

Aboservice: 07138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Enggelt. bez. ZKZ 09014

MOTOR SPORT aktuell

NR. 21 / 09. MAI 2018

MotoGP-Rennen in Jerez

Márquez macht kurzen Prozess



Jim-Clark-Unfall 1968
**Polizei-Akte
aufgetaucht**

Vorschau 24h Nürburgring
**Wer gewinnt das
Ring-Spektakel?**

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



DTM-Auftakt in Hockenheim
**Glock und Paffett
bieten große Show**



Moto3-WM in Jerez
**Philipp Öttl rast zum
ersten Moto3-Erfolg**



WEC-Auftakt: 6h-Rennen in Spa
**Alonso-Toyota siegt
dank Stallregie**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Wie die kleinen Teams in Baku groß erbten S. 4
- Formel 1** Kommentar: Stallregie oder offener Kampf? S. 6
- Historie** Die Akte Jim Clark ist doch nicht verschwunden S. 7
- Historie** Der erste Formel-3-Start von Dallara vor 40 Jahren S. 8
- Formelsport** Hintergründe aus der Formel 1, weitere News S. 10
- Sportwagen-WM** Toyota siegt und übt Stallregie aus S. 12
- Sportwagen-WM** Ford gewinnt den GT-Krimi in Spa S. 14
- Sportwagen** Der japanische Wahnsinn Super GT in Fuji S. 16
- 24h Nürburgring** Vorschau auf den Mega-Event am Ring S. 18
- Rallye-WM** Interview mit Kris Meeke und Hintergründe S. 20
- Rallyesport** Rallye-EM Kanaren und DRM in Sulingen S. 22
- Tourenwagen** Zwei „Dinos“ beim Saisonauftakt groß in Fahrt S. 24
- Tourenwagen** Hyundai auch in der TCR Europe siegreich S. 27
- Tourenwagen** Neues aus TCR-Serien, NASCAR und Co. S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Márquez siegt in Jerez, Gegner räumen sich ab S. 30
- MotoGP** Weitere Hintergründe aus Jerez und Ergebnisse S. 32
- Motorrad-WM** Baldassarri holt zweiten Moto2-Saisonsieg S. 34
- Motorrad-WM** Philipp Öttl erstmals Sieger in Moto3-WM S. 36
- Straßensport** Interview mit Jesko Raffin und Hintergründe S. 38
- Motocross-WM** Kawasaki durchbricht das KTM-Bollwerk S. 40
- Offroad** Enduro-EM, Supercross-WM und weitere News S. 42

Leserservice:

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

16

Super-GT-Meisterschaft in Fuji:
Was geht in der „japanischen DTM“ ab?



34

Moto2-Rennen in Jerez:
Baldassarri siegt, Schrötter beißt sich durch



22

Rallye-EM auf Gran Canaria:
Lukyanuk dominiert erneut





14 WEC-Auftakt in Spa-Francorchamps:
Action und Spannung in der GT-Klasse

CLARK-AKTE WIEDER DA!

Die Ermittlungsakte zum tödlichen Unfall von Jim Clark auf dem Hockenheimring im Jahr 1968 galt eigentlich als verschollen. Jetzt landete das Original-Dokument per Post auf unserem Schreibtisch.
Seite 7

NEUE FI-REGELN FÜR 2019

In letzter Sekunde konnte die FIA überraschend doch noch ihre Wünsche für die 2019er-Aerodynamik-Regeln durchboxen. Wir verraten, was sich an den nächsten Autos genau ändern wird.
Seite 10

24H-RENNEN NÜRBURGRING

Das 24h-Rennen auf der Nordschleife ist das größte Motorsport-Spektakel in Deutschland. In diesem Jahr verspricht die Jagd durch die grüne Hölle viel Spannung. Wir haben die letzten Infos.
Seite 18

PORSCHE



40 Motocross-WM in Orlyonok:
Crosser-Spektakel in Russland

KTM

Die Punkte-Diebe von Baku



Der GP Aserbaidschan war ein Geschenk für die kleinen Teams. Wenn die Großen sich streiten, freuen sich Force India, Sauber, Williams und Toro Rosso.

Von: **Elmar Brümmer**

Was bleibt übrig vom Grand Prix der Schrottautos, was kann die Formel 1 mit zum Europa-Start nach Barcelona nehmen? Zumindest die Gewissheit, dass es im sogenannten Mittelfeld ziemlich eng und bunt zugeht, wenn 14 Rennwagen durchgemischt werden. Profi-Pilot zu sein das heißt eben auch, von den Dummheiten der Top-Teams zu profitieren. Gestatten: Die Punktediebe von Baku.

Sergio Pérez ist nach seinem dritten Platz jetzt der erfolgreichste Fahrer Mexikos. Und auch von Force India, nachdem er fast zwei Jahre lang hatte warten müssen, um wieder aufs Podium zu springen – das war

ihm beim Formel-1-Debüt in Aserbaidschan 2016 gelungen. Und das, obwohl er gleich in der ersten Runde die Fahrzeugnase hatte wechseln müssen. Aber der Macho in ihm verbietet dem 28-Jährigen, nur von Zufall zu sprechen: „Wir waren die vierte Kraft in Baku, haben zu den Renaults aufgeschlossen.“

Am Ende konnten ihn nicht einmal Supersoft-Reifen davon abhalten, die man aufziehen musste, weil es in Force Indias Reifenlager keine Ultrasoft-Reifen mehr gab. Trotz des Reifen-nachteils verteidigte Pérez seinen dritten Platz tapfer gegen Sebastian Vettel. Force-India-Manager Bob Fernley machte es am Kommandostand regelrecht Vergnügen, Pérez von hinten nach vorn zu bringen, eine Position nach der anderen. Auch die Fünf-Sekunden-Strafe für unerlaubte DRS-Nutzung wurde ruhig hingenommen, und beim Reifenwechsel gleich mit erledigt. Mit der Krönung, sich kurz vor Schluss auch noch Vettel zu schnappen. „Eine Achterbahnfahrt“ nennt Pérez die Aufhol-

„MEIN RENNEN WAR EINE ACHTERBAHNFART. DIE LETZTEN ZWEI RUNDEN GEGEN VETTEL WAREN DIE BESTEN MEINES LEBENS.“

Sergio Pérez

jagd, bei der er ungewöhnlich kühl auf seine Chance gewartet hatte. „Das waren vielleicht die beiden besten letzten Runden meiner bisherigen Karriere.“ Ein dritter Platz mit Sternchen.

Das Sauber-Wunder

Auch so eine dieser guten Geschichten, die die Formel 1 an Chaostagen hervorbringt: Charles Leclerc ist offiziell der Fahrer des Tages. Und die Wahllleute auf den Tribünen taten gut daran, dem vom 13. Platz aus gestarteten

Monegassen zu huldigen. Allein die Rückkehr nach Baku war für den Ferrari-Zögling eine höchst emotionale Angelegenheit. Hier hatte er im Vorjahr das Formel-2-Rennen gewonnen, kurz nach dem Tod seines Vaters. In der Sekunde des Triumphs – und anders ist die beste Platzierung für das Sauber-Team in 50 Rennen für ihn nicht zu bezeichnen – fand er persönliche Worte über Boxenfunk. Um sich dann für die ersten WM-Punkte im erst vierten Grand Prix seiner Karriere feiern zu lassen.

Es war ein unauffälliges, aber höchst effizientes Rennen, das der 20-Jährige ablieferte. Und ähnlich wie Force India konnte auch der Sauber-Ferrari mit Renault mithalten. Leclerc staunte: „Anfangs konnten wir sogar das Tempo der Red Bulls mitgehen.“ Auch Kimi Räikkönen konnte er eine Zeit lang souverän hinter sich halten, was der ziemlich ausgeschlafene Neuling als „schöne Überraschung“ wertete. Die für ihn selbst größte Heldentat war aber ein Überholvorgang nach der zweiten Safety-Car-Phase, als



Kopf an Kopf: Leclerc (l.) setzt sich gegen Stroll durch



Mit Trick auf Platz 9: Vandoorne bekam kurz vor Schluss neue Reifen



Der zweite Pott: Pérez wird wie 2016 Dritter



Toro-Rosso-Zwillinge: Hartley und Gasly



Der Sauber-Hero: Leclerc holte acht Punkte

er am zweifachen Weltmeister Fernando Alonso vorbeizog: „Fernando habe ich schon als kleiner Junge im Fernsehen gesehen. Es ist ziemlich surreal, jetzt gegen ihn zu fahren.“ Vor allem: An ihm vorbeizufahren. Für sein Selbstvertrauen, das gesteht Leclerc gern, sei es sehr wichtig, die ersten Punkte und ein fehlerfreies Rennen hinter sich gebracht zu haben. Es weckt den Hunger auf mehr, auch wenn er weiß: „Wir haben alles richtig gemacht. Aber es wäre dumm zu glauben, dass es jetzt so weitergeht.“

Punkte für Williams

Bislang hatte Papa Lawrence ob der möglichen Williams-Liaison als B-Team von Mercedes die größeren Schlagzeilen geschrieben als sein Sohnmann, der mit den Fehlkonstruktionen an seinem Auto schwer zu kämpfen hatte. Der Kanadier hatte sehr auf ein neuerliches Chaos in Baku gehofft, wo er im Vorjahr den ersten Podiumsplatz seiner Formel-1-Laufbahn geholt hatte. Immerhin: Qualifikationsplatz 11 war schon vielversprechend. Abgesehen von

den Umständen war ein deutlicher Formanstieg von Williams auch im Rennen festzustellen. Stroll lag zeitweise besser als auf dem letztendlich immer noch glücklichen achten Platz, aber er war auch schon aus den Punkterängen gerutscht. Trotz immer wieder erkaltender Reifen legte er sich die Gegner für die Überholphase gegen Rennende sorgfältig zurecht.

McLaren ist der Titel als Abtauber des Jahres bereits in der

„ICH HÄTTE ALONSO HINTER MIR HALTEN SOLLEN, ABER ER HAT MICH IN KURVE 3 ÜBERRASCHT. PLÖTZLICH WAR ER AUS DEM SPIEGEL.“

Lance Stroll

Frühphase der Saison sicher. Und das soll die Brachialleistungen von Fernando Alonso keinesfalls schmälern, der mit einem in der ersten Runde schon schwer beschädigten Auto einen stolzen und völlig verdienten siebten Rang herausfuhr.

Aber auch Stoffel Vandoornes neunter Platz von Startposition 16 aus ist irgendwie beachtlich – zum dritten Mal ist der Belgier jetzt schon in den Punkten. Und das, obwohl das orangefarbene Auto nicht wirklich konkurrenzfähig ist, bisweilen angesichts der Chassisprobleme sogar ohne Beschädigung eher unfahrbar. Der letzte Platz des Belgiers zur Rennehälfte ging daher völlig in Ordnung. Aus Verzweiflung ließ er noch mal Ultrasoft aufziehen, was ihn beim Neustart nach vorn schießen ließ. In seinem eigenen Wort ausgedrückt: „Bizarrr.“

Hartley staubt ab

Aber wie muss sich das erst anfühlen, wenn man von Rang 19 startet, den spektakulärsten Qualifikationsunfall seit Langem verursacht, fast das ganze Rennen

lang am Ende des Feldes herumguckt und dann zum ersten Formel-1-Punkt seiner Karriere kommt? Vermutlich wie die Jungfrau, die zum Kinde kam. An echtes Angreifen war für den Neuseeländer mit dem schlechter gewordenen Toro Rosso nämlich nicht zu denken – er musste sich nur aus allem raushalten. Und im Rennen häufiger in den Rückspiegel schauen als während des Qualifyings, um seine so glücklich gewonnenen Plätze zu verteidigen.

Ganz am Ende hätte ihn fast noch Marcus Ericsson im Sauber kassiert. Es fehlten nur vier Zehntel. Aber: Punkt ist Punkt. Der erste für einen Kiwi seit Chris Amon im Jahr 1976 in Spanien. Unabhängig davon, ob Barcelona mit seiner ganz anderen Charakteristik und den langgezogenen Kurven die Ergebnisse von Baku wieder zurechtrücken wird. Unter solch schwierigen Verhältnissen, die der ebenfalls glückliche Sieger Lewis Hamilton mit denen in einem Regenrennen gleichgesetzt hat, muss man erst mal punkten. ■

Freie Fahrt für mündige Fahrer



Nach dem Red-Bull-Crash drohen Disziplinarmaßnahmen für die Fahrer. Doch die Fans sehen lieber kämpfende Rennfahrer als Entscheidungen an der Boxenmauer. Der Wunsch geht hin zum Ende einer übersteigerten Digitalisierung.

Von: **Elmar Brümmer**

Fahren lassen – oder einbremsen? Die Frage, die Christian Horner seit dem Big Bang von Baku beschäftigt, muss sich der Brite natürlich stellen, weil eben auch ein Teamchef einen Chef hat. Und der will Resultate sehen, nicht nur Rechnungen für neue Karbonteile. Red Bull hält nach außen das coole Partyimage hoch, nach innen geht es knallhart um Leistung. Daniel Ricciardo und Max Verstappen wussten sofort nach dem Crash, was ihnen blühen würde, vielleicht sind sie deshalb so ewig in ihren Cockpits sitzen geblieben. Nach der Dummheit wird Reue verlangt, und da die freundliche Diskussion vor dem Rennen in Aserbaidschan offenbar nicht gereicht hat, wird es jetzt unfreundlichere Anweisungen geben, was das Zweikampferverhalten gegeneinander angeht. Vielleicht holt sich Horner bei Mercedes-Teamchef Toto Wolff eine Blaupause. Lewis Hamilton und Nico Rosberg war am Ende nicht anders beizukommen.

Wie viele Krisenherde?

Ricciardo gegen Verstappen, Pierre Gasly gegen Brendon Hartley, Sergio Pérez gegen Esteban Ocon – das sind nur die hitzigsten der vielen möglichen Krisenherde im Feld. Sie werden auch weiterhin versuchen, nach eigenen Regeln zu kämpfen. Mann gegen Mann und Rad an Rad, das ist immer noch die schönste Vereinfachung des komplizierten Mechanismus Motorsport, nicht nur unter Teamkollegen. Deshalb ist die Action von Aserbaidschan auch ziemlich wohltuend, gleichwohl

einmal mehr das strategische Hilfsmittel der Reifenstopps mit über den Sieg entschieden hat.

Angriff als Taktik

Angriff würde uns als beste Taktik schon reichen, denn Rennen sollen durch die Piloten und nicht von den Supercomputern in den Rennfabriken entschieden werden. Wenn die gerade beschlossenen Aerodynamik-Lockerungen in der Formel 1 tatsächlich dafür sorgen, dass das heran- und vorbeifahren künftig besser möglich sein wird, dann verlagert sich alles wieder stärker dahin, wo es hingehört: auf die Strecke, in die Hände der Steuermänner.

Ein Plädoyer für die Entscheidungsgewalt der Fahrer scheint

DAS GESCHEHEN SOLLTE SICH DAHIN VERLAGERN, WO ES HINGEHÖRT: AUF DIE STRECKE, NICHT AUF DIE KOMMANDOSTÄNDE.

gewagt, wenn man nur den Red-Bull-Eklat betrachtet. Aber lieber ein Duell der Streithähne als immer nur eines unter den Strategospielern. Das ist wie mit den Toren im Fußball: Die zählen auch mehr als das schönste Querpassspiel im Mittelfeld. Noch klingt uns die wiederholte Verzweiflung des echten Racers Lewis Hamilton im Ohr: „Ich würde lieber wie früher nach Instinkt fahren und nicht nur nach Daten. Dann würde die Entscheidung wieder mehr in den Händen von uns Fahrern liegen.“

Es ist der klare Wunsch nach einem Ende der übersteigerten Digitalisierung. Mit dem Benzin sparen, die Batterien laden, mit den Reifen haushalten, das ist die heutige Nachhaltigkeit der Formel 1. „Der ewige Gedanke daran, das Material schonen zu müssen, spricht für mich gegen den Geist des Rennfahrens. Ich will bis zur Ziellinie alles geben können“, hält Hamilton dagegen. Auch sein Rivale Sebastian Vettel würde diese Protestnote wohl sofort unterschreiben.

Natürlich braucht dieser Sport immer das Zusammenspiel zwi-

schen Mensch und Maschine, aber neben der künstlichen Intelligenz oder jener der Ingenieure haben auch Intuition und Instinkte der Fahrer ihre Berechtigung, selbst wenn das angesichts missachteter Bremspunkte auch mal gründlich schiefgehen kann. „Die Magie der Formel 1 zurückholen“, das steht für Geschäftsführer Ross Brawn über allen anderen Maßnahmen von Liberty Media, um den Wettbewerb noch interessanter zu machen.

Dazu müssen aber die Rennfahrer ob ihres Tuns am Lenkrad zwingend die Kreativen der Straße bleiben, so wie es Rallye-Legende Colin McRae einmal formulierte: „Geraden sind für schnelle Autos, Kurven für schnelle Piloten.“ Wenn die Piloten dabei ihre Fehler selbst machen, sei ihnen das eben auch verziehen.

Ich sage: Freie Fahrt für mündige Rennfahrer! ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Stallregie oder freie Fahrt?“

Soll man die Piloten an die Kette legen oder frei fahren lassen? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



Ende einer Dienstreise: Zwei demolierte Red Bull, zwei demütigte Fahrer. Bis zum nächsten Mal

Clark-Akte wieder aufgetaucht

In unserem Bericht über den Tod von Jim Clark stand, dass die Akte der Staatsanwaltschaft verschwunden sei. Vor zwei Wochen bekamen wir Post. Es gibt sie doch. Wir durften einen Blick in das Originaldokument werfen.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist schon eine verrückte Geschichte. In Vorbereitung auf unseren Nachruf auf Jim Clark, der am 7. April 1968 auf dem Hockenheimring tödlich verunglückt war, haben wir uns auch um Akteineinsicht bei der Staatsanwaltschaft Mannheim bemüht. Wir bekamen jedoch bis zu unserem Redaktionsschluss keine Antwort. Ein TV-Kollege erzählte uns, dass er vor zehn Jahren dasselbe versucht hatte, mit der Antwort, die Akte sei nicht auffindbar. Worauf wir davon ausgegangen sind, das Dokument sei entweder in irgendeinem Zentralarchiv falsch eingeordnet worden oder als Erinnerungsstück in den Besitz eines Motorsportfans innerhalb der Behörde abgezweigt worden.

Die Akte 1 Js. 118/68

Umso überraschter waren wir, als wir Mitte April Post von der Staatsanwaltschaft Mannheim bekamen. Inhalt: Die Akte Jim Clark. Und das im Original. Mit dem Hinweis, wir dürften die Schriftstücke im Sinne wissenschaftlicher Arbeit 14 Tage lang einsehen. Wir danken der Justiz in Mannheim für das Vertrauen und haben die rund 60 Seiten starke Dokumentation mit der Nummer 1 Js. 118/68 auf neue Erkenntnisse hin untersucht. Schon das hellrote Deckblatt lässt ahnen, warum es geht. Oben rechts steht der Name „Clark Jim“, in der Mitte der Urkunde ein großes, rotes Kreuz. Das Zeichen dafür, dass bei diesem Vorgang eine Person gestorben ist.

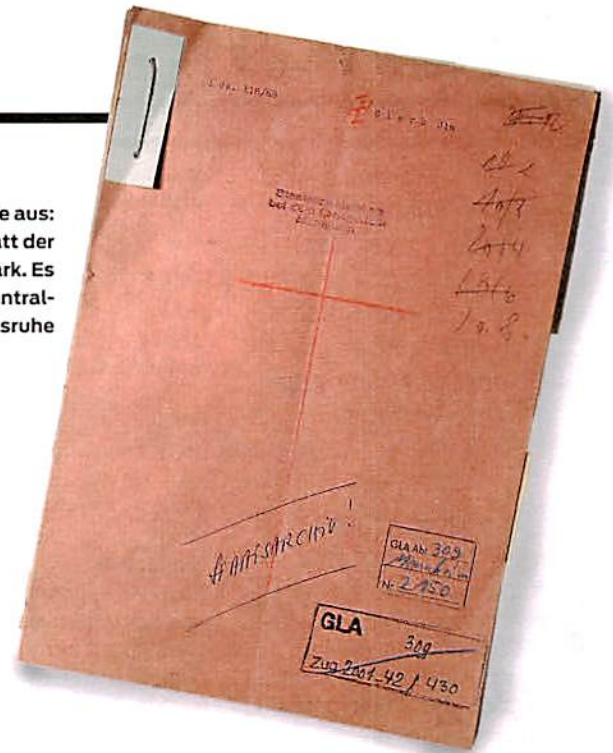
Die Diktion der Bestandsaufnahme verrät viel über die Amtssprache dieser Zeit. Da ist von einem „Wagenrennen“ um die Internationale AvD-Deutschland-Trophäe die Rede. Demnach ist Jim Clark, Beruf Rennfahrer und Landwirt, in der fünften Runde alleinfahrend vor den Augen der Streckenposten Winfried Kolb und Fritz Perino, die bei Kilometer 2,3 stationiert waren, nach mehreren Schlingerbewegungen zehn Meter hinter den beiden Augenzeugen nach links von der Fahrbahn abgekommen. Zitat: *Der Sperrzaun wurde durchbrochen, und der Wagen durchfuhr Busch- und Baumgruppen, wobei er in zwei größere und eine Vielzahl kleinere Stücke zerrissen wurde. Nach zwei Dritteln der „Schneise“, die der Wagen sich mehrmals überschlagend im Busch- und Baumbestand gerissen hat, blieb an einer stärkeren Baumgruppe das Cockpit mit dem Fahrer liegen, während die schwersten Teile wie Motor, Hinterräder u.s.w. nach etwa weiteren 40 Metern zu liegen kamen.*

Hier widerspricht sich der Bericht insofern, als Streckenposten Kolb später aussagte, er hätte dem Irrweg des Autos durch den Wald vor lauter „Dreck und Staub“ nicht mehr folgen können. Bei einem Überschlag wäre der nicht angeschnallte Fahrer aus dem Auto gefallen, was nachweislich nicht der Fall war.

Clark war sofort tot

Der Rennarzt, Dr. Rothenfelder, stellte noch vor Ort den Tod von Jim Clark fest. Um jegliches Aufsehen zu vermeiden, heißt es im Text, sei die Leiche sofort nach Hockenheim abtransportiert und gegen 14.20 Uhr, also eineinhalb Stunden nach dem Unfall, in das Pathologische Institut Heidelberg eingeliefert worden. Am Montagabend wurde der Sarg mit einer bei der Lufthansa gecharterten Fokker Friendship nach Edinburgh geflogen. Zuvor hatte Oberstaatsanwalt Dr. Angelberger das Verfahren eingestellt. Es lag offensichtlich kein Fremdverschulden vor. Die Aussage des Amerikaners Gary Noe, der in der

So sieht sie aus:
Das Deckblatt der Akte Jim Clark. Es lagert im Zentralarchiv in Karlsruhe



Nordkurve ausgangs Motodrom mit einem Fernglas einen Bruch der Hinterradaufhängung beobachtet haben wollte, wurde keine Beachtung geschenkt. Erstens habe er von diesem Standort den Unfall selbst nicht sehen können, und der Weg dorthin wäre viel zu weit gewesen, ohne dass Clark den Schaden bemerkt hätte.

Ein halbes Jahr später wurde die Staatsanwaltschaft Mannheim dann doch noch einmal tätig. Mehreren Berichten zufolge hätten drei Kinder im Wald die Fahrbahn überquert und Clark zu einem Ausweichmanöver gezwungen. Nach übereinstimmenden Aussagen der beiden Streckenposten und von vier Polizisten in diesem Bereich waren jedoch keinerlei Personen auf

der Fahrbahn gesehen worden. Im März 1969 wurde die Akte endgültig geschlossen. Fotos lagen dem Schriftwerk nicht bei. In einem Vermerk heißt es, dass man die Absicht, Lichtbildaufnahmen von der Unfallstelle anzufertigen, aufgegeben habe, weil sich schon kurz danach eine große Menschenmenge dort eingefunden hatte. So bleibt der Film des Fotografen Werner Eisele, den dieser unmittelbar nach dem Unfall gemacht hatte, weiter verschwunden. Er war von einer unbekannt Person beschlagnahmt worden. Wir glauben, dass diese Fotos noch existieren und in einer privaten Asservatenkammer verstauben. Es wäre an der Zeit, sie dem rechtmäßigen Besitzer zurückzugeben. ■



Stumme Zeugen einer Tragödie: Das Wrack des Lotus 48 von Jim Clark

Formel-3-Grand-Prix von Monaco 1978

Der Weg zur Macht



Vor 40 Jahren startet zum ersten Mal ein Formel-3-Auto des italienischen Herstellers Dallara in Monaco. Es ist erst das zweite internationale Rennen für den Einsteiger in die Nachwuchsformel. Was damals keiner ahnt: Das sind die ersten Schritte des Herstellers zur F3-Weltmacht.

Von: **Dirk Johae**

Kein Formel-3-Rennen ist damals wichtiger als das Rahmenrennen zum Großen Preis von Monaco. Die Nach-

wuchsformel erlebt 1978 endlich einen Aufschwung und hat sich aus dem Windschatten heraus an den Markenformeln Super V, Ford 2000 und Formel Renault vorbei wieder an die Spitze der rasenden Klassenzimmer gesetzt.

Diesen Trend belegt die Zahl der Nennungen für das Rennen im Fürstentum 1978: Insgesamt 69 Fahrer umfasst die große Liste des Automobilclub von Monaco (ACM). Der elitäre Verband und Grand-Prix-Veranstalter kann sein Starterfeld problemlos ohne Europameisterschafts-Prädikat füllen.

Erstmals werden zwei Dallara ins Rennen auf dem engen Straßenkurs geschickt. Die kleinen Monoposti setzt Formel-1-Teamchef Walter Wolf ein. Das Team

des Austro-Kanadiers zeigt seine neuen Formel-3-Autos erstmals im Grand-Prix-Umfeld. Die Rennpremiere hat der Wolf-Dallara bereits zwei Wochen zuvor in Zolder gefeiert, allerdings ohne Erfolg.

Toppiloten im Dallara

Für den Monaco-Einsatz verpflichtet Wolf zwei neue Fahrer: Der 25-jährige Bobby Rahal kommt aus der US-Rennszene. Sein gleichaltriger schwedischer Teamkollege Anders Olofsson gehört zu den Toppiloten der EM und tauscht seinen Ralt-Toyota gegen den neuen Dallara.

Der ersten Konstruktion von Giampaolo Dallara aus Varano de' Melegari in der Nähe von Par-

ma bescheren Rahal und Olofsson einen beachtlichen Einstand. Der US-Fahrer ist im Zeittraining seines Vorlaufs sogar Gesamtzweiter hinter dem Polesetter und späteren Gesamtsieger Elio de Angelis. Im Rennen qualifiziert sich Rahal als Gesamtvierter für das Hauptrennen. Auch sein Teamkollege Olofsson schafft als Fünfter seines Laufs den Sprung unter die besten 20 für das Hauptrennen.

Das ist mit mehreren kommenden Formel-1-Fahrern, darunter der spätere Weltmeister Alain Prost, sehr stark besetzt. Die beiden Dallara-Piloten können ihre Chancen nicht nutzen: Bobby Rahal muss seinen WD1 nach sechs Runden an der Box



Auf Einladung von Walter Wolf: Anders Olofsson steuert den Wolf-Dallara-WD1-Toyota beim Rahmenrennen des F1-Laufs

RENNERGEBNIS

Fahrer	Team	Runden	Zeit
1. Elio de Angelis (ITA)	Chevron-B38-Toyota (Everest)	24 Runden	39.31,65 min = 120,657 km/h
2. Siegfried Stohr (ITA)	Chevron-B38-Toyota (Trivellato)	24 Runden	39.34,34 min + 2,96 s
3. Daniele Albertin (ITA)	Ralt-RT1-Toyota (Scuderia del Lario)	24 Runden	40.14,11 min + 42,46 s
4. Alain Prost (FRA)	Martini-MK21B-Renault (Ecurie elf)	24 Runden	40.16,11 min + 44,46 s
5. Jan Lammers (NED)	Ralt-RT1-Toyota (Rac. Team Holland)	24 Runden	40.17,96 min + 46,42 s

Pole-Position: De Angelis, 1.37,17 min = 122,7 km/h

Schnellste Runde: De Angelis, keine Angabe



Dallara-Pilot Bobby Rahal



Firmenchef Giampaolo Dallara



Dallara-Formel-3-Finanzier Wolf

DAS RENNEN

36. F3-GP Monaco, 6. Mai 1978, Monte Carlo

Wetter:	20 Grad, sonnig
Distanz:	24 Runden à 3,312 km = 79,488 Kilometer
Nennungen:	69
Gestartet:	20 im Finalrennen (40 in 2 Qualifikationsrennen)
Gewertet:	12
Führungswechsel:	1

abstellen. Beim Überfahren der Randsteine haben sich die vorderen Querlenker verbogen. Olofsson wird mit einer Runde Rückstand auf den Gesamtsieger Elio de Angelis (Chevron-Toyota) nur als Letzter gewertet.

Erstes Podium durch Rahal

Doch noch im Mai 1978 gelingt ein Podiumsplatz für den ersten Formel-3-Dallara: Beim EM-Lauf im Rahmen des 1000-Kilometer-Rennens auf der Nürburgring-Nordschleife wird Bobby Rahal Gesamtdritter.

Konstrukteur Dallara arbeitet daheim in Varano de' Melegari mit seinen Mitarbeitern weiter an der Verbesserung seines Formel-3-Chassis. Der damals 42-jährige kann von seiner Erfahrung zehren. Eine wichtige Voraussetzung für den Aufstieg zur weltweit dominierenden Formel-3-Marke.

Ab 1959 hat er für die wichtigsten Renn-Teams seines Heimatlands gearbeitet.

Nach dem Flugzeugingenieursstudium in Mailand startet Dallara seine Laufbahn in der Rennabteilung von Ferrari. Danach wechselt er zu Maserati und arbeitet an den Rennsportwagen mit. 1961 verpflichtet Lamborghini den jungen Dallara als Chefkonstrukteur: Der atemberaubende Sportwagen Miura wird sein Meisterstück.

1968 wirbt ihn Alessandro de Tomaso ab und Dallara konstruiert seine ersten Monoposti: zunächst einen Formel-2-, dann sogar einen Formel-1-Wagen. 1972 gründet er seine eigene Firma und kommt schließlich mit Teamchef Walter Wolf in Kontakt. An ein CanAm-Projekt 1977 schließt sich die Zusammenarbeit für das F3-Auto an. Für Dalla-



Erstes Podium am Nürburgring 1978

ZAHL DES RENNENS

165

PS leistet der von Novamotor getunte Toyota-Vierzylinder. Auf dieses Triebwerk der Brüder Pedrazzani aus Novara setzen fast alle Starter – auch Dallara.

ra werden sie zum Aushängeschild. Seit über 25 Jahren beherrschen die Konstruktionen seiner Firma diese Formel.

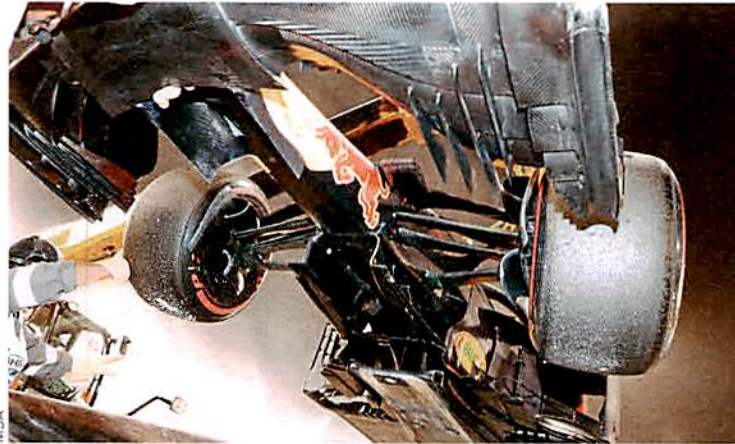
Der Aufstieg im Zeitraffer: 1980 sichert Guido Pardini in Italien den ersten nationalen Titel mit einem Auto der Marke. Den ersten deutschen Titel gewinnt Bernd Schneider 1987. Im Jahr darauf feiert Enrico Bertaggia als erster Dallara-Fahrer den Erfolg in Monaco. Nach dem Formel-1-Auftrag der Scuderia Italia setzt sich ab 1992 die Dominanz in der Formel 3 fort. Allein in den Europa-Serien feiern Dallara-Piloten insgesamt über 370 Rennsieg. Mit dieser Führungsrolle im Rücken hat sich Dallara zum vielseitigsten Rennwagen-Hersteller der Welt entwickelt, der heute Kategorien und Serien von der F3 über Indycar und Formel E bis zu Le-Mans-Prototypen bedient. ■

Formel 1

Neue Aero-Regeln für 2019

Die FIA hat wider Erwarten die neuen Aerodynamik-Regeln für 2019 durchgeboxt. Der Frontflügel wird einfacher, der Heckflügel größer. Die vorderen Bremsbelüftungen dürfen keine Flügel mehr tragen.

Von: **Michael Schmidt**



Damit ist 2019 Schluss: Die Frontflügel bekommen einfachere Formen

Es war ein Votum in letzter Minute. Die FIA hat die neuen Aerodynamik-Regeln für 2019 kurz vor Ablauf der Frist durchgeboxt. Sie brauchte dafür 18 der 25 Stimmen in der F1-Kommission. Oder mindestens fünf Teams, die dafür sind. Mercedes, Ferrari, Sauber, Force India und Williams sollen den Antrag unterstützt haben.

Die Aerodynamik-Reform soll das Hinterherfahren und damit das Überholen erleichtern. Sie unterteilt sich in drei Bereiche. Der Frontflügel bekommt 2,5

Zentimeter mehr Tiefe und beginnt 122,5 Zentimeter vor der Mittellinie der Vorderachse. Die Flügel-Elemente dürfen nur noch fünf unterschiedliche Profile aufweisen und nicht übereinandergestapelt sein. Die Endplatten müssen aus der Vogelperspektive betrachtet in einem Bereich von vier Zentimetern liegen, wobei die vertikale Platte nicht stärker als 15

Grad nach außen zeigen darf. So soll verhindert werden, dass die schlechte Luft zu sehr nach außen abdriftet. Aus dem gleichen Grund sind die Luftdurchleitung durch die Vorderachse und Flügel an den vorderen Bremsbelüftungen verboten. Der Heckflügel wird zehn Zentimeter breiter und zwei Zentimeter höher. Der DRS-Effekt soll größer werden. ■

Formel 1

Schummelei mit Batterie

Ferrari gerät unter Beschuss. Zuerst beanstandete Red Bull ein illegales Verkleidungsteil. Jetzt schießt sich Mercedes auf die Batterie im Ferrari ein.

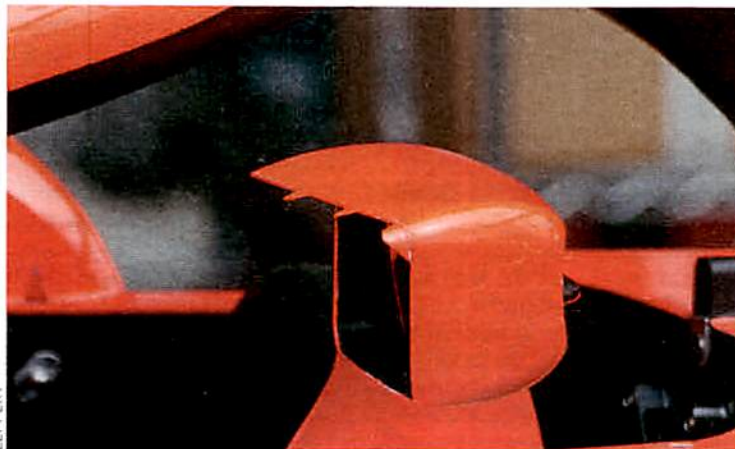
Von: **Michael Schmidt**

Ferrari steht im Visier seiner Gegner. Red Bull hatte auf Fotos entdeckt, dass ein bestimmter Bereich vor den Seitenkästen nicht gänzlich durch Verkleidungsteile abgedeckt war. Tatsächlich war in der Draufsicht ein Stück Asphalt zu sehen. Oder von unten Karosserieteile, die mehr als 50 Zentimeter über der Referenzebene liegen. Ferrari musste nachbessern, um Artikel 3.5.4 im technischen Reglement zu genügen. Die Rückspiegel bekamen drei Zacken, die nun die freie Fläche abdecken.

Mercedes schießt beim Motorscharf. Nachdem sämtliche Ver-

dachtsmomente in Richtung Ölverbrauch ins Leere gelaufen waren, steht jetzt die Batterie des Ferrari SF71H im Fokus. Es wird vermutet, dass der Hinweis vom früheren Ferrari-Motorenschef Lorenzo Sassi kam, der im April seine Arbeit bei Mercedes aufgenommen hat. Offenbar gibt es einen Verdacht, dass durch geschickte Schaltung der Batte-

riezellen kurzfristig mehr als die erlaubten vier Megajoule Energie pro Runde über zwei separate Ausgänge in das System eingespeist werden. Die FIA jedenfalls drohte allen vier Herstellern Untersuchungen im Bereich des Energiespeichers an. Sie forderte Leistungsdiagramme an und wird im Zweifel sich auch die Batterien zeigen lassen. ■



Zacken am Spiegel: Notlösung, um Paragraf 3.5.4 zu erfüllen

NACHRICHTEN

SAUBER OHNE ZANDER

Sauber hat sich mit sofortiger Wirkung von seinem Technikkopf Jörg Zander getrennt. Bis Ersatz gefunden ist, werden Teamchef Frédéric Vasseur und die Abteilungsleiter die Arbeit im Technikbüro von Hinwil koordinieren.

RED BULL HOFIERT NORRIS

Lando Norris ist der begehrteste Nachwuchsfahrer im Formelsport. Noch ist der 18-jährige Engländer, der derzeit mit 55 Punkten die Formel-2-Meisterschaft anführt, bei McLaren unter Vertrag. Doch wenn McLaren seinem Juwel im nächsten Jahr kein Formel-1-Cockpit anbieten kann, können die Berater von Norris den Vertrag neu verhandeln oder kündigen. Kontakte zu Mercedes und Red Bull fanden bereits statt. Mercedes hat wie McLaren ein Überangebot an Fahrern, aber zu wenig Cockpits. Neben Lewis Hamilton und Valtteri Bottas müssen auch noch Esteban Ocon und George Russell versorgt werden. Red Bull hat Platz, anstelle von Pierre Gasly oder Brendon Hartley bei Toro Rosso.

PATRICK SECHSTE

Einen Monat vor dem Indy 500 fanden sich die IndyCar-Teams zu einem Testtag auf dem Indianapolis Motor Speedway ein. Wegen starker Windböen wurde Ed Carpenters Pole-Position aus dem Vorjahr mit 230,4 mph (370,9 km/h) verfehlt. Drei Fahrer mit Chevrolet-Motoren führten die Rangliste an: Foyt-Pilot Tony Kanaan war mit 226,7 mph (364,8 km/h) Schnellster vor Ed Carpenter (225,5 mph) und Gabby Chaves (224,0 mph). Aus dem Lager der Honda-Teams fuhr Rookie Robert Wickens mit 223,7 mph Bestzeit. Danica Patrick zeigte, dass sie es mit ihrer Abschiedstour ernst meint: Die Amazone legte im Dallara-Chevrolet des Carpenter-Teams eine Runde mit 220,8 mph hin. Patrick belegte damit den sechsten Rang.



NÄCHSTE RUNDE DOPPELTE CHANCEN

Zeig' im Rennsimulator „upracer“ was
Du kannst und werde Super Racer!



Motorsport-Partner:  **TEICHMANNRACING**

Wir suchen dieses Jahr zwei Super Racer (m/w), die je einen Fahrerplatz für die komplette Rennsaison 2019 erhalten. Einen Fahrer, mit mind. Internationaler C-Lizenz für das Teichmann-Racing-Team in der VLN und einen Motorsport-Rookie für KTM in der X-BOW BATTLE Rookies Challenge.

Nutze Deine Chance:

Tuning World Bodensee // 10.05. – 13.05.2018

High Performance Days // 01.06. – 03.06.2018

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort
oder unter: www.super-racer.me

Eine Aktion von

 **upgraded** ⁺ **de** in **automotive group**

 **auto motor sport**

 **sport auto**

 **MOTOR SPORT**

Premium-Sponsor



MICHELIN

Classic-Partner

 **KTM**

2018 dreht sich bei Toyota alles um Superstar Alonso – keine Überraschung, dass er das Rennen in Spa gewann

Toyota siegt mit Stallregie

Toyota praktizierte beim WM-Auftakt in Spa Stallregie, um den Sieg von Superstar Fernando Alonso sicherzustellen – wohl gemerkt beim ersten Lauf der Saison, und in einem totlangweiligen LMP1-Rennen, als die Japaner null Gegenwehr hatten. Das macht wenig Mut für den Rest der Saison.

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

Wir kennen die Körpersprache noch gut aus dem Jahr 2017: Damals waren es Porsche-LMP1-Piloten oder -Teammitglieder, die die Stallregie-Entscheidungen ihrer Teamführung (immerhin dreimal in einer Saison, und das ohne große Not) mit enttäuschten Mienen oder wegwerfenden Handbewegungen quittierten.

Porsche hat mittlerweile die LMP1-Bühne verlassen, Toyota ist der einzige verbliebene Hersteller. Beim Saisonauftakt der Sportwagen-WM erfuhr das Werksteam aus Köln keine Gegenwehr von den LMP1-Privatteams, die

ohne Hybridtechnik antreten und über BoP-Maßnahmen auf das Performance-Niveau von Toyota gebracht werden sollten. Toyota fuhr also ein einsames, gemütliches Rennen – und trotzdem forcierte man eine unnötige Stallregie, um dem großen Star der Saison, Fernando Alonso, einen Sieg zuzuschancen.

Und natürlich sorgte das teamintern wie schon bei Porsche im letzten Jahr für böses Blut. Denn der letzte Boxenstopp von Mike Conway im Toyota mit der Nummer 7 dauerte volle 10 Sekunden länger als der von Alonso eine Runde später – Erinnerungen wurden wach an die makabre Stallregie von Porsche-Teamchef Andreas Seidl am Nürburgring 2017, als man André Lotterer genügend Sprit einfüllte, um bis nach Moskau zu fahren...

Wann ist der Tank voll?

25 Minuten vor Rennende nahm Kollege Conway sein Herz in die Hand und fuhr den künstlichen Zehn-Sekunden-Vorsprung von Alonso binnen zwei Runden (!) wieder zu – dann verlangsamte der Brite und hielt brav Abstand zu Alonso, wie befohlen. Und natürlich stand Conway nach dem Rennen nicht für einen Kommentar zur Verfügung, angeblich we-

gen einer Doping-Kontrolle. Das Team begründete die Stallregie so: Erstens habe man immer vorgehabt, das Rennen beim letzten Boxenstopp einzufrieren.

Die Frage, ob man das auch zugunsten des Nicht-Alonso-Autos getan hätte, wollte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon nicht beantworten. Es ging also offensichtlich aus Marketinggründen darum, Alonso beim Debüt zum Sieg zu verhelfen, und es steht zu befürchten, dass man das den Rest der Saison weiter so handhaben wird, was die Frage aufwirft, warum man sich dann eigentlich noch die Rennen anschauen soll? Toyota hatte noch eine zweite Begründung:

Alonso sei am Ende so langsam gewesen, weil eine Beschädigung am Auto die Aero-Balance verhunzt habe, dazu kämpfte er mit Pickup – und nur deshalb hätte Conway aufschließen können.

Den Fahrern teilte man übrigens mit, es habe eine „Panne“ beim Nachtanken gegeben, daher hätte der letzte Stopp länger gedauert. Den Journalisten erzählte Vasselon, der Stopp habe länger gedauert, weil Conway im Stint drei Runden mehr gefahren sei als Alonso. Das stimmt zwar, allerdings musste bei den Stopps 25 Minuten vor Rennende nur so viel nachgetankt werden, um ins Ziel zu kommen – und nicht um den Tank vollzumachen...



Im Moment ist Rebellion in der WEC der einzige Herausforderer für Toyota

Ein Toyota-Mann sagte: „Stallregie stinkt immer.“ Wir fügen an: besonders im ersten Rennen, also ohne jede sportliche Not. Und es ist noch absurder, wenn man keine Konkurrenz hat: Beide Toyota hätten nach dem Qualifying in der ersten Reihe gestanden, wenn dem TMG-Team für das Pole-Auto von Mike Conway, José María López und Kamui Kobayashi nicht ein Formfehler bei der Nummerierung des Fuel-Flow-Meters passiert wäre. Das Trio musste das Rennen mit einer Runde Rückstand aus der Boxengasse in Angriff nehmen – und wäre in der letzten Rennstunde trotzdem in der Lage gewesen, um den Sieg zu kämpfen, wenn sie denn nur gedurft hätten.

So schnell kommt man so weit nur nach vorne, wenn man keine Gegner hat – und das war natürlich das zweite große Gesprächsthema in Spa, nämlich die nahezu vollständige Chancenlosigkeit der LMP1-Privatteams ohne Hybridantrieb. Toyota hatte uns im Vorfeld des Saisonauftakts in Spa weismachen wollen, dass das Rennen eine enge Kiste werden könne, während nahezu alle Piloten aus dem privaten Lager

konstant das Gegenteil behaupteten. „Jede Stunde eine Runde“, witzelte ein Ex-Werks-LMP1-Pilot in Bezug auf den Rückstand, den er für Spa erwartete – also eine Runde pro Stunde. Zieht man in Betracht, dass das Rennen von vier Gelbphasen unterbrochen wurde, so fallen die Rückstände moderater aus, als sie es in Wirklichkeit waren: Beide Rebellion-R13 hatten im Ziel zwei Runden Rückstand auf Toyota, allerdings verloren André Lotterer, Neel Jani und Bruno Senna ihren dritten Platz nach dem Rennen, weil die Unterbodenplatte zu stark abgeschliffen war. Damit rückte das Schwesterauto von Mathias Beche, Thomas Laurent und Gustavo Menezes auf den letzten Podestplatz nach.

Private LMP1 chancenlos?

Zieht man in Betracht, dass der Oreca-LMP1 im Vergleich zur Konkurrenz spät fertig wurde, schlug sich Rebellion mit Abstand am besten: Bei der Renn-Pace fehlten netto gut 1,2 Sekunden pro Runde – bei Kolles waren es 4,5 Sekunden, beim einzigen BR1 im Ziel gut 4 Sekunden. Das ist ziemlich enttäuschend, zieht

DIE STALLREGIE BEI TOYOTA WAR EINE PORSCHE-KOPIE: 2017 FÜLLTE MAN ANDRÉ LOTTERER AM NÜRBURGRING GENUG SPRIT NACH, UM BIS NACH MOSKAU ZU FAHREN.

man die großen Sprüche der LMP1-Chassiskonstrukteure vor der Saison 2018 in Betracht – und das Versprechen von FIA und ACO, für einen engen Kampf zwischen Hybrid und Nicht-Hybrid zu sorgen. Bei Toyota sagte ein hochrangiger Techniker: „Die sind schlechter als erwartet. Vielleicht kann man LMP1-Hybride von Autoherstellern nicht gegen private LMP1-Autos von Nicht-Herstellern ausgleichen.“

Zieht man Spa als Referenz heran, so ist die einzige Hoffnung Rebellion, die 2018 de facto als Oreca-Werksteam antreten und die trotz kurzer Entwick-

lungszeit einen ordentlichen Job gemacht haben. Aber natürlich verfügen weder Rebellion noch Oreca über die technischen und finanziellen Ressourcen von Toyota. Die anderen Privatteams bekleckerten sich in Spa wahrlich nicht mit Ruhm: Die beiden Ginetta-G60-LT-P1-Mecachrome-Wagen des britischen Manor-Teams fuhren wegen Finanzproblemen in den drei freien Trainingssitzungen sechs Runden und nahmen am Rennen gar nicht erst teil. Angeblich soll das Problem für Le Mans behoben werden können – was noch zu beweisen wäre.

Der Dallara-Kundenwagen für das amerikanische Dragonspeed-Team wurde bereits nach dem Qualifying-Crash von Pietro Fittipaldi in der Eau-Rouge-Kurve zurückgezogen. Das SMP-Werksteam haderte bei seinen BR1-Dallara mit Reifenschäden, Unfällen und schwacher Pace. So war nur Rebellion ein Sparringspartner für Toyota, auch wenn die R13 pro Stunde 40 Sekunden auf Toyota verloren. Rebellion-Teammanager Bart Hayden sagte: „Ich hatte ehrlich gesagt auch nichts anderes erwartet.“ ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

ERSTER WM-LAUF IN SPA (BELGIEN)

Länge der Strecke: 7,004 Kilometer; **Renndistanz:** 163 Runden = 1141,652 Kilometer; **Pole-Position LMP1:** Toyota (#8) 1.54,962 min; **Pole-Position LMP2:** Signatech-Alpine (#36) 2.02,405 min; **Pole-Position GTE:** Ford (#67) 2.12,947 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Mike Conway, Toyota (#7) 1.57,442 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Matthieu Vaxivière, TDS-Oreca (#28) 2.05.324 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Gianmaria Bruni, Porsche (#91) 2.15.667 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1	#8	Buemi/Alonso/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	6:00.50.702 h
LMP1	#7	Conway/Lopez/Kobayashi	Toyota TS050 Hybrid	+1,444 sec
LMP1	#3	Laurent/Beche/Menezes	Rebellion R13-Gibson	+2 Runden
LMP1	#4	Webb/Kraihamer/Dillmann	Kolles-ENSO CLM P1/01 Nismo	+5 Runden
LMP1	#11	Aleshin/Petrov	SMP-BR1 AER	+5 Runden
LMP2	#26	Rusinov/Vergne/Pizzitola	G-Drive-Oreca	+7 Runden
LMP2	#38	Tung/Aubry/Richelmi	Jackie-Chan DC Racing-Oreca	+7 Runden
LMP2	#36	Lapierre/Thiriet/Negrao	Alpine-Signatech A470	+7 Runden
LMP2	#37	Jaafar/Tan/Jeffri	Jackie-Chan DC Racing-Oreca	+8 Runden
LMP2	#28	Perrodo/Vaxiviere/Duval	TDS-Oreca	+8 Runden
LMP2	#31	Gonzales/Maldonado/Berthon	Dragonspeed-Oreca	+8 Runden
LMP2	#50	Creed/Ricci/Canal	Labre-Ligier	+11 Runden
GTE-Pro	#66	Mücke/Pla/Johnson	Ford GT	+15 Runden
GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Porsche 911 RSR	+15 Runden
GTE-Pro	#71	Bird/Rigon	Ferrari 488 GTE Evo	+16 Runden
GTE-Pro	#91	Lietz/Bruni	Porsche 911 RSR	+16 Runden
GTE-Pro	#82	Blomqvist/da Costa	BMW M8 GTE	+17 Runden
GTE-Pro	#97	Lynn/Martin/Adam	Aston Martin Vantage AMR	+17 Runden
GTE-Pro	#95	Turner/Thilm/Sorensen	Aston Martin Vantage AMR	+17 Runden
GTE-Pro	#81	Tomczyk/Catsburg	BMW M8 GTE	+18 Runden
GTE-Am	#98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Vantage	+19 Runden
GTE-Am	#90	Yoluc/Alers-Hankey/Eastwood	TF-Sport-Aston Martin Vantage	+19 Runden
GTE-Am	#61	Mok/Sawa/Griffin	Clearwater-Ferrari 488 GTE	+20 Runden
GTE-Am	#77	Ried/Andlauer/Campbell	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+21 Runden
GTE-Am	#70	Ishikawa/Beretta/Cheever	MR-Racing Ferrari 488 GTE	+21 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Fernando Alonso	26 Pkte.
1.	Sébastien Buemi	26
1.	Kazuki Nakajima	26
2.	Mike Conway	18
2.	Kamui Kobayashi	18
2.	José María López	18

TEAMS LMP1

1.	Toyota Gazoo Racing	26 Pkte.
2.	Rebellion Racing	15
3.	ByKolles Racing	12
4.	SMP Racing	10

FAHRER GTE-PRO

1.	Stefan Mücke	25 Pkte.
1.	Olivier Pla	25
1.	Billy Johnson	25
2.	Kévin Estre	18
2.	Michael Christensen	18
3.	Davide Rigon	15
3.	Sam Bird	15

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	30 Pkte.
2.	Ford	26
3.	Ferrari	15,5
4.	Aston Martin	14
4.	BMW	14



Die fabelhaften GT-Boys

In den letzten 45 Renn-Minuten brannte der Baum in der GTE-Klasse beim Saisonstart der WEC in Spa lichterloh: Die vier ersten Positionen wurden in harten Zweikämpfen neu ausgefochten – Porsche verlor am meisten, Ford holte den Sieg.

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

Der Saisonauftakt der Sportwagen-WM in Spa könnte den Ton für den Rest der Saison setzen: Der Sport in der LMP1-Klasse war langweilig und wurde letztlich durch Stallregie entwertet – der Punk ging ganz klar in der GTE-Klasse ab. Nach einer späten Gelbphase eine Stunde vor Schluss schob sich das GTE-Pro-Feld komplett zusammen, vier Fahrzeuge knobelten dabei drei Podestplätze neu aus – das Rennen startete quasi bei null. Das war vor allem für

Porsche eher schlecht, denn die Werks-Elfer sollten am Ende des Rennens zwar Dreiviertel der Renndistanz angeführt haben – aber sie reisten mit den Plätzen 2 und 4 leicht gefrustet heim. Richard Lietz und Gianmaria Bruni hatten im Manthey-Porsche mit der Nummer 91 zur Rennmitte ein bequemes Zeitpolster auf die Widersacher herausgefahren, maximal 25 Sekunden betrug ihr Vorsprung auf das Ford-Trio Stefan Mücke, Olivier Pla und Billy Johnson.

Reifen-Schachspiel in Spa

Es war aber keineswegs ausgemacht, dass Lietz und Bruni auch gewinnen würden: Erstens konnten Gelbphasen die Pläne jederzeit durchkreuzen, zweitens setzten die GTE-Teams auf unterschiedliche Reifenstrategien – und welche besser war, sieht man gewöhnlich immer erst ganz am Ende.

Lietz und Bruni fuhren zu Beginn mit gebrauchten Reifen los, mit dem Ziel, Anschluss an Ford zu halten, die von der Pole-Position ins Rennen gegangen waren.

FÜR DIE SAISON 2018 ZEICHNET SICH IN DER GTE-KATEGORIE EIN KNÜPPELHARTES DUELL ZWISCHEN PORSCHE UND FORD AB.

Im Mitteldrittel kamen neue Reifen zum Einsatz – da fuhr sich das Duo einen Vorsprung heraus. Nachteil: Am Ende hätte man diesen Vorsprung mit gebrauchten Reifen über die Zeit retten müssen. Ein Unfall von Matheus Isaakyan im SMP-BR1 sorgte 63 Minuten vor Rennende aber für eine Safety-Car-Phase.

Zu diesem Zeitpunkt hatte Pla bereits gut zehn Sekunden des Porsche-Vorsprungs von der Uhr genommen – mit der insgesamt vierten Gelbphase war dann auch der letzte Puffer von 14 Sekunden weg. Kurz nach dem Restart

24 Runden vor Rennende lief die GTE-Meute fast geschlossen die Boxengasse für den letzten Stopp an. Als das erledigt war, hatte Lietz den Widersacher Pla direkt im Genick – Ford hatte beim letzten Stopp zwei neue Reifen auf der linken Fahrzeugseite aufgezogen, Lietz konnte sich mit seinem Mix aus gebrauchten Reifen nicht wehren: „Ich war das Opferlamm, das nach dem Restart geschlachtet wurde.“

Eine Runde nach den Stopps presste sich Pla mit einem waghalsigen und kompromisslosen Manöver an Lietz vorbei, als er eingangs Eau Rouge auf der Außenseite auf gleiche Höhe zog – Lietz blieb nichts anderes übrig, als den Ford passieren zu lassen.

Für den Österreicher kam es noch schlimmer: Weil auch Teamkollege Michael Christensen im Porsche mit der Startnummer 912 mit zwei frischen Reifen in die letzte Rennstunde gehen konnte, flog auch der Däne an Lietz vorbei. Sogar dem von weit hinten heranstürmenden Davide Rigon – der Italiener hatte im



Ferrari jammerte in Spa immer wieder über die BoP – mit Blick auf Le Mans?



Estre und Christensen kamen trotz einer Stop-and-Go-Strafe auf Platz 2



Im Rennen verlor BMW bei den Doppelstints und den Boxenstopps viel Zeit

Das Duell Ford gegen Porsche bestimmte den WM-Lauf in Spa – am Ende setzte sich der Ford von Mücke/Pla/Johnson durch

Ferrari mit der Nummer 71 nach dem letzten Boxenstopp 16 Sekunden Rückstand auf Lietz – musste sich der Österreicher in der letzten Rennrunde noch geschlagen geben. „Ich hatte keinen Grip mehr, und meine direkten Gegner hatten alle mindestens zwei relativ frische Reifen – da bist du nur noch Passagier“, ärgerte sich Lietz.

Die Reifenstrategie von Porsche wollte einfach nicht zu den Entscheidungen des Rennleiters passen: In drei von vier Fällen beorderte Eduardo Freitas das Safety Car auf die Bahn, in der Regel arbeitet der Portugiese bevorzugt mit Full Course Yellows: Dabei wird der Speed im Feld eingefroren – die zeitlichen Vorsprünge und Rückstände bleiben erhalten. „Wenn das ein neuer Trend sein sollte, dann hat das großen Einfluss auf die Reifenstrategie“, so Pascal Zurlinden, Projektleiter GT-Werksport bei Porsche. „Denn beim Safety Car schiebt sich das Feld zusammen – und dann benötigt man besonders in der Schlussphase frische

Reifen, um die Position verteidigen zu können.“

Ford-Teamchef George Howard-Chappell sprach vielen Fans nach dem Rennen aus der Seele: „Das war eine fabelhafte Show in der GTE-Klasse, das Rennen zwischen Porsche und Ford war bis zum Schluss komplett offen!“

Einziger Malus aus Ford-Sicht: Der Ford von Harry Tincknell, der von der Pole-Position gestartet war, schied in Führung liegend bereits nach einer Rennstunde aus, als der Brite vermutlich wegen eines Reifenschadens in Eau Rouge abflog und den Ford-GT dabei nachhaltig zerdepperte.

Wer ist warum langsam?

Ferrari war mit Platz 3 noch mehr als gut bedient, behauptet Werkspilot James Calado: „Im Schnitt waren wir über eine Sekunde pro Runde weg von der Pace an der Spitze des Feldes. Der Grund ist die BoP: Wir haben mit 1280 Kilo zu viel Gewicht, und das drückt auf die Performance.“ Bei den schnellsten Rennrunden fehlte Ferrari zu Ford und Por-

sche in der Tat eine volle Sekunde, andererseits wachten die Italiener mitten im Rennen plötzlich auf, als noch Podestplätze zu vergeben waren. Porsche und Ford unterstellen Ferrari, bewusst langsam zu fahren, um eine BoP-Anpassung zu erzwingen. Da wären sie politisch in einem Lager mit BMW, die mit dem neuen M8 beim WEC-Debüt zwar auf Platz 5 kamen, aber speedtechnisch nur im ersten Stint Drittel gute Rundenzeiten abliefern konnten.

Die Doppelstints waren dagegen eine ziemliche Katastrophe, und die Boxenstopps des MTEK-Teams waren die langsamsten im GTE-Feld – aber beide Punkte sind nicht abhängig von der BoP.

Trotzdem fordern Ferrari und BMW – und übrigens auch Aston Martin, die noch langsamer unterwegs waren als BMW – jetzt schnelle Anpassungen, die beim Auto-BoP-System aber nicht vorgesehen sind. Die BoP für den Le-Mans-Test steht übrigens bereits – mit der gleichen Grundbalance wie in Spa. ■

GTE-AM: ASTON-SIEG

Das Aston-Martin-Trio Paul Dalla Lana, Pedro Lamy und Mathias Lauda holte sich in Spa im alten Aston Martin Vantage den Klassensieg in der Amateurklasse. Wegen der späten Gelbphase musste sich Lamy in den Schlussminuten mit allen Tricks gegen den zweiten Aston von Euan Alers-Hankey zur Wehr setzen. Der Clearwater-Ferrari kam auf Platz 3, die Porsche 911 RSR spielten trotz der Pole-Position keine Rolle.

LMP2: WIEDER G-DRIVE

Wie 2017 holte sich die G-Drive-Mannschaft mit den Piloten Jean-Éric Vergne, Roman Russinow und Andrea Pizzitola einen überlegenen Sieg, nachdem sie in der zweiten Rennstunde die Führung erobern konnten. Die Plätze 2 und 3 gingen an das Signatech-Alpine-Team und das Jackie Chan DC-Team.

MICHELIN: HARTE STRAFE

Laut einer Änderung im sportlichen Reglement der WEC für 2018 müssen die Reifenhersteller eine definierte Anzahl an Reifen für die WM-Teilnehmer 24 Stunden vor Event-Beginn der WEC/FIA zur Verfügung stellen, die diese Reifen dann während der Saison an Teams weitergibt. Damit soll die Gleichmäßigkeit der Spezifikationen für die Hersteller sichergestellt werden. Für Spa hätte Michelin 720 Reifen zu diesem Zweck liefern müssen, hat das aber angeblich wegen Produktionsengpässen nicht getan. Deshalb wurde Michelin von den Stewards zu einer Strafe von 250 000 Euro verknackt, wovon aber vorläufig nur 50 000 Euro zu überweisen sind.

ACO PRESSEKONFERENZ

Der ACO will auf der Pressekonferenz in Le Mans nicht nur die Eckpunkte des LMP1-Regelwerks 2020 bekannt geben, sondern auch Ideen für 2024 präsentieren. Ein ähnlicher Blick in die Zukunft ging 2017 gründlich in die Hose ...

Panoramablick auf Japans Naturwahrzeichen: Der siegreiche Nissan GT-R und der Mount Fuji im Hintergrund



Wahnsinn auf Japanisch

Das erste Saisonrennen gehörte Honda. Im zweiten bekämpften sich Nissan und Lexus. Mit dem besseren Ausgang für Nissan. Weil die Michelin-Reifen in der zweiten Rennhälfte zündeten. Ein Reifenkrieg macht die Super GT speziell. Aber nicht nur der.

Von: **Andreas Haupt**

Ein Qualifying am Donnerstag, ein Rennen am Freitag. Japan feiert jährlich Ende April, Anfang Mai die Golden Week, in der viele Betriebe schließen und Familien auf Achse sind. Die Super GT trägt deshalb das 500-Kilometer-Rennen auf dem

Fuji Speedway traditionell am 4. Mai aus. Das ist ein Feiertag – genannt der „Tag des Grüns“. Wenn der eben auf einen Freitag fällt, wird am Freitag gefahren. Es ist eine der Besonderheiten der japanischen Rennserie, die seit 2012 mit der DTM anbandelt. Mit dem Ziel, ein gemeinsames Reglement aufzusetzen.

Super GT: Das ist Motorsport fast in seiner Ursprungsform. Im Fahrerlager gibt es keine prunkvollen Motorhomes oder Teampaläste. Obwohl die großen drei, Toyota/Lexus, Nissan und Honda, Unsummen in den Sport pumpen. Die Teams hausen dennoch in Trucks oder Zelten. Die japanischen Auto-Giganten, die Semi-Werksteams unterhalten, stecken ihr Geld lieber in die Rennautos. „Motorsport von der Graswurzel“, nennt es Jensen

Button, das bekannteste Gesicht der Rennserie. „Als ich vor vier Jahren hierherkam, war ich ein bisschen geschockt. Was für ein Durcheinander. Ich sagte Lexus, sie müssen etwas machen, und wenigstens ein bisschen Marketing betreiben. Trotzdem hat sich nichts getan“, sagt Heikki Kovalainen. Das Spartanische gehört zum Charme dieser Rennserie. Die Japaner lassen ihren Sport für sich sprechen.

Spannung in Fuji

So wie in Fuji. Im Qualifying trennten die 15 Autos der Topklasse GT500 nur 1,074 Sekunden. Alle haben ihre Stärken und Schwächen: Nissans GT-R glänzt mit seinem Aerodynamik-Paket, schwächelt dafür bei der Beschleunigung. Dem Vierzylinder-Turbo fehlt ein bisschen Dreh-

moment. Der Lexus LC500 hat wohl das gesündeste Verhältnis zwischen Abtrieb und Luftwiderstand, hinkt nach Aussage der Fahrer jedoch in der Höchstgeschwindigkeit hinterher. Hondas NSX, das einzige Auto mit Mittelstarr-Frontmotor, weshalb es 15 Kilogramm extra mit sich herumschleppt, ist vergleichsweise anfälliger auf Bodenwellen, besticht dafür aber durch Traktion. Allerdings schmeckte der 4.563 Kilometer lange Kurs dem NSX nicht ganz so sehr wie der Konkurrenz. Über eine Minute büßte das schnellste Auto des Honda-Quintetts auf die Rennsieger ein. Zum Saisonauftakt in Okayama hatte Honda noch einen Doppelsieg gefeiert. Die Erfolgsgewichte, die die Super GT nach jedem Rennen abhängig vom Ergebnis verteilt, trugen zum Perfor-

mance-Schwund mitunter bei. Die Premierengewinner von Keihin Real Racing mit der Startnummer 17 schwächten 42 Kilogramm Ballast. Das Auto von Button und Naoki Yamamoto deren 30. Immerhin 18 Kilo mehr als der siegreiche Nissan.

Das erfolgreiche Duo Ronnie Quintarelli und Tsugio Matsuda setzte sich von Rang 3 aus gestartet bereits im ersten Umlauf an die Spitze. In Runde 23 büßte Quintarelli beim Überwinden der GT300-Autos zu viel ein und verlor die Führung an Kovalainen im Lexus. Der Zweikampf sollte über den zweiten Boxenstopp und über die Reifen entschieden werden. Eine starke Inlap von Matsuda, ein Reifentausch und Tankvorgang in 45,3 Sekunden und eine formidable Outlap von Quintarelli brachten Nissan wieder vorbei am Lexus mit der Nummer 39. Danach spielte der GT-R



Vier Reifenhersteller bekriegen sich in der Topklasse GT500. Mit Vorteilen für Bridgestone und Michelin. Die Investitionen übersteigen die in der WEC.

seinen Reifenvorteil aus. Mit fallenden Asphalttemperaturen und mehr Gummiabrieb legten die Michelins zu, während sich die Bridgestone-befreite Konkurrenz nicht mehr steigern konnte.

In der Super GT herrscht noch ein echter Reifenkrieg. Michelin und Bridgestone sind der Konkurrenz von Yokohama einen halben Schritt, der von Dunlop einen Schritt voraus. Bridgestone beliefert neun GT500-Autos. Yokohama drei, Michelin zwei und Dunlop eines. Sie brachten nach Fuji acht Trocken- und zehn Regensätze an die Strecke. Pro Auto wohl gemerkt. Es gibt sowohl für die Slicks als auch die Regenreifen verschiedene Mischungen. Michelin hinterlegte für Fuji zum Beispiel die Trocken-Mischungen Medium-Hard, Medium und Medium-Soft.

Die Teams liefern im Vorfeld ihren Wunschzettel ab. Mit Blick auf den anstehenden Streckentyp, den Asphalt und die prog-

nostizierten Temperaturen. Ein weicher Reifen für einen Lexus ist nicht gleich ein weicher Reifen für einen Nissan. Auch wenn derselbe Reifenhersteller liefert. Ein Wahnsinn, der zwangsläufig Unsummen an Geld verschlingt. „Unser Super-GT-Programm ist kostspieliger als das in der Sportwagen-WM“, verrät ein Michelin-Mann. Die Gummiproduzenten sehen die Super GT als optimale Spielwiese, zu konkurrieren und das eigene Know-how zu erweitern. Für Serienveranstalter GTA kommt Einheitsbrei nicht infrage. „Wir haben eine starke Reifenindustrie in Japan“, sagt Serienchef Masaaki Bandoh. „Das spiegelt sich bei uns wider.“

Geheimnis um Leistung

Die GT500-Autos sind schneller als die der DTM und schneller als die in der GTE-Klasse der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Die Pole-Zeit in Fuji von 1:27,904 Minuten lag sogar nur 4,4 Sekunden über der Marke der LMP1-Riesen von 2016. Der Reifenwahnsinn ist der Hauptgrund für die hohen Speeds. Aber nicht der einzige. Die GT500-Autos sind nichts anderes als Prototypen. Am Nissan entspricht nur der Türgriff dem des Straßensportwagens. Nissan, Lexus und Honda haben viel mehr Entwicklungsfreiheiten als die Hersteller in der DTM. Man sieht es vor allem an den vorderen und hinteren Radhäusern und dem Bereich dazwischen, der mit Leitblechen und Bargeboards aller Art ausgefüllt ist. Um die Leistung der Vierzylinder-Turbos machen die Hersteller ein Geheimnis. Nicht einmal die Fahrer wissen, wie kräftig sie sind. Bei Nissan lautet die offizielle Sprachregelung „über 550 PS“. Da lacht die Konkurrenz. Sie spricht von 600 bis 650 PS. Inoffiziell ist von über 650 PS die Rede. Das ist weit mehr, als die V8-Dinos der DTM leisten.

Die Aerodynamik wurde vor Saisonbeginn eingefroren. Bei den Motoren dürfen die Hersteller weiter pushen. Jedoch sind pro Saison und pro Auto nur zwei Exemplare erlaubt. Das setzt Grenzen. Doch „weiche“ Entwicklungen wie neue Kennfelder, die keinen neuen Motor erfordern, dürfen beliebig vollstreckt werden. Vollstreckt werden darf hingegen keine Teamorder. Das sportliche Reglement verbietet sie in Artikel 7, Absatz 4. Zum Wohl des Sports. ■



Kniffliger Start: Die GT500-Autos bremsen Kurve 1 mit kalten Reifen an



Liebe zum Rennsport: 86 300 Fans pilgerten an zwei Tagen zum Speedway



Neuer Star der Szene: Jenson Button fährt seit diesem Jahr in der Super GT

SUPER GT: 500 KILOMETER VON FUJI

2. VON 8 SAISONLÄUFEN 2018

Länge der Strecke: 4,563 Kilometer; Rennstrecke: 110 Runden gleich 501,93 Kilometer; Pole-Position: Yuji Tachikawa, Hiroaki Ishiura; Zent Cerumo Lexus LC500 (#38): 1:27,904 min; Schnellste Rennrunde: Ronnie Quintarelli; Motul Autech Nissan GT-R Nismo (#23): 1:30,460 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	GT500	#23	Matsuda/Quintarelli	Motul-Nissan GT-R	2:52.02,048 h
2.	GT500	#39	Kovalainen/Tsuboi	Denso-Lexus LC500	+9,738 sec
3.	GT500	#38	Tachikawa/Ishiura	Zent-Lexus LC500	+23,450 sec
4.	GT500	#36	Rositer/Sekiguchi	auTom's-Lexus LC500	+33,144 sec
5.	GT500	#6	Oshima/Rosenqvist	Wako's-Lexus LC500	+35,326 sec
6.	GT500	#12	Sasaki/Mardenborough	Calsonic-Nissan GT-R	+36,216 sec
7.	GT500	#1	Hirakawa/Cassidy	KeePer-Lexus LC500	+38,510 sec
8.	GT500	#8	Nojiri/Izawa	Arta-Honda NSX	+62,192 sec
9.	GT500	#100	Yamamoto/Button	Raybrig-Honda NSX	+77,582 sec
10.	GT500	#3	Motoyama/Chiyo	Craftsports-Nissan GT-R	+1 Runde

Volle Attacke: Über 30 GT3-Autos rangeln beim 24h-Rennen Nürburgring um die Krone



Ring frei

Das 24h-Rennen auf dem Nürburgring verspricht ein echter Kracher zu werden – denn im Kampf um den Gesamtsieg dürfte es ausgeglichener zugehen als im vergangenen Jahr.

Von: **Bianca Leppert**

Es ist angerichtet: Über 30 GT3-Autos balgen sich am kommenden Wochenende (12./13. Mai) um den Gesamtsieg beim 24h-Rennen Nürburgring. Insgesamt treten 150 Teams an – rund zehn weniger als im Vorjahr. Ein Wermutstropfen im Hinblick auf die gesamte Veranstaltung. Es gibt aber auch eine gute Nachricht: Der Wettbewerb in der Top-Klasse GT3 sollte dieses Jahr ausgeglichener und damit spannender sein.

Während 2017 die Reifen das Zünglein an der Waage spielten, wird dieser Faktor nicht mehr so stark ins Gewicht fallen. Mittlerweile haben alle Reifenhersteller nachgerüstet und sich mit den damals neu eingeführten Regularien vertraut gemacht. Sprich: Michelin, Dunlop und Falken dürften herstellerübergreifend

konkurrenzfähig sein. Zumindest, wenn es trocken bleibt. Im Regen scheint Dunlop immer noch im Hintertreffen zu sein.

Eine weitere Verbesserung, die zur Chancengleichheit beitragen sollte, war die Verpflichtung für die Hersteller, bei allen VLN-Läufen und dem 24h-Qualirennen anzutreten. Dazu kamen umfangreichere Messmethoden wie die Überprüfung von Rake, also Anstellungswinkel, und Heckflügelstellung. Beim 24h-Qualirennen kontrollierte man zusätzlich die Fahrhöhe. Allerdings nicht vor dem Hintergrund, die Teams könnten zu ihrem Vorteil zu tief fahren, sondern eher zu hoch, um Leistung zu verschleiern.

Mit all diesen Ideen wollte man den Prozess der Balance of Performance (BoP) transparenter machen. Und tatsächlich gab es im Vorfeld bei VLN 1, VLN 2 und 24h-Qualirennen wenig BoP-Gemecker – lediglich der Top-speed des Audi R8 LMS war auch nach Anpassungen ein Diskussionsthema im Fahrerlager (News zur aktuellen BoP siehe Kasten).

Der ADAC Nordrhein könnte sich also auf die Schultern klopfen. Wäre da nicht die Ausnahmeregelung für den Aston Martin Vantage GT3, der nur das 24h-

Qualirennen bestritten hat. Zwar argumentiert man, das Auto sei ja aus dem Jahr 2012 und damit nicht auf dem Stand der aktuellen Generation, doch wer den GT3-Sport aufmerksam verfolgt, weiß, wie flott der Aston Martin auch international noch unterwegs ist. Sprich: Es bleibt ein schwarzes Pferd im Feld. Zumal mit Darren Turner, Nicki Thiim, Marco Sørensen und Maxime Martin keine Nasenbohrer auf dem Auto sitzen.

Porsche in der Überzahl

Und wie sieht das Aufgebot der anderen Hersteller aus? Zum engen Favoritenkreis zählen zweifelsohne Porsche, Audi, Mercedes und BMW. Zu den Außenseitern gehört der Glickenhaus SCG003c aus der SP-X-Klasse, der eine echte Waffe sein kann, sich aber in Sachen Zuverlässigkeit noch beweisen muss und dazu als Einzelkämpfer antritt. Und auch der Wochenspiegel-Ferrari 488 GT3 könnte wie bei der letzten Ausgabe für Highlights sorgen.

Es ist nichts Neues, dass der Ritt über 24 Stunden auf der 24,378 Kilometer langen Nordschleifen-Variante einem Vabanquespiel gleicht. Sowohl in Sachen Zuverlässigkeit als auch

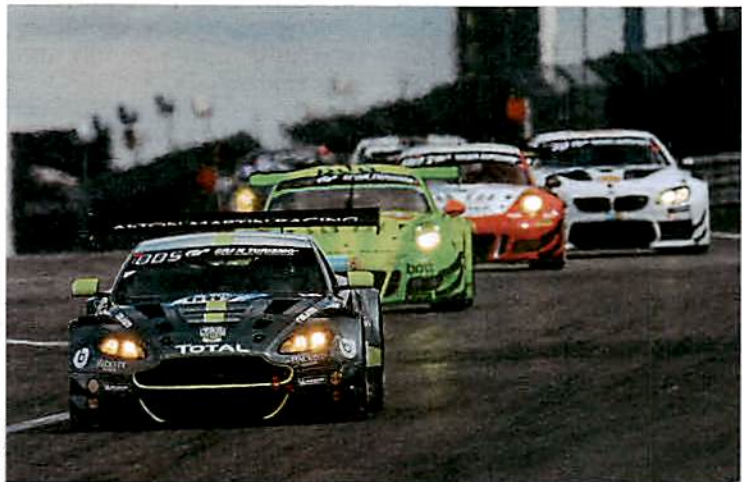
Unfallpech und Timing bei den Code-60-Phasen, die rennentscheidend sein können. Und je mehr Eisen man im Feuer hat, umso höher die Wahrscheinlichkeit, die Grüne Hölle zu bezwingen. In dieser Disziplin geht der Punkt klar an Porsche. Was BMW im vergangenen Jahr vollführte, scheint nun die Taktik aus Weisach zu sein: Sechs Elfer gelten wegen ihrer Fahrerbesetzung als Top-Autos: Die beiden Manthey-Autos, die beiden Porsche von Frikadelli und jeweils ein 911 GT3 R vom Team75 Bernhard und Falken Motorsport.

Manthey setzt wie das Team75 Bernhard auf Michelin, Frikadelli auf Dunlop und Falken natürlich auf das Produkt aus dem eigenen Haus. Ein Vorteil der 911-Fraktion: Die durchweg starken Fahrer-Quartette auf allen Autos. In der Vorbereitungsphase kristallisierte sich lediglich eine Schwäche heraus: Es gab Zuverlässigkeitsprobleme an mehreren Autos, weil eine Steckverbindung der Drosselklappen-Steuerung Zicken machte. Angeblich hat man das Problem jetzt im Griff.

Bei BMW müssen Schnitzerfans ganz stark sein: Die Traditionsmannschaft ist für den Langstreckenklassiker nicht ge-



Mercedes gehört wie Audi, Porsche und BMW zum engeren Favoritenkreis



Aston Martin fährt dank einer Ausnahme beim 24h-Rennen Nürburgring mit

setzt. Überhaupt haben die Bayern das Programm im Vergleich zum Massen-Angriff im Vorjahr extrem zusammengeschrumpft. VLN-Stammgast Rowe Racing setzt die einzigen beiden werksunterstützten M6 GT3 auf Michelin ein. Ohne Werks-Support unterwegs, aber trotzdem nur mit Profis besetzt, ist der Falken BMW M6 GT3, den man auf dem Zettel haben sollte.

Mercedes musste ebenfalls Federn lassen: Weil Haribo Racing sich kurz vor der Saison überraschend zurückgezogen hat, bleiben nur noch Black Falcon und HTP Motorsport, die jeweils zwei werksunterstützte AMG GT3 betreuen. Man startet wie BMW geschlossen mit Michelin-Reifen.

Profis starten doppelt

Wiederum eine andere Taktik verfolgt Audi, wo man vier werksunterstützte R8 LMS auf vier Teams verteilt. Land Motorsport, Mücke Motorsport, WRT und Phoenix Racing kommen zum Zug. Im Gegensatz zur Vorbereitungsphase, wo Phoenix und WRT mit Dunlop unterwegs waren, hat man zum Stichtag am 3. Mai, an dem die Reifenvertei-

lung gemeldet werden musste, nun Phoenix und Mücke auf Dunlop eingeschrieben. Land und WRT fahren Michelin. Ein Trumpf könnte bei Mücke liegen, weil man noch ein zweites Auto privat einsetzt, das mit Michelin ausgerüstet ist.

Auch die Verteilung der Kutscher ist bei den Ingolstädtern sehr interessant. So sind Vorjahres-Sieger Kelvin van der Linde und René Rast bei Land und WRT gemeldet, Christopher Haase und Nico Müller bei Mücke und Phoenix. Der Trend scheint zum Doppelstart zu gehen. Was wiederum dafür spricht, dass tatsächlich alle Daten transparent unter den Audi-Teams ausgetauscht werden. Es wäre im Übrigen der fünfte Gesamtsieg bei zehn Starts für die Marke mit den vier Ringen, sollte ihnen das 24h-Kunststück denn gelingen.

Wer bis zum Ende mitfiebert will, sollte sich merken: Die Boxen-Standzeiten sind nicht mehr ab einer gewissen Zeit bis zum Rennende freigegeben. Es gibt nun eine Tabelle, die genau regelt, welche Mindeststandzeit ab der 70. Minute vor Rennende bis zum Schluss gilt. ■

NACHRICHTEN

NEUE BOP VOR 24H-RENNEN

Am Freitag vor dem 24h-Rennen (03.05.) wurde eine neue Balance of Performance bekannt gegeben. Die Änderungen im Vergleich zum 24h-Qualirennen: BMW und Ferrari dürfen 20 Kilogramm ausladen, Porsche und Glickenhaus jeweils 10 Kilo. Für Mercedes und Audi bleibt es bei der bisherigen Einstufung. Aston Martin muss mit 0,4 mm kleineren Restriktoren fahren. Die BoP kann bis kurz vor

dem Rennstart aber noch einmal geändert werden.

BLUFFEN IM TOP 30?

Ein letzter Gradmesser für die Balance of Performance wird das Top-30-Qualifying sein. Theoretisch. Denn man könnte ja auf die Idee kommen, auch da zu bluffen, um im Rennen richtig aufzudrehen. Ein Teamchef warnt allerdings: „Wenn du nicht in den Top 10 stehst, verlierst du

zu Rennbeginn so viel Zeit, dass du mehrere Stunden brauchst, um die Lücke wieder zuzufahren.“

TICKETS UND TV-ZEITEN

Unter www.24h-rennen.de finden Fans einen Rennticker, Livetiming und einen Videostream. Der Free-TV-Sender RTL NITRO überträgt das Rennen live in voller Länge. Tageskarten gibt es im Vorverkauf ab 24 Euro (Do), Wochenendtickets ab 57 Euro (Fr-So).

DOPPELSIEGE FÜR AUDI

Den beiden Läufen zur Blancpain Sprint Serie in Brands Hatch drückte Audi ganz klar den Stempel auf. Gleich zwei Mal gelang es dem Team WRT, einen Doppelsieg einzufahren. Im ersten Rennen überquerten Vanthoor/Stevens die Ziellinie vor den Teamkollegen Mies/Riberas. Im zweiten Rennen hatten Leonard/Vervisch die Nase vor Mies/Riberas. ■



CAN AM Revival & Interserie

Tickets sichern unter: nbr-classic.com

RICHARD MILLE
NÜRBURGRING
CLASSIC
EIFELRENNEN

15.-17.
JUNI
2018

The Race Event

18 RENNEN UND
SONDERLÄUFE
700 STARTER

„Habe noch nicht aufgegeben“

Top oder hopp. Citroëns Teamleader Kris Meeke gilt als der Mann für die spektakulären Ritte. Dabei würde der 38-jährige Nordire liebend gerne im Windschatten von Rekordweltmeister Sébastien Loeb um den WM-Titel kämpfen.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie ist es, mit Sébastien Loeb zusammenzuarbeiten?

Klasse! Ich habe viel gelernt. Zum Beispiel wie er die Sache angeht. Séb redet nicht viel. Aber wenn er etwas sagt, dann passt das zu 100 Prozent. Er bringt alles gleich auf den Punkt, egal ob beim Setup, bei Reifen, Aufschrieb. Er verliert keine Zeit und ist geradeaus. Das ist womöglich der Hauptgrund für seine unglaubliche Karriere.

Wie sehr unterscheidet sich euer Fahrstil?

So gut wie gar nicht. In Mexiko und auf Korsika sind wir mit nahezu dem identischen Setup gefahren. Und als er die neue Hinterachse probierte, verstand er sofort, warum diese uns Fahrern mehr Vertrauen gibt und wir auf Schotter leichter ans Limit gehen können. Das tat gut.

Kannst du davon profitieren?

Das habe ich schon. Als ich Fehler gemacht habe, hatte ich das Gefühl, die Leute vertrauen mir nicht mehr. Dabei spiele ich keine falschen Spiele und gebe immer alles. Die letzte Saison war alles andere als einfach, das Auto extrem schwierig zu fahren. Als Séb meine Aussagen dazu bestätigte, gab mir das nicht nur mehr Zutrauen, es ging auch im Team wieder vorwärts. Plötzlich haben wieder alle in die gleiche Richtung gearbeitet. Das ist der Loeb-Faktor. Er hat mehr WM-Läufe gewonnen, als ich überhaupt in einem WRC gefahren habe. Noch Fragen? Ich würde mir wünschen, er käme nochmals für eine volle Saison zurück. Das wäre das Größte für mich.

Und du als Nummer 2?

Gerne! Séb hat mir erzählt, wie sehr er früher von seinen Team-



Wünscht sich mehr Unterstützung und Weiterentwicklung: Kris Meeke



„Ich hatte leider noch nie einen erfahrenen Teamkollegen von dem ich profitieren konnte.“

Kris Meeke

kollegen Carlos Sainz und Colin McRae profitierte. Danach konnte Ogier von ihm lernen. Genauso wie Tänak von Ogier. Ich dagegen hatte leider nie einen erfahrenen Teamkollegen. Ich musste immer liefern und war in der Verantwortung, ob bei Mini oder Citroën.

Wie wichtig sind drei Werkswagen im Team?

Wenn ein Hersteller um den Titel fahren will, kommt er da kaum

drum herum. Mit nur zwei Autos ist es schwieriger, bei jeder Rallye um den Sieg zu fahren. Auf mich hat das weniger Einfluss. Will ich den Fahrertitel, müssen möglichst viele Punkte, am besten also Podiumsplätze und Siege her. Ich habe noch nicht aufgegeben.

Heißt, du glaubst noch an den Fahrertitel 2018?

Warum nicht. Es sind erst fünf Rallyes gelaufen. Okay, die Monte lief nicht so gut. Schweden war für alle eine Lotterie. Danach hätten wir mit etwas Glück überall gewinnen können. In Mexiko waren wir Zweite, als mir ein dummer Patzer unterlief. Auf Korsika kämpfte ich ebenfalls um Rang 2, bevor Paul (Beifahrer Nagle) ein Fehler passierte. Und in Argentinien wären wir ohne den unverschuldeten Plattfuß ebenfalls ganz vorne dabei gewe-

sen. Mit vier statt nur einem Podiumsplatz wären wir selbst ohne Sieg richtig gut dabei. Es waren kleine Fehler und viel Pech, die uns zu Saisonbeginn reichlich Punkte gekostet haben. Alleine mit einem Korsika-Podium hätten wir den dritten Tabellenrang fixieren können. Auch wenn Ogier aktuell wieder ähnlich stark unterwegs ist wie zu Volkswagen-Zeiten, ich bin zuversichtlich, dass bei uns noch was kommt.

Auch beim C3 WRC?

Das ist ein anderes, schwierigeres Thema. Wie man sieht, legen Hyundai, M-Sport und vor allem Toyota in der zweiten Saison ihrer Autos mächtig nach. Wir haben ein Jahr gebraucht, um unser Auto in den Griff zu kriegen. Die neue Hinterachse macht uns ja auch nicht schneller, sie hilft uns nur, mehr Vertrauen ins Auto zu haben. Etwas mehr Leistung, Drehmoment, Traktion oder Aero könnten wir gut gebrauchen – und mehr Budget.

Dein Vertrag läuft am Jahresende aus. Wie geht's weiter?

Keine Ahnung, ehrlich. Im Moment konzentriere ich mich voll darauf, schnell zu sein und maximale Punkte zu holen. Ich denke, nach Finnland wird man sehen, wohin es geht. Mit Pierre Budar als Teamchef herrscht eine ganz andere, positivere Atmosphäre bei Citroën Racing. Was jetzt noch fehlt, ist das klare Bekenntnis, dass man wieder ganz vorne mitkämpfen will. ■



Kris Meeke

Geburtstag: 2. Juli 1979

Geburtsort: Dungannon (GB)

Herkunftsland: Großbritannien

KARRIERE-HIGHLIGHTS

2001: 1. Rallye (Peugeot)

2002: 1. von 90 WM-Starts

2003–2006: Junior-WM

2009: IRC-Champion

2011: Starts im Mini WRC

2014–2018: Citroën-Werks-team (5 Siege)

HOBBYS

Enduro, Motocross, Familie

Rallye-WM

Selten früh brodelt die Gerüchteküche

Von wegen, das Fahrerkarussell drehe sich erst ab Sommer. Schon jetzt kottieren einige Werksfahrer mit ihren auslaufenden Verträgen.

Von: **Reiner Kuhn**

Während Toyota-Neuzugang Ott Tänak bei Toyota zügig zur neuen Nummer 1 aufrückte, wackelt Latvalas Werkscockpit. Sollte sich dessen aktueller Abwärtstrend fortsetzen, könnte es seine letzte Saison sein. Sein Nachfolger steht scheinbar schon fest: Kalle Rovaniemi wird trotz seines zarten Alters von gerade einmal 17 Jahren und der fehlenden Erfahrung als Topkandidat für das Latvala-Erbe gehandelt. Doch zuvor sollte sich Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen seinen aktuellen Jungstar Esapekka Lappi sichern. Denn dieser schwört: „Es gibt keine Option in meinem auslaufenden Vertrag, für 2019 bin ich frei.“ Das weiß

auch Citroën-Teamchef Pierre Budar und lobt den finnischen Jungstürmer über den grünen Klee. Verständlich, muss sich der Franzose doch möglichst lange möglichst viele Optionen offen halten. Denn klar ist bei Citroën aktuell nur eines: Ohne eine neue Fahrerriege spielt man auch kommende Saison die vierte Geige. Stéphane Lefebvre ist mit dem WRC2-Programm faktisch schon raus, Craig

Breen scheint nach wechselhaften Leistungen ebenso angezählt wie Kris Meeke. Und Rekordchampion Sébastien Loeb will das rote Werkscockpit nur für Gaststarts entern. Zu wenig für eine echte Nummer 1.

Deshalb würde Budar gerne den erneut nur mit einem Einjahresvertrag an M-Sport gebundenen Sébastien Ogier verpflichten. Doch der Weltmeister hat Zeit

und seinen Preis. Einzig ernsthafte Option: Thierry Neuville, auch dessen Vertrag läuft aus. Zudem scheint der neben Ogier und Tänak zu den Titelfavoriten zählende Belgier nach fünf Hyundai-Jahren einem Teamwechsel nicht abgeneigt. Mit den Neuzugängen Neuville und Lappi sowie Meeke oder Breen wäre Citroën ein echter Titelfavorit und Hyundai und M-Sport in Zugzwang. ■



Schon jetzt wird bei den Regrouping-Zonen kräftig spekuliert: Wer fährt kommende Saison welches Auto?

Rallye-WM

Frühe Power-Stage in Wales

FIA, WM-Promoter und Veranstalter des britischen WM-Laufes finden einen Kompromiss.

Um den Machern des britischen WM-Laufes ihr Finale auf der Küstenstraße rund um den Great Orme mit Zieleinlauf im Herzen von Llandudno zu ermöglichen, wurde die Power-Stage verlegt. Da die Asphaltprüfung nicht der Charakteristik der Schotterrallye und damit nicht den FIA-Regeln ent-

spricht, wird nun Sonntag früh um 8:08 Uhr um die zusätzlichen WM-Punkte gefahren.

Als Power-Stage dient jetzt der erste Durchgang der WP 20 Gwydir, bevor es über die WP Great Orme nach Llandudno geht. Durch die Powerstage-Verlegung in den frühen Morgen haben die Kamerateams des WM-Promoters genügend Zeit, um von der Power-Stage zum Zieleinlauf zu kommen. Die FIA erlaubte schon früher Ausnahmen: So fand bei der Rallye Frankreich 2013 die Power-Stage gleich zum Auftakt statt. ■



Finale, aber nicht Power-Stage: Kult-WP Great Orme – Llandudno

Rallye-WM

Kein Urteil bei Ogier-Berufung

M-Sport darf weiter hoffen, dass Sébastien Ogier die vier Extrazähler von der Power-Stage in Mexiko zurückerhält. Das FIA-Urteil steht weiter aus.

Für die zweitschnellste Zeit auf der abschließenden Power-Stage der Rallye Mexiko hatte Sébastien Ogier vier Extrapunkte bekommen. Doch weil der Franzose kurz vor dem Ziel mit seinem Ford Fiesta WRC beim Durchfahren einer Schikane die Kunststoffhindernisse touchierte und deren Position veränderte, belegten ihn die Offiziellen mit zehn Strafsekunden. Dadurch verlor der Weltmeister nachträglich die im engen WM-Kampf wertvollen WM-Zähler.

Gegen diese Entscheidung der Sportkommissare legte sein M-Sport-Team Berufung ein. Bei der Anhörung kam die FIA zu keinem Urteil, man werde noch ein bis zwei Wochen brauchen, um über die Sache zu entscheiden,



Ogier: Bald 15 Punkte Vorsprung?

hieß es knapp. Sollte die Strafe gegen Ogier zurückgenommen werden, würde sein Vorsprung in der Rallye-WM von zehn auf 15 Punkte anwachsen, denn Titelfavorit Thierry Neuville würde einen Zähler verlieren, den er nach der Ogier-Strafe auf der mexikanischen Power-Stage nachträglich ergattert hätte. Auf die Herstellerwertung hat die Entscheidung keinen Einfluss. Dort führt Hyundai knapp vor M-Sport. ■ RK

M-SPORT

Lukyanuk ohne Gegner

Alexey Lukyanuk gewinnt auch den zweiten EM-Lauf souverän. Nach starker Fahrt wird der deutsche Meister Fabian Kreim hinter Nikolay Gryazin Dritter und übernimmt die Führung in der U28-Wertung.

Von: **Reiner Kuhn**

Zehn der 200 Wertungskilometer waren absolviert, da wusste die versammelte EM-Elite: Auf Gran Canaria kann sich Alexey Lukyanuk nur selbst schlagen. Nach seiner Bestzeit zum Auftakt stand der Russe bei der selektiven Asphaltthatz in neun der 14 weiteren Prüfungen ganz oben auf der Zeitenliste und feierte im Ford Fiesta R5 einen nie gefährdeten Start-Ziel-Sieg. Sein dritter auf den Kanaren und, noch wichtiger, nach dem gelungenen Auftakt auf den Azoren sein zweiter Saisonerfolg.

Hinter dem Tabellenführer balgten sich die Top-Junioren aus der U28-Wertung. Ganz vorne mit dabei: Fabian Kreim. Der Kanaren-Neuling zog am Ende der ersten Tagesetappe gar am heimischen Asphalt-Spezialisten José Suárez (Hyundai) vorbei und verteidigte mit konstant schnellen Zeiten bis kurz vor dem Ziel den dritten Gesamtrang. Das schien nicht allen zu gefallen.

Kein Freund und Helfer

Ein Polizist stoppte den deutschen Skoda-Piloten wegen angeblichem Zickzack-Fahren zum Reifenaufwärmen. Prompt kam Kreim zu spät zur nächsten Zeitkontrolle. Es drohte eine Zeitstrafe, wodurch er hinter Suárez auf Platz 4 zurückgefallen wäre. Zwei Stunden nach dem Vorfall folgte der Freispruch, und Kreim grüßte erstmals vom EM-Podium.

Neben Routinier Lukyanuk war sein Landsmann Nikolay Gryazin schneller als der 25-jährige Hesse, der nun die U28-Juniorenwertung vor Gryazin und Chris Ingram anführt. Der Brite hatte die U28-Wertung auf den Azoren für sich entschieden, musste auf Gran Canaria aber gesundheitsbedingt aufgeben.



Durch nichts und niemanden aufzuhalten: Alexey Lukyanuk markierte zehn von 14 WP-Bestzeiten

Weniger rund lief es auch für Pierre-Louis Loubet und Bruno Magalhães. Den französischen WRC2-Piloten stoppte ein Elektronikdefekt am Hyundai i20R5. Anders beim Portugiesen: Mangels Budget rückte Magalhães mit einem Standardfahrwerk aus und brachte auf den ständig wechselnden Asphaltbelägen mit

endlos vielen Kurven nur selten die Reifen seines Fabia R5 optimal zum Arbeiten, sodass sich der Mitfavorit mit Rang 7 begnügen musste.

Während Albert von Thurn und Taxis als 13. ins Ziel kam, endete für Hermann Neubauer die Rallye auf einem enttäuschenden 30. Platz. Der Österreicher

war am Freitag wegen zwei Plattfüßen aussichtslos zurückgefallen. Sein Landsmann Simon Wagner wurde Dritter in der für frontgetriebene R2-Fahrzeuge ausgeschriebenen U27-Wertung, die der portugiesische Peugeot-Markenkollege Diogo Gago vor dem Opel-Werkspilot Martins Sesks gewinnen konnte. ■



Best of the Rest: Nikolay Gryazin



Podium beim Debüt: Fabian Kreim

RALLYE GRAN CANARIA (03.–05.05.)

Zweiter von acht EM-Läufen, 14 Wertungsprüfungen über 202,72 km

1. Lukyanuk / Arnautov (RUS/RUS), Ford Fiesta R5	2.06.23,6 h
2. Gryazin / Fedorov (RUS/RUS), Skoda Fabia R5	+ 51,4 s
3. Kreim / Christian (D/D), Skoda Fabia R5	+ 1.29,5 min
4. Suárez / Carrera (E/E), Hyundai i20 R5	+ 1.48,4 min
5. Pellier / Combe (F/F) Peugeot 208 T16	+ 1.49,9 min
6. Grzyb / Wróbel (PL/PL), Skoda Fabia R5	+ 2.04,5 min
7. Magalhães / Magalhães (P/P), Skoda Fabia R5	+ 2.21,1 min
8. Ares / Pintor (E), Hyundai i20 R5	+ 2.23,1 min
9. Brynildsen / Eriksen (N/N) Ford Fiesta R5	+ 2.25,9 min
10. Habaj / Dymurski (PL/PL), Ford Fiesta R5	+ 3.07,4 min

Bestzeiten: Lukyanuk 10; Gryazin 2; Pellier, Avcioglu 1

EM-STAND NACH LAUF 2

1. Alexey Lukyanuk (RUS)	76
2. Bruno Magalhães (P)	35
3. Ricardo Moura (P)	30
4. Nikolay Gryazin (RUS)	30
5. Fabian Kreim (D)	26
6. Chris Ingram (GB)	18
7. José Suárez (E)	17
8. Laurent Pellier (F)	15
9. Fredrik Åhlin (S)	12
10. Norbert Herczig (H)	12

Junioren U28

1. Fabian Kreim (D)	46
2. Nikolay Gryazin (RUS)	39
3. Chris Ingram (GB)	38

Junioren U27

1. Diogo Gago (P)	77
2. Martins Sesks (LV)	57
3. Efrén Llarena (E)	33

Christian Riedemann und Michael Wenzel feierten ein starkes Comeback



Die Auferstandenen

Nach einjähriger Zwangspause meldet sich Christian Riedemann in der Deutschen Rallye-Meisterschaft zurück und schwingt sich direkt zum Titelkandidaten auf. Konkurrent Dominik Dinkel kann den ersten Angriff zwar abwehren, dürfte aber gewarnt sein.

Von: **Michael Heimrich**

Etwas mehr als ein Jahr ist es her, als Christian Riedemann und Beifahrer Michael Wenzel bei der Rallye Vogelsberg schwer verletzt wurden. Die Rückkehr ins Rallyeauto schien für beide so gut wie ausgeschlossen, doch nun sind sie wieder da. Mit der Bestzeit auf der ersten Prüfung der Rallye „Rund um die Sulinger Bärenklaue“ feierte das Duo ein perfektes Comeback. Es hätte so weitergehen können, wenn Riedemann nicht auf einer Pflütze des von ihm initiierten Rundkurses durch seine Heimatstadt Sulingen ausgerutscht wäre. Knapp 30 Sekunden kostete der Patzer, ein Verlust, der ihm am Ende noch wehtun würde.

Die Rückkehr von Riedemann stand natürlich im Mittelpunkt des zweiten DRM-Laufs, aber auch andere Fahrer konnten auf sich aufmerksam machen. Mari-

jan Griebel hatte einen alles anderen als glücklichen Saisonstart im Peugeot 208 T16 erlebt, auch in Sulingen merkte man deutlich, dass er sich noch immer an sein Auto gewöhnen muss. Ein Verbrenner hätte beinahe das erhoffte Podium gekostet, doch mit einem Ritt auf der Rasierklinge riss Griebel das Ruder auf der letzten Schleife noch einmal herum und verwies den Holländer Hermen Kobus (Skoda) mit einer Zehntel Vorsprung auf den vierten Platz.

Angriff und Verteidigung

Dominik Dinkel übte das gesamte Wochenende den Spagat zwischen Angriff und Verteidigung. Natürlich wollte er sich von Riedemann nicht die Butter vom Brot nehmen lassen, aber auf der anderen Seite musste der Coburger an die Meisterschaft denken. Eine Nullnummer konnte er keinesfalls gebrauchen. Der Ausrutscher von Riedemann auf der

zweiten Prüfung und ein späterer Dreher des Konkurrenten nahmen Dinkel die Entscheidung ab. Mit so viel Attacke wie nötig feierte er zusammen mit Beifahrerin Christina Kohl seinen ersten Saisonsieg und übernimmt die Führung in der Meisterschaft.

Für Riedemann war der zweite Platz wie ein Sieg. Kaum jemand hatte erwartet, dass er nach seiner langen Pause auf Anhieb konkurrenzfähig sein würde. Erfreulich: Das neue Spitzenduell in der

DRM wird beim kommenden Lauf in Sachsen weitergehen, denn Riedemann bestätigte umgehend seine Teilnahme.

Die 2WD-Wertung wurde zur Beute von Jan de Winkel (Renault). Zunächst geigte Hermann Gassner jr. im Toyota GT86 vorne weg, doch ein kaputter Krümmer kostete Zeit und Plätze. Gassner konnte zwar die Führung zurückerobern, wurde aber kurze Zeit später durch einen Antriebs Schaden zur Aufgabe gezwungen. ■



Dominik Dinkel sprang zum Sieg



Marijan Griebel rettete Rang 3

RALLYE SULINGEN (04.-05. 05. 2018)

Zweiter von acht DRM-Läufen, 13 Wertungsprüfungen über 149 km

1.	Dinkel/Kohl (D/D) Skoda Fabia R5	1:32.35,6 h
2.	Riedemann/Wenzel (D/D) Skoda Fabia R5	+0.08,3 min
3.	Griebel/Rath (D/D) Peugeot 208 T16	+1.04,6 min
4.	Kobus/de Wild (NL/NL) Skoda Fabia R5	+1.04,7 min
5.	Mohe/Hirsch (D/D) Skoda Fabia R5	+2.09,9 min
6.	van Deijne/Botson (NL/NL) Ford Fiesta R5	+4.04,4 min
7.	Schwedt/Gerlich (D/D) Peugeot 207 S2000	+5.14,4 min
8.	Satorius/Meter (D/D) Subaru Impreza	+6.53,8 min
9.	von Gartzten/Loth (D/D) Ford Fiesta R5	+8.50,8 min
10.	Rostek/Braun (D/D) Mitsubishi Evo X	+9.16,3 min

DRM-STAND

Nach Lauf 2

1.	Dominik Dinkel (D) 51
2.	Simone Tempestini (ROM) 30
3.	Christian Riedemann (D) 23
4.	Roman Schwedt (D) 19
5.	Marijan Griebel (D) 17
6.	Tom Kristensson (S) 17
7.	Steffen Schmid (D) 13
8.	Hermen Kobus (NL) 13
9.	Carsten Mohe (D) 13
10.	Konstantin Keil (D) 8



Die Dinos leben!

Der Saisonstart stand ganz im Zeichen von zwei alten Rennsport-Schlachtrössern: Timo Glock (36) und Gary Paffett (37) lieferten sich den spannendsten Zweikampf, den die DTM in ihrer 34-jährigen Geschichte gesehen hat. Nach dieser epischen, aber bemerkenswert fairen Schlacht waren sich alle einig: Die Regeländerungen haben sich bewährt.

Von: **Claus Mühlberger**

Kampfdackel“ lautet der Spitzname von Timo Glock seit seiner schon gut zehn Jahre zurückliegenden Zeit in der GP2-Serie. Beim Sonntag-Rennen in Hockenheim zeigte der BMW-Fahrer, dass er nach wie vor ein harter Knochen ist. Das Duell, das sich der Deutsche mit dem Mercedes-Britten Gary

Paffett lieferte, war eine Motorsport-Delikatesse.

„Wir haben es uns gegeben wie zwei Boxer“, berichtete Glock. Sein unbarmherziger Gegner Paffett, Sieger am Samstag und am Sonntag nur von Platz 10 aus gestartet, stimmte zu: „Es war unglaublich.“ Gefühlt wechselte die Führung zwischen den beiden alle paar Sekunden. Teilweise fuhren der postgelbe BMW und der blaue Mercedes kilometerweit in Parallelfornation.

Am Limit, aber nicht drüber

Da zeigte sich, dass der Deutsche und der Briten zwar wissen, wie man ans absolute Limit geht, aber dass sie auch die imaginäre rote Linie (und den Gegner) respektieren. Vergleichbar dem legendären Duell von Gilles Villeneuve (Ferrari) und Renault-Pilot René Arnoux beim GP von Frankreich 1979 in Dijon.

In Hockenheim hatte jetzt Glock das bessere Ende für sich und war sich sicher: „Das war das beste Rennen meines Lebens.“ Paffett stimmte zu: Vor vielen

„BEI MERCEDES SEID IHR JA WOHL BESCHEUERT, DIESE GEILE SERIE AM ENDE DES JAHRES ZU VERLASSEN.“

BMW-Fahrer Timo Glock

Jahren sei es zwar mal bei einem Rennen auf dem Lausitzring zwischen ihm und Mattias Ekström ähnlich eng zugegangen, daran erinnere er sich noch sehr gut. „Aber es gab einen Unterschied: Wir haben uns damals nicht überholt.“

Das Duell um die Spitze riss die Zuschauer von den Sitzen. Die Strategen an der Boxenmauer kauten Fingernägel. Aber wegen des Boxenfunktverbots können sie seit dem letzten Jahr nicht mehr eingrätchen mit taktischen Ratschlägen. Auch die Einschnitte bei der Aerodynamik, die jetzt in Kraft traten,

wirkten sich wohl positiv aus: Die Autos haben 2018 ein Drittel weniger Abtrieb. Daher müssen die Fahrer früher bremsen. „Unsere Maßnahmen waren genau richtig“, sagte Serienchef Gerhard Berger. „Heute war ich auch ein DRS-Fan.“ Der Klappflügel bringt ein Vmax-Plus von rund 10 km/h, der Schlüssel für erfolgversprechende Attacken auf den Vordermann. Wegen des Funkverbots wissen die Fahrer nicht, wie viele der erlaubten zwölf DRS-Aktivierungen der Gegner noch in petto hat. „Gut so“, sagt Berger. „Das macht's turbulent, und das wollen wir.“

Audis Wiederauferstehung

In den letzten beiden Runden bekam das fidele Duo Glock/Paffett an der Spitze Besuch. Mike Rockenfeller hatte sich mit seinem Audi herangepircht.

Der DTM-Champion von 2013 genoss seinen Logenplatz als Zuschauer beim Duell um die Spitze. „Ich habe mich gefreut, dass es sich die zwei so hart gegeben haben“, sagte Rockenfeller.



Was für ein Zweikampf! Timo Glock im gelben BMW und Gary Paffett im Mercedes lieferten sich ein episches Duell



Aussteiger Mattias Ekström: Wilde Donuts zum Abschied



Joel Eriksson, Sportchef Marquardt



Auf dem Weg zu Platz 2 hatte es Mike Rockenfeller (Audi) auch mit BMW-Fahrer Marco Wittmann zu tun

ler. „Denn so kam ich näher heran.“ Im Schlusspurt schnappte sich der Audi-Mann noch den mangels DRS ziemlich wehrlosen Paffett und sicherte sich so Rang 2. Dies labte die Audi-Seele.

Denn beim Samstagrennen waren die sechs Audi-Fahrer so unauffällig aufgetreten, dass mancher meinte, bereits einen Vorgeschmack auf die DTM 2019 erlebt zu haben, wenn möglicherweise nur noch zwei Hersteller in der deutschen Topserie mitmischen werden. „Schon im Qualifying hatten wir eine halbe Sekunde Abstand auf die schnellste Runde“, meinte Sportchef Dieter Gass nach dem ersten Renntag. „Das hat sich im Rennen wiederholt. Auf dem Papier ist eine halbe Sekunde nicht viel, in der DTM aber eine Welt. Es scheint sich zu bewahrheiten, dass uns die Reglementänderung zu schaffen macht.“

Im letzten Jahr hat sich Audi ganz offensichtlich in Bezug auf die aerodynamische Effizienz einen Vorteil erarbeitet, der nun obsolet ist, nachdem einige der

Downforce spendenden Flicks auf dem Index landeten. Dies half der Konkurrenz von BMW und Mercedes aufs Pferd.

Traditionell ist die DTM stets für allerlei Überraschungen gut, nicht nur bei der Hackordnung der Werksteams. Der 19-jährige Joel Eriksson verpasste am Sonntag mit seinem BMW als Vierter nur knapp den Sprung aufs Treppchen. „Der Junge fuhr sehr gut“, meinte Gary Paffett. „Aber am Schluss konnte ich ihn doch ein bisschen einschüchtern.“

Ansage nach Stuttgart

Im Überschwang der Gefühle schickte BMW-Mann Glock auf der Auslaufrunde via SAT.1 einen derben, adrenalingeschwängerten Gruß in Richtung Stuttgart an die fahnenflüchtige Stern-Marke: „Ihr bei Mercedes seid ja wohl bescheuert, diese geile Serie am Ende des Jahres zu verlassen.“

Ein frommer Wunsch. Aber dass er erhört wird, ist so unwahrscheinlich wie intelligentes Leben auf dem Mars. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

GASTFAHRER OGIER?

Sébastien Ogier, Ehemann von SAT.1-Moderatorin Andrea Kaiser, war in Hockenheim vor Ort. DTM-Chef Gerhard Berger würde den Rallyeweltmeister liebend gerne als Gaststarter sehen. Entschieden sei aber noch nichts. BMW spielt mit dem Gedanken, Alex Zanardi einzusetzen.

280 KM/H BEI DONUTS

Mattias Ekström erfreute die Zuschauer nach seinem endgültigen Abschiedsrennen mit Donuts. TV-Experte Timo Scheider verriet, wie sehr das Material dabei leidet. „Mattias kam dabei schon mal bis in den sechsten Gang. An den Hinterrädern wurden 280 km/h gemessen.“

REGELÄNDERUNGEN

Um 30 Prozent wurde die Aerodynamik der DTM-Autos redu-

ziert. Die Rundenzeiten im Rennen wurden wie erwartet um rund zwei Sekunden langsamer. Merkwürdigerweise legten die Autos auf den Geraden nicht zu, im Gegenteil. Im Herbst 2017 schafften die Schnellsten auf dem Anflug zur Spitzkehre 273 km/h. Aktuell lag der Bestwert bei 272 km/h.

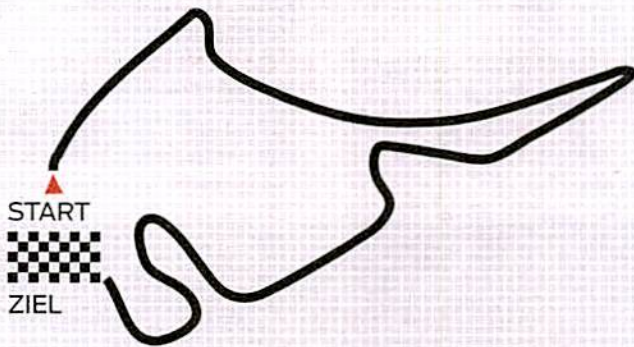
GUTE FERNSEHQUOTE

Der neue Fernsehpartner SAT.1 ging mit viel Enthusiasmus und Schwung zur Sache und wurde durch gute Quoten belohnt. Am Samstag holte der Privatsender einen Marktanteil von 9,8 Prozent, am Sonntag waren es 6,5 Prozent. Zur Erinnerung für alle Fans: „ran.de“ überträgt die Freien Trainings via Facebook, die Qualifyings sind im Livestream zu sehen, ebenso wie natürlich auch die Rennen. ■

DTM 2018 RESULTATE

HOCKENHEIM (D) 4,574 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Hockenheim (D): 5. Mai 2018; 1. von 20 Läufen; 164,664 km über 36 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter: 26 Grad, sonnig

Pole-Position:

#2 Gary Paffett (Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS) 1.32,264 min

Schnellste Runde:

#23 Daniel Juncadella (Mercedes-AMG Motorsport REMUS) 1.34,181 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	36	58.03,639 min	1.35,022	25+3
2. Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	36	+1,449 s	1.34,689	18
3. Timo Glock (D)	BMW/RMR	36	+6,514 s	1.34,741	15+1
4. Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	36	+8,198 s	1.35,125	12
5. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	36	+11,391 s	1.34,838	10
6. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	36	+15,758 s	1.35,418	8
7. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	36	+16,600 s	1.35,285	6
8. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	36	+16,969 s	1.34,181	4
9. René Rast (D)	Audi/Rosberg	36	+18,268 s	1.34,902	2
10. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	36	+19,646 s	1.34,944	1
11. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	36	+20,740 s	1.35,114	0+2
12. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	36	+21,294 s	1.34,772	0
13. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	36	+22,421 s	1.35,183	0
14. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	36	+23,987 s	1.35,472	0
15. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	36	+28,724 s	1.34,615	0
16. Philipp Eng (A)	BMW/RMR	36	+29,486 s	1.35,003	0
17. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt	36	+30,649 s	1.35,391	0
18. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	36	+31,660 s	1.35,564	0
19. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	36	+44,973 s	1.35,684	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).



Megaduell auf der Strecke und nur ein Punkt Unterschied: Paffett (l.) und Glock

QUALIFYING RENNEN 1

1. Gary Paffett	1.32,264 min
2. Marco Wittmann	1.32,463 min
3. Timo Glock	1.32,468 min
4. Lucas Auer	1.32,484 min
5. Pascal Wehrlein	1.32,486 min
6. Augusto Farfus	1.32,683 min
7. Edoardo Mortara	1.32,719 min
8. Bruno Spengler	1.32,776 min
9. René Rast	1.32,780 min
10. Joel Eriksson	1.32,794 min
11. Mike Rockenfeller	1.32,811 min
12. Paul di Resta	1.32,841 min
13. Daniel Juncadella	1.32,889 min
14. Nico Müller	1.32,986 min
15. Philipp Eng	1.32,990 min
16. Loic Duval	1.33,036 min
17. Robin Frijns	1.33,094 min
18. Mattias Ekström	1.33,174 min
19. Jamie Green	1.33,250 min

QUALIFYING RENNEN 2

1. Timo Glock	1.32,379 min
2. René Rast	1.32,587 min
3. Joel Eriksson	1.32,613 min
4. Edoardo Mortara	1.32,623 min
5. Lucas Auer	1.32,632 min
6. Paul di Resta	1.32,657 min
7. Daniel Juncadella	1.32,717 min
8. Marco Wittmann	1.32,756 min
9. Mike Rockenfeller	1.32,762 min
10. Gary Paffett	1.32,881 min
11. Pascal Wehrlein	1.32,885 min
12. Loic Duval	1.32,887 min
13. Augusto Farfus	1.32,973 min
14. Robin Frijns	1.33,045 min
15. Nico Müller	1.33,061 min
16. Jamie Green	1.33,109 min
17. Philipp Eng	1.33,116 min
18. Mattias Ekström	1.34,043 min
19. Bruno Spengler	1.33,003 min*

* + 5 Plätze (Blockieren von Juncadella im Quali)

ERGEBNIS RENNEN 2

Hockenheim (D): 6. Mai 2018; 2. von 20 Läufen; 164,664 km über 36 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 26 Grad, sonnig

Pole-Position:

#16 Timo Glock (BMW Team RMR) 1.32,379 min

Schnellste Runde:

#2 Gary Paffett (Mercedes-AMG Motorsport PETRONAS) 1.34,069 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Timo Glock (D)	BMW/RMR	36	58.04,067 min	1.34,858	25+3
2. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	36	+2,078 s	1.34,966	18
3. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	36	+3,099 s	1.34,069	15
4. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	36	+3,481 s	1.34,666	12+1
5. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	36	+3,854 s	1.34,813	10
6. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	36	+4,129 s	1.34,920	8
7. René Rast (D)	Audi/Rosberg	36	+4,849 s	1.34,939	6+2
8. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	36	+8,862 s	1.34,883	4
9. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	36	+11,082 s	1.35,004	2
10. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	36	+11,265 s	1.35,056	1
11. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	36	+14,590 s	1.35,248	0
12. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	36	+15,093 s	1.35,052	0
13. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	36	+17,858 s	1.35,362	0
14. Philipp Eng (A)	BMW/RMR	36	+18,303 s	1.34,830	0
15. Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	36	+22,103 s	1.35,077	0
16. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt	36	+23,148 s	1.35,114	0
17. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	36	+23,853 s	1.35,269	0
18. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	36	+32,993 s	1.34,926	0
- Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	2	+34 Rdn.	1.47,448	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1. Glock	44 Punkte
2. Paffett	43
3. Rockenfeller	18
4. Auer	18
5. Wehrlein	18
6. Eriksson	13
7. Mortara	12
8. Spengler	12
9. Duval	11
10. Rast	10
11. Di Resta	8
12. Juncadella	4
13. Wittmann	2

STAND HERSTELLER

1. Mercedes-Benz	103 Punkte
2. BMW	72
3. Audi	39

STAND TEAMS

1. Merc.-AMG Petronas	61 Punkte
2. BMW Team RMR	44
3. Merc.-AMG Silberpfeil	30
4. Audi Sport Team Phoenix	29
5. BMW Team RBM	25
6. Mercedes-AMG Remus	12
7. Audi Sport Team Rosberg	10

Target-Pilot Borkovic gelingt perfekter Start



Perfekter Start: Dusan Borkovic fährt im Target-Hyundai in beiden Rennen als Sieger von Le Castellet durchs Ziel

Mit einem perfekten Wochenende in Le Castellet begann Target-Pilot Dusan Borkovic (Hyundai) die Saison in der neuen TCR Europe. Kurz vor Saisonstart kamen noch große Namen dazu.

Von: **Michael Bräutigam**

Erst auf den letzten Drücker wurde verkündet, dass beide Champions der TCR International Series an den Start gehen werden. Der zweifache Champion Stefano Comini machte einen Last-Minute-Deal mit dem Team Race Republic, welches einen Subaru WRX einsetzt. 2017 bestritt der Schweizer bereits einige Läufe zur TCR Italy mit dem Subaru. Cominis Erbe Jean-Karl Vernay vertraut auf das aus der WTCR bekannte Paket aus Audi und dem WRT-Team.

Zum ohnehin hochkarätigen Feld stießen also kurz vor dem Saisonstart in Südfrankreich noch zwei weitere Big Player hinzu. Wobei sich bei Comini schnell

herausstellte, dass er mit stumpfen Waffen kämpft: letzter Platz im Qualifying. Da half auch keine BoP-Anpassung, die ebenfalls kurz vor dem Wochenende noch bekannt gegeben wurde. Die besagte, dass alle Autos außer dem aktuellen Honda sowie dem Hyundai mit 10 mm weniger Bodenfreiheit fahren dürfen.

Clash der Teamkollegen

Die Zugeständnisse an die anderen Fabrikate hielten Borkovic nicht davon ab, in seinem von Target Competition eingesetzten Hyundai einen perfekten Start hinzulegen. Erst Pole-Position, dann im ersten Lauf auch der nie wirklich gefährdete Sieg. „Um sicher zu gehen, habe ich in der ersten Rennhälfte nicht zu sehr gepusht“, gab der 2,07 Meter große Serbe zu Protokoll. So konnte Daniel Nagy im ersten MIRA-Hyundai dem ehemaligen Berg-Europameister zunächst wie ein Schatten folgen. Doch in der Schlussphase hatte Borkovic den Ungarn klar im Griff.

So ruhig es an der Spitze zugeht, so turbulent lief es übrigens dahinter. Später hagelte es u.a. Verwarnungen für Vernay und



Vor dem Wochenende durften alle Autos außer Hyundai und Honda 10 mm Bodenfreiheit wegfeilen. Trotzdem gab es zwei Hyundai-Laufsiege.

Reece Barr (Hyundai), die es im Getümmel übertrieben. Bitter: Barr schoss Target-Teamkollege Kris Richard ab, der nach schwachem Quali im Rennen aufgeigte. Bei Target war die Freude trotzdem natürlich groß. Wie in TCR International und ADAC TCR Germany konnten die Südtiroler nun auch das Premierenrennen der TCR Europe gewinnen.

Erst in der letzten Runde entschied sich, wer das zweite Rennen gewinnen sollte. Bei feuchten Bedingungen hatte sich zunächst Vernay die Führung gesichert. Ein Unfall von Igor Ste-

LE CASTELLET, RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Borkovic/Hyundai	27.08,766 min
2. Nagy/Hyundai	+1,505 s
3. Azcona/Cupra	+6,424 s
4. Files/Honda	+17,140 s
5. Barr/Hyundai	+20,514 s
6. Vernay/Audi	+21,602 s
7. Stefanovski/Hyundai	+21,853 s
8. Paulsen/Cupra	+23,263 s
9. Möller/Honda	+23,453 s
10. Baldan/Hyundai	+24,381 s

LE CASTELLET, RENNEN 2

Fahrer/Marke	Zeit/Rückstand
1. Borkovic/Hyundai	46.08,760 min
2. Vernay/Audi	+1,068 s
3. Nagy/Hyundai	+1,315 s
4. Mora/Hyundai	+1,516 s
5. Azcona/Cupra	+1,961 s
6. Tassi/Honda	+3,711 s
7. Möller/Honda	+4,205 s
8. Kroes/Cupra	+9,432 s
9. Cencetti/Hyundai	+19,740 s
10. Comini/Subaru	+21,473 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Borkovic	55 Punkte
2. Nagy	36
3. Azcona	29
4. Vernay	26
5. Files	13
6. Mora	12
7. Barr	10
8. Tassi	8
9. Möller	8
10. Stefanovski	6

fanovski in einem weiteren von insgesamt acht Hyundais sorgte für eine Rennunterbrechung.

Bis zu dieser hatten sich die Top 3 des Vortages schon auf die Plätze 2 bis 4 vorgeschoben. Es dauerte bis zur letzten Runde, ehe Borkovic nach dem Restart den entscheidenden Angriff platzieren und so ein perfektes Wochenende krönen konnte.

Ein Seuchenwochenende erlebte das deutsche Team Piro Sports. Bei der Anreise angegriffen und ausgeraubt, im Training mit technischen Problemen – immerhin P9 für Loris Cencetti (Hyundai) als Punktergebnis in Race 2 – und dann noch ein Reifenschaden am Truck auf der Heimreise. ■

Die BoP-Streitfrage

Kaum ein Thema polarisiert im Motorsport so wie die BoP. Auch in den TCR-Serien ist sie momentan ein großes Streitthema.

Von: **Michael Bräutigam**

Relative Ruhe herrscht momentan in der ADAC TCR Germany, wo sich das Feld zuletzt im tschechischen Most sehr ausgeglichen zeigte. Aber, wie ein TCR-Germany-Pilot kürzlich gegenüber MSA treffend anmerkte: „Ich bin froh, dass wir keinen Hyundai haben.“

Denn genau der ist momentan in der WTCR und auch der TCR Europe (siehe S. 27) so dominant, dass die Konkurrenz schlicht kein Land sieht. Auch der Umstand, dass seit letzter Woche alle Autos mit sequenziellem Getriebe außer Hyundai und Honda 10 mm weniger Bodenfreiheit haben dürfen, hat nicht wirklich



Einer der größten Kritiker der aktuellen BoP: Audi-Pilot Jean-Karl Vernay

zur Beruhigung der Lage geführt. Denn die Resultate etwa eines Josh Files zeigen: Dem Honda wurde dadurch sogar womöglich schon zu viel weggenommen, während der in Alzenau gebaute Korea-Renner weiter siegt. Zur Erinnerung: Nur Honda fährt derzeit mit reduzierter Leistung.

Noch schlimmer sieht die Lage bei der Konkurrenz aus. Obwohl Le Castellet eine Topp-speed-Strecke ist, fehlte Audi eine gute Se-

kunde beim reinen Speed auf Hyundai. „Die zehn Millimeter haben sicher für ein paar Zehntel gereicht, aber wir reden über Sekunden“, sagte Jean-Karl Vernay. Noch zeichnet sich eine weitere Einbremsung der Hyundai jedoch nicht ab. TCR-Boss Marcello Lotti verweist auf die Kompensationsgewichte, die Teil der BoP seien und bei der WTCR am Nürburgring erstmals zur Anwendung kommen. ■

NACHRICHTEN

WTCR: RICHARD MIT ZWEITER WILDCARD

Neben René Rast (Audi) wird ein weiterer deutschsprachiger Pilot am Wochenende bei der WTCR am Nürburgring am Start stehen. Der Schweizer Kris Richard hat eine zweite Wildcard erhalten und wird wie erhofft in der Eifel am Start stehen. Dafür wechselt er die Marke, statt im Hyundai sitzt er dann im Honda des Hell Racing Teams/KCMG.

SUPERCARS: DE SILVESTRO HOLT BESTE PLATZIERUNG

Wie schon auf Phillip Island konnte sich Scott McLaughlin (Ford) nun auch in Perth einen Doppelsieg sichern. Im zweiten Lauf legte er dabei eine Aufholjagd vom 19. Startplatz hin, womit er seine Tabellenführung weiter ausbaute. Im zweiten Lauf fuhr zudem Simona de Silvestro (Nissan) mit P12 ihr bestes Ergebnis seit dem Einstieg in die Serie ein.

NASCAR

Vier gewinnt: Harvick dominant

Kevin Harvick (Ford) räumte beim elften Cup-Rennen der Saison groß ab: Erst gewann er die beiden ersten Stages, dann – nach Regenpause – das Rennen. Für den Ford mit der Startnummer 4 war es bereits der vierte Saisonserfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem Harvick sich in den ersten beiden Segments jeweils gegen Markenkollege Brad Keselowski durchsetzen konnte, sah es im letzten Abschnitt auf der „Monster Mile“ von Dover lange so aus, als würde Stewart/Haas-Stallgefährte Clint Bowyer seinen zweiten Saisonsieg einfahren.

In der 320. von 400 Runden lag Bowyer an der Spitze des Feldes, als ein Regenschauer für eine rote Flagge sorgte. Da mehr als 50 Prozent des Rennens ab-

solvieren waren, hätte es bereits eine volle Wertung gegeben. Doch die NASCAR-Offiziellen entschieden sich dafür, die restlichen 80 Runden auch noch absolvieren zu lassen.

Ausfall des Leaders

Harvick, der vor der Regenpause auf P2 lag, wartete nur wenige Runden, ehe er die Führungsposition vom Teamkollegen übernahm und anschließend so unwiderstehlich davonzog, dass am Ende gar 7,5 Sekunden Vorsprung zu Bucho standen. Für Harvick war der vierte Saisonsieg auch der 41. Cup-Sieg insgesamt. Damit hat er nun sogar schon Mark Martin in der ewigen Bestenliste überholt.

Hinter dem Stewart/Haas-Duo feierte Daniel Suárez (Toyota) sein bestes Oval-Ergebnis im NASCAR-Oberhaus. Tabellenführer bleibt dessen Gibbs-Teamkollege Kyle Busch, der nach Antriebswellendefekt in Runde 272 aber in Dover vorzeitig die Segel streichen musste. ■



Schon die vierte Siegetrophäe des Jahres: Dover-Gewinner Kevin Harvick

NASCAR CUP SERIES

Dover/Delaware (USA)
11. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Clint Bowyer (USA)	Ford
3.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
4.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
5.	Kurt Busch (USA)	Ford
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
8.	Ryan Blaney (USA)	Ford
9.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
10.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 11 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	466 Punkte
2.	Logano (Ford)	444
3.	Harvick (Ford)	426
4.	Bowyer (Ford)	380
5.	Keselowski (Ford)	365
6.	Kurt Busch (Ford)	358
7.	Blaney (Ford)	346
8.	Hamlin (Toyota)	344
9.	Truex Jr. (Toyota)	340
10.	Larson (Chevrolet)	307



Top-Ausstattung

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



Werkzeugbox, 155-tlg.

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



**TOP
EXTRA**

MANNESMANN
werkzeuge

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

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. Best.-Nr. 1625305 verschenken. Best.-Nr. 1625306
 Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabo- und Vorteil 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 ihrem Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandhorkal 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE772200000004905, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke **MOTORSPORT aktuell** an: (nur bei Geschenkabo auszufüllen)

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

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

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo

Der der Hölle entkam



Marc Márquez gewann das Rennen in Jerez, hinter ihm räumten sich die WM-Gegner gegenseitig ab. Damit könnte schon eine WM-Vorentscheidung gefallen sein.

Von: Imre Paulovits

Es fing ganz harmlos an. Andrea Dovizioso platzierte sich am Anfang der langen Gegengeraden genau richtig, sodass er den Windschatten seines Teamkollegen Jorge Lorenzo nutzen konnte, dann bremste er ihn vor der 180-Grad-Rechtskehre aus. Doch was dann folgte, ließ gleich in zwei Boxen allen das Blut in den Adern gefrieren. Dovizioso wurde etwas herausgetragen, Lorenzo ebenfalls, und der gleich dahinter folgende Dani Pedrosa stach innen in die Lücke. Lorenzo zog nach innen, um die beste Ausgangslage zum Beschleunigen bis zum nächsten Rechtsbogen zu haben, dabei kollidierte er mit Pedrosa. Der flog

mit einem üblen Highsider ab, die Kollision trieb Lorenzo direkt ins Vorderrad von Dovizioso und auch beide Ducati-Werksfahrer kugelten im Kiesbett.

Natürlich untersuchte die Rennleitung gleich den Vorfall, befand es aber als reinen Rennunfall. Die Ironie des Schicksals: Es traf nicht nur drei Sieg- und WM-Anwärter, sondern auch gleich drei Fahrer, die sich selten etwas zuschulden kommen lassen, und die sich immer vehement gegen Rempereien ausgesprochen haben.

Marc Márquez, der kurz zuvor Lorenzo von der Spitze verdrängt hatte, war nun allein auf weiter Flur, und Johann Zarco und Andrea Iannone fuhren die nächsten beiden Podestplätze genauso ungefährdet ins Ziel. Dabei hätte es bei der Hitze und dem neuen Asphalt noch einige Überraschungen geben können.

In Europa alles anders?

Obwohl es der vierte GP des Jahres war, hatte man an diesem Wochenende das Gefühl, dass es

„WÄRE ICH VOR LORENZO GEWESSEN, HÄTTE ICH MÁRQUEZ FOLGEN KÖNNEN.“

ANDREA DOVIZIOSO

hier erst richtig losging. Und in gewisser Weise ist dem auch so. Erst beim ersten Europa-GP kehrt die Routine bei den Teams ein, und es kommen wegen der ähnlichen Beschaffenheit der europäischen Strecken auch die Kräfteverhältnisse am ehesten zutage. Jerez hat aber noch einmal seine Eigenheiten. Im Winter hat die Strecke viel Grip, die Zeiten, die bei den Wintertests gefahren werden können, werden später nie wieder erreicht. Doch Jerez wurde rundherum neu asphaltiert, und man war gespannt, wie sich dies auswirken würde. Kurzum: gar nicht. „Es gibt einen Punkt, an dem die Strecke mit einem Schlag an Grip

verliert“, erklärte Michelin-Rennmanager Piero Taramasso. „Wo der genau liegt, hängt von mehreren Faktoren ab. Von der Temperatur und der Luftfeuchtigkeit, es spielen aber offensichtlich auch andere Faktoren eine Rolle, denn einen konstanten Wert oder Werte, wann es passiert, gibt es nicht. Und da hat sich auch mit dem neuen Asphalt nichts geändert.“

Die Honda-Piloten kamen mit diesen Verhältnissen am besten zurecht, Marc Márquez hatte die beste Pace, und Cal Crutchlow zeigte mit neuem Quali-Rekord sein Potenzial auf, stürzte im Rennen aber.

Ducati hatte zu Beginn Probleme, aber bis zum Renntag hatten Andrea Dovizioso und Jorge Lorenzo Riesenschritte gemacht, und während der Mallorquiner sich gleich an die Spitze katapultieren konnte, sah Dovizioso als der Mann aus, der den Sieg von Márquez am ehesten hätte verhindern können. „Wir haben am Samstag vom Morgen bis zum Nachmittag einen Riesenschritt in



Das Podest geerbt: Johann Zarco (#5) und Andrea Iannone (#29)



Márquez' Umarmung mit Bibendum



Der alles entscheidende Moment: Pedrosa wird hochkatapultiert, Lorenzo berührt Dovizioso und beide stürzen

die richtige Richtung gemacht, und am Sonntag im Warm-up einen weiteren", gab Dovizioso zu. „Ich war im Rennen stark und konnte leicht Positionen gutmachen. Wäre ich vor Jorge gewesen, denke ich, hätte ich Marc Márquez folgen können. Was mich von diesem Wochenende trotz des Nulzers zuversichtlich stimmt, ist, dass wir an einem Tag 0,7 Sekunden herausarbeiten konnten.“

Suzuki scheint auch das Potenzial zu haben, in FP4 waren Andrea Iannone und Alex Rins die, die am nächsten an die Pace von Marc Márquez herankamen, und wenn der „Maniac“ es auch in einen Podestplatz umwandeln konnte, Rins musste seinen dritten Rennsturz in dieser Saison einstecken.

Bei Yamaha wird es langsam gespenstisch. Während Johann Zarco mit dem Satelliten-Bike wieder der schnellste Yamaha-Pilot war und nun Tabellenzweiter ist, verloren die Werksfahrer wieder ihren Grip, als es wärmer wurde, entsprechend konnten sie im Rennen nicht viel ausrichten, wenn Valentino Rossi auch eine starke

Schlussphase zeigte. „Wir sind besser als letztes Jahr, aber das reicht nicht, um für das Podest zu kämpfen“, musste Rossi zugeben. „Ich kann nur hoffen, dass Yamaha uns helfen kann, und ich hoffe, dass die nicht zu lange dauert.“ Ironischerweise haben die Stürze der anderen das Yamaha-Werksteam an die Spitze der Teamwertung gespült.

Erster Rennsturz von Lüthi

Tom Lüthi musste über die Tage den Rückstand des Testausfalls im Winter über die Trainingstage abarbeiten. Nach dem zweiten Tag hatte er bereits ein Lächeln im Gesicht, doch im Rennen stürzte er im Zweikampf mit Tito Rabat und Hafizh Syahrin. „Ich hatte von der ersten Runde an ein Problem mit dem Vorderrad gehabt“, gab Lüthi zu. „Alleine konnte ich das noch ganz gut kontrollieren, aber im Zweikampf ist das schwieriger, und da ist mir das Vorderrad eingeklappt. Meine Pace war aber nicht schlecht, und ich freue mich, dass wir jetzt wieder einen Test haben werden.“ ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



WIE KONNTEST DU VOM FÜNFTEN STARTPLATZ AUS SO GEWINNEN?

In diesem Rennen ging es diesmal nicht um den Speed, sondern darum, in jeder Runde die richtige Entscheidung zu treffen. Zu Beginn fiel es mir relativ leicht, zu überholen, aber nicht Lorenzo. Der war extrem gut auf der Bremse und am Kurveneingang. Als er dann anfiel, etwas herumschlappen, habe ich ihn dann angegriffen, konnte mich an die Spitze setzen und eine Lücke aufmachen,

hat, vor dem ich mich hier am meisten gefürchtet hatte. Aber nicht nur er war schnell, auch Dovizioso. Ich hatte schon zuvor gewusst, dass man im Rennen mit ihm rechnen muss. In Jerez können viele eine schnelle Runde fahren, aber über 25 Runden kommt es auf mehr an. Man muss die Reifen schonen, die Balance verändert sich, und man muss seinen Fahrstil anpassen. Das kann er wirklich gut, und wenn wir nun auch etwas Vorsprung in der WM haben, rechne ich auch weiterhin damit, dass er ein hartnäckiger Gegner bleiben wird.

HAT DICH DIE FORM VON JORGE LORENZO ÜBERRASCHT?

Ja, er war vor allem zu Beginn des Rennens schnell, und nachdem ich ihn überholt hatte, war es für mich hilfreich, dass er Dani Pedrosa aufgehalten

WAS WAR DAS FÜR EIN TANZ, DEN DU IM ZIELEINLAUF VOLLFÜHRT HAST?

Das war der Floss-Dance, der bei den Kids zurzeit sehr in ist. Und ich fühlte mich auch wie ein Kind.

MotoGP

KTM übt bereits scharf für 2019

Wildcard-Pilot Mika Kallio setzte in Jerez bereits den ersten Prototyp der nächstjährigen RC16 ein und fuhr sie in die Top Ten.

Von: Imre Paulovits

Nach der durchwachsenen Vorsaison und dem schwierigen Saisonbeginn brachte KTM eine geballte Ladung nach Jerez. Es waren Entwicklungsteile für das aktuelle Motorrad da, aber das Motorrad, das Testfahrer Mika Kallio mit einer Wildcard einsetzte, unterschied sich stark von dem der beiden anderen Piloten, und sie werden diese Variante wahrscheinlich in dieser Saison auch nicht bekommen: Die Entwicklung des 2019er-Motorrades hat bereits begonnen, und der Finne testete bereits dessen erste Version im Renneinsatz.

„Bislang war es unsere Strategie, immer das Neueste sofort an die Strecke zu bringen“, so Rennleiter Pit Beirer. „Das war bei dem jungen Projekt auch angezeigt, aber mittlerweile sind wir so weit fortgeschritten, dass es mehr Sinn macht, das Bestehende zu verfeinern und die Entwicklung



Mika Kallio (#36): Mit neuem Bike die beiden Werkspiloten geschlagen

für die Zukunft separat voranzutreiben, wie es auch die Konkurrenz macht. Die bringen ja nach Valencia ein komplett neues Motorrad, wir haben dort am Montag das gleiche gefahren wie am Sonntag im Rennen, weil das unsere letzte Version war.“

Aber dass die aktuelle Entwicklung auch nicht vernachlässigt wird, bewies Pol Espargaró gleich in FP1 sehr eindrucksvoll, als er die drittschnellste Zeit hinter Andrea Dovizioso und Marc Márquez fuhr! Im Rennen raufte sich Mika Kallio

fröhlich mit den beiden Werksfahrern sowie Honda-Pilot Takaaki Nakagami, konnte sich zum Schluss in dieser Gruppe durchsetzen und wurde Zehnter. „Es ist schön zu sehen, dass wir Fortschritte machen und näher an die Spitze heranrücken“, freute sich der Finne. „Natürlich haben wir dieses Bike bereits hier und in Mugello getestet, aber der zehnte Platz kann sich wirklich sehen lassen. Die anderen hatten aus den Kurven heraus mehr Wheelspin als ich mit dem neuen Bike.“ ■

KOMMENTAR

LANGE IST ES GUTGEGANGEN, doch in diesem Jahr zeigt uns die MotoGP, dass bei all den hautnahen Zweikämpfen auf diesem Niveau, die uns letztes Jahr so oft von den Sitzen gerissen haben, doch viel Glück dabei war, dass selten etwas passiert ist. Nach den Kontroversen bei den letzten beiden MotoGP-Rennen erwischte es nun drei, die sich gegenseitig als die am saubersten kämpfenden bezeichnen. Gut nur, dass die Rennleitung einen kühlen Kopf bewahrt und keine unsinnigen Sanktionen verhängt hat. Wenn Jerez gezeigt hat, dass es auch die Besonnensten erwischen kann, hat sich dort aber genauso gezeigt: dass nicht immer die gewinnen, die am mutigsten sind. Philipp Öttl, den die ungestümen Südländer schon so oft vorführten, hat gerade mit seiner besonnenen Art seinen ersten GP-Sieg errungen – und dem deutschen Motorsport wieder einen Lichtblick gegeben.



Imre Paulovits
Leiter
Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

ÁNGEL NIETO ÜBER ALLES

Der im letzten Jahr mit 70 Jahren bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommene 13-fache Weltmeister Ángel Nieto war an diesem Jerez-Wochenende allgegenwärtig. Die Strecke von Jerez heißt nun offiziell Circuito de Jerez Ángel Nieto, am Donnerstag wurde hinter dem Eingang eine riesige Büste des einstigen Königs der kleinen Klassen eingeweiht. Nach den Rennen bekam jeder Sieger neben seinem Pokal eine kleine Kopie dieser Büste, auf der die gleiche Plakette prangte wie auf dem Pokal. Am Sonntag vor dem Moto3-Rennen fuhren Nietos Söhne Ángel „Gelete“ und Pablo die 125er-Garelli und die 80er-Derbi ihres Vaters, wobei sie nicht das Helmde-

sign ihrer eigenen aktiven Zeit trugen, sondern das Weiß mit dem schwarzen Balken und den zwei schwarzen Schrägstreifen, das der 12+1-fache Weltmeister berühmt machte. Wie die beiden kleinen Zweitakter um die Strecke kreischten, löste auf den vollen Tribünen tosenden Beifall aus. Bei der 13. Runde jedes Rennens heizte der Strecken-



Die Nieto-Söhne auf Vaters Bikes

sprecher die Menge an, wieder in diesen Beifall zu verfallen, um den erfolgreichsten spanischen Rennfahrer der Geschichte, der den heutigen Enthusiasmus für den Motorradsport auf der Iberischen Halbinsel ausgelöst hatte, damit noch einmal zu ehren.

HANDELSLEHRLINGE

Vor allem die Motorradfans wunderten sich am Mittwoch vor dem Jerez-GP nicht schlecht über die Bedienung in einigen Geschäften in der Stadt. Pol Espargaró schenkte in einer Kneipe Bier und Wein aus, Álvaro Bautista nahm die Reparaturen in einer Motorradwerkstatt an, Miguel Oliveira betätigte sich als Verkäufer in einem Gemüsegeschäft, und Francesco Bagnaia stand hinter dem Pult eines

Zeitungskiosks. Die vermeintlichen Lehrlinge hatten viel Spaß mit dem Volk und machten auf diese Weise Werbung für den ersten europäischen WM-Lauf der Saison.

NEUE HÜTTEN

Mit großer Spannung werden beim ersten europäischen Grand Prix die Bewirtungspaläste des MotoGP-Fahrerlagers erwartet. Gab es in den letzten Jahren einen ständigen Wachstum, bei dem sogar die Satelliten-Teams ständig versuchten, die Großen zu übertrumpfen, scheint nun eine gewisse Sättigung erreicht zu sein. Einzig Alpinestars brachte zum 55. Jubiläum des Unternehmens eine neue Hospitality, die anderen polierten ihre Vorjahres-Modelle auf. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Circuito de Jerez (E) – 6. Mai 2018 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,575 km über 25 Runden à 4,423 km. 25 Fahrer gestartet, 18 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 40 Grad. Schnitt des Siegers: 157,6 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	schnellste Rdn.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	41:39,678 min	290,7 km/h	1:39,159 min	H/M	25
2. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	25	+5,241 sec	288,2 km/h	1:39,317 min	M/M	20
3. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	25	+8,214 sec	286,8 km/h	1:39,347 min	M/H	16
4. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	25	+8,617 sec	291,5 km/h	1:39,530 min	M/M	13
5. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	25	+8,743 sec	290,7 km/h	1:39,616 min	M/M	11
6. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 18	25	+9,768 sec	287,0 km/h	1:39,620 min	H/H	10
7. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	25	+13,543 sec	291,2 km/h	1:39,843 min	M/M	9
8. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	25	+14,076 sec	289,6 km/h	1:39,839 min	M/M	8
9. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	25	+16,822 sec	287,7 km/h	1:39,754 min	H/M	7
10. Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	25	+19,405 sec	290,4 km/h	1:40,117 min	M/M	6
11. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	25	+21,149 sec	289,6 km/h	1:40,194 min	M/M	5
12. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+21,174 sec	287,3 km/h	1:40,027 min	H/M	4
13. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	25	+21,765 sec	287,0 km/h	1:40,050 min	M/M	3
14. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP 17	25	+22,103 sec	287,4 km/h	1:40,180 min	M/M	2
15. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	25	+36,755 sec	283,4 km/h	1:40,455 min	H/H	1
16. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	25	+41,861 sec	286,9 km/h	1:40,709 min	M/M	-
17. Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP 16	25	+49,241 sec	287,9 km/h	1:40,856 min	M/M	-
18. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	25	+1 Runde	287,5 km/h	1:40,026 min	M/M	-
nicht gewertet:							
Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 18	17	+8 Runden	288,3 km/h	1:39,274 min	S/M	-
Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	17	+8 Runden	294,1 km/h	1:39,208 min	H/M	-
Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	17	+8 Runden	291,7 km/h	1:39,314 min	H/M	-
Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	16	+9 Runden	290,9 km/h	1:39,299 min	H/M	-
Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	11	+14 Runden	287,0 km/h	1:40,217 min	M/M	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Crutchlow	1:37,653 min
2. Pedrosa	1:37,912 min
3. Zarco	1:37,956 min
4. Lorenzo	1:37,969 min
5. Márquez	1:37,977 min
6. Rins	1:37,984 min
7. Iannone	1:37,987 min
8. Dovizioso	1:38,029 min
9. Petrucci	1:38,086 min
10. Rossi	1:38,267 min
11. Viñales	1:38,281 min
12. Miller	1:38,522 min
13. A. Espargaró	1:38,389 min
14. Nakagami	1:38,481 min
15. Morbidelli	1:38,544 min
16. P. Espargaró	1:38,598 min
17. Rabat	1:38,610 min
18. Lüthi	1:38,752 min
19. Kallio	1:38,759 min
20. Bautista	1:38,838 min
21. Smith	1:38,961 min
22. Syahrin	1:39,135 min
23. Abraham	1:39,146 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	70
2. Zarco	58
3. Viñales	50
4. Iannone	47
5. Dovizioso	46
6. Rossi	40
7. Crutchlow	38
8. Miller	36
9. Petrucci	34
10. Rabat	24

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	95
2. Yamaha	76
3. Ducati	62
4. Suzuki	55
5. KTM	14
6. Aprilia	11

WM-STAND TEAMS

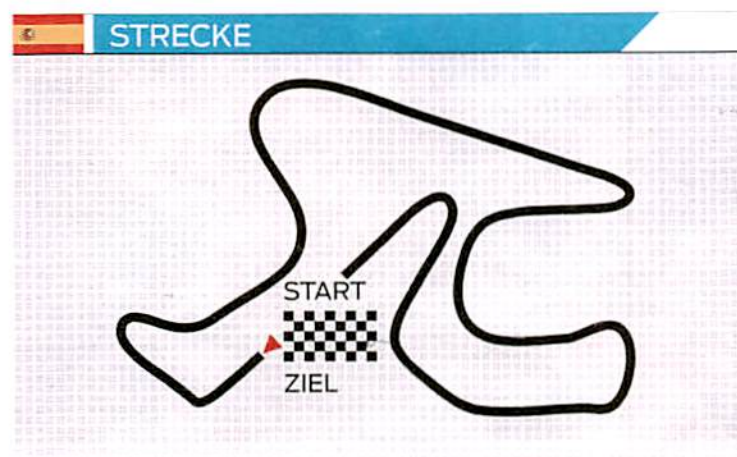
Team	Punkte
1. Monster Yamaha MotoGP	90
2. Repsol Honda Team	88
3. Alma Pramac Racing	70
4. Monster Yamaha Tech3	67
5. Team Suzuki Ecstar	63
6. Ducati Team	52
7. LCR Honda	47
8. Reale Avintia Racing	24
9. Red Bull KTM Factory Racing	16
10. Angel Nieto Team	13

„MEIN ZWEITER WM-RANG IST VIEL MEHR, ALS WAS WIR UNS VOR DER SAISON ZU TRÄUMEN GEWAGT HABEN.“

Johann Zarco

Rundenrekord: **1:38,735, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**
 Quali-Rekord: **1:37,653, Cal Crutchlow (Honda), 2018**
 Topspeedrekord: **295,9 km/h, Dani Pedrosa (Honda), 2014 und Andrea Iannone (Ducati), 2016**

CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM



Marc Márquez und Johann Zarco (v. re.): Die ersten zwei auch der WM-Tabelle

Moto2

Lorenzo Baldassarri dominiert

Lorenzo Baldassarri holte sich den zweiten Moto2-Sieg seiner Karriere in überlegener Manier, Marcel Schrötter bot Übermenschliches und Lukas Tulovic hatte einen tollen WM-Einstand.

Von: Imre Paulovits

Er wurde schon nach seinem Sieg in Misano 2016 als der Mann der Zukunft gehandelt, doch im Vorjahr verhinderte viel Verletzungspech eine Fortsetzung. Im Team von Sito Pons hat Lorenzo Baldassarri über den Winter wieder zu seiner alten Form gefunden, und nun hat er in Jerez vollstreckt. Nachdem sein Team das Bike am ersten Tag abgestimmt bekommen hat, war er ab Samstagmorgen immer der Schnellste. Nur Alex Márquez und Miguel Oliveira konnten ihm im Rennen

eine Zeit lang folgen, und Márquez musste das Risiko mit einem Sturz bezahlen. Zum Schluss hatte auch Oliveira keine Chance gegen den 21-jährigen Italiener. „Für Baldassarri war ich nicht schnell genug“, gestand Oliveira. „Er konnte viel sauberer fahren und hatte viel weniger Slides, so konnte er wegziehen und ich musste mich mit dem zweiten Platz begnügen.“ Baldassarri war überglücklich: „Wir haben hier im Winter viel gearbeitet und das Team hat auch an diesem Wochenende einen großartigen Job gemacht. So konnte ich meinen Rhythmus bis zum Schluss halten.“

WM-Leader Francesco Bagnaia konnte das Tempo an der Spitze zwar nicht mitgehen, aber mit dem dritten Platz baute er seine WM-Führung aus.

Hochgefühl bei Intact

Das deutsche Intact-Team konnte nach der Schlappe von Austin wieder aufatmen. Xavi Viège rang Mattia Pasini nieder und machte

zum Schluss gar noch Jagd aufs Podest. Und Marcel Schrötter war der Held des Rennens: Zu seinem noch immer schmerzenden rechten Kahnbein kamen nach dem Sturz in Austin noch abgerissene Bänder in der rechten Schulter. So wie er am Donnerstag in Jerez eintraf, bezweifelte Teamchef Jürgen Lingg sogar, dass er überhaupt fahren kann. Aber im Rennen fuhr er vom 20. Startplatz aus bis auf Rang 7 vor! „Ich hatte einfach eine gute Pace und konnte mich immer weiter nach vorne fahren“, freute sich der sichtlich geschaffte Schrötter im Ziel.

Der für den verletzten Dominique Aegerter eingesprungene Lukas Tulovic beendete seinen ersten WM-Lauf mit Bravour und wurde 20. Dabei musste er sich von der Tech3 in der WM auf die KTM umgewöhnen. Teamchef Jochen Kiefer war schwer angetan von der Arbeitsweise und dem Speed des 17-Jährigen. „Es war ein tolles Erlebnis, die WM ist schon stark“, so Tulovic. ■



MotoGP

Zarco im KTM-Werksteam, Oliveira bei Tech3

KTM hat in Jerez fast alles für 2019 klargemacht. Für das Werksteam werden Johann Zarco und Pol Espargaró fahren.

Von: Imre Paulovits

Pit Beirers Kugelschreiber war am Jerez-Wochenende viel im Einsatz. Am Donnerstag verlängerte der KTM-Rennleiter den Vertrag von Pol Espargaró im Werksteam, dann unterzeichnete er auch mit Johann Zarco, einen Tag später wurde Miguel Oliveira als erster Pilot des neuen Tech3-KTM-Abenteuers bestätigt. „Damit haben wir unsere bewährte Vorgehensweise aus dem Motocross nun auch in der Motorrad-WM verwirklichen können“, freute sich Beirer. „Johann Zarco und Miguel Oliveira sind mit uns einst im MotoGP Rookies Cup gefahren, jetzt haben wir sie in der MotoGP, und wir haben einen lückenlosen Weg für die

nachfolgenden Generationen, dass sie diesen Weg komplett bei uns bestreiten können.“

Auf die Unterschrift von Johann Zarco war Beirer besonders stolz, schließlich hatte der MotoGP-Rookie des Jahres 2017 auch mit dem mächtigen Honda-Werksteam als Teamkollege von Weltmeister Marc Márquez verhandelt, sich aber schließlich für KTM entschieden. „Ich muss noch viel lernen, bis ich so weit bin wie Márquez, und wenn ich das gemeinsam mit KTM mache, könnten wir besonders stark werden“, begründete der Franzose seine Entscheidung.

Oliveira mit Guy Coulon

Miguel Oliveira, derzeit Dritter der Moto2-WM, ist nach Francesco Bagnaia der zweite Moto2-Pilot, der 2019 aufsteigt. „Er hat sich bei Aki Ajo sehr bewährt und verdient diese Chance“, so Beirer. Dabei wird die Technik-Crew von Johann Zarco nicht mit zum Werksteam kommen, der erfahrene Guy Coulon wird Oliveira betreuen.

Hervé Poncharal würde gerne Hafizh Syahrin behalten und auf die zweite KTM setzen. Pit Beirer kann sich aber auch vorstellen, dass Bradley Smith zu den Franzosen transferiert wird. „Über seine Zukunft ist noch nicht entschieden,

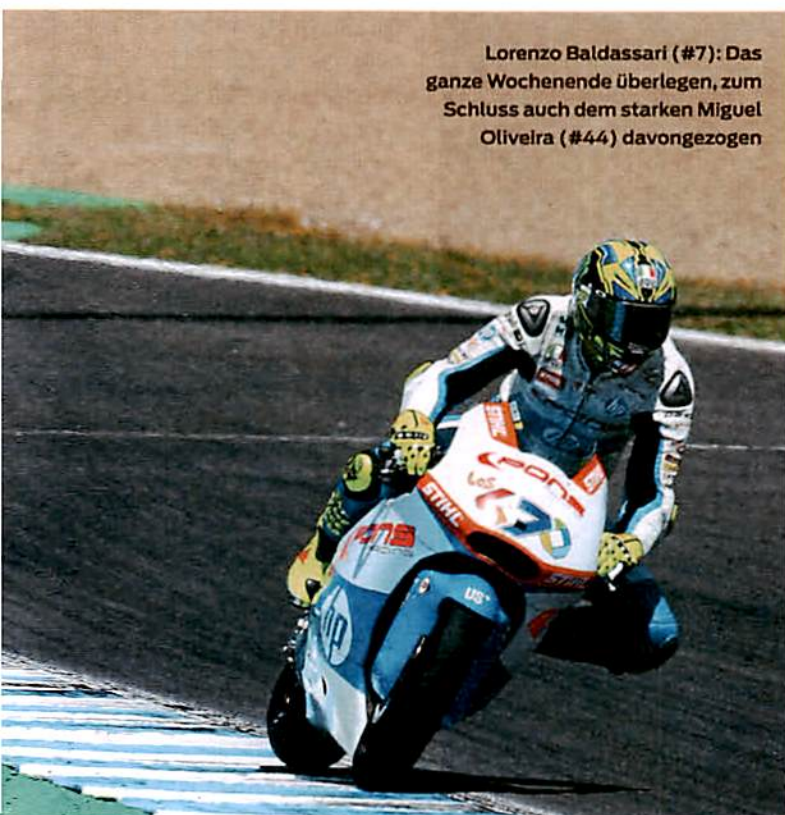
er muss sich aber diese Chance noch verdienen.“

Eines ist für Beirer hingegen sicher: „Wir werden an unserem Plan festhalten und beide Teams mit völlig identischem Material beliefern.“ ■



Johann Zarco: KTM sogar gegenüber Honda-Werksteam den Vorzug gegeben

Jerez total



Lorenzo Baldassari (#7): Das ganze Wochenende überlegen, zum Schluss auch dem starken Miguel Oliveira (#44) davongezogen

NACHRICHTEN

MOTOGP Mit seinem 37. MotoGP-Sieg hat Marc Márquez mit Mike Hailwood gleichgezogen. Casey Stoner steht mit 38 Siegen in der Königsklasse auch nur noch um einen weiter vorn. Michelin feierte in Jerez den 400. GP-Sieg, und obwohl Valentino Rossi nicht ums Podest kämpfen konnte, hat er eine ganz besondere Leistung aufgestellt: In der 15. Runde des MotoGP-Rennens ist er in der Weltmeisterschaft genau 40 075 Rennkilometer gefahren, damit hat er im Rennmodus die Erde einmal umrundet.

MOTOGP Am Montag blieben die MotoGP-Teams in Jerez zum ersten IRTA-Test während der Saison. Bei Redaktionsschluss war Johann Zarco Schnellster vor Cal Crutchlow. Das Ducati-Werksteam war nicht dabei, Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso werden am Mittwoch in Mugello testen.

MOTO2 Obwohl in Jerez nun der letzte Beweis erbracht wurde, dass Kalex den Vorteil von KTM zu Rennende auch bei schwierigen Grip-Verhältnissen egalisiert hat, wird es in dieser Woche für den deutschen Fahrwerkshersteller viel Arbeit geben. Am Mittwoch werden sie mit den Teams von Intact, VR46, Gresini und Marinelli Snipers in Aragón testen, dazu am gleichen Tag mit Marc VDS und Italtrans in Mugello. Die Techniker werden sich auf die beiden Tests verteilen, es soll auch das neue Chassis probiert werden.

MOTO2 Dominique Aegerter wird nach seinem Trainingsunfall auch in Le Mans nicht fahren können. Noch schlimmer: Eigentlich hatte das Kiefer Racing Team in dieser Woche in Almeria testen wollen, Aegerter wollte dort auch mit Riding-Coach Álvaro Molina an seinem Fahrstil mit der KTM arbeiten.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Circuito de Jerez (E) – 6. Mai 2018 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 101,729 km über 23 Runden à 4,423 km. 33 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 36 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Lorenzo Baldassari (I)	Kalex	23	39:33,889 min	1:42,480 min	25
2. Miguel Oliveira (P)	KTM	23	+2,851 sec	1:42,510 min	20
3. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	23	+6,250 sec	1:42,598 min	16
4. Xavi Vierge (E)	Kalex	23	+6,953 sec	1:42,897 min	13
5. Mattia Pasini (I)	Kalex	23	+10,138 sec	1:42,870 min	11
6. Brad Binder (SA)	KTM	23	+11,731 sec	1:42,742 min	10
7. Marcel Schrötter (D)	Kalex	23	+18,138 sec	1:43,028 min	9
8. Sam Lowes (GB)	KTM	23	+18,677 sec	1:43,235 min	8
9. Iker Lecuona (E)	KTM	23	+20,743 sec	1:43,268 min	7
10. Fabio Quartararo (F)	Speed Up	23	+20,787 sec	1:43,281 min	6
11. Joan Mir (E)	Kalex	23	+23,202 sec	1:43,236 min	5
12. Simone Corsi (I)	Kalex	23	+23,419 sec	1:43,253 min	4
13. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	23	+26,132 sec	1:43,578 min	3
14. Héctor Barberá (E)	Kalex	23	+26,951 sec	1:43,543 min	2
15. Andrea Locatelli (I)	Kalex	23	+27,121 sec	1:43,485 min	1
16. Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	23	+27,377 sec	1:43,504 min	-
17. Jorge Navarro (E)	Kalex	23	+33,193 sec	1:42,758 min	-
18. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	23	+33,834 sec	1:43,541 min	-
19. Isaac Viñales (E)	Kalex	23	+44,651 sec	1:43,713 min	-
20. Lukas Tulovic (D)	KTM	23	+49,048 sec	1:44,167 min	-
21. Federico Fuligni (I)	Kalex	23	+50,333 sec	1:44,189 min	-
22. Xavi Cardelus (AND)	Kalex	23	+53,016 sec	1:44,263 min	-
23. Hector Garzo (E)	Tech3	23	+59,489 sec	1:44,301 min	-
24. Jules Danilo (F)	Kalex	23	+1 Runden	1:44,643 min	-
nicht gewertet:					
Steven Oldendaal (SA)	NTS	21	+2 Runden	1:43,520 min	-
Joe Roberts (USA)	NTS	18	+5 Runden	1:43,614 min	-
Álex Márquez (E)	Kalex	10	+13 Runden	1:42,526 min	-
Danny Kent (GB)	Speed Up	10	+13 Runden	1:43,313 min	-
Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Kalex	9	+14 Runden	1:45,197 min	-
Stefano Manzi (I)	Suter	8	+15 Runden	1:43,654 min	-
Romano Fenati (I)	Kalex	6	+17 Runden	1:42,853 min	-
Eric Granado (BR)	Suter	2	+21 Runden	2:13,306 min	-
Luca Marini (I)	Kalex	0	+23 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bagnaia	73
2. Baldassari	64
3. Oliveira	63
4. Pasini	58
5. Márquez	47
6. Vierge	41
7. Mir	32
8. Binder	30
9. Schrötter	24
10. Lecuona	23

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	100
2. KTM	63
3. Tech3	14
4. Speed Up	11

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Baldassari	1:41,295 min
2. Marquez	1:41,996 min
3. Bagnaia	1:42,064 min
4. Navarro	1:42,324 min
5. Binder	1:42,362 min
6. Mir	1:42,367 min
7. Vierge	1:42,404 min
8. Lowes	1:42,408 min
9. Fenati	1:42,437 min
10. Pasini	1:42,439 min
11. Kent	1:42,480 min
12. Marini	1:42,513 min
13. Corsi	1:42,567 min
14. Oliveira	1:42,573 min
15. Barberá	1:42,590 min
16. Nagashima	1:42,660 min
17. Schrötter	1:42,772 min
18. Quartararo	1:42,797 min
19. Navarro	1:42,798 min
20. Locatelli	1:42,896 min
21. Viñales	1:43,029 min
22. Manzi	1:43,064 min
23. Bendsneyder	1:43,085 min
24. Tulovic	1:43,256 min
25. Pawi	1:43,334 min

Moto3

Philipp Öttl schreibt in Jerez



Knappe Sache: Öttl (#65) mit sechs Hundertstel Vorsprung im Ziel

Mit seinem ersten GP-Sieg hat sich Philipp Öttl in den exklusiven Club der Vater-Sohn-GP-Sieger eingeschrieben. Und Prüstel-Pilot Marco Bezzecchi ist WM-Leader.

Von: Imre Paulovits

Die Freude war unbeschreiblich. Nachdem Philipp Öttl auch den letzten Angriff von Marco Bezzecchi in der Zielkurve abgewehrt und ideal auf die Zielgerade rausbeschleunigt hatte, dann mit knapp sechs Hundertstelsekunden vor dem Italiener abgewunken wurde, liefen die Emotionen bei seinem Vater Peter über. Vergessen waren all die Rückschläge, all die Jahre Arbeit. Als der an diesem GP-Wochenende 22 Jahre alt gewordene KTM-Pilot mit der bayerischen Flagge in den Parc fermé kam, fielen ihm alle Teammitglieder um den Hals.

Moto3

22 Jahre später...

Am 22. Mai 1996 stand Peter Öttl zuletzt als Sieger eines Grand Prix auf dem Podest. Nun konnte er es als Teamchef wieder besteigen.

Von: Imre Paulovits

Auch als es in Jerez bereits dunkel war, hatte Peter Öttl noch immer ein Strahlen und ein Lächeln im Gesicht. „Das wird jetzt sicher noch drei Tage anhalten“, gab er gut gelaunt zum Besten.

Es waren unendlich viele Erinnerungen, die an diesem Tag wieder hochkamen. Wenn der heute 53-Jährige auch als fünf-facher GP-Sieger in die Geschichte einging, so hat er doch auch alle Schattenseiten des Motorsports miterlebt. In Brünn verlor er 1989 den letzten 80er-WM-Titel über-



Peter Öttl: Erstmals eine WM-Siegetrophäe auch als Teamchef

haupt nur zwei Kurven vor Schluss durch einen Sturz. Und schwere Verletzungen blieben ihm auch nicht erspart.

„Wenn man mit einem Familien-Team einen WM-Lauf gewinnt, mit Partnern, die seit über zehn Jahren mit uns zusammenarbeiten, mit Stefan Kirsch, der schon für mich geschraubt hat –

das ist schon eine unheimlich schöne Geschichte“, sprudelte es nur so aus ihm heraus. „Mit dem Sohn ganz oben zu stehen, davon träumt man, und heute ist es gewesen. Ein Wahnsinnstag.“

Aber was berührt einen Racer emotional mehr? „Ich denke, das ist etwa gleich“, wiegt Öttl ab. „1986 in Mugello, das war auch

sehr emotional. Da war Philipp gerade zwei Wochen alt. Da denkst du nicht daran, dass 22 Jahre später er ganz da oben steht. Es ist aber schön, wenn das Leben solche Geschichten schreibt.“

Und dann kommen wieder die Erinnerungen: „Ich habe ihn bei seinen Vorhaben immer unterstützt. Da willst du ihm den Spaß lassen, und schaut, wie viel Engagement du hineinstecken willst. Aber er hat schon als Achtjähriger über das Rennfahren gesagt, dass das sein Beruf wird. Er hat es sehr ernst genommen, deshalb musste ich es auch sehr ernst nehmen. Dabei habe ich immer versucht, dass er dabei immer die Freude beibehält, denn ich wusste, dass je weiter er nach oben kommt, es ohnehin immer ernster wird.“

Jetzt denkt Peter Öttl bereits weiter: „Wir wollen in die Moto2, da helfen Podestplätze und ein gutes Konzept. Nach einem Sieg stehen noch mehr Türen offen.“ ■

Geschichte

und Vater und Sohn Öttl waren im siebten Himmel. Nach Nello und Alberto Pagani, Les und Stuart Graham, Graziano und Valentino Rossi, Ángel und Pablo Nieto, Kenny Roberts und Kenny Roberts Jr., Helmut und Stefan Bradl sind sie nun das siebte Vater-Sohn-Paar, das mit Grand-Prix-Siegen aufwarten kann. Und das Erste, in dem der Vater der Teambesitzer ist.

Dabei hat Philipp Öttl an diesem Wochenende mehrere Bravourleistungen vollbracht. Im Qualifying wartete er nicht bis zum Schluss, sondern fuhr mit seinem zweiten Reifensatz eine Rundenzeit, die nur Jorge Martín zum Schluss knapp unterbieten konnte. Niemand war im letzten Sektor auch nur annähernd so schnell wie der Schedl-KTM-Pilot.

Im Rennen zeichnete sich immer mehr ab, dass Öttl an diesem Tag der Stärkste sein würde. Seine KTM war auf den Geraden so schnell, dass er kaum überholt wurde. Und wenn dann doch einmal, setzte er sich im Handum-

drehen wieder an die Spitze. Als vier Runden vor Schluss Arón Canet hinter ihm, Jorge Martín, Enea Bastianini und Tony Arbolino abräumte, klaffte eine Lücke bis Marco Bezzecchi, der dann zwar heranfahren konnte, aber keine Chance hatte, an Öttl vorbeizukommen. „Das Motorrad war brutal gut abgestimmt, das Team hat supergut gearbeitet“, freute sich Öttl. „Ich bin heute auch ganz gut gefahren, und es hat einfach alles gepasst. Als ich gemerkt habe, dass hinter mir etwas nicht stimmt, musste ich nur noch kühlen Kopf bewahren und das Rennen zu Ende fahren.“

Kaum geringer war die Freude in der Prüstel-Box. Mit dem zweiten Platz hat Marco Bezzecchi die WM-Führung übernommen. „P1 für Öttl und P2 für Bezzecchi“, frohlockte Teamchef Florian Prüstel. „Mit diesem Ergebnis können wir gut leben und freuen uns zugleich für Philipp und seinen Vater. Sie haben heute verdient ihren ersten GP-Sieg eingefahren.“ ■

MotoGP Rookies Cup

Öncü und Tatay teilen sich in Jerez die Siege

Die ersten Sieger der MotoGP Rookies-Cup-Saison 2018 heißen Carlos Tatay und Can Öncü.

Auch in ihrem zwölften Jahr ging die Rookies-Cup-Saison mit hochspannenden Rennen los. Dabei konnten sich zwei Fahrer etwas aus der Menge hervorheben: Der 14-jährige Türke Can Öncü und der gleichaltrige Spanier Carlos Tatay konnten sich in beiden Rennen zum Schluss von den anderen lösen und machten die Siege unter sich aus.

Im ersten Rennen fuhr Öncü mit zwei perfekt gefahrenen letzten Runden zum Sieg, während sich Cup-Neuling Tatay im Verfolgerpulk durchsetzte. Im zweiten Rennen setzte sich Tatay in den letzten Runden gemeinsam mit Öncü von den anderen ab. In der letzten Runde tauschten sie viermal in der Führung, doch dann bremste sich Tatay in der Zielkurve innen rein, kam optimal heraus und gab Öncü keine Chance. „Es ist großartig“, freute sich Tatay. „Es ist mein erstes Rookies-Cup-Wochenende. Und da gleich ganz oben zu stehen, davon kann man nur träumen.“ ■ IP

CUP-STAND

Rang	Fahrer (Land)	Punkte
1.	Carlos Tatay (E)	45
2.	Can Öncü (TR)	45
3.	Deniz Öncü (TR)	29
4.	Filip Salaž (CZ)	29
5.	Ryusei Yamanaka (J)	21
6.	Sean Kelly (USA)	17



Tatay (#99) und Can Öncü (#61)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Circuito de Jerez (E) – 06.05.2018 Vierter Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,306 km über 22 Runden à 4,423 km. 29 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 19 Grad.

Rang	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Philipp Öttl (D)	KTM	22	39:39,799 min	1:47,179 min	25
2.	Marco Bezzecchi (I)	KTM	22	+0,059 sec	1:46,957 min	20
3.	Marcos Ramirez (E)	KTM	22	+3,733 sec	1:47,171 min	16
4.	Alonso Lopez (E)	Honda	22	+3,515 sec*	1:46,730 min	13
5.	Jaume Masia (E)	KTM	22	+3,958 sec	1:47,225 min	11
6.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	22	+4,000 sec	1:47,103 min	10
7.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	22	+4,033 sec	1:47,183 min	9
8.	Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	22	+4,161 sec	1:47,216 min	8
9.	Kaito Toba (J)	Honda	22	+4,171 sec	1:47,165 min	7
10.	Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	22	+4,216 sec	1:47,269 min	6
11.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	22	+4,176 sec*	1:47,322 min	5
12.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	22	+4,264 sec	1:47,333 min	4
13.	Andrea Migno (I)	KTM	22	+8,166 sec	1:47,436 min	3
14.	Makar Yurchenko (KZ)	KTM	22	+8,382 sec	1:47,142 min	2
15.	Ai Ogura (J)	Honda	22	+27,297 sec	1:48,319 min	1
16.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	22	+27,346 sec	1:48,032 min	-
17.	Niccolò Bulega (I)	KTM	22	+27,574 sec	1:48,127 min	-
18.	Livio Loi (B)	KTM	22	+27,599 sec	1:48,204 min	-
19.	Nakaran Atiratphuvapat (T)	Honda	22	+27,795 sec	1:48,270 min	-
20.	Kazuki Masaki (J)	KTM	22	+37,042 sec	1:48,547 min	-

Nicht gewertet:

Enea Bastianini (I)	Honda	18	+4 Runden	1:46,999 min	-
Tony Arbolino (I)	Honda	18	+4 Runden	1:46,893 min	-
Jorge Martin (E)	Honda	18	+4 Runden	1:47,411 min	-
Arón Canet (E)	Honda	18	+4 Runden	1:46,878 min	-
Albert Arenas (E)	KTM	13	+9 Runden	1:48,526 min	-
Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	0	+22 Runden	-	-
Dennis Foggia (I)	KTM	0	+22 Runden	-	-
John McPhee (GB)	KTM	0	+22 Runden	-	-
Jeremy Alcoba (E)	Honda	0	+22 Runden	-	-

* wegen Überfahren der Streckengrenzen um einen Platz zu rückversetzt

WM-STAND FAHRER

Rang	Fahrer	Punkte
1.	Bezzecchi	63
2.	Martin	55
3.	Canet	48
4.	Di Giannantonio	46
5.	Öttl	35
6.	Bastianini	33
7.	Rodrigo	28
8.	Antonelli	26
9.	Kornfeil	26
10.	Dalla Porta	25

STARTAUFGSTELLUNG

Rang	Fahrer	Zeit
1.	Martin	1:46,193 min
2.	Öttl	1:46,346 min
3.	Di Giannantonio	1:46,599 min
4.	Antonelli	1:46,614 min
5.	Bezzecchi	1:46,739 min
6.	Migno	1:46,770 min
7.	Lopez	1:46,820 min
8.	Bastianini	1:46,894 min
9.	Dalla Porta	1:46,898 min
10.	Suzuki	1:46,905 min
11.	Toba	1:46,931 min
12.	Foggia	1:46,955 min
13.	Yurchenko	1:46,967 min
14.	Masaki	1:46,969 min
15.	Canet	1:47,037 min
16.	Kornfeil	1:47,042 min
17.	McPhee	1:47,105 min
18.	Ramirez	1:47,181 min
19.	Ogura	1:47,215 min
20.	Rodrigo	1:47,218 min
21.	Arbolino	1:47,230 min
22.	Bulega	1:47,253 min
23.	Sasaki	1:47,261 min
24.	Arenas	1:47,282 min
25.	Masia	1:47,450 min
26.	Alcoba	1:47,484 min
27.	Norrodin	1:47,632 min
28.	Loi	1:47,763 min
29.	Atiratphuvapat	1:48,180 min

WM-STAND MARKEN

Rang	Marke	Punkte
1.	Honda	83
2.	KTM	77



Marco Bezzecchi: neuer WM-Leader

„Das eigene Niveau ist wichtig“

Der Rauswurf aus der Moto2-WM war ein Schock für Jesko Raffin. Trotz seines vierten Platzes 2017 in Australien ist der Zürcher 2018 in der WM nicht mehr willkommen. Sind die zehn Rennen ohne Punktgewinn zur Saisonmitte oder ein Familiendrama der eigentliche Grund? Raffin kämpft um seine Rückkehr.

Von: Anke Wiczorek

Hat man dir erklärt, warum du in der WM 2018 keinen Platz mehr bekommen hast?

Jein. Man hört viele Geschichten, was es sein könnte, viele Vermutungen. Nur nicht die Wahrheit. Offizielle Begründung mir gegenüber waren mangelhafte Resultate – und ich sei zu langsam gewesen. Was ich eher bezweifle, weil es einige Fahrer gab, die schlechter waren als ich. Solche, die jetzt aber MotoGP fahren. Aber was soll's, das ist Geschichte, es geht weiter. Ich habe keine Zeit, mir jetzt noch länger darüber den Kopf zu zerbrechen. Selbst wenn ich die Wahrheit wüsste, könnte ich es nicht mehr ändern. Deshalb fokussiere ich mich jetzt auf die Moto2-Europameisterschaft. Ich will sie gewinnen um danach so schnell wie möglich ins WM-Paddock zurückzukehren.

Du führst die Europameisterschaft nach drei Rennen ganz klar an. Überrascht dich das? Oder ist es mehr oder weniger eine Standortbestimmung, die du erwartet hast?

Es schaut so aus, als hätte ich die bisherigen Rennen locker gewonnen, aber so ist es gar nicht. Es gehört viel Vorarbeit am Freitag und Samstag dazu, um am Sonntag das richtige Setting zu haben. Klar, ich bin nach den drei bisherigen Rennen absolut happy, wie es läuft, und auch sehr, sehr motiviert für die nächste EM-Runde am 10. Juni in Barcelona. Dort werden wieder zwei Rennen ausgetragen. Natürlich versuche ich auch, beide zu gewinnen, um meinen Vorsprung in der Gesamtwertung etwas auszubauen.



Jesko Raffin: Testfahrer, TV-Kommentator und Moto2-EM-Leader

„Ich kenne die Wahrheit nicht, aber ich habe weder Zeit noch Lust, mir über die Vergangenheit den Kopf zu zerbrechen.“

Jesko Raffin

Bis dahin sind vier Wochen Zeit. Was hast du in der langen Pause vor?

Erstaunlicherweise habe ich in diesem Jahr, wo ich nicht in der WM fahre, mehr zu tun als 2017. Da ich zum Beispiel nebenbei noch für das Schweizer Fernsehen als Kommentator arbeite und somit bei fast allen Europarennen der Motorrad-Weltmeisterschaft vor Ort bin. Das nimmt natürlich auch viel Reisezeit in Anspruch. Außerdem haben wir vor mei-

nem eigenen Rennwochenende immer noch einen privaten Test mit dem Team. Dazu kommt mein Job als Testfahrer bei Kalex. Mit dem Chassishersteller probiere ich den neuen Triumph-Motor aus, der ab 2019 in der Moto2-WM eingesetzt wird. Ich bin also ganz gut ausgebucht und komme dabei immer ganz gut zum Fahren.

Hast du durch diese Nebentätigkeiten eine andere Einsicht in die Welt des Motorsports bekommen?

Natürlich. Zuerst habe ich gedacht, der Fernseh-Job wäre das Gleiche, wie wenn ich ein Interview gebe. In Wirklichkeit ist das aber gar nicht so einfach, und es ist eine Arbeit, die sehr viel Präzision und Vorbereitung braucht. Ich bin auch sehr glücklich, dass ich mit Kalex die Moto2 mit Triumph-Motor entwickeln kann, denn dort lerne ich auch viel dazu und kann mich dabei selber weiterentwickeln. Es ist aber vor allem sehr wichtig, dass man

durch all diese Dinge den direkten Kontakt zum WM-Paddock nicht verliert. Und das ist das Ziel, woran ich mit allen Mitteln arbeite. Denn wenn man da erst mal weg ist, gerät man schnell in Vergessenheit und hat nie mehr eine Chance, wieder in die WM reinzukommen.

Wenn du das Niveau zwischen EM und WM vergleichst: Hat sich in letzter Zeit etwas verändert?

Spannend ist, dass einige Fahrer, die letztes Jahr in der WM waren, in diesem Jahr in der EM antreten: Augusto Fernández, Edgar Pons, ich. Wir drei sind abgestiegen, dadurch ist das Niveau aber sehr hoch, da wir vorne das Tempo machen. Aber eins muss ich klar sagen: Wenn ich ein Rennen fahre, dann geht es mir nicht nur darum, zu gewinnen und der Schnellste zu sein, sondern dass meine Zeiten so nah wie möglich an die WM-Zeiten herankommen. Schließlich will ich wieder dorthin zurück. Demzufolge ist das mein Vergleich. Natürlich ist das Wetter anders, Bike und Reifen auch. Der reine Vergleich ist nicht wirklich machbar. Aber ich weiß aus Erfahrung, was möglich ist. Mir ist auch nicht nur wichtig, wie hoch das Niveau in den Klassen ist, sondern wie hoch mein eigenes Niveau ist. ■



Jesko Raffin

Geburtstag: 12. Juni 1996
Geburtsort: Zürich (CH)
Herkunftsland: Schweiz

KARRIERE

2009 IDM 125 ccm
2010 Yamaha R6-Dunlop-Cup
2011 Gesamtsieger Yamaha R6-Dunlop-Cup
2012 Moto2-WM
2013 Moto2-WM, Spanische Meisterschaft
2014 IDM Supersport
2015 Moto2-WM
2016 Moto2-WM
2017 Moto2-WM
2018 FIM CEV-Moto2-EM

IRRC

Sieg Walraven, Punkte Webb

Wildcard-Pilot Nigel Walraven hat den Saisonauftakt der IRRC-Superbike in den Niederlanden für sich entschieden.

Von: **Toni Börner**

Bereits im Qualifying hatte sich der Niederländer Nigel Walraven auf Suzuki die Pole-Position geschnappt und die BMW-Piloten Didier Grams aus Deutschland und Danny Webb aus Großbritannien hinter sich gelassen.

Walraven fuhr in beiden Rennen auf und davon und stellte neuen Rundenrekord auf. Als Wildcard-Pilot ist er aber nicht in die Meisterschaft eingeschrieben und kassierte keine Punkte. In beiden Rennen ging der zweite Platz an den ehemaligen Grand-Prix-Fahrer und TT-Star Danny Webb aus Großbritannien. Damit sicherte er sich und



Danny Webb: Bester eingeschriebener Pilot, volle Punktzahl

dem Team von Rico Penzkofer die volle Punktzahl von deren 50. Da Teamkollege Marek Cerveny beide Male Rang 4 holte, war die Penz-Mannschaft beim IRRC-Auftakt in den Niederlanden das stärkste Team. Grams fuhr im ersten Rennen noch als Dritter auf das Podest, musste aber im zweiten Lauf mit Bremsproblemen und deren Folgen kämpfen.

In der Supersport-Klasse gingen beide Siege an Ex-Endurance-Weltmeister Mathieu Lagrive. Im ersten Rennen hatte noch sein Landsmann Yves Bian die Pace gemacht, doch stürzte er drei Runden vor Schluss. Während Bian unverletzt blieb, sammelte Lagrive den Sieg. Der Schleizer Thomas Walter ging mit zwei vierten Plätzen nach Hause. ■

IDM

Oschersleben gelungen

Veranstalter und Promoter fühlten sich selbst überrascht: Der Auftakt in Oschersleben ist ein voller Erfolg geworden.

Von: **Toni Börner**

Die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft stand noch vor wenigen Monaten – wieder einmal – vor dem Aus, die Rettung erfolgte in letzter Sekunde. Umso überraschender ist es für alle Beteiligten – vom Veranstalter über Promoter bis zu den Fahrern und Fans –, wie überdurchschnittlich gut die erste Saisonveranstaltung in der Motorsport Arena über die Bühne gegangen ist.

„Wir sind einfach begeistert, wie dieses erste Wochenende in Oschersleben gelaufen ist“, so Serienmanager Normann Broy. „Das war beste Werbung für den Motorsport! Die Stimmung im Fahrerlager war durchweg positiv,

wir hatten keine schlimmen Unfälle und haben packende Rennen gesehen – bis auf eines wurden alle erst in der letzten Runde entschieden.“ Auch die Zuschauerzahlen können sich sehen lassen. Mit rund 5500 zahlenden Gästen hatte man ein deutliches Plus gegenüber zurückliegenden Jahren zu verzeichnen. „Auch optisch waren das mehr Zuschauer als jemals zuvor bei der IDM in

Oschersleben dabei waren“, fährt Broy fort.

„Der Anfang ist gemacht, jetzt schauen wir, dass wir genau darauf aufbauen können“, gibt er die Parole aus. „Klar, man kann sicher vieles anders oder besser machen, das ist auch unser eigener Anspruch. Nur die Basis stimmt absolut, da können wir mehr als optimistisch in die Zukunft blicken.“ ■



Da ist Leben in der Bude: IDM-Superbike in Oschersleben

NACHRICHTEN

MAIPOKAL HOCKENHEIM

Früher war der Mai-Pokal auf dem Hockenheimring eines der Highlights des deutschen Motorsportjahres. In jedem Jahr, wo die WM nicht auf dem Hockenheimring stattfand, wurde zu diesem Inter-Rennen geladen. Doch seit die GP-Piloten einen vollen Kalender haben und nicht mehr außerhalb der WM fahren dürfen, sind solche hochkarätige Inter-Rennen Geschichte. Nun soll dieser Event aber als Classic-Veranstaltung wiederbelebt werden. So finden vom 11. bis 13. Mai Rennen zur Klassik-Trophy statt, einer der Stargäste wird Dieter Braun sein. Dazu gibt es eine Gedenkparade an den im Februar verstorbenen „Mr. Superbike“ Peter Rubatto.

ALPE-ADRIA-MEISTERSCHAFT

In der Superstock-Klasse hat der Sachse Arnaud Friedrich am Slovakia-Ring mit zwei zweiten Plätzen einen starken Start in die Saison hingelegt. Beide Male gewann Michal Filla, Friedrich hielt einmal Horst Saiger und im zweiten Rennen Marko Jerman auf Distanz. Saiger fehlte im ersten Lauf ein halber Liter Sprit zu Platz 2. Bei den Superbikes gingen beide Siege an Julian Mayer. Die YART-Piloten Broc Parkes und Marvin Fritz hatten dominiert, fuhren aber vorzeitig an die Box; im zweiten Rennen starteten sie gar nicht.

TOURIST TROPHY Ian Hutchinson, der sich letztes Jahr bei einem Sturz in der Senior TT erneut sein lädiertes Bein ramponiert hatte, ist zurück im Sattel. Dem Engländer wurde letzte Woche der Fixateur vom Bein abgenommen, anschließend ging es für ihn in den Mallory Park, wo er die Honda-Fireblade testete. Hutchy will nun entscheiden, ob er die NorthWest 200 und die Isle of Man TT 2018 bestreiten wird. Als Ersatz stünde bei Honda Steve Mercer bereit.

Wenn zwei sich streiten...
Erster Saisonsieg
für Clément Desalle
und Kawasaki



KTM-Bann gebrochen

Der Bann ist gebrochen. Beim GP Russland am Maifeiertag führte der interne MXGP-KTM-Machtkampf zum ersten Sieg des Jahres für einen japanischen Hersteller – Clément Desalle auf Kawasaki.

Von: **Alex Hodgkinson**

Man sollte die enorme Leistung Desalles auf der schnellen Orlyonok-Strecke am Ufer des Schwarzen Meeres nicht unterschätzen, aber es war schnell klar, dass Antonio Cairoli nur Augen für seinen einzigen Rivalen hatte: Jeffrey Herlings.

„Schön, dass du es gesehen hast“, lachte der Niederländer am nächsten Morgen am Flughafen von Krasnodar, „aber, was soll's, wir sind Titelrivalen. Ich kann damit leben; am Ende des Tages hatte ich fünf Punkte mehr als er auf dem Konto.“

Es war ein hektischer Ausflug für Herlings: „Am Sonntagnachmittag war mein Kitbag nicht

angekommen. Die einzige Möglichkeit bestand darin, alles nach Sotschi zu fliegen, aber ich musste es persönlich abholen. Ich flog nachts hin, habe meine Klamotten um zehn Uhr morgens abgeholt und bin die Küstenstraße zurückgefahren. Ich bin wenige Minuten vor dem Pflichttraining ohne Schlaf seit Sonntagfrüh an der Strecke angekommen.“ Drei Stunden später fuhr Herlings zu einem erstaunlichen Sieg in der Qualifikation: „Jetzt freue ich mich auf mein Bett!“

Am Renntag war es auf einer überwässerten Rutschbahn noch beschwerlicher, ohne Risiko zu überholen, und Desalle, als Zweiter hinter Cairoli gestartet, wusste, dass es nur eine Chance gegen den schlaun Italiener geben würde.

Cairoli: WM-Duell Priorität

Auf der längsten Geraden der Strecke legte er seine Kawasaki flach in die Luft, verkürzte damit die Sprungdistanz und konnte Cairoli in der nachfolgenden Kurve austricksen. Der Belgier baute sofort einen komfortablen Vorsprung auf: „Ich fand einige gute Spuren heute, und wir hatten ein tolles Setup.“

Cairoli erleichterte seinen Auftrag. Von Anfang an hatte der Italiener nur Augen für Herlings im Hinterkopf. Seine Priorität war der WM-Kampf, und er wollte eindeutig die Möglichkeit verhindern, dass der Niederländer ihn nicht nur schlagen, sondern auch Desalle als Puffer verwenden könnte.

„Ich bin im Laufe der beiden Tage nie ganz mit der Strecke zurechtgekommen“, gab er zu. „Jeffrey und ich hatten nur Augen füreinander, aber schön, dass es sauber geblieben ist.“

! Die KTM-Titelaspiranten Jeffrey Herlings und Tony Cairoli belauerten sich gegenseitig. Kawasaki-Pilot Clément Desalle nutzte die Situation als lachender Dritter.

Nach zehn Minuten ließ Herlings locker, um Cairoлис Dreck zu entkommen, und plante einen Angriff in der Endphase.

Vier Runden vor Schluss hatte Desalle einen Vorsprung von sechs Sekunden vor Cairoli und weitere drei auf Herlings: „Es war mir klar, dass beide zum Schluss wieder angreifen würden, aber mein konstantes Tempo reichte gerade, sie auf Distanz zu halten.“

Herlings wusste, dass er nur eine einzige Chance bekommen würde, und eineinhalb Runden vor Schluss fuhr er mit Übergeschwindigkeit in einer Linkskurve unter Cairoli. Es fehlten die notwendigen Meter, um die Kurve zu fahren; er musste stark bremsen – und seine Chance war vorbei. Cairoli hatte ebenfalls keine Möglichkeit, einen letzten Angriff gegen Desalle zu starten, und so feierte der Kawasaki-Pilot einen knappen Sieg.

Lauf 2 war Herlings' Rache. Er sprintete gleich in Front, wehrte sich gegen Desalles frühen Angriff und feierte einen deutlichen Sieg. Cairoli kam als angeschlagener Fünfter an, nachdem ihn Tim Gajser und Romain Febvre eingeholt hatten.



HODGKINSON

MX2-Sieger Pauls Jonass – hier noch deutlich vor Jorge Prado



HODGKINSON

Gute Entwicklung: Max Nagl und TM

Die Fortschritte, die Max Nagl und das TM-Werk machen, war in der Qualifikation deutlich zu erkennen, als der Bayer in der Spitzengruppe mühelos mitfahren konnte und als Siebter weniger als zehn Sekunden hinter Herlings ins Ziel kam. Aber sein erster WM-Lauf war gleich in der Startkurve demoliert: „Ich bin mit anderen kollidiert; gestern waren es andere, heute ich.“ Vom letzten Platz war mehr als Platz 16 nicht mehr drin. In Lauf 2 lief es mit Rang 10 besser.

Jeremy Seewer fuhr zwei angriffslustige Läufe auf Platz 9 und 8, aber bei der Leistungsdi-

te unter den Top 10 war auf dieser einspurigen Strecke mehr nicht zu holen.

In der MX2-Klasse war Pauls Jonass wieder der König, aber der Lette hätte es in der letzten Runde fast verbockt.

Als Leader nach Lettland

„Wir hatten gute zwei Wochen seit Portugal, und ich habe die Intensität wiedergefunden. Ich will hier unbedingt gewinnen und als WM-Führender zu meinem Heim-GP in Lettland fahren.“ Nach einem Start-Ziel-Sieg in der Qualifikation konnte Jonass gleich in Runde 2 des ersten

Laufs die Führung von Jorge Prado übernehmen, und beide WM-Läufe folgten dem Muster der ersten drei GPs des Jahres. Die beiden Factory-KTMs liefen allen anderen davon, und Prado diktiert das Tempo, während Jonass sich damit zufriedengab, den jungen Spanier auf Distanz zu halten. Jedes Mal, wenn der Teenager das Tempo forcierte, reagiert der Lette sofort ... bis zur letzten Runde von Lauf 2.

„Ich habe den Sieg zu früh gefeiert,“ konnte Jonass im Nachhinein grinsen. Aber es hätte schiefgehen können. Prado hat sofort erkannt, dass das Tempo

nachgelassen hatte, griff auf seine letzte Energiereserven zu, und in der drittletzten Kurve unterfuhr er Jonass. Im entscheidenden Moment erkannte Jonass die Gefahr und rettete den Sieg, aber ein entschlossenerer Fahrer als Prado hätte ihn leicht niedergemäht. Es war eine gute Warnung, dass noch 28 Läufe zu fahren sind.

Henry Jacobi fuhr in den ersten Runden des ersten Laufes voll auf Angriff und war schon einmal vor der HRC-Honda von Calvin Vlaanderen auf Rang 6, bevor er die Boxenanlage ansteuerte: „Ich hatte plötzlich keine Hinterdremse mehr.“ ■

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MXGP

Orlyonok (RUS): 1. Mai, 6. WM-Lauf, Wetter: sonnig/24 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 20 Runden à 1,507 km (= 30,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Clément Desalle (B)	Kawasaki	20	33.30,843 m = 53,959 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+ 1,512 s
3. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	+ 3,489 s
4. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	20	+ 25,944 s
5. Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 34,132 s
6. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	20	+ 39,081 s
7. Romain Febvre (F)	Yamaha	20	+ 44,279 s
8. Julien Lieber (B)	Kawasaki	20	+ 45,440 s
9. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 45,952 s
16. Max Nagl (D)	TM	20	+ 1.18,893 m

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MXGP

2. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 20 Runden à 1,507 km (= 30,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	33.53,627 m = 53,355 km/h
2. Clément Desalle (B)	Kawasaki	20	+ 5,066 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	20	+ 15,098 s
4. Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 17,458 s
5. Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+ 19,176 s
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	20	+ 20,912 s
7. Julien Lieber (B)	Kawasaki	20	+ 41,868 s
8. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 47,040 s
9. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	20	+ 49,670 s
10. Max Nagl (D)	TM	20	+ 50,771 s

WM-STAND MXGP

1. Jeffrey Herlings (NL)	286 Punkte
2. Antonio Cairoli (I)	263
3. Clément Desalle (B)	212
4. Romain Febvre (F)	203
5. Gautier Paulin (F)	180
6. Glen Coldenhoff (NL)	152
7. Jeremy Van Horebeek (B)	150
8. Tim Gajser (SLO)	147
9. Jeremy Seewer (CH)	135
11. Max Nagl (D)	104

1. KTM	297 Punkte
2. Kawasaki	223
3. Yamaha	212

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MX2

Orlyonok (RUS): 1. Mai, 6. WM-Lauf, Wetter: sonnig/24 Grad. **1. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 20 Runden à 1,507 km (= 30,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	20	34.54,861 m = 51,795 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	20	+ 11,561 s
3. Ben Watson (GB)	Yamaha	20	+ 31,861 s
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	20	+ 36,859 s
5. Stephen Rubini (F)	KTM	20	+ 39,204 s
6. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	20	+ 40,899 s
7. Michele Cervellin (I)	Honda	20	+ 53,491 s
8. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	20	+ 58,912 s
9. Vsevolod Brylyakov (RUS)	Yamaha	20	+ 59,572 s
23. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	16	+ 4 Runden

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MX2

2. Lauf: 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 20 Runden à 1,507 km (= 30,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	20	34.38,909 m = 52,193 km/h
2. Jorge Prado (E)	Husqvarna	20	+ 1,630 s
3. Michele Cervellin (I)	Honda	20	+ 39,711 s
4. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	20	+ 40,600 s
5. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	20	+ 41,581 s
6. Ben Watson (GB)	Yamaha	20	+ 43,440 s
7. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	20	+ 1,06,039 m
8. Stephen Rubini (F)	KTM	20	+ 1,12,622 m
9. Jago Geerts (B)	Yamaha	20	+ 1,15,696 m
13. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	20	+ 1,26,652 m

WM-STAND MX2

1. Pauls Jonass (LV)	266 Punkte
2. Jorge Prado (E)	246
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	219
4. Ben Watson (GB)	176
5. Jed Beaton (AUS)	156
6. Calvin Vlaanderen (ZA)	130
7. Vsevolod Brylyakov (RUS)	127
8. Conrad Mewse (GB)	108
9. Henry Jacobi (D)	104
10. Thomas Covington (USA)	102

1. KTM	297 Punkte
2. Husqvarna	241
3. Yamaha	194

Enduro-WM Castelo Branco

Dritter Spitzenreiter

Beim dritten Enduro-GP in Portugal holte sich Alex Salvini mit zwei Tagessiegen die Führung in der Meisterschaft – er ist nun schon der dritte Leader auf der dritten Motorradmarke.

Von: **Robert Pairan**

Bei Hitze und Staub fühlte sich der Italiener fast heimisch und ließ die Konkurrenz am Samstag knapp hinter sich. Am zweiten Tag fuhr er

zunächst dem amtierenden GP-Sieger Steve Holcombe hinterher. Vor der letzten Sonderprüfung hatte er sich bis auf zweieinhalb Sekunden herangekämpft und riskierte alles: „Ich bin ‚All-in‘ gegangen“, freute sich der Husqvarna-Fahrer, nachdem er Holcombe 5 Sekunden abgenommen hatte und nach 74 Minuten Sonderprüfung mit 2,5 Sekunden vorn lag. „Ich hatte als Führender einfach zu viel zu verlieren“, verteidigte sich Holcombe. Der Brite hatte einen schlechten ersten Tag und war froh, unter die Top 3 zu kommen. ■



Punktgleich mit Remes: Alex Salvini

ENDURO-WM TAG 1

Castelo Branco (P), 5. Mai

1. Alex Salvini (I), Husqvarna 1:25:00,46 h
2. Jamie McCanney (GB), Yamaha +16,34 s
3. Christ. Nambotin (F), GasGas +20,55 s
4. Bradley Freeman (GB), Beta +26,78 s
5. Mathias Bellino (F), Honda +28,54 s
6. Steve Holcombe (GB), Beta +33,97 s
7. Loic Larrieu (F), Yamaha +49,05 s
8. Eero Remes (FIN), TM +57,00 s
9. Daniel McCanney (GB), GasGas +1:35,16 m
10. Matthew Phillips (AUS), Sherco +1:58,44 m

ENDURO-WM TAG 2

Castelo Branco (P), 6. Mai

1. Alex Salvini (I), Husqvarna 1:14:41,27 h
2. Steve Holcombe (GB), Beta +2,87 s
3. Christ. Nambotin (F), GasGas +13,17 s
4. Bradley Freeman (GB), Beta +13,86 s
5. Eero Remes (FIN), TM +23,94 s
6. Jamie McCanney (GB), Yamaha +29,83 s
7. Loic Larrieu (F), Yamaha +40,27 s
8. Christophe Charlier (F), Beta +42,75 s
9. Daniel McCanney (GB), GasGas +2:01,72 m
10. Thomas Oldrati (I), Honda +2:12,78 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand (nach 6 Läufen)

- | | |
|-----------------------------|-----------|
| 1. Eero Remes (FIN) | 84 Punkte |
| 2. Alex Salvini (I) | 84 |
| 3. Steve Holcombe (GB) | 78 |
| 4. Jamie McCanney (GB) | 73 |
| 5. Bradley Freeman (GB) | 60 |
| 6. Loic Larrieu (F) | 48 |
| 7. Christophe Nambotin (F) | 46 |
| 8. Aleksi Jukola (FIN), KTM | 36 |
| 9. Toni Eriksson (S), KTM | 32 |
| 10. Daniel McCanney (GB) | 31 |

Supercross-WM Las Vegas

Weltmeister-Stress

Jason Anderson und Husqvarna sind Supercross-Weltmeister geworden. Der 25-Jährige aus New Mexico sicherte sich den Titel mit Platz 5 beim Endlauf in Las Vegas.

Von: **Alex Hodgkinson**

Ich bin mental total an Ende“, gab er erleichtert zu. „Durch den Stress, dass die Titelscheidung erst heute beim Finale gelungen ist, hatte ich gestern Abend Magenbeschwerden. Aber wir haben es geschafft!“

Während Eli Tomac seinen 17. sinnlosen Tagessieg der letzten beiden Jahre verbuchte, fuhr Marvin Musquin, Andersons einziger Titelrivale, auf Rang 2 ins Ziel. Anderson wäre mit Platz 13

noch Meister geworden, aber er konnte schon in der zweiten Runde Platz 5 einnehmen und hielt sich vernünftigerweise von allen Rivalen fern. Er kam 29 Sekunden hinter Tomac ins Ziel, um sich den größeren Preis zu sichern. Es war ein historischer Abend für Husqvarna, die dank Zach Osborne auch den Ostküsten-

titel in der 250ccm-Klasse im zweiten Jahr hintereinander gewannen, während Musquin und Jordan Smith den Mattighofen-Erfolg mit den beiden Vizetiteln für KTM komplett machten. Nur in der Westküstenmeisterschaft konnte Yamahas Aaron Plessinger dem japanischen Werk einen Titel als Trostpreis sichern. ■

SUPERCROSS-WM

Las Vegas (USA), 5. Mai

1. Eli Tomac (USA) Kawasaki
2. Marvin Musquin (F) KTM
3. Blake Baggett (USA) KTM
4. Christian Craig (USA) Honda
5. Jason Anderson (USA) Husqvarna
6. Benny Bloss (USA) KTM
7. Weston Peick (USA) Suzuki
8. Dean Wilson (GB) Husqvarna
9. Justin Barcia (USA) Yamaha
10. Vince Friese (USA) Honda
11. Chad Reed (AUS) Husqvarna
12. Justin Brayton (USA) Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 17 Läufen

- | | |
|---------------------------|------------|
| 1. Jason Anderson | 356 Punkte |
| 2. Marvin Musquin | 347 |
| 3. Eli Tomac | 318 |
| 4. Blake Baggett | 285 |
| 5. Justin Brayton | 275 |
| 6. Weston Peick | 251 |
| 7. Dean Wilson | 208 |
| 8. Broc Tickle | 184 |
| 9. Cooper Webb | 181 |
| 10. Justin Barcia | 177 |
| 11. Malcolm Stewart | 169 |
| 12. Ken Roczen (D), Honda | 102 |

NACHRICHTEN

KAI HUCKENBECK IN EM-FINALSERIE

Der einzige deutsche EM-Fixstarter im EM-Challenge, Kai Huckenbeck, qualifizierte sich in Terenzano (I) als Sechster für die EM-Finalserie, die am 14. Juli in Güstrow gastiert. Der Russe Emil Saifutdinov siegte vor Mikkel Michelsen (DK), Josef Franc (CZ), Andrej Kudriashov (RUS) und Peter Kildemand (DK). Die Top 5 von 2017 sind gesetzt und drei Wildcards werden vergeben.

SPEEDWAY BUNDESLIGA BROKSTEDT + STRALSUND

Am 1. Maifeiertag bezwang der MSC Brokstedt die DMV White Tigers mit 31:23 Punkten. Das Rennen musste wegen Regen nach 9 Läufen abgebrochen werden. Vergangenen Samstag unterlag Nordstern Stralsund zu Hause gegen die Landshut Devils mit 35:52. Die Tabelle führt weiterhin Wittstock (2/4/110) vor Landshut (2/4/94) und Brokstedt (2/2/86) an.

LINDGREN GEWINNT „MASTER OF SPEEDWAY“

Der schwedische GP-Pilot Fredrik Lindgren gewann in Moorwinkelsdamm das „Master of Speedway“-Rennen mit dem Finalsieg. Finalzweiter wurde Przemyslaw Pawlicki vor Adrian Gala (beide Polen). Bester Deutscher wurde Max Dilger als Neunter, der das Finale nicht erreichte.

DIENER, SHANES UND FRANC LANGBAHNSIEGER

Evergreen Bernd Diener gewann am 1. Mai den ADMV-Goldhelm auf der Langbahn in Lübbenau vor Jörg Tebbe und Christian Hülshorst. Am gleichen Tag siegte Grasbahn-Europameister James Shanes in Dingolfing vor Michael Härtel und Stephan Katt. Den Langbahn-Klassiker in Plattling vergangenen Sonntag gewann 16 Stunden nach seiner Speedway-EM-Qualifikation im Finale der Tscheche Josef Franc (16 Punkte) vor dem Briten Andrew Appleton (14) und Jörg Tebbe (18).

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DB 11 Coupé Launch, MwSt. awb. Neu!
Ohne Zulassung, 500 km, Q Sonderlack Ceramic Grey, Leder obsidianschwarz, Vollaussattung!! Verbr. l/100 km/: in.orts 16.6, auß.orts 8.5, komb. 11.4, CO2 komb. 65 g/km, Eff. Kl.: G, 235.000,- €. Hofmann Automobile GmbH, Breslauer Str. 61, 56566 Neuwied, Tel. 0171/3669211, www.hofmann-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43980



Vantage GT8, Neu! Ohne Zulassung!
185 km, 328 kW, Nr. 149 von 150, Cinnabar Orange Metallic, Alcantara, Aeropack, Carbondach, LM Centerlock, 700 W Soundsystem, 298.000,- € (MwSt. awb.) Verbr. l/100 km: in.orts 19.6, auß.orts 10.4, komb. 13.8, CO2 komb. 321 g/km, Eff. Kl.: G, Hofmann Automobile GmbH, Breslauer Str. 61, 56566 Neuwied, Tel. 0171/3669211, www.hofmann-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43981

Bentley



Continental GTC, RHD, Traumwagen mit
Rechtslenker, deutsche Scheinwerfer, liebevoll gepflegt, Jahreswagenzustand, Vollaussattung, EZ 4/2008, 70084 km, 412 kW (560 PS), schwarz, Leder exklusiv, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 55.000,-, dr.oliver.stroh@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44034

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H



M6 Baureihe 6 Coupé, Vollaussattung,
EZ 04/2016, 24000 km, 412 kW (560 PS), dunkelgrau, Leder, Klima, 77.888,- € (MwSt. awb.) Autohaus Krotten, Stefan Krotten, In Dürrfeldslach 8, 66780 Rehlingen-Siersburg, Tel. 06835/6652, www.autohaus-krotten.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43996

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Ferrari

360/430/458 Challenge ges. 0171/4167106 H

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

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

Jaguar

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

Land Rover

AUTOHAUS
KRUMEY+GILLES



Land Rover / Range Rover ab 18.950,-
Discovery, Freelander, Evoque, Sport. Autohaus Krumey & Gilles GmbH, Cäcilienstr. 2-8, 45479 Mülheim-Ruhr, 0208-41975-15, www.krumey-gilles.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43963

Lotus

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

Maserati

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

Mercedes

VANSPTS.DE
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43957



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



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43951

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin Privatmann und Barzahler. Tel. 04351/44411, martin-spielerling@t-online.de

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
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes

CLSAMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 50000 km, NP: 160.000,-, VB 59.000,-, T. 0171/3491847

VANSPO RTS.DER
VanPartner by Mercedes-Benz



CITAN CP LINE! „CP LINE“ - HARTMANN
Citan 111 CDI, EZ 05/2016, ca. 13144 km, Aerodynamikpaket CP LINE (Front-, Seiten-, Heckspoiler), 18 Zoll Alu-Sportrad-satz MILO 1 mit Bereifung 225/40/R18, Euro 6, Klima, Panoramadach, Navi, Rückfahrkamera, Hecktüren, Dachreling und vieles mehr... 21.090,- € (MwSt. abw.)
VANSPO RTS.DER by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43956

Suche X-Klasse. Seriöse Abwicklung. Tel. 0171/7515577

Mini

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

Morgan

Aero / Plus 8 gesucht, mit BMW Motor. 0171/4167106

Nissan

370 Z, 40 Anniversary, 1 von 370 Stück, 22000 km, VB 28.900,-, Tel. 0171/8628507

Porsche

981 BOXSTER S/Cayman S, GT4
265 bis 345 kW, Hubr. bis zu 4,0 l
TÜV-Eintrag - Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

Sammler sucht 964, nur Coupé, Heckantrieb, Schalter. Seriöse und diskrete Abwicklung. Nur Privat, keine Händler. ponti1967@gmail.com, 0160/4680570

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

www.Rennsportshop.com

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

Porsche Felgen R20, Felgen neuw., nur 1 Saison gef., keine Makel, VB 3500,- €. 0176/84608781, j.speckhahn@web.de



991 911 Carrera S PDK, EZ 10/2014,
19900 km, 294 kW (400 PS), basalt-schwarz-metallic, Sitze Vollleder beige, Navi, Einpark vorne u. hinten, Turbokofelgen, Sportchrono, Sportabgas, Scheckheft, absoluter Topzustand, Klima, 97.500,- EUR. Düsseldorf, simon.buchalk@gmail.com
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43979

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

991 S Cabrio, EZ 2012, 4200 km, Schalter,
blau-met./blau, Leder DCM, von privat, 95.000,- €. T. 0521/1645691, ab 15 h

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

www.digitaletechnik.de

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

997 Cabrio, EZ 2010, 50000 km, 345 PS,
schwarz/schwarz, Vollleder, Klappenaus-puff, 19", Navi, Sammlerzustand, 68.000,- €. Tel. 0172-7797397

928 GT gesucht. 0171/4167106 H

Renn/Rallye

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

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

BELL
Rennfahrerhelme - Ihr Lieferant und Importeur
Service & Vertrieb
bs CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

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

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

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

Rennt transporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

Seat

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

Skoda

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



Jetzt für alle Tesla S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



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

Autotransporter



Exklusive Fahrzeugtransporte SENZ
Mit unserer Flotte von über 50 LKWs bieten wir von unserem Hauptsitz in Düsseldorf aus offene & geschlossene Fahrzeugtransporte - EUROPaweit - exklusiv@senz.de, www.senz.de H

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

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

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1

70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:

Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Rammes

Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:

Tim Rammes
Publisher Automobil; Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:

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

Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig

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

Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de

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

Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79

Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180

78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH

Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg

Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

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

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

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

Leserbriefe

Totalausfall mit Ansage

Zum Red-Bull-Crash in Baku
MSa 20/2018

Seinen 75. Geburtstag hat sich der „Driftwinkel-Advokat“ (Dr. Marko) wohl etwas anders vorgestellt! Statt eines möglichen Podiums ein Totalausfall mit Ansage. Beim Red-Bull-internen Debriefing hätte ich gerne mal „Mäuschen gespielt“. Der Überholversuch von Daniel Ricciardo war vielleicht etwas optimistisch, wohl wissend, dass er einen „Zucker-Kranken“ vor sich hat.

Hans-Werner Hansen,
D-40476 Düsseldorf

Was muss noch alles geschehen? Oder macht Red Bull gerne Werbung mit Negativ-Schlagzeilen (vorsätzliche Vernichtung hoher Ingenieursleistungen, ebenso Gefährdung anderer)?

Wilhelm Kurz,
D-73230 Kirchheim unter Teck

Ich bin mit Ihrer Kritik und den Meinungen der sogenannten Experten zum Unfall der Red-Bull-Piloten in Baku nicht einverstanden. Ich verstehe, wenn Herr Marko seinen Jungstar, den er zum Weltmeister pushen möchte, in Schutz nimmt. Aber man weiß mittlerweile auch, wie sich die Fahrer verhalten. Man kennt die Situationen, wenn Ricciardo zum Überholen ansetzt. Man weiß, wie Verstappen agiert. Und genau so ist es wieder passiert. Ricciardos Angriff mit DRS war gut gesetzt, nicht zu optimistisch, wie Ihre Redakteure es bezeichneten. Und auch fair, bis Verstappen wieder einmal gegen die Regeln zwei Mal die Linie wechselte. Dass zu diesem Zeitpunkt Ricciardo mit DRS und Geschwindigkeitsüberschuss an Verstappen dran war und diesen

BILD DER WOCHE



Ricardo van der Ende stopfte seinen McLaren-GT4 in die Brands-Reifenstapel

zweiten Linienwechsel von Verstappen nicht mehr kompensieren konnte, war in den Bildern abzusehen. Verstappens Heck zog formatfüllend in die Bordkamera von Ricciardo. Wo sollte er in diesem Moment noch hin? Die höhere Geschwindigkeit und der Dreck auf der Linie nahe der Boxenmauer taten ihr Übriges.

Bernd Zipperling,
D-57074 Siegen

Fahrer mit mehr Gefühl bevorzugen

Neue Formel-1-Regeln
MSa 20/2018

Beim Thema Telemetrieverbot muss ich Alonsos Aussage („Dann müssen sie aber erst die Autos simpler machen, mit der komplexen Technik von heute geht das nicht“) widersprechen! Wenn die Programme zur Steuerung des gesamten Autos nicht zu sehr auf Hunderte Techniker und Computer im Hintergrund zugeschnitten wären, sondern auf möglichst autarken Betrieb auf der Strecke, wäre das alles kein Problem. Und

dann wäre der bessere Fahrer wieder im Vorteil, nicht der bessere Computer-Zocker mit der größeren Anzahl Techniker und PC-Teraflops hinter sich. Das sollte den besseren Fahrer mit dem besseren Gefühl für das Fahrzeug bevorzugen. Das zu überwachen ist allerdings eine gewaltige Herausforderung! Die Aero-Restriktionen für 2019 kommen spät. Man hätte schon bei Vergrößerung der Fahrzeug- und Frontflügelbreite für 2017 den neutralen Mittelteil der Frontflügel überproportional vergrößern müssen, damit Überholen erleichtert wird. Dann wären die Überlegungen mit größeren Heckflügel-Flaps zur Erhöhung des ohnehin nur künstlichen DRS-Effekts überflüssig.

Erich Wackernell,
per E-Mail

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

10.–13. Mai: ADAC 24h-Rennen Nürburgring

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 09. Mai

18.00 Langstrecken-WM, Spa (Zus.) Eurosport 1

Donnerstag, 10. Mai

23.15 24h Nürburgring, 1. Qualifying (Zus.) NITRO

Freitag, 11. Mai

10.55 F1 Barcelona, FP1 **LIVE** N-TV

11.00 WTCR Hungaroring (Zus.) Eurosport 1

14.55 F1 Barcelona, FP2 **LIVE** N-TV/ORF1

18.30 24h Nürburgring, Top 30 Quali **LIVE** NITRO

Samstag, 12. Mai

09.30 DRM/Rallye Masters Sulingen (Zus.) N-TV

10.00 WTCR Nürburgring, 1. Lauf (Wh.) Eurosport 1

11.00 WTCR Nürburgring, 2. Lauf **LIVE** Eurosport 1

11.05 Formel-3-EM Pau, 1. Lauf **LIVE** N-TV

12.00 WTCR Nürburgring, 3. Lauf **LIVE** Eurosport 1

14.00 F1 Barcelona, FP3 und Qualifying **LIVE** RTL

14.45 24h Nürburgring, das Rennen **LIVE** NITRO

ca. 14.50 F1 Barcelona, Qualifying **LIVE** SRF info/ORF1

ab 14.35 F2 Baku, die Rennen (Aufz.) Sport 1+

16.35 F2 Barcelona, Hauptrennen **LIVE** Sport 1+

21.30 IndyCar, Indianapolis **LIVE** (Wh. So 19.00) Sport 1 US

Sonntag, 13. Mai

01.30 NASCAR Cup Series, Kansas **LIVE** Motorvision TV

05.30 24h Nürburgring, das Rennen **LIVE** (Forts.) NITRO

11.25 F2 Barcelona, Sprintrennen **LIVE** Sport 1+

12.30 Supercup Barcelona, Rennen **LIVE** Eurosport 2

ca. 14.00 F1 Barcelona, Vorberichte & Rennen **LIVE** RTL/ORF1

14.45 F1 Barcelona, Rennen **LIVE** SRF2/SRF info

18.05 Europ. Le Mans Series, Monza (Zus.) motorsport.tv

Montag, 14. Mai

03.55 F1 Barcelona, Rennen (Wh.) ORF1

ab 13.00 WTCR Nürburgring, die Rennen (Wh.) Eurosport 1

Motorrad

Samstag, 12. Mai

10.30 Superbike-WM Imola, Super Pole **LIVE** Eurosport 2

12.40 Superbike-WM Imola, 1. Rennen **LIVE** Servus TV

13.00 Superbike-WM Imola, 1. Rennen **LIVE** Eurosport 2

14.00 EWC Slovakiaring, Rennen **LIVE** Eurosport 2

Sonntag, 13. Mai

11.30 Supersport-WM Imola, Rennen **LIVE** Eurosport 2

12.00 MX2-WM Kegums, 1. Lauf **LIVE** motorsport.tv

12.40 Superbike-WM Imola, 2. Rennen **LIVE** Servus TV

13.00 MXGP-WM Kegums, 1. Lauf **LIVE** motorsport.tv

13.30 MXGP-WM Kegums, 1. Lauf **LIVE** Eurosport 2

14.00 MX2-WM Kegums, 1. Lauf (Aufz.) Eurosport 2

15.00 MX2-WM Kegums, 2. Lauf **LIVE** ES2/msp.tv

16.00 MXGP-WM Kegums, 2. Lauf **LIVE** ES2/msp.tv

18.30 Supersport-WM Imola, Rennen (Aufz.) Eurosport 1

19.00 Superbike-WM Imola, 2. Rennen (Aufz.) Eurosport 1

Montag, 14. Mai

ab 12.00 Superbike-WM Imola, die Rennen (Wh.) Eurosport 1

Internet/Livestream

Sonntag, 13. Mai

ca. 11.05 Formel-3-EM Pau, 2. Lauf **LIVE**
www.fiaf3europe.com

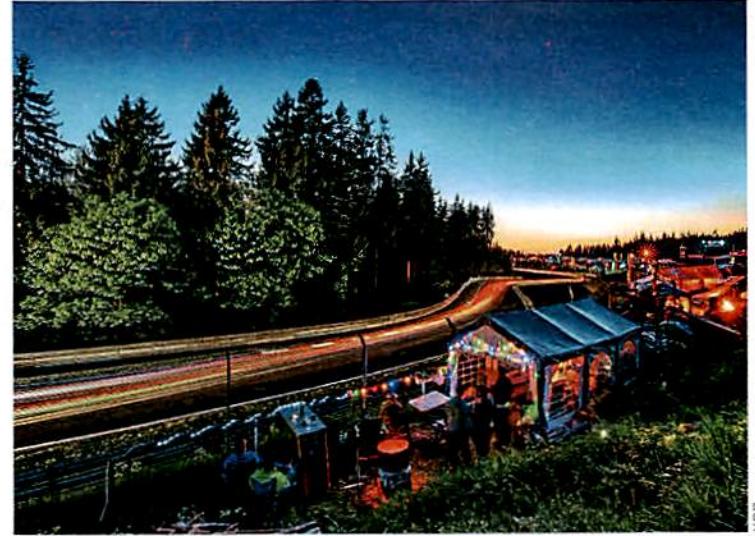
ca. 14.00 Rallycross-WM Mettet, Halbfinals & Finale **LIVE**
www.fiaworldrallycross.com

ca. 15.15 Formel-3-EM Pau, 2. Lauf **LIVE**
www.fiaf3europe.com

Vorschau



Formel 1 Grand Prix von Spanien: Geht die Saison in Barcelona chaotisch weiter?



24h-Rennen Nürburgring: Alle Infos zur größten Motorsport-Party Deutschlands

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

10.–12.05. Tourenwagen/WTCR, Nürburgring D

12.05. IndyCar Series, Indianapolis/Indiana USA

12.05. NASCAR Cup Series, Kansas City/Kansas USA

12./13.05. 24h-Rennen, Nürburgring D

12./13.05. Formel-3-EM, Pau (+ F. Renault/GT4-ES) F

13.05. Formel 1, Barcelona (+ F2/GP3/Supercup) E

13.05. Rallycross-WM, Mettet B

13.05. European Le Mans Series, Monza I

Motorrad

10.05. Speedway Nordhastedt & Wolfslake D

10.05. Speedway Best Pairs, Landshut D

10.05. Langbahn-GP, Herxheim D

10.05. Grasbahnrennen, Lüdinghausen D

12.05. Endurance-WM (EWC), 8h Slovakiaring SK

12.05. Speedway-GP, Warschau PL

12.05. Grasbahn-EM Semifinale, Wittstock D

12./13.05. Superbike-/Supersport-WM, Imola I

13.05. Motocross-WM, Kegums LV

13.05. Seitenwagen-Cross-WM, Kramolin CZ

JETZT TICKET SICHERN
WWW.SPORTAUTO.DE/EVENT

sport **auto** **HIGH** **PERFORMANCE** **DAYS 2018**

HEISS

RAUT

WIL



01.-03. JUNI 2018
HOCKENHEIMRING
TUNER GRAND PRIX
DRIFT CHALLENGE
1/8-MEILE-SPRINT
TUNER-MESSE
TAXI-FAHRTEN

SUPERIOR PARTNER



CLASSIC PARTNER



BASIS PARTNER



SONAX