

MOTOR SPORT aktuell

NR. 23 / 24, MAI 2018

MotoGP-WM in Le Mans

Leichtes Spiel für Márquez



WTCR in Zandvoort
**BoP bremst
Hyundai ein**

Interview: Jenson Button
**Sein Leben
nach der Formel 1**

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



Rallye-WM in Portugal
**Neuville feiert Sieg
nach Ogier-Fauxpas**



Formel E in Berlin
**Abt & Di Grassi lassen
Audi doppelt jubeln**



DTM am Lausitzring
**Pokale für Mercedes,
viel Schrott bei Audi**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Alpha-Tier Alonso und sein Mammutprogramm S. 4
- Formel 1** Kolumne: Die Rolle der Fahrer bei den Regeln 2019 S. 6
- Formelsport** F1-Nachrichten und Quali zum Indy500 S. 7
- Formel E** Abt und di Grassi holen den Heim-Doppelsieg S. 8
- Sportwagen** Interview: Jenson Button im Renn-Glück S. 10
- Sportwagen** 24h Nürburgring: Die noch offenen Fragen S. 12
- Sportwagen** BGTE in Silverstone, DSK im Dialog mit DMSB S. 13
- Rallye-WM** Neuville siegt – und die WM wird zum Duell S. 14
- Rallye** WRC2 Portugal, Hintergründe, Kommentar S. 18
- Tourenwagen** WTCR Zandvoort: Hyundai schwer gestraft S. 22
- DTM** Zwei Mercedes-Siege und Mega-Crash in der Lausitz S. 24
- Tourenwagen** Die TCR Europe zu Gast in Zandvoort S. 27
- Tourenwagen** News aus Supercars, NASCAR und Co. S. 28

Motorrad:

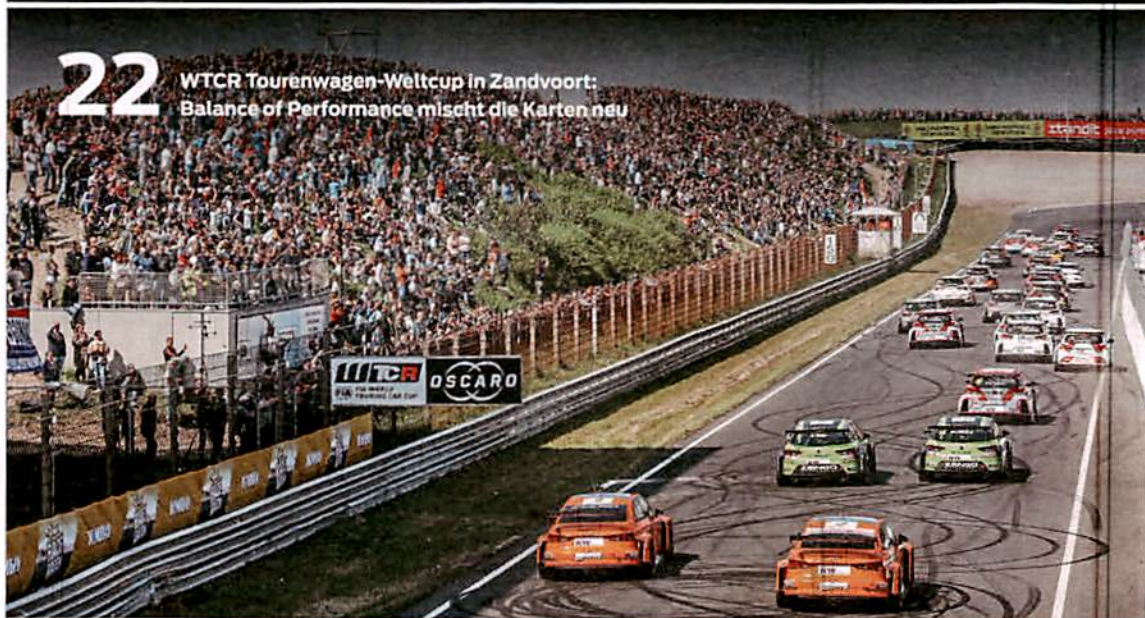
- MotoGP** Márquez siegt in Le Mans und setzt sich ab S. 30
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Frankreich S. 32
- Motorrad-WM** Bagnaia auch in Le Mans nicht zu schlagen S. 34
- Motorrad-WM** KTM feiert Dreifachsieg in der Moto3-WM S. 36
- Straßensport** Interview Ana Carrasco und Nachrichten S. 38
- Motocross-WM** Herlings siegt in Deutschland weiter S. 40
- Offroad** Speedway-WM-Qualifikationen, weitere News S. 42
- Offroad** Interview Mathieu Trésarrieu, Nachrichten S. 43

Leserservice:

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



36 Moto3-WM in Le Mans:
In der kleinsten Klasse ging's drunter und drüber



22 WTCR Tourenwagen-Weltcup in Zandvoort:
Balance of Performance mischt die Karten neu



18 Rallye WRC2 in Portugal:
Tidemand gibt nicht auf



10 Jenson Button im Interview:
Das Leben nach der Formel 1



42 Speedway-WM:
Vier Quali-Rennen am Pfingstwochenende

ÄRGER NACH 24H-RENNEN

Nach dem 24h-Rennen am Nürburgring wurde in den Foren wild diskutiert. Ging auf der Nordschleife alles mit rechten Dingen zu? Wir geben die Antworten auf die ungeklärten Fragen.

Seite 12

DAKAR IM MINI-FORMAT

Die Rallye Dakar muss 2019 kleinere Brötchen backen. Paraguay, Argentinien, Bolivien und Chile haben die Verhandlungen mit den Organisatoren vom A.C.O. abgebrochen. Also geht's nur durch Peru.

Seite 20

DOVIZIOSO VERLÄNGERT

Ducati hat den Vertrag von Vize-Weltmeister Andrea Dovizioso bis 2020 verlängert. Doch wer wird der Teamkollege des Italieners? Wir verraten, welche Kandidaten auf der Liste des Werksteams stehen.

Seite 32

HONDA

GOFFELMEYER

Alpha-Tier

Auch das Formel-1-Alpha bet fängt mit A an: A wie Attacke. A wie Aufmerksamkeit. A wie Alonso. Der Spanier hat mit dem runderneuertem McLaren-Renault neuen Antrieb bekommen. Aus Freude am Fighthen hat sich der 36-Jährige für den Rest der Saison ein Mammutprogramm vorgenommen.

Von: **Elmar Brümmer**

Es gibt Jubiläen, die so richtig schmerzen. Der Große Preis von Spanien markierte so einen wunden Punkt für Fernando Alonso. Ausgerechnet in Barcelona hat sich der letzte Triumph des Asturiens zum fünften Mal geährt.

Diese Phase des Hinterherfahrens als Durststrecke zu bezeichnen, wäre angesichts der ehrgeizigen Natur des PS-Machos eine unzulässige Verniedlichung.

Der McLaren-Pilot wird deshalb zum Fremdgänger – und plant Großes: Jetzt muss es die Krone des Motorsports sein, mit dem Sieg bei den 24 Stunden in Le Mans. Das bedeutet: 27 Rennveranstaltungen in 37 Wochen. Manche aus dem Fahrerfeld sind ja schon mit dem reinen Formel-1-Programm leicht überfordert. Für den Weltmeister von 2005 und 2006 ist es aber die einzige Chance, doch noch Motorsportgeschichte zu schreiben: Außer Graham Hill hat noch niemand das Triple aus Weltmeisterschaft, Le Mans und Indy 500 geholt. Alonsos ehemaliger Teamkollege Jenson Button, der beim Langstreckenklassiker sein Gegner sein wird, zollt höchsten Respekt: „Fernando ist einfach immer da. Egal ob um drei Uhr morgens oder um 15 Uhr nachmittags – er ist immer bei 100 Prozent.“ Schon machen Gerüchte die Runde, dass McLaren selbst in der kommenden Saison in die IndyCar-Serie einsteigt, um an den Plänen seines Champion-Fahrers zu partizipieren. Michael Andretti würde solche Pläne begrüßen. Teamchef

Zak Brown schließt in seinen Überlegungen nach einem Multi-Serien-Rennstall aber auch den Bau eines eigenen Sportwagens für die WEC nicht aus.

Alonso als Fernfahrer auf höchstem Niveau. Und die Flugkilometer sind da noch nicht eingerechnet. „Ich befinde mich jeden Tag

im Energiesparmodus“, sagt Alonso. „und das wird noch ein Weilchen so gehen.“ Auf dem Flug nach Baku studierte Alonso Handbücher, Onboard-Videos und Telemetrie-daten von Toyota. Prompt hat er das Sechs-Stunden-Rennen in Spa gewonnen, und das war mehr als nur eine Vorbereitung für Le Mans. Die Lust besiegt den Frust. „Ich habe in der Formel 1 meine Motivation behalten, weil ich ein Wettkampftyp bin. Ich liebe es einfach zu gewinnen“, sagt Alonso. Vielmehr gilt aber der Umkehrschluss: Er kann partout nicht verlieren. Seine Gefühlsausbrüche über Bordfunk im orangefarbenen Einsitzer sind legendär. Wie frustrierend muss es auch sein für einen, der eigentlich in der

Liga der Hamiltons und Vettels zuhause ist, zu einem Abstauber im Mittelfeld zu werden – in den ersten fünf Rennen der Saison fuhr er jedes Mal in die Punkte, und hat sich so auf Platz 7 der Fahrer-WM geschoben, einen hinter Max Verstappen. Das ist zwar nichts,



FI-SAISON NR. 17 IM MCLAREN



Alonso setzt Highlights im grauen F1-Mittelfeld. Fürs Podium reichte es aber noch nicht

Mit seiner komplizierten Art verbaute sich Alonso die Chance auf mehr Formel-1-Titel

gemessen am eigenen Anspruch, aber doch ein Anfang. Der Begriff „Alonsomania“ hat es sogar zu einem Wikipedia-Eintrag gebracht, er bezeichnet die glorreichen Zeiten des spanischen Motorsport-Wunders, als der Stau von der Rennstrecke in Montmeló beinahe bis zur Stadtgrenze Barcelonas reichte.

Die Tendenz, sagen spanische Formel-1-Experten, ist wieder steigend. Wie Alonso selbst mussten auch die Fans erst mal die Enttäuschung des erfolglosen Ferrari-Abenteurers und den Abstieg zu McLaren verkraften. Aber die unterhaltsamen Bilder von seinen Kreuzzügen im Mittelfeld, die immer noch leidenschaftlichen Funksprüche und der ausgeprägte Humor des Rennfahrers zieht die Menschen wieder in ihren Bann. So wie die Formel 1 generell Typen wie Alonso braucht, gilt das im Besonderen für das spanische Fernsehen, aber auch die Rennstrecke in Barcelona. Carlos Sainz junior ist noch nicht so weit.

Die B-Version des MCL33 mit der vielleicht hässlichsten Nase der aktuellen Fahrzeuggeneration hat dafür gesorgt, dass Fernando Alonso in Barcelona auf den achten Startplatz fahren konnte, und das Team auf Super Softs erstmals in den dritten Abschnitt der Qualifikation einzog: „Davor haben wir uns im Schnitt auf Platz 13 qualifiziert. Deshalb war es ein großer Schritt

nach vorne. Alles fühlt sich schneller und besser an. Wir haben uns im Vergleich mit unserem Umfeld am meisten verbessert.“ Das hat wohl auch mit der besseren Reifennutzung zu tun. Der neue Grip muss sich aber in Monte Carlo noch bestätigen. Vorsichtiger Optimismus ist das, was im leidgeprüften Woking momentan vorherrscht.

„ICH HABE IN DER FORMEL 1 MEINE MOTIVATION BEHALTEN, WEIL ICH EIN WETTKAMPFTYP BIN. ICH LIEBE ES EINFACH ZU GEWINNEN.“

Fernando Alonso

„Der Schritt nach vorne war so groß, wie er sein konnte“, sagt Alonso. Und fordert in bekannter Manier eine konstante Weiterentwicklung: „In der Gruppe, in der wir uns bewegen, können zwei oder drei Zehntel Unterschied bis zu sieben Positionen ausmachen.“ Das hochgesteckte Ziel über das Jahr ist immer noch, Red Bull Racing einzuholen, die ja mit dem gleichen Motor unterwegs sind. „Wir wa-

ren in Shanghai neun Zehntel hinter Renault, in Baku acht Zehntel, aber in Spanien sind wir auf dem gleichen Level gefahren“, rechnet Alonso vor und peilt als nächsten realistischen Gegner das Haas-Team an: „Die Top 3 entwickeln mit dem gleichen Tempo wie wir weiter, deshalb sind wir nicht nähergekommen.“ In Barcelona wäre mehr als der achte Platz drin gewesen, hätte es nicht am Start eine Berührung mit Sainz und dann das Ausweichmanöver nach Gros-jeans Stunt gegeben, das Alonso um drei Ränge nach hinten geworfen hatte. Danach hing er lange hinter Sauber-Rookie Charles Leclerc fest.

Es scheint fast, als blühe Fernando Alonso unter der Doppelbelastung auf. Sein Le-Mans-Abenteurer hätte eigentlich schon vor drei Jahren beginnen sollen, als er sich mit Porsche einig war. Aber den Sitz bekam damals der Deutsche Nico

Hülkenberg, der prompt gewann. „Das ärgert mich bis heute“, gesteht der Ehrgeizling. Im aktuellen Formel-1-Fahrerfeld gibt es mit dem Toro-Rosso-Pechvogel Brendon Hartley noch einen zweiten Ausdauer-Sieger. Doch dies beiden sind weit davon entfernt, Weltmeister zu werden. Alonso wiederum würde ein Sieg in Le Mans heute mehr bedeuten als einer bei einem Grand Prix.

Als er in Spa auf der obersten Stufe des Podestes stand, sagte er: „Dieses Gefühl ist so schön, ich könnte hier übernachten. Weckt mich einfach morgen früh wieder.“ Der ewig wählende Traum, Meister aller Klassen zu sein. ■



WEC-JAHR NR. 1 IM TOYOTA



Die Schlagzeilen nach dem Toyota-Sieg gehörten Alonso, nicht Buemi oder Nakajima

Damit der Traum vom Le-Mans-Sieg wahr wird, braucht es auch Technik-Glück

Regel-Wahnsinn: Die Formel Flip-Flop



Die Formel-1-Fans müssen sich 2019 mal wieder an neue Technik-Regeln gewöhnen. Die Autos sollen dank einfacherer Flügel spektakuläreren Rennsport bieten – werden dabei aber auch einen Tick langsamer. Ein Widerspruch?

Von: **Elmar Brümmer**

Keine halbe Stunde erst war es her, dass Lewis Hamilton für seine Pole-Position eine Runde in den neuen Asphalt des Circuit de Catalunya gebrannt hatte, die drei Sekunden schneller war als die des Vorjahres. Die schnellste Formel 1 aller Zeiten eben, und die Laune des Briten war entsprechend gut. Eine letzte Frage noch aus der Runde der schreibenden Reporter, die eher eine Feststellung war. Aber das reichte schon, um einen Schatten auf die Gesichter von Hamilton und seinen Nebensitzer Sebastian Vettel zu werfen: „Wie schlimm ist es, wenn die Autos im kommenden Jahr ungefähr andert-halb Sekunden pro Runde langsamer sein werden?“

Vettel fragt, ob das tatsächlich so sei. Hamilton nickt ihm zu. „Wirklich?“, bricht es aus dem Heppenheimer heraus. Das macht den Sachverhalt auch für den Briten erst plastisch. Gut 48 Stunden zuvor hatten an gleicher Stelle Renndirektor Charlie Whiting und der ehemalige Ferrari-Aerodynamiker Nikolas Tombazis gegessen und die Regeländerungen für 2019 gepriesen, die grundsätzlich das Überholen leichter – aber eben auch die Rennwagen langsamer machen werden.

Hamilton gerät leicht aus der Fassung, stammelt etwas vom Grundprinzip in Sport und Technik, nach dem es immer vorwärtsgehen müsse, schickt einen Stoßseufzer nach: „Und dann bremsen sie uns immer wieder ein. Als ob dadurch die Rennen besser würden.“ Gefolgt von einer Attacke, denn jetzt geht es um die

Berufsehre: „Wir Rennfahrer wollen einfach immer schneller sein, wir wollen die Technologie verbessern und vor allem die Limits immer weiter hinausschieben. Das, was in diesem Jahr mit am aufregendsten ist, sind doch die Rekorde, die wir brechen.“

Das rhetorische „oder?“ brauchte er gar nicht erst auszusprechen, alle hatten seine

„WIR WISSEN, WIE SICH DIESE AUTOS ANFÜHLEN, WIE SIE ZU FAHREN SIND, UND WO ES MIT DEM ÜBERHOLEN HAPERT.“

Botschaft verstanden. Auch alle Fans da draußen. Die besten Fahrer in den besten Autos auf den schnellsten Runden, das gilt ja sogar im Ökosport. Und erst recht in einer Liga, die nicht ohne Grund den Beinamen „Königsklasse“ trägt. „Mindestens so schnell wie in diesem Jahr sollten

wir also sein“, schlussfolgert der Weltmeister. Wieder kein Widerspruch.

Dafür Zuspruch vom Racer Vettel, der sich das ganze Hin und Her der Reglements vor Augen führt, seit er 2009 zum Red-Bull-Werksteam gekommen ist: „Es ist spektakulärer geworden in diesem Jahr, die Herausforderungen sind größer, wir sind nach den Rennen erschöpfter. Alles zu unserer Zufriedenheit. Und jetzt sollen wir wieder langsamer werden? Mit Verlaub: Das ist so, als würde ein Ozeanriese auf dem Weg nach Nordamerika während der Überfahrt hundert Mal seine Richtung ändern.“ „Flip-Flopping“ heißt der passende englische Fachausdruck für die Unentschiedenheit der Ingenieure. Denn trotz der vielen Aerodynamik-Änderungen hat sich grundsätzlich nicht viel verändert. Vettel, rhetorisch: „Irgendwie komisch.“

Hamilton, jetzt richtig in Stimmung gekommen, legt nach: „Es sind immer die gleichen Leute, die immer die Regeln ändern. Aber ob es auch zwingend die besten Leute sind?“ Der Sprecher des Automobilweltverbandes FIA mahnt, dass alles geschehe, um

zu versuchen, das Überholen zu verbessern. Da ist er aber bei Vettel an den Falschen geraten: „Ich denke, man sollte uns mal fragen, was wir brauchen, um mehr überholen zu können.“ Hamilton, mit Oberwasser, ergänzt: „Und wir sollten die Entscheidungen treffen!“

Vettel setzt noch einmal ein Vernunftargument drauf: „Ich sag ja nicht, dass wir Fahrer alles wissen oder dass wir Ingenieure wären. Aber wir wissen, wie sich diese Autos anfühlen, wie sie zu fahren sind, und wo es mit dem Überholen hapert. Aber uns fragt ja keiner wirklich.“ In diesem Moment beendet der Funktionär die Fragerunde. Es wurde genug gesagt. Aber nur für heute. Denn die Antworten waren die richtigen. Und sie sollten all denen zu denken geben, die über die Regeln zu entscheiden haben: Fragt doch mal die Beteiligten! ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Mehr Action, langsamere Autos“

Sollten Fahrer bei neuen Regeln mitsprechen?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

msa-lesertribune@motorpresse.de



In Barcelona hat man das Überhol-Dilemma wieder gesehen. Aber müssen die Autos zur Lösung langsamer werden?

Formel 1

Mercedes testet Rücklichter

Bei den zweitägigen Testtagen bekamen die Fans in Barcelona noch einen Nachschlag serviert. Am Schnellsten war wie schon im Rennen ein Mercedes.

Von: **Tobias Grüner**

Als hätten die Piloten in diesem Jahr nicht schon genug Runden in Barcelona gedreht, gab es am Dienstag und Mittwoch nach dem Grand-Prix-Wochenende noch einmal eine zweitägige Test-Session auf dem katalanischen Kurs. Die Zeitentabelle wies am Ende Valtteri Bottas als schnellsten Piloten aus. Der Zweitplatzierte des Rennens am Sonntag fuhr am Mittwoch in 1:16.904 Minuten Bestzeit. Ferrari-Testfahrer Antonio Giovinazzi blieb aber nur 68 Tausendstel hinter der Bottas-Marke – gefahren allerdings auf den ganz weichen Hypersoft-Reifen. Auf dem Mercedes waren die deutlich härteren Supersofts montiert. Bei McLaren konnte Junior-Pilot



Rückleuchten an den Heckflügeln kennt man sonst nur von Le-Mans-Rennern

Lando Norris wieder mal ein Ausrufezeichen setzen. Der Formel-2-Tabellenführer fuhr auf dem noch einmal härteren Soft-Reifen die drittschnellste Zeit des Mittwochs und die sechst-schnellste Zeit überhaupt.

Für Aufsehen sorgte auch Lewis Hamilton. Allerdings weni-

ger durch schnelle Rundenzeiten, sondern mehr wegen der ungewöhnlichen Rückleuchten, die am Heckflügel seines W09 montiert waren. Die Formel-1-Bosse baten die Ingenieure des Weltmeisterteams um den Umbau. Es könnte schon ein Ausblick auf die Autos für 2021 sein. ■

NACHRICHTEN

BOTTAS WILL ZWEI JAHRE

Valtteri Bottas fühlt sich nach seinen guten Leistungen in den ersten fünf Rennen fit für einen weiteren Mercedes-Vertrag. Der Finne würde gerne für zwei Jahre bis 2020 verlängern.

KEIN FLÜGEL AM SPIEGEL

Die FIA hat in einer technischen Direktive zu Spiegeln am Halo präzisiert, dass Befestigungen unten am Spiegel ansetzen müssen. Damit ist die Ferrari-Lösung mit dem Flügel darüber illegal.

RACHE AN RED BULL

Red Bull ärgert sich über die neuen Aero-Regeln für 2019 und die Teams, die wie Force India zugestimmt haben. Den Vorwurf, dass die Änderungen Millionen kosten würden, kontert Force-India-Technikchef Andy Green so: „Red Bull hat uns die 110-Kilo-Spritregel eingebracht. Die kostet uns wieder ein neues Chassis.“

IndyCar

Dritte Indy-500-Pole für Ed Carpenter

Ed Carpenter startete das 102. Indy-500-Rennen von der Pole-Position. Der Lokalmatador verwies die Konkurrenz deutlich auf die weiteren Plätze.

Von: **Tobias Grüner**

Vor dem Indy 500 schrieb Ed Carpenter vor allem dadurch Schlagzeilen, dass er Danica Patrick einen Platz in seinem Team für den Saisonhöhepunkt verschaffte. Doch am Qualifying-Sonntag stand der Mann aus Indianapolis nicht in seiner Rolle als Teambesitzer, sondern in der des Piloten im Fokus des Interesses. Im Fast-Nine-Shootout ließ der 37-Jährige der Konkurrenz nicht den Hauch einer Chance. Die vorgegebene Vier-Runden-Distanz spulte der Routinier mit einem Schnitt von 229,618 Meilen pro

Stunde (369,53 km/h) ab. Kein anderes Auto schaffte es über die 229-mph-Marke. Für die drei Penske-Chevrolet-Piloten Simon Pagenaud, Will Power und Josef Newgarden blieben nur die Startplätze zwei bis vier.

„Schon die erste Runde hat mich komplett umgehauen“, berichtete Carpenter nach seinem Husarenritt im Qualifying. Sie wurde mit einem unglaublichen

Schnitt von 230,088 Meilen pro Stunde gemessen. „Ich wusste nach der Samstagssession, dass wir einen 229er-Schnitt schaffen können. Aber eine 230er-Runde hätte ich nicht für möglich gehalten. Von meinen drei Pole-Positionen hier beim Indy 500 war das die einfachste.“ Hélio Castroneves, der das Klassement am Samstag noch angeführt hatte, sich am Ende aber mit

Startplatz acht zufriedengeben musste, fasste die Gedanken der Konkurrenz zusammen: „Ed war heute einfach unschlagbar.“

Ein Rennsieg beim Klassiker blieb Carpenter aber bislang stets verwehrt. Mehr als Platz 5 im Jahr 2008 war nicht drin: „Ich möchte nicht als ein Fahrer in Erinnerung bleiben, der hier nur Pole-Positionen sammeln konnte. Dieses Jahr haben wir definitiv ein Auto, dass auch im Rennen ganz vorne mitfahren kann.“ Das konnten auch die beiden anderen Piloten seines ECR-Teams beweisen. Youngster Spencer Pigot und Comebackerin Danica Patrick erreichten ebenfalls das Fast-Nine-Shootout und qualifizierten aussichtsreich auf den Plätzen sechs und sieben. Carpenter, der dieses Jahr nur die Oval-Rennen fährt, will beim Klassiker am 27. Mai alles raus-hauen: „Ich bin lange genug dabei. Wer weiß, wie viele Chancen ich noch bekomme.“ ■



Nach 2013 und 2014 startet Ed Carpenter zum dritten Mal von der Pole-Position



Daniel Abt und Lucas di Grassi holten auf dem Flughafen in Tempelhof den Doppelsieg für Audi

Doppelschlag

Doppelsiege sind in der Formel E ziemlich rar. Nach Techeetah in Chile gelang Audi jetzt dieses Kunststück – und zwar ausgerechnet beim Heimspiel in Berlin. Daniel Abt holte die Maximalausbeute von 29 Punkten – für den Sieg, die Pole-Position und die schnellste Runde. Als Dritter robbt sich der Franzose Jean-Éric Vergne mit seinem Techeetah-Renault immer näher an den Titelgewinn heran.

Von: **Claus Mühlberger**

Irgendwie war es ein netter Zug von Daniel Abt, als er sich nach dem wohl besten Rennen seiner Karriere erst mal beim Publikum entschuldigte: „Ich fürchte, dass wir heute kei-

ne besonders tolle Show geboten haben“, meinte der 25-Jährige nach seinem überlegen herausgefahrenen Heimsieg. Doch wer sollte dem Sieger ernsthaft vorwerfen, perfekt gefahren zu sein? Und wer könnte dem Audi-Team böse sein, seinen Fahrern ein haushoch überlegenes Auto gegeben zu haben?

Und nebenbei bemerkt: Im Mittelfeld wurden beim dritten Formel-E-Gastspiel auf dem Tempelhofer Flughafen durchaus zahlreiche harte Duelle ausgefochten. Aber dies konnte Daniel Abt ja weder sehen noch ahnen. Denn der Audi-Mann hatte vom Start bis ins Ziel stets freie Fahrt.

Lucas di Grassi machte den Audi-Triumph als Zweiter perfekt. Der Vorsprung auf den Dritten, den Titelaspiranten Jean-Éric Vergne, fiel mit 13 Sekunden höchst komfortabel aus.

Der spannendste Moment aus Sicht von Daniel Abt kam nach dem Qualifying, als die Kommissare darüber berieten, ob Abt

etwas zu früh den Quali-Modus der E-Maschine gezündet habe, was die Power von 170 kW auf 200 kW erhöht. Die Untersuchung verlief im Sande.

Für Audi-Sport glich dieser Triumph – es war erst der zweite Doppelsieg eines Teams in der Geschichte der Formel E überhaupt – einer seelischen Brotzeit: Denn wenige Stunden zuvor hatten die Sportler aus Ingolstadt beim DTM-Rennen in der Lausitz eine der derbsten Niederlagen ihrer Geschichte bezogen. Kein Einziger aus dem Vier-Ringe-Sextett kam in die Top 10, drei der Audi-Fahrer mussten nach Unfällen ins Spital eingeliefert werden, einer davon, Titelverteidiger René Rast, musste sogar über Nacht bleiben.

Eines haben die aktuellen Audi-Champions Rast (DTM) und di Grassi (Formel E) gemeinsam: Mit der Titelverteidigung werden sich beide schwertun. In der Formel E stehen nur noch drei von zwölf Rennen aus. „Rechnerisch

ist es zwar noch möglich“, meinte Audi-Sportchef Dieter Gass. „Aber realistisch wäre für uns höchstens noch der Gewinn in der Teamwertung. Aber die Techeetah sind enorm stark.“

Jean-Éric Vergne zeigte in seinem China-Startup-Renner eine sehr disziplinierte und reife Leistung. Mit Platz 3 kam er seinem großen Ziel ein gutes Stück näher, zumal Sam Bird im DS, sein bester Verfolger, nur Platz 7 schaffte. Auch Techeetah-Teammate André Lotterer zeigte, welches Potenzial in dem schwarz-goldenen Renner mit der Renault-Antriebstechnik steckt. Er fuhr vom letzten Startplatz aus noch auf Rang 9 hinter Maro Engel im Venturi.

Bei Audi trauert man jetzt etwas den verpassten Chancen in der ersten Saisonhälfte hinterher. Probleme mit dem Inverter führten dazu, dass di Grassi nach fünf Rennen nur drei Punkte auf dem Konto hatte. „Aber jetzt war ich vier Mal in Folge Zweiter.“



Promoter Alejandro Agag präsentierte den Markenpokal-Jaguar I-Pace



Nico Rosberg gab dem futuristischen GEN-2-Rennauto mächtig die Sporen



Triumphfahrt vor vollen Rängen: Daniel Abt im Audi



Ex-Champion Sébastien Buemi fuhr im Renault auf Rang 4

Berlin bot auch einen Ausblick auf die Formel-E-Zukunft. Promoter Alejandro Agag kurvt sehr engagiert mit einem Jaguar I-Pace herum. Ab 2018/19 wird ein Markenpokal mit den Elektro-SUVs ausgefochten.

Nico Rosberg, neuerdings Anteilseigner in der Serie, verhalf dem GEN-2-Rennauto zu seiner Premiere. Der Ex-Formel-1-Weltmeister gab dem neuen Auto kräftig die Sporen, was zunächst in heftiges Untersteuern mündete. Nach diesen Schrecksekunden zeigte sich Rosberg entzückt: „Erstaunlich, diese Beschleunigung“, rief er in den Boxenfunk.

Mercedes' Sport-Supremo Toto Wolff und HWA-Gründer Hans Werner Aufrecht sondierten das für Mercedes neue Terrain. 2018/2019 bringt Aufrechts HWA-Team zwei Autos mit Venturi-Kundentechnik an den Start, quasi als Testlauf, bevor es für die Schwaben-Truppe ein Jahr später als Mercedes-Einsatzteam ernst wird. ■

9. RENNEN FORMEL E IN BERLIN

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Daniel Abt (D)	Audi Sport Abt Schaeffler	55.35.546 min
2. Lucas di Grassi (BRA)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 6,758 s
3. Jean-Éric Vergne (FRA)	Techeetah	+ 12,894 s
4. Sébastien Buemi (CH)	Renault e.dams	+ 17,282 s
5. Oliver Turvey (GB)	NIO	+ 19,620 s
6. Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 24,586 s
7. Sam Bird (GB)	DS Virgin Racing	+ 34,610 s
8. Maro Engel (D)	Venturi	+ 37,814 s
9. André Lotterer (D)	Techeetah	+ 44,359 s
10. Nick Heidfeld (D)	Mahindra	+ 45,931 s

STAND FAHRER

1. Vergne	162 Pkt.
2. Bird	122
3. Rosenqvist	86
4. Abt	85
5. Buemi	82
6. di Grassi	76
7. Evans	51
8. Piquet	45
9. Turvey	44
10. Lotterer	43



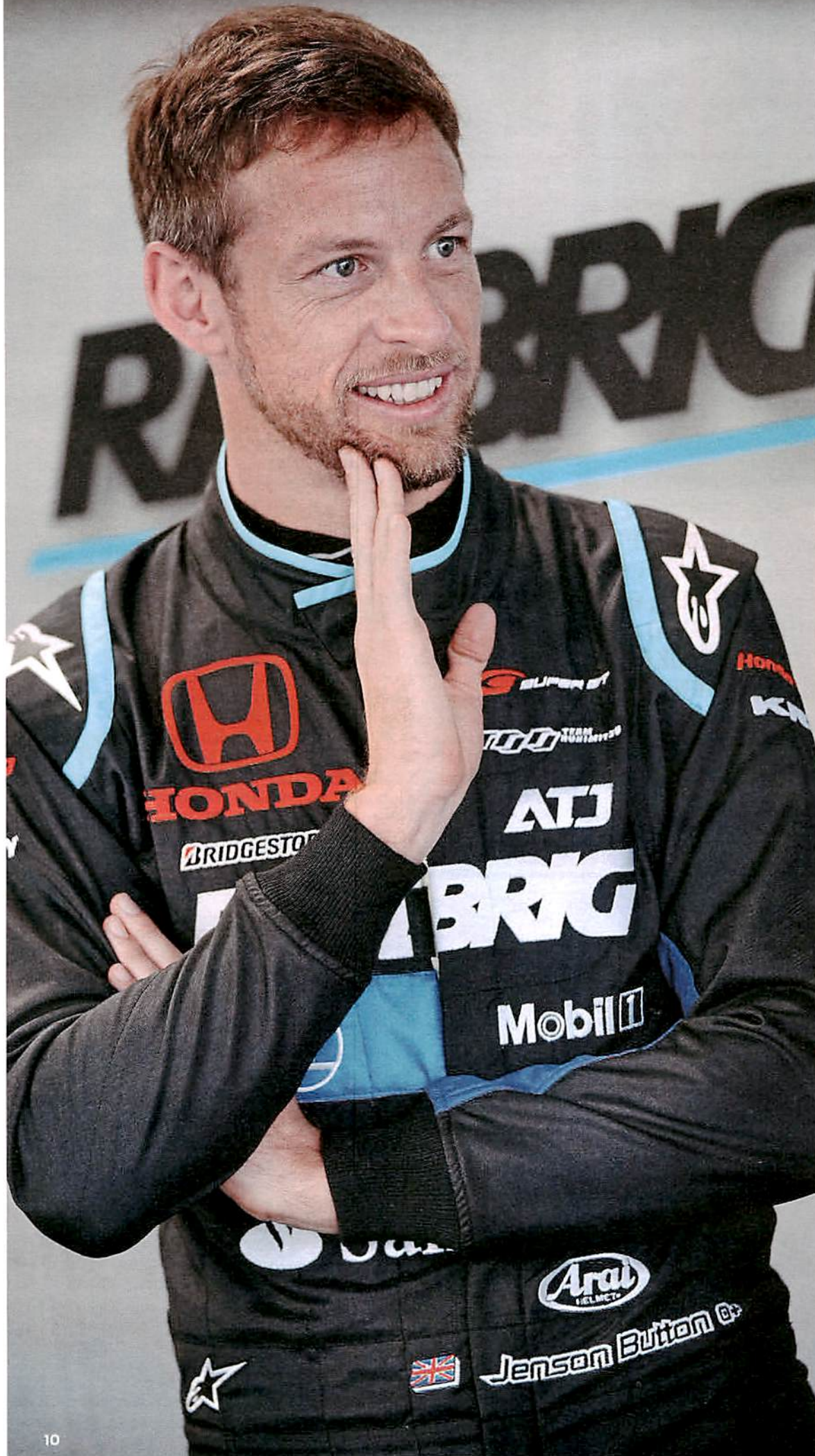
Vergne kommt dem Titel näher

STAND TEAMS

1. Techeetah	205 Pkt.
2. Audi Sport Abt Schaeffler	161
3. DS Virgin	139
4. Mahindra Racing	108

KURZ NOTIERT

Saisonstart 2018/19 in Riad. Diese Meldung sorgte für Verdross. Denn Promotor Alejandro Agag schloss den Vertrag mit Saudi Arabien ohne das Plazet der beteiligten Hersteller ab. (Das er im Übrigen nicht zwingend einholen muss.) Die Reaktionen in den Chefetagen reichten von Kopfschütteln bis zu Zitaten wie: „Man darf für Geld nicht alles machen.“ Finanziell ist der Zehnjahresvertrag mit Saudi Arabien ein großer Deal: Angeblich überweist das Königreich insgesamt 300 Millionen Euro. Ob im nächsten Winter wirklich in Riad gefahren wird, ist indes fraglich. Denn der Kalender muss vom FIA-Weltrat abgesegnet werden. Das nächste Meeting ist im Juni. Es könnte spannend werden.



Die Formel 1 hat Jenson Button ermüdet, aber nicht die Lust am Rennfahren genommen. Im Interview spricht der Engländer über seine neue Leidenschaft Super GT und das Doppelprogramm mit Sportwagen-WM und Le Mans.

Von: **Andreas Haupt**

Vermissen Sie die Formel 1?

Kein bisschen. Ich hatte fantastische 17 Jahre. Die Formel 1 ist die Spitze des Motorsports durch die Technologie, die Teams, die Fahrer und das Geld, was in ihr steckt. Aber es war an der Zeit, zu gehen. Ich habe es im letzten Jahr nur vermisst, Rennen zu fahren. Ich bin ja nur in Monaco für Fernando eingesprungen und fuhr in der Super GT das 1000-Kilometer-Rennen in Suzuka.

In diesem Jahr fahren Sie die Super GT und die WEC.

Ich bin richtig ausgelastet. Statt zwei Rennen wie 2017 fahre ich nun 15, glaube ich. Das hat meine Freundin ziemlich überrascht. Es wird stressig mit den Reisen. Aber ich will meine Zeit nutzen. Ich bin immer noch so schnell wie früher. Ich will meine Konkurrenzfähigkeit ausleben und Ergebnisse einfahren. Die Super GT ist dafür genau der richtige Platz. Ich wollte immer schon in Le Mans fahren. Durch die Super-Saison ergibt sich eine einmalige Chance. Ich kann



Jenson Button

Geburtstag: 19.01.1980
Geburtsort: Frome (GB)
Herkunftsland: England

KARRIERE

1989–1997: Kart
1998: Formel Ford GB
1999: Formel Ford EU und Formel 1 GB
2000: Williams F1
2001–2002: Benetton/Renault
2003–2005: BAR-Honda
2006–2008: Honda F1
2009: Brawn GP (WM-Titel)
2010–2016: McLaren
2018: Super GT, WEC

HOBBYS

Triathlon, Motorrad fahren

„Es ist lange her, dass ich das Rennfahren so genossen habe“

gleich zweimal nach Le Mans, bevor ich 40 bin. Das ist der wahre Grund, warum ich diese Doppelbelastung auf mich nehme.

Wie kam der Kontakt zur Super-GT-Serie zustande?

Ich wollte schon zu Formel-1-Zeiten so ein Auto fahren. Deshalb gab es einen Deal mit dem Honda-Motorsportchef Masashi Yamamoto, dass ich beim Fan-Tag von Honda 2016 einen halben Tag fahren darf. Ich liebte es! Im März 2017 sagte ich ihm, dass ich gerne ein Rennen fahren würde. Er war außer sich, und wollte, dass ich die ganze Saison fahre. Meine Antwort war: Vielleicht 2018. Ohne selbst daran zu glauben. Die Atmosphäre in Suzuka war unglaublich. 45 Autos in einem Rennen: Ich dachte, das ist verrückt. In der GT500 können 15 Autos gewinnen. Das ist außergewöhnlich. Beim Formel-1-Rennen in Suzuka später im Jahr haben wir den Deal festgezurrert. Dann diskutierten wir noch, für welches Team ich starte. Mir war klar, dass sich ein Auto mit Bridgestone-Reifen fahren will. Da gab es drei Optionen. Ich hatte das Privileg, mir meinen Teamkollegen auszusuchen zu dürfen. Ich sammelte Feedback. Es wurde mir klar, dass Naoki Yamamoto genau der richtige Teamkollege für mich ist. Er ist eine Referenz, weil er so unglaublich schnell ist. Egal, ob auf alten oder neuen Reifen, mit viel oder wenig Sprit. Er hält mich auf Trab und hat mir in Bereichen geholfen, wo ich mich verbessern musste.

Was gefällt Ihnen generell an der Super GT?

Es ist schon lange her, dass ich das Rennfahren so genossen habe. Der Serie wird es sicher nicht gefallen, wenn ich das jetzt sage: Aber es ist wie Motorsport von der Graswurzel. Alles einfach. Pures Racing. Es gibt viel Technologie, ja. Aber man ist nicht von der Elektronik abhängig. Oder von Batterie-Technik. Die Autos haben massiv mechanischen Grip. Das ist das Ergebnis des Reifenkriegs. Du kannst des-

halb gegeneinander kämpfen, obwohl die Autos natürlich sehr viel Abtrieb haben.

Was hat Sie überrascht?

Die Wettbewerbsfähigkeit. Jeder Fahrer, der in so ein Auto springt, liebt es vom ersten Moment an. Es ist wirklich schwer, diese Autos zu fahren, und die letzte halbe Sekunde zu finden, um voll wettbewerbsfähig zu sein. Mir ist das inzwischen gelungen. Aber es hat deutlich länger gedauert, als

„DIE AUTOS SIND SCHWIERIG ZU FAHREN. DU MUSST DIR ZEIT NEHMEN, ENTSPANNEN UND AUF DEINE FÄHIGKEITEN VERTRAUEN.“

Jenson Button

ich dachte. Das lag vor allem an den Reifen. Heizdecken sind verboten. Du fährst also mit kalten Reifen raus, lenkst ein und dir bricht sofort das Heck aus. Deshalb fällt es schwer, Vertrauen aufzubauen. Das ist in der Formel 1 anders. Da fährst du mit warmen Reifen auf die Strecke und hast sofort Grip. Mit einem GT500-Auto musst du dir einfach Zeit nehmen, entspannen und auf deine Fähigkeiten vertrauen. Es dauert etwa drei Runden, bis man die Reifen richtig temperiert hat. Dann kannst du pushen. Es sind schwierig zu fahrende Autos. Aber wenn man sie mal gezähmt hat, ist es unglaublich.

Beschreiben Sie bitte mal Ihren Honda NSX-GT. Wie fährt sich dieses Auto mit Mittelmotor, wenn die Reifen mal warm sind?

Die Bremskräfte sind ziemlich hoch. Nicht auf Formel-1-Niveau, aber gut. Es gibt keine Traktionskontrolle, kein ABS. Du blockierst sehr leicht die Hinterreifen, wenn du zu spät bremsst. Vergleichbar mit einem DTM-Auto. Der Unterschied zu einem Formel 1? Du

kannst gleichzeitig bremsen und einlenken. In einem Formel 1 blockiert dir so das kurveninnere Rad. Du kannst in einem GT500 viel Speed in die Kurve mitnehmen. Ab dem Scheitelpunkt spielst du die Leistung aus. Da hilft der mechanische Grip – ein weiterer Unterschied zur Formel 1, wo du in langsamen Kurven zu viel Leistung und zu wenig Grip hast. Das Schwierigste nach dem Reifenaufwärmen ist das Gewicht. Die Autos sind wirklich schwer im Vergleich zu einem Formel-Auto. Zu meinen Anfangszeiten wog ein Formel-1-Auto ja nur 600 Kilogramm. Auf Bodenwellen muss man aufpassen. Wenn du zu aggressiv bremsst und einlenkst, neigt das Auto dazu, zu hüpfen, speziell, wenn Lastwechsel dazukommen. Dann rodelst du geradeaus. In schnellen Kurven ist das Auto unglaublich. Man fühlt zwar Bewegung im Heck, kann es aber über die Lenkung und das Gaspedal austarieren. In einem Formel-1-Auto ist das anders. Wenn sich da das Heck zu stark bewegt, drehst du dich.

Ist es eine Umstellung, ein Auto mit Dach zu fahren?

Alles fein, abgesehen von der A-Säule. Das ist ziemlich seltsam mit ihr und dem Überrollbügel. Das versperrt die Sicht sehr stark in einem großen Bereich. Aber man gewöhnt sich daran. Es ist das erste Mal, dass ich auf einer Seite sitze. Normalerweise saß ich immer in der Mitte. Man würde denken, das fühlt sich komisch an, tut es aber nicht. Man berührt immer

noch alle weißen Linien rechts und links genau gleich.

Noch ein Wort zu Le Mans und Ihrer Karriereplanung: Wollen Sie Fernando Alonsos Traum von der Triple Crown zerstören?

Ich habe nicht die gleiche Leidenschaft für Indy wie Fernando. Weil ich mit Jungs gefahren bin, die in IndyCar ihr Leben gelassen haben, Dan Wheldon und Justin Wilson. Nach so einer langen Karriere ist Indy nicht das Richtige für mich. Le Mans ist eine andere Geschichte. Dieses Rennen hat eine hohe Anziehungskraft. Ich habe etwas Erfahrung im Langstreckensport, aber nicht viel. Man arbeitet im Team für den Erfolg. Der Wettbewerb ist groß, viele talentierte Fahrer sind in Le Mans. Aber schlussendlich fährt man nicht gegen sie, sondern die Strecke selbst. Le Sarthe: Das macht es speziell. Es ist eine Herausforderung. Ich freue mich, sie anzunehmen, bevor ich 40 werde.

Woher nehmen Sie mit 38 Jahren noch die Energie?

Ich bin ja nicht alt. Ich kenne professionelle Sportler, die mit 45 noch einen Ironman gewinnen. Das Fitness-Level ist kein Problem. Man kann nur von einer bestimmten Tätigkeit ermüden. Bei der Formel 1 war das der Fall. Da habe ich 17 Jahre immer dasselbe gemacht. Mit dem Langstreckensport ist es anders, das ist eine neue Herausforderung. Und das ist mein Antrieb. ■



Der Honda NSX-GT von Jenson Button: Das einzige GT500-Auto mit Mittelmotor

HONDA

Die Antworten zu den offenen 24h-Fragen

Das 24h-Rennen 2018 ist Geschichte. Trotzdem blieben mit etwas Abstand einige Fragen ungeklärt. Wir haben nachgehakt – und geben hier die Antworten.

Von: **Bianca Leppert**

War die Fahrzeit von Frédéric Makowiecki zu lang?

Aufmerksame Beobachter stellten fest, dass auf dem Sieger-Porsche #912 sowohl vor der Unterbrechung als auch beim Restart Frédéric Makowiecki hinterm Steuer saß. Zählt man beide Stints abzüglich der Unterbrechung von rund zwei Stunden zusammen, ergibt sich eine Fahrzeit, die über dem Maximalwert von drei Stunden liegt, die ein Fahrer ohne Ablösung inklusive aller Tank- und Boxenstopps fahren darf (Art. 8.7.2). Ein Verstoß gegen das Reglement? Nein, tatsächlich war alles legal. Die Unterbrechung ist in diesem Zusammenhang laut Reglement nicht explizit definiert. Deshalb hat die Rennleitung die Fahrzeiten genullt. Zudem hatte Makowiecki während der Pause sozusagen die vorgeschriebene Ruhephase von zwei Stunden – auch wenn er sich in dieser Zeit natürlich nicht wirklich ausruhen konnte, weil der Restart jederzeit hätte erfolgen könne.

Warum gab es keine FCY-Phase statt der roten Flagge?

Eine Full Course Yellow-Phase kennt man aus anderen Rennserien als Alternative zur roten Flagge. Deshalb fragten viele: Wieso gab es das nicht auch beim 24h-Rennen Nürburgring, als der Nebel aufzog? Man hätte ja mit 60 km/h weiter seine Kreise ziehen können. Die Begründung des ADAC Nordrhein: Der

Nebel war so dicht, dass sich die Posten nicht mehr gegenseitig sehen konnten. Aus diesem Grund wäre nicht mal eine Code-60-Phase beziehungsweise eine Full Course Yellow-Phase tragbar gewesen.

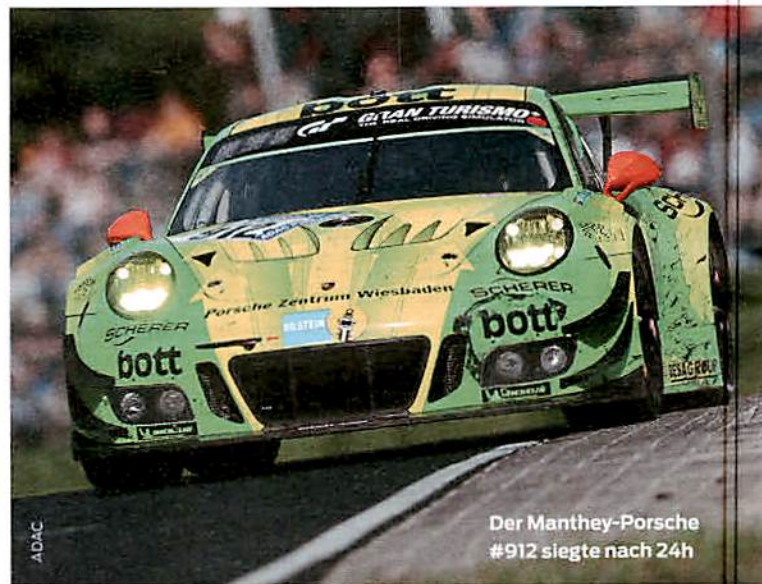
Wieso betrifft eine Code-60-Disqualifikation alle Fahrer eines Autos?

Der Unmut über diese Regelung war im Fahrerlager besonders groß. Wird einem Fahrer wegen zu hohem Tempo in einer Code-60-Phase die schwarze Flagge gezeigt (ab einem Verstoß über 50 km/h), betrifft die Disqualifikation das gesamte Auto, nicht nur den einzelnen Piloten. Sprich: Das Rennen ist für alle beendet. Dieser Passus ist nicht neu, sondern schon immer vom DMSB so festgelegt. Nur kam er bisher noch nicht oft zur Anwendung. Erklärung: Fahrer und Bewerber sind eine Einheit. Nicht nur für die Mitstreiter eines Sündenbocks ein Problem, sondern auch für Vermiet-Teams, die ihre Leistung so nicht mehr erbringen können. Eine Änderung ist vorerst nicht in Sicht. Rennleiter Walter Hornung will das Thema über den Winter aber noch einmal in den entsprechenden Gremien ansprechen und darüber diskutieren.

Wieso hat es so lange gedauert, bis die Strafe für den #912er Porsche absolviert wurde?



Sensationeller 8. Platz im Gesamtklassement: Der Wochenspiegel-Ferrari



Der Manthey-Porsche #912 siegte nach 24h

Der siegreiche Manthey-Porsche hat um 11.30 Uhr, also kurz vor dem Abbruch, eine Zeitstrafe von 3.32 Minuten wegen eines Gelbvergehens abgesessen. Der Vorfall ereignete sich allerdings schon in der Nacht um 4.17 Uhr. Die Zeitspanne dazwischen war also enorm lang. Tatsächlich nahm die Entscheidungsfindung viel Zeit in Anspruch. Da es sich um einen möglicherweise rennentscheidenden Vorfall handelte, wurde sämtliches Material geprüft – vom Datenstick des #912, GPS-Daten über Videomaterial des Porsches sowie des dahinter fahrenden Autos. Danach kam man zu dem Schluss, dass nicht erst beim Erreichen der grünen Flagge beschleunigt wurde, wie es die Regeln vorsehen, sondern bereits als die grüne Flagge für den Fahrer sichtbar war.

Wieso gab es keine gesonderte nationale Wertung?

Eigentlich geht man davon aus, dass es beim 24h-Rennen ein Gesamtergebnis gibt. Bei der diesjährigen Ausgabe des 24h-Rennens waren aber einige Klassen nicht als international sondern als national ausgeschrieben – zum Beispiel die Produktionswagenklassen. Warum? Weil sonst einige Teilnehmer nicht drumherum gekommen wären, einen

kostspieligen FT3-Tank einzubauen, der Bedingung für die internationale Ausschreibung ist – also eine Entscheidung im Sinne der Teams. Kritiker merkten jedoch an, es müsse deshalb auch ein gesondertes Ergebnis für die nationale Wertung geben. Interessant: Auch die SP-X-Klasse gehörte zu den national ausgeschrieben Kategorien. Der ADAC Nordrhein und der DMSB arbeiten momentan noch an diesem Thema, Neuigkeiten sollten bald folgen.

Wieso ist Ferrari-Pilot Georg Weiss nicht in der Ergebnisliste zu finden?

Der Wochenspiegel-Ferrari, der vom Team Rinaldi eingesetzt wird, lieferte wie im Vorjahr ein beachtliches Resultat ab, indem man auf den achten Platz im Gesamtklassement fuhr – ohne Werksfahrer. Und ohne einen technischen Defekt. Wer jedoch durch die Ergebnisliste streifte, bemerkte: Es waren nur Christian Menzel, Oliver Kainz und Jochen Krumbach aufgeführt. Nicht jedoch der Besitzer des Autos, also Georg Weiss. Weiteres Detail: Auch der Status als Pro-Am-Fahrer entfiel, der eigentlich mit einem Sternchen gekennzeichnet ist. Und damit auch die gesonderte Ehrung nach dem Rennen für die Amateur-Fahrer. Wie kam es? Jeder Fahrer muss mindestens 15 Runden im Rennen fahren. Auf diese Anzahl schaffte es Weiss jedoch nicht. Er wurde zwischenzeitlich abgemeldet – eine Option, die jedem Team zur Verfügung steht. Im Fahrerlager wurde spekuliert, man habe sich zugunsten einer besseren Platzierung im Gesamtklassement für diese Variante entschieden. ■

Blancpain GT Endurance Cup: Zweiter Saisonlauf in Silverstone

Aston-Sieg – unter Vorbehalt

Auf der Strecke konnte das Aston-Martin-R-Sport-Team seine Pole-Position in Silverstone in einen Sieg beim Drei-Stunden-Rennen zum Blancpain Endurance Cup ummünzen. Allerdings wurde das Auto nach dem Qualifying wegen fehlender Daten eigentlich disqualifiziert...

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

Matthieu Vaxivière, Nicki Thiim und Jake Dennis dominierten in ihrem Aston Martin V12 Vantage den zweiten Lauf zum Blancpain GT Endurance Cup in Silverstone. Das R-Sport-Team holte die Pole-Position und gewann das auf drei Stunden angesetzte Rennen mit einem Vorsprung von 11 Sekunden – übrigens der erste Sieg von Aston Martin in den Blancpain-GT-Serien seit der Saison 2013.

Doch die Freude war nicht ungetrübt: Nach dem Qualifying konnten die Kommissare keine Daten auf dem Datalogger des Vantage finden. Die Rundenzeiten wurden gestrichen, das Team hätte das Rennen von hinten starten müssen. R-Sport-Teamchef Sam Hignett legte Berufung gegen die Entscheidung der Kom-

missare ein und war nach dem Rennen überzeugt, dass er den Fall gewinnen wird: „Wir können nachweisen, dass Strom in die Datalogger-Unit hinein- und wieder herausging. Also vermuten wir, dass die SRO-Box nicht richtig aufgezeichnet hat.“ Die Entscheidung zu dem Fall soll nach einem Hearing im Juni fallen.



Im letzten Einsatzjahr läuft der V12 Vantage noch einmal zu großer Form auf

Platz 2 belegte in Silverstone das Mercedes-Trio Tristan Vautier, Adam Christodoulou und Raffaele Marciello aus dem Team AKKA-ASP-Mercedes. Die Mercedes-Piloten konnten nur kurz bei der Serie der ersten Boxenstopps die Führung vor dem Aston Martin übernehmen. Aber letztlich hatten sie in puncto Speed keine Chancen, wie der Mittelstint von Jake Dennis belegte: Der Brite distanzierte den Mercedes um fast 20 Sekunden. Schlussfahrer Nicki Thiim ließ es dann im letzten Stint wieder etwas ruhiger angehen, sodass sich der Vorsprung noch mal halbierte.

Einen schönen Etappenerfolg verbuchte das Schweizer Emil-Frey-Team, das heuer erstmals zwei Lexus RC-F GT3 in der Blancpain GT Series an den Start bringt: Markus Palttala, Stéphane Ortelli und Norbert Siedler beendeten das Rennen in Silverstone auf dem dritten Platz, der zweite Lexus RC-F GT3 von Marco Seefried, Christian Klien und Albert Costa belegte den neunten Gesamtrang. ■

Deutscher Sportfahrer Kreis: Austausch mit dem DMSB zu Sicherheitsfragen

DSK: Die Sicherheit im Fokus

Beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring feierte der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. (DSK) den sechzigsten Geburtstag. DSK-Präsident Karl-Friedrich Ziegahn nutzte die Bühne, um mit den Playern im Motorsport Zukunfts- und Sicherheitsthemen zu erörtern.

Von: **Marcus Schurig**

Das 24h-Rennen auf dem Nürburgring ist traditionell eine DSK-Hochburg: Viele Mitglieder nutzen die Chance, von den vergünstigten Eintrittskarten zu profitieren, dazu ist das DSK-Festzelt in der Müllentbachschleife Anlaufpunkt für Mitglieder und Fans. Und last but not least stellen die kostenlosen Shuttle-Busse des DSK die Mobilität aller 24h-Besucher rings um die

Nordschleife des Nürburgrings sicher. DSK-Präsident Karl-Friedrich Ziegahn arbeitete sich in der 24h-Startaufstellung von ganz hinten nach vorne – um allen teilnehmenden DSK-Mitgliedern viel Glück fürs Rennen zu wünschen.

Aber natürlich gab es am Nürburgring auch Wichtiges zu besprechen, schließlich sind alle wichtigen Player beim 24h-Event vor Ort. „Wir hatten ein konstruktives Meeting mit dem Sportdirektor des DMSB, Michael Günther“, sagt Ziegahn. „Wir haben vereinbart, dass wir uns besonders zu sicherheitsrelevanten Themen regelmäßig austauschen. Da gibt es mehrere Aspekte, die auf der Agenda stehen: So sind bei Tageslizenzen beispielsweise keine Gesundheitschecks vorgesehen, bei der C-Lizenz aber schon. Wir fordern natürlich, dass ein Gesundheitscheck für alle Rennteilnehmer vorgesehen sein muss. Dazu gibt es Randthemen, die trotzdem wichtig sind, wie die Verlängerung



„DIE WELT VERÄNDERT SICH IMMER SCHNELLER. ABER WAS BEDEUTET DAS FÜR DIE ZUKUNFT DES MOTORSPORTS?“

DSK-Präsident Ziegahn

der Rennurthomologationen. Hier bekommen wir von den vielen aktiven DSK-Mitgliedern regelmäßig gute Hinweise, die wir dann auch mit dem DMSB diskutieren“, erklärt Ziegahn.

Das zweite Großthema, das dem DSK-Präsidenten am Herzen liegt, ist die Zukunftsfähigkeit des Motorsports: „Die Welt verändert sich immer schneller, und wir müssen uns die Frage vorlegen, wie die Mobilität in Zukunft aussehen wird – und was das für den Motorsport bedeutet“, so Ziegahn, der optimistisch bleibt, dass Motorsport in Zukunft in unserer Gesellschaft weiter eine wichtige Rolle spielt: „Sportarten wie Fechten oder Reiten haben nichts mit der heutigen Lebenswirklichkeit der Menschen zu tun – trotzdem gibt es sie!“

Ein großes Zukunftsthema sind für Ziegahn die synthetischen Kraftstoffe: „Das ist der schnellste Weg, um die CO2-neutrale Fortbewegung voranzutreiben.“ ■



Da waren's nur noch zwei

Noch längst ist nicht klar, wer im Titelkampf das Rennen macht, aber eines zeichnet sich nach dem sechsten WM-Lauf deutlich ab: Aus dem Dreikampf ist ein Duell geworden. Tänak und Toyota haben den Anschluss verloren, Portugal-Sieger Neuville und Hyundai kämpfen gegen die Titelverteidiger Ogier und M-Sport.

Von: **Markus Stier**

Es gab vor dem Start in Portugal keine zwei Meinungen, wer als Favorit dieser ersten europäischen Schotter-Rallye der Saison zu gelten hat. Zu mühelos hat sich Ott Tänak

die Gegnerschaft in Argentinien vom Anzug geklopft. Mit der Rolle des Gejagten kann sich der Este gut anfreunden: „Das ist es doch, wo jeder Fahrer hinwill.“ Es scheint alles nach Plan zu laufen. Zum Auftakt am Donnerstagabend legt Tänak auf der Rallycross-Piste in Lousada gleich eine Bestzeit hin.

Doch der Freitag war noch keine zwei Prüfungen alt, da klafften Soll- und Istwert schon so weit auseinander wie Europa und die USA im transatlantischen Verhältnis. Anstatt in feuerfestem Zwirn das Feld zu düpiieren, steht der Mann der Stunde in Shorts und Flipflops im Service-Park und unterhält Mitglieder seines eigenen Fanclubs.

Selbstredend kommen schnell Verschwörungstheorien auf. Woher waren die beiden fetten Steinbrocken gekommen, die

mitten auf der Ideallinie lagen? Tänak ist als Dritter ins Rennen gegangen, die Piste war also nicht allzu aufgerissen. Die TV-Crew prüft alle verfügbaren Bilder. Vor Ogier lagen die Klumpen noch nicht im Weg, aber der Weltmeister ist berüchtigt dafür, seinen Nachteil als Strecken-Erster durch exzessive Erdarbeiten am Straßenrand auszugleichen. „Kann sein, dass Séb oder ich die Steine rausgerissen haben“, sagt Thierry Neuville ohne einen Anflug von Bedauern.

Keinerlei Beweise

Tänak erweckt den Eindruck, dass er unfaire Fans als Ursache nicht ausschließen will, es gibt allerdings keine Indizien, Zeugen oder Beweise. Wie auch immer: Die Konsequenz des Vorfalls ist ein zerstörter Ölkühler. Und weil der wichtige Schmierstoff blitz-

schnell durch zerfetzte Arterien ins Freie läuft, sinkt schlagartig der Öldruck. Der Toyota-Vierzylinder hat einen Knacks, und Tänak ist nach der zweiten Prüfung aus dem Rennen.

Durch seinen Argentinien-Sieg hatte sich Tommi Mäkinens neuer Lieblingsangestellter gerade erst wieder ins Titel-Geschäft gebracht, nun ist sein Rückstand auf die Spitze von 28 Punkten auf 47 angewachsen. Ebenso muss Toyota in der Marken-WM abreißen lassen. Statt 20 Zähler Rückstand sind es nun 35. Man mag einwenden, dass es erst Ende Mai ist und die Saison noch lang. Doch der Eindruck täuscht: Portugal war bereits der sechste von 13 Läufen – fast Halbzeit, und die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass sich die Spitzenreiter selten große Blößen geben.

Natürlich hat nicht nur



Nachdem sämtliche anderen Favoriten gestrauchelt waren, fuhr Thierry Neuville souverän seinen zweiten Saisonsieg ein

ROEBELER

einen gebrochenen Stoßdämpfer hinten. Lappi stellt klar, dass man auf der berühmten Sprungkuppe in Fafe am Sonntag keineswegs mehr so unbeschwert über den Backen gehen könne wie im Vorjahr: „Das Auto ist verwundbarer geworden.“

Toyotas Malaisen sind auch aus einem anderen Grund nicht nur Pech. Dass die Freitags-Prüfungen im Norden Portos vor allem beim zweiten Durchgang übelste Klamotte sind, ist hinreichend bekannt. Vor allem die 27,5 Kilometer von „Ponte de Lima“ sind seit Jahrzehnten berüchtigt. Doch auch andere nehmen die Gefahr wenig ernst. So rückt nahezu das gesamte Feld der Werksautos für die zweite Runde am Freitagnachmittag mit nur einem Ersatzrad aus. Thierry Neuville hat sich trotz größtem Belag und höheren Temperaturen für weiche Reifen entschieden. Aber der Belgier ist clever und hat als einziger zwei Reserveräder dabei.

Lästige Pfunde

„Die 20 Extra-Kilo für ein zweites Rad kosten eine bis zwei Zehntel pro Kilometer. Bei 70 WP-Kilometern kommt da schon was zusammen“, sagt Ford-Fahrer Elfyn Evans entschuldigend. Citroën-Gaststarter Mads Östberg ergänzt: „Die Reifen sind enorm robust. Da musst du schon über irgendwas übel drüberfahren, um die kaputtzukriegen.“ So wie Kris Meeke zum Beispiel, der daher am Abend die zwei Gaudi-Prüfungen über das Kopfsteinpflaster von Portos Innenstadt hinten links auf der Felge absolvieren muss. Beim fünften Rad im Kofferraum hat sich die Lauffläche abgelöst, immerhin ist noch Luft drin.

Besser, das halb zerfetzte Ersatzrad wäre auch platt gewesen. Dann wäre Meeke gemäß den Sicherheitsbestimmungen schon am Freitagabend auf der letzten Verbindungsetappe aus dem Verkehr gezogen worden. Und mit zehn Strafminuten für die nicht komplettierte Etappe wäre auch jeder Hirnfurz, den Rückstand von 1:13 Minuten am Folgetag wieder reinzuholen, verpufft. So aber kommt der Ire am Samstag in einer schnellen Links im fünften Gang von der Ideallinie ab und schlägt mit Bundesstraßentempo in den Wald ein. Die FIA und die Citroën-Ingenieure können sich für den Sicherheitsstandard der aktuellen World Rally Cars auf die Schulter klopfen,

und Kris Meeke und Paul Nagle können in Canterbury ein paar Kerzen anzünden. Beide Insassen haben durch die Gurte Quetschungen erlitten, sind aber ansonsten unverletzt.

Paddon im Hospital

Im Krankenhaus landet ein anderer: Hayden Paddon fehlt es nach seinem einzigen Saisonauftritt in Schweden erheblich an Praxis. Seine letzte Schotter-WM-Rallye ist er im November in Australien gefahren. Seine späte Startposition als Elfter von 13 Werksfahrern nutzt er für einen frühen Überfall, der ihm die Führung bringt. Aber auf dem zweiten Durchgang von Ponte de Lima übertreibt es der Neuseeländer und crasht den dritten Hyundai so unglücklich, dass er zum einen mit Rückenschmerzen eine Nacht zur Beobachtung im Krankenhaus verbringt, und zum anderen das Wrack die Strecke



Alle seine fünf WM-Titel gewann Sébastien Ogier praktisch von der Spitze. 19 Punkte Rückstand hatte der Titelverteidiger seit 2013 nicht mehr auf einen WM-Spitzenreiter.

komplett blockiert, sodass Östberg und Teemu Suninen nicht mehr durchfahren können. Sie bekommen von den Stewards eine Zeit zugeteilt, die sich aus einem komplizierten Schlüssel nach den Resultaten im ersten Durchgang errechnet. Bei M-Sport ist man nicht happy, war doch Suninen vor der wüsten Prüfung bis auf die Zehntelsekunde zeitgleich mit Teamkollege Evans, durch das Urteil der Kommissare aber plötzlich elf Sekunden hinter ihm. Es waren anfangs noch mehr, aber nach einigem Feilschen und Verhandeln gibt der Veranstalter den Klagen von Malcolm Wilsons Mannen nach und schenkt sechs Sekunden zurück.

Dass die Weltmeister-Mannschaft so leidenschaftlich um ein paar Sekündchen kämpft, hat vor allem damit zu tun, dass ihr wichtigster Punktegarant eben-

Tänaks unverschuldete Nullnummer das Team reingerissen. Noch schwerer wiegt ist der Umstand, dass der bisherige Teamleader seit Anfang März nichts Zählbares mehr zum Konto beiträgt. Null Punkte für Jari-Matti Latvala nach Unfällen auf Korsika und in Argentinien. „So schnell war ich von einem Übersee-Wochenende noch nie wieder zu Hause“, sagt Latvala über den Fauxpas auf Prüfung drei. Erstmals schaut er das Finale der Rallye auf dem eigenen Sofa im Fernsehen an.

Schon wieder Latvala

In Portugal kommt er nur eine Prüfung weiter. Auf WP drei taucht das linke Vorderrad in ein Loch, wieder ist eine Aufhängung zerschlagen. Latvala ist im Feld der Profis der Nummer-Eins-Kandidat für die Frühverrentung.

Doch der 33-Jährige, der noch nie nach Ausreden für eigenes Versagen gesucht hat, sieht die Schuld nicht nur bei sich selbst: „Dass dir beim Kurvenschneiden ab und zu was kaputtgeht, kommt vor. Dass so was zwei Mal hintereinander passiert, ist nicht normal.“

Latvala sieht die Ursache im Fahrwerk des Yaris. Das hatten die Techniker auf Wunsch von Tänak erst in Argentinien deutlich weicher gestaltet als zuvor und darin den Grundstein für die dortige Dominanz ausgemacht. Doch nun setzt das Auto häufiger auf und bekommt härtere Schläge ab. „Die Belastung ist deutlich höher“, sagt Latvala.

Tatsächlich ist auch der dritte Toyota betroffen. Das Driftspektakel des Esapekka Lappi am Samstagnachmittag ist weniger auf seine finnische Herkunft zurückzuführen als vielmehr auf



Kein Service, sondern Felerabend: Tänak und Latvala waren früh draußen



Als Elfyn Evans gefragt war, lieferte der Waliser souverän 18 Punkte

falls ein Opfer dieser ersten Etappe ist. Vielleicht war Sébastien Ogier ein kleines bisschen unkonzentriert und innerlich schon mit Händereiben für den Samstag beschäftigt. Trotz Straßengefegerei hat der Weltmeister am ersten Morgen nur neun Sekunden auf die Spitze verloren. Eigentlich ist da schon klar, dass der Reifenflüsterer aus Gap das Feld wie schon so oft am Folgetag lächelnd abschlichten wird. Doch das Lachen vergeht dem Franzosen in einer Hauch zu eng angegangenen Linkskurve. Eigentlich hatte er keinen „Cut“ im Aufschrieb diktieren lassen. Aals das linke Vorderrad in die Böschung wandert, denkt er noch: Was soll's? Doch eine dicke Baumwurzel versetzte dem unteren Dreieckslenker einen Schlag. Die Besatzung spürte die Folgen erst 200 Meter später, als der Fiesta mit der Nummer eins in der folgenden Linkskurve nicht richtig einlenken will, weil

das Rad links vorn einknickt. Der Ford landet in den Bäumen, immerhin sanft. Ogier kann am Samstag wieder starten, von Platz 51 aus ist aber wenig Staat zu machen.

Falsche Knöpfe

Der Schadensreport ist noch nicht komplett: Craig Breen hat sich früh mit einem Reifenschaden aus der Nähe der Podiumsplätze verabschiedet. Mads Östberg muss sich an den C3 auf Schotter erst gewöhnen. Er hat zudem am Freitag versehentlich die Differenzial-Einstellung von Korsika gewählt. Der C3 lenkt damit prima ein, keilt aber mit dem Heck aus wie mit der alten Hinterachse. Bei Hyundai sieht sich Neuvilles bester Kumpel Andreas Mikkelsen eigentlich als Siegkandidat. Nach zwei unbefriedigenden Schotter-Wochenenden ist beim Test endlich die Ursache für das in seinen Augen unwillige Einlenkverhalten des



Auch wenn Hyundai siegte, der eigentliche Sieger des Wochenendes in der Marken-WM heißt M-Sport. Evans und Suninen holten zusammen mehr Punkte als Neuville und Mikkelsen.

i20 gefunden und mit einer anderen Differenzial-Abstimmung auch behoben. Das hilft aber alles nichts, wenn die Servolenkung mal wieder den Geist aufgibt, zudem gibt es ein Motorproblem. Am Samstag fährt Mikkelsen zur Sicherheit mit reduzierter Leistung weiter. Fragt man den Norweger, fehlen ihm mindestens 50

PS, laut Teamchef Nandan sind es höchstens 15. Erst im Finale bekommt der auf Rang 16 Rangierende wieder vollen Boost. Er soll Ogier Punkte in der Power-Stage wegnehmen, was auch gelingt.

Elfyn Evans hat sich früh gedreht, Teemo Suninen hat am Freitag die Reifen zu Schrott gefahren, aber durch die Dramen der anderen finden sich M-Sports Nummer zwei und drei plötzlich auch im Gesamtklassement auf Podiumsreihen wieder. Esapekka Lappi als Vierter kämpft wie ein Löwe, weil er unbedingt aufs Treppchen will. „Ich bin noch nie so lange so schnell gefahren“, sagt er nicht ohne Stolz. Aber auch Evans, Suninen und Dani Sordo im vierten Hyundai drehen richtig auf. Kleiner Wermutstropfen für die Koreaner: Der Spanier ist nicht für die Markenwertung nominiert.

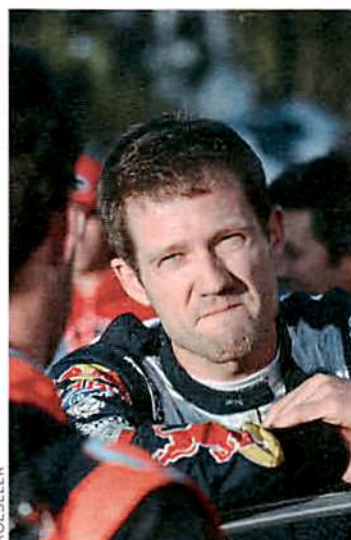
Lappi fehlen am Ende nur 7,4 Sekunden auf den drittplatzierten Suninen, der wiederum ver-



Bis auf blaue Flecken unverletzt: Kris Meeke und Paul Nagle haben Top-Schutzengel



Thierry Neuville und Nicolas Gilsoul feierten in Porto ihren achten WM-Erfolg



Angefressen: Ogier ohne Punkte



Endlich Treppchen: Teemo Suninen

passt Rang zwei nur um 7,3 Sekunden, steht aber immerhin erstmals auf dem Podest. Sordo ist wegen Anschubsens eines Strohballens beim Kringelfahren auf der Publikumsprüfung in Porto durch zehn Strafsekunden hinter Lappi zurückgefallen, weil der aber (seltsamerweise erst nach Zieldurchfahrt) des gleichen Vergehens überführt wird, rückt der Spanier wieder auf Rang vier vor. Immerhin: Lappi gewinnt die Power-Stage. Es ist nach Korsika schon seine zweite.

Einer kam durch

Als im Pannen- und Unfallreichen einzig unbeteiligter WM-Kandidat hat Thierry Neuville das Wochenende bestritten. Der Belgier liefert eine weltmeisterliche Leistung ab. Mit vier Bestzeiten in Folge schafft er schon am Freitag Distanz zu Evans. Am Samstagmorgen schenkt er auf Prüfung elf sechs Sekunden her. „Ich will die Reifen schonen“, sagt er und

brummt dem bis auf knapp 13 Sekunden herangerobbt Evans auf der mit 37,6 Kilometern längsten Prüfung in Amarante prompt runde 17 Sekunden auf. Der Rückstand von einer halben Minute zieht dem Waliser den Zahn vom zweiten WM-Erfolg. Neuville riskiert nichts mehr und kassiert auf den finalen elf Kilometern von Fafe trotzdem noch vier Extrapunkte.

Je später die Startposition, desto besser die Zeit, heißt die Devise. Der auf Rang 21 geführte Ogier hatte als früh Gestarteter keine Chance und wird am Ende aus reparaturtaktischen Gründen vom Team als ausgefallen gemeldet. „Man muss das Positive sehen“, sagt am Ende ein ziemlich genervter Ogier: „Ich muss in Sardinien mal nicht die Straße sauber machen.“ Favorit ist er beim siebten WM-Lauf aber deshalb längst nicht. Der heißt wie in Portugal Tänak und Toyota. ■

RALLYE PORTUGAL (17.–20.05.2018)

Sechster von 13 Läufen, 20 Wertungsprüfungen über 358,19 Kilometer

1. Neuville/Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	3:49.46,6 h
2. Evans/Barritt (GB/GB)	Ford Fiesta WRC	+40,0 s
3. Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+47,3 s
4. Sordo/De Barrio (E/E)	Hyundai i20 WRC	+1:00,9 min
5. Lappi/Ferm (FIN/FIN) T	Toyota Yaris WRC	+1.04,7 min
6. Östberg/Eriksen (N/N)	Citroën C3 WRC	+3.33,5 min
7. Breen/Martin (IRL/GB)	Citroën C3 WRC	+5.23,0 min
8. Andersson/Tidemand (S/S)	Skoda Fabia R5	+14.10,8 min
9. Pieniazek/Mazur (PL/PL)	Skoda Fabia R5	+16.17,3 min
10. Lefebvre/Moreau (F/F)	Citroën C3 R5	+16.34,3 min

Bestzeiten: Neuville 5, Latvala 3, Meeke 2, Evans 2, Ogier 2, Lappi 2, Tänak 1, Paddon 1, Sordo 1, Suninen 1

WM-STAND FAHRER

1. Thierry Neuville	119
2. Sébastien Ogier	100
3. Ott Tänak	72
4. Daniel Sordo	60
5. Esapekka Lappi	55
6. Andreas Mikkelsen	54
7. Elfyn Evans	45
8. Kris Meeke	43
9. Jari-Matti Latvala	31
10. Craig Breen	26



WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	175
2. M-Sport-Ford	162
3. Toyota	140
4. Citroën	111



Früh schien die Lage aussichtslos für Pontus Tidemand, dann rollte er das Feld auf

Hattrick für Tidemand

Fünfmal wechselte bei der turbulenten Hatz die Führung, bevor Pontus Tidemand zum dritten Mal in Folge die WRC2-Wertung in Portugal gewann. Zweiter wurde Skoda-Markengefährte Lukasz Pieniazek vor Citroën-Werkspilot Stéphane Lefebvre.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Rallye Portugal war gerade einmal zwei Prüfungen alt, da fand sich Favorit Pontus Tidemand auf dem 17. und letzten WRC2-Platz wieder. Nach einem frühen Reifenschaden lag der Skoda-Werkspilot knapp eineinhalb Minuten hinter Stéphane Lefebvre, der beim Schotterdebüt des neuen Citroën C3 R5 für einmal die Bestzeit markierte und die Führung übernahm. Zwei Prüfungen später erwischte es auch den Franzosen, und plötzlich lag Ford-Privatier Gus Greensmith vorne.

Im Etappenziel am Freitag saßen dem Briten der Pole Lukasz Pieniazek im privaten Skoda (+ 4,3 Sekunden) und Lefebvre im Werks-Citroën (+ 4,8 Sekunden) im Nacken. Pedro Heller auf Rang 4 trennten schon 53 Sekunden von den Podiumsplätzen. Dahinter tauchte schon wieder Tidemand (+ 1,14 Minuten) auf. Mit vier Bestzeiten hatte sich der

Schwede zu diesem Zeitpunkt wieder an Junioren-Weltmeister Nil Solans (Ford), Pierre-Louis Loubet (Hyundai), Toyota-Junior Hiroki Arai (Ford) und seinem ebenfalls von Plattfüßen gebeutelten Skoda-Werkskollegen Juuso Nordgren vorbeigekämpft.

Während Hyundai-Junior Jari Huttunen und Max Vatanen (beide Hyundai) sowie Simone Tempestini und Schweden-Sieger Katsuta Takamoto (beide Ford) ihre Gerätschaften zwischenzeitlich unfreiwillig abstellten, entschloss sich Kevin Abbring bewusst zu pausieren. „Die Strecken sind zu brutal. Wer nicht in jedem Service alles wechseln kann, hat keine Chance.“ Sagte es und parkte den privaten Fiesta von Beifahrer Pieter Tsjoen am Samstagmorgen, um



Kein WRC2-Fahrer hat eine ähnlich harte Rallye in Erinnerung: Benito Guerra, Juuso Nordgren und Gus Greensmith hatten jeweils fünf Reifenschäden, je zwei wechselten sie mitten auf einer Prüfung.

erst beim sonntäglichen Finale auf „Fafe“ wieder mitzutoben.

Womöglich besser so. Auf der ersten Samstag-Prüfung fing sich auch Greensmith einen Reifenschaden ein und fiel erst auf Rang 5, nach einem weiteren Plattfuß auf Platz 8 zurück. In Führung lag nun Lefebvre, der sich am vorsichtig agierenden Pieniazek vorbeisob. Das Tempo gab derweil nur noch einer vor: Pontus Tidemand. Nachdem er die zwei letzten Bestzeiten am Freitag markierte, gingen auch alle sechs WP-Bestmarken am Samstag auf sein Konto. In Prüfung 14 nahm er seinem ärgsten Verfolger (Greensmith) über elf Sekunden ab, eine Prüfung später lag der bisher Zweitplatzierte (Pieniazek) gar 15 Sekunden hinten.

Dem hatte selbst Lefebvre nichts entgegensetzen; im Gegenteil: Bei einem erneuten Reifenschaden war neben einer Bremsleitung auch eine Antriebswelle beschädigt. Nach der Notreparatur war der C3 R5 nur noch mit drei angetriebenen Rädern und vorderen Bremsen unterwegs, und Lefebvre fiel hinter das ungleiche Skoda-Duo an der Spitze auf Rang 3 zurück. Am Sonntag konnte der nun wieder souverän führende Tidemand das Tempo rausnehmen, gab drei Bestzeiten an den weiter forsch angsenden Greensmith ab und siegte mit Respektabstand vor dem überglücklichen Markengefährten Pieniazek aus Polen im privaten Fabia R5. ■



Das Feld erlebte Plattfüße in Serie



Überglücklich: Lukasz Pieniazek

WRC2 PORTUGAL

1. Tidemand / Andersson (S)	4:03.57,4 h
Skoda Fabia R5	
2. Pieniazek / Mazur (PL)	+2.06,05 min
Skoda Fabia R5	
3. Lefebvre / Moreau (F)	+2.23,05 min
Citroën C3 R5	

PUNKTESTAND NACH LAUF 6

1. Pontus Tidemand (S)	93 Punkte
2. Jan Kopecký (CZ)	50 Punkte
3. Gus Greensmith (GB)	40 Punkte
4. Pedro Heller (RC)	31 Punkte
5. Takamoto Katsuta (J)	29 Punkte

Kult-Kuppe „Fafe“

„Pobacken zusammenkneifen“

Das Beste zum Schluss. Am Ende der „Power-Stage“ sorgt eine spektakuläre Sprungkuppe für den glorreichen Höhepunkt der Rallye Portugal.

Von: **Reiner Kuhn**

Ein wesentlicher Grund, warum die Rallye Portugal 2015 wieder in den Norden Portugals zurückkehrte, ist die 11,18 Kilometer lange Kultprüfung „Fafe“ mit einer finalen Sprungkuppe, die ihresgleichen sucht. Kurz vor dem Ziel erhebt sich ein gewaltiger Schanzenstisch, an dem Tausende von Zuschauern jeden halbwegs geglätteten Flugversuch feiern. „Für mich die schwierigste Kuppe der Rallye-WM“, gesteht Elfyn Evans. Jari-Matti Latvala pflichtet ihm bei: „Hier muss sowohl das Tempo als auch die Linie passen, sonst geht's schief.“

Sein Toyota steigt in die Luft und scheint zwei Meter über der Straße einen Moment lang stillzustehen, bevor das Auto mit einem heftigen Nasenstüber landet und unter dem frenetischen

Jubel der Fans in Richtung Ziel eilt. Weltmeister Sébastien Ogier vergleicht: „Im Gegensatz zu dieser Kuppe ist ‚Colin's Crest‘ in Schweden schon deswegen einfacher, weil die faktisch voll geht. Dort gilt es nur, die Kurve zuvor sauber zu treffen und bei der Landung die Linie zu halten.“ Auch die noch steilere Kante von „Monte Lerno“ auf Sardinien gilt als harmloser. „Die Kuppe ist in einer Kurve, man ist also langsamer und hat mehr Platz beim Landen.“

Thierry Neuville beschreibt die finale Herausforderung aus der Cockpit-Perspektive: „Wir

kommen im sechsten Gang an, schalten ein, zwei Gänge zurück und versuchen, etwas rechts von der Mitte abzuspringen. Dann sieht man nur noch Himmel und hofft, nach 40 oder 50 Metern auf dem schmalen Weg aufzukommen und weder rechts noch links die Böschung zu touchieren. Sonst wäre nämlich wenige Meter vor dem Ziel die ganze Rallye im Eimer.“ Esapekka Lappi sieht den spektakulären Abschluss der Rallye Portugal pragmatisch: „Eigentlich ist es nicht so schwierig. Pobacken zusammenkneifen und drüber.“ ■



Die World Rally Cars springen in Fafe 40 Meter und mehr

ROESELER

Rallye-WM

M-Sport-Einspruch abgelehnt

Die FIA hat entschieden: Sébastien Ogier erhält die in Mexiko aberkannten WM-Punkte nicht zurück. Nun prüft M-Sport den Gang vor ein Zivilgericht.

Von: **Reiner Kuhn**

Weil Sébastien Ogier auf der Power-Stage in Mexiko eine Schikane nicht sauber durchfahren hatte, wurde er mit zehn Strafsekunden belegt, verlor die zweitschnellste Zeit und vier zusätzliche WM-Zähler. Sein M-Sport-Team ging gegen diese Entscheidung in Berufung und brachte reichlich Argumente vor – ohne Erfolg. Kurz vor der Rallye Portugal entschied die FIA: Die Strafe bleibt bestehen.

M-Sport hatten unter anderem damit argumentiert, dass die

Schikane nicht korrekt im Roadbook eingezeichnet war und sich ihre Position in der Rallye von jener bei der Streckenbesichtigung unterschied. Ogier hätte außerdem keinen Zeitgewinn dadurch gehabt, und andere Fahrer, die ebenfalls die Schikane berühr-

ten, seien ungestraft geblieben. „Natürlich sind wir vom Ausgang enttäuscht“, sagte M-Sport-Chef Malcolm Wilson. „Deshalb werden wir in den kommenden Tagen beraten, welche Optionen uns noch bleiben. Die Sache ist noch nicht vom Tisch.“ ■



Malcolm Wilson: Nach Portugal schmerzen die verlorenen Punkte umso mehr

ROESELER

KOMMENTAR

KLARE REGELN BITTE!

Motorsport sollte auf der Strecke entschieden werden. Dennoch ist es legitim und mitunter sinnvoll, gegen die Entscheidung der FIA-Obersten Einspruch einzulegen. Deswegen will ich auch weniger gegen M-Sport wettern, die alle ihnen zu Verfügung stehenden Mittel nutzen, jene in Mexiko aus ihrer Sicht zu Unrecht aberkannten vier WM-Punkte zurückzubekommen. Ebenso detailliert, wie das britische Team zehn Argumente für seine Sicht der Dinge zusammentrug, begründete das FIA-Berufungsgericht seine Ablehnung mit einer zehn Seiten umfassenden Abhandlung. Was für ein Aufwand. Vor allem, weil der Kampf am grünen Tisch sich womöglich bis zum Saisonende hinauszieht und neben der WM-Tabelle auch den Titelkampf entscheidend beeinflussen kann. Das schadet allen, den Wettbewerbern, dem Weltverband und auch dem Sport. Dabei müsste man nur das Regelwerk präzisieren und schon wäre die Kuh vom Eis. Lasst die Piloten mit ihren Autos Schikanen berühren und touchieren, wie sie wollen. Wird aber die Position eines Teils des künstlichen Hindernisses verändert, setzt es eine klare und einheitliche Strafe. Egal ob auf der abschließenden Power-Stage, oder, wie in Mexiko, im ersten Durchgang der gleichen Prüfungen. Denn anders als Ogier kam Thierry Neuville an gleicher Stelle straffrei davon.

Ebenso daneben: In Portugal touchierte Dani Sordo am Freitagabend auf der Zuschauerprüfung in Porto ein Hindernis und kassierte dafür zehn Strafsekunden. Esapekka Lappi wurde für das gleiche, ebenfalls telegene Vergehen die Strafe erst nach dem Ziel, also satte 48 Stunden später aufgebracht. Auch das geht besser.



Reiner Kuhn
Redakteur

Junior-WM

Einer kam durch

Während Julius Tannert und seine Juniorkollegen strauchelten, baute Dennis Rådström mit seinem zweiten Sieg die Führung in der Junior-WM aus.

Trotz eines WP-Sieges und mehreren Top-Drei-Zeiten muss sich WM-Junior Julius Tannert beim Hardcore-Ritt in Portugal mit Platz 10 zufriedengeben. „Wir waren auf Podiumskurs, als plötzlich ein Rad abscherte. Nach dem Restart am Samstag riss eine Antriebswelle ab und wir waren erneut raus. Auch am Sonntag hatten wir Probleme und müssen

froh sein, überhaupt im Ziel zu sein“, so der Sachse. Ähnlich klingen die Geschichten der Mitfavoriten Terry Folb (Motorschaden) oder dem zwischenzeitlich Führenden Emil Bergkvist, der trotz Mehrfachrolle am Ende noch Fünfter wurde.

Cleverer und glücklicher agierte dessen schwedischer Landsmann Dennis Rådström. Ihm reichten drei der 20 Bestzeiten, um mit sattem Vorsprung von 15 Minuten zu siegen. Als Callum Devine kurz vor dem Ziel seinen Ford Fiesta R2 mit gebrochener Lenkung abstellte, schnappte sich Enrico Oldrati Rang 2. David Holder wurde trotz zwischenzeitlichem Überschlag Dritter. ■ RK



In Fafe furchtlos, aber unbelohnt: Julius Tannert

Rallye Dakar

Marathonklassiker nur in Peru

Der Veranstalter der Rallye Dakar muss kleine Brötchen backen. Kommenden Januar tourt der Marathonklassiker nur durch Peru.

Von: **Reiner Kuhn**

Nichts wurde aus der erhofften großen Marathontour quer durch Südamerika vom Pazifik zum Atlantik. Schlimmer noch: Die im Januar noch für ihre Streckenführung durch Paraguay, Bolivien und Argentinien gelobten Macher der Rallye Dakar stehen für 2019 mit leeren Händen da.

Schon länger soll das Interesse bei Ländern, Regionen und Städten an einer Zusammenarbeit mit dem französischen Dakar-Veranstalter ASO (Amaury Sport

Organisation) geschwunden sein. Der wohl wesentlichste Grund: Die finanziellen Forderungen. Paraguay zeigte jedenfalls nur kurz Interesse. Und nachdem sich Argentinien abwendete, scheiterten in den vergangenen Wochen auch die Verhandlungen mit Bolivien und Chile.

Notgedrungen findet die 41. Ausgabe des Marathonklassikers vom 6. bis 17. Januar 2019 ausschließlich in Peru statt. Start und Ziel der Rallye Dakar sind in der Hauptstadt Lima. Auf dem Programm stehen zehn Etappen. Bei der kürzesten Dakar aller Zeiten wird sich auch das Geläuf

gravierend ändern: Sand und Dünen werden beim kommenden Geländeritt die Hauptrolle spielen. Zudem entfallen die berühmten Marathonabschnitte, da es dem Dakar-Veranstalter ASO durch die Beschränkung auf ein einziges Land schlicht an Aktionsradius mangelt. ■



Sand unter: Die nächste Dakar wird in den peruanischen Dünen entschieden

AUS DEM SERVICEPARK

ZAHLTAGE

Neben Temposünden bei der Streckenbesichtigung und auf den Verbindungsetappen ahndet die FIA vor allem Verfehlungen beim Thema Sicherheit: Weil sie ihre feuerfesten Kopfhelme nicht unter dem Overall trugen, wurden Andreas Mikkelson und Teemu Suninen mit jeweils 200 Euro belangt. Kevin Abbring (WRC2) und Bugra Banaž (Junior-WM) mussten 1000 Euro überweisen. Beide stellten auf WP 5 ihr defektes Auto ab, ohne innerhalb einer Minute zur Entwarnung den „Okay“-Knopf zu drücken.

GASTARBEITER

Ford und M-Sport vertiefen ihre Zusammenarbeit. War ein Fiesta WRC nach der Rallye Mexiko in Nordamerika im Windkanal, schickte Ford Performance mit dem Kalifornier Michael Roper und Keith Harris aus Illinois erstmals zwei Mitarbeiter zu einem WM-Lauf. Der 27-jährige Roper gilt als Spezialist für die Motor-Kalibrierung, sein drei Jahre jüngerer Kollege ist im Bereich Fahrwerk und Fahrzeug-Dynamik zu Hause.

NEBENSCHAUPLÄTZE

Am Samstag ließ es sich die Servicecrew in der M-Sport-Hospitality nicht nehmen, auf den Bildschirmen auch die TV-Übertragung der royalen Hochzeit von Prinz Harry und seiner Meghan und danach das britische Cupfinale zwischen Chelsea London und Manchester United zu zeigen.

KNAPP DANEBEN

Fauxpas oder schlechter Scherz? Bei den Livebildern von der Siegerehrung war hinter dem siegreichen Team von Hyundai für einmal nicht die Flagge von Südkorea, sondern jene von Nordkorea zu sehen.

PERFEKTES HEIMSPIEL

Das glücklichste und wohl auch stolzeste unter den sechs portugiesischen Hyundai-Teammitgliedern dürfte Thierry Neuville's Chefmechaniker Jorge Leite sein. Verständlich: Sein Fahrer gewann nicht nur die Rallye Portugal, sondern markierte am Samstag auf der nach Leites Heimatort benannte WP „Amarante“ in beiden Durchgängen die Bestzeit. ■ RK



NÄCHSTE RUNDE DOPPELTE CHANCEN

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



Motorsport-Partner:  **TEICHMANN RACING**

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

Nutze Deine Chance:
High Performance Days // 01.06. – 03.06.2018
sport auto Perfektionstraining // 12.07. – 13.07.2018

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

*Scouting auch ohne Teilnahme am Training möglich

Eine Aktion von

upgraded⁺
automotive group

Medienpartner

**auto
motor
-sport**

**sport
auto**

**MOTOR
SPORT**
MOTORSPORT

Premium-Sponsor



MICHELIN

Classic-Partner

KTM

Aus der Balance?



Hyundai Irgendwo in den Tiefen des Feldes: Die bisherigen Dominatoren wurden eingebremst

Erstmals in der laufenden Saison blieben die Piloten aus dem Hyundai-Lager sieglos. Und nicht nur das: Sogar die Punkteränge waren unerreichbar – weil die ganz große BoP-Keule kam. Die Siege in Zandvoort sicherten sich Yann Ehlacher (Honda), Aurélien Comte (Peugeot) und Jean-Karl Vernay (Audi).

Von: **Michael Bräutigam**

Nach dem Nürburgring-Rennen war klar: Nun, da die Hyundais trotz deutlich höherer Zuladung weiter siegen, muss etwas geschehen. Und das tat es. Die vor den Rennen an der Nordsee herausgegebene neue Balance of Performance kann man entweder als großes Lob an die Hyundai-Techniker werten, die einfach einen

zu guten Job gemacht haben. Oder eben als große Backpfeife. Nicht nur, dass man – natürlich – die maximalen 60 kg Zuladung behielt, das Fahrwerk musste zudem um 20 mm(!) weiter hochgeschraubt werden und die Leistung wurde um 2,5 Prozent (ca. 8,5 PS) gekappt. Im Vergleich der Extreme stellt sich das dann so dar: Hyundai 30 mm höher, 100 kg schwerer und rund 17 PS schwächer als die gegnerischen Autos von Alfa Romeo und Peugeot – mit Abstufungen, aber ebenfalls noch drastischen Handicaps im Vergleich zu den Fahrzeugen der weiteren Konkurrenz.

Bester Hyundai auf Platz 14

Gabriele Tarquini, der von seinem Unfall am Nürburgring einen steifen Nacken behielt, jedoch ansonsten vorbehaltlos starten konnte, blieb da vorab noch sehr zurückhaltend: „Das Auto hat immer noch vier Reifen. Aber die Performance wird sicher nicht so sein wie bei den vorhergehenden Wochenenden.“

Das zeigte sich bereits deutlich in der ersten Quali-Sitzung. Zwar fehlten Norbert Michelisz im besten Hyundai „nur“ acht Zehntelsekunden zu Pole-Mann Rob Huff (VW), doch im engen WTCR-Feld ist das gleichbedeutend mit Startplatz 14. Wir nehmen es vorweg: Besser wurde es auch nicht mehr. Nie geriet man in den beiden Hyundai-Teams von BRC und YMR in die Verlegenheit, möglicherweise sogar einen Punkteplatz zu erreichen. Dazu kam, dass man sich gegenseitig über den Haufen fuhr. Im ersten Lauf kollidierten Michelisz und Yvan Muller so unglücklich, dass sich die Autos verhaken und gemeinsam in die Streckenbegrenzung flogen.

Für Muller und sein Team transformierte sich der Rest des Zandvoort-Events zum Test unter Rennbedingungen. „Wenn man eine Weltklasse-Serie führen will, braucht man fähige Leute für die BoP. Aber die gibt es momentan nicht“, wettete der Fahrer und Teamchef in Personalunion ge-

genüber den Kollegen von „TouringCarTimes“. Die Antwort von TCR-Promoter Marcello Lotti kam prompt: „Wenn sich die Kompensationsgewichte in den nächsten Rennen angleichen, wird man sehen, dass die BoP ausgeglichen ist.“ Bleibt also nur Hoffen und Warten.

Überraschung Peugeot

Abgesehen von den (wie gesagt auch schwer beladenen) Hyundai zeigte sich das Feld tatsächlich sehr ausgeglichen, wie das erste Quali mit den genannten engen Abständen zeigte. Wie schon oft in dieser Saison gesehen, konnte auch Rob Huff seine Pole-Position nicht in einen Sieg ummünzen. Stattdessen katapultierte sich Nebenmann Yann Ehlacher (Honda) direkt am Start vorbei. Und mit Peugeot-Fahrer Aurélien Comte kam aus der siebten Startposition auch noch der amtierende TCR-Europameister am ehemaligen Weltmeister vorbei.

Nach dem Restart (durch den Crash Michelisz/Muller war eine



Sinnbild der Hyundai-Bruchlandung: Muller und Michelisz crashten in Lauf 1



Zweiter Sieg, neuer Leader: Münnich-Pilot Ehrlacher wird zum Titelanwärter

rund halbstündige Rotphase notwendig), und bis ins Ziel verschob sich an dieser Reihenfolge dann auch nichts mehr. Ehrlacher feierte wie schon am Hungaroring den Sieg im ersten Lauf, während Huff weiter auf seinen zweiten Saisonsieg wartet.

Der erste Sieg des Jahres gelang im zweiten Durchgang überraschend Comte. Der Franzose erwischte erneut einen guten Start und schnappte sich die Führung von Reverse-Polemann James Thompson im Münnich-Honda. In der Folge konnte Thompson zwar dranbleiben, jedoch nie ernsthaft attackieren. Am Ende ließ er noch Teamkollege Ehrlacher für P2 passieren, nachdem der sich in einem sehenswerten Duell gegen Pepe Oriola (Cupra) durchgesetzt hatte. Das brachte den jungen Franzosen auch bis auf einen Punkt an Tabellenführer Yan Muller heran. Damit konnte Ehrlacher im abschließenden dritten Rennen auf eine Übernahme der Spitze von seinem Onkel spekulieren.

Von der Pole Position aus fuhr Jean-Karl Vernay (Audi) einen nie gefährdeten Start-Ziel-Sieg ein. Nach einem Motorwechsel hatte er das zweite Rennen aus der Box gestartet, um kein Risiko einzugehen und fuhr dabei ganz nebenher die schnellste Rennrunde. Im dritten Lauf dann konnte er die Pace umsetzen und gewann souverän. „Motivation, ein gutes Team, ein gutes Auto und nicht zu schlecht fahren, das ist alles“, verriet der Franzose sein Erfolgsrezept. Es bringt ihn nun auch groß ins Rennen um den WTCR-Fahrtitel.

Apropos Titel: Aufgrund der Hyundai-Nullnummer konnte nicht nur Ehrlacher nach P6 im dritten Lauf die Tabellenspitze übernehmen, sondern auch sein Team ALL-INKL.COM Münnich Motorsport in der Teamwertung. „Jetzt können wir einfach das für uns schwierige Rennen am Nürburgring vergessen“, sagte Ehrlacher. Der 21-Jährige war vor der Saison ein Geheimtipp. Nun haben ihn alle auf dem Zettel. ■

„WENN MAN EINE WELTKLASSENSERIE FÜHREN WILL, BRAUCHT MAN FÄHIGE LEUTE FÜR DIE BOP. ABER DIE GIBT ES MOMENTAN NICHT.“

Yvan Muller



ZANDVOORT (NL), 1. RENNEN

10. von 30 Läufen, 14 Runden à 4,307 km (27 gestartet, 23 gewertet)

1.	Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport	Honda	54.46,280 min
2.	Aurélien Comte (F), DG Sport Competition	Peugeot	+1,217 s
3.	Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+1,566 s
4.	Gordon Shedden (GB), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+1,879 s
5.	Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+2,440 s
6.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+5,280 s
7.	Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing	Honda	+5,816 s
8.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+6,665 s
9.	Nathanaël Berthon (F), Comtoy Racing	Audi	+7,044 s
10.	Aurélien Panis (F), Comtoy Racing	Audi	+8,120 s

Schnellste Runde: 1.45,901 (Ehrlacher)

ZANDVOORT (NL), 2. RENNEN

11. von 30 Läufen, 14 Runden à 4,307 km (27 gestartet, 24 gewertet)

1.	Aurélien Comte (F), DG Sport Competition	Peugeot	26.47,210 min
2.	Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport	Honda	+4,757 s
3.	James Thompson (GB), Münnich Motorsport	Honda	+5,255 s
4.	Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+6,657 s
5.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+7,120 s
6.	Gordon Shedden (GB), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+7,458 s
7.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+8,086 s
8.	Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+9,198 s
9.	Frédéric Vervisch (B), Audi Sport Team Comtoy	Audi	+9,567 s
10.	John Filippi (F), Campos Racing	Cupra	+9,988 s

Schnellste Runde: 1.46,328 min (Vernay)

ZANDVOORT (NL), 3. RENNEN

12. von 30 Läufen, 15 Runden à 4,307 km (26 gestartet, 22 gewertet)

1.	Jean-Karl Vernay (F), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	26.56,904 min
2.	Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+1,199 s
3.	Frédéric Vervisch (B), Audi Sport Team Comtoy	Audi	+3,065 s
4.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+4,405 s
5.	Gordon Shedden (GB), Audi Sport Leopard Lukoil	Audi	+5,019 s
6.	Yann Ehrlacher (F), Münnich Motorsport	Honda	+6,869 s
7.	Aurélien Comte (F), DG Sport Competition	Peugeot	+7,804 s
8.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+12,298 s
9.	James Thompson (GB), Münnich Motorsport	Honda	+14,241 s
10.	Pepe Oriola (E), Campos Racing	Cupra	+18,718 s

Schnellste Runde: 1.46,560 min (Vernay)

STAND FAHRER

1.	Ehrlacher	146 Punkte
2.	Muller	137
3.	Huff	130
4.	Vernay	121
5.	Tarquini	118
6.	Björk	112
7.	Guerrieri	109
8.	Michelisz	102
9.	Vervisch	65
10.	Oriola	63

STAND TEAMS

1.	ALL-INKL.COM Münnich	261 Punkte
2.	MRacing-YMR	261
3.	BRC Racing Team	227
4.	Sébastien Loeb Racing	207
5.	Audi Sport Leopard Lukoil	193
6.	Campos Racing	75
7.	Audi Sp. Team Comtoy	68
8.	Boutsen Ginion Racing	59
9.	DG Sport Competition	58
10.	Comtoy Racing	28



Edo ist wieder da

Edoardo Mortara ist wieder da: Der Mercedes-Pilot feierte seinen ersten Sieg seit dem Markenwechsel. Die weiteren Schlagzeilen des Lausitz-Wochenendes: Zwei Horror-Unfälle, ein ganz starker Rookie Philipp Eng (BMW) und mit Gary Paffett (Mercedes) ein Ex-Champion in Höchstform.

Von: **Michael Bräutigam**

Genau 580 Tage hat es gedauert, bis Edoardo Mortara wieder einen Siegerpokal in die Höhe stemmen konnte. Seit dem Saisonfinale 2016 in Hockenheim hatte er nicht mehr gewonnen, da als Audianer. Nun hat es endlich wieder geklappt: im Samstagsrennen auf dem Lausitzring. „Der erste Sieg mit Mercedes-AMG ist ein ganz besonderer Sieg und sehr emotional“, sagte der Italiener. Oder doch Schweizer? Der Mann vom

Genfer See klärte diese Frage im Rahmen des Lausitz-Wochenendes: „Ganz einfach: Ich bin halb Schweizer und halb Italiener, aber in der DTM war ich immer Italiener.“ Nur, dass er eben mit Schweizer Rennlizenz startet.

Nun ja – es gibt beileibe Wichtigeres als die Nationalität eines DTM-Fahrers. Zum Beispiel dessen Wohlbefinden. Um genau das ging es im Fall René Rast rund eine Dreiviertelstunde bevor die großen Feierlichkeiten im Mercedes-Lager starteten. Der Audi-Pilot erlebte den Tiefpunkt eines ohnehin wieder mal schwierigen Audi-Wochenendes. Wie beim Auftakt lief es nämlich alles andere als rund bei den Ingolstädtern. Nico Müller als Bester der Fahrer mit den vier Ringen startete gerade mal von P9 ins Samstagsrennen. Beziehungsweise startete nicht – was ihm und Markenkollege Jamie Green zum Verhängnis wurde. Müller blieb stehen, als die Startampel erlosch, und der aus der letzten Reihe gestartete Green knallte bereits im dreistelligen km/h-Bereich be-

„ALLE AUTOS SIND LINKS GEFAHREN, ICH BIN NACH RECHTS GEZOGEN – UND DA STAND MÜLLERS AUTO.“

Jamie Green

findlich blindlings ins Heck des Abt-RS 5 des Schweizer.

Folgeschwere Berührung

„Ich war ganz knapp hinter René, dadurch hatte ich keine Sicht nach vorne. Alle Autos sind nach links gefahren, also bin ich nach rechts gezogen – und genau da stand Müllers Auto“, schilderte Green den unvermeidlichen Crash. Doch kaum war der erste Schock verdaut und das ausgerufene Safety Car wieder von der Strecke, fuhr nicht nur der Audi-Verantwortlichen erneut ein Schreck durch die Glieder. In der ersten Runde nach dem Restart

touchierte Loïc Duval wegen eines Querstehers den neben ihm in Turn 8 fahrenden Markenkollegen Rast am linken Hinterrad. Der drehte sich ins weiche Gras der Auslaufzone, grub sich ein und überschlug sich vehement.

Nach bangen Sekunden dann die Entwarnung: Daumen hoch! Rast streckte aus dem völlig zerfledderten DTM-Audi die Hand durchs nicht mehr vorhandene Dach und signalisierte, dass alles okay ist. An einen Start am Sonntag war dennoch nicht zu denken. Erstens weil Rast als Traumpatient ins Krankenhaus kam und wegen möglicher unbemerkter innerer Blutungen über Nacht bleiben musste. Die wurden jedoch nicht festgestellt, und am Sonntag war der Titelverteidiger schon wieder quatschfidel am Lausitzring anzutreffen. Zum anderen, weil sein Rosberg-Team mit dem Wiederaufbau des Green-Autos ebenfalls schon viel Arbeit hatte. Erst um vier Uhr morgens gingen die Lichter aus.

Rasts Unfall führte zu einer Rotphase, welche wiederum zu



Endlich wieder DTM-Rennsieger: Edoardo Mortara gewann erstmals seit seinem Wechsel zu Mercedes



Paffetts (l.) zweiter Saisonsieg, Wehrleins erstes Podest seit Comeback



Eng: Erstes Podiums und erste Pole



DTM-Sicherheitskonzept geprüft und für gut befunden: René Rasts Audi-Wrack nach dem Überschlag

einem nur knapp 20-minütigen Sprint zur Zielflagge führte. Weil da angesichts des noch zu absolvierenden Pflichtstopps keiner mehr aufs Reifenshonen achten musste, war die Devise klar: Vollgas! Rookie Philipp Eng (BMW), der zuvor mit P2 und gemeinsam mit Pole-Mann Lucas Auer (Mercedes) die erste rein österreichische Startreihe 1 in der DTM gebildet hatte, holte zumindest seine ersten virtuellen Führungskilometer. „Es war keiner vor mir und es war schwer, sich das vorzustellen. Ich habe erst gedacht, ich hätte irgendwas falsch gemacht“, so Eng, der sich den DRS-aktivierenden Mortara sowie Timo Glock (BMW) aber noch beugen musste.

Spitze im Gleichschritt

Tags darauf war für Eng sogar schon die erste Pole-Position im Sack! Vom besten Startplatz aus ging es aber im Rückwärtsgang durchs Rennen. Als einmal das DRS freigegeben war, wurde Eng zur leichten Beute derjenigen, die mithilfe des Klappflügels ih-

rerseits direkt aus dem DRS-Fenster rausfahren konnten. Am Schluss fuhr der Salzburger auf P7 ins Ziel. Trotzdem: Mit 26 Punkten ist er nicht nur bester Rookie, sondern hinter Glock und Paffett (je 28) auch drittbesten Punktesammler des Lausitz-Wochenendes. Interessante Parallele: Rast gelangen 2017, seiner Rookie-Saison und seinem Meisterjahr, am Lausitzring ebenfalls P3 und P7. „Ich hoffe doch, dass das ein gutes Omen ist“, sagt Eng mit einem Augenzwinkern.

Und dann wäre da noch Gary Paffett. Der Mercedes-Pilot erlebt gerade seinen zweiten Frühling. Sein Meisterjahr 2005 ist schon ein paar Tage her. Doch von mangelnder Motivation kann beim Briten keine Rede sein. Nach Startplatz 3 demonstrierte er das auch im Sonntagsrennen. Am Ende eines diesmal unterbrechungsfreien Rennens stand bereits der zweite Saisonsieg. Auch wenn man sich diesmal nicht direkt auf der Strecke traf: Damit geht das Kopf-an-Kopf-Duell mit Titelrivale Timo Glock weiter. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

DAS DUELL: ZAHLEN, BITTE!

Das Duell zwischen Gary Paffett (Mercedes) und Timo Glock (BMW) in Hockenheim beschäftigte auch am Lausitzring noch die DTM-Szene. BMW machte sich sogar die Mühe, den epischen Führungskampf einmal in Zahlen zu zerlegen. Als da wären: Das gesamte Duell dauerte rund 15 Minuten, dabei wechselte sechs Mal die Spitzenposition. Nebeneinanderfahrend verbachten die beiden Routiniers 119 Sekunden und rund sechs Kilometer. Dank DRS wurde ein Höchstwert von 271 km/h festgestellt. Auch der anschließende Funkspruch von Timo Glock hatte eine beträchtliche Länge: Ganze 55 Sekunden schrie der BMW-Pilot mit grenzenloser Freude ins Helm-Mikro und freute sich über das „beste Racing, das er jemals hatte.“

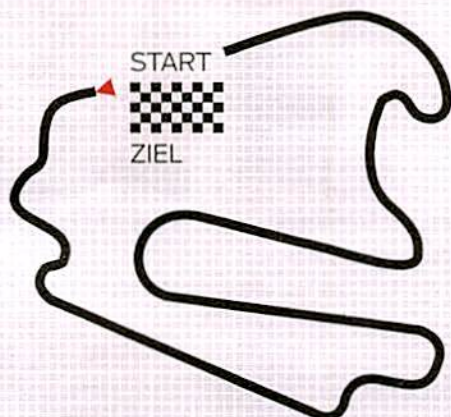
DER AUSSTIEG STEHT

In besagtem Funkspruch richtete sich Glock bekanntlich auch an Mercedes, um sie zum Verbleib in der DTM zu motivieren. Den Funkspruch nahm man im Mercedes-Lager wohlwollend entgegen. Mercedes-DTM-Chef Uli Fritz: „Es ehrt uns, dass wir als Gegner wertgeschätzt werden. Wenn Timo dann in einem emotionalen Moment sagt, dass er weiter gegen uns fahren will, dann freut uns das. Aber man muss auch realistisch sein, dass das an der Entscheidung, die vor inzwischen fast einem Jahr getroffen wurde, nicht viel ändern wird.“ Auch an die Möglichkeit, dass Privatteams weiter den Stern vertreten könnten, gab es auf MSA-Nachfrage eine Absage. „Ich gehe davon aus, dass nächstes Jahr kein Mercedes in der Startaufstellung steht.“ ■

DTM 2018 RESULTATE

LAUSITZRING (D) 4,570 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Lausitzring (D): 19. Mai 2018; 3. von 20 Läufen; 95,97 km über 21 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter: 21 Grad, leicht bewölkt
Pole-Position
 # 22 Auer (SILBERPFEIL Energy Mercedes-AMG Motorsport) 1.37,343 min
Schnellste Runde
 # 23 Daniel Juncadella (Mercedes-AMG Motorsport REMUS) 1.39,699 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Edoardo Mortara (CH)	Mercedes/Silberpfeil	21	57,54,520 min	140,206	25
2. Timo Glock (D)	BMW/RMR	21	+ 0,920 s	139,900	18
3. Philipp Eng (A)	BMW/RMR	21	+ 2,887 s	140,425	15+2
4. Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	21	+ 3,185 s	140,511	12+3
5. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	21	+ 5,094 s	140,701	10+1
6. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	21	+ 5,761 s	140,708	8
7. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	21	+ 6,403 s	140,164	6
8. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	21	+ 7,281 s	140,306	4
9. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	21	+ 7,607 s	140,712	2
10. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	21	+ 8,369 s	140,187	1
11. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	21	+ 8,758 s	140,401	0
12. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	21	+ 9,522 s	140,558	0
13. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	21	+ 12,941 s	140,226	0
14. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	21	+ 13,867 s	139,699	0
Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	7	+ 14 Rdn.	2.39,852	0
René Rast (D)	Audi/Rosberg	6	+ 15 Rdn.	2.41,950	0
Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	0	+ 21 Rdn.	-	0
Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	0	+ 21 Rdn.	-	0

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



Liegt nach einem Podium am Lausitzring weiter vorn: BMW-Pilot Timo Glock

QUALIFYING RENNEN 1

1. Lucas Auer	1.37,343 min
2. Philipp Eng	1.37,350 min
3. Bruno Spengler	1.37,513 min
4. Pascal Wehrlein	1.37,518 min
5. Timo Glock	1.37,534 min
6. Marco Wittmann	1.37,544 min
7. Edoardo Mortara	1.37,580 min
8. Paul di Resta	1.37,825 min
9. Nico Müller	1.37,860 min
10. Mike Rockenfeller	1.37,965 min
11. Joel Eriksson	1.37,966 min
12. Robin Frijns	1.37,986 min
13. Loic Duval	1.38,113 min
14. Gary Paffett	1.38,135 min
15. René Rast	1.38,161 min
16. Augusto Farfus	1.38,210 min
17. Jamie Green	1.38,326 min
18. Daniel Juncadella	1.38,520 min

QUALIFYING RENNEN 2

1. Philipp Eng	1.38,150 min
2. Pascal Wehrlein	1.38,176 min
3. Gary Paffett	1.38,218 min
4. Marco Wittmann	1.38,283 min
5. Mike Rockenfeller	1.38,376 min
6. Edoardo Mortara	1.38,538 min
7. Joel Eriksson	1.38,556 min
8. Lucas Auer	1.38,566 min
9. Daniel Juncadella	1.38,658 min
10. Timo Glock	1.38,673 min
11. Bruno Spengler	1.38,675 min
12. Augusto Farfus	1.38,710 min
13. Nico Müller	1.38,743 min
14. Robin Frijns	1.38,756 min
15. Paul di Resta	1.38,853 min
16. Jamie Green	1.38,874 min
17. Loic Duval	1.38,884 min
NQ René Rast*	-

ERGEBNIS RENNEN 2

Lausitzring (D): 20. Mai 2018; 4. von 20 Läufen; 155,38 km über 34 Rdn.; 17 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 24 Grad, sonnig
Pole-Position
 # 25 Philipp Eng (BMW Team RMR) 1.38,150 min
Schnellste Runde
 # 11 Marco Wittmann (BMW Team RMG) 1.39,395 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Petronas	34	57,27,909 min	139,752	25+1
2. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	34	+ 1,427 s	139,395	18
3. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes/Petronas	34	+ 8,602 s	139,794	15+2
4. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Remus	34	+ 17,891 s	139,816	12
5. Timo Glock (D)	BMW/RMR	34	+ 19,061 s	139,857	10
6. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	34	+ 23,243 s	140,139	8
7. Philipp Eng (A)	BMW/RMR	34	+ 24,292 s	139,882	6+3
8. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	34	+ 24,631 s	139,863	4
9. Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	34	+ 27,050 s	140,278	2
10. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt Sportsline	34	+ 30,992 s	140,059	1
11. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/Silberpfeil	34	+ 32,458 s	140,154	0
12. Daniel Juncadella (E)	Mercedes/Remus	34	+ 32,803 s	139,597	0
13. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	34	+ 33,304 s	139,523	0
14. Lucas Auer (A)	Mercedes/Silberpfeil	34	+ 38,266 s	140,459	0
15. Bruno Spengler	BMW/RBM	34	+ 38,526 s	140,106	0
16. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	34	+ 40,550 s	140,059	0
17. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	34	+ 41,673 s	140,238	0
NG René Rast (D)*	Audi/Rosberg	-	-	-	-

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

*René Rast konnte nach seinem Unfall am Samstag nicht am Quali-/Rennen vom Sonntag teilnehmen

STAND FAHRER

1. Glock	72 Punkte
2. Paffett	71
3. Wehrlein	39
4. Mortara	37
5. Auer	33
6. Di Resta	28
7. Wittmann	26
8. Eng	26
9. Spengler	23
10. Rockenfeller	22
11. Eriksson	15
12. Duval	11
13. Rast	10
14. Green	8
15. Juncadella	4

STAND HERSTELLER

1. Mercedes	212 Punkte
2. BMW	164
3. Audi	52

STAND TEAMS

1. Merc.-AMG Petronas	110 Punkte
2. BMW Team RMR	98
3. Merc.-AMG Silberpfeil	70
4. BMW Team RBM	38
5. Audi Sport Team Phoenix	33
6. Mercedes-AMG Remus	32
7. BMW Team RMG	28
8. Audi Sport Team Rosberg	18
9. Audi Sport Team Abt Sp.	1

Siege für Azcona und Files, Richard holt erste Punkte



Hatte das Geschehen im ersten Durchgang im Griff: Mikel Azcona schnappte sich am Start die Führung und gewann

Mikel Azcona (Cupra) und Josh Files (Honda) waren die siegreichen Fahrer bei der zweiten Saisonstation in Zandvoort. Auch in der TCR Europe litten die Hyundai-Fahrer unter den BoP-Anpassungen.

Von: **Michael Bräutigam**

Durch die generell größeren Abstände und das auch fahrerisch nicht ganz so hochklassige Feld wie in der WTCR (siehe S. 22/23) wurden die Einbremsmaßnahmen jedoch etwas kaschiert. So belegten im Qualifying die drei Target-Hyundai die Plätze 4 bis 6. Der Beste des Trios, Kris Richard, musste aber schon kurz nach seiner Super-Runde befürchten, dass er nicht von P4 starten würde. Ein Motorschaden in der Auslaufunde des Quali machte nämlich tatsächlich einen Wechsel des Triebwerks nötig, womit er von ganz hinten ins erste Rennen gehen musste. Vom 22. Platz ging es im ersten Rennen immerhin

noch bis auf Platz 14 nach vorne. „Jetzt müssen endlich Punkte her“, kündigte der Thuner vor dem zweiten Lauf an.

Und er sollte Recht behalten. Im zweiten Durchgang gab es mit P5 – trotz nervigen Untersteuerns – die ersehnten Punkte. „Es ging brutal zur Sache, mit knallharten Duellen“, beschrieb der Target-Pilot das in der Tat sehr ereignisreiche zweite Rennen.

Punktgleiche Leader

Einer der Pechvögel des turbulenten Laufs am Pfingstmontag war Auftakt-Doppelsieger Dusan Borkovic. Der Teamkollege von Richard war dabei jedoch kein Opfer der teils sehr körperbetonten Positionskämpfe, sondern eines Problems am Turboschlauch. Das sorgte dafür, dass er in der Startrunde mit Leistungsverlust bis ans Ende des Feldes zurückfiel, den Schaden an der Box beheben lassen musste und so nur auf Platz 18 ins Ziel kam. Trotzdem behält er, dank P5 im ersten Rennen, die Tabellenführung.

Nach Punkten (aber nicht nach Siegen) gleichgezogen hat aber bereits Mikel Azcona. Der Cupra-Pilot fuhr im ersten Lauf

in einer eigenen Welt. Diese musste übrigens nach einem heftigen Startcrash von Reece Barr im dritten Target-Hyundai direkt mal mit dem Safety Car neutralisiert werden. Jaap van Lagen (Audi), der Stammfahrer Jean-Karl Vernay vertrat, hatte seine Pole-Position zuvor schon gleich am Start an den Spanier verloren. Azcona zog nach dem Restart auf und davon. Mit seiner schnellsten Rundenzeit wäre er sogar im WTCR-Spitzenfeld sehr gut dabei gewesen. Das ist insofern beachtlich, weil der Cupra in der TCR Europe noch 45 kg Kompensa-



Mikel Azcona hätte mit seinen Zeiten auch im WTCR-Spitzenfeld mitfahren können – obwohl sein Cupra 45 kg schwerer eingestuft ist als dort.

ZANDVOORT, RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Azcona/Cupra	26.00,873 min
2. Tassi/Honda	+ 1,806 s
3. van Lagen/Audi	+ 2,188 s
4. Files/Honda	+ 5,352 s
5. Borkovic/Hyundai	+ 9,556 s
6. Paulsen/Cupra	+ 10,652 s
7. Nagy/Hyundai	+ 12,978 s
8. Kroes/Cupra	+ 13,052 s
9. Mora/Hyundai	+ 14,112 s
10. Möller/Honda	+ 17,730 s

ZANDVOORT, RENNEN 2

Fahrer/Marke	Zeit/Rückstand
1. Files/Honda	25.25,863 min
2. van Lagen/Audi	+ 4,296 s
3. Tassi/Honda	+ 7,844 s
4. Kroes/Cupra	+ 7,408 s*
5. Richard/Hyundai	+ 8,208 s
6. Azcona/Cupra	+ 8,593 s
7. Möller/Honda	+ 13,149 s
8. Mora/Hyundai	+ 13,759 s
9. Abreu/Peugeot	+ 19,080 s
10. Potty/Volkswagen	+ 23,251 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Borkovic	66 Punkte
2. Azcona	66
3. Files	50
4. Tassi	44
5. Nagy	42
6. van Lagen	38
7. Vernay	26
8. Kroes	20
9. Mora	18
10. Möller	15

tionsgewicht mitschleppt, in der WTCR aber ohne Kilos fährt. Dabei fahren beide Serien auf identischen Yokohama-Reifen.

Van Lagen, der sich zuvor an Borkovic vorbeikämpfen musste, biss sich im Kampf um P2 die Zähne an Attila Tassi aus. Der Lokalmatador schnitt dafür im zweiten Lauf wie das heiße Messer durch die Butter. Vom neunten Startplatz aus hangelte er sich bis auf P2 vor und fuhr damit die beste Punkteausbeute aller Fahrer am Zandvoort-Wochenende ein. Nur Josh Files (Honda) war, nachdem er in der Startrunde die Führung übernommen hatte, zu weit enteilt. Der Brite liegt nach seinem Sieg auf Gesamtrang drei. ■

Supercars

Ein Sieg zum Abschied

Vergangene Woche kündigte Nissan an, Ende 2018 das Werksengagement in der Supercars-Serie zu beenden. Am Wochenende holte man mit Rick Kelly den ersten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Gerücht geisterte schon länger im Fahrerlager umher. Da zum Ende der Saison das ohnehin schon um zwei (auf insgesamt sechs) Jahre verlängerte Engagement ausläuft und keinerlei konkrete Aussagen zur Zukunft gemacht wurden, kam die Verkündung jetzt also nicht sehr überraschend.

Und die Nissan-Fans werden auch weiterhin den Altima in Renn-Action sehen. Das Einsatzteam Kelly Motorsports wird die Autos 2019 erneut einsetzen. „Für uns bleibt alles gleich, da wir 2019 weiterhin die Nissan



Rick Kelly gewann in Winton – kurz nach Nissans Ausstiegsmeldung

Altima einsetzen“, sagte Teamchef Todd Kelly.

Wie auf Bestellung lieferte Bruder Rick am Wochenende in Winton den ersten Sieg seit 2016 und den überhaupt erst dritten Sieg seit dem Einstieg 2013. Noch wichtiger als für Nissan war der Sieg dabei wohl für den Piloten. Der Meister von 2006 wartete seit November 2011 (anders gesagt: seit 210 Rennen) auf seinen 13. Karrieresieg, wobei er auf Phillip

Island mit P2 und P3 heuer schon ganz nah dran war. „Die Jungs haben so viel gegeben, damit wir in diese Situation kommen, und wir haben gewonnen“, freute sich Kelly. „Ich bin happy.“

Im Sonntagslauf in Winton sicherte sich Fabian Coulthard (Ford) den ersten Saisonsieg. Gesamtführender bleibt dessen DJR-Penske-Teamkollege Scott McLaughling, der in Winton zweimal in die Top 5 fuhr. ■

NASCAR

Harvick holt die Million

Kevin Harvick (Ford) ist nicht zu stoppen. Nicht nur im Cup fährt er der Konkurrenz um die Ohren, am Wochenende gewann er auch das Allstar-Rennen in Charlotte. Siegerprämie: eine Million US-Dollar!

Von: **Michael Bräutigam**

Mit einem veränderten Technikpaket wurde das 21-köpfige Allstar-Feld auch zu einer Art Versuchslabor. So wurden auf dem 1,5-Meilen-Oval Restrictor Plates verbaut, die sonst nur in Daytona und Talladega zum Einsatz kommen. Dazu ein extrem hoher Heckspoiler, der für noch mehr Luftwiderstand und besseren Windschatten sorgen soll. Das Ziel war klar: beim Rennen um eine Million Dollar noch mehr Spannung hereinbringen. Und, künstlich oder nicht, spannend wurde es!



Jetzt auch noch Allstar-Sieger: Kevin Harvick ist einfach nicht zu stoppen

Teilweise sogar zu spannend: Zwei Sieganwärter, die zuvor auch schon Führungsrunden sammelten, flogen bei einem Crash mit sechs Autos in Runde 75 raus: Brad Keselowski (Ford) und Martin Truex Jr. (Toyota). Dabei ging man zu viert nebeneinander in die Kurve, wodurch ein Crash beinahe unausweichlich wurde. „Uns ging einfach der

Platz aus“, konstatierte Truex. Auch im Finish wurde es eng. Letztlich setzte sich der „Ford-Zug“ nach dem letzten Restart (infolge des besagten Multi-Crashes) durch. Joey Logano schob auf P3 liegend Leader Harvick an, während daneben der „Toyota-Zug“, bestehend aus Daniel Suárez und Denny Hamlin, nicht ganz so perfekt funktionierte. ■

NACHRICHTEN

BTCC: ERSTER SIEG FÜR DEN NEUEN HONDA CIVIC

Nachdem das Vorjahresmodell heuer bereits erfolgreich war, konnte nun auch der neue Honda Civic seinen ersten Sieg in der BTCC einfahren. Altmeister Matt Neal sicherte sich in Thruxton zunächst die Pole für den ersten Lauf und fuhr in diesem zu einem Start-Ziel-Erfolg. Im zweiten Lauf auf der schnellsten Strecke im Kalender trumpfte wie schon in Donington Josh Cook (Vauxhall) groß auf. Von Startplatz 9 kommend, analog seiner Endplatzierung im ersten Lauf, konnte sich der Rookie-Meister von 2015 schon in der Startrunde bis auf P6 vorschieben und danach einen Gegner nach dem anderen kassieren – zweiter Saisonsieg! Das brachte dem 26-Jährigen sogar kurzfristig die Tabellenführung ein, doch aus Thruxton reist ein anderer als Leader ab: Adam Morgan (Mercedes) sicherte sich nämlich nicht nur den Sieg im dritten Durchgang, sondern damit auch die Tabellenspitze – einen Punkt vor Cook.

TCR EUROPE: WAS PLANT STEFANO COMINI?

Nachdem er beim Auftakt in Le Castellet noch mit einem Subaru am Start stand, war Stefano Comini bei der zweiten Runde in Zandvoort (siehe S. 27) nur als Zuschauer an der Strecke. In den sozialen Netzwerken gibt sich der Schweizer bedeckt, was seine Zukunftspläne angeht. Auf MSa-Nachfrage bestätigt der zweifache TCR-International-Champion, dass das Subaru-Projekt gestoppt ist. Zusammen mit dem Team Race Republic, mit dem drei Tage vor dem Saisonauftakt überhaupt erst das Projekt aufgegleist wurde, soll es aber weitergehen. Welche Marke man in Zukunft vertritt, ließ er offen. Ein Einstieg mit Renault steht nicht mehr unmittelbar bevor, wie er versichert. Und: Schon in Spa (9./10. Juni) will der 28-Jährige mit dem neuen Fahrzeug durchstarten.



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. 28 x 22 x 49 (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.

Best.-Nr. **1625286**

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

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

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

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@dvpv.de**

Datum	Unterschrift
-------	--------------

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888

Fax +49 (0)711 182-2550

motorsportaktuell@dvpv.de

Anbieter der Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leitenden Unternehmen.

www.motorsport-aktuell.com/abo



Márquez setzt sich ab

Nachdem sich Andrea Dovizioso und Johann Zarco selbst eliminierten, konnte Marc Márquez nicht nur ungefährdet gewinnen, er hat nun auch an der WM-Spitze einen bequemen Vorsprung.

Von: **Imre Paulovits**

Im Pokerface von Gigi Dall'Igna war irgendwie unterschwellig ein zufriedenes Lächeln zu erkennen. Seine beiden Werkpiloten Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso lagen auf den ersten beiden Plätzen, und Pramac-Pilot Danilo Petrucci holte auf das Führungsquartett auf. Dann übernahm Dovizioso die Spitze und begann sich abzusetzen. Was folgte, verzerrte sogar Dall'Igna das Gesicht: Der sonst so sattelfeste Vizeweltmeister stürzte in Turn 8 übers Vorderrad, sein zweiter Nulher in zwei aufeinander folgenden Rennen.

Doch nicht nur die Ducati-Box wurde geschockt. Johann Zarco, der sich am Tag zuvor mit der schnellsten je in Le Mans gefahrenen Runde die Pole-Position gesichert und damit den Streckensprecher und die Zuschauer auf den Tribünen gleichzeitig zum Ausflippen gebracht hatte, war der Nächste, der einen Fehler produzierte und auf der Nase lag. Damit hatte Marc Márquez freie Fahrt, und obwohl Danilo Petrucci von hinten Druck machte, war der Sieg des Weltmeisters nie wirklich in Gefahr.

Ducati auf Papier gestärkt

Selten wurde in der ersten Hälfte einer Saison so viel getestet und weiterentwickelt wie in diesem Jahr. Ducati hat sich nach Jerez aber nun auch in Le Mans auf einer Strecke, auf der sie noch nie gewinnen konnten, an die Spitze gebracht. Wenn Andrea Dovizioso sich auch nur für den vierten Startplatz qualifizieren konnte, so waren sich die drei Fahrer der ersten Startreihe doch einig: Der schnellste Mann im Feld steht

„ICH HABE NOCH NICHT EINMAL GEPUSHT, WEIL ICH DIE BESTE PACE HATTE.“

ANDREA DOVIZIOSO

hinter ihnen. Dovizioso war nach dem Rennen auch untröstlich: „Es war mein Fehler, und was mich am meisten ärgert ist, dass ich noch nicht einmal gepusht habe“, so der 32-jährige Italiener. „Ich wusste, dass ich die beste Pace habe, und wir lagen auch mit der Reifenwahl richtig. Ich wollte nur nach vorne aus der Gruppe herausfahren, weil Zarco wilde Aktionen aufgeführt hat. An Jorge war es wieder nicht leicht vorbeizukommen, doch dann fuhr ich gerade mit 80 Prozent, bin aber zu weit hinausgedrängt worden, konnte die Bremswirkung vorn und hinten nicht optimal einsetzen und da ist mir das Vorderrad eingeklappt.“

Johann Zarco, von dem alle den ersten Sieg eines Franzosen in der Königsklasse nach Régis Laconis 500er-Triumph in Valencia 1999 erwartet hatten, war hinterher ziemlich zerknirscht. „Ich hatte keinen guten Start, konnte dann aber zu Lorenzo aufschließen“, so der Tech3-Pilot. „Ich musste aber bei dem Versuch, ihn zu überholen, über hundert Prozent geben. Das hat mich sehr viel Energie gekostet, dann machte ich einen Konzentrationsfehler und bin gestürzt. Ich habe immer an den Sieg gedacht, das ist die beste Art, Rennen zu fahren.“

Brosamen für den Rest

Jorge Lorenzos frühe Pace währte wieder nur bis Rennmitte, dann wurde er bis zum sechsten Platz durchgereicht. „Das wusste ich von Beginn an. Die anderen wurden immer schneller, mir fehlt nach wie vor der Kurvenspeed, um das Maximum aus dem Motorrad herauszuholen.“ Da sowohl Danilo Petrucci als auch Jack Miller vor ihm ins Ziel kamen, wird die Vertragsverlänge-



Tom Lüthi: Es dauert noch zu lange, bis er im Rennen auf Tempo kommt



Danilo Petrucci: Bestes Trockenrennen



Die anderen Helden: Pol Espargaró (#44) erkämpfte sich Platz 11, Crutchlow (#35) fuhr vom Krankenbett auf P8

rung für den fünffachen Weltmeister immer schwerer.

Petrucci, dem mittlerweile gute Chancen auf den zweiten Platz im Werksteam zugesprochen werden, freute sich über seine beste Platzierung bei einem Trockenrennen. „Ich konnte mit Marc Márquez mithalten, dann sah ich, wie ihm in Turn 3 das Vorderrad einklappte. Da dachte ich, der könnte in Schwierigkeiten sein“, so der 27-jährige Italiener. „Der war in solchen Schwierigkeiten, dass er eine Runde später fast Rundenrekord fuhr. Zum Schluss hatte ich gegen ihn keine Chance und habe mir gesagt: besser 20 Punkte als das Kiesbett.“

Wenn Valentino Rossi eine Zeit lang auch auf Márquez und Petrucci Boden gutmachen konnte, mehr als P3 war für den Yamaha-Werkspiloten nicht drin, und er sieht seine Lage sehr realistisch. „Ein Podestplatz ist immer gut, und er kommt für uns zu einer Zeit von großen technischen Schwierigkeiten“, so der 39-jährige Italiener. „Aber wir müssen realistisch sein: Le Mans war im-

mer eine Strecke für Yamaha. Mugello war auch mal eine, aber nach den letzten Tests müssen wir erst noch einmal was finden, damit wir dort wieder vorne mitfahren können.“

KTM punktet, Lüthi nicht

Dass Pol Espargaró am Freitag Siebtschnellster war, hat dem Spanier und dem Team richtig Auftrieb gegeben, zum Schluss konnte er aber nicht mehr mit der Gruppe um P8 mitfahren, in der Cal Crutchlow eine Heldentat vollführte und nach einem Highsider am Samstag das Krankenhaus sonntagfrüh verließ und Achter wurde. „Wir waren fast 20 Sekunden schneller als letztes Jahr, das zeigt, wie viel besser wir geworden sind“, freute sich Espargaró über den elften Platz.

Tom Lüthi's Renntag begann im Warm-up mit einem Sturz durch den Remppler von Zarco. „In den ersten vier Runden habe ich zu viel Zeit verloren, daran muss ich arbeiten. Danach war ich genauso schnell wie mein Teamkollege“, sinnierte er nach dem 16. Rang. ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



ES SAH DIESMAL NACH EINEM RECHT LEICHTEN SIEG AUS.

Ich bin froh über diesen Sieg, denn bislang war dies keine gute Strecke für uns und ich hatte so meine Fragezeichen. Ich war dann aber das ganze Wochenende konkurrenzfähig. Ein wichtiger Faktor im Rennen war meine Reifenwahl, ich bin als Einziger den harten Hinterreifen gefahren. Ich habe mich mit ihm im Warm-up aber wohlgefühlt und auch im Rennen konnte ich damit meine Pace halten. Ich musste mich aber die ersten zwei Runden zurückhalten, um ihn auf Temperatur zu bringen. Ich habe Ausschau nach Dovizioso gehalten, denn der hatte an diesem Wochenende die beste Pace. Als er gestürzt ist, wurde ich ruhiger.

DU HATTEST IN TURN 3 TROTZDEM EINEN SLIDE.

Ich hatte dort in FP3 einen Sturz, und der hat mich im Rennen gerettet. Denn nach diesem Sturz habe ich dort meinen Ellenbogen wie einen Stock rausgehalten, und als ich den Rutscher im Rennen hatte, war er da und ich konnte mit ihm das Motorrad wieder aufrichten.

DU HAST JETZT EINEN BERUHIGENDEN VORSPRUNG AN DER WM-SPITZE.

Ja, aber mit Mugello kommt jetzt wieder eine Strecke, auf der wir in der Vergangenheit Probleme hatten. Beim Test war ich zwar Schnellster, aber vielleicht kam uns dort entgegen, dass es kalt war. Wir haben dieses Jahr schon öfter erlebt, dass sich mit steigender Temperatur das Gefühl mit dem Bike komplett ändert.

MotoGP

Dovizioso bis Ende 2020 bei Ducati

Mit der Unterschrift von Andrea Dovizioso im Ducati-Werksteam ist ein weiterer Mosaikstein im nächstjährigen Grid gesetzt. Es kommen aber umso mehr Fragen.

Von: Imre Paulovits

Kein GP-Wochenende, an dem nicht mindestens ein weiterer Fahrervertrag für die nächste MotoGP-Saison unterschrieben wird. Am Donnerstag verlängerte Aleix Espargaró für weitere zwei Jahre beim Aprilia-Werksteam, einen Tag später tat Andrea Dovizioso das Gleiche beim Ducati-Werksteam. „Damit haben wir unsere wichtigste Aufgabe gelöst“, zeigte sich Teamchef Paolo Ciabatti erleichtert.

Doch nun ist ein Wettlauf um den zweiten Teamplatz entbrannt. Bekräftigten Ciabatti und sein Kollege Davide Tardozzi zu Saisonbeginn noch, dass sie beide Fahrer halten wollen, so ist klar zu erkennen, dass Jorge Lorenzos Aktien mit jedem Rennen, in dem er mit der Desmosedici strauchelt, weiter sinken. Längst wird laut über einen Aufstieg von Danilo Petrucci oder Jack Miller nachgedacht. Die



Andrea Dovizioso: Plus zwei Jahre mit seinen geliebten Ducatis Desmosedici

Optionen laufen Ende Juni aus, bis dahin muss alles unter Dach und Fach sein. „Wir sind auch deutlich billiger“, gab Petrucci ohne Umschweife zu.

Doch eine ganz ernste Konkurrenz ist plötzlich erwacht. Moto3-Weltmeister Joan Mir, der sich in der Moto2 genauso schnell eingelebt hat wie einst Marc Márquez und Maverick Viñales, und der in Le Mans seinen ersten Podestplatz eingefahren hat, ist zum Thema

für die Werksteams geworden. Sein Manager, der Anwalt Paco Sanchez, der einst auch die Weichen für Maverick Viñales stellte, gibt offen zu: „Joan steht bei Ducati, Honda und Suzuki ganz oben auf der Wunschliste. Er trainiert bereits jetzt mit einer Tausender auf spanischen Rennstrecken, und die nächste Saison mit neuem Motor stellt ein gewisses Risiko in der Moto2 dar. Es spricht einiges für den Aufstieg.“ ■

GASTKOMMENTAR

SO PERFEKT DAS WETTER AN DIESEM WOCHENENDE WAR, das Ergebnis des MotoGP-Rennens war es leider nicht. Nachdem Johann Zarco die Pole-Position herausgefahren hatte, hätte ich gerne gesehen, dass er mich als letzten französischen Sieger eines MotoGP-Rennens ablöst. Es wird aber kommen. Er ist erst das zweite Jahr in der Königsklasse und macht einen super Job. Die Zuschauer waren zwar enttäuscht, aber sie wissen es zu würdigen. Motorsport gehört nicht zu den bekanntesten Sportarten bei uns, und Johann hat ihn bei einer breiten Masse wieder ins Gedächtnis gerufen. Es hat mir auch für Ducati leidgetan, dass Dovizioso gestürzt ist. Ich bin mit den Italienern noch immer stark verbunden, ich weiß, wie viel Arbeit sie in dieses Projekt stecken, und ich weiß auch, wie hart Dovi schuffet. Er hat für einen kleinen Fehler einen großen Preis bezahlt.



Régis Laconi (42), 500GP-Sieger

AUS DEM FAHRERLAGER

PROMINENTE KONTROLLEURE

Die Fans, die bereits am Donnerstag angereist waren, staunten nicht schlecht, von wem ihre Eintrittskarten an der Durchfahrtskontrolle zum Parkplatz gescannt wurden. Die Lokalhelden Johann Zarco, Jules Danilo und Fabio Quartararo hatten ihnen die Freude gemacht und sich an den Arbeitsplatz der Kontrolleure begeben. Meistens wurden sie gebeten, gleich auch ein Autogramm zu schreiben.

ZARCOS KINDER

Johann Zarco ist in seiner Heimat nicht nur ein Vorbild für alle Nachwuchs-Rennfahrer, er kümmert sich auch rührend darum, dass die Franzosen neben den Spaniern und den Italienern, in deren Heimat Meisterschaften

ab dem frühesten Kindesalter für einen stetigen Nachschub von Talenten sorgen, in Zukunft wieder eine Macht im Motorsport werden. Mit seinem Mentor und Coach Laurent Fellon betreibt er eine Minibike-Schule für Kinder ab dem Vorschulalter. Diese hatten am Samstagabend ihren großen Auftritt. Vor der vollbesetzten Haupttribüne durften sie



Kontrolleure Zarco und Quartararo

auf der Zielgeraden auf einer aus Pylonen improvisierten Rennstrecke ihr Können zeigen und bekamen viel Applaus. Eine weitere Motivation, ihrem Idol zu folgen.

DER SCHWARZE TAG

Am Renntag in Le Mans jährte sich der schwärzeste Tag der Grand-Prix-Geschichte, als beim 250er-Rennen in Monza mit Jarno Saarinen und Renzo Pasolini der amtierende Weltmeister und der Vizeweltmeister tödlich verunglückten, zum 45. Mal. Diese Tragödie hat damals nicht nur die Fahrer geschockt, sondern auch die Hersteller wachgerüttelt, sich für die Sicherheit ihrer Fahrer und gegen die Willkür der Veranstalter und der Offiziellen einzusetzen. Es war der Beginn des Weges zu den

heutigen Sicherheitsstandards, die damals undenkbar waren. Auch gab dieser Tag Dr. Claudio Costa den Impuls, seine Clinica Mobile bei den Rennen durchzusetzen. Der mittlerweile in den Ruhestand gegangene Rennarzt war in Le Mans vor Ort und zeigte sich zufrieden mit der Arbeit seiner Nachfolger.

FREIE FAHRT FÜR BIKER

Die Polizei hatte ein wachsames Auge darauf, dass um Le Mans herum nicht mit Motorrädern randaliert wurde. Aber die Behörden taten auch etwas für die Biker: Von Paris, Tours und Nantes aus waren auf den Zahlstellen Motorradspuren eingerichtet, die Biker konnten ohne Autobahngebühr zum Grand Prix nach Le Mans fahren. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Circuit Bugatti Le Mans (F) – 20. Mai 2018 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 112,995 km über 27 Runden à 4,185 km. 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 45 Grad. Schnitt des Siegers: 162,0 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	schnellste Rdn.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	41:49,773 min	304,3 km/h	1:32,312 min	M/H	25
2. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	27	+2,310 sec	304,9 km/h	1:32,415 min	S/S	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+5,350 sec	306,8 km/h	1:32,383 min	M/S	16
4. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 17	27	+6,314 sec	303,8 km/h	1:32,390 min	S/S	13
5. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	27	+7,419 sec	308,0 km/h	1:32,666 min	M/S	11
6. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 18	27	+10,355 sec	309,7 km/h	1:32,823 min	S/S	10
7. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	27	+23,758 sec	307,5 km/h	1:32,871 min	S/S	9
8. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	27	+25,795 sec	311,4 km/h	1:32,921 min	M/S	8
9. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+26,206 sec	304,3 km/h	1:33,168 min	M/S	7
10. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	+27,937 sec	301,0 km/h	1:33,291 min	M/S	6
11. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	27	+32,304 sec	309,1 km/h	1:33,506 min	S/S	5
12. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	27	+34,962 sec	307,4 km/h	1:33,265 min	S/S	4
13. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	27	+37,881 sec	304,6 km/h	1:33,456 min	M/S	3
14. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	27	+38,299 sec	306,2 km/h	1:33,726 min	S/S	2
15. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+41,986 sec	301,7 km/h	1:33,674 min	M/S	1
16. Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	27	+45,260 sec	296,5 km/h	1:33,664 min	M/S	-
17. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	27	+56,872 sec	302,3 km/h	1:34,314 min	S/S	-
18. Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP 16	27	+1:12,117 min	298,5 km/h	1:34,693 min	S/S	-
Nicht gewertet:							
Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	10	+17 Runden	298,6 km/h	1:33,923 min	S/S	-
Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP 17	10	+17 Runden	302,8 km/h	1:33,634 min	S/S	-
Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	8	+19 Runden	304,6 km/h	1:32,783 min	M/S	-
Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	4	+23 Runden	307,6 km/h	1:32,688 min	M/S	-
Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	1	+26 Runden	308,6 km/h	-	S/S	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Zarco	1:31,185 min
2. Márquez	1:31,293 min
3. Petrucci	1:31,381 min
4. Iannone	1:31,454 min
5. Dovizioso	1:31,553 min
6. Lorenzo	1:31,590 min
7. Miller	1:31,683 min
8. Viñales	1:31,784 min
9. Rossi	1:31,900 min
10. Pedrosa	1:32,024 min
11. Rabat	1:32,049 min
12. A. Espargaró	1:32,455 min
13. Crutchlow	1:32,315 min
14. Syahrin	1:32,397 min
15. Rins	1:32,401 min
16. Morbidelli	1:32,770 min
17. Smith	1:32,795 min
18. P. Espargaró	1:32,988 min
19. Nakagami	1:33,062 min
20. Bautista	1:33,324 min
21. Lüthi	1:33,439 min
22. Redding	1:33,676 min
23. Siméon	1:33,802 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	95
2. Viñales	59
3. Zarco	58
4. Rossi	56
5. Petrucci	54
6. Miller	49
7. Iannone	47
8. Crutchlow	46
9. Dovizioso	46
10. Pedrosa	29

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	120
2. Yamaha	92
3. Ducati	82
4. Suzuki	61
5. KTM	19
6. Aprilia	18

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	124
2. Movistar Yamaha MotoGP	115
3. Alma Pramac Racing	103
4. Monster Yamaha Tech3	71
5. Team Suzuki Ecstar	69
6. Ducati Team	62
7. LCR Honda	56
8. Reale Avintia Racing	24
9. Red Bull KTM Factory Racing	23
10. Aprilia Racing Team Gresini	18

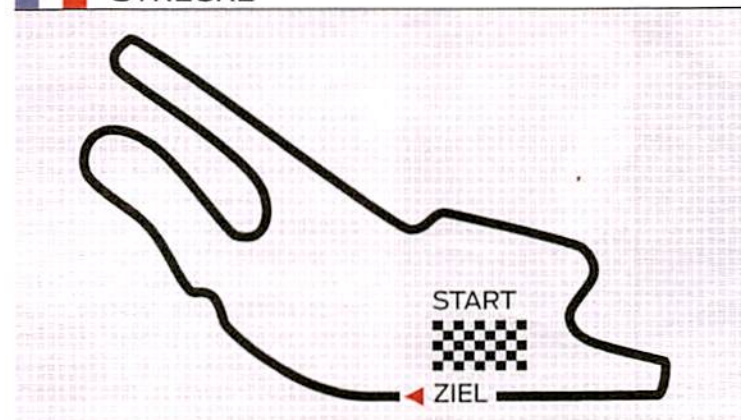
„MÁRQUEZ IST ENTEILT. NICHT, WEIL ER 36 PUNKTE VORSPRUNG HAT, SONDERN WEIL ER DER SCHNELLSTE IST.“

Valentino Rossi

Rundenrekord: **1:32,309, Maverick Viñales (Yamaha), 2017**
Quali-Rekord: **1:31,185, Johann Zarco (Yamaha), 2018**
Topspeedrekord: **316,3 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2016**

CIRCUIT BUGATTI LE MANS (F) 4,185 KM

STRECKE



Marc Márquez: 36 Punkte Vorsprung, vorsichtiger Blick zum nächsten Titel

Moto2

Pecco Bagnaia wieder allein auf

Wenn Francesco „Pecco“ Bagnaia auch wieder klarer Sieger war: Die beste Show machten die Intact-Piloten, wenn sie auch nicht belohnt wurden.

Von: **Imre Paulovits**

Die Nerven muss man erst haben. Xavi Vierge, der im Qualifying nur einen Hauch langsamer war als Saison-Dominator Francesco Bagnaia, und der nach dem Warm-up sicher war, diesmal um den Sieg fahren zu können, stand in der Box, während alle anderen in der Startaufstellung auf die Aufwärmrunde warteten. Eine Verbindung an der Benzinpumpe hatte sich gelöst und den Honda-Motor abgestellt. Der Fehler war zwar schnell behoben, doch es bedeutete, dass der 21-jährige Spanier des Intact-Teams vom letzten Startplatz aus losfahren musste.

Doch die Aufholjagd, die er von dort veranstaltete, wird für lange Zeit in Erinnerung bleiben. Vom 35. Startplatz aus kämpfte er sich innerhalb von 14 Runden bis auf Platz 6 vor, und wie er dabei vor allem vor Turn 2 auf der Bremse an der Konkurrenz vorbeizog, entlockte auch bei den zuschauenden MotoGP-Fahrern respektvolles Kopfnicken. Er rang dann noch KTM-Werksfahrer Miguel Oliveira nieder, doch hinter seinem Teamkollegen Marcel Schrötter war Schluss, da waren seine Reifen zu sehr aufgebraucht.

Marcel Schrötter selbst hatte lange Zeit sicher auf dem dritten Platz gelegen, doch gegen den von hinten heranstürmenden Joan Mir war er machtlos. „Ich bin schon enttäuscht“, sinnierte Schrötter nach dem Rennen. „Ich war mir ziemlich sicher, dass ich diesmal vorne mitfahren kann, aber dann waren Bagnaia und Márquez vom Start weg einen Tick schneller. Der vierte Platz ist natürlich super, aber ich hätte

noch mehr erwartet.“ Dass er durch seine Schulter und das Handgelenk links beeinträchtigt ist, lässt Schrötter dabei nicht gelten. „Es geht beim Fahren eigentlich. In der Schulter lässt die Kraft etwas nach, da muss man konzentrierter bleiben. Es ist eher das Handgelenk, das etwas zwickt. Aber das ist eigentlich kein Problem mehr.“ Leicht hatte es Márquez, der zuvor schon die Trainings dominiert hatte, aber nicht: „Es war das längste Rennen meines Lebens. Ich habe nur noch die Runden gezählt und versucht, meine Konzentration aufrechtzuerhalten.“

Lukas Tulovic, der noch einmal Dominique Aegerter vertrat, bevor dieser in Mugello wieder zu fahren versucht, lieferte wieder eine saubere Leistung ab. „Ich habe am Anfang zu viel Zeit verloren, so war die Gruppe mit Tuli und Danny Kent schon weg. Das beste Training dafür ist Rennen fahren, ich versuche das jetzt in der EM umzusetzen.“ ■



Moto2

Marcel Schrötter beim Test klar Schnellster

Am Montag nach dem Frankreich-GP blieben die Moto2-Teams für einen Test in Le Mans. Marcel Schrötter fuhr dort die schnellsten Zeiten.

Von: **Imre Paulovits**

Jürgen Lingg war richtig gut gelaunt. Der Teamchef von Intact GP ließ bei diesem Test seine beiden Fahrer das fortsetzen, was sie zwei Wochen zuvor in Aragón begonnen hatten. Es wurden verschiedene Lösungen für die Hinterradaufhängung probiert, Marcel Schrötter probierte auch eine andere Geometrie mit höherer Front und weicherer Gabel.

„Der Test war super, nicht nur, dass meine beiden Jungs klar die Schnellsten waren, wir sind auch mit unserer Arbeit klar weitergekommen“, freute sich Lingg. „Es waren zwar nicht alle da, aber mit Álex Márquez, Joan Mir und

Lorenzo Baldassarri hatten wir doch eine gute Referenz. Marcel Schrötter war superschnell, er ist 1:37,1 gefahren und war dabei so beständig und konstant wie ein Diesel. Xavi Vierge ist 1:37,2 gefahren, kein anderer kam unter

1:37,5. Es war sehr warm und der Grip war deutlich schlechter als am Renntag.

Marcel Schrötter, der im Rennen am Vortag noch zerknirscht wirkte, das Podest verpasst zu haben, war nun froh: „Ich konn-

te sofort wieder dort anknüpfen, wo wir das gesamte Wochenende waren“, freute sich der 24-jährige Bayer, der seine Schulter und Handgelenksverletzung erstaunlich gut kompensieren kann. „Die Rundenzeiten waren von Beginn an ziemlich schnell. Wir haben wieder gute Informationen gesammelt. Es waren ein paar interessante Sachen dabei, die wir ausprobiert haben, und ich fühlte mich sehr wohl mit dem Bike. Am Nachmittag wurde es um einiges wärmer, trotzdem hatten wir immer noch eine gute Pace. Viele Daten, die wir gesammelt haben, könnten auch für Mugello nützlich sein. Zum Abschluss habe ich einen Long-Run gemacht, mit einem Reifen, der 22 Runden draufhatte, und bin schneller gewesen als im Rennen.“

Das Team arbeitet nun unentwegt daran, den Schritt nach ganz vorne zu machen. „Nächsten Montag testen wir vor dem Mugello-GP noch in Barcelona“, verrät Jürgen Lingg. ■



Marcel Schrötter: Gute Abstimmungsvarianten auch für Mugello gefunden

weiter Flur



Francesco Bagnaia: Zum Schluss wieder die meisten Reserven in den Reifen, Saisonsieg Nummer drei

NACHRICHTEN

MOTOGP: Gerade im größten Team des Grand-Prix-Paddocks ist ein Streit ausgebrochen, der noch weitreichende Konsequenzen haben könnte. Marc-VDS-Teamprincipal Michael Bartholemy hat seine Assistentin entlassen, diese hatte bislang die Buchhaltung gemacht und draufhin Bartholemy bei Marc van der Straten beschuldigt, Geld unterschlagen zu haben. Bartholemy weist jede Schuld von sich, der Biermilliardär van der Straten, für den Motorsport ein Hobby ist und der von der Situation schwer enttäuscht war, löste aber sofort den Vertrag mit seinem Teamleiter auf. Die meisten Verträge, wie auch das Leasing der MotoGP-Honda sowie Arbeitsverträge, laufen aber auf Bartholemys Firma. Eine friedliche Einigung ist derzeit nicht in Sicht, auch Pressechef Ian Wheeler und Fahrercoach Stefan Prein haben nach Bartholemys Rausschmiss

ihren Hut genommen, und dieser hat die in dieser Woche stattfindenden MotoGP-Testfahrten auf dem neu asphaltierten Kurs von Barcelona abgesagt. Die Zukunft wird vor Gericht entschieden. In den letzten Jahren hat sich das Team durch die Zusammenarbeit mit Emilio Alzamoras Moto3-Team zu einer Aufstiegsplattform vom Kindersport bis zur MotoGP emporgehoben, viele haben nun Angst um die Zukunft. Van der Straten hat versichert, bis mindestens 2021 dabeizubleiben.

MOTO2: Schon lange ist bekannt, dass das Forward-Team und MV Agusta über eine Zusammenarbeit und damit über eine Rückkehr der legendären Marke in die Motorrad-WM verhandeln. Jetzt haben die Besitzer Giovanni Castiglioni und Giovanni Cuziari bekannt gegeben, dass es ab 2019 in der Moto2 so weit sein wird.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Circuit Bugatti Le Mans (F) – 20. Mai 2018 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 104,625 km über 25 Runden à 4185 km. 35 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	25	40:40,162 min	1:36,972 min	25
2.	Álex Márquez (E)	Kalex	25	+2,709 sec	1:37,004 min	20
3.	Joan Mir (E)	Kalex	25	+4,865 sec	1:37,155 min	16
4.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+7,041 sec	1:37,331 min	13
5.	Xavi Vierge (E)	Kalex	25	+9,811 sec	1:37,192 min	11
6.	Miguel Oliveira (P)	KTM	25	+9,943 sec	1:37,357 min	10
7.	Romano Fenati (I)	Kalex	25	+12,293 sec	1:37,309 min	9
8.	Fabio Quartararo (F)	Speed Up	25	+14,585 sec	1:37,512 min	8
9.	Brad Binder (SA)	KTM	25	+15,429 sec	1:37,544 min	7
10.	Stefano Manzi (I)	Suter	25	+17,228 sec	1:37,439 min	6
11.	Héctor Barberá (E)	Kalex	25	+18,809 sec	1:37,519 min	5
12.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	25	+19,541 sec	1:37,004 min	4
13.	Sam Lowes (GB)	KTM	25	+21,112 sec	1:37,520 min	3
14.	Simone Corsi (I)	Kalex	25	+23,510 sec	1:37,674 min	2
15.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	25	+25,996 sec	1:37,985 min	1
16.	Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	25	+29,267 sec	1:37,996 min	-
17.	Steven Odendaal (SA)	NTS	25	+32,493 sec	1:38,162 min	-
18.	Mattia Pasini (I)	Kalex	25	+44,006 sec	1:37,818 min	-
19.	Joe Roberts (USA)	NTS	25	+45,609 sec	1:37,766 min	-
20.	Jules Danilo (F)	Kalex	25	+45,840 sec	1:38,585 min	-
21.	Danny Kent (GB)	Speed Up	25	+46,052 sec	1:38,514 min	-
22.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	25	+48,371 sec	1:38,799 min	-
23.	Lukas Tulovic (D)	KTM	25	+54,304 sec	1:38,530 min	-
24.	Corentin Perolari (F)	Transfomiers	25	+57,478 sec	1:38,643 min	-
25.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	25	+1:07,712 min	1:37,534 min	-
26.	Xavi Cardelus (AND)	Kalex	25	+1:21,756 min	1:39,369 min	-
27.	Cedric Tangre (F)	Tech3	25	+1:36,542 min	1:40,611 min	-
nicht gewertet						
	Federico Fuligni (I)	Kalex	21	+15 Runden	1:39,147 min	-
	Hector Garzo (E)	NTS	18	+15 Runden	1:39,019 min	-
	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	10	+17 Runden	1:36,959 min	-
	Iker Lecuona (E)	KTM	10	+19 Runden	1:38,940 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	98
2.	Oliveira	73
3.	Marquez	67
4.	Baldassarri	64
5.	Pasini	58
6.	Vierge	52
7.	Mir	48
8.	Schrötter	37
9.	Binder	37
10.	Lecuona	23
11.	Aegerter	16

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	125
2.	KTM	73
3.	Speed Up	19
4.	Tech3	14
5.	Suter	6

STARTAUFGSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1:36,188 min
2.	Vierge	1:36,390 min
3.	Baldassarri	1:36,583 min
4.	Mir	1:36,659 min
5.	Schrötter	1:36,671 min
6.	Marquez	1:36,676 min
7.	Lowes	1:36,784 min
8.	Binder	1:36,920 min
9.	Corsi	1:36,951 min
10.	Oliveira	1:36,976 min
11.	Pasini	1:37,099 min
12.	Fenati	1:37,193 min
13.	Barberá	1:37,193 min
14.	Quartararo	1:37,243 min
15.	Navarro	1:37,359 min
16.	Locatelli	1:37,440 min
17.	Roberts	1:37,444 min
18.	Pawi	1:37,457 min
19.	Viñales	1:37,460 min
20.	Lecuona	1:37,485 min
21.	Bendsneyder	1:37,565 min
22.	Nagashima	1:37,673 min
23.	Manzi	1:37,816 min
24.	Marini	1:37,847 min
25.	Tulovic	1:37,962 min
26.	Odendaal	1:38,077 min
27.	Garzo	1:38,191 min
28.	Danilo	1:38,377 min

Moto3

Wenn Favoriten in der letzten

Bis zur letzten Kurve sah es nach einem normalen Moto3-Rennen aus. Dann stürzten beide WM-Favoriten, und Albert Arenas gewann seinen ersten GP.

Von: **Imre Paulovits**

Er hatte die Nerven behalten – doch dann gingen sie doch durch. WM-Leader Marco Bezzecchi hatte das ganze Rennen hindurch auf die Angriffe von Pole-Setter Jorge Martín eine Antwort und führte das Feld in die letzte Kurve hinein. Doch dann bremste der zweite Gresini-Honda-Pilot Fabio di Giannantonio erst seinen Teamkollegen aus und stach dann bei Bezzecchi innen rein. Dieser gab daraufhin zu früh Gas und flog mit einem Highsider ab. Für Jorge Martín gab es keinen Platz zum Ausweichen, und der bemitleidenswerte Spanier, der vor der Saison noch

als klarer WM-Favorit gehandelt worden ist, wurde im zweiten Rennen hintereinander unschuldig aus dem Rennen gerissen. Doch damit nicht genug: Di Giannantonio wurde zwar als Sieger abgewunken. Weil er einige Runden zuvor aber die Schikane abgekürzt hatte und dadurch einen Platz gewann, bekam er eine Drei-Sekunden-Strafe. Dadurch kam Albert Arenas ganz unverhofft zu seinem ersten GP-Sieg und KTM zu seinem zweiten Dreifachsieg nach Jerez.

„Ich wusste, dass ich diesmal in der Spitzengruppe mithalten kann“, wunderte sich Arenas. „Als ich als Zweiter abgewunken wurde, danach in den Parc Fermé kam und auf den ersten Platz gestellt wurde, das hat mich dann doch überrascht.“

Durch die Zeitstrafe wurde Fabio di Giannantonio nur Vierter, Marco Bezzecchi bleibt trotz Sturz WM-Leader, und die ganze WM-Spitze ist näher zusammengerückt.

Prüstel-Teamchef Florian Prüstel hatte während dieses Rennens aber nicht nur durch den Bezzecchi-Sturz einen Adrenalinstoß. Eine Runde zuvor war Enea Bastianini in der Zielkurve gestürzt, Jakob Kornfeil konnte nicht ausweichen, riss aber geistesgegenwärtig die Front seiner KTM hoch, nahm die Bastianini-Honda als Absprungrampe, absolvierte einen sauberen Motocross-Sprung und konnte weiterfahren!

Neue Teile bei KTM

KTM brachte neue Airboxen, Auspuffanlagen und Kleinteile für ihre Fahrer nach Le Mans, und diese machten die österreichischen Moto3 auf den Geraden überlegen. „Wir haben viel auf dem Prüfstand und mit dem Testteam gearbeitet, um unseren Rückstand aufzuholen“, so KTM-Rennleiter Pit Beirer. „Es ist schön zu sehen, dass nun auch die routinierten Honda-Piloten sich im Kampf um den Sieg gegen unsere Fahrer strecken müssen.“

Der entscheidende Moment: Bezzecchi (#12) wird abgeworfen, Martín wird mitgerissen



Moto3-Junior-WM

Eine Lehrstunde in Le Mans für die ganze Kiefer-Nachwuchstruppe

Die deutsche Fraktion im Kiefer Racing Team tat sich auch in Le Mans schwer. Punkte in der Moto3-Junior-WM sind nicht in Sichtweite. Die Kluft zur Spitze ist offensichtlich.

Aus deutschsprachiger Sicht ergab die Jerez-Runde eine generelle Punktepleite. Der Österreicher Maximilian Kofler verpasste dabei seinen ersten möglichen Zähler um einen einzigen Platz oder besser gesagt um 0,216 Sekunden.

Im Kiefer Racing Team gab es lange Gesichter, doch Chef Jochen Kiefer nimmt seine Schützlinge Kevin und Leon Orgis, Sasha de Vits und Tim Georgi in Schutz und relativiert das Ergebnis: „Alle vier waren noch nie in Le Mans. Und im Qualifying ist die Junior-WM sogar eine Zehntel-

sekunde schneller als die Moto3-WM gewesen. Die Spitze der Moto3-Junior-WM besteht aus Jungs, die drei Jahre hier fahren oder aus dem Red Bull Rookies Cup kommen. Das sind schon ganz andere Kaliber.“

Kiefer macht keinen Hehl daraus, dass die Deutschen in seiner gemischten KTM- und Honda-Truppe derzeit trotzdem zu langsam sind. Ein Grund dafür war auch eine Fehlentscheidung im Qualifying. „Die Jungs haben sich viel in der Box aufgehalten. Statt

so viel wie möglich zu fahren, haben sie auf eine gute Runde gewartet.“ Das ging schief. „Von ganz hinten im Rennen nach vorne zu fahren, war bei den Zeiten der Spitze dann unmöglich“, fasst Kiefer zusammen. Von Tim Georgi, der in der vergangenen Woche 18 Jahre wurde, hatte sich der Teamchef dennoch mehr erhofft. Doch dem Berliner fehle derzeit die mentale Stärke.

Währenddessen fuhr der Spanier Aleix Viu zu seinem ersten Sieg in der Moto3-Junior-WM,



Le-Mans-Sieger Aleix Viu (#81)

nachdem er sich schon die Pole-Position gesichert hatte. In der Gesamtwertung verbesserte sich der Honda-Pilot um drei Plätze und ist auf den dritten Rang nach vorne gerutscht. ■ AWI

MOTO3-JUNIOR-WM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Aleix Viu (E)	Honda	32:31,913
2.	Raül Fernández (E)	KTM	+1,667
3.	Ai Ogura (J)	Honda	+2,248
16.	Maximilian Kofler (A)	KTM	+24,364
29.	Kevin Orgis (D)	Honda	+37,852
30.	Sasha de Vits (B)	KTM	+38,092
32.	Tim Georgi (D)	KTM	+38,659

WM-STAND

1.	Fernández	78 Punkte
2.	Pagliani	58
3.	Viu	49
4.	Kunii	48
5.	Chantra	41
6.	Pérez	33
7.	Ogura	32
8.	Rossi	32
9.	Dupasquier	9

Kurve patzen



Moto3

Philipp Öttl: Nach Drama nur ein Punkt

Jerez-Sieger Philipp Öttl erlebte in Le Mans ein turbulentes Wochenende, bei dem mehr als P15 nicht drin war.

Der ganze Trubel nach dem Jerez-Sieg war nun vorbei, in Le Mans kehrte für Philipp Öttl wieder die Arbeit ein. Die Trainingstage verliefen un-

auffällig, fast routinemäßig, und nach P8 am Freitag und Rang 11 in der Quali konnte der 22-jährige KTM-Pilot wieder auf ein gutes Rennen hoffen.

Doch dann war es vorbei mit der Routine. Nach einem recht guten Start wurde Öttl im Gerangel zweimal zu weit rausgetragen und fand sich im Handumdrehen auf Platz 24 wieder. Von dort konnte er zwar die Verfolgergruppe einholen, aber mehr als Platz 15 war nicht drin: „Ich hatte gedacht, dass das ein richtig gutes Rennen wird, weil wir von der Pace richtig gut dabei waren. Und auch, nachdem ich zurückgefallen war, dachte ich, dass ich gut durch die Gruppe durchkommen würde, es ging aber nicht. Ich weiß nicht genau, woran es lag, denn der Speed der Gruppe war eigentlich langsam. Wir müssen es jetzt analysieren, Le Mans abhaken und nach Mugello schauen.“ ■ IP



Philipp Öttl: In Verfolgergruppe fest

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Circuit Bugatti Le Mans (F) – 20. Mai 2018 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,070 km über 22 Runden à 4185 km. 28 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 33 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Albert Arenas (E)	KTM	22	37:40,056 min	1:42,232 min	25
2. Andrea Migno (I)	KTM	22	+0,160 sec	1:42,164 min	20
3. Marcos Ramirez (E)	KTM	22	+0,709 sec	1:42,026 min	16
4. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	22	+1,811 sec	1:41,993 min	13
5. Niccolò Antonelli (I)	Honda	22	+2,305 sec	1:42,183 min	11
6. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	22	+5,487 sec	1:42,011 min	10
7. Toni Arbolino (I)	Honda	22	+7,577 sec	1:42,144 min	9
8. Arón Canet (E)	Honda	22	+11,190 sec	1:42,055 min	8
9. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	22	+11,517 sec	1:42,485 min	7
10. Jaime Masia (E)	KTM	22	+11,704 sec	1:42,145 min	6
11. Darryn Binder (ZA)	KTM	22	+12,011 sec	1:42,305 min	5
12. John McPhee (GB)	KTM	22	+12,073 sec	1:42:050 min	4
13. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	22	+12,358 sec	1:42,174 min	3
14. Dennis Foggia (I)	KTM	22	+12,481 sec	1:42,555 min	2
15. Philipp Öttl (D)	KTM	22	+12,746 sec	1:42,335 min	1
16. Ayumu Sasaki (J)	Honda	22	+12,808 sec	1:42,437 min	-
17. Kaito Toba (J)	Honda	22	+14,397 sec	1:42,653 min	-
18. Kazuki Masaki (J)	KTM	22	+28,015 sec	1:42,386 min	-
19. Alonso Lopez (E)	Honda	22	+36,479 sec	1:43,243 min	-
20. Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	22	+59,917 sec	1:42,792 min	-
21. Livio Loi (B)	KTM	22	+1:07,363 sec	1:43,087 min	-
Nicht gewertet:					
Marco Bezecchi (I)	KTM	21	+1 Runden	1:41,860 min	-
Jorge Martin (E)	Honda	21	+1 Runden	1:41,754 min	-
Adam Norrodin (MAL)	Honda	21	+1 Runden	1:43,169 min	-
Enea Bastianini (I)	Honda	20	+2 Runden	1:41,957 min	-
Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	14	+8 Runden	1:42,488 min	-
Nicolò Bulega (I)	KTM	9	+13 Runden	1:42,964 min	-
Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	3	+19 Runden	1:42,466 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bezecchi	63
2. Di Giannantonio	59
3. Canet	56
4. Martin	55
5. Migno	45
6. Ramirez	37
7. Antonelli	37
8. Öttl	36
9. Kornfeil	36
10. Bastianini	33

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. KTM	102
2. Honda	96

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Martin	1:42,039 min
2. Kornfeil	1:42,162 min
3. Bastianini	1:42,163 min
4. Ramirez	1:42,189 min
5. Arenas	1:42,214 min
6. Bezecchi	1:42,355 min
7. Antonelli	1:42,422 min
8. Di Giannantonio	1:42,447 min
9. Migno	1:42,509 min
10. Canet	1:42,512 min
11. Dalla Porta	1:42,520 min
12. Öttl	1:42,576 min
13. Binder	1:42,611 min
14. Arbolino	1:42,728 min
15. Suzuki	1:42,777 min
16. Bulega	1:42,813 min
17. Masaki	1:42,889 min
18. Lopez	1:42,982 min
19. Yurchenko	1:43,000 min
20. Masia	1:43,018 min
21. Loi	1:43,087 min
22. Foggia	1:43,099 min
23. Rodrigo	1:43,170 min
24. Atiratphuvapat	1:43,219 min
25. McPhee	1:43,290 min
26. Sasaki	1:43,380 min
27. Toba	1:43,419 min
28. Norrodin	1:43,450 min



Marco Bezecchi bleibt WM-Leader

„Mein Ziel ist der WM-Titel“

Ana Carrasco hat in Imola Geschichte geschrieben: Nach ihrem Sieg führt erstmals eine Frau eine offene Motorrad-Weltmeisterschaft an. Die zwölfjährige Shaina Salvia, eine kleine Prominenz in den WM-Fahrerlagern, hat die 21-jährige Spanierin nach deren Sieg befragt.

Von: **Shaina Salvia**

Wie fühlst du dich, nachdem du die erste Frau in der Moto3 bist, die WM-Punkte gesammelt, den ersten WM-Sieg einer Frau errungen hat, und nun die WM anführt? Und was ist dein nächstes Ziel?

Mein Ziel in dieser Saison ist klar zu versuchen, die Meisterschaft zu gewinnen. Ich habe ein wirklich gutes Motorrad, und ich bin damit sehr glücklich. Wir haben unseren ersten Sieg errungen, führen jetzt die Weltmeisterschaft an. Jetzt ist es wichtig, die gleiche Linie weiterzuführen. Wir haben in Imola sehr viel Selbstsicherheit getankt. Ich fühle mich stark, das Team arbeitet perfekt, und wir müssen versuchen, bei den nächsten Rennen genauso weiterzumachen, und immer ganz vorn zu sein. Dann wird es vielleicht möglich sein, diese Saison mit dem Titel zu beenden.

Spürst du als Frau im Motorsport einen Unterschied zu den Männern?

Ich versuche es immer zu vergessen. Es ist viel positiver zu denken, dass ich nur ein Fahrer bin. Das ist manchmal sehr schwierig, denn es ist nicht leicht, Leute zu finden, die glauben, dass eine Frau gewinnen kann. Aber ich denke, mein Sieg letztes Jahr in Portimão hat den entscheidenden Schritt dahin gebracht, dass ich für 2018 ein gutes Team und ein gutes Motorrad gefunden habe. Das ist für diese Saison sehr wichtig, denn ich fühle mich nun viel wohler. Das Team ist besser, und das Motorrad funktioniert wirklich gut. So haben wir nun das Paket, um immer um den Sieg mitzukämpfen.



Ana Carrasco (L.) und Shaina Salvia: Frauen erobern den Motorsport

„ICH VERSUCHE IMMER ZU VERGESSEN, DASS ICH EINE FRAU BIN. ES IST POSITIVER ZU DENKEN, DASS ICH NUR FAHRER BIN.“

Ana Carrasco

Wer hat dich inspiriert, Rennfahrer zu werden? Und was hat deine Mutter gesagt, als du ihr gesagt hast, dass du Rennen fahren willst?

Meine Familie war vorher schon im Motorsport. Mein Vater ist Mechaniker, und meine Mutter versteht einiges davon. So haben sie mir immer geholfen, jeden Tag besser zu werden. Sie haben alles dafür getan, dass sie mit mir zu den Rennen mitkommen können. Für mich ist es perfekt, dass meine Familie mich anspricht und ständig antreibt.

Wie alt warst du, als du angefangen hast? Wo und mit welchem Motorrad?

Ich habe angefangen, als ich drei Jahre alt war. Es war mit einem Minibike.

Welche Motorräder gefallen dir besser? Die Moto3 oder die Supersport 300?

Im Moment bevorzuge ich klar die Supersport 300. Hier fühle ich mich viel besser. Ich habe auch ein besseres Motorrad, als ich je zuvor in der Moto3 hatte. Ich bin drei Jahre in der Moto3 gefahren, aber ich hatte nie so konkurrenzfähiges Material, wie ich es gern gehabt hätte. In der Supersport 300 bin ich zufrieden. Wir verbessern uns ständig, und ich fühle mich wirklich gut auf meinem Motorrad. Deswegen ziehe ich es vor, erst mal in der Supersport zu bleiben.

Du warst in Imola über das ganze Wochenende sehr schnell. Kam dir diese Strecke besonders entgegen?

Wir waren schon die zwei Rennen zuvor über das ganze Wochenende stark, aber in Imola habe ich mich von Beginn an noch besser gefühlt. Das Bike hat sich sehr gut angefühlt, und es passte wirklich gut zu der Strecke. Deshalb habe ich mich stark auf meine Pace konzentriert, denn diese war hier besonders wichtig, deshalb habe ich vom ersten Training an daran gearbeitet. Ich bin sehr glücklich. Es war mein erster Sieg in diesem Jahr. Und ich denke, wir haben ihn uns verdient, weil wir sehr hart gearbeitet haben.

Könnte es sich auf dich als leichte Fahrerin besonders stark auswirken, dass der Kawasaki Ninja 400 Zusatz-

gewichte aufgebrummt werden sollen?

Ich weiß es nicht. Sie ändern die Regeln ständig, von Aragón nach Assen, und jetzt wieder. Ich denke, alle Supersport-300-Motorräder sind sehr ähnlich. In den ersten beiden Rennen hat KTM gewonnen, in Imola eine Kawasaki, und auch eine Yamaha war auf dem Podium. Ich denke, es sollte nichts geändert werden, denn alle sind mehr oder weniger auf dem gleichen Level. Es ist wichtig, am Fahrstil zu arbeiten, denn die Motorräder sind gleich, und der Fahrer muss den Unterschied machen, wenn er schneller als die anderen sein will. ■



Ana Carrasco

Geburtstag: 10. März 1997
Geburtsort: Murcia (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2013: Moto3, KTM (21.)
2014: Moto3, Kalex-KTM (-)
2015: Moto3, KTM (-)
2017: SSP300, Kawasaki (8.)
2018: SSP300, Kawasaki (zurzeit 1.)

HOBBYS
Mountainbike, Fitness

Seeley drei-, Irwin zweimal

Bei der NorthWest 200, dem ersten großen Road-Racing-Meeting im Jahr, haben Alastair Seeley und Glenn Irwin groß abgeräumt. Irwin gewann beide Rennen der Superbikes.

Von: **Toni Börner**

Glenn Irwin hatte die Superbike-Klasse bei der diesjährigen NW200 fest im Griff. Der Ducati-Pilot ließ nichts anbrennen und schnappte sich jeweils einen Start-Ziel-Sieg. Rennen eins beendete er noch vor Dean Harrison und Michael Rutter, im zweiten Lauf standen Michael Dunlop und Lee Johnston neben ihm auf dem Podest. „Ich bin sprachlos“, sagte der Superbike-Doppelsieger am Samstagabend. „Ich habe in beiden Rennen den Holeshot geholt und habe dann jeweils mein eigenes Ding gemacht. Ich habe gar keine Boxentafel gebraucht. Wie die Fans abgegangen sind, das hat mir alles gesagt, was ich wissen musste.“

Mann der NW200-Woche war aber dennoch einmal mehr Alastair Seeley, der insgesamt drei Siege feierte. Damit baute er sei-



Glenn Irwin: Start-Ziel-Sieg bei Superbike-Rennen auch ohne Boxensignale

nen Rekord auf nun 24 Siege aus. Seeley gewann beide Supersport-Rennen auf Yamaha und siegte im zweiten Superstock-Rennen auf BMW. „Ich wusste, dass es auf die letzte Schikane der letzten Runde rausläuft“, so Seeley, der knapp Peter Hickman schlagen konnte. „Auf den Runden zuvor habe ich mich dort also mal außen und mal innen gezeigt, in der letzten Runde habe ich mich für außen entschieden. Platz für Fehler war da keiner. Das war mein 24. Sieg da, das ist unglaublich. Es wird ja nicht einfacher

zu gewinnen, aber ich bin stolz, dass ich meinen eigenen Rekord von wenigstens einem Sieg pro Jahr in den letzten elf Jahren aufrechterhalten konnte.“

Bei den Supertwins gewann Martin Jessopp den ersten Lauf vor dem ehemaligen Grand-Prix-Star Jeremy McWilliams und dem 20-jährigen Joey Thompson. Rennen zwei ging an James Coughton vor McWilliams und Thompson. Der Thriller wurde erst in der letzten Schikane entschieden, die ersten drei trennten im Ziel anderthalb Sekunden. ■

German Speedweek

In Zukunft volles Programm

Für 2018 hat es nicht mehr geklappt, aber 2019 könnte Oschersleben zu einer Großveranstaltung mit Endurance-WM und vollem IDM-Programm werden.

Von: **Toni Börner**

Nächste Woche steigt die German Speedweek in der Motorsport Arena Oschersleben. Dabei wird der 8-Stunden-WM-Lauf der Endurance-Weltmeisterschaft ausgetragen, doch auch die IDM Superbike ist am Start. Kurzfristig wurde den Teams und Piloten der IDM Supersport noch die Möglichkeit

eingedrängt, auch in Oschersleben dabei zu sein. Die ICGP hatte die Teilnahme an der Speedweek kurzfristig gekündigt. „Aber das war dann für unsere Teams in der Supersport 600/Superstock 600 zu kurzfristig“, so Serienmanager Norman Broy. „Die Entscheidung, einen zusätzlichen Meisterschaftslauf zu fahren, hätte einstimmig angenommen werden müssen, sonst wäre das nicht gegangen und auch eine Wettbewerbsverzerrung. Wir haben alle gefragt, und hauptsächlich war die Zeit für alle zu knapp. Aber auf positive Ohren ist das Thema gestoßen.“ Derzeit laufen schon Planungen, die German Speedweek im kommenden Jahr als

Großveranstaltung mit der gesamten IDM und der Langstrecken-Weltmeisterschaft zu fahren. ■



IDM-Action in Oschersleben

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM In Donington gehen nicht weniger als vier Wildcard-Piloten aus der BSB an den Start. Leon Haslam will mit der Puccetti-Kawasaki seinen Podestplatz aus dem Vorjahr wiederholen. Der 22-jährige Mason Law kommt mit einer weiteren Kawasaki ZX-10RR. Der 20-jährige Bradley Ray – die Sensation des BSB-Auftakts, wo er mit der scheinbar unterlegenen Suzuki GSX-R 1000 einen Doppelsieg holte – gibt genauso sein Superbike-WM-Debüt wie Ex-Supersport-WM-Laufsieger Gino Rea mit einer weiteren Suzuki GSX-R 1000.

IDM-SUPERBIKE Nach ihrem Sturz beim Endurance-WM-Lauf in der Slowakei hat sich Lucy Glöckner weiteren Untersuchungen unterzogen. Dabei kam heraus, dass die Bänder zwischen dem Schulterdach und dem äußeren Schlüsselbeinende gerissen sind. „Aber das hatte ich schon mal“, so Glöckner. „Jetzt soll ich noch etwas Ruhe halten, kann aber bald schon wieder trainieren. Oschersleben steht nichts im Weg.“

IDM-SUPERBIKE „Da wartet man auch gern mal“, sagt Wilbers-BMW-Pilot Bastien Mackels auf die Frage, ob er das von Benny Wilbers für seinen Sieg in Oschersleben versprochene Auto schon erhalten hat. „Noch nicht, da Benny noch im Urlaub ist“, lacht Mackels. Es wird ein Wochenende mit einem BMW M4.

ROADRACING Bei den 300 Kurven von Gustav Havel hat Lokal-Favorit Marek Cerveny die Open1000-Klasse gewonnen. Er blieb im Ziel rund fünf Sekunden vor dem Deutschen Didier Grams, Kamil Holan wurde Dritter. Derek Sheils, Peter Biciste und Ex-GP-Pilot Danny Webb rundeten die Top 6 ab. In der Supersport 600 ging der Sieg an Kamil Holan vor dem Schleizer Thomas Walther und vor Christian Schmitz. Der Großhartauer Jung-Roadracer Max Gaube holte Platz 6.

Egal, welche Bedingungen herrschen: Jeffrey Herlings rückte seinem ersten MXGP-WM-Titel auch in Teutschenthal näher



Der Mann für alle Böden

Auch auf Lehmboden ist Jeffrey Herlings unerreichbar. Der MX2-Sieg ging an Jorge Prado, aber Henry Jacobi konnte das Publikum bestens unterhalten.

Von: **Alex Hodgkinson**

Seit drei Jahren mischen die Jungs des MSC Teutschenthal 1000 Tonnen Sand unter den einst steinharten Boden des Talkessels, aber die Stars der WM-Elite waren trotzdem frustriert.

„Für mich war es okay, weil ich in jedem Lauf gleich vorne war,“ meinte der sonst realistische Herlings. „Aber es gibt trotzdem nur eine schnelle Spur, und es macht keinen Spaß, ständig Felsbrocken zu schlucken.“

Das Wochenende lief für viele Fahrer schon am Samstag schief. An seinem 29. Geburtstag stürzte Clement Desalle in der Startrunde der Quali und musste vom 21. Platz in beide GP-Läufe starten. Und Max Nagl fand erst im Qualilauflauf nach der 22. Zeit im Pflichttraining seine Form: „Wir

haben erst im Qualilauflauf ein passendes Setup gefunden, und die Gegner haben mich in der Startkurve nach außen befördert.“

Auch betroffen war der WM-Zweite Antonio Cairoli. Der Starthilfemechanismus an der Gabel seiner KTM klemmte, als der Italiener Gautier Paulin von Platz 2 im Qualilauflauf verdrängen wollte, und er konnte nur mit Mühe Platz 7 retten.

12. Laufsieg für Herlings

Herlings zeigte kein Mitleid mit den Gegnern am Renntag. Schon in der zweiten Kurve konnte er in jedem WM-Lauf Paulin von der Spitze verdrängen und fuhr zu zwei weiteren deutlichen Siegen. Er hat jetzt zwölf von 16 Läufen und sechs von acht GP in diesem Jahr gewonnen.

„Diese Leistung muss man sich erarbeiten. Ich esse, atme und träume Motocross, und ich bin physisch und mental stark“, gab er selbstbewusst zu. Herlings hat seinen WM-Vorsprung auf 48 Punkte ausgebaut, nachdem Cairoli nicht weiter als auf die Plätze 6 und 5 kommen konnte.

Nagl musste seinem Startplatz Tribut zollen. Er lag in der Start-

runde der zwei Läufe auf den Plätzen 16 und 15. Im Ziel war er nach unermüdlichem Einsatz Zwölfter bzw. Achter.

Es war ein enttäuschendes Wochenende für die Yamaha-Fahrer. Romain Febvre rettete Rang 7 im zweiten Lauf mit verbogenem Lenker; Jeremy Van Horebeek wird zunächst mit ausgekugelter Schulter ausfallen. Und Jeremy Seewer verschenkte auf der Strecke, auf der er 2017 den MX2-GP gewann, das beste Ergebnis seiner jungen MXGP-Karriere, als er auf Platz 4 im zweiten Lauf in einer langsamen



Die Saisonsiege Nummer 11 und 12 für Jeffrey Herlings lassen Cairoli's Hoffnungen auf die Titelverteidigung weiter schwinden. Vier Deutsche in den Punkterängen.

Kurve umkippte. Die MX2-Klasse war erneut eine reine KTM-Werks-Angelegenheit.

Jorge Prado sicherte sich den Holeshot in beiden Läufen, aber Pauls Jonass war auch gleich vorn und konnte dem jungen Spanier schon in der zweiten Kurve in Lauf 1 überraschen. „Ich war kurz in einem Schlammloch steckengeblieben“, betonte Prado. „Danach konnte ich Pauls folgen, aber ich fand keine Stelle zum Überholen.“

Die Bedeutung der Starts war den beiden KTM-Kollegen klar, aber sie kollidierten gleich danach. „Ich versuchte, Jorge die Vorfahrt zu nehmen, aber es hat nicht funktioniert“, gab Jonass zu. „Zum Glück hatte ich die Innenspur und konnte den Holeshot retten“, strahlte Prado. „Ich habe versucht, die Lücke gutzumachen, aber Jorge blieb außer Reichweite“, berichtete Jonass.

Prado bleibt 22 Punkte hinter Jonass in der WM, aber sein Selbstvertrauen steigt: „Ich werde von Woche zu Woche besser, und es sind noch zwölf GP zu fahren.“

Lokalmatador Henry Jacobi war der Publikumsliebbling an



Jubel im Talkessel: Henry Jacobi (#29) mittendrin, knapp hinter Weltmeister Pauls Jonass (#1)



Im Vormarsch: Tim Gajser auf P2

diesem Wochenende. Aber es fing nicht gut an: „Im Qualilaufrar ich nach dem Start gut unterwegs – Fünfter oder Sechster – aber das Vorderrad rutschte auf einer bewässerten Stelle weg.“ Bis ins Ziel war er wieder 15.: „Ich hoffe, dass ich gut durch die Startkurve komme.“

Und das tat er, sogar zweimal! Im ersten Lauf gingen Werksfahrer Calvin Vlaanderen und Ben Watson schon in der Startrunde an der STC-Husky vorbei, aber der Thüringer kämpfte wie eine Löwe und verteidigte Platz 5 erfolgreich bis ins Ziel. Doch das war erst die Vorspeise.

Im zweiten Lauf stahl ihm Prado den Holeshot-Preis um ein paar Zentimeter, und Jonass ging in der ersten halben Runde auf Platz 2 vorbei. Aber Henry blieb an den beiden Factory-KTMs dran und fuhr ebenfalls 1.50er-Rundenzeiten: „Das Publikum hat mich so angefeuert. Ich musste versuchen, an den beiden so lange wie möglich dranzubleiben.“

Sogar als er in der fünften Runde den Anschluss verlor, blieben alle Augen auf den Thüringer gerichtet, als er versuchte, Werksfahrer Vlaanderen, Watson, Thomas Kjer Olsen und Jed Beaton auf Distanz zu halten.

„Mein Hals ist schon seit Dienstag von der Angina-Infektion befreit, aber die Nase ist noch ein bisschen zu. Schon im ersten Lauf stand ich ununterbrochen unter Druck, und im zweiten Lauf war ich eventuell erschöpft.“ Nach elf von 18 Runden blieb er auf Rang 3, kämpfte weiter und kam als Achter ins Ziel.

WM-Punkte für Ekerold

Auch Tom Koch konnte seine steigende Formkurve halten und kam erneut zweimal in die Punkteränge. In Lauf 1 kam er als 18. und in Rennen 2 als 16. ins Ziel, fuhr konstante Rundenzeiten

und hielt sich Husqvarna-Werksfahrer Thomas Covington vom Leib. Auch für seinen Sarholz-KTM-Teamkollegen Stefan Ekerold gab es erste WM-Punkte im ersten MXGP-Lauf.

Hunter Lawrence, vor 12 Monaten auf dem Podest in Sachsen-Anhalt, musste nach seiner Gehirnerschütterung eine Woche zuvor in Lettland zuschauen. FIM-MX-Vorsitzender Tony Skillington: „Das Reglement sieht eine zehntägige Rennsperre vor, nachdem ein Fahrer das Bewusstsein verloren hat, und wir haben eine Verantwortung gegenüber allen Teilnehmern.“

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MXGP

Teutschenthal (D): 20. Mai, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig/22 Grad. 1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 18 Runden à 1,540 km (= 27,720 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	34:00,399 m = 50,870 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 16,255 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 24,028 s
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 30,534 s
5. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+ 34,056 s
6. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 38,000 s
7. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	18	+ 40,490 s
8. Julien Lieber (B)	Kawasaki	18	+ 42,772 s
11. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 58,620 s
12. Max Nagl (D)	TM	18	+ 1:07,894 m

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MX2

Teutschenthal (D): 20. Mai, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig/22 Grad. 1. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 18 Runden à 1,540 km (= 27,720 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	34:09,629 m = 46,580 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 1,421 s
3. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	18	+ 3,062 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	18	+ 4,047 s
5. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	18	+ 30,914 s
6. Michele Cervellini (I)	Honda	18	+ 32,752 s
7. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	18	+ 33,692 s
8. Samuele Bernardini (I)	TM	18	+ 36,420 s
9. Mathys Boisrame (F)	Honda	18	+ 46,183 s
18. Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1:25,117 m

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MXGP

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,540 km (= 29,260 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	35:12,176 m = 49,871 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 28,620 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 32,863 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 48,723 s
5. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 58,165 s
6. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	19	+ 1:03,226 m
7. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 1:10,615 m
8. Max Nagl (D)	TM	19	+ 1:12,138 m
10. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1:18,923 m
23. Stefan Ekerold (D)	KTM	18	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MX2

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 18 Runden à 1,540 km (= 27,720 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	18	34:32,231 m = 48,157 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	+ 5,017 s
3. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	18	+ 10,067 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	18	+ 11,950 s
5. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 25,126 s
6. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	18	+ 26,579 s
7. Michele Cervellini (I)	Honda	18	+ 33,729 s
8. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	18	+ 35,520 s
9. Davy Pootjes (NL)	KTM	18	+ 55,600 s
16. Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1:19,510 m

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings (NL)	386 Punkte
2.	Antonio Cairoli (I)	338
3.	Clément Desalle (B)	278
4.	Gautier Paulin (F)	258
5.	Romain Febvre (F)	255
6.	Tim Gajser (SLO)	221
7.	Glen Coldenhoff (NL)	207
8.	Jeremy v. Horebeek (B)	193
9.	Jeremy Seewer (CH)	176
11.	Max Nagl (D)	143

1.	KTM	397 Punkte
2.	Kawasaki	289
3.	Yamaha	278

WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	351 Punkte
2.	Jorge Prado (E)	329
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	288
4.	Ben Watson (GB)	246
5.	Jed Beaton (AUS)	203
6.	Calvin Vlaanderen (ZA)	196
7.	Jago Geerts (B)	160
8.	Henry Jacobi (D)	157
9.	Davy Pootjes (NL)	140
30.	Tom Koch (D)	12

1.	KTM	394 Punkte
2.	Husqvarna	320
3.	Yamaha	268

Speedway-WM-Qualifikationen

Wölbert nach Landshut

Von sechs deutschen Startern in den Qualirunden für den Speedway-GP schaffte nur Kevin Wölbert den Sprung in den GP-Challenge nach Landshut. Doch es gibt noch eine Hintertür.

Von: **Thomas Schiffner**

In den vier Qualifikationsrunden auf dem Weg in den GP-Challenge, der am 28. Juli erstmals in Landshut stattfinden wird, starteten nicht weniger als zwei aktuelle und zehn ehemalige GP-Piloten. Dass nur die ersten drei aus jeder Runde weiterkamen, ohne Reserve, machte die Sache auch nicht einfacher.

Kevin Wölbert legte am Pfingstsonntag in Lonigo vor: Der einzige deutsche Starter in Italien war nach den 20 Heats hinter Sieger Kenneth Bjerre mit David Bellego und Ex-GP-Fahrer Chris Harris auf Platz 2 punktgleich und musste ins Stechen. Im Run-off fuhr er hinter dem Franzosen auf Platz 2: „Ich habe noch ein Loch erwischt, und Harris kam mir bedrohlich nahe, doch ich konnte meinen Platz halten.“ Es ist Wölberts erster Challenge überhaupt, der im

Vorfeld den DMSB kritisiert hatte, dass er als amtierender deutscher Meister die undankbarste Aufgabe in Lonigo bekam, und er noch dazu die Pfingststrecken in Teterow und Güstrow versäumte.

Der zweite Qualilauflauf im dänischen Slangerup musste wegen heftigem Regen um mehrere Stunden verschoben werden.

Smolinski fehlten 2 Punkte

Schließlich qualifizierte sich Ex-GP-Pilot Krzysztof Kasprzak vor Chris Holders jüngerem Bruder Jack und dem Dänen Niels Kristian Iversen. Prominenteste Ausscheider in Dänemark waren Robert Lambert (4.) und Mikkel Michelsen (8.)

Im slowakischen Zarnovica finishte GP-Fahrer Matej Zagar vor Ex-GP-Pilot Antonio Lindbäck und Janusz Kolodziej. Jaroslav Hampel verfehlte die Quali um einen Punkt!

In Abensberg am Pfingstmontag konnte GP-Pilot Craig Cook seinen Geburtstag mit dem Tagessieg feiern, und der Brite steht damit das zweite Mal nacheinander im Challenge. Martin Smolinskis Träume, irgendwann in den GP zurückzukehren, müssen eventuell um ein weiteres Jahr verschoben werden: Der 33-jährige Olchinger, der für den



GOFFELMEYER

Pyrrhussieg: Martin Smolinski gewinnt Heat 9 in Abensberg vor Dilger

MSC Abensberg startet, begann mit nur drei Punkten aus zwei Umläufen und hätte alle weiteren für das Podium gewinnen müssen. Mit zwei Punkten Rückstand auf den Dritten Max Fricke wurde er Sechster. Max Dilger (7 Punkte) schlug sich auf der schwer zu fahrenden Bahn gut; Mark Riss (11.) und Valentin Gro-

bauer (15.) hatten keine Chance. Als Veranstalter-Wildcard wird Kai Huckenbeck in Landshut auf Nr. 13 gesetzt; die FIM vergibt drei weitere Wildcards. Dafür kommt neben den knapp ausgeschiedenen Jaroslav Hampel, Robert Lambert, Chris Harris und Piotr Pawlicki (alle 4.) auch Smolinski infrage. ■

NACHRICHTEN

AUERHAHN FÜR GOMOLSKI

Der Pole Kacper Gomolski gewann am Pfingstsonntag in Teterow im Sechser-Finale den traditionellen Auerhahn-Pokal. Hinter dem Norweger Rune Holta (2.) und dem Russen Vadim Tarasenko (3.) qualifizierten sich auch zwei Deutsche für das Finale: Max Dilger wurde Vierter; Michael Härtel Fünfter. Martin Smolinski schied nach Sturz als Zehnter im Semifinale aus.

TROFIMOV UND DOYLE GEWINNEN GÜSTROW

Der Ukrainer Viktor Trofimov gewann letzten Freitag den Pfingst-Challenge der Junioren in Güstrow vor dem Dänen Mads Hansen und dem Russen Roman Lakhbaum. Der einzige Deutsche im Finallauf, Michael Härtel, wurde in einen Sturz verwickelt, disqualifiziert und damit Vierter. Zwei Tage später gewann in Güstrow der amtierende Weltmeister Jason Doyle den „großen“ Pfingstpokal. In einem voll besetzten Stadion siegte der Aussie mit drei Punk-

ten Vorsprung auf Nicolai Klindt (DK) und vier Punkten vor Brady Kurtz (AUS). Den Fritz-Suhrbier-Pokal holte sich im Sonderlauf Kurtz vor Doyle.

GODDEN UND COOPER BERGRING-SIEGER

Mitch Godden, eigentlich Gespannpilot, gewann auf dem Teterower Bergring den Bergringpokal. In der Wertung um das „grüne Band“ siegte sein britischer Landsmann Paul Cooper vor Manfred Knappe, ebenso wie beim „Pokal der Nationen“, wo Stephan Katt Zweiter wurde.

MX-ÖM: NEURAUER BAUT FÜHRUNG AUS

Während Lukas Neurauder beim ÖM-Lauf in Weyer mit einem weiteren Doppelsieg, jeweils vor Filip Neugebauer und Tomas Simko, seine Open-Führung ausbaute, konnte der MX2-Leader Roland Edelbacher keinen Podiumsplatz herausfahren. Zweimal Platz 4 war in Weyer das Maximum. Tagessieger wurde Manuel Perkhofner. ■

SPEEDWAY-WM

Qualifikation Zarnovica (SK), 19.05.

1. Matej Zagar (SLO)	14+3 Punkte
2. Antonio Lindbäck (S)	14+2
3. Janusz Kolodziej (PL)	13
4. Jaroslav Hampel (PL)	12
5. Eduard Krmar (CZ)	10
6. Michael Jepsen Jensen (DK)	10
7. Gleb Chugunov (RUS)	8
8. Jurica Pavlic (HR)	7
9. Josef Franc (CZ)	7
10. Andzejs Lebedevs (LV)	7

SPEEDWAY-WM

Qualifikation Lonigo (I), 19.05.

1. Kenneth Bjerre (DK)	13 Punkte
2. David Bellego (F)	12+3
3. Kevin Wölbert (D)	12+2
4. Chris Harris (GB)	12+1
5. Vaclav Milik (CZ)	10
6. Andreas Jonsson (S)	10
7. Linus Sundström (S)	10
8. Bartosz Smektała (PL)	9
9. Rohan Tungate (AUS)	8
10. Nicolas Covatti (I)	7

SPEEDWAY-WM

Qualifikation Slangerup (DK), 19.05.

1. Krzysztof Kasprzak (PL)	13 Punkte
2. Jack Holder (AUS)	12
3. Niels Kristian Iversen (DK)	11
4. Robert Lambert (GB)	10
5. Brady Kurtz (AUS)	10
6. Timo Lahti (FIN)	10
7. Jacob Thorssell (S)	8
8. Mikkel Michelsen (DK)	8
9. Kim Nilsson (S)	7
10. Lasse Fredriksen (N)	7

SPEEDWAY-WM

Qualifikation Abensberg (D), 21.05.

1. Craig Cook (GB)	14 Punkte
2. Hans Andersen (DK)	13
3. Max Fricke (AUS)	12
4. Piotr Pawlicki (PL)	11
5. Krzysztof Buczkowski (PL)	11
6. Martin Smolinski (D)	10
7. Peter Ljung (S)	8
8. Max Dilger (D)	7
12. Mark Riss (D)	4
15. Valentin Grobauer (D)	2

„Du musst in jedem Heat funktionieren“

Im 20. Jahr seiner Bahnsportkarriere wurde Mathieu Trésarrieu 2017 endlich Langbahn-Weltmeister. Doch der GP-Auftakt 2018 in Herxheim war für den Franzosen ein Fehlstart.

Von: **Thomas Schiffner**

Vor dir waren deine Brüder Stéphane und Sebastien im Bahnsport erfolgreich. Wie bist du dazu gekommen?

Mein Onkel fuhr Bahnrennen, mein Bruder Stéphane begann zu fahren, und ich wollte auch fahren, Motocross. Mein Vater sagte nein, fahr lieber Grasbahn, und so habe ich mit zwölf angefangen.

Du fährst schon seit zwölf Jahren Langbahn-WM. Warum dauerte es so lange bis zum WM-Titel letztes Jahr?

Als ich 2007 in meiner zweiten WM-Saison Dritter wurde, habe ich mir am Saisonende eine schwere Knieverletzung zugezogen. Dadurch habe ich fast zwei Jahre verloren.



Mathieu Trésarrieu

Geburtstag: 02.03.1986

Geburtsort: Bordeaux (F)

Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE

2006: Langbahn-WM Platz 5

2007: Langbahn-WM Platz 3

2008: verletzt

2009: Langbahn-WM Platz 8

2010: Langbahn-WM Platz 6,

Team-Vizeweltmeister

2011: Langbahn-WM Platz 5

2013: Langbahn-WM Platz 7,

Team-Vizeweltmeister

2014: Langbahn-WM Platz 5

2016: Langbahn-WM Platz 3

2017: Langbahn-Weltmeister,

Team-Vizeweltmeister

2018: Langbahn-WM z. 21. Platz 7

Hobbys: Motocross, BMX



Nach 20 Jahren erster französischer Weltmeister: Mathieu Trésarrieu

„Speedway musste ich aufhören, ich muss auf meine Zukunft schauen.“

Mathieu Trésarrieu

Bei uns sagt man, die Franzosen können Grasbahn fahren, aber keine Langbahn. Stimmt das, und warum ist das bei dir anders?

Ja, ich musste das lernen, weil wir in Frankreich keine Sandbahnen haben. Ich habe mich immer auf den Bahnen intensiv mit dem Setup beschäftigt und habe von Rennen zu Rennen dazugelernt. Je mehr du fährst, desto mehr lernst du, wenn du darauf fokussiert bist.

War es letztes Jahr einfacher zu gewinnen, weil die Topfahrer wie Erik Riss oder Joonas Kylmäkorpi nicht mehr da waren?

Natürlich fehlten starke Fahrer. Ich ergriff die Gelegenheit, aber es bleibt schwierig, Weltmeister zu werden, denn du musst in jedem Heat vom Start weg funktionieren. Es dauert nur vier Runden, und da kann jeder Fahrer vorn sein.

Kann man vom Bahnsport in Frankreich leben?

Nein, ich arbeite als Klempner. Ich bin drei Jahre lang Speedway in England gefahren. Es ging schnell voran, aber ich hatte wenig Geld und musste mit Standardmaterial fahren. Ich hörte dann auf, denn ich musste auf meine Zukunft schauen.

Warum der schwache WM-Start in Herxheim?

Ich fühlte mich wohl auf der Bahn, aber im dritten Lauf ging das Getriebe kaputt und ich musste das Bike wechseln. Der Motor war kalt, das Setup hat nicht gestimmt. Einen Lauf musste ich im Schlamm komplett im Blindflug fahren. ■

NACHRICHTEN

ELI TOMAC GEWINNT US-AUFTAKT

Wie die letzten Läufe zur Supercross-WM dominierte Eli Tomac auch den ersten Lauf der US-amerikanischen MX Open in Hangtown. Der Kawasaki-Star gewann beide Heats vor SX-Vizeweltmeister Marvin Musquin und Yamaha-Mann Justin Barcia. SX-Weltmeister Jason Anderson (Husqvarna) musste sich auf der klassischen Strecke mit den Plätzen 4 und 6 zufriedengeben. Gespannt waren alle auf den ersten Auftritt von Ken Roczen (Honda) nach seiner schweren Verletzung am 10. Februar in San Diego. Der Thüringer, der weiterhin über Schmerzen in seiner gebrochenen Hand klagt, kam auf die Plätze 6 und 16. In Moto 2 fiel er vom zeitweise dritten Platz zurück.

WMX: LARISSA PAPANMEIER AUF P3

Courtney Duncan kehrte an den Ort ihrer Kollision mit einer Fotografin vor zwei Jahren zurück, um ihre Führung in der Frauen-WM zu festigen. Die 22-jährige Neuseeländerin gewann beide Läufe in Teutschenthal vor Kiara Fontanesi, während Larissa Papanmeier sich mit Platz 3 zufriedengeben musste. Zur WM-Halbzeit fehlen der Westfälin 15 WM-Punkte zu Duncan. Steffi Laier und Anne Borchers sind nach Top-Ten-Platzierungen WM-Fünfte bzw. Achte.

ENDURO-EM: BATTIG BLEIBT VORN

Auch beim 2. Lauf der Enduro-EM im rumänischen Bacau konnte Alessandro Battig (I) seine Führung in der Overall-Meisterschaft verteidigen. Am Samstag hatte der Kawasaki-Fahrer allerdings Probleme in einer schwierigen Auffahrt, wo die Spur von anderen Fahrern blockiert war. Er verlor so viel Zeit, dass er nur Sechster wurde. Am zweiten Tag revanchierte er sich mit einem erneuten Tages-Gesamtsieg. Schnellster Deutscher war Robert Riedel auf KTM, der mit zwei dritten Plätzen in der 250er-Viertakt-Klasse erstmals auf ein EM-Podium steigen durfte.

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



640i Coupe, EZ 5/2011, 15000 km, 320 PS, LED, B&O, Kamera v/h, Service neu, SH, VB 39.500,-. Tel. 0160/90257515, yo_charly@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44175

Land Rover



Sport V8 SE mit BMW-Technik, EZ 11/2004, 202000 km, 220 kW, Scheckh., Sportpaket, grau foliert, 12.999,- € Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44240

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



SL 500 R129, EZ 3/2000, ca. 26500 km, 225 kW (306 PS), schwarz mit hellgrauem Leder. Sammlerstück für Kenner mit nachweisbarer Laufleistung und Historie. Vollkommen rostfreies Auto aus Texas, es hat niemals Schnee bzw. Salz gesehen. Vollausstattung: kpl. AMG-Ausstattung incl. Räder, Reifen neu, Bose-Soundsystem, el. Sitze mit Memory, Sitzhg., etc. Fzg. wurde im Herbst 2017 aus Texas nach D eingeführt u. hier zugelassen. Preis 32.900,-. Tel. 0171/6251440, SL500.R129@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44275

Mini

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

Porsche

981 BOXSTER S/Cayman S, GT4

265 bis 345 kW, Hubr. bis zu 4,0 l

TÜV-Eintrag - Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

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

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

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

**Jetzt online
abonnieren!**

■ Leser werben Leser ■ Testabos
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo



750Li xDrive Edition Exclusiv, EZ 02/2017, 7500 km, 330 kW (448 PS), schwarz, Leder Rauchweiß, Inzahlung möglich, UVPE ca. 190.000,-, wie neu, 99.500,- € (MwSt.awb.) SAVEX GmbH, Stettiner Str. 25 A, 76139 Karlsruhe, Tel. 0721-3545470, www.savex.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44165

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Jaguar

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

Mercedes

VANSPO RTS.D E F
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



CITAN CP LINE „CP LINE“ - HARTMANN
Citan 111 CDI, EZ 05/2016, ca. 13144 km, Aerodynamikpaket CP LINE (Front-, Seiten-, Heckspoiler), 18 Zoll Alu-Sportrad-satz MILO 1 mit Bereifung 225/40/R18, Euro 6, Klima, Panoramadach, NAVI, Rückfahrkamera, Hecktüren, Dachreling und vieles mehr... 21.090,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.D E F by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44195



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

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

Mercedes E400 AMG 4matic, EZ
9/2017, 20000 km, 245 kW (333 PS),
Leder, Navi, Tel., Klima, SD, SHZ, Nr-
Fzg., VB 58.500,- EUR (MwSt. awb.) Tel.
0174-5408355

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44249

VANSPO RTS.D E F
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



**Gentleman „V 250 - HARTMANN VP
Spirit“**, EZ 03/2015, ca. 33468 km, flint-
grau-met., einzigartig im Auftritt, Front-
spoilerlippe, Sportfahrwerk -30 mm (kom-
fortabel), 19 Zoll Alu-Radsatz LUND2,
mattschwarze Seitenrohre, Leistungsstei-
gerung, V8 Soundmodul u.v.m., Edition
mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6 Gr. I,
Standhg., NAVI, 2x Schiebetur, Klima,
uvm. 44.049,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie
gerne unser ausführliches Exposé an:
am@vansports.de VANSPO RTS.D E F by
Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH,
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24
(Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44198

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 2550

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

www.Rennsportshop.com

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

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

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
 TEL. 06281/518 - 58, FAX - 59



BMW M3 E46 (VLN, 24h spezial). Info www.cybase.de/verkauf.pdf

Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.
Service - Verkauf - Beratung
bsa CORSE
 TECHNOLOGY FOR SPORT
 e-mail: info@bsa-corse.de

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

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

MOTOR SPORT aktuell Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Tesla



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

Toyota



TRD GT86 Komp. 440 PS / alles TÜV, EZ 3/2014, 25000 km, 321 kW (436 PS), weiß, Alcantara, SH, NAV, Klima, Xenon, TRD Rennfahrwerk & TRD 6 Kolben-Bremsanlage, TRD Komplettausstattung, 44.990,- EUR.
frank@albrecht-privat.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 44286

Volvo

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

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

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



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

Geschäftsverbindungen

BestWater

 Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für unsere Vertriebspartner! Tel. 01523/3752139, 168@bestwater.de H

Veranstaltungen

Motorsport A-Lizenz Trainings
<http://www.in4vent.com> H

Freies Fahren am Salzburgring für BMW Old- und Youngtimer am 10. August 2018, 0151/67719096 oder unter: www.msc-simbach.de

Verschiedenes

LOGO in Garn
 Aufnäher, Direktbestückung, ab 1 Stck., Liefern von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Tel. 05021/62198, www.logo-in-garn.de H

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,-€; + 20-25% Leistung und Drehmoment. www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

Versicherungen

RENNKASKO.DE

RENNSPORT clickvers.de
VERSICHERUNGEN
 CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
 Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung
 Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
 Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Tim Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzner
 sgranzner@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 15 22
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkai 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
 Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

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

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

Leserbriefe

Neuer Frontflügel für die Katz

Zu F1-Regeländerungen 2019
 MSa 21/2018

Den Frontflügel zu reduzieren ist der richtige Weg, um Überholen wieder leichter zu machen. Wenn man aber eine Reduzierung der Elementzahl und -höhe wieder durch Verbreiterung des Flügels ausgleicht, ist alles für die sprichwörtliche Katz. Den Frontflügel in seiner Gesamtwirkung zu reduzieren ist angesagt! Wenn danach die Balance durch Reduktion des Abtriebs am Restfahrzeug wiederhergestellt ist und der Frontflügel dann in verwirbelte Luft gerät, ist die Verschlechterung der Balance, welche das Heranfahen erschwert, verringert! Und das sollte das Ziel sein. Überholen zu vereinfachen, ist nur über eine Reduzierung des Abtriebs an der Front zu erreichen. Damit muss dann der Balance zuliebe der Antrieb des restlichen Autos (freiwillig) reduziert werden. Wenn man unbedingt die F1 als schnellste Autoformel erhalten will, muss man halt alle Formeln (Monoposti, Langstrecke, Tourenwagen) aerodynamisch einbremsen – was auch dort das Überholen erleichtern und das Spektakel erhöhen wird!

Erich Wackernell,
 per E-Mail

Dank für die Arbeit der Sportwarte

Zur DTM Lausitzring
 MSa 23/2018

Im Rahmen des FIA Volunteers Weekend hatten die Sportwarte der DTM auf dem Lausitzring ein ganz besonderes Erlebnis. Am Samstagabend kam die Rennleitung mit Bruno Spengler zu den Streckenposten auf den Camping-

BILD DER WOCHE



Die DTM-Streckenposten bekamen überraschend Besuch von Bruno Spengler

platz. Sie bedankten sich für die Arbeit bei den Streckenposten, ohne deren ehrenamtlichen Einsatz kein Rennen stattfinden würde. Bruno hat sich danach viel Zeit genommen, um Autogramme zu geben und Fragen der Sportwarte zu beantworten (siehe Bild der Woche). Das war mal eine gelungene Aktion, die so viel zu selten stattfindet. Die Sportwarte haben es verdient, so gewürdigt zu werden.

Toni Rycer,
 D-01920 Schönau

Amateurteams nur noch geduldet

Zum 24h-Rennen Nürburgring
 MSa 22/2018

Nachdem RTL Nitro und Vodafone Livestream es schon nicht fertiggebracht haben, wenigstens über den Start der dritten Startgruppe („Resterampe, Staffage, Feldauffüller“) zu berichten, lassen Sie in Ihren Klassenergebnissen die SP 4 gleich mal ganz unter den Tisch fallen! Das Team um Carsten Meurer aus Welcherath

hat hier mit zwei 24h-Neulingen in einem 10 Jahre jungen Serien(gebraucht)wagen, unterstützt von einem knapp 64-jährigen DMSB-Lizenz-Instruktor, einen blitzsauberen Klassensieg und 89. Gesamtrang ohne einen einzigen Kratzer oder außerplanmäßigen Boxenhalt herausgefahren. Wenn wir wenigen echten Privat- und Amateurteams mittlerweile nur noch „geduldet“ werden, sollte doch zumindest die schreibende Fachzunft deren Leistung(en) anerkennen und würdigen. Ansonsten zeigt der von Herrn Schurig diesmal erstaunlich „weichgespülte“ Kommentar sachlich leider eine gefährliche Tendenz absolut richtig auf.

Martin Dose,
 D-65329 Burg Hohenstein

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.

1.–3. Juni:
 15./16. Juni:
 23. Juni:

Hockenheimring: sport auto High-Performance Days
 ADAC Rallye Masters: Rallye Stewwedder Berg
 VLN Rennen 3: 60. ADAC ACAS H&R-Cup

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 24. Mai

14.55	Formel 1 Monte Carlo, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1
16.30	TCR Europe Zandvoort, die Rennen (Wh.)	motorsport.tv

Freitag, 25. Mai

ab 10.00	WTCR Zandvoort, 2. & 3. Rennen (Wh.)	Eurosport 1
11.00	Formel E, ePrix Berlin (Wh.)	Eurosport 1
11.25	Formel 2 Monte Carlo, Hauptrennen LIVE	Sport 1+
12.45	Porsche GT Magazin	Sport 1+
14.00	Porsche Supercup Barcelona (Wh.)	motorsport.tv
ab 17.50	Formel 4 Lausitzring, die Rennen (Wh.)	Sport 1+
ab 22.00	WRC Portugal, Live & Power Stage (Wh.)	Sport 1+

Samstag, 26. Mai

08.40	NASCAR All-Star-Rennen Charlotte (Aufz.)	Motorvision TV
14.00	Formel 1 Monte Carlo, FP3 (Zus.)	RTL
14.45	Formel 1 Monte Carlo, Qualifying LIVE	RTL
14.55	Formel 1 Monte Carlo, Qualifying LIVE	ORF1/SRF2
17.00	Formel 2 Monte Carlo, Sprintrennen LIVE	Sport 1+

Sonntag, 27. Mai

07.30	DRM/Rallye Masters, Sachsen (Zus.)	N-TV
09.30	Rallye-WM Portugal, Best of	motorsport.tv
10.15	Porsche Supercup, Monaco LIVE	Eurosport 2
13.45	F1 Monte Carlo, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1
14.15	F1 Monte Carlo, Vorber. & Rennen LIVE	RTL
14.45	F1 Monte Carlo, Vorber. & Rennen LIVE	SRF info
15.00	Rallycross-WM, Silverstone LIVE	Pro 7 FUN
16.05	IndyCar, Indy500 Quali (Zus.)	Sport 1 US
17.00	IndyCar, Indy500 Rennen LIVE	Sport 1 US
18.15	IndyCar, Indy500 Rennen LIVE	Sport 1
18.20	F1 Monte Carlo, Rennen kompakt	N-TV
22.30	Porsche Supercup, Monaco (Aufz.)	Eurosport 1
23.30	NASCAR Cup, Charlotte LIVE	Motorvision TV

Montag, 28. Mai

04.05	F1 Monte Carlo, Rennen (Wh.)	ORF 1
20.15	IndyCar, Indy500 Rennen (Wh.)	Sport 1 US

Motorrad

Donnerstag, 24. Mai

23.30	Superbike-WM Imola, Highlights	motorsport.tv
-------	--------------------------------	---------------

Freitag, 25. Mai

05.00	MXGP-WM Teutschenthal (Wh.)	motorsport.tv
15.15	MX2-WM Teutschenthal (Wh.)	motorsport.tv
17.00	Supermoto-EM, Valencia (Zus.)	motorsport.tv

Samstag, 26. Mai

14.40	SBK-WM Donington, 1. Rennen LIVE	Servus TV
20.30	SBK-WM Donington, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1

Sonntag, 27. Mai

14.05	Enduro, Extreme XL Lagares (Zus.)	Servus TV
14.40	SBK-WM Donington, 2. Rennen LIVE	Servus TV
16.00	Eisspeedway-WM, Heerenveen (Wh.)	motorsport.tv
23.00	SSP-WM Donington, Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
23.30	SBK-WM Donington, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1

Internet/Livestream

Freitag, 25. Mai

11.45	12h-Rennen Imola, Qualifying LIVE	24hseries.com
ca. 15.00	12h-Rennen Imola, Rennen 1. Teil LIVE	24hseries.com

Samstag, 26. Mai

ca. 11.15	12h-Rennen Imola, Rennen 2. Teil LIVE	24hseries.com
-----------	--	---------------

Sonntag, 27. Mai

15.00	Rallycross-WM, Silverstone LIVE www.fiaworldrallycross.com	
-------	--	--

Vorschau



Formel 1 Grand Prix von Monaco: Wer gewinnt den Stadtkurs-Klassiker?



102. Auflage des Indy 500: Wer gewinnt den Klassiker unter den Ovalrennen?



SBK-WM Donington: Wer kann Jonathan Rea bei seinem Heimspiel stoppen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

25./26.05.	Rallye Masters/DRM, Sachsen Rallye	D
25./26.05.	24h Series, 12h-Rennen Imola	I
26./27.05.	Truck-EM, Misano	I
27.05.	Formel 1, Monte Carlo (+ F2/F. Renault/Supercup)	MC
27.05.	Rallycross-WM, Silverstone	GB
27.05.	IndyCar Series, Indianapolis 500/Indiana	USA
27.05.	NASCAR Cup Series, Charlotte/North Carolina	USA

Motorrad

26./27.5.	Superbike-/Supersport-WM, Donington Park	GB
26.5.-8.6.	Isle of Man, Tourist Trophy	GBM
26.5.	Speedway GP, Prag	CZ
27.5.	ADAC MX Masters, Mölln	D
27.5.	Seitenwagen-Pokal, Osnabrück	D
27.5.	Best-Pairs-EM, Debrecen	H

XPB

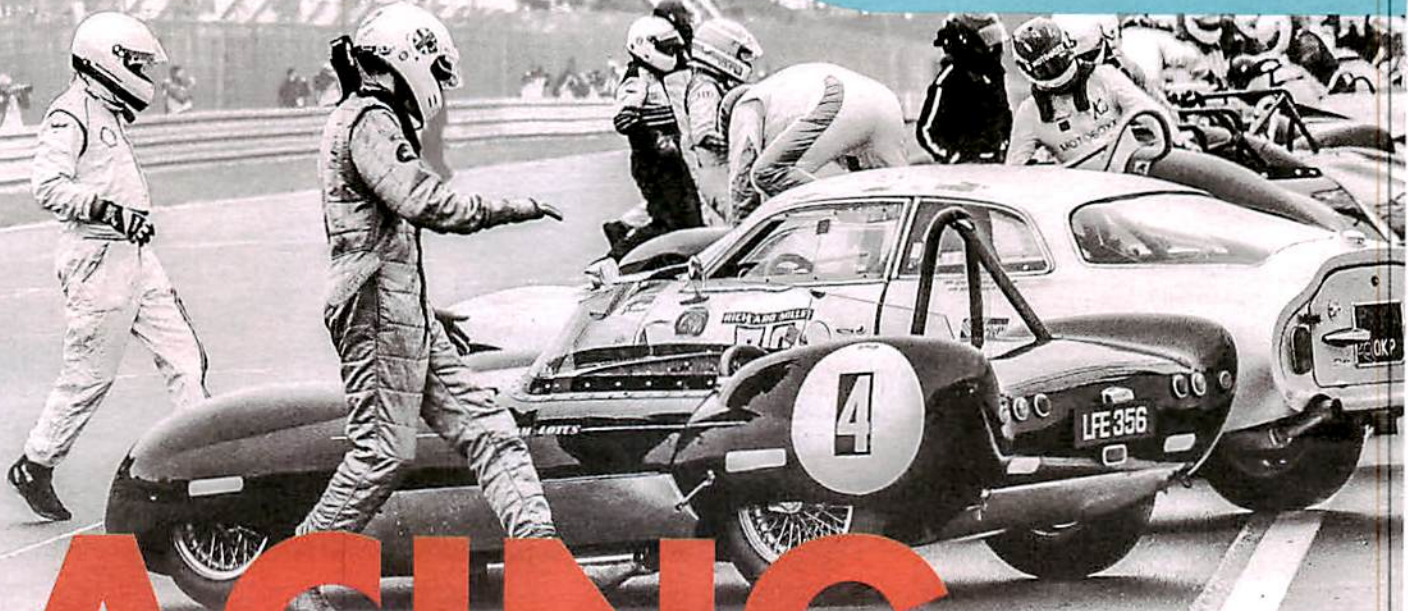
INDYCAR

KAWASAKI

BIS ZUM 30.06.2018 TICKETS BESTELLEN UND 20 % SPAREN!
TICKETS UNTER: 0180 5311210* ODER WWW.AVD-OGP.DE

46. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

Faszinierende Motorsport-Zeitreise
Offenes Fahrerlager und über 20 Rennen
Historische Boliden aus FIA Masters F1,
Sportwagen-WM und DTM



RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 10.-12.08.2018

Partner und Sponsoren



In Zusammenarbeit mit



Medienpartner

Motor
Klassik



Automobilclub
von Deutschland

Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen. *(0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)