

**MOTOR
SPORT**
aktuell

NR. 28 / 27. JUNI 2018

Formel 1: GP Frankreich

Hamilton top, Vettel floppt



Moto2-Interview: Marcel Schrötter
**Schrötter peilt das
Moto2-Podium an**

VLN-Langstreckenmeisterschaft
**Frikadelli: Sieg auf
der Nordschleife**

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



DTM-Rennen auf dem Norisring
**BMW-Star Wittmann:
Heimsieg in Bayern**



Superbike-WM in Laguna Seca
**Wie Jonathan Rea die
Gegner zermürbt**



Bergrennen am Pikes Peak
**Elektrisierender VW-
Sieg am Pikes Peak**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Wie Hamilton zum Frankreich-Sieg spazierte S. 4
- Formel 1** GP Le Castellet: Die Statistiken zum Rennen S. 6
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager, Kommentar, Dinos in der Krise S. 8
- Formelsport** Formel 2 Paul Ricard, Formel 3 Norisring S. 10
- Formelsport** F1-Hintergründe und IndyCar Road America S. 12
- Sportwagen** Frikadelli-Porsche siegt beim 3. VLN-Lauf S. 14
- Sportwagen** Nachlese 24h Le Mans, weitere Nachrichten S. 16
- Bergrennen** VWs Elektro-Renner fährt Pikes-Peak-Rekord S. 18
- Rallye** Interview Tidemand, News, 4. Lauf zur ÖRM S. 20
- Tourenwagen** Massencrash bei der WTCR in Vila Real S. 22
- DTM** Mortara und Wittmann siegen am Norisring S. 24
- Tourenwagen** Neues aus DTM, NASCAR und Co. S. 27
- Trucksport** EM-Zwischenbericht, Vorschau Truck Grand Prix S. 28

Motorrad:

- Historie** Legenden zu Gast bei der Sachsenring Classic S. 30
- Motorrad-WM** Interview mit Moto2-Pilot M. Schrötter S. 32
- MotoGP** Testfahrten in Barcelona und Technik-Hintergründe S. 34
- Motorrad-WM** News aus den Klassen, Vorschau Assen S. 36
- Superbike-WM** Rea in Laguna Seca eine Klasse für sich S. 37
- Straßensport** Seitenwagen-WM Sachsenring, Nachrichten S. 39
- Offroad** ADAC MX Masters, Langbahn, US-Motocross S. 40
- Offroad** Speedway-WM/-Bundesliga und weitere News S. 42

Leserservice:

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



14 Erst flicken, dann siegen: Frikadelli Racing beendete seine Durststrecke mit einem Sieg in der VLN



11 Auf dem Norisring flogen in der Formel 3 die Fetzen. Ein Schutzengel rettete zwei Piloten



30 Sachsenring Classic: Knapp 700 Teilnehmer trotzten bei der großen PS-Party dem Schmutzelwetter



40 Motocross-Überflieger: Spektakuläre Aktionen gab es beim dritten ADAC MX Masters-Rennen in Bielstein

ADAC/BAUERSCHMIDT

DINOS IM FREIEN FALL

Für Williams und McLaren geht es nur noch bergab. In Paul Ricard lagen die beiden Traditionsteams, die zuletzt 2012 siegten, auf den hintersten Positionen. Wie konnte es so weit kommen?

Seite 9

NEUE SIEGER IN DER LMP2

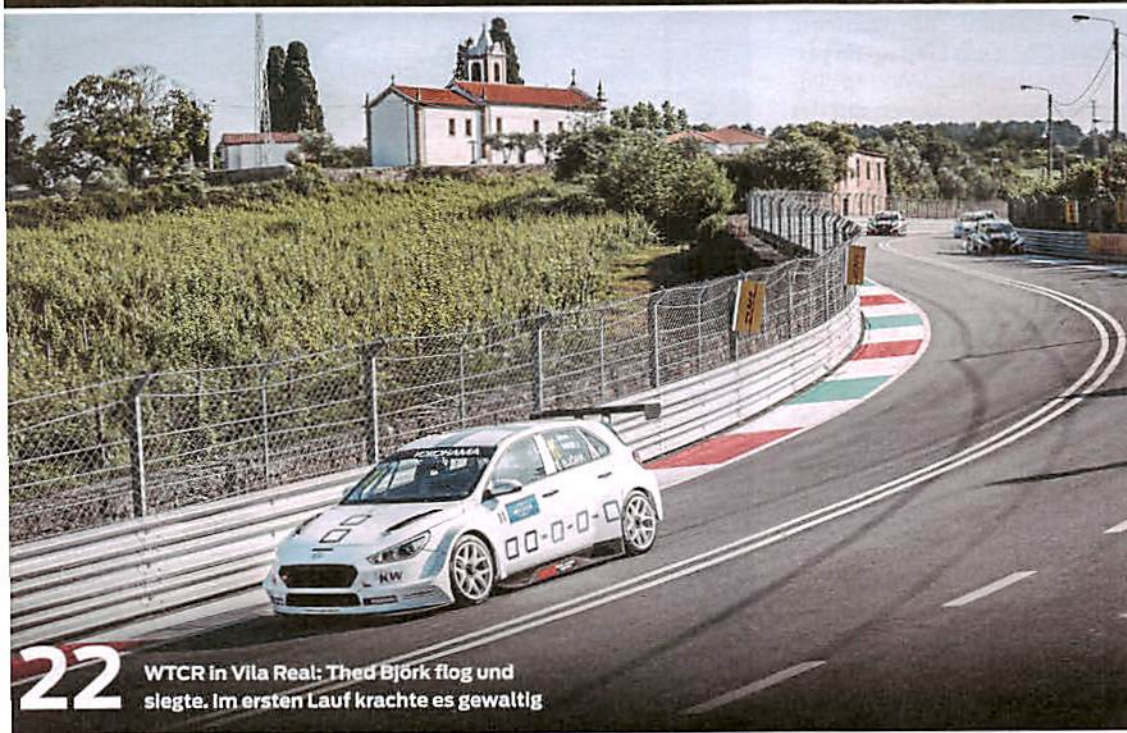
Die Stewards wirbelten das Klassement für die 24h Le Mans durcheinander. Das siegreiche LMP2-Team G-Drive wurde ausgeschlossen. In der GTE Pro rätselt man über Porsches Boxenstopps.

Seite 16

INTERVIEW SCHRÖTTER

Moto2-Fahrer Marcel Schrötter spricht im Interview über sein bisheriges WM-Jahr, die Weiterentwicklung seines Motorrads, über das, was er aus zwei Stürzen lernte und seine Podest-Ambitionen.

Seite 32



22 WTCR in Vila Real: Thed Björk flog und siegte. Im ersten Lauf krachte es gewaltig

WTCR

Vettel bestraft sich

Lewis Hamilton holte sich die WM-Führung mit einem überlegenen Sieg beim GP Frankreich zurück. Sebastian Vettel zerstörte sich sein Rennen schon in der ersten Kurve. Die wichtigsten Fragen zum Comeback von Paul Ricard beantworten wir in unserer Rennanalyse.

Von: **Michael Schmidt**

War die Strafe für Vettel zu niedrig?

Sebastian Vettels Rennen war nach 590 Metern praktisch schon zu Ende. Der Ferrari-Pilot fuhr sich am linken Hinterreifen des Mercedes von Valtteri Bottas den Frontflügel ab, musste nach einer Runde an die Box, startete von Platz 17 eine Aufholjagd, musste aber beim zweiten Boxenstopp eine Fünfsekunden-Strafe absitzen. Die Quittung war der fünfte Platz mit einem Auto, das gut für Rang 2 gewesen wäre. Lewis Hamilton fand, dass Vettel zu billig davongekommen ist: „Er hat das Rennen von Valtteri zerstört und kam trotzdem noch vor ihm ins Ziel.“ Max Verstappen meinte höhnisch: „Man sollte ihn jetzt mal fragen, ob er seinen Fahrstil ändert.“

Vettel ging auf die Seitenhiebe der Kollegen nicht groß ein und erklärte den Unfall aus seiner Sicht: „Ich hatte einen guten Start, hing hinter Lewis im Windschatten und sah, wie außen Bottas und Verstappen heranfliegen. Als Bottas seinen Platz zurückholen wollte, saß ich in der Falle. Ich war zu dicht an Hamilton dran, verlor Grip und konnte nirgendwo hin.“ Vettel verstand das nicht als Ausrede, sondern als Erklärung. Er sagte aber auch: „Ich wusste nicht, was ich anders hätte machen sollen. Du steigst nicht 200 Meter vor der Kurve auf die Bremse, nur weil es dort eng werden könnte.“

Die Sportkommissare verhängten die kleinste von vier möglichen Strafen. Es gibt fünf und zehn Sekunden, eine Boxendurchfahrt und eine Stop-and-

Go-Strafe im Angebot. FIA-Rennleiter Charlie Whiting erklärte: „Die Sportkommissare haben die Entscheidung zeitnah getroffen, und sie war konform mit ähnlichen Vergehen.“ Vielleicht wäre die Strafe anders ausgefallen, hätte man gewusst, dass der Täter am Ende vor dem Opfer ins Ziel kommt.

Warum war Mercedes so stark?

Lewis Hamilton musste nur bis zu seinem Boxenstopp in Runde 33 Gas geben. Danach verordneten ihm die Ingenieure Schongang. Erst als Max Verstappen bis auf 3,2 Sekunden aufschloss, warf Hamilton noch einmal kurz den Turbo an. Er zog mühelos wieder davon. Hätte ihm Sebastian Vettel ohne den Unfall beim Start gefährlich werden können? „Schwer zu sagen. Ich bin immer auf anderen Reifen als er gefahren“, meinte der Ferrari-Pilot. „Wir waren auf jeden Fall besser als in Barcelona und hatten keine Probleme mit den Reifen.“

Der Mercedes-Konter nach der Niederlage von Montreal hatte viele Gründe. Ganz oben steht der neue Motor. 10 PS extra machen mindestens eine Zehntel auf der Uhr. Minimale Aerodynamik-Upgrades verbesserten die Aero-Balance. Die Ingenieure fanden schon am Freitag die perfekte Abstimmung. Wie in Barcelona kamen die Reifen mit der dünneren Lauffläche zum Einsatz. Wieder brachte Mercedes die Reifen ohne Probleme in ihr Fenster. Das kann kein Zufall sein, auch wenn Mercedes das Reifenthema kleinredet. Die dünnere Lauffläche bewegt sich weniger. Das hält die Aerodynamik stabil. Sicher kein Nachteil. Dazu kamen das Mercedesfreundliche Streckenlayout und die moderaten Temperaturen im Rennen. So konnte Red Bull seinen Vorteil beim Reifenverschleiß nicht ausspielen.

Was bremste Bottas bei der Aufholjagd?

Vettel schlitzte dem Mercedes mit der Nummer 77 den linken Hinterreifen auf. Obwohl Bottas



Die Franzosen erlebten beim Heimspiel ein Waterloo. Pierre Gasly und Esteban Ocon klickten sich schon in Runde 1 raus

n doppelt



Schon in Kurve 1 nimmt Sebastian Vettel unfreiwillig den Silberpfeil von Valtteri Bottas auf die Hörner



Daniel Ricciardo musste den sicher geglaubten Podiumsplatz noch an Kimi Räikkönen abgeben. Zwei Flaps am Frontflügel waren abhandengekommen

auf Anraten der Ingenieure im Schnecken tempo zur Box zurückrollte, zerfledderten Gummifetzen den Boden rund um die Hinterräder. Damit fehlten die künstlich erzeugten Luftwirbel, um den Diffusor zu versiegeln. Das kostete Abtrieb im Heck.

Auf die reine Rundenzeit bezogen machte der Schaden nur zwei Zehntel aus. Doch weil die Aero-Balance komplett verschoben war, verlor der Fahrer das Vertrauen ins Auto: „Es war kriminell zu fahren. Ich spürte das Heck nicht mehr und kam nicht richtig aus den Ecken raus.“ Ein langsamer Boxenstopp kostete zusätzlich 6,3 Sekunden. Der Mercedes fiel vom hinteren Wagenheber. An Kevin Magnussen biss sich Bottas die Zähne aus. Wegen der schlechten Traktion musste der Finne seine Überholmanöver in die Kurven verlegen. Dort war der HaasF1 zu schnell.

Welche Probleme hatte Red Bull?

Red Bull holte 30 Punkte trotz technischer Schwierigkeiten. Max Verstappen rapportierte nach dem Boxenstopp lästige Vibrationen. Ein Auswuchtgewicht eines Vorderreifens hatte sich selbständig gemacht. „Die Vibrationen haben Max keine Zeit gekostet, aber sie waren störend“, berichtete Teamchef Christian Horner. Daniel Ricciardo meldete in Runde 23 Abtriebsverlust an der Vorderachse. Beim Boxenstopp sahen die Mechaniker, dass am linken Frontflügel zwei Flaps fehlten. „Wahrscheinlich hat Daniel Trümmerteile getroffen“, vermutete Horner. Da Ricciardo nach dem Reifenwechsel aber auch auf der rechten Flügelseite Flaps verloren hatte, könnte es sich auch um einen Montagefehler gehandelt haben. „Das hat mich das Podium gegen Kimi gekostet. Ich bekam immer mehr Untersteuern, und das hat die Vorderreifen ruiniert“, ärgerte sich Ricciardo.

Warum wurde Sainz langsamer?

Carlos Sainz lag bis zur 49. Runde auf Platz 6, als er plötzlich

einen Leistungsverlust spürte: Die MGU-K meldete sich ab. Das erinnert an den Schaden von Ricciardo in Monte Carlo. Damit fehlten 163 PS. In Monte Carlo kann man seinen Platz trotz des Handicaps verteidigen, in Paul Ricard nicht. Magnussen und Bottas nutzten die Schwäche sofort aus. Sainz konnte sich bei der VSC-Phase wegen des Reifenplatzers von Lance Stroll bedanken, dass er nicht noch weiter abrutschte. Er rettete den achten Platz mit 4,8 Sekunden Vorsprung vor Teamkollege Nico Hülkenberg.

Warum wurde so viel überholt?

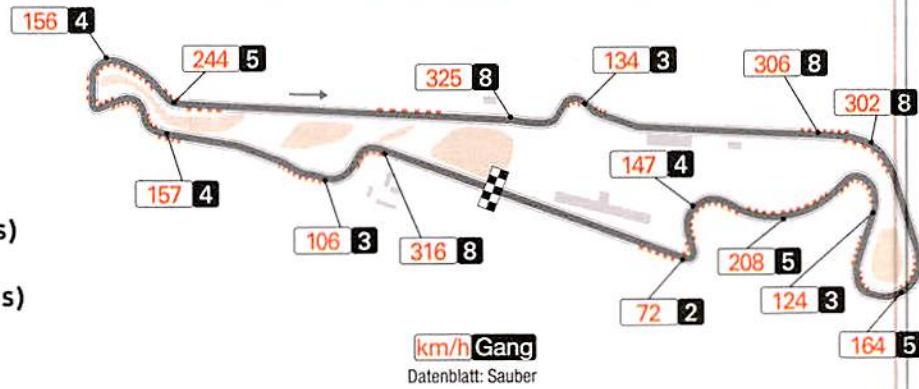
Im Vorfeld hatten die Fahrer über die Schikane auf der Mistral-Geraden geschimpft. Sie befürchteten trotz 700 Meter DRS-Zone vor der Schikane eine weitere langweilige Prozedur und forderten FIA-Rennleiter Charlie Whiting auf, im nächsten Jahr die Originalversion mit der 1,8 Kilometer langen Geraden zu wählen. Im Rennen kam alles ganz anders. 57 Überholmanöver sind Saisonrekord. Whiting schließt eine Änderung der Streckenführung nicht aus, will aber in Spielberg noch einmal mit den Piloten reden: „Mal schauen, was sie jetzt sagen.“

Es waren glückliche Umstände, die zu den vielen Positionswechseln führten. Nach einer Runde lagen die Mitfavoriten Vettel und Bottas am Ende des Feldes. Ihre Aufholjagd würzte den Grand Prix. Die Leichtigkeit, mit der sie nach vorne stießen, zeigte die Zweiklassengesellschaft im Feld. Vettel, der mit 11 Überholmanövern die Rangliste anführte, nannte noch einen weiteren Grund: „Auf der Gerade blies kräftiger Gegenwind. Da hast du vom Windschatten auf dem zweiten Teil der Gerade profitiert. Mit Rückenwind wäre es sicher schwieriger geworden.“ Nico Hülkenberg ergänzte: „Bei Gegenwind leidet nur der Vordermann. Der Verfolger hängt im Windschatten. Damit wirkt der DRS-Effekt doppelt.“ Gute Nachricht für den GP Österreich. Die FIA installiert eine dritte DRS-Zone von 700 Metern Länge zwischen den Kurven 1 und 3. ■

GP PAUL-RICARD-KURS : 8. VON 21 LÄUFEN / 24. JUNI 2018

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,842 km**
 Runden: **53**
 Distanz: **309,626 km**
 Zuschauer: **65 000**
 Wetter: **25 Grad, bewölkt**
 Topp speed Qualifikation: **337,5 km/h (Pérez)**
 Topp speed Rennen: **343,0 km/h (Bottas)**
 Gangwechsel/Runde: **48**
 Volllastanteil: **72% (1175 m = 15,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,67 Liter**
 Führungswechsel: **2**



STARTAUFGSTELLUNG

Rang	Fahrer	Team	Zeit	Punkte
1	Lewis Hamilton, GB	Mercedes	1.30,029 min	44
2	Valtteri Bottas, FIN	Mercedes	1.30,142 min	77
3	Sebastian Vettel, D	Ferrari	1.30,400 min	5
4	Max Verstappen, NL	Red Bull-Renault	1.30,705 min	33
5	Daniel Ricciardo, AUS	Red Bull-Renault	1.30,895 min	3
6	Kimi Räikkönen, FIN	Ferrari	1.31,057 min	7
7	Carlos Sainz, E	Renault	1.32,126 min	55
8	Charles Leclerc, F	Sauber-Ferrari	1.32,635 min	16
9	Kevin Magnussen, DK	HaasFI-Ferrari	1.32,930 min	20
10	Romain Grosjean, F	HaasFI-Ferrari	keine Zeit	8
11	Esteban Ocon, F	Force India-Mercedes	1.32,075 min	31
12	Nico Hülkenberg, D	Renault	1.32,119 min	27
13	Sergio Pérez, MEX	Force India-Mercedes	1.32,454 min	11
14	Pierre Gasly, F	Toro Rosso-Honda	1.32,460 min	10
15	Marcus Ericsson, S	Sauber-Ferrari	1.32,820 min	9
16	Fernando Alonso, E	McLaren-Renault	1.32,976 min	14
17	Stoffel Vandoorne, B	McLaren-Renault	1.33,102 min	2
18	Sergey Sirotkin, RUS	Williams-Mercedes	1.33,636 min	35
19	Lance Stroll, CDN	Williams-Mercedes	1.33,729 min	18
20	Brendon Hartley, NZ ¹⁾	Toro Rosso-Honda	1.33,025 min	28

RENNERGEBNIS

Rang	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1.	Hamilton	53/52 ²⁾	1:30.11,385 min = 206,025 km/h	ss/s	1 (24,310 s)	1.34,509 min
2.	Verstappen	53	+ 7,090 s	ss/s	1 (24,395 s)	1.34,275 min
3.	Räikkönen	53	+ 25,888 s	us/ss	1 (24,289 s)	1.34,398 min
4.	Ricciardo	53	+ 34,736 s	ss/s	1 (24,309 s)	1.35,382 min
5.	Vettel	53	+ 1.01,935 min	us/s/ss	2 (1.03,641 min)	1.34,485 min
6.	Magnussen	53	+ 1.19,364 min	us/s	1 (25,419 s)	1.35,425 min
7.	Bottas	53	+ 1.20,632 min	ss/s/ss	2 (58,621 s)	1.34,225 min
8.	Sainz	53	+ 1.27,184 min	us/s	1 (25,423 s)	1.35,638 min
9.	Hülkenberg	53	+ 1.31,986 min	s/us	1 (25,016 s)	1.35,873 min
10.	Leclerc	53	+ 1.33,873 min	us/ss	1 (25,026 s)	1.35,977 min
11.	Grosjean	52		us/ss	1 (29,996 s)	1.35,695 min
12.	Vandoorne	52		ss/us	1 (24,399 s)	1.36,675 min
13.	Ericsson	52		ss/us	1 (24,295 s)	1.36,494 min
14.	Hartley	52		us/ss	1 (24,297 s)	1.36,839 min
15.	Sirotkin ⁴⁾	52		us/s	1 (26,273 s)	1.38,300 min
16.	Alonso	50	Aufhängung (P 17)	ss/s/us	2 (50,577 s)	1.35,133 min
17.	Stroll	48	Reifenplatzer (P 14)	us/s	1 (26,576 s)	1.38,319 min
18.	Pérez	27	Wasserleck (P 11)	s		1.38,319 min
19.	Ocon	0	Unfall (P 10)	us		
20.	Gasly	0	Unfall (P 11)	ss		

1) Reifenfolge: hs = hypersoft, us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, sh = superhart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box, 2) Runden in Führung, Bestwerte in Rot, 3) 10 Sekunden addiert, 4) 5 Sekunden addiert, 5) 30-Sekunden-Strafe addiert

FAHRER-WM

1.	Hamilton ³⁾	145 Punkte
2.	Vettel ³⁾	131 Punkte
3.	Ricciardo ²⁾	96 Punkte
4.	Bottas	92 Punkte
5.	Räikkönen	83 Punkte
6.	Verstappen	68 Punkte
7.	Hülkenberg	34 Punkte
8.	Alonso	32 Punkte
9.	Sainz	28 Punkte
10.	Magnussen	27 Punkte
11.	Gasly	18 Punkte
12.	Pérez	17 Punkte
13.	Ocon	11 Punkte
14.	Leclerc	11 Punkte
15.	Vandoorne	8 Punkte
16.	Stroll	4 Punkte
17.	Ericsson	2 Punkte
18.	Hartley	1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	5:3
Vettel – Räikkönen	7:1
Ricciardo – Verstappen	3:5
Alonso – Vandoorne	8:0
Sirotkin – Stroll	4:4
Pérez – Ocon	2:6
Gasly – Hartley	6:2
Grosjean – Magnussen	2:6
Hülkenberg – Sainz	4:4
Ericsson – Leclerc	2:6

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes ³⁾	237 Punkte
2. Ferrari ³⁾	214 Punkte
3. Red Bull-Renault ²⁾	164 Punkte
4. Renault	62 Punkte
5. McLaren-Renault	40 Punkte
6. Force India-Mercedes	28 Punkte
7. HaasFI-Ferrari	27 Punkte
8. Toro Rosso-Honda	19 Punkte
9. Sauber-Ferrari	13 Punkte
10. Williams-Mercedes	4 Punkte

Startnummer
 1) Versetzung ans Ende des Feldes wegen Austausch von drei Motorelementen (Motor, Turbolader, MGU-H)

GRAND PRIX FRANKREICH, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.32.231 min	25
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,140 s	29
3. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,296 s	25
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,772 s	23
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,941 s	19
6. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,087 s	22
7. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,100 s	15
8. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,454 s	23
9. Sergio Pérez	Force India	+ 1,488 s	26
10. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,877 s	23
11. Carlos Sainz	Renault	+ 2,027 s	25
12. Esteban Ocon	Force India	+ 2,253 s	14
13. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,282 s	21
14. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,361 s	21
15. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,433 s	25
16. Fernando Alonso	McLaren	+ 2,631 s	20
17. Lance Stroll	Williams	+ 2,650 s	28
18. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,762 s	24
19. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 2,790 s	24
20. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,874 s	25

GRAND PRIX FRANKREICH, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.33.666 min	3
2. Carlos Sainz	Renault	+ 1,287 s	3
3. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,346 s	5
4. Fernando Alonso	McLaren	+ 2,699 s	4
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 3,090 s	5
6. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 3,881 s	4
7. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 4,651 s	5
8. Marcus Ericsson	Sauber	+ 4,784 s	3
9. Sergio Pérez	Force India	+ 5,975 s	4
10. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 6,072 s	3
11. Esteban Ocon	Force India	+ 6,421 s	4
12. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 7,077 s	3
13. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 16,045 s	3
14. Lance Stroll	Williams	+ 28,733 s	4
15. Sergey Sirotkin	Williams	+ 30,427 s	5
16. Kevin Magnussen	HaasFI	keine Zeit	1
17. Brendon Hartley	Toro Rosso	keine Zeit	3
18. Romain Grosjean	HaasFI	keine Zeit	1
19. Nico Hülkenberg	Renault	keine Zeit	2
20. Max Verstappen	Red Bull	keine Zeit	3

GRAND PRIX FRANKREICH, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.32.539 min	27
2. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,704 s	31
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,732 s	24
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,887 s	29
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,150 s	35
6. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,160 s	30
7. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,617 s	7
8. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,861 s	24
9. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,918 s	33
10. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,996 s	35
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,528 s	30
12. Carlos Sainz	Renault	+ 2,547 s	33
13. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 2,633 s	28
14. Charles Leclerc	Sauber	+ 3,044 s	33
15. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 3,158 s	31
16. Esteban Ocon	Force India	+ 3,166 s	25
17. Lance Stroll	Williams	+ 3,397 s	34
18. Sergey Sirotkin	Williams	+ 3,431 s	35
19. Sergio Pérez	Force India	+ 3,541 s	13
20. Marcus Ericsson	Sauber	keine Zeit	0

STATISTIK DES WOCHENENDES

60

Charles Leclerc stellte seinen Sauber in der Frankreich-Qualifikation sensationell auf den achten Startplatz. Und das Ganze auch noch ohne glückliche Umstände. Es ist 60 Rennen her, dass ein Auto des Schweizer Rennstalls so weit vorne losfahren durfte. Beim Grand Prix von Österreich 2015 setzte Felipe Nasr im Qualifying die neuntschnellste Zeit. Eine Strafe für Daniil Kvyat ließ den Brasilianer am Start noch eine Position nach vorne rücken. Der letzte Einzug Saubers in die dritte Qualifikationsrunde ist ebenfalls schon fast drei Jahre her. In Monza zog Marcus Ericsson 2015 in das Top-Ten-Finale ein, startete wegen einer Strafe aber nur von der zwölften Position. Eine weitere interessante Zahl aus dem Paul-Ricard-Qualifying: Lewis Hamilton fuhr zum 75. Mal auf Pole-Position.

FAHRERNOTEN

-  **10/10** @ 8,38
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **09/10** @ 8,13
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **10/10** @ 5,88
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **08/10** @ 7,75
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **05/10** @ 8,63
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **08/10** @ 7,75
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **06/10** @ 6,75
Sergio Pérez
Force India
-  **06/10** @ 7,25
Esteban Ocon
Force India
-  **05/10** @ 4,63
Sergey Sirotkin
Williams F1
-  **04/10** @ 4,38
Lance Stroll
Williams F1
-  **06/10** @ 8,00
Fernando Alonso
McLaren
-  **06/10** @ 6,25
Stoffel Vandoorne
McLaren
-  **04/10** @ 5,88
Pierre Gasly
Toro Rosso
-  **05/10** @ 5,25
Brendon Hartley
Toro Rosso
-  **04/10** @ 5,25
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **09/10** @ 7,50
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **07/10** @ 7,38
Nico Hülkenberg
Renault F1
-  **09/10** @ 7,25
Carlos Sainz
Renault F1
-  **04/10** @ 5,63
Marcus Ericsson
Sauber
-  **09/10** @ 7,25
Charles Leclerc
Sauber

ZITAT DES RENNENS

„ICH LAG NACH DEM START NEBEN GROSJEAN. ER HAT MICH NEBEN DIE STRECKE GEDRÄNGT. DAS AUTO WAR SCHON STARK BESCHÄDIGT, ALS MICH GASLY VON HINTEN EINFACH ABGERÄUMT HAT.“

Esteban Ocon



Mit Charles Leclerc findet Sauber in die Erfolgsspur zurück

AUS DEM FAHRERLAGER

ANREISE MIT DEM AUTO

Formel-1-Piloten reisen normalerweise mit dem Flugzeug an. Doch für neun GP-Piloten ist der GP Frankreich quasi ein Heimrennen. Von Monte Carlo aus ist man mit dem Auto schneller in Paul Ricard. „Ich habe eineinhalb Stunden gebraucht“, berichtete Nico Hülkenberg. Nirgendwo geblitzt? „Wer sich in Frankreich blitzen lässt, muss zum Optiker“, erwidert Hülkenberg. Die Radarfalle sind ja alle angekündigt.“

GUTE ERINNERUNGEN

Esteban Ocon kannte Paul Ricard aus der Formel Renault. „Ich habe hier 2012 mein erstes Monoposto-Rennen gewonnen. Aber da waren viel weniger Leute da.“ Vor sechs Jahren gab es in Paul Ricard praktisch keine Tribünen. Für den Grand Prix wurden Sitzplätze für 65000 Besucher eingerichtet.

SCHEIDUNGSGABE Die Strecke von Paul Ricard und das Hotel du Circuit gehören nicht mehr Bernie Ecclestone, Besitzerin ist seine Ex-Frau Slavica. Bernie musste

sich bei der Scheidung von Paul Ricard trennen.

SPARFÜCHSE VETTEL UND LAUDA

Sebastian Vettel hatte einen kurzen Weg zur Arbeit. Der Ferrari-Pilot übernachtete im Motorhome acht Kilometer von der Rennstrecke entfernt und nicht im Hotel in unmittelbarer Nähe: „Ich bin doch nicht verrückt. Da kostet eine Nacht 2500 Euro und ein Club-Sandwich 80 Euro.“ Auch bei den Landegebüren auf dem nahen Flugplatz wurden



WILHELM

Vettel pendelte mit dem Bike

Wucherpreise aufgerufen. „Die wollten 8500 Euro Parkgebühren. Ich habe den Jet nach Marseille

weiterfliegen lassen. Dort zahle ich ein Drittel“, so Niki Lauda.

ALONSO SELBSTGEFÄLLIG

Fernando Alonso genoss immer noch seinen Sieg von Le Mans. Der Spanier wollte nichts davon wissen, dass der praktisch ohne Konkurrenz herausgefahren wurde: „Das Jahr davor gab es nur vier LMP1-Autos, diesmal zehn. Unser Hybridsystem war 49 Prozent effizienter als jedes andere Auto. Das war eine riesige Herausforderung. Ich stelle diesen Sieg auf eine höhere Stufe als jeden anderen Sieg in Le Mans.“

STAUFALLE PAUL RICARD

Die Zuschauer mussten viel Geduld haben. Viele standen bis zu fünf Stunden im Stau. Auch Teammitglieder. „Das Problem war, dass wir wegen der Sperrstunde im Fahrerlager nicht beliebig früh im Hotel wegfahren konnten. Sonst hätten wir zwei Stunden auf dem Parkplatz warten müssen, bis man uns ins Fahrerlager lässt“, klagte Force-India-Teammanager Andy Stevenson. Deshalb sperrte der

Veranstalter eine der Straßen ausschließlich für das Formel-1-Volk. Ein Umweg, aber schneller.

NEUWAGEN FÜR GASLY

Honda ist offenbar sehr zufrieden mit Toro-Rosso-Rookie-Fahrer Pierre Gasly. In Bahrain und in Monaco war die oberste Führungsriege vor Ort, als der Franzose in die Punkte fahren konnte. Anschließend versprach Vize-Präsident Seiji Kuraishi dem Piloten einen Honda NSX als Dienstwagen. Kurz vor dem Heimrennen in Paul Ricard wurde der Sportler geliefert – lackiert natürlich in Toro-Rosso-Blau.



GASLY

Neuer Dienstwagen für Pierre Gasly

KOMMENTAR

Das war keine Überraschung mehr. Red Bull hat sich für Honda entschieden und gegen Renault. 2019 und 2020 fährt der WM-Dritte mit Honda-Motoren. Das schien vor einem Jahr, auf dem Höhepunkt der Honda-Krise, noch undenkbar. Hat sich Red Bull damit für die nächsten zwei Jahre aus dem Rennen um den WM-Titel geschossen? Nicht unbedingt. Der Unterschied zwischen dem Honda- und dem Renault-Motor ist nicht mehr so groß, nach den jüngsten Upgrades vielleicht 10 bis 15 PS. Die japanischen Triebwerke sind jetzt auch leidlich zuverlässig. Honda hat die Kurve gekriegt und sich in den letzten 12 Monaten besser entwickelt als Renault. Die letzten kleinen Unterschiede wollen die Ingenieure in Sakura bis zum Ende der Saison aussortieren. Bei Honda steckt mehr Manpower, Entschlossen-



RED BULL

Red Bull setzt darauf, dass der Aufwärtstrend bei Honda anhält

heit und Geld dahinter als bei Renault, wo Konzernchef Carlos Ghosn immer aufs Geld schaut. Mit Red Bull und Toro Rosso hat Honda die Stabilität, die man bei McLaren vergeblich gesucht hat. Und die Japaner befreiten sich aus der selbstgewählten Isolation. Der frühere Mercedes-Ingenieur Axel Wendorff

unterstützt die Organisation. Der Schweizer PS-Zauberer Mario Illien hilft bei der Entwicklung. Red Bull hilft Honda mit einem VTC-Prüfstand, von dem jetzt noch Renault profitiert, da kann das ganze Auto samt Motor und Getriebe im Labor gefahren werden. Honda kann seine Motorentwicklung mit einem Partner

für Öl und Benzin abstimmen. Bei Renault musste Red Bull mit der Sprit-Entwicklung immer warten, bis das Werksteam seinen eigenen Kraftstoff durchhatte. Bei Renault wäre Red Bull immer Kunde geblieben. Honda bietet einen Werks-Service zu besseren finanziellen Konditionen an. Mit zwei Teams geht die Entwicklung schneller als mit einem. Für 2021 hat sich Red Bull die Hintertür für Porsche offen gehalten. Eine komfortable Situation, auch für Honda: Wenn sich Red Bull mit Porsche verheiratet, hätte Honda immer noch Toro Rosso als Werksteam-Ersatz. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Hat Red Bull den richtigen Motor gewählt? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Dinos in Not

In Frankreich fanden sich die Autos von McLaren und Williams am Ende des Feldes wieder



Williams Letzter, McLaren Vorletzter. Die Dinos der Formel 1 stecken in einer tiefen Krise. Wie konnte es so weit kommen?

Von: **Michael Schmidt**

Wenigstens in der Statistik stehen McLaren und Williams immer noch auf dem Podium. Nach Siegen gerechnet, liegen die britischen Traditionsteams hinter Ferrari auf den Plätzen 2 und 3. McLaren stand 1966 erstmals am Start, Williams 1972. Doch die goldenen Zeiten liegen lange zurück. Williams gewann 2012 beim GP Spanien sein letztes Rennen, McLaren beim GP Brasilien im gleichen Jahr. Seitdem geht es nur noch bergab. Der Tiefpunkt war für die Formel-1-Dinos in der Qualifikation zum GP Frankreich erreicht. Williams stellte die langsamsten Autos im Feld. Daran hat man sich fast schon gewöhnt. Schlimmer ist, dass eine halbe Sekunde zum Vorletzten fehlte. Und das war McLaren. Und die lagen eine weitere halbe Sekunde hinter Toro Rosso. Im Rennen das gleiche Trauerspiel. McLaren und Williams wurden überrundet. Keine Chance auf WM-Punkte.

Nur eine Woche nach seinem Sieg in Le Mans kam Fernando Alonso in der Wirklichkeit an. Es reichte nur für den 16. Start-

platz. Auch für Stoffel Vandoorne war im Q1 Endstation. Der Belgier beschwerte sich nicht einmal: „Das Auto war ganz gut ausbalanciert. Uns fehlt einfach Grip“, rekapitulierte Vandoorne.

Strömungsabriss im Heck

Was ist los mit den beiden Rennställen, die in den 80er- und 90er-Jahren die Formel 1 beherrscht hatten? Williams hat einfach ein schlechtes Auto gebaut. „Das Problem liegt in der Aerodynamik“, gibt Technikchef Paddy Lowe zu. Frontflügel, Leitbleche und Unterboden harmonisieren nicht, das Kühlkonzept ist zu ambitioniert, was zur Folge hat, dass Williams die Verkleidung zu stark öffnen muss. „Die Strömung unterhalb des Autos ist instabil“, beschreibt Williams-Einsatzleiter Rob Smedley. Der Unterboden wird seitlich nicht wirksam gegen das Eindringen von verwirbelter Luft abge-

dichtet. Das sorgt bei Kurvenfahrt für Strömungsabriss.

Nur in Baku und Monte Carlo zeigte Williams einigermaßen Normalform. Sirotkin erklärt, warum: „Für eine bestimmte Kurve können wir das Auto abstimmen. Wenn wir aber auf eine Strecke wie Paul Ricard kommen, wo es Kurven aller Art gibt, haben wir ein Problem. Es passt in einer Kurve, in den anderen nicht.“ Williams glaubt eine Lösung für das Problem gefunden zu haben. „Wir wollen vor der Sommerpause noch ein Aero-Paket ans Auto bringen“, verrät Lowe. Smedley warnt: „Erwartet keine Wunder!“

Bei McLaren herrscht Ratlosigkeit. Den Daten nach müsste der MCL33 im vorderen Teil des Mittelfeldes fahren. Das Team beschwichtigt die Kritiker mit immer neuen Ausreden. Die späte Fertigstellung des Autos wegen der Anpassung an den Renault-

Motor, die B-Version, die man erst einmal verstehen muss, der Windkanal, der falsche Ergebnisse ausspuckt.

Schönredner bei McLaren

In Montreal gab McLaren zu, dass man ein Problem in langsamen Kurven und mit dem Topspeed hat. Rennstall-Boss Zak Brown nahm die Aerodynamiker in die Pflicht. Obwohl Paul Ricard genügend schnellere Kurven bietet, standen die papayagelben Autos wieder hinten. „Ich bin nur der Fahrer“, zuckte Alonso mit den Schultern. „Wir kennen unsere Schwächen. Jedes Briefing dauert eineinhalb Stunden. Wir arbeiten hart daran, das Auto zu verbessern und müssen die Entwicklung beschleunigen.“

McLaren redet sich die Welt schön. Zak Brown erinnerte daran: „Letztes Jahr um diese Zeit waren wir mit null Punkten Neunter in der Meisterschaft. Jetzt liegen wir mit 40 Punkten auf Rang 5.“ Wollte McLaren in diesem Jahr nicht mit dem Renault-Motor um Podiumsplätze fahren? Auch intern soll es krachen. McLaren weist Berichte zurück, wonach die Stimmung im Team vergiftet sei. Überstunden mit Schokoriegeln belohnt würden und die Basis gegen die Teamleitung mit Éric Boullier an der Spitze revoltiert. „Alles nicht wahr“, zog Brown einen Schlussstrich. „Wir sind mit den Resultaten nicht zufrieden, aber wir ziehen alle an einem Strang.“ ■



McLaren-Teamchef Éric Boullier geriet unter Beschuss der britischen Medien

Technik-Ärger in der Formel 2 eskaliert



Im Hauptrennen würgte Lando Norris sein Auto am Start ab. Im Sprint betrieb der Brite Schadensbegrenzung

George Russell und Nyck de Vries heißen die Sieger des Formel-2-Wochenendes von Paul Ricard. Trotz unterhaltsamer Rennen sorgte der Technik-Ärger für die größte Aufregung.

Von: **Tobias Grüner**

Die Probleme mit der Technik der 2018er Formel-2-Renner schienen zuletzt immer weniger zu werden. Doch in Le Castellet jagte eine Panne die nächste. Im Hauptrennen erwischte es ausgerechnet Tabellenführer Lando Norris. Der Brite würgte sein Auto wie viele seiner Kollegen zuvor in dieser Saison am Start ab. Bis der Carlin-Renner wieder in Gang war, hatte er schon eine Runde Rückstand. Etwas später erwischte der Technik-Teufel auch den Schweizer Ralph Boschung, der auf der Start-Ziel-Geraden ausrollte. Kurz darauf war auch Alexander Albon in aussichtsreicher Position mit Elektrik-Ärger fällig. Bei halbfeuchten Bedingungen gewann am Ende Mercedes-Junior

George Russell vor Sérgio Sette Câmara und Luca Ghiotto. Roberto Merhi, der als Dritter die Zielinie kreuzte, wurde wegen zu geringem Luftdruck in den Reifen nachträglich disqualifiziert.

Russell konnte sich nur kurz über den Sieg freuen. Genau wie Nirei Fukuzumi würgte der ART-Pilot seinen Renner im Sprint schon vor der Einführungsrunde ab. Beim richtigen Start gingen dann auch die Motoren von Artjom Markelov, Ralph Boschung und Roberto Merhi aus. Rechnet man Jack Aitken dazu, der sich in der Einführungsrunde selbst-

! Die Probleme mit der Technik machen die Formel 2 aktuell zu einem Lotteriespiel. Durch die fehlende Konstanz leidet die Glaubwürdigkeit der ganzen Meisterschaft.

verschuldet drehte, dann reduzierte sich das Feld schon vor der ersten Kurve um sechs Autos. Dass sich Nyck de Vries vor Louis Delétraz und Luca Ghiotto den Sieg sicherte, geriet am Ende genauso in den Hintergrund wie die tolle Aufholjagd von Lando Norris von Startplatz 16 auf Rang 5. Es war vor allem der verzweifelt weinerliche Funkspruch von Arjun Maini, der bei den Fans für Diskussionen sorgte. Der Trident-Pilot beklagte sich bitterlich über die Zuverlässigkeit seines Autos: „Mir fehlt verdammt noch mal Power. Warum will mir keiner glauben? Ich gebe in jeder Sitzung alles. Langsam habe ich die Schnauze voll von dieser Serie.“

Charlie Whiting, der als FIA-Rennleiter ein Auge auf die Nachwuchsserie hat, zeigte Verständnis für den Ärger der Piloten. „Die Zuverlässigkeit war dieses Jahr wirklich nicht besonders gut. Aber ich glaube fest daran, dass es besser wird.“ Beim Motor gibt es noch mehrere Baustellen. Sensoren spielen verrückt und schalten den Antrieb einfach ab, wenn Überhitzung angezeigt wird. Dazu gibt es Ärger mit den Mappings. „Alle Motoren müssen

noch mal auf den Prüfstand. Momentan fahren alle Autos mit leicht reduzierter Leistung“, so Whiting. Die Abwürge-Problematik konnte sich der FIA-Mann nicht erklären: „Wir hatten das Problem mit großen Drehzahl-schwankungen bis zu 3000/min, wenn der Pilot aufs Gas ging. Wurde die Kupplung bei abfallender Drehzahl losgelassen, war das nur schwer zu kontrollieren. Mit einem Software-Update wurden die Schwankungen auf maximal 400/min reduziert. In Monaco hat das ganz gut geklappt. Ich bin deshalb überrascht, dass es jetzt hier wieder so gehäuft aufgetreten ist. Leider kenne ich den Grund dafür noch nicht.“

F2 FRANKREICH, R1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. George Russell	58.28,750 min.
2. Sérgio Sette Câmara	+1,108 s
3. Luca Ghiotto	+37,879 s
4. Antonio Fuoco	+43,655 s
5. Nyck de Vries	+45,680 s
6. Louis Delétraz	+53,226 s
7. Nicholas Latifi	+76,951 s
8. Tadasuke Makino	+77,343 s
9. Nirei Fukuzumi	+80,384 s
10. Arjun Maini	+90,605 s

F2 FRANKREICH, R2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Nyck de Vries	38.28,325 min.
2. Louis Delétraz	9,648 s
3. Luca Ghiotto	9,870 s
4. Antonio Fuoco	16,678 s
5. Lando Norris	17,752 s
6. Sérgio Sette Câmara	20,405 s
7. Alexander Albon	20,723 s
8. Nicholas Latifi	24,445 s
9. Santino Ferrucci	35,726 s
10. Roy Nissany	41,643 s

F2 FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Lando Norris	104
2. George Russell	91
3. Nyck de Vries	75
4. Alexander Albon	73
5. Artem Markelov	71
6. Sérgio Sette Câmara	68
7. Antonio Fuoco	59
8. Jack Aitken	49
9. Luca Ghiotto	47
10. Louis Delétraz	44

Schutzengel in Nürnberg

Parallel zur DTM gastierte die Formel-3-Europameisterschaft am Norisring. Im zweiten Rennen gab es einen heftigen Startunfall, den beide Fahrer ohne schwere Verletzungen überstanden.

Von: **Andreas Haupt**

Es war ein Unfall, wie er nur am Start passieren kann. Aber niemals passieren darf. Und es war ein Unfall, der einen auch in der zehnten Wiederholung noch immer mit dem Kopf schütteln lässt.

Am Start für das zweite Rennen der Formel 3 am Nürnberger Norisring krachte Ameya Vaidyanathan mit voller Wucht in den stehenden Rennwagen von Daniel Ticktum. Obwohl der Inder, der vom 21. Platz ins Rennen startete, freie Sicht auf den liegengebliebenen Briten hatte. Über eine Distanz von geschätzt

50 Metern. Sowohl Vaidyanathan als auch Ticktum stiegen wie durch ein Wunder ganz allein aus ihren völlig zerstörten Fahrzeugen aus. Für Vaidyanathan ist es nicht der erste Horrorunfall, 2016 überschlug er sich im britischen Oulton Park mehrfach in einem Formel 3.

Die Rennleitung reagierte sofort mit der roten Flagge. Nach rund einer Viertelstunde setzte das ausgedünnte Feld die Fahrt fort. Enaam Ahmed, der zu Rennbeginn am Ausgang der ersten Haarnadel Robert Shwartzman im Kampf um die Führung in die Leitplanke gedrückt hatte, verlor den Spitzenplatz in der siebten Runde an Jüri Vips. Der 17-Jährige aus Estland setzte sich ab und sicherte sich seinen ersten Sieg in der Nachwuchsrennserie.

Vom Krankenhaus zum Sieg

Ahmed überquerte die Ziellinie zwar als Zweiter, doch die Rennkommissare sprachen eine 20-Sekunden-Strafe gegen ihn für den Zusammenprall mit Shwartzman aus, die den Briten von

Hitech Bullfrog GP aus den Punkten warf. Marcus Armstrong und Keyvan Soori Andres, der zum ersten Mal auf das Podium stieg, profitierten.

Erst Krankenhaus, dann Rennsieg: Daniel Ticktum war der Held des dritten Laufs. Und seine Mechaniker von Motopark die Helden, weil sie in gut vier Stunden aus Kernschrott ein Siegerauto aufgebaut hatten. „Ich hatte mich nach meinem Unfall ganz gut gefühlt, hatte nur etwas Kopfschmerzen, und mir schmerzte der Nacken“, berichtete der Red-Bull-Schützling. „Ich war mir nicht sicher, ob mein Team das Auto rechtzeitig repariert bekommt. Aber sie haben es geschafft. Es war nicht nur eine notdürftige Reparatur. Sie haben mir ein siegfähiges Auto hingestellt.“

Das Rennen prägten drei Safety Cars. Die Entscheidung fiel beim zweiten Restart. Dort überflügelte Ticktum Armstrong. Für den Nachwuchsfahrer von Prema Theodore Racing war es trotzdem ein erfolgreiches Wochenende.

Dreimal kletterte Armstrong auf das Podest. Den ersten Lauf entschied er gar von der Pole-Position für sich. Armstrong sammelte 58 Punkte und eroberte die Meisterschaftsführung. Nach neun ausgetragenen Rennen führt er einen Zähler vor Ticktum. Mick Schumacher wurde beim Heimspiel Fünfter und Neunter. ■

F3 NORISRING, RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Marcus Armstrong	34.29,816 min
2. Ralf Aron	+ 2,926 s
3. Jehan Daruvala	+ 3,311 s
4. Daniel Ticktum	+ 5,078 s
5. Mick Schumacher	+ 7,496 s
6. Robert Shwartzman	+ 8,044 s
7. Jüri Vips	+ 8,462 s
8. Marino Sato	+ 10,934 s
9. Guanyu Zhou	+ 11,784 s
10. Keyvan Soori Andres	+ 15,876 s

F3 NORISRING, RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jüri Vips	43.36,909 min
2. Marcus Armstrong	+ 4,679 s
3. Keyvan Soori Andres	+ 6,883 s
4. Alex Palou	+ 7,544 s
5. Ferdinand Habsburg	+ 8,322 s
6. Jehan Daruvala	+ 10,499 s
7. Marino Sato	+ 11,393 s
8. Sacha Fenestraz	+ 13,500 s
9. Mick Schumacher	+ 14,599 s
10. Fabio Scherer	+ 15,177 s

F3 NORISRING, RENNEN 3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Daniel Ticktum	44.53,502 min
2. Jüri Vips	+ 0,057 s
3. Marcus Armstrong	+ 2,475 s
4. Guanyu Zhou	+ 2,940 s
5. Jehan Daruvala	+ 3,810 s
6. Ralf Aron	+ 4,607 s
7. Robert Shwartzman	+ 4,987 s
8. Enaam Ahmed	+ 6,492 s
9. Ferdinand Habsburg	+ 6,822 s
10. Sebastian Fernandez	+ 7,739 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Marcus Armstrong	101
2. Daniel Ticktum	100
3. Enaam Ahmed	87
4. Guanyu Zhou	79
5. Ralf Aron	76,5
6. Jüri Vips	70
7. Jehan Daruvala	56,5
8. Sacha Fenestraz	55
9. Alex Palou	51
10. Mick Schumacher	49

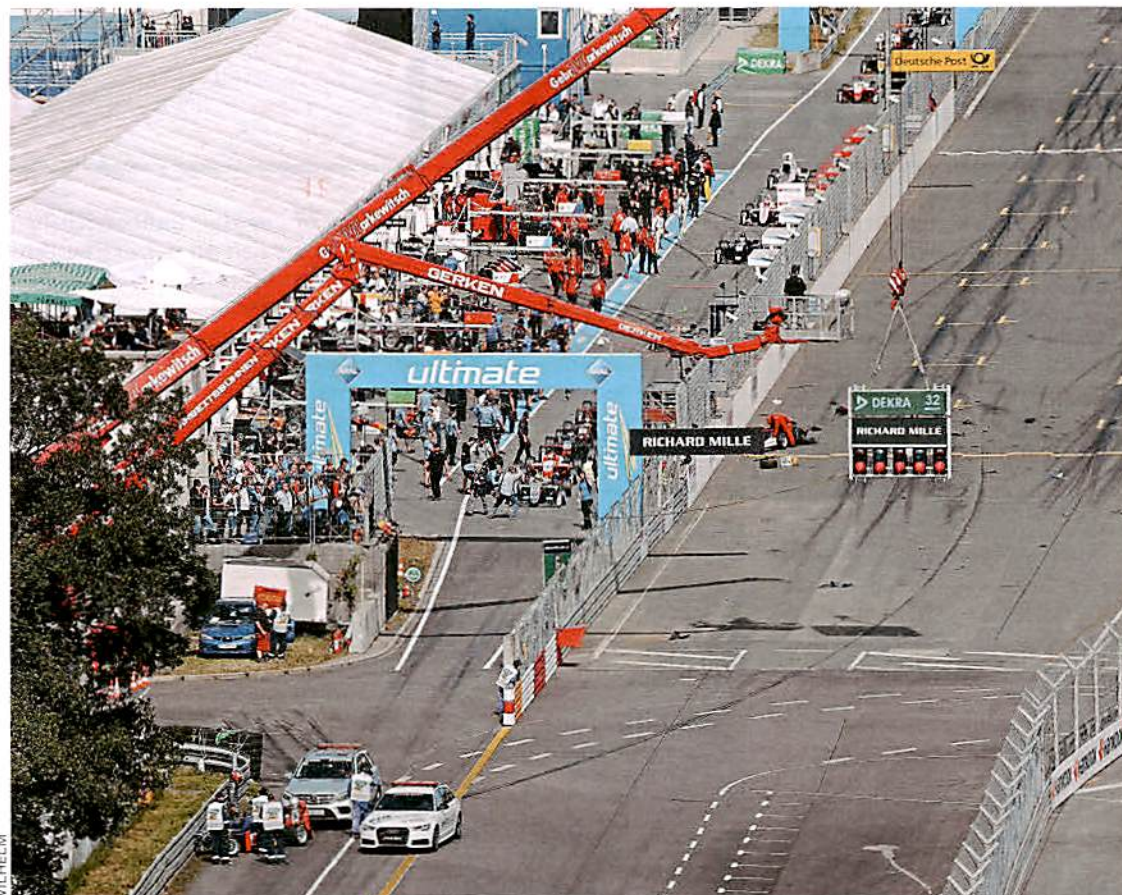


Bild des Grauens: Vaidyanathan parkt sein kaputtes Auto an der Leitplanke. Ticktums Auto ist genauso Kernschrott

Formel 1

Ricciardo pokert noch

Red Bull will von Daniel Ricciardo bis zum GP England eine Antwort. Doch der Australier pokert. Er fordert mehr Geld und bringt sogar McLaren als Alternative ins Spiel.

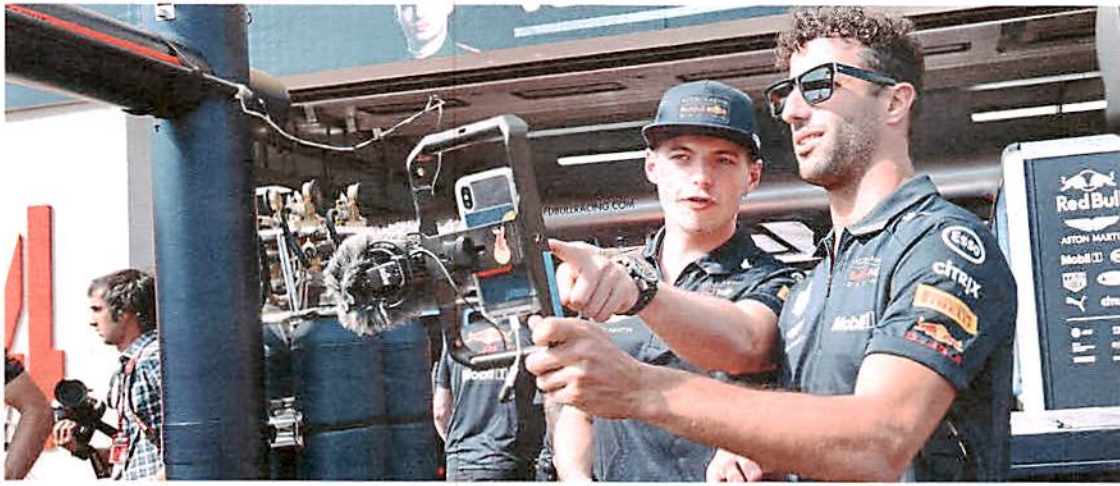
Von: **Michael Schmidt**

Daniel Ricciardo spricht von der zweitwichtigsten Entscheidung, seit er Australien verlassen hat, um in Europa Profi-Rennfahrer zu werden. Es geht um seine Zukunft. Noch vor einem Monat sah seine Situation komfortabel aus. Es ging um die Frage: Mercedes, Ferrari oder doch wieder Red Bull? Doch inzwischen steckt Ricciardo

in einer Sackgasse. Dabei fährt der Strahlemann aus Perth seine beste Saison. Mercedes wird mit Lewis Hamilton und Valtteri Bottas verlängern. Ferrari schwankt zwischen Kimi Räikkönen und Charles Leclerc mit immer größeren Sympathien für den Sauber-Piloten. Das Problem von Ricciardo ist sein Preis. Er soll rund 20 Millionen Euro for-

dern. „Ich habe auch ohne WM-Titel genug gezeigt. Was ich will, ist meinen Marktwert.“

Genau das wird für Mercedes und Ferrari zum Problem. Sie haben mit Lewis Hamilton und Sebastian Vettel schon 30 Millionen-Euro-Fahrer im Kader. In Kombination mit Ricciardo würde die Fahrerpaarung 50 Millionen kosten. Das ist selbst den Topteams zu viel. Red Bull steckt in einer ähnlichen Klemme. Deshalb gibt es für Ricciardo beim Gehalt nicht viel Spielraum nach oben. Red Bull will den Australier behalten. Das Team hat ihm den GP England als Frist gesetzt. Ricciardo will sich mehr Zeit bis zum GP Ungarn kaufen. „Damit ich in Ruhe in die Sommerpause gehen kann. McLaren hat dem Red Bull-Piloten ein Angebot gemacht, weil man sich für den Fall absichern muss, dass Fernando Alonso 2019 eine IndyCar-Saison einschiebt. „Hamilton hat damals mit Mercedes auch hoch gepokert. Es hat seinen Reiz ein Team zu Siegern aufzubauen.“ ■



Mit Max Verstappen und Daniel Ricciardo hätte Red Bull das teuerste Fahrerduo der Formel 1

Formel 1

Kritik an Paul Ricard

Kilometerlange Staus, verärgerte Fans, eine unglückliche Streckenführung, eine gefährliche Boxenausfahrt: Paul Ricard musste beim Comeback viel Prügel einstecken.

Von: **Michael Schmidt**

Das Comeback des GP Frankreich stand unter einem schlechten Stern. Die Fans steckten stundenlang im Stau, viele kamen zu spät oder gar nicht zur Rennstrecke. Rekordhalter war ein Zuschauer, der für die 20 Kilometer von La Seyne bis zur Strecke siebeneinhalb Stunden brauchte. Er sah noch die letzten 45 Minuten des zweiten Trainings, nur um sich bei der Heimfahrt wieder in den Stau zu stellen. Es hagelte Kritik an der

Verkehrsführung und dem Plan, die Parkplätze einen nach dem anderen zu füllen, statt alle gleichzeitig zu öffnen, damit der Verkehr abfließen konnte. Das wurde ab Samstag geändert. Unverständlich bleibt, warum die Polizei nicht wie in alten Tagen alle Zufahrtsstraßen freigab, sondern nur die drei großen. Die kleinen Waldwege auf das Hochplateau wurden gesperrt.

Auch die Rennstrecke geriet unter Beschuss. Dabei ist sie fahrerisch anspruchsvoller als gedacht, weil es in dem Gewirr an Straßen schwer ist, die Ideallinie zu finden. Doch die Fahrer verfluchten die Schikane auf der Mistral-Geraden. Sie fürchteten Probleme mit dem Überholen, was sich aber im Rennen wegen des Gegenwinds nicht bestätigte. Die Piloten kritisieren auch die Linienführung. Die Einfahrt ist im vierten Gang viel zu schnell.

Sebastian Vettel glaubt, dass es mit der Mistral-Geraden im Originalzustand mehr Überholmanöver geben würde: „Auf der vollen Geraden kriegst du so viel Windschatten, dass du dich vor der Signes-Kurve danebensetzen kannst.“ Auch die Boxengasse stand in der Kritik. Die Einfahrt

ist zu eng und unübersichtlich und zu nah an der ersten Box. Die Ausfahrt mündet exakt dort in die Strecke, wo die Fahrer auf der Zielgeraden nach rechts lenken, um die erste Schikane anzubremsen. Damit kreuzen sich die Wege. Die FIA will Änderungen für 2019 prüfen. ■



Wo geht's lang? Die Schikane sorgte bei den Piloten für viel Kritik

Renault-Motor mit Party-Modus

War der Wechsel von Red Bull zu Honda eine gute Entscheidung? Bei Renault will man dem Partner noch vor der Trennung zeigen, dass man aufs falsche Pferd gesetzt hat.

Von: **Tobias Grüner**

Durch den Abgang von Red Bull fehlen bei Renault rund 20 Millionen in der Kasse. Das heißt aber nicht, dass die Ingenieure in der Renault-Fabrik in Viry-Châtillon nun eingeschränkt wären: „Finanziell und technisch hat das keine Auswirkungen auf unsere Entwicklungsarbeit“, bekräftigte Motoren-Chef Rémi Taffin. Man wolle so weitermachen wie bisher. Das Power-Upgrade für Montreal habe bereits drei Zehntel pro Runde gebracht. Laut Taffin soll die Einführung des Spec3-Motors in Monza einen ähnlichen Fortschritt bringen.

Das Ziel der Franzosen lautet aber nicht einfach nur, besser zu



Das nächste Motor-Upgrade soll Renault im Qualifying mehr Power bringen

sein als Honda: „Wir wollen nächstes Jahr den Rückstand auf Ferrari und Mercedes komplett aufholen. Noch in dieser Saison soll die Lücke substanziell verkleinert werden. Im Rennen sind wir ja schon ganz nah dran. Jetzt geht es darum, auch im Qualifying aufzuschließen.“ Nach Auskunft von

Teamchef Cyril Abiteboul soll mit dem nächsten Motor-Upgrade auch endlich der langersehnte Extra-Powerschub für das Qualifying kommen. Bisher hatten nur Mercedes und Ferrari die Möglichkeit, per „Party-Modus“ in den entscheidenden Runs mehr Leistung zu mobilisieren. ■

NACHRICHTEN

KALENDER MIT 21 RENNEN

Der FIA liegt die erste Version des 2019er Formel-1-Kalenders vor. Es gibt 21 Rennen. Miami ist mit Fragezeichen drin, Deutschland draußen. Selbst wenn Miami noch ein Jahr warten muss, stehen die Chancen für Hockenheim schlecht. „Wir sind mit dem Preis so weit runter, wie wir können. Das war den Deutschen immer noch zu teuer“, hieß es vom F1-Management.

HAMILTON VERLÄNGERT

Seit einem halben Jahr ist der Fall eigentlich klar: Lewis Hamilton bleibt bei Mercedes. Jetzt wurde der neue Zweijahresvertrag unterschrieben. Hamilton fährt 2019 und 2020 seine siebte und achte Saison für die Silberpfeile. Verhandlungen über das Gehalt und die PR-Tage hatten die Unterschrift immer wieder verzögert. Jetzt will Mercedes so schnell wie möglich auch Valtteri Bottas für zwei Jahre festnageln.

IndyCar

Newgarden mit drittem Sieg im Titelrennen

Mit seinem dritten Saisonsieg fuhr sich Josef Newgarden zurück ins Titelrennen. Scott Dixon hamsterte in Road America weitere Punkte und führt nun die Meisterschaft mit 45 Punkten Vorsprung an.

Von: **Michael Schmidt**

So deutliche Abstände im Ziel sind eine Seltenheit in der IndyCar-Serie. Vielleicht liegt es an der selektiven Strecke von Road America, dass die ersten fünf durch 23 Sekunden getrennt waren. Nach dem letzten Boxenstopp wollte noch einmal kurz Spannung aufkommen, als Ryan Hunter-Reay auf Spitzenreiter Josef Newgarden aufschloss. Doch dann zog der Trainingschnellste das Tempo wieder an und kam mit 3,3 Se-

kunden vor dem Andretti-Piloten ins Ziel. Hunter-Reay musste seinerseits in den Rückspiegel schauen. Scott Dixon kam immer näher.

Mit seinem dritten Platz ist Dixon weiter klarer Tabellenführer. Newgarden kämpfte sich mit seinem dritten Saisonsieg jedoch wieder zurück ins Titelrennen. Er schloss bis auf fünf Punkte auf Ryan Hunter-Reay und Alexander Rossi auf. Rossi verlor in Road America wichtige

Punkte, als ihn ein Reifenschaden links vorne aus der Spitzengruppe auf Platz 19 zurückwarf. Noch schlimmer traf es Indy-500-Sieger Will Power. Der Penske-Pilot stieg schon nach zwei Runden mit einem Motorschaden aus.

Lange war der zehnte Lauf der Saison ein unterhaltsames Rennen. Nach dem ersten Boxenstopp hatte sich ein Pulk von sechs Fahrern zu einer Spitzengruppe zusammengeschlossen.

Dazu gehörten neben Newgarden, Hunter-Reay und Rossi auch Takuma Sato, Robert Wickens und Dixon, der nur von Platz 8 gestartet war. Der Neuseeländer rückte dank eines schnellen zweiten Tankstopps an die Spitze der Dreiergruppe. ■

INDYCAR: ROAD AMERICA

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Josef Newgarden	1:40.16,4165 h
2. Ryan Hunter-Reay	+ 3,3759 s
3. Scott Dixon	+ 5,4902 s
4. Takuma Sato	+ 14,8772 s
5. Robert Wickens	+ 23,8993 s
6. Graham Rahal	+ 32,5513 s
7. Simon Pagenaud	+ 42,1868 s
8. Spencer Pigot	+ 42,5336 s
9. Ed Jones	+ 46,2118 s
10. James Hinchcliffe	+ 47,5359 s

Punktstand nach 2 Läufen

1. Dixon	393 Punkte
2. Hunter-Reay	348
3. Rossi	348
4. Newgarden	343
5. Power	328



Newgarden feiert seinen Sieg beim Klassiker in Road America

Die Frikadelle siegt



Frikadelli feierte nach einer Wartezeit von 1099 Tagen den sechsten Sieg der Teamgeschichte

Drei Jahre musste Frikadelli Racing ausharren – im dritten VLN-Lauf hat es wieder mit einem Sieg geklappt. Lance David Arnold und Felipe Fernández Laser sahen vor dem Phoenix-Audi und dem Wochenspiegel-Ferrari als Erste die Zielflagge.

Von: **Bianca Leppert**

Wer Frikadelli Racing und deren Teamchef Klaus Abbelen kennt, weiß, dass am Samstagabend nach dem dritten Lauf zur VLN das ein oder andere Kölsch gekippt worden sein dürfte. Die Mannschaft aus Barweiler, die sich vom 24h-Rennen schon mehr erhofft hatte, durfte nach drei Jahren wortwörtlicher Durststrecke wieder jubeln. Nach 4 Stunden und 28 Runden kreuzte der Porsche 911 GT3 R von Lance David Arnold und Felipe Fernández Laser die Ziellinie auf Position 1. Eine Genugtuung vor allem für die Mechaniker, die den mit Dunlop bereiften Elfer erst

30 Sekunden vor dem Schließen der Boxengasse in die Startaufstellung schickten. Laser war im Zeittraining auf einer flotten Runde mit einem Toyota GT86 aneinandergeraten und hatte sich dabei die Front zerstört.

„Die Mechaniker haben tolle Arbeit geleistet und das Auto sogar in Breidscheid zerlegt“, lobte Teamkollege Arnold das Team. „Nur das Lenkrad stand ein bisschen schief. Aber insgesamt hat das Auto, das wir nach dem 24h-Rennen neu aufgebaut haben, super funktioniert. Man hat jetzt das Vertrauen, gerade in schnellen Ecken, wo es mit der Hinterachse schwierig war. Auch die Kombination mit dem soften Dunlop-Reifen hat bei den kalten Temperaturen gut funktioniert.“ Teamkollege Laser ergänzt: „Der Sieg war ganz wichtig für das ganze Team.“

Eigentlich hatte der Wochenspiegel-Ferrari von Jochen Krumbach, Oliver Kainz und Georg Weiss lange Zeit das Zepter beim 60. ADAC ACAS H&R-Cup in der Hand. Krumbach, von Platz 2 hinter seinem Teamkollegen Christian Menzel gestartet, ging früh in Führung. Über weite Strecken des Rennens gab der 488

„WIR HABEN JETZT DAS VERTRAUEN IN DAS AUTO, VOR ALLEM IN DEN SCHNELLEN ECKEN.“

Lance David Arnold, Frikadelli

GT3, der im vergangenen Jahr den Gesamtsieg bei VLN 3 einfuhr, den Ton an.

Erst in den letzten 30 Minuten nach den finalen Boxenstopps kristallisierte sich der Sieg des Frikadelli-Porsche, der nur von Platz 11 gestartet war, heraus. Auch nach dem letzten Service, den der Ferrari eine Runde nach dem Porsche absolvierte, war der Ferrari noch mit 11,647 Sekunden vorn. In Runde 25 kassierte Laser seinen Konkurrenten Georg Weiss schließlich ein. Während des Rennens lieferte sich der Frikadelli-Porsche wilde Kämpfe mit dem Schwesterauto und dem Phoenix-Audi, der schließlich Zweiter wurde, weil man ebenfalls in der finalen Phase noch an Weiss vorbeiziehen konnte.

„Das Auto war heute sensationell“, lobte Frank Stippler die Techniker. „Es war eines der besten Autos, das ich hier je gefahren bin. Das Wetter ist uns entgegengekommen. Das waren Idealbedingungen für uns.“ Für seinen Mitstreiter Vincent Kolb, der sein GT3-Debüt gab, war der Podiumsplatz bei der Premiere ein riesiger Erfolg. „Ich bin erst vier Mal mit dem Auto gefahren. Meine beste Zeit war 8.15 Minuten. Damit bin ich überglücklich. Mein Ziel war es, unter 8.20 zu fahren und in die Top 5 zu kommen. Beides haben wir geschafft. Ich hatte auch ein super Team und einen Top-Mentor.“

Einige Technikgebrechen

Beim Wochenspiegel-Team konnte man sich trotz der verlorenen Plätze am Ende dennoch über Platz 3 freuen. „Das geht vollkommen in Ordnung“, sagte Weiss. „Ich weiß, was ich kann. Und die Doppel-Pole im Zeittraining war natürlich supertoll.“ Lediglich die Probleme am Schwesterauto im Rennen trübten die Stimmung ein wenig. Zunächst war Menzel in der Einführungsrunde weit zurückgefallen, weil offenbar die Elektronik ei-

nen Streich spielte. Der 47-Jährige konnte seine Pole-Position rechtzeitig wieder einnehmen, fiel jedoch später wohl wegen einer unglücklichen Gelbphase wieder weiter zurück. Danach kamen noch Hydraulikprobleme an der Servolenkung hinzu, was den 488 lange in der Box fesselte.

Für die unterhaltsame Statistik von vier Marken auf den ersten vier Plätzen sorgten Alex Imperatori und Jens Klingmann im BMW M6 GT3 von Falken Motorsports, die das Rennen auf dem vierten Rang beendeten.

Dahinter landete der zweite Frikadelli-Porsche von Alex Müller, Klaus Abbelen und Sabine Schmitz, die ihr Comeback nach einer Krebserkrankung gab. Dieses Ergebnis verstärkte die Freude über den Sieg natürlich noch einmal. „Ich habe es echt vermisst“, sagte die Top-Gear-Moderatorin. „Das war wie eine Wellness-Kur für mich. Ich glaube, ich habe gut durchgegriffen heute und Stippler und Imperatori überholt.“ Lachend fügt sie an: „Die #31 hatte noch Welpenschutz.“

Rang 6 ging an den Walkenhorst-BMW von Jonathan Hirschi, Hunter Abbott und Jordan Tresson. Es folgt der GetSpeed-Porsche von Marek Böckmann, Steve Jans und Christopher Gerhard. Dahinter reihte sich der Mercedes AMG GT3 von Auto Arena Motorsport (Patrick Assenheimer/Kenneth Heyer) ein. Das erste Auto, das nicht in der SP9 startete, stellte Uwe Alzen Automotive mit dem SP7-Porsche von Fabian Hamprecht, Philip Hamprecht und Mike Stursberg auf Platz 10.

Gleich mehrere Favoriten hatterden mit technischen Gebrechen. So musste der Konrad-Lamborghini bereits nach fünf Runden die Segel streichen. Auch der Falken-Porsche strandete mit technischem Defekt – man hatte keinen Vortrieb mehr. ■



157 Autos waren beim dritten Lauf der VLN am Start, davon 13 GT3-Renner



Drückte dem Rennen den Stempel auf: Der #22-Wochenspiegel-Ferrari



Kein Glück: Der VW Corrado verunfallte, die rechte Seite ist beschädigt

NACHRICHTEN

CORRADO-COMEBACK

Nach dem heftigen Crash bei VLN 7 2017 bangten die Fans um den VW Corrado. Doch Jürgen Freiburg ließ sich nicht entmutigen und baute das Kult-Auto für VLN 3 neu auf. „Bis auf die Türen war nichts mehr übrig. Gleich nach dem Unfall meldete sich jemand über Facebook und bot uns ein neues Auto an. Wir haben fast jeden Tag geschraubt“, erzählt Freiburg. Leider fiel der Corrado während VLN 3 im Streckenabschnitt Breidscheid wegen einer Berührung aus.

SABINE SCHMITZ ZURÜCK

Frikadelli-Teamchef Klaus Abbelen bekommt in der Frikadelle wieder Unterstützung von seiner Partnerin Sabine Schmitz. Die Top-Gear-Moderatorin musste aufgrund einer Krebserkrankung in der VLN pausieren, greift nun aber wieder ins Lenkrad und wurde auf Anhieb Fünfte.

ALLES IM DOPPELPAK

Beim Wochenspiegel-Team gab es zwei Mal doppelt Grund zur Freude. Zum einen holte man die Doppel-Pole für das 4h-Rennen, zum anderen feierten am Freitag sowohl Christian Menzel als auch Georg Weiss Geburtstag. Pole-Setter Menzel fuhr mit einer großen 47 auf dem Dach spazieren, Weiss bekam die 59 auf den 488 GT3 geklebt.

BOP ANGEPASST

Mit neuen Erkenntnissen nach dem 24h-Rennen passte der Technikausschuss des ADAC Nordrhein die BoP an. Audi durfte 20 kg ausladen, Lamborghini 10 kg. Porsche bekam dagegen 15 kg rein und BMW nahm 5 kg Ballast für 20 mbar mehr Ladedruck in Kauf.

PROBEFAHRT MIT 911 GT3 R

Manthey-Racing erfreute die Zuschauer an der Nordschleife bereits am Freitag. Sie führten den beim 24h-Rennen Nürburgring vorgestellten Porsche 911 GT3 R zu einer Testfahrt in der Grünen Hölle aus – in gelb-grüner Tarnbeklebung.

VLN, 3. LAUF, 60. ADAC ACAS H&R-CUP (4 STUNDEN)

Pole-Position

#11 Christian Menzel (Wochenspiegel Team Monschau, Ferrari 488 GT3, SP9) 7.58,060 min

Schnellste Runde

#22 Weiss/Krumbach/Kainz (Wochenspiegel Team Monschau, Ferrari 488 GT3, SP9) 8.00,788 min

1.	#31	Arnold/Laser	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	28 Runden
2.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+ 34,506 s
3.	#22	Weiss/Kainz/Krumbach	Wochenspiegel Team Monschau	Ferrari 488 GT3	SP9	+ 45,112 s
4.	#3	Imperatori/Klingmann	Falken Motorsports	BMW M6 GT3	SP9	+ 52,911 s
5.	#30	Abbelen/Schmitz/Müller	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 1.32,573 min
6.	#35	Hirschi/Abbott/Tresson	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 1.47,571 min
7.	#2	Jans/Böckmann/Gerhard	Gigaspeed Team GetSpeed Performance	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 2.29,569 min
8.	#13	Assenheimer/Heyer	Auto Arena Motorsport	Mercedes-AMG GT3	SP9	+ 3.13,903 min
9.	#36	Walkenhorst/Ziegler/Adams	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 5.42,978 min
10.	#70	Hamprecht/Hamprecht/Stursberg	H&R Spezialfedern Team Uwe Alzen Automotive	Porsche 911 GT3 Cup MR	SP7	+ 6.57,192 min



Neuer LMP2-Sieger? Signatech-Alpine rückte nach der Disqualifikation von G-Drive auf Platz 1 nach vorn

Nachlese zu Le Mans

Es benötigt ein wenig Zeit, um das größte Langstreckenrennen der Welt zu verdauen. Und außerdem kamen der Veranstalter und die Rennstewards lange nach Rennende noch mit Entscheidungen ums Eck, die das Ergebnis auf den Kopf stellten.

Von: **Marcus Schurig**

Aus diesem Grund beginnen wir unsere Nachlese vom 24h-Rennen aus Le Mans ausnahmsweise mit der kleinen LMP2-Klasse, denn hier hatten die genannten Entscheidungen den größten Einfluss: Die Stewards entschieden am Montagabend – also lange nach unserem Redaktionsschluss –, den Klassensieger in der LMP2, das G-Drive-Team mit den Piloten Roman Rusinov, Andrea Pizzitola und Jean-Éric Vergne, wegen eines technischen Verstoßes zu disqualifizieren. Ebenso wurde das viertplatzierte TDS Racing Team (François Perrodo, Matthieu Vaxivière, Loïc Duval) disqualifiziert. Beide Teams haben eine Kooperationsvereinbarung und setzen ihre LMP2-Autos unter der Führung von TDS Racing ein.

Der Vorwurf: An beiden Autos wurden offenbar die Tankrestriktoren manipuliert. Die Technischen Delegierten stellten bei der Inspektion nach dem Rennen fest, dass im Restriktor ein Teil verbaut wurde, das dort nicht hingehört. Die Techniker unterstellen, dass das zusätzliche Bauteil die Fließgeschwindigkeit und damit die Tankgeschwindigkeit erhöhte. Die Teams bestreiten den Vorwurf: Ja, man habe ein Teil hinzugefügt, aber in einem erlaubten Modifikationsbereich.

Und das Ziel habe nicht darin bestanden, den Tankvorgang zu beschleunigen, sondern den Abschaltmechanismus für den Fall zu optimieren, dass Benzin ausläuft (das sogenannte Dead-Man-Ventil). Beide Teams wurden auffällig, da ihre Boxenstopps bis zu sechs Sekunden schneller waren als die der LMP2-Konkurrenz.

Sieger geht in Berufung

G-Drive Racing und TDS Racing sind in Berufung gegangen, damit sind die neuen Resultate vorläufig: Nach der Disqualifikation geht der Sieg an das Signatech-Team (Lapierre/Negrão/Thiriet), Platz 2 an das Graff-SO24-Team (Capillaire/Gommendy und Hirschi) vor United Autosports (Owen/Montoya/de Sadeleer).

Eine weitere Entscheidung der Stewards hatte einen Fahrstuhl-

effekt für den Ford mit Startnummer 69 von Harry Tincknell, Andy Priaulx und Tony Kanaan: Der Letztgenannte fuhr nämlich nicht wie vom Reglement vorgeschrieben sechs Stunden – sondern nur 5.16 Stunden. Die fehlenden 44 Minuten wurden anhand des Rennschnitts in zusätzliche Fahrzeit umgerechnet und addiert – was den Ford von Platz 4 auf 12 zurückwarf.

Wenn das Safety Car das GTE-Pro-Feld nicht zerhackt hätte, dann hätten wir einen brutalen GT-Fight geboten bekommen.

Damit rückten in der GTE-Pro-Wertung die Corvette mit der Nummer 63 auf Platz 4 und der Ferrari mit Startnummer 52 auf die fünfte Position nach vorn. Das Hauptgesprächsthema in der GTE-Pro-Klasse blieb der Umstand, dass uns die Safety Cars in der vierten Rennstunde um ein womöglich herausragendes Rennen brachten. Corvette-Sportchef Doug Fehan sprach sogar von einem „vorbestimmten“ Renn-

verlauf, was Platz für Interpretationen lässt. Fakt ist auch, dass drei Marken – Porsche, Ford und Corvette – im Mittel der 20 Prozent der schnellsten Rennrunden innerhalb von fünf Zehnteln lagen. BMW und Ferrari fehlten auch nur acht beziehungsweise neun Zehntel auf den Bestwert des Ford GT mit der Nummer 68 (3.51,099 Minuten). Will sagen: Wenn das Safety Car das Feld nicht zerhackt hätte, dann hätten wir 24 Stunden lang Fights wie jene aus den ersten drei Rennstunden oder am Sonntagmittag geboten bekommen, als sich Frédéric Makowiecki im Porsche (#91) und Sébastien Bourdais im Ford GT (#68) balgten.

Porsche: Schnelle Stopps?

Im Radar der Analysten standen übrigens auch die Porsche-Boxenstopps, besonders aus den ersten Rennstunden: Der siegreiche 911 RSR (#92) von Kévin Estre, Michael Christensen und Laurens Vanthoor war zum Beispiel teilweise um mehrere Sekunden pro Stopp schneller als die GTE-Konkurrenz, was auf diesem Niveau eher ungewöhnlich ist. Bei Ford war man besonders irritiert, da man den Vorteil auf kürzere Nachtankzeiten zurückführte – doch die hätten laut Regelwerk auf das Mittel von 35 Sekunden ausgeglichen werden müssen. ■

IMSA-Meisterschaft: Zu große Diskrepanz zwischen DPI und LMP2

Topklasse neu überdenken

Bisher kämpften an der Spitze der IMSA-Serie die europäischen LMP2-Autos gegen die amerikanischen DPI-Rennwagen um Siege. Doch weil die Schere immer weiter auseinandergeht, denkt die IMSA über drastische Änderungen für die Saison 2019 nach.

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

Der IMSA-Präsident Scott Atherton deutete im Gespräch mit Motorsport aktuell an, dass die Änderungen für 2019 den bisherigen Modus, nämlich dass beide Klassen mittels BoP angeglichen werden und dann gegeneinander um Gesamtsiege fahren, auflösen könnten. Weil die DPI-Fahrzeuge auf der Chassisseite von den LMP2-Wagen abgeleitet sind, schrieb die IMSA seit Einführung ihrer Topklasse Anfang 2017 ein Balancing zwischen den beiden Kategorien vor.



LMP2: Statisten im Kampf um den Sieg – aber trotzdem Referenz für die BoP

Doch im Debütjahr verbuchten die LMP2 nur einen einzigen Sieg, und seit dem Saisonstart 2018 ging die Performance-Schere noch einmal deutlich auseinander.

IMSA-Boss Scott Atherton kann das Phänomen erklären: „Die Situation wird für uns immer frustrierender. Wir sind fest überzeugt, dass ein Team, wenn es mit guter Qualität, ordentlichem Bud-

get und exzellenten Fahrern einen LMP2 an den Start brächte, auch siegfähig wäre.“ Stattdessen fahren nur kleine Privatteams, die ihre Fahrzeuge oft mit Privatfahrern besetzen. Die DPI-Autos legten bei der Performance über die zahllosen Testtage dagegen laufend zu: „Über den letzten Winter haben die DPI nochmals einen klaren Sprung nach vorne ge-

macht“, so Atherton. „Der Sinn der BoP besteht nicht darin, die Weiterentwicklung in der DPI-Klasse zu bestrafen oder Amateur-gegen-Profi-Teams zu balancieren.“ Atherton gibt zu, dass ein DPI-Team angeboten habe, in den nächsten Rennen einen topbesetzten LMP2 an den Start zu bringen – um das wahre Performance-Potenzial offenzulegen.

Atherton will keine voreiligen Schlüsse ziehen und verspricht, für 2018 am etablierten Modell festzuhalten: „Wir stehen zu unserem Wort.“ Gleichzeitig machte der Amerikaner aber klar, dass die Klassen 2019 getrennt ausgeschrieben werden könnten. Damit würden die DPI-Autos die einzige Topklasse bilden, parallel könnten die Fahrzeuge wieder auf ihr ursprüngliches Performance-Niveau zurückgebracht werden. Die LMP2-Klasse könnte als reine Amateurklasse oder auch als Pro-Am-Klasse separat weiter bestehen, dann auch mit einem getrennten Klassenpodium. Die Entscheidung soll bis Anfang August fallen. ■

Pirelli World Challenge (PWC)

Getrennte Rennen für GT3- und GT4-Autos

Die Macher der amerikanischen Pirelli World Challenge wollen ihren Laden bis zum Saisonstart 2019 komplett umkrempeln: Im nächsten Jahr soll es wieder getrennte Rennen für die GT3-Fahrzeuge geben, die mangels Masse heuer zusammen mit den GT4-Autos fahren mussten.

Die Pirelli World Challenge (PWC) etablierte sich einst als einzige unabhängige Plattform für den GT3-Rennsport in Nordamerika. In der Frühphase verbuchte die PWC-Serie sehr großen Zuspruch. Doch die goldenen Zeiten scheinen vorüber: Beim letzten PWC-Rennen 2018 in Road America standen zwar 38 Autos am Start – darunter aber

nur sieben GT3-Rennwagen. Vor wenigen Wochen hatte der Erfinder und Herrscher über die GT3-Welt, der Franzose Stéphane Ratel, die Mehrheit der PWC-Organisation übernommen.

Jetzt zeichnen sich Änderungen für 2019 ab, wie Ratels US-Statthalter Greg Gill in Road America erklärte: „Der Plan ist es, den Kalender umzubauen. Dabei soll es wieder separate GT3-Rennen geben, aber auch gemeinsame Veranstaltungen, je nachdem, wo es erfolgversprechend ist“, so Gill. „Unser Hauptproblem an der GT3-Front sind die Kosten, an diesem Thema arbeiten wir und wollen den Teams in Portland unsere Lösungsansätze vorstellen. Wir werden dabei auch das GT3-Fahrerlager deutlich aufwerten, um unseren Kunden und den zahlenden Piloten mehr zu bieten.“ ■ MCS/AC

Blancpain GT Sprint Series: Dritter Saisonlauf in Misano

Blancpain Sprint Series: Doppelsieg für Mies

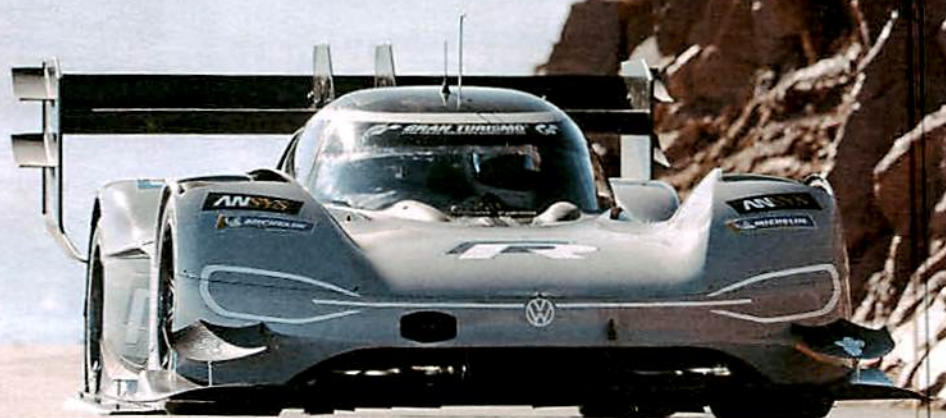
Christopher Mies gewann zusammen mit seinem WRT-Audi-Teamkollegen Álex Riberas sowohl den Vorlauf als auch das Hauptrennen in Misano.

Mies und Riberas machten am Sonntag im 60-minütigen Hauptrennen den totalen Triumph für Audi perfekt: Nachdem sie bereits am Vortag den Vorlauf gewonnen hatten, siegten die WRT-Piloten auch am Sonntag – vor ihren WRT-Teamkollegen Dries Vanthoor und Will Stevens auf Platz 2 und einem weiteren Audi R8 des Saintéloc-Teams.

Zu Rennbeginn hatte noch der Mercedes-AMG von Raffaele Marciello der Startnummer 88 geführt, der auch von der Pole-Position ins Rennen gegangen war. Mies erhöhte hinter Mar-

ciello den Druck – bis der Italiener einen Fehler beging und der Deutsche durchschlüpfen konnte. Mies baute die Führung in der Folge immer weiter aus, nach dem Boxenstopp hatte Teamkollege Riberas bereits acht Sekunden Vorsprung, während Marciello immer weiter an Boden einbüßte.

Der letzte Podestplatz ging an einen weiteren Audi R8 LMS: Die Saintéloc-Piloten Christopher Haase und Simon Gachet setzten sich im Kampf um Platz 3 durch. Auch Platz 4 ging an Audi: Im Ziel hatten Schotthorst/van der Linde im Attempo-R8 zwei Sekunden Rückstand auf Gachet. „Von außen mag das wie so oft bei Solofluchten easy ausgesehen haben, aber in Wahrheit mussten wir uns ganz schön strecken, um den Sieg einzufahren“, erklärte Riberas im Ziel. ■ MCS



Reise ohne Wiederkehr

Nachdem Romain Dumas mit einer Fabelzeit von 7:57,148 Minuten den Streckenrekord am Pikes Peak ausgelöscht hat, wird die Welt am Berg der Berge nie wieder dieselbe sein.

Von: **Markus Stier**

In der Sieges euphorie sprach VW-Nordamerika-Chef Hinrich Woebben davon, Volkswagen habe eine Tür in die Zukunft aufgestoßen. Durch Türen kann man normalerweise auch zurückgehen, doch dieses Tor schloss sich für immer unmittelbar hinter den Aktiven bei diesem 96. Pikes-Peak-Rennen.

Mit dem von zwei insgesamt 680 PS starken Elektromotoren angetriebenen I.D. R ist erstmals

ein Rennauto auf der 20 Kilometer langen Strecke über 1500 Höhenmeter unter acht Minuten geblieben. In 7:57,148 Minuten unterbot Romain Dumas die seit 2016 als Fabelzeit gehandelte 8:13,118 Minuten, die Rallye-Legende Sébastien Loeb in einem Peugeot-Silhouetten-Prototyp aufgestellt hatte. Vom angeblich angestrebten Elektro-Rekord sprach am Ende niemand mehr. Dumas hatte ihn um eine Minute vaporisiert.

Hoffnung nach der Quali

Bei den ersten Trainingssitzungen kämpfte man bei VW noch mit der Steuerungssoftware, die das Zusammenspiel der beiden Motoren regelt, doch als der dreimalige Pikes-Peak-Sieger Romain Dumas am Mittwoch die Qualifikation ganz locker gewann, entspannten sich die Mienen. Der Vergleich der Sektorenzeiten mit denen von Loeb gab Anlass zur

Hoffnung, nach dem ganz großen Ziel greifen zu können.

Die Addition der besten Sektorenzeiten ergab eine Fabelzeit von 7:31 Minuten. Das Problem: An jedem Tag darf ein Fahrer nur einen Abschnitt fahren, nie die gesamte Strecke am Stück. Zusammen mit den zwei Versatzstücken zwischen den Sektoren, die Pi mal Daumen jeweils zehn Sekunden kosten, ergäbe sich eine Idealzeit von 7:51 Minuten. „Nicht ganz falsch“, gestand Technik-Berater Willy Rampf vor dem Start. Die interne Simulation bei VW ergab zwischen 7:55 und 8:05 Minuten.

Doch schon nach den zu Beginn gestarteten Motorrädern krochen die ersten Wolken über die kahle Kuppe des Pikes Peak. Nachdem Dumas durchs Dach seines 680-PS-Renners eingestiegen war, musste er noch eine Dreiviertelstunde warten, bis er an die Startlinie rollen konnte.

„ES MUSSTE ALLES PERFEKT PASSEN – VON DER TECHNIK BIS ZUM FAHRER. UND DAS WETTER MUSSTE AUCH MITSPIELEN.“

Romain Dumas

Alles wartete auf den Krankenwagen, der auf der Strecke einen verletzten Motorradfahrer geborgen hatte.

Dumas überglücklich

Dumas traf nach einem Drittel der Strecke auf eine vom Nebel feuchte Piste – ausgerechnet im Mittelsektor mit seinen vielen Spitzkehren. Der Franzose kam



gioli lieferte in 8:37,230 Minuten die drittschnellste Zeit in der Geschichte des Pikes Peak. Der Italiener fuhr einen Prototyp von der Stange, dem es in der dünnen Höhenluft an Abtrieb fehlte. Der gewöhnlich verwendete Saugmotor erhielt Turboaufladung, auf Meereshöhe ist Faggiolis Renner rund 800 PS stark. Allerdings bremsten Motorenprobleme den zehnmaligen EM-Gewinner. Drei Triebwerke gingen über die Wupper.

Elektro klar im Vorteil

Faggioli sah die zu erwartende Niederlage gegen VW schon vor dem Start entspannt und war mit Rang 2 überglücklich. Er betrachtet das 2018er-Rennen als Aufgabelopp für einen ernsthaften Angriff im kommenden Jahr. Bei VW gibt es bisher keine Überlegungen, 2019 erneut nach Colorado zu reisen. Sollten sich Peugeot und Loeb nicht ausreichend herausgefordert sehen, wäre Faggioli ein klarer Sieganwärter.

Für einen neuen Rekord wird es aber kaum reichen. Das hohe, permanent verfügbare Drehmoment und die Unabhängigkeit des Antriebs von der Höhenluft sind zu große Vorteile, und die Batterie-Technik entwickelt sich weiter. Die neue Gesamtbestmarke wird nur ein anderer Elektrorenner schlagen können. Für Autos mit Verbrennungsmotoren sind in der Zukunft wohl nur noch Klassensiege drin. ■



Der Rekordmann: Romain Dumas kletterte in unter acht Minuten auf den Gipfel



Alles im Blick, trotz Technikpannen: VW-Technik-Berater Willy Rampf

sich plötzlich langsam vor und zweifelte am Erfolg der Operation. Im schnellen oberen Teil mit klarer Sicht gab er dafür wieder richtig Gas.

Weil beim Veranstalter Internet und TV-Verbindung zusammengebrochen waren, versammelte sich das Team hinter einem unter freiem Himmel aufgestellten Flachbildschirm direkt neben dem TV-Produktionscontainer. Die stotternden Bilder aus dem Hubschrauber ließen den I.D. R tatsächlich eher langsam aussehen. Als im Tal die Zeit von 7:57 Minuten durchgegeben wurde, tanzten die Mechaniker. „Es musste alles perfekt funktionieren – von der Technik bis zum Fahrer. Und das Wetter musste auch mitspielen. Alles hat ineinandergegriffen“, freute sich Dumas.

Im VW-Rekordfieber ging die Leistung des Zweiten unter Berg-Europameister Simone Fag-



Pikes-Peak-Neuling Simone Faggioli erkämpfte sich in einem Norma-Prototyp den starken zweiten Rang

„Fühle mich bereit für ein WRC-Cockpit“

WRC2-Weltmeister Pontus Tidemand gilt als schneller und gleichzeitig solider Top-Allrounder. Nur logisch, dass der 27-jährige Schwede hofft, bald in ein WRC-Cockpit aufzusteigen.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit drei Siegen und einem zweiten Platz sind Sie Tabellenführer der Zweiten Liga. Sollte aber ihr Skoda-Werkskollege Jan Kopecky bei der Rallye Deutschland die WRC2 gewinnen, würde er mit seinem vierten Saisonserfolg an Ihnen vorbeiziehen. Ist Ihnen schon bange?

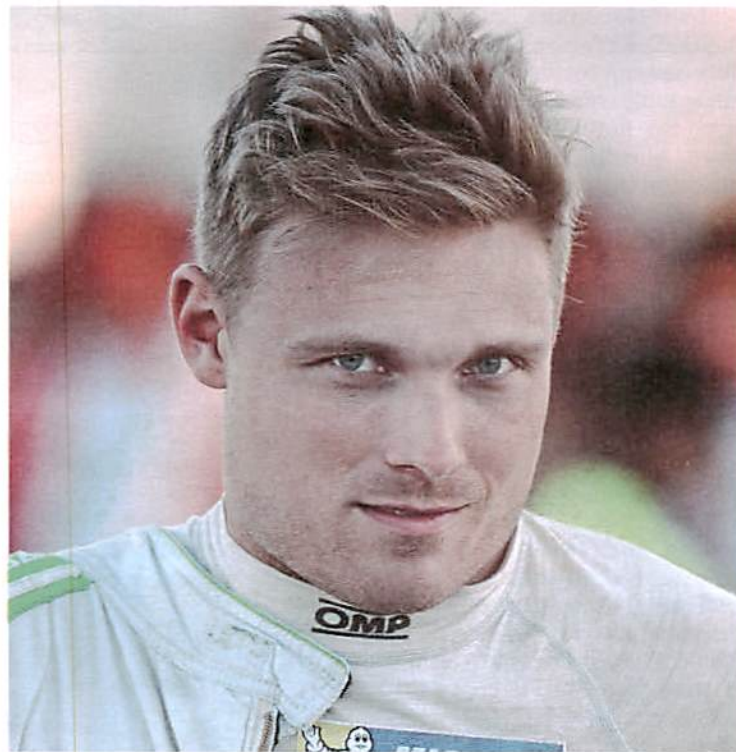
Nicht wirklich. Seit wenigen Wochen ist klar, dass wir beide jeweils sechs WRC2-Läufe fahren und bei der Rallye Türkei aufeinander treffen. Wir sitzen im gleichen Auto und können den Titelkampf auf der Strecke ausfechten. Darauf freue ich mich jetzt schon. Ich mag solche Konstellationen und den Extradruck.

Ärgern Sie sich noch über Platz zwei beim Heimspiel in Schweden?

Nein, ganz im Gegenteil. Die neuen Pirelli-Reifen der Konkurrenz hatten mit ihren längeren Spikes einen entscheidenden Vorteil. Wir wussten, wenn da einer fehlerfrei durchfährt, haben wir kaum eine Chance. Ich habe versucht, den Druck hoch zu halten, mehr war nicht drin, ich war am absoluten Limit. Das zeigt auch der Vergleich mit den WRCs. Wir hatten die gleichen Michelin-Reifen wie im Vorjahr und waren mit dem R5 diesmal deutlich näher dran als 2017.

Zwischen Ihrem letzten WRC2-Start in Portugal Mitte Mai und Ihrem nächsten Auftritt in der Türkei Mitte September liegen satte vier Monate. Wie bleibt man da am Ball?

In dem man testet. Natürlich würde ich gerne mehr Rallyes bestreiten, aber ich kann mich nicht beklagen. Ich sitze aktuell mehr hinterm Steuer als je zuvor und teste neben Skoda auch für Volkswagen.



ROESELER

„ICH DENKE, ICH KANN SEHR GUT MIT DRUCK UMGEHEN UND DIE GRENZEN EINSCHÄTZEN, OB BEIM MATERIAL ODER MIR.“

Pontus Tidemand

Wie viele Tage sitzen Sie diesen Sommer am R5-Steuer?

Das weiß ich noch gar nicht so genau. Klar ist nur, dass ich sowohl auf Schotter als auch auf Asphalt teste. Diese Woche geht es mit Skoda nach Finnland, und demnächst sitze ich wieder im Polo R5. Es dürften rund 15 Testtage sein, vergleichbar mit vier bis fünf WM-Läufen. Jeder Kilo-

meter zählt – auch für den Fahrer.

Was liegt Ihnen mehr: Schotter oder Asphalt?

Auch wenn ich wesentlich mehr auf unbefestigten Pisten gefahren bin, liebe ich Asphaltstrecken. Sie sind viel fordernder. Alles ist präziser und gleichzeitig brutaler, ob beim Bremsen, der Linie oder den Reifen. Man muss mehr im Auto arbeiten, schalten und beim Kurvenschneiden extrem aufpassen. Es ist schneller und komplizierter.

Hand aufs Herz: Wo wären Sie gerne gestartet? Sardinien, Finnland, Deutschland?

Am liebsten bei allen dreien (lacht). Jede Rallye ist besonders. Finnland ist klar ein Highlight. Aber auch Deutschland ist sehr speziell und mag ich. Schon 2014 siegte ich da in der WRC2. Im Vor-



ROESELER

Eine echte Bank: Kein Fahrer hat eine bessere WRC2-Bilanz als Tidemand



Pontus Tidemand

Geburtstag: 10. Dezember 1990
Geburtsort: Charlottenberg (S)
Herkunftsland: Schweden

WM-KARRIERE

2007: erste Rallye
2012: erster von 43 WM-Starts
2013: Junior-WM-1. (3 Siege)
2015: Asien-Pazifik-Meister
2017: WRC2-1. (5 Siege)
2018: WRC2-1. (bisher 3 Siege)

HOBBYS

Mountainbikes, Fitness

jahr lag ich bis zu meinem Plattfuß auf der Panzerplatte in Schlagdistanz zu Jan (Kopecky), der gewonnen hat. Ich muss mich, denke ich, nirgends verstecken.

Was sind Ihre Stärken?

Das können andere vielleicht besser beantworten. Ich denke aber, ich kann sehr gut mit Druck umgehen und die Grenzen einschätzen, ob beim Material oder mir. Egal ob gegen Stéphane Lefebvre und Kollegen in Portugal oder Kalle Rovanperä in Argentinien, am Ende hatte ich die Nase vorne.

Die Statistik spricht auch sonst für Sie. Bei 26 WRC2-Starts standen sie 21-mal auf dem Podium, elfmal ganz oben und sind nur zweimal ausgefallen. Ihr letzter Unfall datiert auf Juli 2016.

Das solltet ihr den Herstellern vorlegen (lacht). Werksteams suchen doch schnelle Fahrer, die wenig kaputt machen. Ohne überheblich zu sein, aber ich fühle mich bereit für ein WRC-Cockpit – ob mental, bezüglich der Streckenerfahrung oder der Zusammenarbeit mit den Ingenieuren in einem Werksteam.

Angeblich soll Ihr Management schon mit Citroën und Hyundai Gespräche führen?

Das hoffe ich sehr. Und mehr noch, dass ich eine echte Chance im WRC bekomme. Ich arbeite hart daran, nun den nächsten Schritt zu machen. Es wäre mein größter Wunsch. Zuallererst gilt es jetzt aber, den WRC2-Titel zu verteidigen. ■

Rallye-WM

Rushhour in den Weinbergen

Vor der Rallye Deutschland spulen die Werkteams besonders viele Testkilometer ab. Citroën machte mit Craig Breen und Mads Östberg den Anfang.

Von: **Reiner Kuhn**

Anfang vergangener Woche legte Citroën seine Karten auf den Tisch und bestätigte Mads Östberg als Stammfahrer für die restlichen Saisonläufe. Nach dem Rauswurf von Kris Meeke wird der Norweger die freigebliebene Stelle füllen und neben Craig Breen fünf der noch ausstehenden sechs Rallyes bestreiten. In Spanien muss er Sébastien Loeb den Vortritt lassen, der dort wie geplant seinen dritten Auftritt 2018 haben wird. Einen dritten C3 WRC setzt Citroën für Teampatron Khalid Al Qassimi in Finnland, der Türkei und Spanien ein. Ergo geht bei der Rallye Deutschland (16. – 19. August) das gleiche Duo an den Start wie auf Sardi-

nien. Um sich auf die knifflige Asphalttatz vorzubereiten, schlug die rote Werksequipe ab Donnerstag als erste Werksmannschaft ihre Zelte im Südwesten der Republik auf.

An insgesamt vier Testtagen, zwei in den Mosel-Weinbergen bei Ensch und Veldenz, einem im nördlichen Saarland (Freisen) sowie einem Tag auf dem nur am Wochenende zugänglichen Mili-

tärgelände Baumholder, teilten sich Breen und Östberg das Steuer des C3 WRC. Der Ire machte den Anfang, dann übernahm der Norweger. „Es war sehr beeindruckend“, sagt Östberg und erklärt: „Für mich war es das erste Mal, dass ich mit dem Wagen auf Asphalt unterwegs war. Das Tempo ist extrem hoch. Zudem sind die Strecken hier wirklich spektakulär und eine echte Herausforder-



Einmal auf der Pole-Position: Citroën testete zuerst in Deutschland

LUKAS AMMANN



DANIEL ROSELER

Weiter im C3 WRC: Mads Östberg

rung. Auch wenn ich ein paar Meter brauchte, bis ich bereit war, ans Limit zu gehen, denke ich, dass wir gute Fortschritte gemacht und prima Einstellungen gefunden haben.“ Die werden Östberg und Breen auch brauchen.

Die Konkurrenz wird jeweils mindestens einen Tag länger auf deutschem Boden testen. Als Nächstes kommt Toyota Anfang Juli ins Saarland und nach Rheinland-Pfalz. Hyundai und M-Sport haben sich für Anfang August angesagt. Den Abschluss der umfangreichen Vorbereitungen bildet einmal mehr der offizielle Testtag der WRC2-Teams am Montag vor dem WM-Lauf. Für das Skoda-Team zu wenig: Die Tschechen haben sich mit ihrer Werksfahrerin für eine komplette Testwoche im Juli angemeldet. ■

Österreichische Rallye Meisterschaft/Schneebergland-Rallye

Mayr-Melnhof erneut obenauf

Niki Mayr-Melnhof ist nicht zu stoppen. Mit seinem dritten Saisonsieg baut er die Führung in der Österreichischen Meisterschaft (ÖRM) gehörig aus.

Von: **Reiner Kuhn**

Was für ein Spektakel beim vierten von sieben Läufen zur Österreichischen Rallye Meisterschaft (ÖRM). Vom Start weg hauen sich Niki

Mayr-Melnhof und Ford-Markenkollege Gerwald Grössing im nur 29 Teams zählenden Feld die Bestzeiten um die Ohren. Der Tabellenführer im Fiesta R5 legt vor. Grössing im älteren WRC kontert, und Mayr-Melnhof dreht den Spieß wieder um. Im Sekundenabstand geht es in den Schlusspurt.

Auf der vorletzten Prüfung unterläuft Verfolger Grössing ein kleiner Fehler, der in einem Überschlag gipfelt. Der Sieg ist dahin, die Fahrt setzt er dennoch fort. Prompt verunfallt das Duo Grössing/Schwarz auf der letzten Prü-

fung erneut und muss zu allem Übel diesmal von den Rettungskräften geborgen werden.

Aufgrund der blockierten Strecke wird die Prüfung abgebrochen und die Teilnehmer direkt ins Ziel geführt. Mit satten 4,39 Minuten Rückstand auf den souveränen Sieger Mayr-Melnhof erbt Gerhard Aigner (Ford Fiesta WRC) nach Grössings spätem Aus den zweiten Platz. Hermann Gaßner jr. (Mitsubishi Lancer Evo) darf als Dritter (+ 5,09 min) mit auf das Podium. Kris Rosenberger hadert mit Bremsproblemen am ungewohnten Skoda Fabia R5 und wird Vierter (+ 5,44 min) vor Markenkollege Johannes Keferböck (+ 7,39 min), den ein Dreher plus einen daraus resultierender Reifenschaden bremst.

In der 2WD-Wertung ist Kristof Klausz (Peugeot 208 R2) führend. Als Gesamtneunter ist der Tabellenführer der Zweiradantriebsklasse im Ziel knapp zwei Minuten schneller als der direkt dahinter platzierte Christoph Zellhofer (Suzuki Swift S1600). ■



In Österreich aktuell das Maß aller Dinge: Mayr-Melnhof im Ford Fiesta R5

NACHRICHTEN

NEUVILLE SIEGT IM R5

Im Vorjahr war die Rallye Ypern für Thierry Neuville nach einem Unfall frühzeitig zu Ende. Diesmal leistete sich der WM-Tabellenführer keine Blöße. Mit 40,4 Sekunden Vorsprung gewann er im ungewohnten Hyundai i20 R5 den top besetzten Klassiker in seiner belgischen Heimat und verwies die nachfolgende Konkurrenz klar in die Schranken.

KREIM MIT WRC2-START

Bonus für die EM-U28-Spitzenreiter Fabian Kreim und Co Frank Christian: Beim heimischen WM-Lauf werden die deutschen Meister im Skoda Fabia R5 erneut die WRC2-Elite fordern. „Durch unsere EM-Starts sind wir dieses Mal noch besser auf die internationale Top-Konkurrenz vorbereitet“, gibt sich der 25-Jährige zuversichtlich und hofft auf eine Top-5-Platzierung.



Bild des Schreckens:
Die Autos nach dem
Massencrash in Race 1
– vorne Huffs und
Björks Wracks

Crash and the City

Yvan Muller (Hyundai), Mato Homola (Peugeot) und Thed Björk (Hyundai) holten sich die Laufsiege in Vila Real. Überschattet wurde das Rennwochenende von einem schweren Crash im ersten Lauf, der u. a. beide VW Golf eliminierte. Muller ist Halbzeitmeister.

Von: **Michael Bräutigam**

Themen gibt es für gewöhnlich genug an einem WTCR-Wochenende. Bislang war das meistdiskutierte oft die BoP. Diesmal waren die Schwerpunkte anders gelagert. In einem durchaus ausgeglichenen Feld waren es zunächst die beiden VW Golf von Rob Huff und Mehdi Bennani, die sich die erste Startreihe für das Samstagsrennen in Vila Real sicherten. Doch wenige Sekunden nach dem Start in diesen ersten von

drei Läufen brach das Chaos los. Ausgerechnet die beiden Piloten der Sébastien-Loeb-Racing-Golfs kollidierten und knallten ineinander verkeilt vehement in die Leitplanke. Weil es die ersten beiden Autos auf der Strecke erwischte, hatte auch der Rest des Feldes keine wirkliche Chance auszuweichen.

Während Norbert Michelisz (Hyundai) noch mit einem Streifschuss am Golf-Duo vorbeikam, hatten die anderen Akteure weniger Glück. Thed Björk (Hyundai) fuhr unter das aufgestiegene Bennani-Auto und schob es auf das von Huff. Dahinter knallte das gesamte Feld ineinander und erinnerte mit dem entstehenden Rennwagenknäuel an berühmterbüchtigte Macau-Szenen.

„Das war richtig furchteinflößend“, sagte ein sichtlich geschockter Björk, dessen Auto – wie auch das von Bennani – kurzfristig Feuer fing. „Ich war im Auto eingeschlossen, aber zum Glück konnte ich die Fensterscheibe raustreten und kam

so raus.“ Auch der als Tabellenführer angereiste Yann Ehrlacher (Honda) erlebte eine solche Situation. „Links die Leitplanke, rechts ein anderes Auto – ich hatte echt Panik.“ Zur Rettung eilte Münich-Teamkollege James Thompson, der die Heckklappe des Civic öffnete und so den Fluchtweg für den Stallgefährten freigab.

Nur drei Totalausfälle

Das Rennen wurde zwei Stunden nach dem Crash erneut gestartet, und wie durch ein Wunder fehlten beim Restart nur fünf der ursprünglich 26 gestarteten Autos. Sieger im doppelten Sinne war Yvan Muller. Der hatte nur P6 im Quali geholt und dann noch den Start verpatzt. Er hätte wohl nicht gepunktet. Nun stand er beim Restart auf Pole, weil auch Michelisz nicht starten konnte. Muller ließ nichts anbrennen und fuhr zum Sieg.

Die Bestandsaufnahme bei den Gebeutelten ergab: Bei Sébastien Loeb Racing konnte man einpacken. Zum Glück blieben

sowohl Huff als auch Bennani bis auf einen gehörigen Schock und einige Prellungen unverletzt, doch die Autos sind Schrott. Am Slovakiaring werden zwei komplett neue Golf am Start stehen. Auch Thompson musste sein Wochenende vorzeitig beenden. Neben einigen Schäden an der Karosserie trat noch ein Getriebeproblem auf. Und weil man bei Münnich auch die Autos von Ehrlacher sowie Esteban Guerrieri über Nacht reparieren musste, blieb Thompsons Renner am Sonntag in der provisorisch aufgebauten Zeltbox.

Es sind diese Rennwochenenden, an denen sich zeigt, dass Motorsport eben doch mehr ist als im Kreis zu fahren. So halfen sich die Fahrer nicht nur teamübergreifend beim Aussteigen und Beistehen nach dem Massencrash, auch die Mechaniker legten sich mächtig ins Zeug und bekamen im Fall der Münnich-Mannschaft gar keinen Schlaf, bevor es ins sonntägliche zweite Qualifying ging.



Erster WTCR-Sieg: Der Slovake Mato Homola bezwang in Race 2 Yvan Muller



Halbzeitmeister: Yvan Muller feierte einen glücklichen Laufsieg in Vila Real

Nur zehn Minuten nachdem Guerrieris und Ehrlachers Autos wieder startklar waren, wurde das Quali für den zweiten und dritten Lauf eröffnet. Auch Björks Auto wurde nicht viel früher fertig – der Hyundai des Schweden wurde fast bis auf die Rohkarosse runtergestrippt und über Nacht praktisch von Grund auf neu aufgebaut.

Perfekter Tag für Björk

Björk erlebte mit dem neuen alten Auto einen dieser Tage, wie auch Ayrton Senna ihn öfters erlebt und beschrieben hat. Er fuhr im eigenen Tunnel, in einer ganz eigenen Welt, wo alles perfekt funktioniert. Als einziger Fahrer überhaupt konnte er im Quali die Zwei-Minuten-Marke knacken, sowohl im Q2 als auch im Q3.

Vor dem Hauptrennen, für das Björk die Pole eroberte, kam aber noch der zweite Lauf des Wochenendes, für den sich mit P10 im Q2 Gordon Shedden (Audi) die Pole gesichert hatte. Der Schotte kam direkt unter Beschuss von

Muller und Mato Homola (Peugeot), dazu gab es eine Fünf-Sekunden-Strafe, weil er in der Startrunde eine Schikane abkürzte. Den folgenden Kampf um den Sieg entschied – trotz Joker Lap – Homola für sich, es war sein erster WTCR-Erfolg und der zweite Peugeot-Saisonsieg.

Das durch drei Safety-Car-Phasen zerstückelte Hauptrennen ging an Björk. Der legte dertart los, dass er in der dritten Runde die Joker Lap absolvieren konnte und trotzdem klar in Führung blieb. Kurios: Dahinter traute sich kaum jemand, die Joker Lap anzutreten, was durch die SC-Phasen noch erschwert wurde. So bog fast das gesamte Feld in der letzten Runde in die rund drei Sekunden längere Extraschleife ab. Der durch eine fiebrige Erkältung geschwächte Gabriele Tarquini und der mit geprelltem Handgelenk gehandicapte Michelisz komplettierten einen Hyundai-Dreifachserfolg. Mit Muller feiert Hyundai auch den „Halbzeitmeister“.

„DAS WAR RICHTIG FURCHTEINFLÖSEND. ZUM GLÜCK KONNTE ICH DIE FENSTERSCHEIBE EINTRETEN UND KAM SO AUS DEM AUTO.“

Thed Björk



VILA REAL (P), 1. RENNEN

13. von 30 Läufen, 13 Runden à 4,790 km (26 gestartet, 16 gewertet)

1.	Yvan Muller (F), MRacing – YMR	Hyundai	2.36.58,962 h
2.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 2,060 s
3.	Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+ 10,569 s
4.	Gabriele Tarquini (I), BRC Racing Team	Hyundai	+ 12,925 s
5.	Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+ 13,926 s
6.	Aurélien Comte (F), DG Sport Competition	Peugeot	+ 14,186 s
7.	Benjamin Lessennes (B), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 16,696 s
8.	Nathanaël Berthon (F), Comtoy Racing	Audi	+ 19,937 s
9.	Gordon Shedden (GB), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+ 20,169 s
10.	Frédéric Vervisch (B), Audi Sport Team Comtoy	Audi	+ 20,678 s

Schnellste Runde: 2.03,079 (Tarquini)

VILA REAL (P), 2. RENNEN

14. von 30 Läufen, 11 Runden à 4,790 km (24 gestartet, 17 gewertet)

1.	Mato Homola (SK), DG Sport Competition	Peugeot	22.57,517 min
2.	Yvan Muller (F), MRacing – YMR	Hyundai	+ 0,764 s
3.	Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+ 2,025 s
4.	Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+ 3,635 s
5.	Norbert Michelisz (H), BRC Racing Team	Hyundai	+ 4,144 s
6.	Gordon Shedden (GB), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+ 6,335 s*
7.	Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport	Honda	+ 6,413 s
8.	Aurélien Panis (F), Comtoy Racing	Audi	+ 6,975 s
9.	Gabriele Tarquini (I), BRC Racing Team	Hyundai	+ 7,284 s
10.	Thed Björk (S), MRacing – YMR	Hyundai	+ 7,705 s

Schnellste Runde: 2.03,415 min (Björk)

*inkl Strafe

VILA REAL (P), 3. RENNEN

15. von 30 Läufen, 15 Runden à 4,790 km (21 gestartet, 17 gewertet)

1.	Thed Björk (S), MRacing – YMR	Hyundai	36.21,453 min
2.	Gabriele Tarquini (I), BRC Racing Team	Hyundai	+ 3,193 s
3.	Norbert Michelisz (H), BRC Racing Team	Hyundai	+ 3,640 s
4.	Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+ 4,170 s
5.	Mato Homola (SK), DG Sport Competition	Peugeot	+ 4,781 s
6.	Frédéric Vervisch (B), Audi Sport Team Comtoy	Audi	+ 5,205 s
7.	Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport	Honda	+ 5,796 s
8.	Benjamin Lessennes (B), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 6,099 s
9.	Aurélien Panis (F), Comtoy Racing	Audi	+ 6,710 s
10.	Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+ 7,216 s

Schnellste Runde: 2.02,964 min (Björk)

STAND FAHRER

1.	Muller	182 Punkte
2.	Tarquini	160
3.	Ehrlacher	160
4.	Björk	148
5.	Vernay	146
6.	Michelisz	135
7.	Huff	130
8.	Guerrieri	129
9.	Oriola	113
10.	Vervisch	77

STAND TEAMS

1.	MRacing – YMR	342 Punkte
2.	BRC Racing Team	302
3.	ALL-INKL.COM Münnich	295
4.	Audi Sport Leopard Lukoil	230
5.	Sébastien Loeb Racing	207
6.	Campos Racing	125
7.	DG Sport Competition	106
8.	Audi Sp. Team Comtoy	80
9.	Boutsen Ginion Racing	71
10.	Comtoy Racing	40



Ein Sieg zum Abschied

Das Mercedes-DTM-Werks-team startete zum letzten Mal auf dem Norisring. Zum Abschied holte C63-Fahrer Edoardo Mortara den Sieg am Samstag. Mit einer Glanzleistung gewann BMW-Mann Marco Wittmann das Sonntag-Rennen vom siebten Startplatz aus. Audi leckte seine Wunden und musste feststellen: Auch wenn nur zwei oder drei Zehntel pro Runde fehlen, bedeutet dies, dass man sich plötzlich sehr weit hinten wiederfindet.

Von: **Claus Mühlberger**

Eine Siegquote von zehn Prozent – das kann sich sehen lassen. In seinem 100. DTM-Rennen stand Edoardo Mortara zum zehnten Mal ganz

oben auf dem Treppchen. Wer so oft gewinnt, schaltet emotional vielleicht schon mal einen Gang zurück.

Zur allgemeinen Verblüffung kommentierte Mortara im Moment der Zieldurchfahrt zunächst nicht seine Glanzleistung, sondern er dachte an den Deutschen Fußball-Bund. „Ich drücke heute Abend der deutschen Mannschaft die Daumen“, verriet der Italo-Schweizer in der Live-Schalt von SAT.1-Kommentator Eddie Mielke aus dem Cockpit. Eine Wortspende im geschmeidigen Oliver-Bierhoff-Stil, perfekt passend zur schwarz-rot-goldenen Lackierung seines C63. Der kampfstarke, außerhalb des Cockpits aber stets zuvorkommende Mortara ist nicht nur fahrerisch, sondern auch marketing-technisch bestens austrainiert.

Mortara wechselte Ende 2016 von Audi zu Mercedes, und seit dem DTM-Rücktritt von Mattias Ekström gilt er mit einer Jahresgage von angeblich 850000 Euro als bestbezahlter Fahrer im Feld. „Mit dem Mercedes bin ich im-

„TIMO GLOCK HAT ZEHNMAL VERSUCHT, MICH IN DIE MAUER ZU DRÄNGEN. EXTREM UNFAIR. EIN HORROR.“

Gary Paffett

mer noch nicht hundertprozentig zufrieden“, sagt er. „Er passt noch nicht ganz zu mir. Aber ehrlich gesagt, vor der Saison dachte ich nicht, dass wir so stark sind.“

Die auffälligsten Darsteller

Auch beim zweiten Rennen am Sonntag gehörte Mortara zu den auffälligsten Darstellern. Von Startplatz 5 aus fuhr er auf Rang 2 vor, mit einer gewagten Boxenstopp-Strategie: Er ließ schon nach der ersten Runde die Hankooks wechseln. 40,618 Sekunden verbrachte er in der Boxen-

gasse. Gutes Mittelmaß. Aber die schnellste Boxencrew, die RMG-Mannschaft von Marco Wittmann, schaffte diese Übung in 38,793 Sekunden, war also um fast zwei Sekunden schneller.

Nicht viel – aber möglicherweise rennentscheidend. Denn der aus Fürth stammende Marco Wittmann zeigte in seiner Heimat eine makellose Vorstellung. „Es war wahrscheinlich das beste Rennen meines Lebens“, strahlte der Champion von 2014 und 2016. BMW-Sportchef Jens Marquardt lobte seinen Schützling: „Sehr guter Grundspeerd und ein kühler Kopf.“

Marco Wittmann hatte in der DTM lange den Ruf, ein eher leidenschaftsloser Punkte-Hamsterer zu sein. An diesem Sonntag zeigte er, dass diese Szenebeobachter wohl ein Wahrnehmungsdefizit hatten: „Ich startete von Platz 7 aus. Ich habe gekämpft, und ich habe überholt. Es war toll.“ Schon am Samstag hatte sich Wittmann als Dritter wie ein Schneekönig darüber gefreut, dass er erstmals seit seiner Formel-3-



Typisch Nürburgring: Gedrängel in der Spitzkehre. Vorne die BMW von Wittmann und Eng



Paffett gegen Glock (r.): Zweikämpfe der derben Sorte



Wittmann, Mortara, Eng (v. r.)



Wer in der DTM weit hinten fährt, hat wenig Durchblick. Es ist aktuell das Schicksal von Audi

Zeit 2011 beim Heimspiel aufs Podium fuhr. Insgesamt eroberte Wittmann satte 41 Punkte und rückt damit auf Tabellenrang 3 nach vorne. Auf Spitzenreiter Gary Paffett fehlen ihm nur sieben Zähler.

Erfolgreicher als Wittmann war in Nürnberg bloß Mortara. Der Italiener heimste 46 Punkte ein und hat als Tabellenzweiter den Titel in Sicht. Dementsprechend waren Wittmanns Sorgen im Endspurt des Sonntagsrennens wohl unberechtigt. Als die Mercedes von Mortara und Daniel Juncadella im BMW-Rückspiegel immer größer wurden, fürchtete er: „Hoffentlich gibt's keine Harakiri-Aktion.“ Mortara wies dies weit von sich: „Es hagelt hier so schnell Strafen. Ich wollte die Kommissare auf keinen Fall in Versuchung führen.“

Dank Rang 2 am Samstag verteidigte Gary Paffett knapp die Tabellenführung. Dennoch war der Mercedes-Fahrer stinksauer, und zwar auf Timo Glock: „Zehnmal hat er versucht, mich in die Mauer zu drängen. Hätte

ich nicht gelupft, wäre es fatal geworden.“

Audi reitet ohne Sattel

Audi reitet gewissermaßen ohne Sattel durch die Saison 2018. Die erfolgsverwöhnten Ingolstädter laborieren mehr als die Konkurrenz an der drastischen Reduzierung der Aerodynamik um ein Drittel, die zu Beginn des Jahres verfügt worden war. Genau auf diesem Gebiet war Audi früher führend. In Nürnberg gab es nichts zu lachen: Nico Müller und Robin Frijns waren als Siebter und Achter am Sonntag die einzigen Punktelieferanten. Am Samstag war kein einziger Audi in den Top 10. „Viel mehr war für uns nicht drin“, sagte Sportchef Dieter Gass. Er haderte auch mit dem Pech von René Rast: „Beim Stopp platze eine Luftleitung des Wagenhebers.“ sagte der Titelverteidiger. Zeitverlust: 25 Sekunden. „Sonst wäre vielleicht sogar Platz 4 oder 5 möglich gewesen.“ Aber auch das wäre herzlich wenig – gemessen an Audis Ansprüchen. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

ASTON MARTIN KOMMT

Der von Audi und BMW geforderte dritte Hersteller ist offenbar gefunden. Aston Martin plant, zusammen mit Red Bull als Hauptsponsor an den Start zu gehen. Ab 2020 soll es für den britischen Kleinserienhersteller (Produktion 2015: rund 3500 Autos) in der DTM losgehen. Die Karosserie wird wahrscheinlich auf dem Rapide basieren. Die Sportlimousine hat im Vergleich zu den Sportwagen Vantage und Vanquish einen längeren hinteren Karosserieüberhang. So kann man höheren Abtrieb holen.

DTM-Chef Gerhard Berger wollte keinen Kommentar zum Aston-Einstieg abgeben: „Dies ist Sache der Beteiligten.“ Der Österreicher verriet lediglich, dass in der DTM ein Hersteller „auch dann willkommen wäre, wenn er nur zwei Autos einsetzen würde“. Aktuell treten Audi, BMW und Mercedes mit

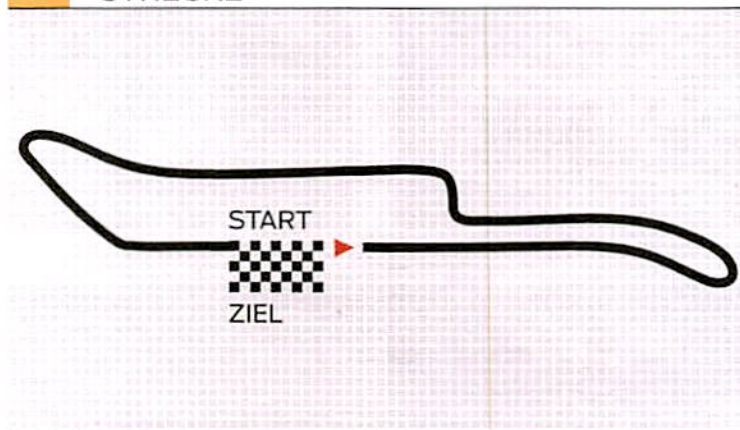
je sechs Werkswagen an. Intern dürften die Rollen von Aston Martin und Red Bull wohl klar sein: Der extrem profitable österreichische Getränkekonzern setzt rund zehnmal so viel um wie die traditionsreiche Sportwagenschmiede. Aston Martin ist im Besitz von Finanzinvestoren aus dem Mittleren Osten und aus Italien („Investindustrial“). Hartnäckig hält sich das Gerücht, dass die Investoren einen Börsengang vorbereiten, um Kasse zu machen.

Seit 2018 ist Aston Martin auf den Formel-1-Autos von Red Bull prominent vertreten, und darüber hinaus im Teamnamen integriert. Das Logo prangt auf dem Heckflügel. Aston Martin bleibt auch dabei, wenn Red Bull 2019 auf Honda-Motoren umsteigt. Auch an Le Mans hat Aston Martin Interesse. Der Supersportwagen Valkyrie passt bestens in das ab Mitte 2020 geltende Hypercar-Reglement.

DTM 2018 RESULTATE

NORISRING (D) 2,300 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Norising (D): 23. Juni 2018; 7. von 20 Läufen*; 156,400 km über 68 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 18 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position
 #48 Edoardo Mortara (SILBERPFEIL Mercedes-AMG Motorsport) 47,843 s
Schnellste Runde
 #23 Daniel Juncadella (Mercedes-AMG Motorsport REMUS) 48,307 s

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	68	56.12,918 min	48,392 s	25+3
2. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	68	+0,681 s	48,428 s	18
3. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	68	+1,286 s	48,380 s	15+1
4. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	68	+8,550 s	48,571 s	12
5. Philipp Eng (A)	BMW/RMR	68	+13,773 s	48,385 s	10+2
6. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	68	+14,169 s	48,379 s	8
7. Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	68	+14,874 s	48,413 s	6
8. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	68	+15,205 s	48,307 s	4
9. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	68	+15,813 s	48,432 s	2
10. Timo Glock (D)	BMW/RMR	68	+16,681 s	48,632 s	1
11. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	68	+23,330 s	48,643 s	0
12. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	68	+24,505 s	48,896 s	0
13. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	68	+28,033 s	48,790 s	0
14. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	68	+30,382 s	48,764 s	0
15. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	68	+30,803 s	48,765 s	0
16. René Rast (D)	Audi/Rosberg	68	+31,632 s	48,704 s	0
17. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	68	+42,539 s	48,882 s	0
18. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	67	+1 Rd.	48,530 s	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)
 *Rennergebnis vorläufig (laufende Dopingkontrolle bei Mortara/Paffett/Auer/Juncadella)



Hauchdünner Vorsprung: Paffett führt vor Mortara, Wittmann, Glock, di Resta

QUALIFYING RENNEN 1

1. Edoardo Mortara	47,843 s
2. Philipp Eng	47,844 s
3. Marco Wittmann	47,866 s
4. Gary Paffett	47,872 s
5. Paul di Resta	47,899 s
6. Daniel Juncadella	47,919 s
7. Lucas Auer	47,934 s
8. Timo Glock	47,950 s
9. Bruno Spengler	47,973 s
10. Nico Müller	48,067 s
11. Joel Eriksson	48,091 s
12. Augusto Farfus	48,098 s
13. Jamie Green	48,221 s
14. Pascal Wehrlein	48,253 s
15. Loic Duval	48,301 s
16. Robin Frijns	48,312 s
17. Mike Rockenfeller	48,360 s
18. René Rast	48,444 s

QUALIFYING RENNEN 2

1. Daniel Juncadella	47,705 s
2. Gary Paffett	47,739 s
3. Lucas Auer	47,834 s
4. Paul di Resta	47,882 s
5. Edoardo Mortara	47,886 s
6. Bruno Spengler	47,926 s
7. Marco Wittmann	47,932 s
8. Joel Eriksson	47,939 s
9. Timo Glock	47,963 s
10. Philipp Eng	47,997 s
11. Nico Müller	48,023 s
12. Jamie Green	48,123 s
13. René Rast	48,235 s
14. Augusto Farfus	48,239 s
15. Mike Rockenfeller	48,264 s
16. Robin Frijns	48,291 s
17. Loic Duval	48,357 s
18. Pascal Wehrlein	48,477 s

ERGEBNIS RENNEN 2

Norising (D): 24. Juni 2018; 8. von 20 Läufen*; 156,400 km über 68 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 20 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position
 #23 Daniel Juncadella (Mercedes-AMG Motorsport REMUS) 47,704 s
Schnellste Runde
 #53 Jamie Green (Audi Sport Team Rosberg) 48,311 s

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	68	56.13,000 min	48,415 s	25
2. Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	68	+0,450 s	48,428 s	18
3. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	68	+0,860 s	48,511 s	15+3
4. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	68	+5,497 s	48,526 s	12
5. Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	68	+6,062 s	48,562 s	10+1
6. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	68	+11,707 s	48,506 s	8
7. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	68	+12,724 s	48,536 s	6
8. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	68	+13,748 s	48,651 s	4
9. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	68	+17,917 s	48,634 s	2
10. Timo Glock (D)	BMW/RMR	68	+29,239 s	48,434 s	1
11. Philipp Eng (A)	BMW/RMR	68	+29,559 s	48,561 s	0
12. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	68	+31,139 s	48,473 s	0
13. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	68	+32,071 s	48,458 s	0+2
14. René Rast (D)	Audi/Rosberg	68	+33,201 s	48,517 s	0
15. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	68	+35,547 s	48,311 s	0
16. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	68	+37,893 s	48,623 s	0
17. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	68	+47,521 s	48,757 s	0
18. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	67	+1 Rd.	48,846 s	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)
 *Rennergebnis vorläufig (laufende Dopingkontrolle bei Wittmann/Mortara/Paffett/Spengler/Glock)

STAND FAHRER

1. Paffett	99 Punkte
2. Mortara	93
3. Wittmann	92
4. Glock	92
5. Di Resta	87
6. Auer	72
7. Eng	53
8. Wehrlein	43
9. Spengler	43
10. Rockenfeller	34
11. Juncadella	27
12. Eriksson	25
13. Müller	23
14. Rast	23
15. Duval	17

STAND HERSTELLER

1. Mercedes	421 Punkte
2. BMW	313
3. Audi	122

STAND TEAMS

1. Merc.-AMG Silberpfeil	165 Punkte
2. BMW Team RMR	145
3. Merc.-AMG Petronas	142
4. Mercedes-AMG Remus	114
5. BMW Team RMG	100
6. BMW Team RBM	68
7. Audi Sport Team Phoenix	51
8. Audi Sport Team Abt Sp.	38
9. Audi Sport Team Rosberg	33

Class 1

Gemeinsam ab 2020

Eine Überraschung war es nicht, doch vergangene Woche wurde offiziell der Start der Class 1 bekannt gegeben. Ab 2019 fahren DTM und Super GT technisch nahezu identisch – auch gemeinsame Rennen sind geplant.

Von: **Michael Bräutigam**

Damit ist auch das unvermeidliche Aus des V8-Saugmotors in der DTM zum Ende dieser Saison offiziell. Die Zukunft bietet nur halb so große, aber turboaufgeladene und deshalb rund 100 PS stärkere Vierzylindermotoren.

Die DTM sattelt 2019 auf die neu erarbeiteten technischen Regularien um, die Super GT ein Jahr später. Auch die Grundpfeiler, die bei der Verkündung vergangenen Samstag in Nürnberg



Handschlag zur Class 1: ITR-Chef Gerhard Berger, GTA-Chef Masaaki Bandoh

nochmals genannt werden, bleiben: Sicherheit, Kostenreduzierung und Chancengleichheit. ITR-Chef Gerhard Berger spricht von einem „Meilenstein für den internationalen Motorsport“, doch das muss sich erst noch beweisen. Zwar scheint mit Aston Martin (siehe S. 25) der erhoffte dritte DTM-Hersteller gefunden, über den Berg ist man aber noch lange nicht. Vielleicht kann man auch den japanischen Marken –

trotz niedriger Marktanteile in Deutschland – die DTM mit gemeinsamen Rennen schmackhaft machen. Schon 2019 sollen zwei solche Events stattfinden, dann noch mit einer BoP, um die noch leicht unterschiedlichen Konzepte gegeneinander auszugleichen. Ich glaube fest daran, dass die gemeinsamen Veranstaltungen Motorsport-Fans weltweit begeistern werden“, sagte Masaaki Bandoh von der japanischen GTA. ■

NACHRICHTEN

BTCC: CHAMPION HOLT ERSTE SAISONIEGE

Bislang verlief die Saison für Titelverteidiger Ash Sutton (Subaru) enttäuschend. Grund ist der neue Reihenmotor, der den 2017 eingesetzten Boxermotor ablöst und nicht so recht mit dem Levorg harmonieren will. In Croft wurde Sutton nun endlich erlöst: Der ersten Pole des Jahres folgten Siege in den ersten beiden Läufen. Den dritten Lauf gewann Dan Lloyd (Honda).

LADA: DEUTSCHLAND-PREMIERE VERSCHOBEN

Am Samstag sollte der Lada Vesta TCR erstmals außerhalb Russlands Rennkilometer sammeln. Doch der von Lubner Motorsport angepeilte VLN-Start wurde vereitelt, weil im Training ein Teil kaputtging, das nicht bis zum Rennstart repariert werden konnte. Beim vierten VLN-Lauf will man es erneut versuchen.

NASCAR

Truex bluffte sich zum Sieg

Martin Truex Jr. (Toyota) sicherte sich in Sonoma den Sieg im ersten Roadcourse-Rennen des Jahres. Dabei half ihm auch ein eiskalter Bluff gegen Kevin Harvick.

Von: **Michael Bräutigam**

Im vergangenen Jahr sicherte sich Harvick (Ford) den Sonoma-Sieg gegen den stärker wirkenden Toyota von Truex. Aber da Rache ja bekanntlich am besten kalt serviert wird, ließen sich Truex und sein Crewchief Cole Pearn ein Jahr Zeit, um Revanche zu üben. Die Rezeptur zum Sieg: Einstopp-Strategie für die letzte Stage, Hoffen auf ein durchweg grünes Finish und ein Bluff, der sich gewaschen hat. Wir schreiben die 73. von 110 Runden, als Truex den Funkspruch bekommt, um die Box anzusteuern.

Bei der Konkurrenz von Stewart-Haas-Racing wird mitgehört und Harvick ebenfalls zum Stopp

beordert. Doch im letzten Moment der Abbruch: Während Harvick schon committed ist, bekommt Truex den Funkspruch, er solle draußen bleiben.

Mit einem Satz Reifen sind die restlichen 37 Runden nicht zu schaffen, Harvick muss also noch mal zum Stopp. In Runde 81 stoppt Truex und gibt die Führung wieder ab. Doch das restliche Feld inklusive Harvick muss ja noch einmal zum Service.

Truex fährt mit Köpfchen und verwaltet nach der Runde der Gegner-Stops den großen Vorsprung souverän. „Man betet und hofft, dass keine Gelbphase kommt“, berichtet Truex nach seinem dritten Saisonsieg. Sie hätte alles zunichte gemacht. Aber die gesamte dritte Stage bleibt komplett grün, und so liegt er am Ende rund zehn Sekunden vor Harvick. „Das war schon ein wenig Poker, aber es hat sich ja ausgezahlt“, strahlte Truex' Crewchief. Und Harvick musste anschließend zerknirscht zugeben: „Jetzt sind wir quitt.“ ■



Truex: Stopp angetäuscht, draußen geblieben und dritten Sieg 2018 geholt

NASCAR CUP SERIES

Sonoma/Kalifornien (USA)

16. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Clint Bowyer (USA)	Ford
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Kyle Busch (USA)	Toyota
6.	Kurt Busch (USA)	Ford
7.	Erik Jones (USA)	Toyota
8.	Aric Almirola (USA)	Ford
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Denny Hamlin (USA)	Toyota

Gesamtwertung

nach 16 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	696 Punkte
2.	Harvick (Ford)	624
3.	Logano (Ford)	584
4.	Keselowski (Ford)	554
5.	Truex Jr. (Toyota)	546
6.	Bowyer (Ford)	544
7.	Kurt Busch (Ford)	524
8.	Hamlin (Toyota)	505
9.	Larson (Chevrolet)	472
10.	Almirola (Ford)	471



Eine Klasse für sich: Jochen Hahn (#2) gewann bislang alle vier Hauptrennen 2018

Der Hahn im Korb

Vier Haupt- und vier Sprintrennen sind gefahren in der Truck-EM 2018. In den Hauptrennen gab sich Jochen Hahn (IVECO) noch keine Blöße – er reist kommendes Wochenende als EM-Leader zum Truck GP an den Nürburgring.

Von: Michael Bräutigam

Über den Winter wurde hart gearbeitet in Altensteig, damit der amtierende Vizemeister Jochen Hahn in diesem Jahr möglichst noch einen Platz höher die Saison ab-

schließt. Nach vielversprechenden Testfahrten mit einem neu aufgebauten IVECO Stralis ging es entsprechend motiviert zum Saisonstart nach Misano.

Zu Recht, wie sich bereits im Qualifying zeigte: Pole für Hahn! Auch im ersten Hauptrennen ließ er nichts anbrennen und fuhr vor Europameister Adam Lacko (Freightliner) den ersten Saisonserfolg ein. Auch im anschließenden Sprintrennen jubelte ein Deutscher: Sascha Lenz (MAN) nutzte das Reversed Grid und fuhr seinen ersten Laufsieg in der Truck-EM nach Hause.

Tags darauf war es erneut Hahn, der von der Pole ins zweite Hauptrennen startete. Wieder war der vierfache Europameister

nicht zu schlagen und holte gemeinsam mit Teamkollegin Steffi Halm sogar einen Doppelsieg. Das Sonntags-Sprintrennen konnte Ryan Smith (MAN) für sich entscheiden.

Fünf Deutsche in den Top 8

Dank P4 und P8 in den Sprintläufen von Misano reiste Hahn auch als Tabellenführer zur zweiten Saisonstation an den Hungaroring. Da musste sich Hahn erstmals geschlagen geben. In der Super Pole hatte er um 0,028 Sekunden das Nachsehen gegenüber Pole-Setter Lacko. Doch im Rennen stellte Hahn die Hackordnung wieder her. Bereits in Runde zwei schob er sich am Titelverteidiger vorbei und fuhr

zum Sieg. „Drei von fünf Rennen dieser Saison zu gewinnen, ist ein wahr gewordener Traum. Es fühlt sich wie eine unreale Situation an“, freute sich Hahn.

Lacko tröstete sich mit einem Sieg im anschließenden Sprintrennen, zog aber tags darauf wieder den Kürzeren gegen Hahn und auch Smith auf P2. Der Schwabe sicherte sich die dritte Pole des Jahres und war im Hauptrennen nicht zu stoppen.

Das Abschlussrennen in Ungarn ging zugunsten von René Reinerts und damit eines weiteren Deutschen aus. Für den rennfahrenden Unternehmer war es der erste Sieg seit rund zwei Jahren.

Volles Programm am Ring

Dementsprechend deutsch ist auch die Tabelle derzeit eingefärbt. Mit Hahn (1.), Halm (3.), Lenz (5.), Reinert (6.) und André Kursim (IVECO/8.) liegen gleich fünf Deutsche in den Top 8.

Beste Werbung für das Saisonhighlight am kommenden Wochenende, wenn der EM-Zirkus am Nürburgring gastiert zur 33. Auflage des Internationalen ADAC Truck Grand Prix. Neben der packenden Rennaction in der Truck-Europameisterschaft (ETRC) wird dort für Zuschauer wieder allerhand geboten. Highlight für viele ist sicher das große Feuerwerk in der Müllenschleife. In diesem unteren Teil des Nürburgrings (die Truck-EM fährt auf dem Sprintkurs) ist auch wieder die Showbühne aufgebaut, wo u.a. Jessica Lynn und natürlich Tom Astor auftreten. Im Fahrerlager findet die größte jährliche Nutzfahrzeugmesse Deutschlands statt – mit namhaften Ausstellern aus der Branche und vielen Möglichkeiten zum Mitmachen und Gewinnen. ■

STAND TRUCK-EUROPAMEISTERSCHAFT

Nach 8 von 32 Rennen, Top 15 von 24 Fahrern in der Truck-EM

Fahrer	Team	Marke	Pkt.
1. Jochen Hahn (D)	Die Bullen v. Iveco Mag.	IVECO	95
2. Norbert Kiss (H)	tankpool24 Racing	Mercedes-Benz	64
3. Stefanie Halm (D)	Die Bullen v. Iveco Mag.	IVECO	64
4. Adam Lacko (CZ)	Buggyra Int'l Racing S.	Freightliner	58
5. Sascha Lenz (D)	Reinert Adventure	MAN	54
6. René Reinert (D)	Reinert Adventure	MAN	47
7. Antonio Albacete (E)	Trucksport Lutz Bernau	MAN	39
8. André Kursim (D)	Don't Touch Racing	IVECO	37
9. Ryan Smith (GB)	RS Racing	MAN	33
10. Anthony Janiec (F)	Lion Truck Racing	MAN	14
11. Gerd Körber (D)	Team Schwabentruck	IVECO	11
12. Shane Brereton (GB)	RS Racing	MAN	9
13. Thomas Robineau (F)	Team Robineau	MAN	7
14. Jamie Anderson (GB)	Anderson Racing	MAN	6
15. Steffen Faas (D)	tankpool24 Racing	Mercedes-Benz	4



ETRC/MIENBERGER

Noch ohne Sieg, aber erster Verfolger: Norbert Kiss im Tankpool-Mercedes

Rumschrauben

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

**TOP
EXTRA**



BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

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

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



Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

Fon +49 (0)711 3206-8888

www.motorsport-aktuell.com/abo

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625325, verschenken 1625326.
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.



Die Helden sind wieder los

Wenn es dieses Jahr auch keinen runden Geburtstag zu feiern gab und das Wetter nur halbwegs mitspielte: Die Helden der Classic Kings und die Zuschauer waren mit voller Begeisterung dabei.

Von: **Imre Paulovits**

Maggie Smart ist plötzlich eine gefragte Person. Die Ehefrau von Imola-200-Sieger Paul Smart und Schwester des an Krebs gestorbenen zweifachen Weltmeisters Barry Sheene steht bei der Autogrammstunde der Classic Kings eigentlich nur hinter ihrem Mann, aber dann muss auch sie zum Stift greifen. Eine Gruppe von Fans ist mit Barry-Sheene-Büchern gekommen und wollen diese nicht nur von Paul, sondern auch von Maggie unterschrieben haben. „Mit ihrer Unterschrift ist es jetzt komplett“, freut sich der

grauhaarige Schwabe, der in gebrochenem Englisch Geschichten vom Maipokalrennen 1982 zum Besten gibt, als er Sheene und dessen Kumpel Steve Parrish im Fahrerlager getroffen hatte. Parrish hört mit einem Lächeln mit, sitzt er doch nur einige Stühle weiter an dem Tisch, vor dem eine unendlich lange Schlange Fans steht, die von den Helden von einst ein Autogramm erhaschen wollen.

Kein Weg zu weit

Wenngleich die Jubiläumsveranstaltung aus dem Vorjahr auch nicht zu toppen war und aus Budget-Gründen nicht ganz so viele Weltmeister eingeladen worden waren: Die Classic Kings boten beim Sachsenring-Classic wieder eine tolle Show.

Der vierfache Weltmeister Kork Ballington, der nach seiner aktiven Karriere nach Australien, Heimatland seines Teamkollegen Greg Hansford, gezogen war, nahm den langen Flug vom anderen Ende der Welt in Kauf, um vor dem begeisterten sächsischen

„AUCH IN ENGLAND KOMMEN BEI REGEN NICHT SO VIELE FANS ZU EINEM CLASSIC-EVENT.“

PAUL SMART

Publikum auf einer Kawasaki KR 250 fahren zu können, mit der er 1978 und '79 die Viertelliter-Klasse genauso dominiert hatte wie mit ihrer größeren Schwester, die 350er. Pier Paolo Bianchi, Weltmeister von 1976, '77 und '80, war zwar nicht mit einer Zweizylinder-Morbidelli gekommen, aber auch im Sattel seiner Yamaha TZ 250 machte der noch immer topfitte 66-Jährige eine blendende Figur.

Rennlegende Paul Smart wurde durch seinem Sieg beim ersten europäischen 200-Meilen-Rennen in Imola 1972 auf der Werks-Ducati berühmt, er bildete aber auch 1974 mit Barry Sheene und Jack Findlay das Suzuki-Werksteam in der 500er-WM. Die für ihn mit-

gebrachte, wunderschön restaurierte Suzuki XR14 hatte Getriebeprobleme, und die Miene des sonst so geselligen Briten verfinsterte sich beim Classic-Kings-Lauf am Samstag genauso wie das Wetter. Statt des strahlenden Sonnenscheins, der den alten Helden im Vorjahr eine würdige Kulisse gegeben hatte, war es strömender Regen, der sie durch den Tag begleitete.

Da war es fast nebensächlich, dass Publikumsliebling Freddie Spencer wegen eines Transportproblems ohne seine Dreizylinder-Honda dastand und notgedrungen mit einer Straßen-CB-1000 vorliebnehmen musste. Der dreifache Weltmeister, der am Sonntag anderweitige Verpflichtungen hatte, machte das Beste aus der Situation und ließ seine Brillanz im Regen eben auf Straßenreifen aufblitzen.

Doch all das war am Sonntag vergessen, denn da blieb es trotz aller bösen Wettervorhersagen trocken, und die alten Helden und Motorräder konnten nach Herzenslust ihre Runden drehen.



Carlos Cardús (#4), Pier Paolo Bianchi (#2), Kork Ballington (#1) und Paul Smart (#16) brechen auf zur Parade der Classic Kings



Für viele enthusiastische Fans: Es gibt viel zu unterschreiben, packen wirs an!



Weltmeister Schwärzel/Huber



Kork Ballington, 250er- und 350er-Weltmeister von 1978 und '79, feierte Wiedervereinigung mit der 250er-Kawasaki

Dabei hatten die Pro-Superbike-Haudegen, die einst die Geschichte des neuen Sachsenrings einläuteten, mindestens so viel Freude wie ihre weltmeisterlichen Kollegen auf ihren GP-Zweitaktern und gaben noch beherzter Gas. Jochen Schmid, der sich 1996 beim Eröffnungsrennen mit der Kawasaki ZXR 750 Christer Lindholms Ducati geschlagen geben musste, holte sich diesmal die späte Rache und wurde mit dem grünen Renner von damals vor Michael Galinskis Yamaha OW01 abgewunken.

Der noch immer sportliche 54-jährige Schwabe, der heute den Oldtimer-Sport genauso ernst nimmt wie einst seine Profikarriere, startete auch mit einer piekfein aufgebauten und weiterentwickelten Eckert-Honda-RC30 bei den Classic Superbikes und ließ dort den Jungen das Nachsehen.

Mischung für Enthusiasten

Dass die fünfte Auflage des Sachsenring Classic trotz des verregneten Wochenendes ein voller

Erfolg war, ist all den enthusiastischen Akteuren zu verdanken. Die knapp 700 Teilnehmer in vielen Klassen auf zwei, drei und vier Rädern ließen sich den Spaß nicht verderben, und am Sonntag war die Strecke auch wieder komplett von Zuschauern umsäumt.

Mit dem im Rahmen des Klassikers abgehaltenen Gespann-WM-Laufes wurde diesen auch ein wirkliches, sportliches Highlight geboten. Und in Person der ehemaligen Weltmeister Rolf Steinhausen, Werner Schwärzel, Egbert Streuer und Adolf Hänni vereinigte sich bei der Präsentation der historischen Gespanne die Dreirad-Welt zu einem noch nie dagewesenen Spektakel.

Dabei wurde auch der ganz Großen gedacht, die nicht mehr unter uns sind. Am Freitag gab es eine Gedenkfeier für die in diesem Frühjahr verstorbenen Luigi Taveri, Peter Rubatto und Ralf Waldmann.

Nach dem zweifachen Vizeweltmeister ist nun auch eine Kurve benannt: Turn 11 heißt ab jetzt „Waldmann-Kurve“. ■

DREI FRAGEN AN KORK BALLINGTON



WELCHEN EINDRUCK HABEN SIE VOM SACHSENRING BEKOMMEN?

Bei keinem anderen Classic-Event kommen so viele Leute. Dieser Enthusiasmus und all die Fans um die Strecke herum, die uns zuwinken, das hat eine fantastische Atmosphäre ergeben, als wären wir bei einem Grand Prix gefahren. In meiner aktiven Zeit habe ich das nur in Brünn erlebt, wenn die Fans aus Ostdeutschland dorthin gekommen sind. Das war in den 1970er-Jahren einfach beeindruckend. Und wie ich es jetzt erlebt habe, hat sich daran nichts geändert.

WIE WAR ES, IHRE 250ER-KAWASAKI VON DAMALS WIEDER ZU FAHREN?

Das ist immer eine Freude. Es ist

ein fantastisches Motorrad. Es ist wunderbar zu fahren, es ist leicht, bremst gut, fährt dahin, wohin man es haben will. Es ist meine Lieblingsmaschine. Es war aber genauso schön für mich, all die Kollegen aus dem Fahrerlager von damals wiederzusehen. Ich kann nur eine oder zwei Veranstaltungen im Jahr machen, und es ist toll, die alten Freunde und Kollegen wiederzusehen.

WAS MACHT KORK BALLINGTON HEUTE?

Ich lebe in Australien und habe dort mein Geschäft. Aber ich habe das Management meinem Sohn als zweite Generation übergeben, ich mische mich nur noch wenig in das Tagesgeschäft ein. So bleibt mir Zeit, um Motorrad zu fahren und in meiner Werkstatt alte Rennmaschinen zu restaurieren.



Intact-Moto2-Pilot Marcel Schrötter hat bei den letzten Rennen trotz Verletzungshandicap zur Bestform seiner Karriere gefunden. Im MSA-Interview beleuchtet der 25-jährige Bayer die Hintergründe und verrät, was er sich in Zukunft erhofft.

Von: **Imre Paulovits**

Wie sehen Sie Ihre Saison 2018?

Generell bin ich ganz zufrieden, wenn auch nicht mit allen Trainings, Rennen oder gar Rennwochenenden. In Argentinien hätte ich ein bisschen stabiler sein müssen, da hätte ein besseres Qualifying viel geholfen, ein besseres Ergebnis als Platz 10 im Rennen zustande zu bringen. Nach dem Sturz in Austin bin ich mit einer weiteren Verletzung gefahren, so hätte auch in dieser Hinsicht einiges besser laufen können, aber im Großen und Ganzen haben wir einen großen Schritt nach vorn gemacht, sind konstant schnell. Jetzt hoffe ich, dass wir uns für die nächsten Rennen und die zweite Saisonhälfte noch ein Stück verbessern können.

Wie weit haben Sie Ihre Handgelenks- und Schulterverletzungen auskurieren können?

Die Schulterverletzung behindert mich beim Fahren nicht



Marcel Schrötter

Geburtstag: 2. Januar 1993

Geburtsort: Pflugdorf (D)

Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

2008: 125GP, Honda (30.)

2009: 125GP, Honda (23.)

2010: 125GP, Honda (18.)

2011: 125GP, Mahindra (15.)

2012: Moto3, Mahindra (33.)

Moto2, Bimota (-)

2013: Moto2, Kalex (16.)

2014: Moto2, Tech3 (10.)

2015: Moto2, Tech3 (20.)

2016: Moto2, Kalex (14.)

2017: Moto2, Suter (17.)

2018: Moto2, Kalex (zurzeit 9.)

HOBBYS

Motocross, Supermoto,

Eishockey

„Das erste Podium sollte bald von selber kommen“

mehr sehr. Ich merke es noch beim links nach rechts umlegen, was die Kraft angeht, aber ansonsten habe ich keine großen Probleme beim Fahren. Im Alltag merke ich es mehr. Wenn ich mich anlehne oder auf die Schulter lege, tut es etwas weh. Generell macht mir mein Handgelenk noch mehr Probleme. Wenn ich es ein Rennwochenende belastet habe, fühlt es sich arg benutzt an und tut weh. Auch beim Trainieren muss ich immer aufpassen. Aber mittlerweile komme ich ganz gut damit zurecht.

Was haben Sie mit dem Team gefunden, dass Sie trotz der Verletzungen einen großen Sprung nach vorn gemacht haben?

Nichts wo man sagen kann, genau das ist es. Es ging eigentlich schon letztes Jahr los, dass wir mit der Suter bei den Tests und den Trainings weit weg waren, und trotzdem zur Saisonmitte WM-Zehnte waren. Auch nach der schweren Handgelenksverletzung habe ich tolle Startplätze herausfahren können. Der Speed war damals schon da. Und jetzt haben wir ein Motorrad, das ausgereifter ist, und wo wir eine gute Unterstützung haben. Das Team macht eine sehr gute Arbeit und kommt mir sehr entgegen. Die Stimmung im Team ist auch sehr gut. Dass ich schnell fahren kann, wusste ich schon immer, jetzt passt einfach alles zusammen.

Was haben Sie seither an dem Motorrad weiterentwickeln können?

Eigentlich nichts, denn man bekommt das Material von Kalex, sie haben nur unterschiedliche Schwingen, und jeder Fahrer kann wählen, was für ihn am besten funktioniert. Aber das Team macht bei dem, was man am Motorrad einstellen kann, einen guten Job. Kleine Dinge können am Schluss einen großen Unterschied machen.

Wie hilfreich ist Ihr Teamkollege Xavi Vierge bei der Entwicklung?

Er hat einfach frischen Wind ins Team gebracht, und es ist ein Fahrer, von dem man weiß, dass er immer und überall 110 Prozent geben und vorn dabei sein wird. Du kannst dir deshalb keinen Fehler und keine Ruhe leisten. So muss ich immer wach sein und 100 Prozent von mir selber abrufen. Das bringt uns dann beide weiter. Es hat sich

„DIE STEIGERUNG DES TEAMS RICHTUNG SPITZE IN DER MOTO2-WM HAT SCHON LETZTES JAHR MIT DER SUTER BEGONNEN.“

Marcel Schrötter

gezeigt, dass es mit uns zusammen gut funktioniert und wir uns auch auf der Strecke helfen können.

Haben Sie von ihm sonst etwas lernen können, was Sie schneller gemacht hat?

Eigentlich nicht, er ist ein komplett anderer Fahrer, er riskiert einiges mehr und fährt aggressiver. Ich konzentriere mich mehr auf mich selbst, und durch diesen positiven Druck von ihm versuche ich alles noch besser zu machen und das Beste aus mir herauszuholen.

Was haben Sie aus den beiden Rennstürzen in Austin und Mugello gelernt?

In Austin wissen wir noch immer nicht, was genau passiert ist. Wir vermuten, dass im Getriebe ein kleiner Schaden war. In Mugello war ich in einer Situation, in der ich noch nicht oft war. Ich wollte von Anfang an Druck machen und keinen Fehler, aber ich denke, ich habe in der Einführungsrunde den Fehler gemacht, dass ich die Reifen nicht optimal auf Temperatur gebracht und dann den Ticken zu viel gewollt habe.

Was ist Ihr Ziel für die restliche Saison?

Ganz klar aufs Podium fahren. Jetzt waren wir in den letzten drei Rennen schon so nah dran, und jeder sieht, dass wir den Speed haben. Ich muss jetzt in den Rennen fehlerfrei durchkommen, dann kommt das Podium sicher bald. Und wenn dies passiert ist, warum nicht mehr? Aber ich werde nicht zum nächsten Rennen gehen und es erzwingen wollen. Ich will versuchen, mit dem Team einen guten Job zu machen, Spaß zu haben, einfach schnell zu sein, und dann wird das Podium sicherlich bald von selbst kommen.

Könnten sich die Kräfteverhältnisse mit dem drehmomentstärkeren Dreizylinder-Motor 2019 in der Moto2 verändern?

Ich denke schon. Ich stelle mir vor, dass der Motor eher einen Tick leichter zu fahren sein wird, da man ein paar elektronische Hilfen dabei haben wird. Zusammen mit dem Mehr an Drehmoment kann es sein, dass es das Feld noch enger zusammenbringt, weil man nicht mehr in jeder Kurve so extrem am Limit sein muss. Durch das Drehmoment kann man es sich leisten, dass, wenn man nicht ganz so sauber gefahren ist, man mit dem Drehmoment doch gut aus der Ecke herauskommt und nicht mehr ganz so viel verliert. Aber

ich bin noch nicht mit diesem Motor gefahren, habe auch noch wenig Erfahrung mit Dreizylindern, so müssen wir mal sehen, wie es wirklich wird.

Wissen Sie, wie es Jonas Folger geht?

Ja, das weiß ich sehr gut, möchte aber nicht darüber reden.

Wie sehen Sie Ihre Chance, bei den nächsten Rennen aufs Podest zu fahren, speziell beim Heim-GP auf dem Sachsenring?

Wie vorhin schon gesagt, ziemlich groß. Wir waren die letzten drei Rennen ganz, ganz nah dran und das ganze Wochenende ganz vorn mit dabei. Ich kann es mittlerweile auch im Qualifying umsetzen. Ich will einfach so weitermachen und mal schauen, was dabei herauskommt. Natürlich hoffen wir, dass es bald klappt. Ich will an mir selbst weiterarbeiten. Dann bin ich mir sicher, dass es bald klappt. Und wenn es schon in Assen funktioniert, dann gehen wir für das Wochenende auf dem Sachsenring noch einen Schritt weiter. Ich freue mich sowieso immer auf das Heimrennen, aber auch Assen ist schon wie ein halbes Heimrennen. Es wäre schön, wenn es dort schon klappt, und so werde ich mir alle Mühe geben. Es wäre natürlich ein Traum, wenn es auf dem Sachsenring klappt. ■



Marcel Schrötter auf der Intact-Kalex: Mittlerweile ständig an der Spitze dabei

Aufholen und probieren

Die MotoGP-Teams blieben nach dem Grand Prix in Barcelona, testeten, was sie am Wochenende nicht konnten, und arbeiteten auch schon für die zweite Saisonhälfte.

Von: **Imre Paulovits**

Die Paarung, die die beiden letzten Grands Prix dominiert hatte, war nicht bei diesem Test: Jorge Lorenzo ruhte sich daheim aus, das Ducati-Werksteam ließ am Sonntag verlauten, dass es derzeit nichts neues zu testen gäbe. Offenbar versteht Testfahrer Michele Pirro die Bedürfnisse der beiden so unterschiedlichen Werksfahrer so gut, dass sich die Italiener nicht in die Karten schauen lassen wollten und stattdessen neue Sachen lieber alleine testeten.

Honda hingegen hatte ein schwarzes Motorrad dabei, das den meisten Tag in der Box verbrachte und das Marc Márquez nur kurz am Nachmittag fuhr. Ansonsten arbeitete der Weltmeister sehr viel an seiner Abstimmung, drehte nicht weniger als 88 Runden und brannte kurz vor Schluss noch die schnellste Zeit des Tests in den Asphalt, fast anderthalb Sekunden schneller als seine schnellste Rennrunde am Tag zuvor und nur knapp eine Zehntelsekunde langsamer als seine Quali-Zeit. „Wir hatten eine Menge zu probieren“, gab der Weltmeister zu. „Aber es war schwierig, alles durchzubekommen und brauchbare Ergebnisse zu erhalten, denn am Mittag war es sehr heiß und der Grip ließ stark nach. Aber es war gut, dass ich auch bei solchen Bedingungen Dinge ausprobieren konnte und auch konditionell durchhielt. Zum Schluss bin ich viel mit gebrauchten Reifen gefahren, dann haben sie mir neue draufgemacht. Ich hatte nur noch Zeit für zwei Runden, sollte noch einmal etwas an der Elektronik probieren. Ich habe dann etwas gepusht, und da kam die Bestzeit ganz von selbst.“ Valentino Rossi und Maverick Viñales arbeiten

viel mit den Fahrwerken, und der Spanier, der im Rennen am Sonntag noch immer zu spät auf anständige Zeiten kam, spulte 85 Runden ab. Dabei wurden die Reifentemperaturen jedes Mal, wenn er reinkam, vorne und hinten akribisch gemessen. „Ich bin immer in Rennabstimmung und immer mit vollem Tank gefahren“, gab der Yamaha-Werkspilot zu. „Wir haben nicht immer frische Reifen draufgemacht, aber ich wollte einfach mehr Gefühl mit vollem Tank bekommen, besonders beim Bremsen. Wir haben viele verschiedene Abstimmungen probiert, und ich bin eigentlich glücklich, denn der Vorderreifen hat zum Schluss etwas besser gearbeitet. Besonders zum Ende hin haben wir uns gut steigern können.“ Viñales probierte auch eine Variante mit Tankpolster und weiter nach hinten gerückter Sitzposition. „Ich hatte gesehen, dass Johann Zarco weiter hinten sitzt, und habe probiert, ob das bei mir auch funktioniert. Aber sein Fahrstil und sein Motorrad sind anders, und bei mir funktioniert das nicht. Es ist wichtig, dass wir eine gute Abstimmung für die Front bekommen, dann sollte ich wieder konkurrenzfähig sein.“ Was er nicht aussprechen wollte, was man aber zuletzt bei Jorge Lorenzo gesehen hat: Es sind manchmal nur ganz kleine Dinge, die einen Champion wieder nach vorne bringen.

Diesmal war es Valentino Rossi, der nicht so recht zufrieden mit dem war, was er durchprobiert hatte. „Wir wollten hauptsächlich an der Beschleunigung arbeiten und hatten dafür einige neue Teile gehabt, aber wir haben nichts gefunden, das uns wirklich weitergebracht hat“, so der 39-jährige Italiener. „Michelin hatte uns auch einen neuen Vorderreifen zum Probieren gegeben, der mich auch nicht ganz überzeugte. Nun haben wir eine lange Pause bis zum nächsten Test, der ist erst in Brunn nach der Sommerpause – und so müssen wir die nächsten Rennen mit dem Motorrad fahren, das wir jetzt haben.“ ■



REPSOL

Marc Márquez: Viel gearbeitet, das übliche letzte Pushen brachte die Bestzeit



SUZUKI

Andrea Iannone: Nur wenige Runden gefahren, aber sehr schnell



REALE AVINTIA RACING

Tito Rabat: Der Spanier kommt mit der Kunden-Ducati immer mehr in Fahrt

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Barcelona (E), 18.06.2018, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Zeit	Rdn.
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.38,916 min	88
2. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	1.39,020 min	37
3. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP17	1.39,362 min	82
4. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP18	1.39,488 min	41
5. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	1.39,534 min	72
6. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1.39,727 min	61
7. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1.39,738 min	77
8. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.39,793 min	83
9. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.39,797 min	85
10. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP17	1.39,799 min	52
11. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.39,915 min	56
12. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	1.40,004 min	70
13. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	1.40,108 min	42
14. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.40,124 min	58
15. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	1.40,462 min	77
16. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.40,541 min	88
17. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1.40,721 min	49
18. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	1.40,732 min	62
19. Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP16	1.41,145 min	74
20. Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	1.41,207 min	82
21. Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1.41,316 min	62
22. Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	1.41,976 min	16



Was steckt unter der schwarzen Verkleidung? Vermutlich der erste 2019er-Motor

Schwarzes Geheimnis

Marc Márquez fuhr beim MotoGP-Test in Barcelona einen Prototyp mit schwarzer Verkleidung, und Michelin musste tief in die Analyse des Rennens gehen.

Von: **Neil Spalding**

Das Rennen in Barcelona war eine harte Nuss für die Reifenhersteller. Die Reifen wollten nicht so recht passen, die Teams beklagten wenig Grip, es gab viele Stürze. In der MotoGP hat es Michelin nun besonders schwer, wurden die Reifenspezifikationen für dieses Jahr schon vor dem ersten WM-Lauf festgeschrieben. Da aber Barcelona-Catalunya neu asphaltiert wurde, hatten sie da-

mit ein Problem. Man hatte vier Reifentypen zusammengestellt, nach dem kurzen Test drei Wochen vor dem Rennen wurden daraus drei ausgewählt. Man wusste beim Test bereits um die Probleme, konnte aber nichts mehr ändern.

Die aktuellen Michelin-Reifen sind für MotoGP-Neulinge schwer zu verstehen, die Art, wie sie belastet werden müssen, damit sie nicht abkühlen und ihre Haftung bringen, muss genau eingehalten werden. Sind sie zu kalt, haben sie ihre Haftung nicht, werden sie zu warm, geht der Druck in die Höhe und sie werden zu steif, können sich nicht wie gewünscht verformen und verlieren ebenfalls die Haftung. Da kann es schon reichen, wenn man zu lange im Windschatten fährt. Was ein neuer Belag ändert, kann man sich

vorstellen. Man sollte die Regeln zumindest bei neu asphaltierten Strecken so abändern, dass dort getestet und dann neu entschieden werden kann.

Motoren und Fahrwerke

Bei dem Test am Montag nach dem Grand Prix waren vor allem Honda und Yamaha sehr aktiv. Honda hatte einen mysteriösen schwarzen Prototyp für Marc Márquez, und der blieb fast den ganzen Tag in der Box. An ihm fiel die eckige Sitzverkleidung auf, die Dani Pedrosa bereits eingesetzt hatte, und die wohl mehr Luft auf den hinteren Auspuff leitet. Ansonsten gab es an ihm noch Luftleitbleche vor den Händen des Fahrers. Aber solche Aerodynamik-Versuche müssten mit viel Abstimmungsarbeit einhergehen. Dass das Motorrad nur einen Stint fuhr, deutet eher auf

den ersten Test der nächstjährigen Motorenvariante hin.

Bei KTM war der Prototyp mit rückwärts drehender Kurbelwelle, den Mika Kallio am Rennwochenende gefahren ist, bei Pol Espargaró in der Box, aber als der Spanier damit rausfuhr, stürzte er schon nach zwei Runden.

Bei Yamaha hatten beide Werksfahrer bei den letzten Wochenenden je ein Motorrad mit dem neuen Rahmen und eins mit dem alten. Die neuen Rahmen haben eine Abdeckung über der Einfassung hinter dem Lenkkopf, und beim Test in Barcelona hatten beide Fahrer zwei dieser Fahrwerke. Der Sachsenring-GP dürfte für Yamaha am kritischsten werden, neben der Optimierung der Fahrwerke soll dort für die zu spitz geratenen 2018er-Motoren auch eine neue Elektronik kommen. ■



Neuer Yamaha-Rahmen: Kohlefaser-Abdeckungen und eine Schraube



Die KTM mit rückwärts drehendem Motor wird per Steckstarter gestartet

Moto2

Folger testet Moto2

In Aragon testeten Kalex, KTM und NTS ihre Moto2-Fahrwerke mit Triumph-Motor. Auch Jonas Folger war mit dabei.

Von: Imre Paulovits

Erstmals durften die Moto2-Fabrikhersteller mit dem Triumph-Motor in der Rennspezifikation und mit der Einheits-elektronik von Magneti Marelli ausrücken. KTM und NTS testeten am Dienstag und Mittwoch letzter Woche, Kalex hängte noch den Donnerstag an.

Bei KTM fuhren Julián Simón und Ricky Cardús das Motorrad mit dem 765-ccm-Dreizylinder-

Motor, bei NTS wurde Alex de Angelis als Testfahrer verpflichtet. Kalex fuhr am Dienstag mit Jesko Raffin, am Mittwoch mit Alex Márquez – und am Donnerstag mit Jonas Folger!

„Jonas hatte bei uns angefragt, ob er versuchen könnte, wieder ein Rennmotorrad zu fahren, und wir haben ihm kurzfristig eine Chance gegeben“, so Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. „Es hat erfreulich gut geklappt mit ihm.“ Baumgärtel lobte auch die Vorbereitung von Triumph und Magneti Marelli. „Am Motor muss man sicherlich noch am Startverhalten arbeiten, ansonsten ist er auf einem sehr hohen Stand. Und auch bei Marelli ist bei der Elektronik nur noch Feintuning beim Mapping notwendig“, so Baumgärtel. ■



Alex Márquez auf der Kalex-Triumph-Moto2: Alles bereits auf hohem Niveau

NACHRICHTEN

MOTOGP Michele Pirro hat sich von seinen Verletzungen beim Highspeed-Sturz am Ende der Zielgeraden von Mugello erholt. Dass er keinen Airbag trug, weil es für ihn als Wildcard-Fahrer nicht vorgeschrieben war, stieß bei den Kollegen sauer auf, aber auch der Italiener hat aus dem Vorfall gelernt. Nun fährt Pirro bereits wieder in der italienischen Superbike-Meisterschaft, und er wird in Misano wieder mit einer Wildcard in der MotoGP fahren. Er sieht seine Hauptaufgabe derzeit aber darin, noch idealere Teile für Jorge Lorenzo auszutesten.

MOTO2 Wie der Testplan mit dem Triumph-Motor weitergehen soll, wird diese Woche entschieden. „Ich hoffe, dass wir zu

der gemeinsamen Test-Kultur finden, dass alle Hersteller zu den nächsten Tests gemeinsam kommen“, so Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. „Ab jetzt müssen die Marelli-Techniker immer mit dabei sein, und es wäre für alle fair, wenn man gemeinsame Sache macht.“

MOTO2 Augusto Fernández, der in Barcelona bei Pons den entlassenen Héctor Barberá ersetzt hat, bekam von Teamchef Sito Pons einen Vertrag für die gesamte restliche Saison. „Er hat im Rennen zehn Plätze gutgemacht und sich sehr gut ins Team eingefügt. Er ist jung, hat viel Talent, und ich sehe eine große Zukunft für ihn“, zeigte sich Sito Pons von dem 20-jährigen Mallorquiner begeistert.

Motorrad-WM

Vorschau GP Niederlande

ZEITPLAN

GP Niederlande/Assen (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 29. Juni 2018

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

Samstag, 30. Juni 2018

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

Sonntag, 1. Juli 2018

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 26 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 24 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 22 Rd.

STATISTIK

GP Niederlande/Assen

Sieger 2017

Moto3: Arón Canet (E), Honda
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha

Pole-Position 2017

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1:57,595 (= 139,0 km/h)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1:38,468 (= 166,0 km/h)
MotoGP: Johann Zarco (F), Yamaha, 1:46,141 (= 154,0 km/h)

Schnellste Runde 2017

Moto3: Arón Canet (E), Honda, 1:42,902 (= 158,9 km/h)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1:38,223 (= 166,4 km/h)
MotoGP: Scott Redding (GB), Ducati, 1:34,617 (= 172,8 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Jorge Navarro (E), Honda, 1:42,135 (= 160,0 km/h) (2015)
Moto2: Tito Rabat (E), Kalex, 1:37,449 (= 167,7 km/h) (2015)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:33,617 (= 174,6 km/h) (2015)

STAND DER MOTORRAD-WM 2018

MotoGP

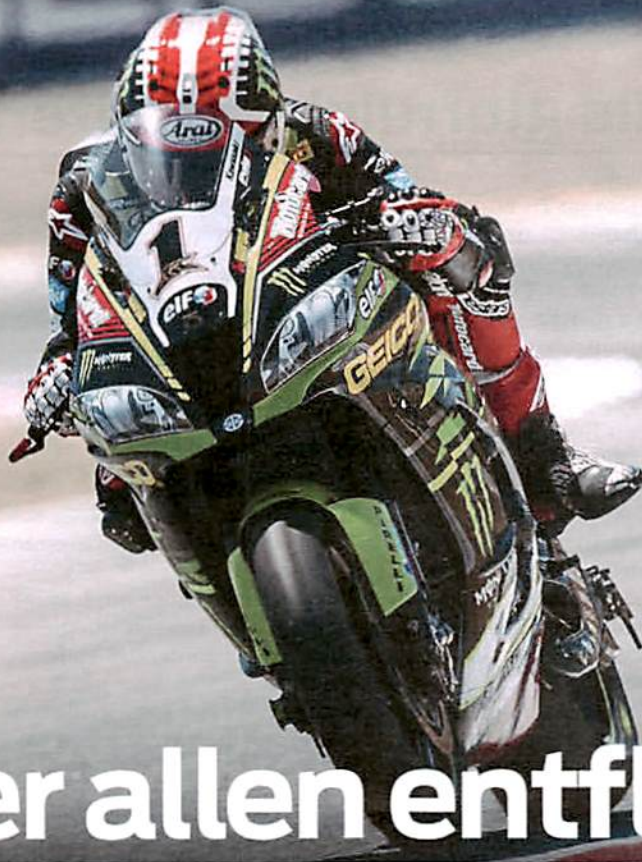
Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	115
2. Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	88
3. Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	77
4. Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	73
5. Danilo Petrucci (I)	Alma Pramac Racing	Ducati Di16 GP 18	71
6. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	69
7. Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati Di16 GP 18	66
8. Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati Di16 GP 18	66
9. Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	66
10. Jack Miller (AUS)	Alma Pramac Racing	Ducati Di16 GP 17	49

Moto2

1. Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	119
2. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	118
3. Alex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	94
4. Lorenzo Baldassarri (I)	Pons HP40	Kalex	93
5. Xavi Vierge (E)	Dynavolt Intact GP	Kalex	70
6. Joan Mir (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	64
7. Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	58
8. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	57
9. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	50
15. Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	KTM	20

Moto3

1. Marco Bezzecchi (I)	Prüstel GP	KTM	103
2. Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	84
3. Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	80
4. Enea Bastianini (I)	Leopard Racing	Honda	68
5. Arón Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	61
6. Gabriel Rodrigo (RA)	RBA BOE Skull Rider	KTM	57
7. Andrea Migno (I)	Angel Nieto Team	KTM	56
8. Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	44
9. Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM	41
11. Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM	36



Jonathan Rea:
Wieder allen Konkurrenten auf und davon gefahren Richtung neuer Rekorde

Wieder allen entflohen

Jonathan Rea war auch in Laguna Seca nicht zu halten. Der Superbike-Rekordsieger holte seinen nächsten Doppelsieg.

Von: Imre Paulovits

Chaz Davies grinste nach seinem zweiten Platz im zweiten Superbike-WM-Lauf in Laguna Seca zwar sichtlich zufrieden, doch in den Augen des blonden Engländers war eine gewisse Resignation zu sehen. Hatte er auf der Berg- und Talbahn von Laguna Seca im Vorjahr noch einen Lauf in überlegener Manier gewonnen, schien es heuer gegen Jonathan Rea wie ein Windmühlen-Kampf. Der Kawasaki-Werkspilot war einfach zu schnell, als dass ihm irgendjemand das Wasser hätte reichen können.

„Eigentlich kann ich mit diesem Resultat zufrieden sein“, sinnierte Davies. „Ich konnte am Anfang einfach nicht die aggressiven Manöver fahren, mit denen sich Johnny Rea aus der umgekehrten Startreihenfolge nach vorn gefahren hat. Und als ich durch war, da war er schon über alle Berge.“ Was im Klartext bedeutet: Der Weltmeister kann Reserven mobilisieren, die einfach niemand anders hat. Denn

im ersten Rennen, als noch nach den Trainingsergebnissen gestartet wurde, fuhr er ebenfalls nach Belieben vorneweg.

Aber hinter dieser scheinbaren Leichtigkeit steckt viel Arbeit und eine Arbeitsmoral, die kein Team so aufbringen kann wie das des Weltmeisters. Sein Crewchief Pere Riba schaute sich Videos an, die vom Streckenrand aus gemacht wurden, und analysierte sie mit seinem Fahrer. Was er und Datenmann Davide Gentile für Rea für beide Renntage zusammenstellen konnten, war der Konkurrenz einfach wieder einen Schritt voraus, und der Weltmeister konnte es fahrerisch umsetzen. „Ich kann mich bei den Jungs nur bedanken“, spielte Rea seine eigene Rolle herunter. „Sie haben für die Differenz gesorgt, mit der ich mich absetzen konnte. Ich habe in den letzten fünf Runden einfach Speed herausgenommen und versucht, die Sache mal richtig zu genießen. Ich habe mir bewusst gemacht, auf was für einem tollen Motorrad ich auf welcher wunderbaren Strecke unterwegs bin, und wie glücklich ich mich schätzen kann.“ Die Poesie eines Weltmeisters, die schon fast an Sarkasmus grenzt.

War es im ersten Rennen Brunn-Sieger Alex Lowes, der Rea und Davies am nächsten kam, wuchs im zweiten Rennen Apri-

lia-Werkspilot Eugene Laverty über sich hinaus. Der Ire, der nach seinem Horror-Crash in Thailand fast wieder vollständig genesen ist, nutzte die Gunst, im zweiten Rennen von der Pole-Position zu starten, führte das Rennen lange an und fuhr schließlich

das erste Mal seit Australien 2014 aufs Podest. „Ich bin wirklich glücklich“, freute sich der 32-Jährige. „Seit meiner Rückkehr von der Verletzung läuft es in jedem Rennen besser. Und jetzt stehen wir auf dem Podest, das Team hat es wirklich verdient.“ ■



Eugene Laverty: Erster Podestplatz für Milwaukee-Aprilia



Toprak Razgatlioglu: Horror-Crash hinter der Corkscrew, Fuß gebrochen

Erinnerung an die glorreichen Zeiten der Amis

Für die Promotion ihrer Modern-Classic-Reihe lud Kawasaki auch US-Superbike- und GP-Legende Eddie Lawson ein. Dabei wurde klar, wie sich die Zeiten verändert haben.

heute 60-Jährige zu einem redseligen Charakter mutiert, bei dem es die reinste Freude ist, zuzuhören, wenn er über vergangene Zeiten spricht.

Mit Yamaha wurde Lawson dreimal 500er-Weltmeister, mit Honda einmal, und Yamaha hatte ihn oft zu Events eingeladen. Doch bevor Lawson in Europa bekannt wurde, war er zweimal US-Superbike-Meister auf Kawasakis Z 1000. Und so kam er den Grünen wie gerufen, um sich zu den grünen Hochlenker-Bikes zu gesellen, mit deren Tradition für das neue Z 900 RS Retro-Bike gewonnen wird.

Bei dieser Gelegenheit wurde aber auch noch etwas klar: Die



Tom Sykes, Eddie Lawson und Jonathan Rea (v.l.): Treffen dreier Kawasaki-Champs

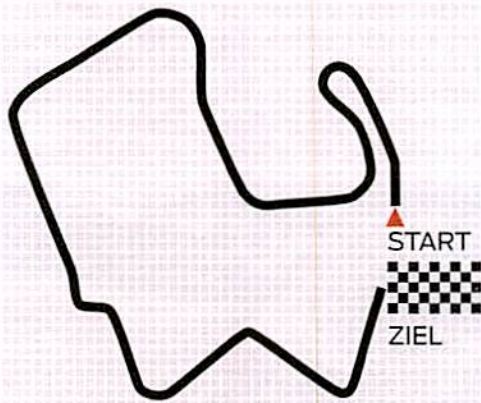
Zeiten der US-Boys sind lange vorbei. Eddie Lawson duellierte sich damals in der US-Meisterschaft neben Spencer mit Kalibern wie Wayne Rainey, die der Reihe nach die Weltmeisterschaft

ten aufräumten. Diesmal schaffte es US-Wildcard-Pilot Josh Herrin nicht in die Punkte. Und es ist auch niemand in Sicht, der diese Entwicklung in absehbarer Zeit brechen wird. ■

SUPERBIKE-WM 2018 RESULTATE

LAGUNA SECA (USA) 3,610 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Laguna Seca (USA) 23. Juni 2018; 15. WM-Lauf; 90,250 km ü. 25 Rdn. à 3,610 km; 20 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 28 Grad; Asphalt: 48 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	35:15:071	1:23,248	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	25	+2,978	1:23,041	20
3. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	25	+12,212	1:23,561	16
4. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	25	+14,309	1:24,017	13
5. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	25	+16,712	1:24,126	11
6. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	25	+18,929	1:24,097	10
7. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	+25,638	1:23,731	9
8. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	25	+26,211	1:24,443	8
9. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	25	+31,579	1:24,795	7
10. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	25	+38,084	1:24,671	6
11. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	25	+44,971	1:24,987	5
12. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	25	+45,412	1:25,273	4
13. Karel Hanika (CZ)	Yamaha YZF-R1	25	+50,768	1:25,512	3
14. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	25	+1:06,063	1:24,916	2
15. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	25	+1 Rdn	1:25,808	1

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Davies	1:22,282
2. Sykes	1:22,297
3. Rea	1:22,359
4. Laverty	1:22,636
5. Lowes	1:22,729
6. Savadori	1:22,919
7. Camier	1:23,088
8. Forés	1:23,244
9. Van der Mark	1:23,253
10. Melandri	1:23,302
11. Torres	1:23,321
12. Baz	1:24,175
13. Razgatlioglu	1:23,776
14. Mercado	1:24,105
15. Herrin	1:24,182
16. Gagne	1:24,291
17. Hernández	1:24,382
18. Hanika	1:24,746
19. Jacobsen	1:24,802
20. Ramos	1:24,836

WM-STAND FAHRER

1. Rea	320 Punkte
2. Davies	245
3. Van der Mark	215
4. Sykes	196
5. Lowes	183
6. Melandri	168
7. Forés	154
8. Razgatlioglu	91
9. Laverty	89
10. Torres	80
11. Baz	79
12. Camier	75

WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	345 Punkte
2. Ducati	300
3. Yamaha	249
4. Aprilia	128
5. Honda	100

ERGEBNIS 2. RENNEN

Laguna Seca (USA): 24. Juni 2018; 16. WM-Lauf; 90,250 km ü. 25 Rdn. à 3,610 km; 19 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 41 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	35:09:683	1:23,480	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	25	+5,099	1:23,625	20
3. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	25	+6,711	1:23,660	16
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	25	+8,011	1:23,720	13
5. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	25	+9,746	1:23,748	11
6. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	25	+14,791	1:24,167	10
7. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	25	+16,711	1:24,180	9
8. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	+17,284	1:24,337	8
9. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	25	+35,421	1:24,447	7
10. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	25	+39,802	1:25,291	6
11. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	25	+42,946	1:25,120	5
12. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	25	+43,437	1:25,385	4
13. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	25	+44,563	1:24,671	3
14. Karel Hanika (CZ)	Yamaha YZF-R1	25	+47,257	1:25,317	2
15. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	25	+53,415	1:25,121	1
16. Josh Herrin (USA)	Yamaha YZF-R1	25	+58,107	1:24,683	-

NACHRICHTEN

TOURIST TROPHY Der bei der Isle of Man TT frontal mit dem Safety Car zusammengestoßene Steve Mercer ist wieder bei Bewusstsein, wie uns seine Frau Caroline verriet. Mercer hat bereits einige Operationen hinter sich, es stehen aber noch einige mehr an den Beinen und Fußgelenken auf dem Programm. Mercers Atmung soll sich verbessert haben, doch leidet er noch weiter unter Fieber. Seine Frau Caroline ist derweil zu Hause beim Ausladen des Transporters, der von der TT zurückgekommen ist, gestürzt und hat sich dabei einen Bänderriss im Fuß zugezogen. „Was für ein Alptraum“, sagte sie uns. „Wenigstens geht es bei Steve voran – langsam, aber sicher!“

PIKES PEAK In der Heavyweight-Klasse der 1000er-Motorräder ist Thilo Günther beim wohl berühmtesten Bergrennen der Welt am Pikes Peak (USA) als Fünfter ins Ziel gekommen. Mit seiner Wunderlich-BMW-S1000R brauchte der Deutsche für die 8,3 Kilometer lange und 1,5 Kilometer ansteigende Piste (4.300 Meter über Null) 10:16,637 Minuten. Seine Teamkollegin Lucy Glöckner landete in 10:21,932 Minuten auf Platz 6 direkt hinter ihm. Gewonnen wurde die Klasse – und das Rennen insgesamt – von Carlin Dunne auf einer Ducati Multistrada 1260 in einer Zeit von 9:59,102 Minuten.

IDM SUPERBIKE Christof Höfer fällt einige Wochen aus. Bei seinem Sturz bei der Langstrecken-WM in Oschersleben brach sich der 27-Jährige das Schulterblatt. „Es ist aber keine komplizierte Verletzung, nur eine sehr schmerzhaft“, sagt der Alpha Racing Van Zon BMW-Pilot. „Es braucht jetzt ein paar Wochen zur Regeneration, eine Operation ist nicht notwendig. Ich denke, dass Zolder für mich ausfallen wird, aber in Schleiz will ich wieder dabei sein“, so der amtierende Suzuki GSX-R1000-Cup-Champion.

Rechtzeitig aufgewacht:
Die Birchall-Brüder gewannen am Sonntag klar

Gespann-WM

Mission in Arbeit

Nach vier Jahren Pause kehrte die Sidecar-WM jetzt an den Sachsenring zurück. Und die Birchall-Brüder sind in punkto Titelverteidigung wieder im Rennen.

Von: **Anke Wiczorek**

Es hätte nicht dramatischer sein können. Das Wetter am Sachsenring spielte bei der Rückkehr der Sidecar-WM das ganze Repertoire aus. Von kalt und nass bis warm und trocken.

Im feuchten Sprintrennen bauten Tim Reeves/Mark Wilkes mit einem Sieg ihre Führung in der Gesamtwertung aus. Sie hatten zuvor die Pole-Position für sich beansprucht und ließen keinen Zweifel mehr daran, dass der Weg zum Titel in diesem Jahr nur über sie führt. Das Adolf RS-Gespann

mit der Nummer 77 funktionierte tadellos. Lediglich Pekka Päiväranta/Jussi Veräväinen konnten während der zwölf Runden an ihm dranbleiben. Im Ziel trennte beide eine Differenz von nur 1,112 Sekunden. Die Birchall-Brüder Tom und Ben hatten dagegen nicht viel zu melden. Sie fielen immer weiter zurück. Zwar wurden sie immer noch auf Platz 3 abgewunken, doch ein Abstand von über 20 Sekunden war für die Weltmeister befremdlich.

Dafür schlugen die Geschwister im zweiten Lauf zurück, der als „Gold Race“ über 19 Runden ausgeschrieben wurde. Es wurde auch höchste Zeit, ansonsten wäre der Zug in Richtung Titelverteidigung bald ohne sie abgefahren. Der dritte Platz vom Vortag musste ausgebügelt werden. Die „Schande“ wollte die beiden, die auf der Isle of Man erst vor wenigen Tagen einen neuen Rundenrekord aufgestellt haben, nicht auf sich sitzen

lassen. Ben und Tom Birchall hatten während des zweiten TT-Rennens den Rundenrekord auf 18:59,018 Minuten und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 119,250 mph (191,91 km/h) gedrückt. Damit hatten sie den Kurs als erstes Gespann überhaupt unter 19 Minuten bewältigt.

Trotz übler Wetterprognosen gestaltete sich der zweite Renntag auf dem Sachsenring durchaus freundlich, und die Birchalls waren diesmal unschlagbar. Reeves/Wilkes hatten am Ende zehn Sekunden Rückstand. Beinahe hätte Päiväranta noch um den zweiten Platz mitfahren können. Immer wieder sah es aus, als ob das finnische Duo auf die Engländer aufschließen könnte, doch vergeblich.

Die deutschsprachige Fraktion setzte sich beim deutschen Event sehr dezent in Szene. Lukas Wyses/Thomas Hofer aus der Schweiz erreichten als Achte im Sprintrace das beste Einzelergebnis. ■

ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

Sachsenring (D): 23./24. Juni 2018; 4. + 5. WM-Lauf; 12 bzw. 19 Runden

Team	Motorrad	Zeit/Rstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	Yamaha-Adolf RS	20:20,485
2. Birchall/Birchall (GB/GB)	Yamaha-LCR	+1,112
3. Päiväranta/Veräväinen (FIN/FIN)	Honda LCR	+21,862
4. Holden/Cain (GB/GB)	Kawasaki-LCR	+40,711
5. Stevens/Charlwood (GB/GB)	Kawasaki-LCR	+41,498

Team	Motorrad	Zeit/Rstd.
1. Birchall/Birchall (GB/GB)	Yamaha-LCR	28:08,170
2. Reeves/Wilkes (GB/GB)	Yamaha-Adolf RS	+10,848
3. Päiväranta/Veräväinen (FIN/FIN)	Honda LCR	+13,990
4. Christie/Christie (GB/GB)	Yamaha-LCR	+23,487
5. Streuer/Rousseau (NL/F)	Kawasaki-LCR	+35,876



Reeves/Wilkes

WM-STAND

1. Reeves	115 Pkt.
2. Päiväranta	90
3. Birchall	84
4. Christie	44
5. Streuer	43



Reeves/Wilkes: Im Regen überlegen



Sechster Masters-Lauf, vierter Laufsieg für TM-Werksfahrer Max Nagl

ADAC/BAUERSCHMIDT

MX Masters Bielstein

(Wald-)Kurs gehalten

Auf dem Bielsteiner Waldkurs erlitt Max Nagl seinen zweiten Punktverlust in der Masters-Saison. Doch der MXGP-Pilot fährt weiterhin klar auf Titeltkurs. Ungefährdeter Zweiter bleibt mit Henry Jacobi ein weiterer deutscher WM-Fahrer.

Von: **Thomas Schiffner**

Die 7800 Zuschauer auf dem Bielsteiner Waldkurs wurden bei der dritten Runde des ADAC MX Masters mit perfekten äußeren Bedingungen

und Temperaturen um 17 Grad Celsius und äußerst spannenden Rennen verwöhnt.

In der Masters-Klasse war es erneut TM-Werksfahrer Max Nagl, der dem Rennen seinen Stempel aufdrückte. Am Samstag hatte sich der Oberbayer erst am Ende der Trainingssession knapp vor Vaclav Kovar mit einer Zeit unter 1.47 Minuten auf der Pole durchsetzen können. „Der Boden hier ist sehr hart und rutschig“, erklärte Nagl.

Nach einem Fehler in der Anfangsphase des ersten Rennens musste sich der 31-Jährige zwar mit dem zweiten Rang hinter dem Australier Hunter Lawrence begnügen, konnte jedoch im zweiten Rennen mit einem beeindruckenden Start-Ziel-Sieg seine Welt wieder geraderücken.

Fehler kostete Nagl den Sieg

„Ich hatte einen guten Start in den ersten Lauf“, so Nagl. „Aber ein Fehler in der Waldpassage hat mich viele Plätze gekostet. Bis ich mich wieder auf Rang 2 nach vorne gekämpft hatte, war

Hunter Lawrence schon sehr weit weg. Ich konnte zunächst Zeit auf ihn gutmachen, hatte dann jedoch ein Problem mit meinem Motor und musste deshalb das Tempo drosseln.“

Mit dem Ersatzmotorrad an der Spitze des Feldes ins zweite Rennen gestartet, ließ Nagl der Konkurrenz keine Chance und gewann mit über 24 Sekunden Vorsprung vor MX2-WM-Fahrer Henry Jacobi und dem belgischen Kawasaki-Fahrer Jens Getteman. „Ich war nach dem ersten Durchgang richtig wütend auf mich selbst und konnte es deshalb kaum abwarten, endlich ins zweite Rennen zu starten. Dabei konnte ich mir den Frust nämlich schön von der Seele fahren“, schmunzelte der Meisterschaftsführende nach seinem eindrucksvollen Sieg.

Henry Jacobi hatte sich dazu entschieden, in Bielstein mit seiner 250-ccm-Maschine zu starten und diesen Schritt auch nicht bereut. „Ich fahre einfach wahnsinnig gerne mit der 250er“, versicherte Jacobi. „Da der Kurs in

Bielstein relativ eng ist und nicht ganz so lange Bergauffahrten hat, schien mir die Strecke hier ideal. Trotz des Leistungsdefizits konnte ich ein hohes Tempo fahren und bin mit den Rängen 3 und 2 zufrieden. Im zweiten Lauf wurde es am Ende noch mal recht eng, als ich oben im Wald übers Vorderrad gerutscht bin. Da konnte ich mich gerade noch so vor Getteman behaupten.“

Lawrence verpatzte Start

Der Belgier hatte kurz vor dem Rennen in Bielstein noch mit einer schweren Erkältung zu kämpfen und war deshalb selbst von seiner Leistung überrascht. „Im ersten Lauf fühlte ich mich völlig kraftlos und kam nicht über Rang 13 hinaus“, schilderte Getteman. „Dafür ging es in Rennen 2 deutlich besser, und ich konnte mich vor Hunter Lawrence auf Rang 3 behaupten.“

Honda-Talent Lawrence hatte den ersten Lauf souverän mit über 13 Sekunden Vorsprung gewonnen, jedoch keinen guten Start ins zweite Rennen erwischt. „Ich steckte zunächst im Verkehr fest und tat mich schwer, schnell nach vorne zu kommen“, räumte der Aussie ein. „Aber nach ein paar Minuten lief es besser, und ich konnte viele Plätze gutmachen. Rang 2 in der Tageswertung ist absolut okay – ich fahre mit einem Lächeln im Gesicht nach Hause.“ Tagesrang 4 sicherte sich der österreichische KTM-Pilot Lukas Neurauder mit den Einzelergebnissen 4 und 5.

Die beiden Rennen des Youngster Cups waren an Spannung kaum zu überbieten. Michi Sandner vom KTM/Mefo Sport Racing Team konnte Lauf 1 für sich entscheiden. Doch der Österreicher verpatzte den Start zum zweiten Lauf, kam in der Aufholjagd vom letzten noch auf den fünften Platz, was ihm Schlussrang 2 einbrachte. Tagessieger in der Nachwuchsklasse wurde der Neuseeländer Dylan Walsh, der sich im ersten Lauf noch über einen Fahrfehler hatte ärgern müssen. ■



Auf Titeltkurs: Max Nagl

ADAC MX MASTERS

Bielstein (D), 24. Juni

1. Lauf

1. Hunter Lawrence (AUS), Honda	35.20,163 m
2. Max Nagl (D), TM	+ 13,790 s
3. Henry Jacobi (D), Husqvarna	+ 25,799 s
4. Lukas Neurauder (A), KTM	+ 30,151 s
5. Jeffrey Dewulf (B), KTM	+ 34,149 s
6. Sullivan Jaulin (F), KTM	+ 40,519 s
7. Boris Maillard (F), Suzuki	+1.00,726 m
8. Tim Koch (D), KTM	+1.01,636 m

2. Lauf

1. Max Nagl (D), TM	35.41,438 m
2. Henry Jacobi (D), Husqvarna	+ 24,177 s
3. Jens Getteman (B), Kawasaki	+ 26,331 s
4. Hunter Lawrence (AUS), Honda	+ 27,698 s
5. Lukas Neurauder (A), KTM	+ 28,348 s
6. Martin Krc (CZ), KTM	+ 40,460 s
7. Tim Koch (D), KTM	+ 42,830 s
8. Jeffrey Dewulf (B), KTM	+ 43,879 s

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 7 Rennen

1. Max Nagl (D)	144 Punkte
2. Henry Jacobi (D)	119
3. Jeffrey Dewulf (B)	95
4. Jens Getteman (B)	90
5. Tim Koch (D)	63
6. Lukas Neurauder (A)	59
7. Toms Macuks (LV)	58
8. Stefan Ekerold (D)	46

Langbahn-WM-Challenge Bielefeld

Fortsetzung folgte

Nur eine Woche nach dem GP-Lauf in La Réole endete auch der WM-Challenge in Bielefeld für drei Fahrer in einem Desaster. Teenager Romano Hummel siegte nach Belieben.

Von: **Thomas Schiffner**

In Lauf 6 nahm das Verhängnis auf dem Leineweberring seinen Lauf: Der Brite Paul Cooper rutschte auf der technisch anspruchsvollen 700-Meter-Bahn weg, dadurch kam auch der Finne Jesse Mustonen ins Straucheln, der folgende Lukas Fienhage stürzte über Mustonens Motorrad und erwischte auch den am Boden liegenden Finnen. Alle drei Fahrer mussten vor Ort behandelt werden, erst nach zwei Stunden konnte der Lauf wiederholt werden. Cooper kam glimpflich davon, Fienhage verletzte sich an der Hand, aber Mustonen wurde mit einer lädierten Schulter und Verdacht

auf Kopfverletzungen abtransportiert. Fortan mussten die zwei Reservefahrer für die drei Verletzten einspringen.

Der erst 19-jährige GP-Fahrer Romano Hummel fuhr in seiner eigenen Liga. Im Finale überließ er dem Tschechen Josef Franc den Sieg und war trotzdem mit drei Punkten Vorsprung Tagessieger. „Die Bahn war sehr schwer heute, ich habe eben Gas gegeben“, erklärte der Holländer verschmitzt.

Von den fünf Finalisten qualifizierten sich nur die punktbesten vier für die Langbahn-GP-Endrunde 2019. Bernd Diener als Punktschwächster hätte, nachdem Andy Appleton auf dem letzten Platz fuhr, mindestens Dritter für ein Stechen werden müssen. Der 59-Jährige kam aber nicht am Überraschungsfahrer des Tages, dem Tschechen Martin Malek, vorbei. So belegte Diener, der in Lauf 10 führend ausgefallen war, hinter Malek, Franc und Appleton den sinnlosen fünften Platz.

Der starke Appleton war aber seinerseits in Lauf 10 in Führung



Spektakulär und souverän: Tagessieger Romano Hummel

ausgefallen: „Der Motor ging plötzlich ohne Vorwarnung aus.“

Jörg Tebbe verpasste im zweiten Semifinale den Einzug ins Finale. Noch vor ihm platzierte sich Max Dilger, für den jedoch das gleiche Semi Endstation war.

Da sich sowohl Franc als auch Hummel aus dem GP noch direkt für 2019 qualifizieren können, hat Diener gute Chancen, aufzurücken. Und der Schwarzwälder selbst rangiert auf GP-Platz 5! ■

LANGBAHN-WM

WM-Challenge, Bielefeld, 24.06.

1. Romano Hummel (NL)	26 Punkte
2. Martin Malek (CZ)	23
3. Josef Franc (CZ)	22
4. Andrew Appleton (GB)	17
5. Bernd Diener (D)	16
6. Max Dilger (D)	14
7. Jörg Tebbe (D)	13
8. Hynek Stichauer (CZ)	8
9. Christian Hölshorst, Res. (D)	8
13. Lukas Fienhage (D)	4

US-Motocross Blountville

Holeshot-König Roczen

Ken Roczen verpasste beim 5. Lauf zur US-MX-Meisterschaft auf dem Muddy-Creek-Raceway in Tennessee knapp das Podium. Fünfter Tagessieg in Folge für Eli Tomac.

Von: **Alex Hodgkinson**

Roczen und das HRC-USA-Team sind zurzeit die Holeshot-Könige in den Staaten. Der 24-jährige Thüringer führte das Feld durch die Startkurve in beiden Läufen an und blieb im ersten Lauf vier Runden an der Spitze, bevor Tomac vorbeifahren konnte.

Kawasakis amtierender Meister ging kein Risiko ein und baute schnell ein komfortables Polster auf, bevor Yamaha-Mann

Justin Barcia eine Runde später ebenfalls Roczen hinter sich ließ. Tomacs Vorsprung in Ziel betrug 7 Sekunden; der drittplatzierte Roczen lag weitere 10 Sekunden zurück.

Tomacs Siegesserie schien in Gefahr, als er in der Startrunde von Lauf 2 nur auf Platz 19 notiert wurde, während Barcia in der Startrunde die Führung von Roczen übernehmen konnte.



Wieder am Podium vorbei: Roczen

Der Meisterschaftsführende war auf Schützenhilfe angewiesen, und sie erschien, als Marvin Musquin, Fünfter in Lauf 1, nachdem er in der Startkurve gestürzt war, Barcia in der zweiten Runde von der Spitze verdrängen und bis ins Ziel einen knappen Vorsprung verteidigen konnte.

Tomac benötigte damit Rang 3, um sich den Tagessieg zu sichern. In der zwölften von 18 Runden

konnte er Roczen einholen und sich das entsprechende Ergebnis sichern. Musquins Laufsieg brachte den dritten Platz in der Tageswertung vor Roczen, der zum zweiten Mal in Folge das Podest knapp verpasste.

Nach 5 von 12 Rennen führt Tomac die Meisterschaft 32 Punkte vor Musquin, während Roczen 15 Punkte zum drittplatzierten Barcia fehlen. ■

US-MOTOCROSS

Blountville (USA), 23. Juni

1. Eli Tomac (USA) Kawasaki	1-3
2. Justin Barcia (USA) Yamaha	2-2
3. Marvin Musquin (F) KTM	5-1
4. Ken Roczen (D) Honda	3-4
5. Blake Baggett (USA) KTM	4-5
6. Weston Peick (USA) Suzuki	6-6
7. Justin Hill (USA) Suzuki	8-7
8. Phil Nicoletti (USA) KTM	7-9
9. Benny Bloss (USA) Honda	9-8
10. Kyle Cunningham (USA) Suzuki	11-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 5 von 12 Läufen

1. Eli Tomac	242 Punkte
2. Marvin Musquin	210
3. Justin Barcia	184
4. Ken Roczen	169
5. Blake Baggett	164
6. Weston Peick	148
7. Benny Bloss	126
8. Phil Nicoletti	118
9. Cody Cooper	80
10. Jason Anderson	73

Speedway-Europameisterschaft Gniezno

„Hucke“ am Podium

Kai Huckenbeck fuhr ein beeindruckendes Rennen und landete sogar auf dem Podium. Jaroslaw Hampel gewann die Saisonpremiere.

Von: **Andreas Fahldiek**



Über die „Last Chance“ ins Finale: Kai Huckenbeck

Huckenbeck wurde seiner SEC-Wildcard vollends gerecht. Der 25-jährige Werlter leistete sich nur in Lauf 11 einen Schwachpunkt, als er auf der Gegengeraden vom zweiten auf den letzten Platz durchgereicht wurde. Dann wechselte er die Maschine, und es lief mit zwei weiteren Laufsiegen weit aus besser. Den Halbfinallauf dominierte er von der Innenbahn startend ganz klar. Im Finale startete er auf der ungünstigen blauen Bahn. Nach mäßigem Start konnte er Platz 2 noch bis in die zweite Runde behaupten, ehe ihn Bahnrekordhalter Antonio Lindbäck außen überholte.

Jaroslaw Hampel wurde seiner Favoritenrolle absolut gerecht

und gab nur einen Punkt an Leon Madsen ab. Die 348-Meter-Bahn in Gniezno war an diesem Abend sehr rau und schwierig zu befahren. Nur knapp 2000 Zuschauer wollten den wohl bestbesetzten SEC-Auftakt sehen. Enttäuschend war das Abschneiden der Mitfavoriten Emil Sajfutdinov und Andreas Jonsson. Auch Titelverteidiger Andzejs Lebedevs fuhr unter seinen Möglichkeiten. ■

SPEEDWAY-EM

Finale 1, Gniezno (PL), 23. Juni

1. Jaroslaw Hampel (PL)	17
2. Antonio Lindbäck (S)	13
3. Kai Huckenbeck (D)	11+3
4. Mikkel Michelsen (DK)	9+2
5. Piotr Pawlicki (PL)	9
6. Peter Kildemand (DK)	8
7. Vaclav Milk (CZ)	8
8. Krzysztof Kasprzak (PL)	8
9. Leon Madsen (DK)	8
10. Andreas Jonsson (S)	7

Speedway-Bundesliga Wittstock

Die „Wölfe“ bissen zu

In einem spannenden Gipfeltreffen konnte Wittstock Landshut am Ende deutlich bezwingen. Dem Rekordmeister droht jetzt sogar das Final-Aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Während der in La Réole gestürzte Landshuter Mannschaftskapitän Martin Smolinski in Wittstock antreten konnte, mussten die „Wölfe“ dessen verletzten Kontrahenten Michael Härtel ersetzen. Smolinski war mit 11 Punkten gewohnt zuverlässig, dennoch konnte Wittstock den Ausfall gut kompensieren. Bei schlechten Witterungsbedingungen – der letzte Lauf fand in strömendem Regen statt – gab es in 14 Heats nicht weniger als zehn Unentschieden.

Erst in Heat 13 fiel mit einem 5:1 von Rafal Okoniewski, und Wittstocks U21-Ausländer Mads Hansen gegen Martin Smolinski und dem für den verletzten Bruder Erik angetretenen Mark Riss die Entscheidung zugunsten der Wölfe. Bester Fahrer war einmal mehr der Deutsche Meister Kevin Wölbart.

Am kommenden Sonntag steigt in Brokstedt das vorentscheidende Match gegen Witt-



Matchwinner: Kevin Wölbart

stock. Gewinnen die Gastgeber, hat Landshut nur mehr theoretische Chancen auf das Finale. Siegt Wittstock erneut, sind die Brandenburger sicher im Finale, und Landshut hätte wieder gute Chancen. ■

SPEEDWAY BUNDESLIGA

Wittstock - Landshut, 23. Juni

1. MSC WÖLFE WITTSTOCK 48 Punkte:	Rafal Okoniewski 12, Mads Hansen 11, Mathias Schultz 4, Kevin Wölbart 14, Steven Mauer 7
2. LANDSHUT DEVILS 38 Punkte:	Max Fricke 13, Mark Riss 5, Valentin Grobauer 3, Martin Smolinski 11, Stephan Katt 1, Sandro Wassermann 5

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 10 Rennen

1. Wittstock	3	158	6
2. Brokstedt	3	137	4
3. Landshut	3	132	4
4. Stralsund	3	91	0
5. DMV White Tigers	2	75	0

NACHRICHTEN

FERRANDIS FÜR MXON

Der französische MX-Nationaltrainer Pascal Finot freute sich am Wochenende über einen Laufsieg von Dylan Ferrandis in der 250-ccm-Klasse bei den US-Nationals in Tennessee. Erst eine Woche zuvor hatte Ferrandis sein Comeback nach Verletzungspause gefeiert. Er soll sein Land in der MX2-Klasse beim Nationencross in Red Bud (07.10.) vertreten. Finot fliegt in zehn Tagen in die USA, um Marvin Musquin von der Teilnahme zu überzeugen. Die Franzosen peilen den fünften Sieg in Folge beim MXoN an. Romain Febvre oder Gautier Paulin sollte der dritte Mann sein.

NR. 100 FÜR TONI BOU

Bei seinem 200. Start holte Trial-Superstar Toni Bou in Gouveia (Portugal) seinen historischen 100. GP-Sieg. Der spanische Honda-Montesa-Pilot gewann bei Temperaturen von 37 Grad deutlich vor den GasGas-Piloten Jeroni Fajardo und Jaime Busto sowie Beta-Fahrer Albert Cabestany. Zur Halbzeit führt damit Bou mit 90 Punkten vor Fajardo (80) und Busto (76).

DOPPELSIEG FÜR CLASS

Vizeweltmeister Marcus Class dominierte den dritten Lauf zur Supermoto-DM auf dem Flugplatz in Großenhain mit nur 18 Teilnehmern in der S1-Klasse. Der Wormser Husqvarna-Pilot landete einen Doppelsieg. Da er aber nicht alle Läufe gefahren ist, führt Andre Plogmann (2./3.) die DM mit 116 Punkten vor Markus Volz (108) und Marc-Reiner Schmidt (100), der nicht am Start war, an.

FIENHAGE IM EM-FINALE

Einen Tag vor seinem schweren Sturz in Bielefeld schaffte Lukas Fienhage in Pilsen (CZ) mit Platz 5 die Qualifikation für das Finale der U21-Speedway-EM, das am 15. September in Stralsund stattfindet. Der 19-Jährige wurde Fünfter, Sieger wurde Daniel Bewley (GB) vor Dominik Kubera (PL).



Packt alles

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell
zum Sparpreis plus Rucksack sichern!



PROSS Rucksack

Multifunktionaler Rucksack mit großem Reflektor, Rücken-/Beckenpolsterung, Volumenerweiterung mit integriertem Nassfach um ca. 6 Liter, herausnehmbaren Regenschutz in Signalfarbe, wasser- und schmutzabweisender Boden. Material: Polyester 420D und strapazierfähiges Ripstop, Maße: ca. 28x22x49 (64) cm, ca. 15 Liter (+ 6 Liter), Gewicht: ca. 695g, Zuzahlung 1,-€.

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: **MOTORSPORT aktuell Abo-service, 70138 Stuttgart**

Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- Online-Kundenservice
- Nach dem Test jederzeit kündbar

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen.

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum	Unterschrift

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888

Fax +49 (0)711 182-2550

motorsportaktuell@dvp.de

www.motorsport-aktuell.com/abo

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H



BMW Alpina Roadster S, Nr. 227, EZ 09/2005, unfallfrei, 40787 km, saphirschwarz metallic, Innenausstatt. Walnappaleder, 2. Hand, Kundendienst, Sammlerzustand, VB 52.100,- €. Tel. 0049 174 3851155, info@mueller-messtechnik.de

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Honda

NSX gesucht. 0171/4167106 H

Jaguar

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

Mercedes

Mercedes-Benz Geländewagen GE 230, Bj. 91, 172000 km, mövengrau-met., AHK, Rammschutz, TÜV neu, sehr guter Zustand, 13.900,- €. Tel. 06021/5835584

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 54000 km, NP: 160.000,-, VB 59.000,-. T. 0171/3491847



SLS Roadster, EZ 3/2012, 51567 km, 420 kW (571 PS), schwarz, Leder beige, Klima, 174.980,- EUR (MwSt. awb.) USA Import, nachvollziehbare Historie! Top Zustand, GT Räder, Comand, Garantie! Ewald Menke GmbH, Autorisierter Mercedes-Benz Service & Vermittlung, Langweger Str. 2, 49393 Lohne, Tel. 04442/92290, peter.kramer@mercedes-menke.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44660

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

Morgan

Aero / Plus 8 mit BMW-Motor gesucht. 0171/4167106 H

Porsche

Motorüberholung mit Hubraumerweiterung 986/987-1 996/997-1 bis zu 50kW Mehrleistung Abholservice und TÜV www.t-t-p.de 08061/36666

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

911 Bj. '65 Rennfahrzeug gesucht. 0171/4167106 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

993 Coupé, 7.1996, MJ. 96, (286 PS), unfallfrei, 89000 km, türkisgrün-met. (25 D), Leder classic grau, sehr schön, 17", ESSD, Klima, CD-Radio, Top PZ gepfl., TÜV 4/20, 58.500,- €. 0172/4008590



911 SC 3,0 (Targa), EZ 09/1977, dt. Fzg., talbotgelb (Turbolook), H-Kennz., Motor bei 130000 km von Porsche rev., Stehbolzen, Bremsen, TÜV etc. in 06/17 neu. 9elf-meisterwerk, Gewerbestr. 18A, 78247 Hilzingen, 07731-1690831 (im KA) mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44675

GT3 Touring, EZ 02/2018, 250 km, indischrot, Schalter. Tel. 0173-7000818

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



997 C2 Coupé, EZ 7/2009, 254 kW (345 PS), 19-Zoll SportDesign Rad, artissilber-met., Leder, Navi, Doppelkupplungsgetriebe (PDK), Sport Chrono Paket Plus, Sportabgasanlage, Klimaautomatik, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 62.400,- EUR. 81477 München, 0160/94972260, mazaradc@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44668

Boxster, EZ 08/11, 2. Hd., 34000 km, PZ-Scheckheft, Leder, Carrera-Rad 19", Navi etc., Topzustand, € 33.900,-. Tel. 0151/22381692

991 GTS, Zul. 02/2015, 2. Hd., weiß, 53000 km, 7-Gang-Schalter, unfallfr., 95.000,- incl. MwSt. Tel. 0172/7870025

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Renn/Rallye

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



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service - Verkauf - Beratung

bsa CORSE
TECHNOLOGY FOR RACING
e-mail: info@bsa-corse.de

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

www.Rennsportshop.com

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 Schiffler, 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 Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzler
 sgranzler@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
 Herstellungsleiter: 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 Kioskauf 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

Ins gemachte Nest gesetzt?

Zum 24h-Rennen in Le Mans
 MSa 27/2018

Ich freue mich über den Toyota-Sieg in der LMP1. Ich schätze auch die Leistungen von Alonso und ihn auch als Persönlichkeit, der über Jahre auch in mehreren Klassen des Motorsports aktiv ist. Es betrübt mich allerdings, dass schon während des 24h-Rennens stets Alonso hervorgehoben wurde. In der Presse, auch in Ihrer, wird der Superstar Alonso in den Himmel gehoben. Er hat das Rennen nicht alleine gewonnen, es haben auch noch zwei weitere Fahrer, Buemi und Nakajima, ihr Bestes gegeben. Also immer bei der Wahrheit bleiben und objektiv berichten. Er hat die Fahrer des 7er-Autos nicht „alt aussehen lassen“, wie sie überheblich formulieren. Natürlich gab es mit der #7 ein paar vermeidbare Fehler, die hätten allerdings der Crew des „Achtens“ auch passieren können. Alle Fahrer in beiden Autos fahren den Toyota schon ein paar Jahre länger als Alonso und haben entscheidenden Anteil an der Entwicklung der Fahrzeuge und an den Rennergebnissen über die Jahre. Jetzt wird auf einmal so getan, als hätte Alonso das „Rad“ erfunden – nein, er hat sich in das gemachte Nest gesetzt und einen entsprechenden Anteil am verdienten Sieg der #8.

Gerd Ritzmann,
 D-98527 Suhl

Mein Vorschlag mit Blick auf das Thema Safety Car wäre, dass das Feld dadurch wieder zusammengeführt wird, dass als erstes das Safety Car Nr. 3 die Fahrzeuge hinter sich an die Fahrzeuge hinter dem Safety Car Nr. 2 heranführt, dann ausschert und dann das Safety Car Nr. 2 an die Fahr-

BILD DER WOCHE



Zwei Totalschäden an einem WTCR-Wochenende – hier das Wrack von Bennani

zeuge hinter Safety Car Nr. 1 heranfährt, ebenfalls ausschert und dann nur noch ein Safety Car für eine Runde für das ganze Feld verantwortlich ist, bevor der Restart erfolgt. Niemand hätte dann einen Nachteil, das Feld wäre wieder zusammen – und gut ist.

Erwin Pinschmidt,
 D-61476 Kronberg

Für den Auftritt von Toyota in Le Mans 2018 finde ich nur ein Wort: peinlich! Wer nur dann gewinnen kann, wenn alle Werkskonkurrenten wegbleiben, und man dann noch den verbliebenen, wenigen und nicht annähernd konkurrenzfähigen LMP1-Privatteams mittels weiterer BoP-Beschränkungen auf den Pelz rückt, sollte doch gleich zu Hause bleiben und allen ernsthaften Rennsportfans dieses miese Schauspiel ersparen! Ich habe in allen Jahren zuvor den Japanern die Daumen gedrückt – aber so komme ich mir als Langstreckenfan vera... vor!

Kris Winkler,
 per E-Mail

Formel Gähn?

F1-Kommentar Elmar Brümmer
 MSa 27/2018

„Warum ist die F1 immer mal wieder eine Formel Gähn?“ fragt Elmar Brümmer. Meiner Meinung nach ist es falsch, der Formel 1 stets mangelnde Überholmanöver anzukreiden. Fragen wir uns doch, warum wir den Rennsport so lieben? Genau, wegen dessen Faszination – sei es der Sound, die Boliden oder die Rennfahrer, die das wunderbare Los haben, diese Autos bändigen zu dürfen. Und wie kommt das Ganze im TV mittlerweile rüber? Genau, so gut wie nix erleben wir von der Faszination vor Ort.

Thomas Frank,
 D-08289 Schneeberg

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.

5. Juli: Freies Fahren auf der Nürburgring-Nordschleife
 23. Juli: Freies Fahren auf dem Circuit Park Zandvoort
 20. August: Freies Fahren auf dem Bilster Berg (Biker)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 27. Juni		
18.40	Indy Car Series, Elkhart Lake (Zus.)	Sport 1 US
Donnerstag, 28. Juni		
ab 06.00	Formel 2 Le Castellet, die Rennen (Wh.)	Sport 1+
Freitag, 29. Juni		
10.55	Formel 1 Spielberg, FP1 LIVE	ORF 1
14.55	Formel 1 Spielberg, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1
Samstag, 30. Juni		
14.00	Formel 1 Spielberg, FP3 & Quali LIVE	RTL
14.55	Formel 1 Spielberg, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF info
16.40	Formel 2 Spielberg, Hauptrennen LIVE	Sport 1+
Sonntag, 01. Juli		
12.30	Porsche Supercup, Spielberg LIVE	Eurosport 1
14.15	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen LIVE	RTL
ca. 14.35	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1/SRF 2
16.40	Formel 2 Spielberg, Sprintrennen LIVE	Sport 1+
20.00	NASCAR Cup Series, Chicago LIVE	Sport 1+
Montag, 02. Juli		
03.55	Formel 1 Spielberg, Rennen (Wh.)	ORF 1/SRF 2
Dienstag, 03. Juli		
ab 17.30	Rallye-WM Portugal, Live/Power Stage	Sport 1+
ab 21.05	Rallye-WM Italien, Live/Power Stage	Sport 1+

Motorrad

Freitag, 29. Juni		
09.00	Moto3-WM Assen, FP1 LIVE	Eurosport 2
09.45	MotoGP Assen, FP1 LIVE	Eurosport 2
10.45	Moto2-WM Assen, FP1 LIVE	Eurosport 2
13.00	Moto3-WM Assen, FP2 LIVE	Eurosport 2
14.00	MotoGP Assen, FP2 LIVE	Eurosport 2
15.00	Moto2-WM Assen, FP2 LIVE	Eurosport 2
ab 17.30	Motorrad-WM Barcelona, die Rennen (Wh.)	Eurosport 1
ab 23.30	MX-WM Italien, die Rennen (Wh.)	Eurosport 2
Samstag, 30. Juni		
09.00	Moto3-WM Assen, FP3 LIVE	Eurosport 2
09.45	MotoGP Assen, FP3 LIVE	Eurosport 2
10.45	Moto2-WM Assen, FP3 LIVE	Eurosport 2
12.30	Moto3-WM Assen, Qualifying LIVE	Eurosport 2
13.15	MotoGP Assen, FP4 & Qualifying LIVE	Eurosport 2
15.00	Moto2-WM Assen, Qualifying LIVE	Eurosport 2
15.00	ADAC MX Masters, Bielstein (Zus.)	Sport 1+
Sonntag, 01. Juli		
07.00	MX2-WM P. Pinang, 1. Lauf LIVE	ES 2/msp.tv
08.00	MXGP-WM P. Pinang, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
08.30	Motorrad-WM Assen, Warm-ups LIVE	Eurosport 2
10.00	MX2-WM P. Pinang, 2. Lauf LIVE	motorsport.tv
11.00	Moto3-WM Assen, Rennen LIVE	Eurosport 2
ca. 12.10	Moto2-WM Assen, Rennen LIVE	ES 2/SRF 2
ca. 13.50	MotoGP Assen, Rennen LIVE	ES 2/SRF 2
11.00	MXGP-WM P. Pinang, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
Montag, 02. Juli		
21.05	Trial-WM, Andorra (Zus.)	motorsport.tv

Internet/Livestream

Samstag, 30. Juni		
10.55/15.40	Truck-GP Nürburgring, 1./2. Lauf LIVE	fiaetrc.com
Sonntag, 01. Juli		
11.50/16.05	Truck-GP Nürburgring, 3./4. Lauf LIVE	fiaetrc.com
ca. 14.00	Rallycross-WM, Höljes LIVE www.fiaworldrallycross.com	
ca. 15.30	IMSA-Sportwagen, Watkins Glen LIVE	imsa.com

Vorschau



Formel 1 in Österreich: Valtteri Bottas reist als Vorjahressieger nach Spielberg



MotoGP in Assen: Valentino Rossi will den Abstand zu Marc Márquez verkürzen

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

30.06.	ADAC Eber-Rallye Classic, Eberbach	D
30.06./01.07.	Truck-EM, Truck-Grand-Prix Nürburgring	D
30.06./01.07.	NASCAR-Euroserie, Tours	F
01.07.	Formel 1, Spielberg (+ F2/GP3)	A
01.07.	Rallycross-WM, Höljes	S
01.07.	IMSA-Sportwagen, Watkins Glen/New York	USA
01.07.	NASCAR Cup Series, Chicagoland/Illinois	USA
01.07.	Super GT, Buriram	T

Motorrad

29.06.	Speedway-U21-WM, Daugavpils	LV
30.06.	Enduro-WM, Arco di Trento	I
30.06.	Speedway-GP, Horsens	DK
30.06.	Speedway-Paar-EM, Debrecen	H
30.06.	Speedway-U21-Team-EM Gniezno (PL) & Macon (F)	
01.07.	Motorrad-WM, Assen (+ Rookies Cup)	NL
01.07.	Motocross-WM, Pangkal Pinang	RI
01.07.	Seitenwagen-WM, Pannonia-Ring	H
01.07.	Speedway-Bundesliga, Brokstedt	D

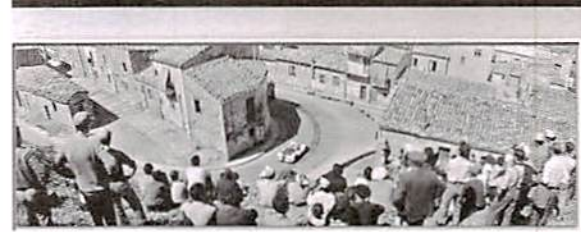


auto
motor
-sport

DIE GRÜNE HÖLLE AM NÜRBURGRING

*Ein Stück Motorsport-Geschichte.
Jetzt auch für Sie erhältlich! Viel Freude damit!*

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!



www.art-archive.de

auto
motor
-sport

ART ARCHIVE
MOTORSPORT

