayden und Bradl an den beiden Tagen abwechselnd fuhren.

„Wir haben viele Daten von dem neuen Motor bekommen“, verrät Stefan Bradl. „Aber die erhoffte Steigerung ist für den Moment doch etwas ausgeblieben. Die Leistungsentfaltung war sehr sanft, vielleicht einen Ticken zu sanft, aber sehr gut fahrbar. Für Imola sollte dieser Motor dann bereit sein, dann müssen wir darauf achten, dass wirklich die richtigen Motoren verplombt werden.“

Über die Fortschritte beim Fahrwerk freute sich Bradl: „Wir



Stefan Bradl: In Portimão neuen Motor und Fahrwerks-Update probiert

haben uns fahrwerksmäßig weiter verfeinert, das sollte uns für die nächsten Strecken vielleicht helfen. Ich denke, wir haben mit dem Schwingendrehpunkt und anderen Sachen alles Dinge durchprobiert, mit denen wir uns für die Zukunft rüsten. Aber das Projekt wird sicher noch seine Zeit brauchen.“

Den Rennen in Assen am nächsten Wochenende sieht Bradl mit gemischten Gefühlen entgegen: „Der Wettervorhersage nach zu urteilen, dürfte es wieder eine ziemliche Lotterie werden. Aber Assen ist eine sehr schön flüssige Strecke. Ich hoffe, dass wir dort gute Ergebnisse einfahren können.“ ■

Superbike-WM

## Reiterberger: Lausitzring-Wildcard mit Althea

Wenn sich Markus Reiterberger auch vom Althea-BMW-Team getrennt hat: Der zweifache IDM-Superbike-Meister wird mit Althea den deutschen Superbike-WM-Lauf fahren.

Von: Imre Paulovits

Die ersten drei Superbike-WM-Rennwochenenden verliefen für Markus Reiterberger und das italienische Althea-BMW-Team alles andere als erwartungsgemäß. Und so haben sich die Parteien im gegenseitigen Einvernehmen voneinander getrennt. Das Verhältnis des 23-jährigen Bayern mit dem italienischen Team wurde aber nicht ein für allemal beendet. Noch in

diesem Jahr steht ein weiterer gemeinsamer Auftritt beim deutschen Superbike-WM-Lauf vom 18. bis zum 20. August auf dem Lausitzring an.

Bis dahin fährt er in seinem alten IDM-Team bei seinem Men-

tor und Manager Werner Daemen die Superbike-IDM und wird mit Physiotherapie und Training weiter daran arbeiten, den bei seinem Sturz in Misano verletzten Rücken völlig schmerzfrei zu bekommen.



Markus Reiterberger: Deutsche Fans werden ihn auf dem Lausitzring erleben

„Die Priorität ist erst einmal, dass Markus jetzt erst mal körperlich und mental völlig gesund wird“, stellt Werner Daemen klar. „Das ist bei einem jungen Fahrer wichtig und nicht so einfach, wenn man keinen Erfolg hat. Nach seinem Sturz in Misano war er nie wieder hundertprozentig fit. Wenn er dies wieder ist und sich gefunden hat, wird er schon wieder seinen Speed finden. Erst einmal ist neben der IDM der Einsatz auf dem Lausitzring geplant. Danach sehen wir weiter, ob wir mit dem Team auch noch woanders fahren können. Ansonsten werden wir für die Zukunft nach dem richtigen Team für ihn suchen. Manchmal muss man einen Schritt zurückgehen, um weiterzukommen. Wenn auch die Umstände, von denen man sich erholen muss, einen zurückwerfen. Das Talent bleibt, und das hat Markus ganz sicher.“ ■

Endurance-WM

# YART will siegen

Nach dem zweiten Platz in Le Mans setzt das Yamaha Austria Racing Team beim nächsten Rennen in Oschersleben voll auf Sieg.

Von: **Imre Paulovits**

**B**ei aller Freude über den zweiten Platz bei den 24 Stunden von Le Mans mit der knappsten Zeitdifferenz und der längsten zurückgelegten Strecke in der 40-jährigen Geschichte des 24-Stunden-Klassikers bleibt beim Team von Yamaha Austria auch Enttäuschung angesichts des lange Zeit unbemerkten Regen-Mappings. „Ohne diesen Fehler wäre das Ergebnis wohl ein anderes gewesen“, ist sich Teamchef Mandy Kainz sicher. Er hat auch

allen Grund, hatte seine Truppe doch 20 der 24 Stunden geführt – auch trotz dieses Malheurs, das die Fahrer wegen eines vermeintlichen schleichenden Motorschadens zur Vorsicht mahnte – und das Rennen um ganze 19,819 Sekunden verloren.

Jetzt fletscht Kainz die Zähne. „In Oschersleben machen wir keine Gefangenen“, gibt er das Motto für den nächsten WM-Lauf am 20. Mai vor. „Dort sind wir zu Hause. Bei diesem Acht-Stunden-Rennen gibt es keine Rücksicht auf Markenpartner oder sonst etwas. Dort setzen wir voll auf Sieg, es wird keine Gnade geben.“

Dabei analysiert der durch lange Endurance-WM-Erfahrung gestählte Kainz bei allem Enthusiasmus die Sache auch rein nach Daten. „GMT94 hat in Le Mans den Sieg erben können, weil wir das technische Problem hatten,



YART: „In Oschersleben gewinnen“

in Oschersleben soll es nichts mehr zu erben geben“, so Kainz. „GMT94 hat die letzten Rennen denkbar knapp gewonnen, irgendwann ist so eine Glücksträhne vorbei. So etwas kennt man auch aus dem Skisport. Nach diesen Gesetzmäßigkeiten sollten nun wir kommen.“ ■

IDM Superbike 1000

## Kawasaki zieht WM-erprobten Top-Fahrer aus Frankreich an Land

Kawasaki hat einen Top-Fahrer für die IDM Superbike 1000 gefunden. Der Franzose Romain Maître wird die ZX-10RR steuern.

Von: **Anke Wiczorek**

**A**uch Roman Raschle musste den Namen erst googeln. Dem Cheftechniker des Kawasaki Schnock Teams Motorex war Romain Maître bisher unbekannt. Damit steht er nicht allein. Hier sind die Fakten: Der Franzose ist 28 Jahre alt, kämpfte sich zu Beginn seiner Karriere durch die kleinen Serien. Die Erfolge kamen erst auf den großen Viertaktern. 2016 gewann Maître die nationale Superstock-600-Klasse, zwei Jahre später triumphierte er bei den 1000ern. Seit fünf Jahren fährt er in der Motorrad-Langstreckenmeisterschaft um Punkte. Die Kawasaki ZX-10RR ist nicht neu für ihn, allerdings brach sich Maître vor anderthalb Wochen bei den 24



Er ist die große Überraschung: Romain Maître ist aufs Podium angesetzt

Stunden von Le Mans das Schlüsselbein. Bis zum IDM-Auftakt ist er wieder fit.

Allerdings spricht der Neuzugang nur Französisch, er versteht kein Wort Englisch. Ein Drama? Nein. Als Superbike-Teamkollege ist seit letzter Woche Damien Raemy an Bord. Der Schweizer und sein Vater sprechen fließend Französisch. „Und ich kann es ja

auch ein bisschen“, fügt Raschle hinzu. „Sprachbarrieren wird es nicht geben. Ich hoffe nur, dass Maître schnell ist.“ Damien Raemy gehört fast zum IDM-Inventar. Der nur 156 cm große und 54 Kilogramm leichte 23-jährige fuhr im vergangenen Jahr schon in der IDM Superstock 1000 auf Kawasaki, blieb aber unscheinbar. ■

### NACHRICHTEN

#### IDM-PRÄDIKATSKLASSEN

Es gibt noch eine kleine Änderung kurz vor der heißen Phase. Die einzelnen Prädikatsklassen haben ihre endgültigen Namen erhalten: IDM Superbike 1000, IDM Supersport 600, IDM Supersport 300 und IDM Sidecar.

#### IDM SUPERSPORT 600

Der nächste IDM-Supersportfahrer ist fix: Jonas Geitner hat erneut beim Kawasaki Schnock Team Motorex angedockt. Der Vertrag ging am Montag in die Post. Geitner ließ viel Zeit verstreichen, weil er unbedingt mit dem Team weitermachen wollte, aber Cheftechniker Roman Raschle wegen seines schweren Skiunfalls erst einmal die Reha absolvieren musste. Für Geitner, der 2016 bis zu seinem Beinbruch um Podiumsplätze mitkämpfte, gab es keine Alternative. Für den 20-Jährigen steht einen Tag vor der Abreise zum IDM-Auftakt auf dem Nürburgring noch ein anderer wichtiger Termin an: die Prüfung zum Schreinermeister. „Danach habe den Kopf völlig frei fürs Rennfahren.“ Testkilometer auf der Kawasaki ZX-6R wird Geitner vorher kaum noch abspulen. „Aber ich fahre viel Supermoto, wo ich mich auch in die IDM eingeschrieben habe, und Motocross.“ Gleichzeitig feilt der Bayer an seiner Fitness, denn: „Ich möchte am Ende des Rennens noch mehr mit dem Bike spielen können, ohne dass ich ausgelaugt bin.“

#### KARTHIN: DIESES JAHR NICHT DABEI

Vor vier Wochen ist der letzte potenzielle IDM-Fremdsponsor von Kjel Karthin abgesprungen. Man habe ihm keine konkreten Angaben zur neuen IDM machen können, teilte Vater Detlef Karthin mit. Trotz guter Importeursangebote könne der Super-Naked-Sieger von 2015 jetzt keine IDM-Saison finanzieren. Zudem sollte auch die zugesagte Suzuki GSX-R 1000 erst letzte Woche eintreffen. „Das war uns viel zu spät. Wir haben abgesagt.“



Nach zwei Jahren wieder in der Spur: GP-Sieg für Nagl-Teamkollege Gautier Paulin

# Es geht noch härter

Nach zwei Jahren Durststrecke kehrt Gautier Paulin in die Erfolgsspur zurück. Sein bisher letzter Sieg war ebenfalls in Valkenswaard. In der MX2 verbuchte KTM-Mann Pauls Jonass Doppelsieg Nummer 3, doch Jeremy Seewer behält Anschluss an den Letten.

Von: **Alex Hodgkinson**

**W**ährend die US-Crosser mit fast identischen Streckenverhältnissen konfrontiert sind, muss sich die MXGP-Elite von Woche zu Woche umstellen. Es hätte kaum einen größeren Unterschied geben können als den rutschigen Lehm- und Sandboden von Trentino und die Sandstrecke nahe der niederländisch-belgischen Grenze. Aber eines bleibt konstant – nach dem Cairoli-Thriller in Italien gingen die kampflustigen GP-Stars in Valkenswaard noch ernsthafter zur Sache.

Schon die Qualifikationsläufe boten Unterhaltung pur. Aber die Kämpfe um die WM-Punkte übertrafen alles in der bisherigen Saison. Paulin: „Die diesjährige Strecke war ganz anders als 2015, als ich das letzte Mal gewinnen konnte. Man kann es kaum noch als Sandstrecke betrachten. Es ist körperlich nicht so anstrengend, aber so viel schneller und brutaler als in der Vergangenheit.“

## Herlings: Es ist wie Krieg

Der Franzose hatte seine Klasse schon während der Qualifikation bewiesen, indem er die Werks-Hondas von Tim Gajser und Evgeny Bobryshev auf der Jagd nach Tony Cairoli und Jeremy Van Horebeek mühelos hinter sich ließ.

Aber auch Jeffrey Herlings, der in den vergangenen sieben Jahren keinen einzigen Lauf auf dem Eurocircuit verloren hat, zeigte zum ersten Mal in diesem Jahr seine gewohnte, unbekümmerte Kampflust: „Ich fahre zum ersten Mal in diesem Jahr schmerzfrei, aber ich muss auch zugeben, dass ich die MXGP unterschätzt habe. Es ist wie Krieg

vom Start bis ins Ziel!“ Der Niederländer muss auch eine gewisse Taktik lernen.

Cairolis Erwartung, einem schwächelnden Gajser viele Punkte abzunehmen, wurde im ersten Lauf bald nur zum Traum: Der Italiener fuhr schon in der Startrunde in Arnaud Tonus' gestrandete Yamaha, und mit krummem Bike kam er nach 35 Minuten nicht weiter als auf Platz 9.

Währenddessen kontrollierte Paulin das Rennen von vorn und blieb bis ins Ziel außer Reichweite der anstürmenden Van Horebeek und Herlings.

Kompensation für Cairoli kam mit einem Start-Ziel-Sieg in Lauf 2, während sich Paulin den Tagessieg sicherte, als er Van Horebeek, geplagt von Magenbeschwerden, einholte und die Attacken von Herlings abwehrte.

Max Nagl blieb erneut ein Schatten seiner selbst. Mit Rang 10 und 11 nach verpatzten Starts belegt er Rang 10 in der WM-Zwischenwertung, während sich sein Teamkollege Paulin zur immer stärkeren Gefahr für Gajser und Cairoli entwickelt.

Die MX2 war noch brutaler als

die MXGP-Rennen, aber niemand konnte Pauls Jonass aus der Ruhe bringen. Der Lette führte in beiden Läufen über alle Runden und wird am 7. Mai in seiner Heimat als WM-Leader antreten: „Das Team hat auf die ständige Änderung der Streckenverhältnisse reagiert. Mein Bike war heute noch besser als gestern.“

Jeremy Seewer hatte kein ruhiges Wochenende, doch der Schweizer konnte trotzdem den GP als Tageszweiter beenden. „Heute ging es um Schadensbegrenzung nach der verpatzten

**!** Max Nagl kommt diese Saison nicht in Fahrt. Kimi Räikkönen, Zaungast in Valkenswaard, konnte sich dennoch über zwei Siege für sein IceOne-Husqvarna-Team freuen.

Qualifikation, als ich den Motor abgewürgt habe. Ich startete in beiden Läufen außerhalb der Top 10, aber ich fuhr konsequent und konnte mich auf Platz 4 und 2 vorarbeiten. Mehr war nicht drin von meinem Startplatz."

Hinter den beiden Titelrivalen herrschte Chaos pur. Trentino-Sieger Jorge Prado stürzte in der Startrunde der Qualifikation sowie in beiden WM-Rennen schwer. Im zweiten GP-Lauf holte der spanische Teenager den Holeshot und sprang dann 200 Meter weiter in die Zuschauerränge.

Julien Lieber und Thomas Covington, Zweiter bzw. Dritter im ersten Lauf, fuhren ihre Bikes

während derselben Runde in getrennten Unfällen krumm, und „Seva“ Brylyakov wird einige Wochen mit einer Schulterverletzung fehlen. „Ich sah ihn erst, als ich in der Luft war," berichtete Henry Jacobi, der im Anschluss seine zweite Aufholjagd des Tages startete – vom 18. bis Platz 16 im ersten Lauf und vom 29. auf P18 in Lauf 2. „Meine Saison kommt jetzt in Schwung."

Brian Hsu ist ebenfalls eine Bereicherung für die Serie seit der Rückkehr nach Europa. Fünfter in der Qualifikation, verlor er gleich eine Runde im ersten WM-Lauf nach einer Kollision mit Thomas Olsen, aber freute sich

über Rang 6 im zweiten Lauf.

Überraschungsnennung in der MX2-WM in Valkenswaard war die vierfache WMX-Weltmeisterin Kiara Fontanesi. Ein Blick auf ihre Rundenzeiten vor einem Jahr auf dem Eurocircuit war besorgniserregend, denn damals fehlten der Italienerin 12 Sekunden pro Runde auf das MX2-Schlusslicht bei einem verregneten Rennen. Doch unter günstigeren Bedingungen konnte sie diesmal viel besser abschneiden. Teilweise bekam sie sogar Gesellschaft einiger Landsmänner, wie Michele Cervellin und Ivo Monticelli, nachdem die Jungs gestürzt waren. Es dauerte

jedes Mal eine Viertelstunde, bis sie überrundet wurde, und sie fuhr vorbildlich zur Seite, wenn sie die blaue Flagge sah. „Es war immer mein Traum, an einem MX2-GP-Lauf teilzunehmen," freute sie sich. „Ich bekam erst am Donnerstag die Zusage. So hatten wir wenig Zeit, an der Sandeinstellung zu arbeiten, aber es hat Spaß gemacht."

Zaungast Kimi Räikkönen konnte sich nicht nur über den souveränen Sieg des IceOne-Neuzugangs Paulin freuen. Die dänische Jugendhoffnung Mikkel Haarup dominierte die beiden europäischen 125ccm-Zweitaktläufe nach Belieben. ■



Wie Krieg: MX2-Start mit #426 Mewse, #172 Van Doninck, #61 Prado Garcia und Doppelsieger #41 Pauls Jonass



Falsche Richtung: Prados Abflug

## MOTOCROSS-GP EUROPA / MXGP

Valkenswaard (NL): 23. April; 6. WM-Lauf; Wetter: Schauer, wolkig/9 Grad. 1. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet; 18 Runden à 1,550 km (= 27,900 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	35:24,915 min = 47,268 km/h
2. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	18	+ 0,950 sec
3. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 4,824 sec
4. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	18	+ 5,634 sec
5. Arminas Jasikonis (LT)	Suzuki	18	+ 5,963 sec
6. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 19,448 sec
7. Clement Desalle (F)	Kawasaki	18	+ 27,218 sec
8. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 28,967 sec
10. Max Nagl (D)	Husqvarna	18	+ 38,425 sec
14. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 1:16,184 min

## MOTOCROSS-GP EUROPA / MXGP

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 18 Runden à 1,550 km (= 27,900 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tony Cairoli (I)	KTM	18	35:26,367 min = 47,235 km/h
2. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 2,258 sec
3. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 2,617 sec
4. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 8,230 sec
5. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	18	+ 12,606 sec
6. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 14,957 sec
7. Arminas Jasikonis (LT)	Suzuki	18	+ 18,880 sec
9. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 33,865 sec
11. Max Nagl (D)	Husqvarna	18	+ 42,600 sec
16. Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 1:25,913 min

## WM-STAND MXGP

1. Tim Gajser (SLO)	234 Punkte
2. Tony Cairoli (I)	220
3. Gautier Paulin (F)	192
4. Jeremy v. Horebeek (B)	182
5. Evgeny Bobryshev (RUS)	176
6. Clement Desalle (F)	172
7. Romain Febvre (F)	131
9. Arnaud Tonus (CH)	120
10. Max Nagl (D)	116
20. Valentin Guillod (CH)	31

1. Honda	237 Punkte
2. KTM	232
3. Yamaha	211

## MOTOCROSS-GP EUROPA / MX2

Valkenswaard (NL): 23. April; 6. WM-Lauf; Wetter: Schauer, wolkig/9 Grad. 1. Lauf: 40 Fahrer gestartet, 40 gewertet; 18 Runden à 1,550 km (= 27,900 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	35:37,548 min = 46,988 km/h
2. Julien Lieber (B)	KTM	18	+ 3,476 sec
3. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	18	+ 36,928 sec
4. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	18	+ 44,764 sec
5. Brent Van Doninck (B)	Yamaha	18	+ 51,128 sec
6. Calvin Vlanderen (NL)	KTM	18	+ 56,409 sec
7. Benoit Paturel (F)	Yamaha	18	+ 1:03,528 min
8. Vsevolod Brylyakov (RUS)	Kawasaki	18	+ 1:07,900 min
13. Henri Jacobi (D)	Husqvarna	18	+ 1:31,121 min
32. Brian Hsu (D)	Husqvarna	18	+ 2 Runden

## MOTOCROSS-GP EUROPA / MX2

2. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet; 17 Runden à 1,550 km (= 26,350 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	34:09,329 min = 46,288 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	19	+ 4,491 sec
3. Brent Van Doninck (B)	Yamaha	19	+ 9,510 sec
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 13,352 sec
5. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	19	+ 24,378 sec
6. Brian Hsu (D)	Husqvarna	19	+ 28,694 sec
7. Calvin Vlanderen (NL)	KTM	19	+ 31,049 sec
8. Petar Petrov (BG)	Kawasaki	19	+ 36,142 sec
9. Benoit Paturel (F)	Yamaha	19	+ 36,387 sec
18. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	19	+ 1:11,007 min

## WM-STAND MX2

1. Pauls Jonass (LV)	242 Punkte
2. Jeremy Seewer (CH)	223
3. Julien Lieber (B)	197
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	188
5. Benoit Paturel (F)	173
6. Brent Van Doninck (B)	159
7. Thomas Covington (USA)	133
8. Vsevolod Brylyakov (RUS)	123
23. Brian Hsu (D)	78
29. Henry Jacobi (D)	11

1. KTM	284 Punkte
2. Suzuki	223
3. Husqvarna	216

Enduro-WM Puerto Lumbresas

# Phillips übernimmt

Der amtierende Weltmeister Matthew Phillips konnte sich beim zweiten WM-Lauf in Spanien mit zwei Tagessiegen die Führung in der Enduro-GP-Klasse holen.

Von: **Robert Pairan**

**V**iel Staub, viele Steine und Felsen gab es auf dem Weg zum Sieg: Der gelang am ersten Tag Phillips vor E3-Weltmeister Steve Holcombe noch recht deutlich.

Am zweiten Tag hatte bis zur

vorletzten Sonderprüfung der Franzose Christophe Nambotin die Führung inne. Doch in den letzten beiden Tests kämpfte sich Phillips auf der Sherco noch mit 0,29 Sekunden Vorsprung auf den ersten Platz vor: „Dabei hatte ich in der letzten Prüfung noch einen Dreher“, gestand der Australier.

Keine Rolle spielte der Doppelsieger von Finnland: Antti Hellsten durfte im Husqvarna-Worksteam den Platz des verletzten Mathias Bellino übernehmen, kam aber an beiden Tagen nicht über einen neunten Platz hinaus, und es ist fraglich, ob er weiterhin am Start sein wird. ■



Sherco vorn: Weltmeister Phillips

PAIRAN

## ENDURO-WM

Puerto Lumbresas (E) -- 22./23.04.  
Enduro-GP 1. Tag

1. Matthew Phillips (AUS), Sherco	49:42,41 m
2. Steve Holcombe (GB), Beta	+2,42 sec
3. Nathan Watson (GB), KTM	+29,42 sec
4. Christophe Nambotin (F), KTM	+30,81 sec
5. Loïc Larrieu (F), Yamaha	+36,07 sec
6. Cristóbal Guerrero (E), Yamaha	+1:44,37 m
7. Jaume Batriu (E), KTM	+2:05,17 m
8. Giacomo Redondi (I), Honda	+2:14,84 m

Enduro-GP 2. Tag

1. Matthew Phillips (AUS), Sherco	40:34,90 m
2. Christophe Nambotin (F), KTM	+0,29 sec
3. Steve Holcombe (GB), Beta	+1,17 sec
4. Loïc Larrieu (F), Yamaha	+6,67 sec
5. Christophe Charlier (F), Husqvarna	+50,80 sec
6. Cristóbal Guerrero (E), Yamaha	+1:02,97 m
7. Giacomo Redondi (I), Honda	+1:03,45 m
8. Jaume Batriu (E), KTM	+1:22,44 m

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 Läufen

1. Matthew Phillips (AUS)	88 Punkte
2. Steve Holcombe (GB)	80
3. Antti Hellsten (FIN)	74
4. Loïc Larrieu (F)	61
5. Christophe Nambotin (F)	55
6. Giacomo Redondi (I)	53
7. Nathan Watson (GB)	51
8. Christophe Charlier (F)	50

Supercross-WM Salt Lake City

# Wichtigster Sieg

Eli Tomac holte in Salt Lake City seinen neunten und wohl wichtigsten Saisonsieg. Der Kawasaki-Star führt in der Endphase mit 3 Punkten Vorsprung auf Ryan Dungey.

Von: **Thomas Schiffner**

Es sah ganz anders als nach einem weiteren Sieg in Grün aus in Salt Lake City, wohin die Titelrivalen Dungey und Tomac punktgleich gekommen waren.

KTM-Titelverteidiger Dungey übernahm im „Main“ früh die Führung, während Tomac nach Slowmotion-Start in den Tiefen des Feldes feststeckte. Von Position 10 startete Tomac eine fulminante Aufholjagd und lag in Runde 9 schon an dritter Position

hinter Jason Anderson. Über die Whoops schoss er am Husqvarna-Piloten vorbei, und es entwickelte sich ein atemberaubendes Titelduell. Tomac knabberte schnell einen Vier-Sekunden-Vorsprung ab, war in Runde 18 am Hinterrad der KTM und setzte eine Runde später dann den entscheidenden Pass.

Am Schluss hatte der 24-jäh-

rige aus Colorado über 6 Sekunden Vorsprung. „Der Start war alles andere als ideal. Als ich in einer Spitzenposition war, musste ich den Angriff einfach setzen“, erklärte ein überglücklicher Tomac, der nun in den letzten beiden Rennen in East Rutherford und Las Vegas erstmals die Meisterschaft aus eigener Kraft gewinnen kann. ■

## SUPERCROSS-WM

Salt Lake City (USA)  
15. WM-Lauf

1. Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2. Ryan Dungey (USA)	KTM
3. Jason Anderson (USA)	Husqvarna
4. Marvin Musquin (F)	KTM
5. Josh Grant (USA)	Kawasaki
6. Chad Reed (AUS)	Yamaha
7. Davi Millsaps (USA)	KTM
8. Blake Baggett (USA)	KTM
9. Cooper Webb (USA)	Yamaha
10. Dean Wilson (USA)	Husqvarna

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 15 Rennen

1. Eli Tomac (USA)	319 Punkte
2. Ryan Dungey (USA)	316
3. Marvin Musquin (F)	270
4. Jason Anderson (USA)	228
5. Cole Seely (USA)	211
6. Blake Baggett (USA)	190
7. Davi Millsaps (USA)	190
8. Broc Tickle (USA)	167
9. Chad Reed (AUS)	158
20. Ken Roczen (D)	51

## NACHRICHTEN

### RALLYE-WM: WIEDER SAM SUNDERLAND

Die Qatar Rallye sah den gleichen Sieger wie die Rallye Dakar und der erste Rallye-WM-Lauf zwei Wochen vorher in Abu Dhabi: Den Briten Sam Sunderland. Nach dem Super-Fast-Prolog und vier Wüsten-Etappen kam der KTM-Fahrer mit zwei Etappensiegen und fast 8 Minuten Vorsprung auf den Portugiesen Paulo Goncalves (Honda) ins Ziel. Mit Matthias Walkner (5 Minuten Rückstand auf den Zweiten) brachte KTM einen zweiten Mattighofener Piloten aufs Podium. Vierter wurde der Chilene Pablo Quintanilla (Husqvarna). Sunderland (62 Punkte) führt nach 2 von 5 WM-Läufen mit deutlichem Vorsprung auf Goncalves und Quintanilla (beide 39). Matthias Walkner liegt nur noch einen Punkt hinter Platz 2 zurück.

### FMX: MELERO-SIEG IN MÜNCHEN

Auch das prädikatsfreie FMX-Event in der Münchner Olympiahalle gewann am Samstag Spaniens Weltmeister Maikel Melero vor dem Tschechen Libor Podmol, der mit gebrochener Hand sprang, und dem Australier Pat Bowden. Der Thüringer Luc Ackermann qualifizierte sich für das Finale, konnte aber die „California Roll“ nicht landen und wurde Sechster.

### SUPERMOTO-DM: DOPPEL-SIEG FÜR MARKUS CLASS

Husqvarna-Pilot Markus Class gewann beide Läufe beim DM-Auftakt auf der kombinierten Kart-/Sandbahn in Harsewinkel. Titelverteidiger und Lokalmatador André Plogmann (Suzuki) musste sich im Emstalstadion hinter dem Wormser in beiden Läufen mit Platz 2 vor dem Tschechen Petr Vorlicek zufriedengeben. Die Plätze 4 und 5 belegten Markus Volz (4./6.) und Jan Deitenbach (8./4.). 19 Teilnehmer standen in der S1 beim ersten von acht DM-Läufen am Start.

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

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

H

## BMW

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

H

Suche Z3 Coupé im Topzustand, max. 50.000 km, nur dt. Fzg., Scheckheft, NR, GWI 0171/2305545 & stk1967@web.de

www.bmw-gebrauchtwagen.com

H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

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

H

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

H

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice\* und Abo-Service  
motorsportaktuell@dpv.de

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

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

H

## BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600

H

## Corvette

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

H

## Ferrari

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

H

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

H

## Jaguar

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

H

## Lamborghini

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

H

## Lexus



LEXUS! Neu und gebraucht kauft man bei Auto Lackas GmbH. 0281/95295-55, www.lackas.de

H

## Lotus

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

H

## Mercedes

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

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

H

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

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

H

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

## VANSPTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Geländegänger „V 250 4x4 - HARTMANN VP Lynx“, EZ 05/2016, ca. 8.500 km, dezenter Offroader mit 30 mm Höherlegung, All Terrain Bereifung auf 17 Zoll Alu-Radsatz und schwarzen Seitenrohren, Avantgarde Edition mit VOLLAUSSTATTUNG! Leder schwarz, div. Interieur-Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI Comand u. Burmester Sound, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u. v.m. zum Preis von 65.450,- € (MwSt. awb.) Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt)

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38400

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell **Jetzt online  
abonnieren!**

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und  
attraktive Geschenke  
zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

## VANSPTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Traumhafter Luxuskombi „Citan 111 CDI CP LINE“, EZ 12/2016, ca. 1000 km, HARTMANN Sportpaket (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Vollleder toffebraun + Sportlenkrad Nappa, Sportfedern, große Sporträder VARA 4 mit Bereifung 225/40 R18, Navi, Klima, Glas-Panoramadach u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb. 119 g/km, CO2-Effizienz A, 38.890,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38401

## Porsche

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

**Porsche**

**TG-Pkw-Stellplätze, mittel-/langfristig,** Standort Berlin-Mitte, direkt am Alexanderplatz. Tiefgarage mit Automatikparkanlage, daher kein individueller Fahr-/Parkverkehr sowie kein Zugang für Dritte möglich (Parkschäden oder Vandalismus!). Techn. Ausstattung: Sprinkleranlage, TG-Abluftanlage (keine Klimatisierung). Maße: 5,25m x 2,20m x 1,50m, max. 2.500 kg. Mietpreis pauschal 99,00 EUR pro Stellplatz und Monat zzgl. MwSt. Auf Anfrage auch Kellerflächen für Autoreifen etc. anzumieten. Kontakt: Investa Asset Management GmbH, Berlin, E-Mail: sylvia.reinefeld@investa.de, Telefon: 0049/30/856215773 H

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

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

997 Carrera S Cabrio, EZ 11/2009, meteorgrau-met., 1. Hd., 29000 km, div. Extras, TÜV neu, 68.000,- €. Tel. 0715775348905

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

**Renault Alpine**

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

**Renn/Rallye**

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

**www.Rennsportshop.com**



Beratung • Verkauf • Service  
**ISA-Racing GmbH**  
Tel.: 02651-9625 0 • www.isa-racing.de

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



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



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

**Seat**

www.autodiscount-nrw.de H

**Skoda**

www.autodiscount-nrw.de H

**Smart**

www.berlin-tuning.com H

**Subaru**

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

**Volvo**

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

Fa. Osmann kauft Ihren Volvo. Tel. 0171/5244461 H

**VW**

Fa. Osmann kauft Ihren Volkswagen. Tel. 0171/5244461 H



VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

Multivan Highline, EZ 6/2011, 97500 km, 132 kW (179 PS), schwarz, AHK, Sportpaket, Parkpilot, Navi u.v.m. 28.500,- €. Tel. 0172/8300500  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38544



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

**Geschäftsverbindungen**

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwag. 01523/3752139, Mail: 168@bestwater.de H

**Literatur**

30 Jahre ams und sportauto Ausgaben (wie neu), gegen Gebot. Tel. 0162/1653515

**Modellautos**

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

**MOTORSPORT aktuell**

**Jetzt online abonnieren!**

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

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

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



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 Helmrich, 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 Eilberger  
 Anzeigenleitung:  
 Stefan Gränzer  
 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 Sandtorkal 74  
 20457 Hamburg  
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke  
 Erscheinungsweise:  
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
 Einzelheft:  
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)  
 Jahresabonnement:  
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10  
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90  
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten  
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-  
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil  
 von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von  
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).  
 Abonnentenservice:  
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,  
 Telefax +49 (0)711 182 2550,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

# Leserbriefe

## Stewart fehlt zu F1-Historie Kyalami 1976, MSa 17/2017

Vielen Dank für die aufgefrischten Erinnerungen an den GP Südafrika 1967 in Kyalami, der beinahe mit einem der größten Überraschungssieger der Formel-1 Geschichte geendet hätte: John Love, der letztendlich doch „nur“ Zweiter wurde. Bei dem großen Foto ist im Untertext der in ihrer Reihenfolge ab Rang 4 nacheinander benannten Fahrer ein Pilot jedoch „untergegangen“. So sieht man vorne den späteren Sieger Rodriguez, dann folgen Clark und Rindt, dahinter kommen Dave Charlton (und nicht schon John Love) und verdeckt der vergessene BRM von Stewart, der kurz danach aufgeben musste. Im Anschluss folgen Dan Gurney und John Love. Nach intensiver Recherche von Rennberichten und Rudentabellen wurde das Foto meiner Einschätzung nach auch nicht in der sechsten Runde des Rennens aufgenommen, sondern schon früher, nämlich während der zweiten Runde – noch bevor Rindt in jener Runde Clark überholte.

Arnold Napp,  
D-41460 Neuss

**Anmerkung der Redaktion:** Sie haben Recht. Wir haben uns mangels ausführlicher Rennberichte auf die Rudentabelle verlassen. Nur in der 6. Runde gab es die Konstellation Rodriguez-Clark-Rindt auf dem Zielstrich. Auf den ersten Blick sah die Stelle, an der das Foto geschossen wurde, so aus, als wäre das der Knick vor der Zielgeraden. Da konnte Rindt unmöglich bis zum Zielstrich Clark überholen. Tatsächlich ist es aber wohl der abschüssige Teil durch Barbecue Bend, also noch relativ früh in der Runde. So hatte Rindt noch drei

Kilometer Zeit, um Clark zu überholen.

## Keine Fahrer-Hilfe zum Formel 1 GP Bahrain, MSa 18/2017

Das Elend der Formel 1 geht auch mit dem neuen Reglement weiter. Seit über 50 Jahren verfolge ich alle Sparten des Motorsports mit großem Interesse, und folgende Erkenntnis gilt für mich nach wie vor: Ein Rennen muss auf der Strecke entschieden werden und nicht von irgendwelchen Strategen am Kommandostand. Deshalb sollte es keinen Reifenwechsel mehr geben (früher wurde auch durchgefahren), keinerlei Beeinflussung von Fahrer und Auto von der Box, und die Technik muss wieder einfacher werden. Es handelt sich doch um eine Fahrer-WM, also kämpft der Fahrer auf sich allein gestellt um den Sieg. Außerdem gibt es zu viele Safety-Car-Phasen, wodurch der Rennverlauf auch noch verzerrt wird. Für mich ist jedenfalls mittlerweile jede Oldtimer-Veranstaltung interessanter als die Formel 1, hier gibt es noch Motorsport zum Anfassen und ist erheblich kostengünstiger.

Hans Gabb, per E-Mail

## DTM-Zumutung zur Lage in der DTM, MSa 16/2017

Den Leserbrief bezüglich der tollen Fan-Nähe in der DTM kann ich nicht nachvollziehen. Speziell die Situation am Norisring ist für mich indiskutabel. In den 70er- und 80er-Jahren konnte man noch von Fan-Nähe sprechen. Spätestens seit der DTM-Tross seine Zelte direkt hinter den Boxen aufgeschlagen hat, ist es für den zahlenden Fan eine Zumutung. Die aktuellen DTM-Fahrzeuge stehen ganztags in

den Boxen und die sichtbaren Autos sind entweder für Taxifahrten oder Vorjahresmodelle. Schon am Donnerstag beim Einrichten der Boxengasse sind die Vorhänge zu und im Freien abgestellte Autos abgedeckt. Für mich ist auch schwer nachzuvollziehen, dass die riesigen Hospitalities nicht bemerkt werden, welche durch Heerscharen von Sicherheitsleuten bewacht werden, um den Zutritt von Unbefugten (der gemeine Fan) zu verhindern. Autogramme gibt es in der Regel nur noch, wenn man einen Fahrer auf dem kurzen Weg vom Renntruck zur gegenüberliegenden Box erwischt. Ich habe aber schon länger keinen DTM-Piloten mehr vom hinteren Fahrerlager zur Box spazieren sehen. Meine Beobachtungen beruhen auf eigenen Erfahrungen. Seit 1971 habe ich alle Rennen am Norisring besucht.

Harry Maurer  
D-91341 Röttenbach

## Positive Presse zum Indy-Start von Alonso, MSa 18/2017

Der Start in Indy erzeugt für Alonso einzig und allein ein „MEHR an Schlagzeilen“! Von einem Sieg beim Indy 500 zu träumen ist ja ok, aber ohne jegliche Erfahrung dort wohl völlig realitätsfremd. Die Sache ist eine reine PR-Aktion und sorgt eben für positive Presse, die er und McLaren aktuell scheinbar bitter nötig haben.

Ralf Gross  
D-54451 Irsch

### 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

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Mittwoch, 26. April

12.30	Blancpain GT Series, Monza (Zus.)	Eurosport 2
18.05	IndyCar, Birmingham (Zus., auch Fr. 13.00)	Sport 1 US

#### Freitag, 28. April

09.55	F1 Sotschi, FP1 <b>LIVE</b> (Wh: 12.15/17.00)	Sky Sport 1
13.55	F1 Sotschi, FP2 <b>LIVE</b>	n-tv/ORF1
13.55	F1 Sotschi, FP2 <b>LIVE</b> (Wh: 18.30/0.00)	Sky Sport 1

#### Samstag, 29. April

03.00	Rallye-WM Argentinien, Highlights 1. Tag	redbull.tv
10.55	F1 Sotschi, FP3 <b>LIVE</b> (Wh: 12.30)	Sky Sport 1
11.05	Formel-3-EM Monza, Rennen 1 <b>LIVE</b>	n-tv
11.55	Formel 4 Oschersleben, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Sport 1
ab 13.00	F1 Sotschi, FP3 (Zus.) u. Qualifying <b>LIVE</b>	RTL
13.00	GT Masters Oschersleben, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Sport 1
ca. 13.50	F1 Sotschi, Qualifying <b>LIVE</b>	Sky Sp. 1/ORF1/SRF2
14.00	WTCC Monza, Qualifying <b>LIVE</b> (Wh: 19.30)	Eurosport 2
14.45	TCR Germany Oschersleben, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Sport 1
15.40	Formel 4 Oschersleben, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Sport 1
18.00	Rallye-WM Arg., Live Stage <b>LIVE</b>	Sport 1+/redbull.tv
19.00	Rallycross-WM, Montalegre (Zus.)	ORF Sport+

#### Sonntag, 30. April

03.00	Rallye-WM Argentinien, Highlights 2. Tag	redbull.tv
ab 10.00	ETCC Monza, die Rennen	Eurosport 2
10.00	IndyCar, Phoenix (Aufz., Wh. 16.40)	Sport 1 US
11.10	Formel-3-EM Monza, Rennen 2 <b>LIVE</b>	n-tv
11.50	Formel 4 Oschersleben, Rennen 3 <b>LIVE</b>	Sport 1+
12.00	WTCC Monza, Eröffnungsrennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
13.00	GT Masters Oschersleben, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Sport 1
ca. 13.50	F1 Sotschi, Rennen <b>LIVE</b>	RTL/ORF1/SRF2
13.55	F1 Sotschi, Rennen <b>LIVE</b> (Wh. 16.15)	Sky Sport 1
14.00	WTCC Monza, Hauptrennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
14.45	TCR Germany Oschersl., Rennen 2 <b>LIVE</b>	Sport 1+
19.30	NASCAR Cup Series, Richmond <b>LIVE</b>	Motorvision TV

#### Montag, 1. Mai

03.00	Rallye-WM Argentinien, Highlights 3. Tag	redbull.tv
-------	--	------------

### Motorrad

#### Donnerstag, 27. April

05.30	MX-WM, Valkenswaard (Zus., auch 23.15)	Eurosport 2
-------	--	-------------

#### Freitag, 28. April

ab 06.00	Superbike-WM Aragón, Rennen 1 u. 2	Eurosport 2
----------	------------------------------------	-------------

#### Samstag, 29. April

10.30	Superbike-WM Assen, Superpole <b>LIVE</b>	Eurosport 2
12.30	Superbike-WM Assen, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Servus TV
13.00	Superbike-WM Assen, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
14.55	Enduro-WM Murcia (Zus.)	motorsport.tv
23.00	Superbike-WM Assen, Rennen 1	Eurosport 1

#### Sonntag, 30. April

11.30	Supersport-WM Assen, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
12.30	Superbike-WM Assen, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Servus TV
13.00	Superbike-WM Assen, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Eurosport 1
20.30	Supersport 300 WM Assen, Rennen (Zus.)	Eurosport 2

### Livestreams

#### Samstag, 29. April/Sonntag, 30. April

o.g. Zeiten GT Masters/TCR/F4 Oschersl. **LIVE** (außer TCR R2)  
www.sport1.de

#### Sonntag, 30. April

17.00 Rallye-WM Argentinien, Power Stage **LIVE**  
www.sport1.de



Die ADAC GT-Masters-Serie startet in Oschersleben in die Saison 2017



Formel 1 Sotchi: Das Duell Vettel gegen Hamilton geht in die nächste Runde



Rallye-Weltmeisterschaft Argentinien: Wer hat in Südamerika die Nase vorn?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

27.-30.4.	Rallye-WM, Argentinien	RA
29.4.	IndyCar Series, Phoenix/Arizona	USA
29./30.4.	ADAC GT Masters, Oschersleben	D
29./30.4.	Formel-3-EM, Monza	I
29./30.4.	ADAC TCR Germany, Oschersleben	D
29./30.4.	ADAC Formel 4, Oschersleben	D
30.4.	Formel 1, GP Russland/Sotschi	RUS
30.4.	Tourenwagen-WM/-EM, Monza	I
30.4.	NASCAR Cup Series, Richmond/Virginia	USA

### Motorrad

29./30.4.	Superbike-/Supersport-WM, Assen	NL
29.4.	Supercross-WM, New Jersey	USA
29.4.	Speedway-GP, Krško	SLO
30.4.	Moto3 Junior-WM/Moto2-EM, Albacete	E
30.4.	Moto3 Northern European Cup, Assen	NL
30.4.	ADAC MX Masters, Jauer	D



# RENNFAHRER GESUCHT! (M/W)

Zeig im Simulator, was du kannst und  
werde Fahrer für eine Rennsaison!



**TR** TEICHMANN RACING

So geht's: Stell Dein fahrerisches Können auf dem **upracer** Rennsimulator unter Beweis. Die Schnellsten zeigen dann im **Bootcamp**, was in ihnen steckt. Im **Finale** kämpfen die 3 Besten im realen Rennfahrzeug um den Titel **SUPER RACER** und um den begehrten **Fahrerplatz** im Tourenwagen des Teichmann Racing Teams – in der VLN/RCN-Rennserie und über die **komplette Saison 2018!**

Und hier kannst Du Dein Können unter Beweis stellen:  
**Tuning World Bodensee // 28.04 – 01.05 2017**

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort  
oder unter: [www.ams.to/superracer](http://www.ams.to/superracer)

Eine Aktion von

**auto  
motor  
-sport**

**sport  
auto**

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

& **upgraded**.de  
automotive group

Premium-Sponsor

**MICHELIN**

Classic-Sponsor

**BBS**