

# MOTORSPORT aktuell

€2,00 / Österreich €2,10 / Spanien, Italien €2,70 /  
Kan. Inseln €2,80 / Benelux €2,30

**Rallycross-WM**  
Zweiter Sieg für Leader  
Mattias Ekström S. 24



**MotoGP**  
Die nächste Stufe bei  
KTM ist gezündet S. 25

**DTM**  
Interview mit Hans  
Werner Aufrecht S. 21

**Superbike-WM**  
Haydens erster Sieg,  
Rea verlängert S. 30

**IndyCar**  
Pagenaud siegt zum  
dritten Mal in Serie S. 14

**Panorama**  
DTC: Mit neuen Ideen  
zu altem Glanz? S. 42

Vorteil für MOTORSPORT aktuell-Abonnenten:  
**Montag auf dem iPad.  
Dienstag in der Post.**  
[www.motorsport-aktuell.com](http://www.motorsport-aktuell.com)



**Formel 1**  
Sensationssieger  
Max Verstappen S. 6



**MotoGP**  
Interview mit  
Aufsteiger Folger S. 26

**Formel 1: Silber crasht in der ersten Runde beim Spanien-GP**

# MERCEDES IM ELENDE



Der Spanien-GP war an Spannung und Action kaum zu überbieten. Die Kollision der beiden Mercedes nach nur einem Kilometer war der Höhepunkte eines Ren-

nens, das mit einem sensationellen Sieg von Max Verstappen im Red Bull endete. Doch warum kam es zum Crash der Silbernen? Und wer trägt die Schuld? **ab S. 4**

## LIEBE LESER!

Jünger war noch keiner. Und wird es wohl auch nie einer sein. Max Verstappen hat mit 18 Jahren und 228 Tagen seinen ersten Grand Prix gewonnen (ab Seite 5). Klar hat er dabei von der Kollision der beiden Mercedes profitiert. Wären sich die silbernen Streithähne nicht in die Kisten gefahren, wäre der junge Niederländer bei seinem Debütrennen für Red Bull wahrscheinlich «nur» Dritter geworden. Auch das wäre eine feine Leistung gewesen. Aber so trumpfte das Formel-1-Küken ganz groß auf und hielt beide Ferrari und den eigenen Teamkollegen über die komplette Distanz in Schach. Verstappens Erfolg hat Erinnerungen an Monza 2008 geweckt. Als Sebastian Vettel (aus dem Nichts) seinen ersten GP-Sieg mit Toro Rosso feierte. Auch Verstappen wird, wenn alles normal läuft, einmal ein ganz Großer werden. Die Anlagen dafür sind da. Und sein Sieg beim GP von Spanien war erst der Anfang. Nicht so wie damals Pastor Maldonado. Der gewann 2012 ebenfalls in Barcelona – auch er im 24. Anlauf. Doch danach kam nichts mehr. Außer ein paar haarsträubenden Crashes.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger  
Chef vom Dienst



WER? Max Verstappen (NL)  
WO? Barcelona (E)

WAS? Jüngster GP-Sieger aller  
Zeiten mit 18 Jahren, 228 Tagen



WER? Danica Patrick (USA)  
WO? Dover (USA)

WAS? Die First Lady des US-Rennsports erlebte schon viele heiße  
Momente im Cockpit. Den wird sie auch nicht so schnell vergessen



WER? Davy Jeanney (F)  
WO? Mettet (B)

WAS? Auch der dritte Rallycross-WM-Lauf in Belgien bot wieder  
allerhand Action und Spannung – mittendrin die Red-Bull-Peugeot

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

Formel 1: Die Luftdruck-  
Debatte; DTM: Absichten statt  
Entscheidungen S. 3

! FORMEL 1 Der Mercedes-  
Schlamassel S. 4

! FORMEL 1 Taktikspielchen  
von Red Bull und Ferrari S. 5

! FORMEL 1 Wie Verstappen  
Red Bull träumen lässt S. 6

FORMEL 1 Was bei McLaren  
und Force India anders ist S. 8

FORMEL 1 Button hofft auf  
einen Monaco-Exploit S. 10

LANGSTRECKEN-WM  
Toyota Ohnmacht S. 18

! DTM Interview mit Hans  
Werner Aufrecht S. 21

VLN BMW schockt die  
Konkurrenz S. 22

! RALLYCROSS-WM  
Ekström siegt weiter S. 24

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

! MotoGP: KTM zündet  
neue Stufe; Geht Viñales zu  
Yamaha und Rossi? S. 25

! MOTOGP Folgers Plan für  
die Königsklasse S. 26

MOTOGP Suzukis geniale  
Kombination S. 28

! SUPERBIKE-WM Premie-  
rensiieg für Hayden S. 30

MOTOCROSS-WM Cairoli's  
starke Aufholjagd S. 34

SPEEDWAY Riss will auf  
Umwegen zum WM-Titel S. 37

## PANORAMA

AUTOMOBIL Caffis «his-  
torischer Monaco-Sieg S. 40

AUTOMOBIL Wie sich der  
DTC gemacht hat S. 42

AUTOMOBIL 100. Indy 500  
– Teil 2: Die Autos S. 44

BOXENGEFLÜSTER Achtung  
Fan-Shop; Namen & Nach-  
richten; Leserbrief S. 46

IMPRESSUM S. 47

SERVICE Termine, TV-Pro-  
gramm, MSA-Tipp S. 47

! = Titelt Themen

## Fotos Titelseite:

LAT

## KONTAKT

MOTORSPORT aktuell

«Leserbriefe»

70162 Stuttgart

E-Mail: msa-lesertribune@  
motorpresse.de

www.motorsport-aktuell.com

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

## Formel 1

# Was wird da getrickt?

Von MICHAEL SCHMIDT

**Die FIA macht Druck. Die Tricksereien mit dem Reifendruck sollen so schnell wie möglich unterbunden werden. Doch was tun, wenn die Maßnahmen legal sind? Es gibt nur eine Lösung: Noch in dieser Saison sollen die Drücke, die während der Fahrt gemessen werden, relevant sein.**

Der erste Verdacht formulierte sich in einer Frage: Warum schreibt Pirelli für die Vorderreifen immer höhere Luftdrücke vor? In Shanghai und Sotchi wurde ein Startdruck von 23 PSI an der Vorderachse gefordert. Auf die Frage gibt es zwei Antworten: Noch nie haben die Autos so viel Abtrieb an der Vorderachse generiert. Pirelli wollte sich gegen 100 Kilogramm mehr Anpressdruck einfach schützen.

Es gibt aber noch einen Grund, warum die Startdrücke in die Höhe schossen. Die Teams haben Techniken entwickelt, dass der Startdruck im Fahrbetrieb nicht mehr so stark ansteigt, wie es aufgrund der Erwärmung des Reifens eigentlich sein müsste. Normal wäre ein Anstieg um 1,5 PSI. Zunächst ging man davon aus, dass einige Teams den Startdruck praktisch halten können. Doch seit Russland weiß man, dass auf diesem Gebiet noch viel mehr getrickt wird.

In Spanien weitete sich die Reifendruck-Affäre nun aus. Einige Teams geben inzwi-



Pirelli und die Reifendrucke: Ein heiss diskutiertes Thema in der F1

schen sogar zu, dass sie in der Lage sind, die vorgeschriebenen Mindestdrücke vorne wie hinten im Fahrbetrieb nicht weiter ansteigen zu lassen. Toro Rosso und Force India zählen sich dazu. Aber sowohl James Key als auch Andy Green bestreiten, dass sie es schaffen, den Druck abzusenken.

Sie würden es gerne, doch dazu braucht es aufwendige und teure Modifikationen an den Felgen. «Der große Vorteil

ist gar nicht so sehr die Rundenzeit», sagt Force India-Technikchef Green. «Die Reifenabnutzung ist deutlich geringer, weil sich die Auflagefläche vergrößert. Deshalb ist der Vorteil im Rennen viel größer als im Training.»

## Trick mit der Felgen-Kühlung

Der FIA sind die Hände gebunden. Sie misst die Drücke im Stand, wenn die Reifen aus den Heizdecken kommen. Sie sieht

anhand der Drucksensordaten der Teams, dass mindestens zwei Teams in der Lage sind, diese Mindestwerte zu unterschreiten. Das widerspricht zwar dem Geist des Reglements, ist aber im juristischen Sinne völlig legal.

Die Felgen sind so mit Ventilatoren und Luftauslässen bestückt, dass sie die Bremswärme effizient ableiten und sich selbst und die Reifen nicht weiter aufheizen. Und sollte es erwünscht sein, die Temperatur und damit den Druck zu erhöhen, kann der Fahrer das über die Bremsbalance steuern.

McLaren und Ferrari laufen Sturm gegen diese Tricksereien. Im Visier sind angeblich Mercedes und Williams. Dort wird dementiert. Red Bull antwortet gar nicht auf Verdächtigungen. Warum den anderen auch einen Wettbewerbsvorteil auf die Nase binden?

Die FIA-Techniker haben in einer Sitzung beschlossen, dem Spuk so schnell wie möglich ein Ende zu setzen – indem die von den Sensoren ermittelten Drücke relevant sind und nicht mehr der Startdruck. Das Problem dabei: Die elf Teams benutzen vier unterschiedliche Drucksensoren. Die müssen erst einmal alle individuell kalibriert werden, um verlässliche Werte zu erhalten.

Die Verpflichtung auf ein einheitliches System würde zu lange dauern. Die FIA müsste erst eine Ausschreibung in Gang setzen. «So lange wollen wir nicht warten», sagte ein FIA-Mann. ♦

## Formel 1

# Entscheidung bis Monaco?

Die Formel-1-Teams arbeiten erst mit halber Kraft an den Autos für 2017. Zwar hat die FIA das technische Reglement für 2017 schon auf ihrer Website ([www.fia.com](http://www.fia.com)) veröffentlicht. Aber ein wichtiges Detail fehlt: Kommt der Cockpitschutz? Und wenn ja, in welcher Form?

Die Konstrukteure wollen vom Weltverband so schnell wie möglich eine Antwort. Die ursprüngliche Entscheidungsfrist vom Juli ist ihnen zu spät. FIA-Rennleiter Charlie Whiting will bei der nächsten Sitzung der technischen Arbeitsgruppe Antworten geben. Danach muss der Vorschlag aber noch durch die F1-Kommission. Wenn er nicht einstimmig angenommen würde, müsste die FIA den Cockpitschutz unter Sicherheitsaspekten durchdrücken. Die FIA hat versprochen: Bis Monaco soll Klarheit herrschen.

Zur Auswahl stehen der Heiligenschein (Halo), das von Red Bull entworfene Canopy (Schutzscheibe) plus eine dritte Variante (ähnlich dem Halo), die die FIA diesen Monat noch ausgiebigen Tests unterziehen wird. ♦ MS



Canopy: Die Red-Bull-Variante

## DTM

# Absichten statt Entscheidungen

Wie in MSA angekündigt, fand am vergangenen Mittwoch in Tokio das fünfte Treffen des sogenannten Steering Committee mit Vertretern der japanischen Super-GT-Promotoren, dem DTM-Vermarkter ITR und allen beteiligten Herstellern aus Japan (Honda, Nissan, Toyota) sowie Deutschland (Audi, BMW, Mercedes-Benz) statt.

«Wir haben einen weiteren Schritt im Hinblick auf die Harmonisierung des Reglements gemacht und dabei auch die nächsten Meilensteine defi-

niert», erklärt DTM-Chef Hans Werner Aufrecht. «Dabei ist es uns gelungen, den Weg entlang der beiden Hauptziele Kostenreduzierung und geografischen Expansion der Marketing-Aktivitäten zu beschreiben.»

## Gemeinsame Absicht erneuert

Bei dem Meeting wurde eine gemeinsame Absichtserklärung verabschiedet, wonach das Reglement der zukünftigen «Class One» bis September 2017 erarbeitet und der Öffentlichkeit präsentiert werden soll. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass das Steering Committee laut einer offiziellen ITR-

Pressemitteilung bereits im Juli 2013 identische Regeln für die Saison 2017 vereinbart hatte.

Und nach dem vierten Treffen im Mai 2015 hieß es ebenfalls offiziell, man habe «wegweisende Entscheidungen getroffen», u. a. bezüglich des ab 2017 geplanten Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotors mit rund 600 PS, der aus Kostengründen (siehe Interview mit Aufrecht auf Seite 21) nun aber nicht zum Einsatz kommt. Immerhin erneuerten alle beteiligten Hersteller und Serienvermarkter ihre Absicht, aktiv an der gemeinsamen Zukunft (ohne Amerikaner?) zu arbeiten. ♦ AW



In Japan Absichten erneuert: Sportchefs der drei DTM-Hersteller

Albtraum für Mercedes:  
Hamilton neben seinem  
kaputten Silberfeil



Mercedes

# Was für ein Schlammassel!



Hamilton hat sich bereits gedreht – gleich reißt er Rosberg mit



Hamilton hat Rosberg getroffen – beide drehen sich von der Piste



Hamilton und Rosberg im Kies – beide Autos sind beschädigt



Am Haken – Rosbergs demolierter Silberfeil wird abtransportiert

Von MICHAEL SCHMIDT

**Was für ein Krimi! Der Spanien-GP endete für die Mercedes-Piloten nach einem Kilometer im Kiesbett. Die Rennleitung sagt zum Crash zwischen Nico Rosberg und Lewis Hamilton: Normaler Rennunfall. Doch ausgelöst hat die Kollision eine Technikpanne.**

Die Mercedes-Vorstände Dieter Zetsche und Thomas Weber konnten in der Garage nur noch den Kopf schütteln. Es ist das Horror-Szenario für Mercedes. Nico Rosberg und Lewis Hamilton krachten nach einem Kilometer auf der Anfahrt zu Turn 4 zusammen und landeten im Kiesbett. Hamilton hatte Rosberg innen attackiert. Der WM-Leader machte früh die Tür zu, sodass Hamilton nur noch der Ausweg durch die Wiese blieb. Dort stellte sich der Silberfeil mit der Nummer 44 quer und räumte auf seinem Sturzflug auch das Schwesterauto ab.

Die Fahrer behielten bis zu ihrer Rückkehr in den Mercedes-Technik-Truck die Helme auf. Keiner sollte sehen, wie es unter der Kopfbedeckung kochte. Nacheinander enternte die Mercedes-Führung den Besprechungsraum. Zuerst Teamchef Toto Wolff und Technikboss Paddy Lowe, dann Niki Lauda.

## Plötzlich fehlten 160 PS

Der Mercedes-Außenminister hatte in einem Schnellurteil Hamilton die Schuld für die Kollision gegeben. «Es war ganz klar der Fehler von Lewis. Das muss Konsequenzen haben», wetterte Lauda. Doch so einfach lagen die Dinge nicht. Es war ganz offensichtlich, dass Hamilton deutlich schneller aus der dritten Kurve kam. Und das nicht nur, weil er nach Rosbergs Überraschungs-Coup am Ende der Zielgeraden die bessere Linie in den Kurven 2 und 3 hatte.

Doch als Rosberg auf die kurze Gerade zwischen den Kurven 3 und 4 einbog, spürte er einen Leistungsverlust. Und Hamilton wusste das, weil an Nicos Mercedes das Rücklicht blinkte. Ein untrügliches Zeichen dafür, dass der Mercedes V6-Turbo in die De-Rating-Phase übergegangen war (wie bei Esteban Gutiérrez in Australien). Dabei wird die Batterie geladen, und der Elektromotor liefert keinen Saft mehr. Dem Fahrer fehlen plötzlich 160 PS. Rosberg war am Messpunkt nur 245,5 km/h schnell. Später im Rennen haben die Besten die Stelle mit über 270 km/h passiert.

Hamilton kam mit einem Überschuss von 17 km/h aus der Kurve und musste im Bruchteil einer Sekunde eine Entscheidung treffen: Links oder rechts? «Der Speed-Unterschied war fast so groß wie bei einem offenen DRS. Ich

habe mich für die Innenseite entschieden, weil dort üblicherweise zwei Wagenbreiten Platz sind. Außen bleibt dir nur Platz für ein Auto.»

Rosberg hatte das Manöver durchschaut und zog nach innen, um dem Teamkollegen keine Möglichkeit zu geben, sein Missgeschick auszunutzen: «Ich habe Lewis früh genug und klar angedeutet, dass es da keinen Sinn macht.» Hamilton erwiderte: «Zu dem Zeitpunkt gab es kein Zurück mehr für mich.» Der Engländer war bereits mit allen vier Rädern auf dem Gras. Ein Dreher war unvermeidlich. Doch warum ging der Mercedes-Motor von Rosberg plötzlich in den Lademodus über? «Nico hat nach dem Start vom Startprogramm nicht in den Rennmodus geschaltet», erklärte Teamchef Toto Wolff. «Ich habe es versucht», erwiderte Rosberg. «Es ist aber nichts passiert.»

**Ursache Software-Fehler**

Das ist richtig und gleichzeitig falsch. Egal, welchen Knopf Rosberg in dieser Phase gedrückt hätte, es hätte nichts gebracht. Es ist deshalb auch irreführend, wenn Hamilton behauptet, er habe in Kurve 3 in den Rennmodus geschaltet, während Nico noch im Startmodus unterwegs war. Denn der Übergang in den Rennmodus erfolgt automatisch.

In den ersten 90 Sekunden nach dem Start überschreibt der FIA-Startmodus alle anderen Programme. Der Überholknopf konnte also nicht funktionieren. Der Leistungsverlust muss also ein Software-Fehler gewesen sein.

Bleibt die Frage: Wer war schuld? Die FIA bewertete die Karambolage als «race incident». Wolff sagte im Prinzip das Gleiche, allerdings mit an-

deren Worten: «Nico hatte aufgrund einer fehlerhaften Software-Einstellung einen hohen Speedverlust. Lewis sah die Lücke und stach hinein. Ich habe ihnen nach dem Rennen gesagt: Ihr sitzt im Auto, ihr habt die Verantwortung, beide Autos ins Ziel zu bringen. Das habt ihr heute nicht geschafft.»

**Entschuldigung galt nur Team**

Hamilton entschuldigte sich nach dem Vorfall. Stellte aber klar, dass seine Entschuldigung nur dem Team galt. Die volle Verantwortung wollte der Titelverteidiger nicht übernehmen. Da schwang unterschwellig der Gedanke mit: Musste mir Rosberg die Türe so zuwerfen?

Die FIA-Inspektoren haben die Sequenz Bild für Bild analysiert. Sie wollten herausfinden, ob Rosberg die Spur gewechselt hat, nachdem Hamiltons Frontflügel neben dem rechten Hinterrad des anderen Mercedes war. Die Antwort ist: Nein!

Teamintern kam man zur Ansicht, dass beide Fahrer Schuld hatten. Rosberg hat ein bisschen zu aggressiv die Türe zugeworfen, und Hamilton versuchte, in eine Lücke zu stechen, die es nicht gab. Die Datenauswertung zeigte, dass Hamilton auch kaum vom Gas ging, als er sich schon auf dem Gras befand. Er hätte sich also noch aus der Falle retten können.

Die Situation in der WM war nicht ganz unschuldig daran, dass es Hamilton mit der Brechstange versuchen musste. Er hatte den Spurt in die erste Kurve verloren und wusste, dass er jede Chance in der ersten Runde nutzen musste. Danach wäre es fast unmöglich gewesen an Rosberg vorbeizukommen, weil der Spitzenreiter immer den früheren Boxenstopp bekommt. Rosberg bestätigte das mit seiner Aussage: «Nach dem Start gehörte das Rennen mir.» ♦

**Red Bull gegen Ferrari**

**Taktik-Spielchen**

Von ANDREAS HAUPT und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Nach dem Doppelausfall der Mercedes war der Weg frei für Red Bull und Ferrari. Dabei entwickelte sich ein super spannendes Strategie-Duell um den Sieg. Den am Ende der Jüngste mit den ältesten Reifen davontrug.**

Nach dem Krieg der Sterne war beim GP von Spanien auf dem Circuit de Catalunya der Weg frei für den Zweikampf zwischen Red Bull und Ferrari. Und es sollte ein abwechslungsreiches Duell werden, bei dem bis ganz zum Schluss niemand ahnen konnte, wer der Bessere sein würde (siehe auch S. 6).

Die Strategen an den Kommandoständen splitteten jeweils die Strategien. Der zuerst führende Daniel Ricciardo wurde auf drei Stopps gesetzt. Genauso wie Sebastian Vettel. Ihre Reifenfolge: Soft (Start), Medium, Soft, Medium. Ferrari lotste seinen Star-Piloten beim dritten Boxenbesuch am Australier vorbei. Auch weil Red Bull seinen dreifachen GP-Sieger fünf Runden länger draußen ließ.

Verstappen und Räikkönen setzten dagegen auf zwei Stopps (Soft, Medium, Medium). Den letzten Besuch bei seinen Mechanikern hatte der Youngster gegen Rennmitte. Danach spulerte er im Red Bull (mit den ältesten Gummis) routiniert seine Bahnen ab. In seinem Nacken lauerte Räikkönen. Doch der Niederländer kochte den Routinier ab. Kimi konnte nicht einen einzigen Angriff setzen.

Vettel und Ricciardo konnten die Lücke nicht mehr schließen. Der Australier arbeitete sich in der Schlussphase ans Heck des Ferrari heran und attackierte sieben Runden vor dem Zielstrich. Jedoch rutschte er in Kurve 1 zu weit hinaus, und Vettel konterte. Über Funk beschwerte sich der Deutsche über die Gangart seines ehemaligen Teamkollegen, der ihn 2014 bei Red Bull entzauberte. Viel Verwerfliches war an der Aktion des Strahlemannes aus Perth jedoch nicht zu erkennen. Ricciardo meinte nach dem Rennen nur: «Viel hat nicht gefehlt. Aber es stinkt mir, dass ich den Podestplatz verpasst habe.»

**«Quantität muss nicht stets Qualität bedeuten.»**

SEBASTIAN VETTEL



mittag für Ferrari. Beide Piloten konnten die Lücke in der Weltmeisterschaft zu Mercedes verkleinern. Trotzdem war man im Lager der Roten nicht rundherum glücklich. Vor allem Räikkönen haderte: «Ich konnte ausgangs der letzten Kurve nie so nahe aufschließen, wie ich das gerne gewollt hätte.»

**Red Bull hat Ferrari eingeholt**

Schlimmer für Ferrari: Red Bull hat in Barcelona nicht nur den Sieg davongetragen. Man hat die Roten auch im Wettrüsten eingeholt. Und Red Bull legt beim Test diese Woche gleich noch nach. Respektive Motorpartner Renault. Die dritte

Ausbaustufe soll rund 35 PS mehr bringen. Das bedeutet einen Zeitgewinn von rund 0,45 Sekunden.

Noch ist nicht klar, ob Renault den neuen Motor bereits in Monaco einsetzen wird. Der Vorteil dort ist geringer. Man spricht von lediglich zwei Zehnteln. Außerdem hat Renault ein Problem. Man wird unmöglich vier neue Triebwerke bis dann fertig haben. Das würde heißen: Red Bull kriegt einen, das Werksteam den anderen. Die Frage, die sich dann stellt: Wer von den beiden Red-Bull-Kutschern kriegt den neuen Supermotor?

Fazit: Droht Ferrari im Entwicklungsrennen Boden zu verlieren? «Ich denke nicht, dass Quantität immer Qualität bedeutet», stellt sich Vettel schützend vor seine Mannschaft. «Die neuen Teile, die wir hierhergebracht haben, funktionierten, wie sie sollen.» ♦

**KOMMENTAR**

**Das Beste, was der Formel 1 passieren konnte**



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Mercedes kollidieren in der Startrunde. Und das Formel-1-Küken Max Verstappen sichert sich nach hoch spannenden 66 Runden seinen ersten Grand-Prix-Sieg. Was will das Racer-Herz mehr! Klar, für alle Silberpfeil-Anhänger war der Große Preis von Spanien ein Albtraum. Und für das Team, insbesondere die Mechaniker, eine ganz bittere Pille. Wer so viel Energie und Perfektion in seine Arbeit investiert, und dann nach 25

Sekunden Fahrzeit beide Autos im Kiesbett stecken sieht, der wird dieses Bild nicht so schnell vergessen. Doch Mercedes liegt immer noch komfortabel mit 48 Punkten Vorsprung in Führung. Und jedes einzelne Teammitglied kann stolz sein: War dies doch der erste Doppelausfall seit Australien 2011! Außerdem: Der Grand Prix von Spanien hat an der Vormachtstellung der Silbernen nichts geändert. So gesehen sind diese Kollision und der Sieg von Verstappen das Beste, was der Formel 1 überhaupt passieren konnte.



Kam nie nah genug und setzte nicht einen Angriff: Räikkönen hinter Barcelona-Sieger Verstappen

## MOMENT MAL!

## #F1istZURUECK

Zugegeben, der Hashtag ist ein bisschen kompliziert, und man kommt auch nicht gleich darauf, dass es sich dabei um den Großen Preis von Deutschland handelt. Aber man kommt ja auch nicht unbedingt darauf, dass man die stolze spanische Rennstrecke «Circuit de Catalunya» in einem Poligon Industrial, einem schönen Industriegebiet suchen muss. Dort wurden beim Europaauftakt der Formel 1 am letzten Wochenende mexikanische Ringermasken ausgeteilt, dort wurde der neue Claim von Hockenheim (samt eigener Microseite) vorgestellt. Rennstreckenbetreiber auf Kundensuche. Seit beinahe wöchentlich Propagandameldungen aus Aserbaidschan eintreffen, wird das Bühnen um Fans und Aufmerksamkeit betrieben wie ein Bundestagswahlkampf. Tatsächlich geht es ja um die Zukunft der Renn-Nation Deutschland.

Ein Kampf von Tradition gegen Spektakel. Die 78.500 Zuschauer, die von der DTM stolz bei ihrem Auftakt vermeldet worden waren, sind für Hockenheim-Geschäftsführer Georg Seiler nicht der Maßstab. Denn diese in den Sozialen Medien verhönte Zahl beziehe sich ja aufs ganze Wochenende. Und mit etwa 35.000 verkauften Drei-Tages-Tickets habe der Große Preis von Deutschland die Marke schon überschritten. Die Überlebenszone für den Veranstalter beginnt allerdings bei 60.000 Besuchern. Das eine Jahr Zwangspause für die einheimischen Fans könnte die Lust auf die Rückkehr der Formel 1 gesteigert haben. Immerhin führt jetzt ein deutscher Fahrer in einem Team mit deutscher Lizenz. Natürlich, so die indirekte Aufforderung an Sebastian Vettel, würde man noch mehr

von einem deutsch-deutschen Wettrennen um die Spitze profitieren. Die Tage, an denen ein deutscher Spitzenreiter allein genügt, sind seit Michael Schumacher vorbei.

bleibt die Kreativität bei der Preisgestaltung, Silverstone, einer der anderen großen Traditionalisten,

hat mit einer flächendeckenden Aktion großen Erfolg gehabt. Jetzt peilen die Briten sogar 150.000 Zuschauer an. Im Badischen legt man großen Wert darauf,

dass man zu den Ersten gehörte, die Sparangebote à la Deutsche Bahn aufgelegt hatten – wie die 99-Euro-Karten. Diese Kategorie ist für dieses Jahr bereits ausverkauft. Was zusätzlich locken soll, sind Autogrammbühne und Pitwalk. Das ist ja nett, aber nicht besonders innovativ. Dass die F1 in der Theorie kaum acht Stunden Asphalt-sport über drei Tage hinweg fürs viele Geld liefert, kann nur durch zusätzliche Rennen oder Einlagewettbewerbe kompensiert werden. Australien liefert da gute Ansätze, auch das Stadionrennen «Stars & Cars» im letzten Dezember in Stuttgart hat Action an den Fan gebracht.

Immerhin hat man in Hockenheim mit Rabatten für Jugendliche und freien Eintritt für Kinder unter sechs erkannt, dass der Formel 1 ein Nachwuchsproblem droht. Hockenheim hat einen Vertrag bis 2018 und würde gern verlängern – falls in diesem Jahr genügend Resonanz kommt. Denn die Hockenheimring GmbH trägt das Risiko allein. «Der Fan ist das Ausschlaggebende», sagt Seiler über eine mögliche Vertragsverlängerung, «es geht darum, dass sich alle zum GP von Deutschland bekennen. Wenn wir wollen, dass die F1 lebt, dann müssen wir alle darum kämpfen.»



Elmar Brümmer



Werben für den GP: Vettel, Rosberg, Hülkenberg &amp; Wehrlein

## Max Verstappen

## Das Wunderkind

Von ELMAR BRÜMMER

**Der Sensationssieg von Max Verstappen im ersten Rennen für Red Bull beim Großen Preis von Spanien lässt das Team aus Milton Keynes wieder von «alten Zeiten» träumen. Selbst Sebastian Vettel ist begeistert.**

Für den Kartengeber – in persona Christian Horner – kann es ein ganz angenehmes Spiel sein, das Red-Bull-Rennquartett: «Wir sind in der komfortablen Situation, vier Fahrer für vier Cockpits zur Verfügung zu haben, die wir austauschen können.» Der große Trumpf steht seit dem Europastart der Formel 1 fest: Max Verstappen. Einen Schwarzen Peter gibt es beim Pokern nicht, aber wenn, dann ist es Daniil Kwiat.

Das schnelle Tauschgeschäft von Toro Rosso zu Red Bull und

zurück mischt für die Zukunft die Karten der Formel 1 neu durch. Verstappen hat auf Anhieb aller Erwartungen übertraffen, in Training, Qualifying und Rennen – und so die nicht unumstrittene Entscheidung von Horner und Helmut Marko nachträglich mehr als gerechtfertigt. Red Bull könnte mit der Rochade tatsächlich das Fundament für den Weg zurück nach vorn gelegt haben. Am Ende des Großen Preises stehen die Plätze 1, 4, 6 und 10 für die Bullen, und natürlich der jüngste Sieger der Formel-1-Geschichte.

Verstappen ist eine außergewöhnliche Begabung, ein Jahrhunderttalent. Kategorie Schumacher, Senna, Vettel. Genau das, was Red Bull sucht, um wieder an die Meisterjahre anzuschließen und zum zweiten Mal zu beweisen, dass man im Konzern seine Champions selbst formen kann. Angeblich

ist die schnelle Beförderung mit einer Vertragsverlängerung bis 2019 verbunden, das wäre auch clever. Papa Jos hat mit den Fähigkeiten seines Sohnmannes nicht bloß kokettiert, er hat sie knallhart genutzt. Die Interessenten kamen aus Stuttgart und Maranello, Mercedes erkannte aber schnell, dem 18-Jährigen nicht viel bieten zu können. Dass die Zukunftssicherung so früh fixiert werden konnte, zeigt die Cleverness des niederländischen Duos. Aber auch Strippenzieher Horner jubilierte schon vor dem Überraschungssieg: «Max ist eine der heißesten Aktien im Feld.»

## Verstappen steigt ein wie Vettel

Blieben nach der – durchaus angemessenen – Empörung des degradierten Kwiat und einem vielversprechenden Training die üblichen Fragen: Wie kommt der Junior mit dem er-

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von CHRISTIAN EICHENBERGER und MICHAEL SCHMIDT



Der angefressene Daniil Kwiat

Der bei Red Bull degradierte Russe **Daniil Kwiat** musste sich am Donnerstag in der FIA-PK vielen Fragen stellen. Souverän wirkte er dabei nicht, was irgendwie verständlich ist. Zum Schluss hatte er die Lacher aber auf seiner Seite. Auf die Frage, wie er von seiner Zurückstufung erfuhre, antwortete der Mann aus Ufa: «**Dr. Marko** hat mich angerufen und es mir mitgeteilt. Ich hatte aber keine Zeit. Ich musste die TV-Serie «Game of Thrones» fertig schauen.»

◆◆◆  
**Nico Hülkenberg** ist einer der wenigen Fahrer, der die Dinge beim Namen nennt. Als er in Barcelona darauf angesprochen wurde, ob **Esteban Gutiérrez** nach dem Rempler beim Russland-GP auf ihn zugekommen sei, meinte der Force-India-Pilot: «Ja, er hat sich umgehend entschuldigt. Ich konnte mir die Kopfnuss also sparen.»

◆◆◆  
**Pedro de la Rosa** hat seine Rennkarriere beendet. «Ich wollte Langstrecken-WM fahren, habe aber keinen Platz gefunden», erzählt der 45-jährige Katalane. De la Rosa ist jetzt für den spanischen PayTV-Sender Movistar Experte. Der 105-fache GP-Sieger geht außerdem wieder in die Schule. «Ich mache meine Ausbildung der Wirtschaftswissenschaften fertig. Im Juli habe ich mein erstes Examen.»

◆◆◆  
**Rio Haryanto** bekam in Barcelona seinen zweiten Mercedes-Motor. Ein unplanmäßiger Wechsel. Das erste Aggregat war in Sotschi verraucht. Als Haryanto in der ersten Kurve über **Nico Hülkenbergs** Force India sprang, lief der Motor im Stand ohne Öldruck weiter. Das überlebt der beste Mercedes-Motor nicht.

◆◆◆  
**Romain Grosjean** beklagte sich am Freitag gleich zweimal lautstark am Funk über seinen Rennwagen. Das Auto sei unfahrbar, schimpfte der Haas-Pilot. «Ein Desaster in langsamen Kurven.» Teamchef **Guenter Steiner** ließ der Funkverkehr kalt. «Romain will, dass wir Fortschritte machen. Wenn er uns sagen würde, was wir hören wollen, bleiben wir dort und machen

keine Fortschritte. Wir kennen ihn ja und können seine Aussagen intern einstufen»

◆◆◆  
Im Paddock-Club war ein schneeweißer Formel-1-Simulator aufgestellt, der sich reger Beliebtheit erfreute. Befremdend war jedoch, dass man beim virtuellen Rennen nicht nur gegen **Vettel & Co** antrat, sondern auch gegen den verstorbenen **Jules Bianchi**.

◆◆◆  
Als neues Team muss man nicht nur Rennautos bauen. HaasF1 brauchte für die Europa-Rennen auch ein eigenes



Bescheiden: Haas-Motorhome

Motorhome. Die fahrbare Behausung wurde von der deutschen Firma **Bischof & Schenker** gebaut. Das Basislager des US-Teams ist eines der kleinsten Motorhomes im Fahrerlager. Als Neuling muss man sich mit einer Breite von 5,50 Meter begnügen. Das reicht aber voll und ganz.

# Max hat zugeschlagen

höhten Druck klar? Bekommt sein ohnehin schon stark ausgeprägtes Selbstbewusstsein gar noch einen weiteren Schub? Kann sich der überaus offensive junge Mann in ein System fügen und strategisch fahren? Nach 66 Runden können auf den ersten Blick alle Sorgen abgehakt werden. Und Horner erzählt, dass Verstappen gleich beim ersten Auftritt im RB 12 für ein Déjà-vu gesorgt habe, obwohl Sitzposition, Handling und Funktionsweisen des Lenkrads total unterschiedlich waren: «Es ist beeindruckend, wie cool und ruhig er im Auto ist, mit einer sehr klaren Haltung. Das erinnert mich stark an Vettel. Die Mechaniker haben mir sogar erzählt, dass er auf die gleiche Art wie Seb ins Auto einsteigt»

Entscheidend aber waren die Aktionen auf der Strecke. Er habe Kimi Räikkönen ganz bewusst immer wieder aufholen

lassen, weil er wusste, dass der Ferrari einen Tick schneller war: «Dadurch konnte ich die Lücke verwalten.» Der jüngste Fahrer im Feld hielt so den ältesten auf Distanz. Das muss man sich erst mal trauen – und dann auch so hinbekommen. Vor allem, wenn zehn Runden vor Schluss die Reifen runter sind und man plötzlich seinen Namen an Nummer 1 auf der Anzeigetafel registriert. Da greift dann die ungeheure Selbstdisziplin: «Schau nicht mehr hin, konzentrier dich, fahr das Ding nach Hause.»

Das hat er dann ja auch getan. Diese ungeheure Fähigkeit ist natürlich Talent, aber sie ist auch Ausdruck des Systems Verstappen und des Systems Red Bull – da ist einer mit aller Macht, aller Härte, allen Möglichkeiten zum Champion-Anwärter getrimmt worden. «Mein Vater ist wahrscheinlich

noch stolzer als ich», befand dann der Sieger auch – und dürfte damit recht haben. Als Manager will sich Jos Verstappen, das hatte er schon vor dem Triumph kundgetan, etwas aus dem Vordergrund zurückziehen: «Alle Aufmerksamkeit soll Max gehören.» (Anm. d. Red.: Das tut sie schon). Aber im Hintergrund wird er der wichtigste Vertraute und der Coach bleiben – der Gegenentwurf zu der Beziehung, die beispielsweise Nico Rosberg und sein Vater Keke pflegen. Aber da macht tatsächlich das Alter einen großen Unterschied, Max Verstappen war/ist zu jung, um sich zu emanzipieren. Und er fährt ja auch gut damit.

## Ricciardo muss sich strecken

Vermutlich gibt es im Fahrerlager der Formel 1 nur noch wenige, die sich erinnern wollen, vor anderthalb Jahren gegen

den «Jugendwahn» gewettert zu haben. Der Geschlagene Räikkönen, der einst bei seinem Debüt im Sauber selbst nur mit einer Ausnahmegenehmigung an den Start gehen durfte, lobte mit einem Grinsen: «Ich bin schon gegen den Vater von Max gefahren. Klingt unheimlich, aber so kann es gehen...» Und Horner spricht davon, dass er erstmals einen Schützling hat, dessen Vater er sein könne, während Helmut Marko auf dem Podium strahlte wie sonst nur bei einem Weltmeistertitel – die mutige Entscheidung hat sich jetzt schon bezahlt gemacht, das Formel-1-Firmament ist um einen neuen, strahlenden Stern reicher. «Wenn wir nicht genau gewusst hätten, wie mental stark Max ist und welche Qualitäten er besitzt, hätten wir diesen Tausch ja nicht gemacht», bekräftigt Marko.

Vettel jedenfalls hat kein Problem, dass er seinen Ehrentitel als jüngster Sieger los ist. «Rekorde sind dazu da, dass sie gebrochen werden», sagt der Heppenheimer, bei dem es ja noch nicht so lange her ist, dass er sich selbst in dieser so ungewohnten wie komfortablen Situation befunden hat, «aber im Endeffekt zählt das nur für diesen Tag. Es macht auch im Grunde genommen nichts aus, wie alt man ist, wenn man sich über seinen ersten Sieg freut.» Aber einen landsmannschaftlichen Seitenhieb konnte er sich dennoch nicht verkneifen: «Ich habe gehofft, dass ich irgendwann einen Wohnwagenanhänger hinter seinem Auto sehen würde, mit gelben Nummernschildern. Aber leider waren wir nicht auf der Autobahn.»

Vor Barcelona war Verstappen noch versichert worden, dass er Daniel Ricciardo nicht unbedingt schlagen müsse. Der Australier weiß nach seinem vierten Platz, welche Konkurrenz er jetzt im eigenen Haus hat. Es ist die Umkehrung der Situation, in der er sich 2014 mit Sebastian Vettel befunden hat.

Ricciardo, dessen Rolle als breitester Grinsemann der Formel 1 durch den neuen Teamkollegen jetzt auch in Gefahr ist, darf nicht groß über die vermeintliche Benachteiligung lamentieren. Er wird alle Kraft brauchen, die kommenden Attacken im Kampf um die Nummer 1 bei Red Bull Racing abzuwehren – genau das Kalkül der Teamleitung. «Es ist nicht hart für mich, Max auf dem Podium zu sehen», sagt der 26-Jährige, «es ist hart für mich, dass ich nicht dort stehe.» ♦

## NACHRICHTEN

### Wer testet in Barcelona mit wem?

**Testfahrten** Vier Testtage gibt es während der Saison. Zwei in Barcelona (17./18. Mai), zwei in Silverstone (12./13. Juli). Vom Reglement her müssen die Teams an zwei der vier Tagen einen Rookie ins Auto setzen. Die anderen beiden Tage dürfen die Stammpiloten ran. Nicht alle Teams haben für Barcelona einen Nachwuchspiloten gefunden. Neuling HaasF1 nutzt die ersten zwei Testtage in Spanien für seine Stammpiloten Romain Grosjean und Esteban Gutiérrez. Das heißt: HaasF1 muss in Silverstone beide Tage mit einem Nachwuchspiloten besetzen. «Den



Für zwei Teams im Einsatz: Ocon

sollten wir bis dann auch haben», sagt Teamchef Guenther Steiner. Die restlichen Teams testen wie folgt: Mercedes (Rosberg/Esteban Ocon), Ferrari (Vettel/Antonio Fuoco), Red Bull (Ricciardo/Verstappen), Williams (Alex Lynn/Massa), Force India (Alfonso Celis jr.), Renault (Ocon/Magnussen), Toro Rosso (Kvyat/Pierre Gasly), McLaren (Button/Stoffel Vandoorne) und Manor (Wehrlein/Jordan King). Nicht beim Testen dabei: Sauber.

### Wieder Kritik an Motorenreglement

**2017** Schon in China lederte Red-Bull-Teamchef Christian Horner gegen die geplante Motorenreform für 2017/2018. Tenor damals: Am Ende werde sowieso nichts Vernünftiges dabei herauskommen. Ende April segnete die F1-Kommission die Vorschläge zur Kostenreduktion, Leistungsangleichung und Liefergarantie ab. Horner gehen die Änderungen nicht weit genug. «Ein schwaches Abkommen zwischen der FIA und den Herstellern», so der Engländer. «Es kratzt leicht am Preis und nimmt sich etwas der Leistungsangleichung an. Die Verpflichtung der Motorenhersteller, andere Teams zu beliefern, ist nicht wirklich eine.» ♦ CE/AH



Stolz wie Oskar, sorry Max: Der frischgebackene GP-Sieger mit seinem Dad, Ex-GP-Pilot Jos Verstappen



Verstappen und sein Förderer Marko



Der Moment des Triumphs: Verstappen wird abgewunken

## Technik

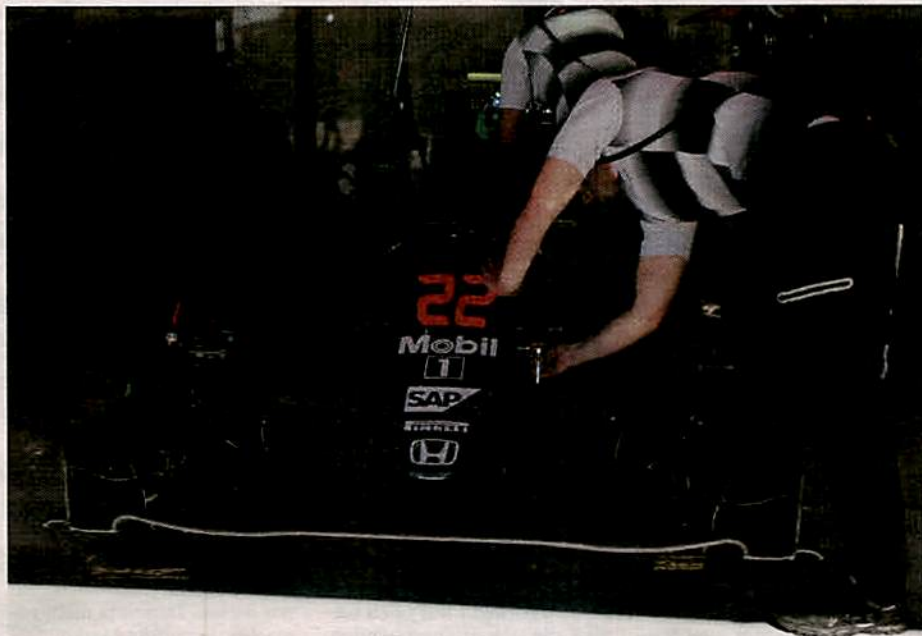
# McLaren/Force India geben Gas

Von MICHAEL SCHMIDT

Neun von elf Teams haben ihre Autos mehr oder weniger modifiziert. Die größten Änderungen gibt es bei McLaren und Force India. Da gab es so viele neue Teile, dass man fast von einer B-Version sprechen kann.

Der GP Spanien ist traditionell das Schaulaufen der Aerodynamiker. Beim ersten Europarennen debütieren in der Regel auch die ersten großen Aero-Upgrades. Auch die diesjährige Ausgabe des Rennens auf dem Circuit de Catalunya machte da keine Ausnahme. Neun der elf Teams brachten mehr oder weniger große Ausbaustufen mit nach Spanien.

Am stärksten haben sich die Autos von Force India und McLaren verändert. Früher hätte man bei dem Umfang von einer B-Version gesprochen. «Das ist es nicht», widerspricht Force India-Teammanager Andy Stevenson. «Wir haben ja kein neues Konzept ausgegraben, sondern auf dem bestehenden aufgebaut.» Auch McLaren-Teamchef Eric Boullier nimmt das Wort B-Version nicht in den Mund: «Unser Upgrade in Bahrain war genauso groß.»



McLaren: Im Rennen hatte nur Jenson Button den neuen Frontflügel zur Verfügung

Force India hat die Flügel hinten und vorne, die Motorabdeckung, die Seitenkästen, den Unterboden und die Bremsbelüftungen modifiziert. «Unsere Jungs haben 18 Tage am Stück durchgearbeitet», verrät Stevenson. Auch McLaren hat neue Flügel. «Vorne sogar eine neue

Flügelfamilie», sagt Boullier. Dazu einen neuen Unterboden und modifizierte Bremsluftschächte. Ein Teil wurde bereits in Sotschi vorgezogen. Die Motorabdeckung kam relativ unbenutzt in Russland ans Auto.

Mercedes hat sein Auto in zehn Punkten verändert. Nase,

Frontflügel, Heckflügel, Unterboden und Heckverkleidung zählen dazu. Vieles ist nur im direkten Vergleich erkennbar.

Auch am anderen Ende des Feldes wurde an der Technik gefeilt. «Wir haben beide Flügel, die Seitenkästen und den Unterboden modifiziert. Man-

che Änderungen, zum Beispiel an den Seitenkästen, siehst du erst, wenn du sie gegeneinanderstellst», erzählt Teamchef Dave Ryan von Manor Racing.

## Williams: Pulver verschossen

Renault, Haas F1 und Toro Rosso haben einen neuen Heckflügel gebracht. Barcelona ist die erste Strecke, auf der mit maximalem Abtrieb gefahren wird. Da bieten sich Retuschen am Heckflügel an. Renault wird bei den Tests eine neue Vorderradaufhängung probieren. Haas F1 hat die hinteren Bremschützen fürs nächste Rennen verschoben. Toro Rosso bringt laut James Key in nächster Zeit nur Kleinteile: «Das nächste größere Update folgt mitten in der Saison.»

Bei Sauber ist nur der Ferrari-Motor neu. Für Upgrades ist zurzeit kein Geld da. Williams hat sein Pulver mit der Kurznase und dem neuen Frontflügel schon vorzeitig verschossen. Bei Ferrari wartet man auf den großen Rundumschlag der Ingenieure. Bis jetzt wurde man enttäuscht. Die größte Änderung bislang war der neue Frontflügel in Sotschi. Red Bull entwickelte ebenfalls nur im Detail. «Viel Kleinkram, keine große Änderung», verrät Teamchef Christian Horner. ♦



Mercedes: Neuer Frontflügel und spitzere Nase



Renault: Gut zu erkennen - Monkey-Seat am RS16



Force India: Neue Motorabdeckung und Seitenkästen

## Zahl und Zitat des Wochenendes

# Verstappen brauchte nur 24 Grands Prix

Max Verstappen hat im 24. Grand Prix seinen ersten Sieg gefeiert. Das ist kein Rekord. Dennoch eine mehr als ordentliche Leistung.

Vor vier Jahren hat Pastor Maldonado in Barcelona für einen Überraschungscoup gesorgt. Auch er brauchte 24 Rennen, um ganz oben zu stehen. Der Unterschied zu Max Verstappen: Beim Niederländer war das - ziemlich sicher - erst der Anfang einer Erfolgsstory. Bei One-Hit-Wonder Maldonado kam danach nichts mehr.

48 Fahrer haben in der Geschichte der Formel 1 übrigens früher zugeschlagen. Das ist eine ganze Menge. Aber nur einer der Aktiven hat Verstappen geschlagen: Sebastian Vettel. Der Heppenheimer siegte in seinem 22. GP. Damals, 2008, im Toro Rosso in Monza. Die Karrieren der beiden sind ähnlich kometenhaft. Der Verlauf in der Formel 1 fast identisch.

Vettel gratulierte dem frischgebackenen GP-Sieger deshalb auch artig. «Als Sportsmann weiß ich diese Leistung zu würdigen», sagte Vettel.

Was wahrscheinlich im Falle Verstappens noch viel beeindruckender ist: Der Niederländer ist mit 18 Jahren und 228 Tagen mit deutlichem Abstand der jüngste GP-Sieger aller Zeiten. Und es braucht schon ein absolutes Supertalent, um diese Leistung je zu toppen. Denn seit die FIA das Mindestalter für die Superlizenz auf 18 Jahre hochgeschraubt hat, bleibt einem Fahrer kaum noch Zeit, diesen Rekord zu schlagen. Die bisherige Bestmarke lag übrigens bei 21 Jahren und 73 Tagen. Aufgestellt von Vettel. Noch Fragen? ♦ CE

«Ich und ein Jahr Pause? Wer das schrieb, muss etwas geraucht haben. Guten Stoff vermutlich.»

LEWIS HAMILTON



Sieg im 24. GP: Verstappen jr.

10.-12. Juni 2016

# ADAC Sachsenring Classic



**weltmeisterliches Starterfeld | Race of Legends - World GP Bike Legends | MZ RE  
offenes Fahrerlager | Autogrammstunden | Seitenwagen | DTM/STW Präsentation**

Motor  
Klassik

MOTORRAD  
Classic

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

WORLD  
GP  
BIKE  
LEGENDS

ADAC

ADAC Sachsen

Möchte am liebsten 2017 mit McLaren weitermachen: F1-Urgestein Jenson Button

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Zeit des belächelt werdens ist vorbei. Jenson Button und McLaren-Honda kommen immer besser in die Gänge. Für den bevorstehenden Grand Prix in Monaco (29. Mai) rechnet sich der Weltmeister von 2009 sogar Chancen auf einen Überraschungscoup aus.

Weißt du eigentlich, dass du in Barcelona schon 124 Tage getestet und mit 38123 zurückgelegten Kilometern eine Distanz abgespult hast, die fast einer Weltumrundung entspricht? JENSON BUTTON: Nein, so genau wusste ich das nicht. Aber ich war schon oft auf dieser Strecke, das stimmt. Gibt es dann überhaupt noch Geheimnisse auf

kurrenz einen Erfahrungsrückstand von eineinhalb Jahren. Den holt man nicht von heute auf morgen auf. Vieles, was in der Öffentlichkeit von uns erwartet wird, stimmt nicht mit dem überein, was intern geschieht. Ich weiß ziemlich genau, was mich erwartet, wenn ich an ein Rennen komme. Dann kannst du sicher auch sagen, was du dir für den bevorstehenden Monaco-GP ausrechnest? Erfahrungsgemäß haben da ja auch Teams, die sonst nicht an der Spitze fahren, Außenseiterchancen. Ich sehe in Monaco drei Teams vor uns – Mercedes, Ferrari und Red Bull. Dahinter könnten wir uns einreihen. Dagegen spricht nichts. Sicher wird es eng. Aber Monaco hat seine eigenen Gesetze. Und deshalb rechne ich mir da gute Chancen aus.

Voraussetzung ist aber, dass ihr in Q3 kommt.

Ja, das muss gelingen. Das ist immer das Ziel. Sonst wird es schwierig. Im letzten Jahr ist uns das ja auch beinahe gelungen, aber dann kam im dümmsten Moment eine gelbe Flagge heraus.

Punkto Strategie kannst du in Monaco aber nicht viel falsch machen.

Tendenziell ist es ein Ein-Stopp-Rennen. Das stimmt. Und weil das Überholen schwierig ist, fahren alle da eine ähnliche Taktik.

Du hast ziemlich hart für deine Punkte kämpfen müssen.

Ja, ich hatte einen im Nacken (Kvyat, d. Red.), der mit neuen Reifen und großen Schritten immer näher kam. Und wir waren da mittendrin – zwischen Red Bull und Ferrari. Aber wir konnten den neunten Platz ins Ziel retten. Obwohl wir das ganze Rennen über extrem wenig Grip hatten.

Was sagst du zu Verstappen?

Er ist ein super Rennen gefahren. Ich gönne es ihm. Es gut für den Sport. Und toll für ihn. Überhaupt war es gut, dass vier Autos da vorne um den Sieg gefahren sind. Endlich mal Abwechslung.

Hast du dir schon Gedanken zu 2017 gemacht? Bleibst du McLaren-Honda treu.

Es ist noch sehr früh, um darüber ernsthaft zu sprechen. Ich habe mich für dieses Projekt entschieden. Und gewusst, was auf mich zukommt. Ich würde 2017 gerne mit McLaren weitermachen. Weil ich von Anfang an dabei war. Es reizt mich, dieses Unterfangen weiterzuführen. Und hoffentlich mit McLaren-Honda ganz nach vorne zu kommen.

Hängt die Entscheidung, ob du weitermachst, auch von den Regeln 2017 ab?

Eher nein. Die Ergebnisse in diesem Jahr sind entscheidender. Das ist es, was mich in der Formel 1 halten wird. Barcelona war ein guter Anfang dafür. ♦

«Ich sehe fürs Rennen in Monaco drei Teams vor uns.»

JENSON BUTTON



einem solchen Rundkurs. Oder kennst du hier jeden Zentimeter? Ich glaube, es ist schon die Strecke, die wir Fahrer und die Teams am besten kennen. Aber weil wir jedes Jahr mit neuen Autos hierherkommen, ist es doch immer wieder eine neue Herausforderung.

Aber auch ein Vorteil?

Nicht unbedingt. Weil alle anderen ja auch reichlich Daten gesammelt haben bei den Wintertests. Aber ich würde sagen, wir hatten damals eine solide Basis gelegt. Und ganz wichtig: Die Daten, die wir gesammelt haben, haben wir auch richtig verstanden und umgesetzt. Hast du den Eindruck, dass die einzelnen Rädchen bei euch im zweiten Jahr besser ineinandergreifen als 2015?

Ja, definitiv. Was wir Fahrer fordern oder wünschen, wird in der Regel sehr gut und schnell umgesetzt. Das Team macht große Fortschritte. Wir sind noch nicht da, wo wir hinwollen. Aber die Richtung stimmt. Und die Zuverlässigkeit ist sehr viel besser geworden.

Trotzdem hast du am Freitag nur 39 Runden zurückgelegt. Wieso? Wir hatten einen technischen Defekt (am Motor). Ich bin schon im ersten Training nicht viel zum Fahren gekommen. Im zweiten stand ich lange an der Box. Das war ärgerlich. Aber es ist nicht mehr so wie im Vorjahr, oder?

Nein. Es geht wirklich vorwärts. Aber man darf nie vergessen: Honda hat gegenüber der Kon-

Jenson Button

«Richtung stimmt»

### Zur Person Jenson Button

Geburtstag 19. Januar 1980  
Geburtsort Frome/Somerset (GB)  
Herkunftsland Großbritannien

#### FORMEL-1-KARRIERE

2000 BMW-Williams (8.)  
2001 Benetton-Renault (17.)  
2002 Renault (7.)  
2003 BAR-Honda (9.)  
2004 BAR-Honda (3., 1 Pole-Position)  
2005 BAR-Honda (9., 1 Pole-Position)  
2006 Honda (6., 1 Sieg, 1 Pole-Position)  
2007 Honda (15.)  
2008 Honda (18.)  
2009 Brawn GP (Weltmeister, 6 Siege, 4 Pole-Positionen)  
2010 McLaren-Mercedes (5., 2 Siege)  
2011 McLaren-Mercedes (2., 3 Siege)  
2012 McLaren-Mercedes (5., 3 Siege, 1 Pole-Position)  
2013 McLaren-Mercedes (9.)  
2014 McLaren-Mercedes (8.)  
2015 McLaren-Honda (16.)  
2016 McLaren-Honda (zurzeit 16.)

Hobbys  
Triathlon, Radfahren, Surfen, Squash

**STRECKE**

**Circuit de Catalunya**



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft- (lila markiert), Supersoft- (rot), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro Grand-Prix-Wochenende stehen immer drei Mischungen zur Wahl. Diese Auswahl trifft Reifenhersteller Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer mindestens zwei der drei Mischungen benutzen. Die ersten zehn müssen mit dem Set losfahren, mit dem sie im Quali ihre Bestzeit erzielt haben. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 Trockenreifensets. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebseinheiten pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Circuit de Catalunya hatte 2016 zwei DRS-Zonen: auf der Start/Zielgeraden sowie nach Kurve 9.

**TRAININGS**

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.	2. Freies Training (Fr) min/Rdn.	3. Freies Training (Sa) min/Rdn.	Topspeed Qualifying (Sa) km/h
1. Vettel 1:23,951 (22)	1. Rosberg 1:23,922 (35)	1. Rosberg 1:23,078 (15)	1. Wehrlein 341,5
2. Räikkönen 1:24,089 (18)	2. Räikkönen 1:24,176 (31)	2. Hamilton 1:23,204 (11)	2. Haryanto 341,0
3. Rosberg 1:24,454 (34)	3. Hamilton 1:24,641 (27)	3. Vettel 1:23,225 (16)	3. Gutiérrez 336,6
4. Hamilton 1:24,611 (33)	4. Vettel 1:25,017 (35)	4. Verstappen 1:23,719 (10)	Pérez 336,6
5. Ricciardo 1:25,416 (25)	5. Sainz jr. 1:25,131 (39)	5. Ricciardo 1:23,816 (9)	5. Hülkenberg 336,5
6. Verstappen 1:25,585 (29)	6. Ricciardo 1:25,194 (37)	6. Räikkönen 1:24,110 (13)	6. Bottas 336,3
7. Bottas 1:25,672 (36)	7. Alonso 1:25,342 (31)	7. Bottas 1:24,356 (14)	7. Verstappen 335,4
8. Sainz jr. 1:26,078 (19)	8. Verstappen 1:25,375 (31)	8. Pérez 1:24,472 (15)	8. Hamilton 334,9
9. Massa 1:26,186 (32)	9. Pérez 1:25,437 (32)	9. Kvyat 1:24,553 (13)	9. Rosberg 334,6
10. Alonso 1:26,243 (18)	10. Hülkenberg 1:25,453 (35)	10. Alonso 1:24,555 (13)	10. Massa 334,5
11. Magnussen 1:26,576 (30)	11. Bottas 1:25,708 (30)	11. Hülkenberg 1:24,585 (15)	11. Vettel 334,2
12. Kvyat 1:26,583 (21)	12. Button 1:25,893 (20)	12. Massa 1:24,621 (15)	12. Räikkönen 333,9
13. Hülkenberg 1:26,938 (27)	13. Grosjean 1:25,899 (33)	13. Sainz jr. 1:24,695 (21)	13. Nasr 333,8
14. Pérez 1:27,064 (9)	14. Magnussen 1:26,244 (40)	14. Grosjean 1:24,981 (13)	14. Grosjean 332,9
15. Nasr 1:27,253 (27)	15. Kvyat 1:26,375 (44)	15. Button 1:25,051 (13)	15. Ericsson 332,4
16. Grosjean 1:27,258 (17)	16. Massa 1:26,491 (36)	16. Magnussen 1:25,100 (12)	16. Kvyat 330,4
17. Gutiérrez 1:27,283 (18)	17. Palmer 1:26,770 (16)	17. Gutiérrez 1:25,130 (17)	17. Magnussen 329,4
18. Ericsson 1:27,392 (24)	18. Wehrlein 1:26,960 (40)	18. Palmer 1:25,376 (13)	18. Button 329,3
19. Button 1:27,610 (19)	19. Haryanto 1:27,252 (39)	19. Nasr 1:25,383 (22)	19. Ricciardo 328,5
20. Wehrlein 1:28,084 (29)	20. Nasr 1:27,812 (40)	20. Ericsson 1:25,401 (24)	20. Sainz jr. 328,0
21. Haryanto 1:29,052 (34)	21. Gutiérrez 1:28,205 (9)	21. Wehrlein 1:26,097 (13)	21. Alonso 327,7
22. Ocon* keine Zeit (6)	22. Ericsson 1:28,501 (42)	22. Haryanto 1:26,251 (19)	22. Palmer 327,5

**QUALIFYING**

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Rosberg 1:23,002	1. Hamilton 1:22,159	1. Hamilton 1:22,000	Hamilton 3:2 Rosberg
2. Hamilton 1:23,214	2. Rosberg 1:22,759	2. Rosberg 1:22,280	Vettel 3:2 Räikkönen
3. Verstappen 1:23,578	3. Verstappen 1:23,178	3. Ricciardo 1:22,680	Massa 1:4 Bottas
4. Ricciardo 1:23,749	4. Räikkönen 1:23,504	4. Verstappen 1:23,087	Ricciardo 1:0 Verstappen
5. Räikkönen 1:23,796	5. Ricciardo 1:23,585	5. Räikkönen 1:23,113	(Ricciardo 4:0 Kvyat)
6. Vettel 1:24,124	6. Vettel 1:23,688	6. Vettel 1:23,334	Pérez 4:1 Hülkenberg
7. Bottas 1:24,251	7. Pérez 1:24,003	7. Bottas 1:23,522	Magnussen 4:1 Palmer
8. Gutiérrez 1:24,406	8. Bottas 1:24,023	8. Sainz jr. 1:23,643	Kvyat 0:1 Sainz jr.
9. Hülkenberg 1:24,463	9. Sainz jr. 1:24,077	9. Pérez 1:23,782	(Verstappen 3:1 Sainz jr.)
10. Sainz jr. 1:24,496	10. Alonso 1:24,192	10. Alonso 1:23,981	Ericsson 4:1 Nasr
11. Alonso 1:24,578	11. Hülkenberg 1:24,203		Alonso 3:1 Button
12. Button 1:24,583	12. Button 1:24,348		(Vandoorne 1:0 Button)
13. Magnussen 1:24,669	13. Kvyat 1:24,445		Wehrlein 3:2 Haryanto
14. Kvyat 1:24,696	14. Grosjean 1:24,480		Grosjean 5:0 Gutiérrez
15. Pérez 1:24,698	15. Magnussen 1:24,625		
16. Grosjean 1:24,716	16. Gutiérrez 1:24,778		
17. Palmer 1:24,903			
18. Massa 1:24,941			
19. Ericsson 1:25,202			
20. Nasr 1:25,579			
21. Wehrlein 1:25,745			
22. Haryanto 1:25,939			

**MEIN RENNEN**

**Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Spanien**



**< Valtteri Bottas (5.)**  
«Wir haben das Maximum erreicht. Wir wussten, dass unser Auto nicht top ist und wir nicht besser abschneiden würden. Deshalb sind diese zehn Punkte eine tolle Ausbeute.»

**Daniil Kvyat (10.) >**  
«Ich musste nach dem Restart zwei Positionen zurückgeben. Aber wir haben trotzdem noch einen Zähler geholt. Und das gleich beim ersten Rennen mit meinem alten Team.»



**< Esteban Gutiérrez (11.)**  
«Ich habe mein Bestes gegeben – von Anfang bis Schluss. Vielleicht hätten wir mit den Reifen noch ein glücklicheres Händchen haben können. Aber die Richtung stimmt. Ich bin zufrieden.»

**Marcus Ericsson (12.) >**  
«Wir hatten ja keine Updates am Auto. Und dennoch bin ich mit meinem Resultat sehr zufrieden. Ich würde sagen, dass war heute eines meiner besten Formel-1-Rennen bisher.»



**< Jolyon Palmer (13.)**  
«Das war mein bisher bestes Rennen. Wenn man Pace und Leistung anschaut. Ich hatte etwas Probleme mit dem Reifenabbau. Aber ich konnte es handeln und bin recht zufrieden.»

**Nico Hülkenberg (out) >**  
«Ich sah Rauch aus meinem Heck aufsteigen. Und dann gab es hinten ein Feuer. Ich musste das Auto sofort abstellen. Es ist eine Schande. Ich hätte hier um Punkte kämpfen können.»



## Höhepunkte des Rennens

**Start:** Hamilton kommt besser weg, aber Rosberg überholt den Polsetzer noch vor der ersten Kurve. Bei der Anfahrt auf Turn 4 drängt Rosberg den Briten ins Gras. Hamilton verliert das Auto. Die beiden kollidieren und schlittern ins Kiesbett. Ricciardo übernimmt die Führung - vor Verstappen, Sainz und Vettel. Safety Car! Kollision der Silberpfeile «under Investigation».

**4. Runde:** Restart. Red-Bull-Doppelführung.  
**7. Runde:** Sainz wehrt sich tapfer gegen Vettel.

**8. Runde:** Vettel kassiert Sainz bei Start/Ziel. Auch Räikkönen klebt schon am Heck des Spaniers.

**9. Runde:** Den ersten Angriff muss er nochmals abbrechen resp. ausweichen.

**10. Runde:** Diesmal klappt's. Sainz neu P5.

**12. Runde:** Ricciardo biegt zur Box ab. Von Soft auf Medium. Verstappen führt.

**13. Runde:** Mad Max an der Box (auch Medium). Vettel bleibt draußen. Kimi kommt auch rein.

**15. Runde:** Vettel lässt sich auch Medium aufziehen. Und reiht sich als Dritter ein - hinter Ricciardo und Verstappen.

**20. Runde:** Vettel liegt nur noch eine Sekunde hinter Verstappen. Ricciardo seinerseits hat 1,6 Sekunden Vorsprung auf seinen Teamkollegen.

**22. Runde:** Aus dem Heck von Hülkenberg züngeln Flammen heraus. Das Aus für den Deutschen.

**28. Runde:** Ricciardo biegt ab und holt Soft.

**29. Runde:** Vettel zieht nach. Hat aber keinen optimalen Stopp, weil es vorne links klemmt (3,5 sec).

**33. Runde:** Halbzeit: Verstappen führt 2,7 vor Räikkönen. Ricciardo ist 13,3 zurück, Vettel 16,3.

**35. Runde:** Verstappen stoppt zum zweiten Mal (Medium). Vettel führt.

**36. Runde:** Räikkönen holt auch Medium-Gummis.

**37. Runde:** Grosjean kurz neben der Strecke.

**38. Runde:** Vettel macht den Undercut mit Medium.

**44. Runde:** Ricciardo holt sich Medium-Reifen. Und reiht sich als Vierter ein mit 15 Sekunden Rückstand.

**46. Runde:** Alonso bleibt ausgangs Turn 3 stehen.

**59. Runde:** Ricciardo greift Vettel an. Ist aber nur für einen Moment vor ihm.

**65. Runde:** Reifenschaden bei Ricciardo hinten links.

**66. Runde:** Verstappen gewinnt seinen ersten GP im 24. Anlauf. ♦

## GP VON SPANIEN / Resultate

Barcelona (E): 15. Mai 2016; 5. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 307,104 km über 66 Runden à 4,627 km; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken.

22°

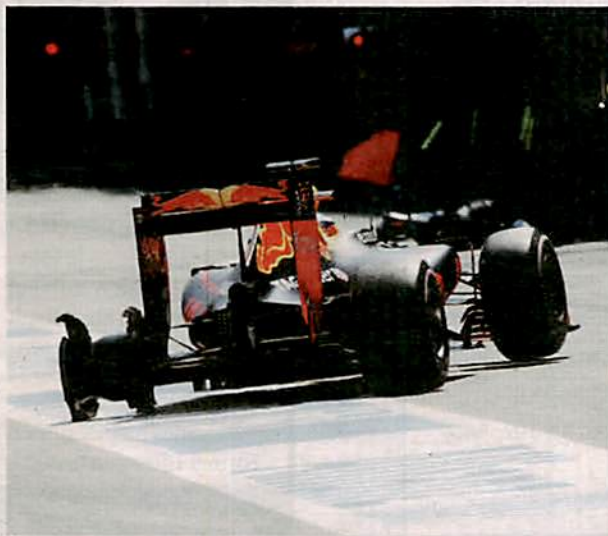


Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	66	1:41:40,017 h		2	s-m-m	25
2. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	66	+0,616 sec.		2	s-m-m	18
3. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	66	+5,581		3	s-m-s-m	15
4. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	66	+43,950		4	s-m-s-m-s	12
5. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	66	+45,271		2	s-m-m	10
6. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	66	+1:01,395 min		2	s-m-m	8
7. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	66	+1:19,538		2	s-m-m	6
8. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	66	+1:20,707		3	s-m-s-m	4
9. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	65	+1 Rde.		2	s-m-m	2
10. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	65	+1 Rde.		3	s-m-m-s	1
11. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	65	+1 Rde.		2	s-s-m	0
12. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	65	+1 Rde.		3	s-s-m-m	0
13. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	65	+1 Rde.		2	s-m-h	0
14. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	65	+1 Rde.		2	s-m-m	0
15. Kevin Magnussen (DK)*	Renault RS16	65	+1 Rde.		3	s-m-h-s	0
16. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	65	+1 Rde.		2	s-m-m	0
17. Rio Haryanto (RI)	Manor-Mercedes MR05	65	+1 Rde.		2	m-m-s	0
Nicht klassiert:							
Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	56	+10 Rdn.	Bremsen	3	s-s-m-s	0
Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	45	+11 Rdn.	Elektronik	2	s-m-m	0
Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	20	+46 Rdn.	Ölleck	1	s-m	0
Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	0	+66 Rdn.	Kollision	0	s	0
Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	0	+66 Rdn.	Kollision	0	s	0

\* 10-Sekunden-Strafe wegen Verursachung einer Kollision  
Durchschnittstempo des Siegers: 181,241 km/h  
Schnellste Runde: Kvyat, 53. Runde, in 1:26,948 min (= 192,735 km/h)

Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: us = Ultrasoft (lila); ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate; r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in drei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Zwei davon müssen im Rennen eingesetzt werden.



Ricciardos Dreirad: Der Australier wurde trotzdem noch Vierter

Top speed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)			
	km/h		Zeit		
1.	Massa	288,7	1. Kvyat	1:26,948	
2.	Ricciardo	286,6	2.	Vettel	1:27,974
3.	Räikkönen	286,1	3.	Ricciardo	1:28,209
	Ericsson	286,1	4.	Räikkönen	1:28,538
5.	Haryanto	286,0	5.	Magnussen	1:28,716
6.	Bottas	285,9	6.	Verstappen	1:28,816
7.	Vettel	285,7	7.	Grosjean	1:28,974
8.	Hülkenberg	284,4	8.	Bottas	1:29,081
9.	Kvyat	283,5	9.	Massa	1:29,238
10.	Grosjean	283,3	10.	Haryanto	1:29,402
11.	Wehrlein	283,2	11.	Sainz jr.	1:29,663
12.	Verstappen	283,1	12.	Ericsson	1:29,715
13.	Magnussen	282,5	13.	Alonso	1:29,750
14.	Pérez	282,2	14.	Palmer	1:29,779
15.	Gutiérrez	282,1	15.	Pérez	1:29,801
16.	Button	281,4	16.	Nasr	1:29,905
17.	Nasr	281,0	17.	Gutiérrez	1:30,139
18.	Palmer	280,5	18.	Button	1:30,260
19.	Alonso	279,5	19.	Wehrlein	1:31,810
20.	Sainz jr.	277,0	20.	Hülkenberg	1:31,810

## Experten-Urteil



## Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

## Fahrer des Rennens

## Max Verstappen

Erstes Rennen für Red Bull und gleich der erste Sieg. Max Verstappen hat in Barcelona alles richtig gemacht und sich in keiner Phase des Rennens von den beiden Weltmeistern, die ihn vor sich herjagten, aus der Ruhe bringen lassen. Ein absolut verdienter Sieg! Max hat schon bei Toro Rosso gezeigt, wie abgeklärt er für sein Alter ist. Deshalb gebührt der Erfolg auch dem Schwesterteam - allen voran Franz Tost, der den jungen Niederländer in 23 Rennen zu einem kommenden Champion geformt hat. Freuen darf sich auch Helmut Marko. Der Ex-Le-Mans-Sieger hatte mit der Beförderung wieder einmal den richtigen Riecher.

## Heimlicher Gewinner

## Carlos Sainz jr.

Sechster Platz beim Heimrennen - auch für den Ex-Teamkollegen von Verstappen lief es in Barcelona reibungslos. Zwar konnte er in der Anfangsphase die Ferrari nicht halten, aber danach fand er schnell seinen Rhythmus und fuhr mit dem sechsten Schlussrang sein bis dato bestes Formel-1-Ergebnis nach Hause. Es macht fast den Eindruck, als dass der Wechsel von Verstappen zu Red Bull auch für Sainz einen positiven Effekt hatte.

## Heimlicher Verlierer

## Felipe Nasr

Der Sauber-Pilot kommt in diesem Jahr nicht vom Fleck. Seit er in Russland ein neues Chassis hat, geht es zwar leicht aufwärts. Aber Nasr hat in Barcelona wieder die Rücklichter seines Teamkollegen Marcus Ericsson gesehen. Obwohl er ihn am Start überholte. Doch dann wurde der Schwede zuerst an der Box abgefertigt. Und Nasr fiel hinter ihn zurück. Schelte gab's auch noch. Marcus war nicht «amused», als sich die beiden in Runde 50 am Ende von Start und Ziel beinahe in die Kiste gefahren sind. ♦

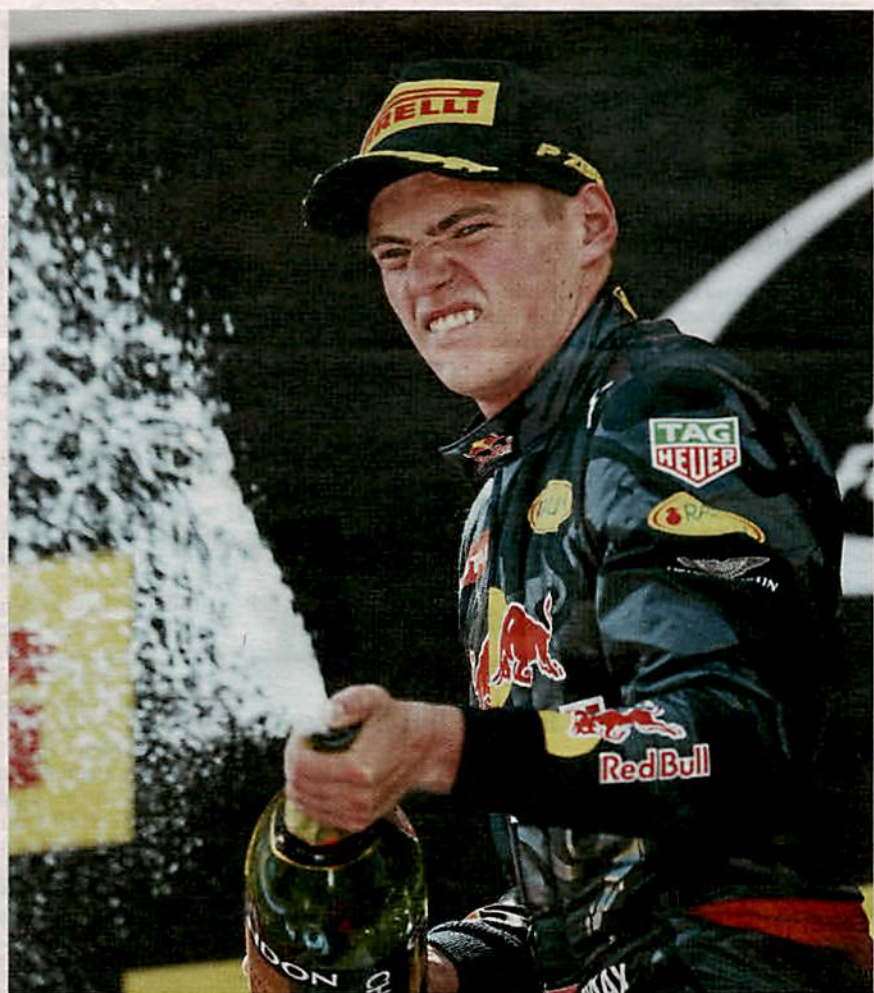


Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	288
Massa	288
Bottas	288
4. Pérez	287
5. Magnussen	285
6. Nasr	284
7. Wehrlein	283
8. Grosjean	277
9. Verstappen	269
10. Ericsson	266
11. Sainz jr.	260
12. Räikkönen	253
13. Button	235
14. Palmer	229
Kvyat	229
16. Rosberg	223
Hamilton	223
18. Gutiérrez	197
19. Haryanto	193
20. Hülkenberg	188
21. Vettel	179
22. Alonso	169
23. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Williams Martini Racing	576
2. Sauber F1 Team	550
3. Scuderia Toro Rosso	528
4. Red Bull Racing	518
5. Renault F1	514
6. Manor Racing	476
7. Sahara Force India F1 Team	475
8. Haas F1	474
9. McLaren Honda	460
10. Mercedes AMG Petronas F1	446
11. Scuderia Ferrari	432
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	289/578

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																					
Rd.	Nr.	Lewis Hamilton/1. Nico Rosberg/2. Daniel Ricciardo/3. Max Verstappen/4. Kimi Räikkönen/5. Sebastian Vettel/6. Valtteri Bottas/7. Carlos Sainz jr./8. Sergio Pérez/9. Fernando Alonso/10. Nico Hülkenberg/11. Jenson Button/12. Daniil Kvyat/13. Romain Grosjean/14. Kevin Magnussen/15. Esteban Gutiérrez/16. Jolyon Palmer/17. Felipe Massa/18. Marcus Ericsson/19. Felipe Nasr/20. Pascal Wehrlein/21. Rio Haryanto/22.																					
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.
1.	3	33	55	5	7	77	11	22	14	8	26	27	20	21	30	12	9	94	19	88			
2.	3	33	55	5	7	77	11	22	14	8	26	27	20	21	30	12	9	94	19	88			
3.	3	33	55	5	7	77	11	22	14	8	26	27	20	21	30	12	9	94	19	88			
4.	3	33	55	5	7	77	11	22	14	8	26	27	20	21	30	12	9	94	19	88			
5.	3	33	55	5	7	77	11	22	14	8	26	27	20	21	30	12	9	94	19	88			
6.	3	33	55	5	7	77	11	22	14	8	26	27	20	21	30	12	9	94	19	88			
7.	3	33	55	5	7	77	11	22	14	8	26	27	20	21	30	12	9	94	19	88			
8.	3	33	55	5	7	77	11	22	14	8	26	27	20	21	30	12	9	94	19	88			
9.	3	33	55	5	7	77	11	22	14	8	26	27	20	21	30	12	9	94	19	88			
10.	3	33	55	5	7	77	11	22	14	8	26	27	20	21	30	12	9	94	19	88			
11.	33	3	5	7	77	8	14	21	12	30	88	94	55	11	22	19	27	20	26	9	30	94	
12.	5	33	7	77	8	3	21	12	55	88	11	22	14	19	27	20	26	9	30	94			
13.	5	8	3	33	21	7	77	55	11	88	22	14	19	27	20	26	9	30	12	94			
14.	5	3	8	33	21	7	77	55	11	22	14	19	27	20	26	9	30	12	94				
15.	5	3	33	8	7	21	77	55	11	22	14	19	27	20	26	9	30	12	94				
16.	3	33	5	7	77	21	55	11	22	14	19	27	8	20	26	88	9	30	12	94			
17.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	19	8	27	20	26	9	30	21	12	88	94			
18.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	19	8	27	20	26	9	21	30	12	88	94			
19.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	19	8	27	20	26	21	9	30	12	88	94			
20.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	19	8	27	20	26	21	9	30	12	88	94			
21.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	19	8	27	20	26	21	9	30	12	88	94			
22.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	19	8	20	21	26	9	30	12	94	88				
23.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	19	8	21	20	26	9	30	12	94	88				
24.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	19	8	21	20	26	9	30	12	94	88				
25.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	8	21	19	20	26	30	12	94	9	88				
26.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	8	21	20	30	12	19	94	26	9	88				
27.	3	33	5	7	77	55	11	22	14	8	21	20	30	12	19	94	26	9	88				
28.	33	5	3	7	77	55	11	22	14	8	21	20	30	12	19	94	26	9	88				
29.	33	7	5	3	77	55	11	22	14	21	8	20	19	30	12	26	94	9	88				
30.	33	7	3	5	77	55	11	22	14	21	19	20	30	12	8	26	94	9	88				
31.	33	7	3	5	77	55	11	22	14	19	30	12	8	21	26	94	9	20	88				
32.	33	7	3	5	77	55	11	22	14	19	30	8	21	12	26	94	9	20	88				
33.	33	7	3	5	77	55	11	22	14	19	21	8	26	30	12	9	20	94	88				
34.	7	33	3	5	77	55	11	22	14	19	21	8	26	12	9	20	30	94	88				
35.	7	3	5	33	77	55	11	22	14	19	21	8	26	12	9	20	30	94	88				
36.	3	5	33	7	77	55	14	19	22	11	21	26	8	9	20	12	30	94	88				
37.	3	5	33	7	77	55	19	14	11	21	26	22	9	20	8	30	12	94	88				
38.	3	33	7	5	77	55	19	14	11	21	26	22	9	20	30	12	94	88					
39.	3	33	7	5	77	19	55	14	11	21	26	22	9	30	12	94	8	88					
40.	3	33	7	5	77	19	55	11	21	26	22	14	20	9	30	12	94	8	88				
41.	3	33	7	5	77	55	19	11	21	26	22	14	20	30	12	9	94	8	88				
42.	3	33	7	5	77	55	11	21	26	22	19	14	20	30	12	9	94	8	88				
43.	3	33	7	5	77	55	11	21	26	22	19	14	20	30	12	9	8	94	88				
44.	33	7	5	3	77	55	11	21	26	19	22	14	20	30	12	9	8	94	88				
45.	33	7	5	3	77	55	11	21	26	19	22	14	20	30	12	9	8	94	88				
46.	33	7	5	3	77	55	11	21	26	19	22	20	30	12	9	8	94	88					
47.	33	7	5	3	77	55	11	21	26	19	22	20	30	12	9	8	94	88					
48.	33	7	5	3	77	55	11	21	26	19	22	20	30	12	9	8	94	88					
49.	33	7	5	3	77	55	11	21	26	19	22	20	30	12	9	8	94	88					
50.	33	7	5	3	77	55	11	21	19	26	22	20	30	9	12	8	94	88					
51.	33	7	5	3	77	55	11	21	19	26	22	20	30	9	12	8	94	88					
52.	33	7	5	3	77	55	11	21	19	22	26	30	20	9	12	8	94	88					
53.	33	7	5	3	77	55	11	21	19	22	26	30	20	9	12	8	94	88					
54.	33	7	5	3	77	55	11	21	19	22	26	30	20	9	12	8	94	88					
55.	33	7	5	3	77	55	11	21	19	22	26	30	9	12	20	8	94	88					
56.	33	7	5	3	77	55	11	19	21	22	26	30	9	12	8	20	94	88					
57.	33	7	5	3	77	55	11	19	21	22	26	30	9	12	20	94	88						
58.	33	7	5	3	77	55	11	19	21	22	26	30	9	12	20	94	88						
59.	33	7	5	3	77	55	11	19	21	22	26	30	9	12	20	94	88						
60.	33	7	5	3	77	55	11	19	21	22	26	30	9	12	20	94	88						
61.	33	7	5	3	77	55	11	19	22	21	26	9	30	12	20	94	88						
62.	33	7	5	3	77	55	11	19	22	26	21	9	30	12	20	94	88						
63.	33	7	5	3	77	55	11	19	22	26	21	9	30	12	20	94	88						
64.	33	7	5	3	77	55	11	19	22	26	21	9	30	12	20	94	88						
65.	33	7	5	3	77	55	11	19	22	26	21	9	30	20	12	94	88						
66.	33	7	5	3	77	55	11	19															

■ = Fahrt des Siegers □ = Fahrt des Zweiten ▣ = Fahrt des Dritten □ = Safety Car □ = Virtuelles Safety Car  
 xx = Boxenstopp xx = aus dem GP xx = Drive-through-Strafe xx = Stop-and-go-Strafe



Alles richtig gemacht: Max Verstappen feierte bei seinem Red-Bull-Debüt seinen ersten GP-Sieg

WM-STAND FAHRER	Nico Rosberg	TOTAL	WM-STAND KONSTRUKTEURE																						
			Melbourne/AUS	3.4.	Shanghai/RC	Sotschi/RUS	Barcelona/E	Monte-Carlo/MC	Montreal/CN	Baku/AZA (EU)	Spielberg/A	Silverstone/GB	Budapest/H	Hockenheim/D	Spa-Francorch./B	Monza/I	Singapur/SGP	Sepang/MAL	Suzuka/J	Austin/USA	Mexico-City/MEX	Sao Paulo/BR	Abu Dhabi/UAE		
1.	Nico Rosberg (D)	100	25	25	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
2.	Kimi Räikkönen (FIN)	61	-	18	10	15	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
3.	Lewis Hamilton (GB)	57	18	15	6	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
4.	Sebastian Vettel (D)	48	15	-	8	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
5.	Daniel Ricciardo (AUS)	48	12	12	12	0	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
6.	Max Verstappen (NL)	38	1	8	4	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
7.	Felipe Massa (BR)	36	10	4	8	10	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
8.	Valtteri Bottas (FIN)	29	4	2	1	12	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
9.	Daniil Kvyat (RUS)	22	6	15	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
10.	Romain Grosjean (F)	22	8																						

## IndyCar Grand Prix Indianapolis

## Da staunen auch die Gegner

Von WERNER J. HALLER und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Simon Pagenaud ist in der IndyCar-Meisterschaft derzeit nicht zu stoppen. Der französische Penske-Pilot gewann mit dem Grand Prix von Indianapolis das dritte Rennen in Serie. Nach fünf Läufen führt er die Gesamtwertung sehr souverän an.**

«Unglaublich! Drei Siege in Serie, jetzt auch noch hier in Indianapolis – das ist sehr speziell», schwärmte Pagenaud nach seinem bisher letzten Meisterstück (nach Siegen zuvor in Long Beach und Birmingham). In der Tat: In der Gesamtwertung der IndyCar-Meisterschaft hat der Franzose nach 5 (von 16) Läufen bereits 76 Punkte Vorsprung auf seinen ersten Verfolger, den vierfachen Champion und Titelverteidiger Scott Dixon (NZ/Ganassi), dem es beim Indy-GP nur zu Rang 7 reichte.

Die anhaltende Siegesserie versetzt nicht nur Pagenaud in Staunen. Auch die Konkurrenz zog nach dem jüngsten Erfolg des Penske-Piloten beeindruckt den Hut. Der viermalige IndyCar-Vize-Champion und dreifache Indy-500-Sieger Hélio Castroneves (BR/Penske), der 4,4 Sekunden hinter Pagenaud Zweiter wurde, sagte später: «Simon hat realisiert, dass ich hinter ihm bin. Aber er hat nur mit mir gespielt. Kam ich ihm nahe, hat er wieder mehr Stoff gegeben.» Der Kanadier James Hinchcliffe (Schmidt), dem als Dritter rund fünf Sekunden auf Sieger Pagenaud fehlten, war nicht weniger beeindruckt: «Si-

mon war schlicht eine Klasse für sich.» Ob der viertplatzierte Graham Rahal hätte Paroli bieten können? Der US-Amerikaner musste den Indy-GP strafversetzt von der letzten Position in Angriff nehmen – am Ende fehlten dem Rahal-Letterman-Lanigan-Piloten aber keine zwei Sekunden auf Rang 3.

Pagenaud hatte nahezu die erste Hälfte des Indy-GPs geführt. Auch als Konkurrenten führten, lag Pagenaud auf



«Simon Pagenaud hat nur mit mir gespielt.»

HÉLIO CASTRONEVES

Schlagdistanz und kontrollierte das Rennen. «Der Schlüssel zum Sieg war die letzte Phase der Boxenstopps», erklärte der Franzose. «Es war klug, dass ich diesen Stopp um ein paar Runden hinauszögerte.» In Runde 63 (von 82) steuerte er die Penske-Box an – und kehrte als Leader wieder zurück.

### Nun Sieger beim Indy 500?

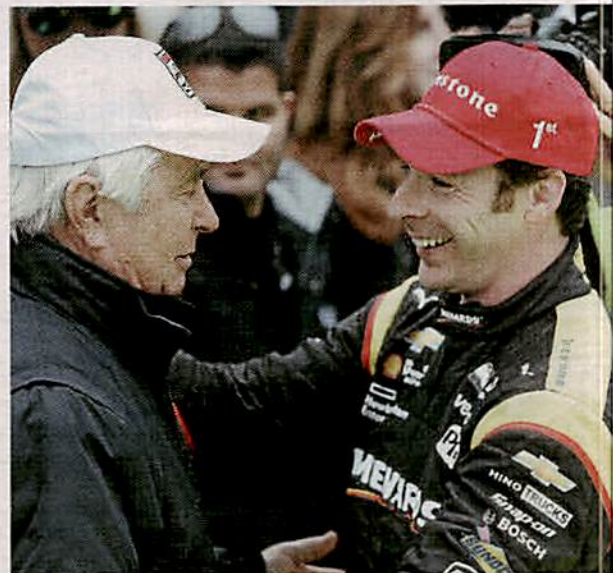
Pagenaud, der die IndyCar 2013 als Dritter beendete, dominiert klar. Vor seinen drei Siegen hatte er die Auftaktrennen in St. Petersburg und Phoenix ebenfalls auf dem Podium beendet, als jeweils Zweiter. «Viele Leute fragen mich, was ich anders mache. Nicht viel. Ich habe im Winter hart gearbeitet. Aber ich

kenne nun auch mein Team besser.» Pagenaud kam 2015 zu Penske, wies aber in seiner ersten Saison beim neuen Team bloß zwei Podiumsplätze und eine Pole-Position aus.

Logisch, dass Pagenaud, der heute 32-jährig wird, nun mit dem Sieg bei den anstehenden berühmt-berüchtigten 500 Meilen von Indianapolis liebäugelt. Wenn ihm bloß sein Sponsor keinen Strich durch die Rechnung macht... Zum 100. Indy 500 wurde Pagenauds Penske bereits zum Indy-GP umlackiert, in den gelben Farben des Sponsors Menard. «Ich bin begeistert!», schwärmte er. Das beste Resultat eines Menard-Autos beim Indy 500 ist aber lediglich Platz 2 von Vitor Meira (BR) 2005. «Wenn wir nicht gewinnen, muss John nicht zahlen», scherzte Teamchef Roger Penske zu Sponsor John Menard.

### Lights: Premiere für Stoneman

Bei den Indy Lights sicherte sich Dean Stoneman (GB) seinen ersten Sieg. Der GP3-Gesamtzweite von 2014 gewann den zweiten Durchgang im Indy-Infield vor Santiago Urrutia und Kyle Kaiser. Im ersten Heat setzte sich der Brite Ed Jones durch. Stoneman wurde Dritter hinter dem von Ex-F1-Pilot Eliseo Salazar gemanagten Urrutia. In der Meisterschaft hat Jones die Führung behauptet (160 Punkte) – vor den punktgleichen Urrutia und Kaiser (139). Stoneman ist Fünfter (125), der F3-Europameister Felix Rosenqvist, der in Indy die Plätze 4 und 6 belegte, folgt auf dem sechsten Rang (109). ♦



«Kannst du das fassen?»: Pagenaud (r.) mit Teamchef Penske



Vom Schlusslicht auf Rang 4: Rahal fehlte wenig für das Podium



Mit neuem, kultigem Lack: Zum Indy-500-Jubiläum fährt Pagenaud den Penske mit Sponsor Menard

### INDYCAR / Resultate

Indianapolis/Indiana (USA): 5. von 16 Saisonrennen; 82 Rdn. à 3,925 km (= 321,8 km); 25 Fahrer gestartet, 23 im Ziel; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken.

1. Simon Pagenaud (F/Penske) in 1:50:18,582 h (= 175,07 km/h); 2. Hélio Castroneves (BR/Penske) +4,474 sec; 3. James Hinchcliffe (CDN/Schmidt) +5,080; 4. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +7,071; 5. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +7,423; 6. Conor Daly (USA/Coyne) +12,183; 7. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +12,922; 8. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +13,691; 9. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +15,193; 10. Alexander Rossi (USA/Andretti-Herta) +16,313; 11. Spencer Pigot (USA/Rahal Letterman Lanigan) +20,517; 12. Carlos Muñoz (COL/Andretti) +29,636; 13. Mikhail Aleshin (RUS/Schmidt Peterson) +43,309; 14. Max Chilton (GB/Ganassi) +43,378; 15. Marco Andretti (USA/Andretti) +44,633; 16. Matthew Brabham (USA/Pirtek Murray) +45,510; 17. Gabby Chaves (COL/Coyne) +47,032; 18. Takuma Sato (J/A.J. Foyt) +56,338; 19. Will Power (USA/Penske) +57,441; 20. Jack Hawksworth (GB/A.J. Foyt) +1:03,722 min

Führungsrunden: Pagenaud (Runden 1–21, 26–40, 62–82/Ziel), Kimball (22/23), Rahal (24/25), Castroneves (41–45, 60/61), Daly (46–59)

Pole-Position: Pagenaud in 1:08,686 min (= 205,73 km/h)

Schnellste Runde: Rossi in 1:09,553 min (= 203,16 km/h)

Gelbphasen: 2 für 10 Runden

Stand nach 5 von 16 Läufen: 1. Pagenaud, 242 Punkte; 2. Dixon 166; 3. Montoya 160; 4. Castroneves 159; 5. Rahal 133; 6. Kanaan 111; 7. Kimball 111; 8. Hinchcliffe 110; 9. Hunter-Reay 109; 10. Power 105; 11. Sato 102; 12. Newgarden 100; 13. Daly 88

Nächstes Rennen: 29. Mai, 500 Meilen von Indianapolis/Indiana (USA)

Internet: www.indycar.com

## GP2 Barcelona

# Gasly führt, gewinnt aber nie



Start in die neue GP2-Saison: Pierre Gasly geht von der Pole-Position aus in Führung (gefolgt von Norman Nato), kann das Rennen aber wieder nicht nach Hause fahren

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Pierre Gasly wartet weiter auf seinen ersten GP2-Sieg. Der Red-Bull-Junior konnte auch seine vierte Pole nicht in einen Sieg umwandeln. Ein Landsmann musste die Kohlen für die Franzosen aus dem Feuer holen. Rennen 2 ging an Alex Lynn.**

So viele französische Journalisten wie in Barcelona haben sich noch nie ins GP2-Fahrerlager verirrt. Sie hatten aber auch allen Grund dazu: Das Vorzimmer zur Formel 1 sprach im ersten Durchgang – zumindest auf dem Treppchen – fast durchs Band Französisch. Es siegte Norman Nato vor dem Kanadier Nicholas Latifi und Pierre Gasly.

Letzterer führt die Meisterschaft nach dem ersten Wochenende auch an, entwickelt sich aber immer mehr zur «tragischen Figur». Seine Schnelligkeit steht außer Frage. Bei seinen bisher 15 GP2-Qualis eroberte er viermal die Pole! Doch umsetzen konnte der 20-Jährige aus Rouen diese Top-Ausgangslage bisher nie. «Bis zum Boxenstopp lief es gut. Ich führte, aber ich hatte schon da das Gefühl, dass der hintere linke Reifen körnt. Mit den weichen Pneu war es noch schlimmer. Dazu kam die Safety-Car-Phase. Ich bekam keine Temperatur in die Gummis. Norman (Nato) und Nicholas (Latifi) sind einfach an mir vorbeigezogen.»

Dass Gasly überhaupt auf das Podest kam, hatte er Sergey Sirotkin zu verdanken. Der ART-Neuzugang lag bis zur 23. Runde auf P3 – im Getriebe von Nato. Und hätte nach eigenen Angaben schneller fahren können als der Racing-Engineering-Pilot. Doch dann drehte sich der einst als Retter von Sauber gehandelte Russe in Turn 2. «Keine Ahnung, was passiert ist. Ich habe das Auto ohne Vorwarnung verloren.» Über Funk entschuldigte er sich artig bei seinem Team. Noch Stunden nach dem Rennen hätte ihm auch der stärkste Wodka nichts geholfen.

## Giovinazzi mit bösem Abflug

Sonntags schien Gasly mit einer gehörigen Portion Wut im Bauch gestartet zu sein. Als wollte er zeigen: Wenn es von der Pole nicht klappt, dann wenigstens von Startplatz 6. Lange brauchte der Franzose nicht, um bereits wieder auf Podiumskurs zu liegen. Doch diesmal war Alex Lynn Endstation. Wobei der Williams-Tester auch ein wenig von einem Unfall in der 22. Runde profitierte. Sean Gelael drängte auf der Gegenraden Kollege Antonio Giovinazzi ins Gras. Die beiden berührten sich, und der Italiener, der 2015 Zweiter in der F3-EM wurde, stieg bedrohlich auf. «Der Einschlag in die Bande war heftig, obwohl der Auslauf dort groß ist. Schlimmer war aber der Moment der Kollision. Ich dachte: Sch...», was, wenn ich mich jetzt überschlage?»

Der Crash hatte zur Folge, dass das Safety-Car ausrücken musste. Und weil die Trümmer nicht in der verbleibenden Zeit weggeräumt werden konnten, ging das Rennen unter Gelb zu Ende. «Ich bin sehr glücklich», meinte Sieger Lynn. «Vor allem, weil wir uns rehabilitiert haben. Im ersten Durchgang ging unsere Taktik mit dem frühen Boxenstopp nicht auf.»

Gasly muss also weiter auf seinen ersten Sieg warten. Doch es dürfte wohl nur eine Frage der Zeit sein, bis beim Prema-Piloten der Knoten platzt. Sein Förderer Helmut Marko nimmt es gelassen: «Er führt die Meisterschaft an. Das ist das Wichtigste.»

## Kirchhöfer angefressen

Für Marvin Kirchhöfer, den einzigen Deutschen im Feld, verlief der Auftakt sehr enttäuschend. Von Startplatz 16 aus war sein erstes Rennen schon nach wenigen Metern beeinträchtigt. «Ich habe ein herumliegendes Teil gegen meinen Frontflügel bekommen. Dadurch ist er kaputtgegangen. Und ich musste mir nach nur einem Umlauf einen neuen holen.»

Durchgang 2 nahm der Leipziger erneut von SP16 in Angriff. Diesmal kam er ohne Treffer durch. Doch mit Rang 15, eine Position besser als am Vortag, hellte sich seine Miene nicht auf. «Wir haben einige Probleme, die wir in den Griff bekommen müssen. Ich habe mir für das erste Wochenende deutlich mehr ausgerechnet.»



Freude über den ersten Saisontriumph: Sprintsieger Alex Lynn

## GP2 / Resultate

Barcelona/E: 4,627 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken,

Hauptrennen 33 Runden (= 153,489 km), 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet.

1. Norman Nato (F/Racing Engineering) in 58:51,044 min (= 156,486 km/h); 2. Nicholas Latifi (CDN/Dams) +1,337; 3. Pierre Gasly (F/Prema) +4,248; 4. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +5,145; 5. Sergio Canamasas (E/Carlin) +7,294; 6. Alex Lynn (GB/Dams) +7,596; 7. Jordan King (GB/Racing Engineering) +8,678; 8. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +11,544; 9. Gustav Malja (S/Rapax) +13,102; 10. Oliver Rowland (GB/MP) +17,513; 11. Nobuharu Matsushita (J/ART Grand Prix) +18,526; 12. Mitch Evans (NZ/Campos) +21,773; 13. Arthur Pic (F/Rapax) +23,022; 14. Daniel de Jong (NL/MP) +23,787. – Ferner: 16. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +24,125

Schnellste Runde: Nato in 1:34,050 (= 178,181 km/h)

Sprintrennen 26 Runden (= 120,904 km), 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet.

1. Alex Lynn (GB/Dams) in 43:50,241 min (= 165,480 km/h); 2. Pierre Gasly (F/Prema) +0,377; 3. Jordan King (GB/Racing Engineering) +1,120; 4. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +2,168; 5. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +3,382; 6. Oliver Rowland (GB/MP) +3,990; 7. Nicholas Latifi (CDN/Dams) +4,584; 8. Nobuharu Matsushita (J/ART Grand Prix) +5,647; 9. Sergio Canamasas (E/Carlin) +8,115; 10. Gustav Malja (S/Rapax) +8,419; 11. Sergey Sirotkin (RUS/ART Grand Prix) +8,698; 12. Luca Ghiotto (I/Trident) +8,828; 13. Sean Gelael (RI/Campos) +9,178; 14. Mitch Evans (NZ/Campos) +9,650; 15. Marvin Kirchhöfer (D/Carlin) +10,152

Schnellste Runde: Gasly in 1:33,263 (= 179,685 km/h)

Bonuspunkte: Pole (4): Gasly (1:27,807 min = 190,850 km/h); schnellste Runde (je 2): Nato (1:34,050 min)/Gasly (1:33,263 min)

Stand nach 2 von 22 Läufen: 1. Gasly 33 Punkte; 2. Nato 27; 3. Lynn 23; 4. Latifi 20; 5. Markelov 20; 6. King 16; 7. Marciello 10; 8. Canamasas 10; 9. Rowland 5; 10. Malja 2; 11. Matsushita 1; – Teams: 1. Dams 43; 2. Racing Engineering 43; 3. Prema 35; 4. Russian Time 30; 5. Carlin 10; 6. MP 5; 7. Rapax 2; 8. ART Grand Prix 1

Nächstes Rennen: 27./28. Mai 2016, Monte-Carlo/MC

Internet: www.gp2series.com

## NACHRICHTEN

## Schon bald ein dritter Motorenhersteller?

**IndyCar** Nach neuesten Gerüchten plant die englische Rennmotoren-Manufaktur AER (Advanced Engines Research) in absehbarer Zeit den Einstieg in den IndyCar-Sport. Damit würde es dann neben Chevrolet und Honda endlich den langersehnten dritten Motorenhersteller geben. Momentan engagiert sich AER als Motorenlieferant im Prototypen-Bereich und als Ausrüster der Einheitstriebwerke in der IndyLights.

## Zuerst Watkins Glen, dann nach Peking?

**IndyCar** Die IndyCar-Verantwortlichen sind auf der Suche nach einem Ersatzort für das ins Wasser gefallene Rennen in Boston fündig geworden. Watkins Glen, wo zuletzt 2010 gefahren wurde, wird am Wochenende vor dem Labour Day (4. September) Austragungsort des zweitletzten Rennens. Diskutiert wird noch, ob die IndyCar-Serie nach dem Finale in Sonoma (18. September) ein Auslandsrennen (ohne Punkte) in Peking/China bestreitet.

## FIA untersagt Piquet F3-Abenteuer in Pau

**Formel 3** Es war die alles überragende Nachricht in der F3-Szene: Der ehemalige Formel-1-Pilot und amtierende Formel-E-Champion Nelson Piquet jr. wollte sich für einmal ins Feld der Formel-3-EM mischen. Doch die FIA machte dem Brasilianer einen Strich durch die Rechnung. Die Teilnahme eines so erfahrenen Piloten würde nicht dem Gedanken der konsequenten Nachwuchsförderung entsprechen, hieß es. Das vierte Carlin-Auto blieb somit in der Box. Das Brüderduell Nelson gegen seinen regulär in der F3-EM eingeschriebenen Halbbruder Pedro Piquet fiel in Wasser.

## Defourny und Norris teilen sich die Siege

**Renault 2.0** Max Defourny und Lando Norris heißen die Sieger der beiden NEC-Läufe in Silverstone. Norris hatte in Lauf 1 schon in der Einführungsrunde die Segel streichen müssen und freute sich dementsprechend über die Wiedergutmachung tags darauf. Dorian Boccacchi, Zweiter und Dritter, bleibt Gesamtleader. ♦ WM/CE/AL

## GP3 Barcelona

## Switzerland – 31 points



Nur Alexander Albon (ART) war schneller: Oscar Tunjo bescherte dem Team Jenzer in Barcelona den ersten Podestplatz der Saison

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**ART ist das Team der Stunde. Die Franzosen gewannen beim GP3-Auftakt auf dem Circuit de Catalunya beide Rennen souverän. Aus Schweizer Sicht gab es aber auch Erfolgsmeldungen zu verzeichnen. Allen voran P2 für Jenzer Motorsport.**

In Abwesenheit von Teamchef Andreas Jenzer feierte der Schweizer Rennstall, der 2016 zum ersten Mal ohne einheimischen Fahrer antritt, auf Anhieb einen Podestplatz. Verantwortlich dafür war der Kolumbianer Oscar Tunjo. Er nahm das zweite Rennen am Sonntag von der Pole aus in Angriff und wurde Zweiter. Nur Alexander Albon (ART) war schneller.

Für Tunjo ist es nicht das beste Ergebnis in der GP3, ob-

wohl Barcelona erst sein fünftes Rennwochenende war. Der 20-Jährige gewann vor einem Jahr in Spielberg. Danach ging ihm das Geld aus.

## Erste Startreihe für Kevin Jörg

Jenzers zweiter Platz war aus Schweizer Sicht aber nicht das einzige Highlight. Neuling Kevin Jörg stellte seinen Dams-Boliden in die erste Reihe neben Pole-Setter Jake Hughes. Am Start patzte er jedoch. «Ich hatte zu viel Wheelspin», erklärte der Renault-Junior.

Jörg kam als Fünfter aus der ersten Runde zurück. Und dabei blieb es auch. Überholen war nahezu unmöglich (siehe Artikel unten). Unzufrieden war er über seine ersten Punkte nicht. Aber er wusste: «Mit einem besseren Start hätte ich weiter vorne bleiben können.»

Im zweiten Rennen versuchte es der Mann vom Walensee besser zu machen. Wieder büßte er eine Position ein. «Leider bin ich dann in Turn 3 noch zu nahe an einen Konkurrenten gekommen und habe Abtrieb verloren.» Dadurch schlüpfte

zuerst McLaren-Junior Nyck de Vries und ein paar Kurven weiter auch noch der Russe Matevos Isaakyan durch. Jörg war Siebter. Und wieder

waren die Positionen bezogen. Vorne fuhr Albon den zweiten ART-Sieg nach Hause (nach Charles Leclerc am Vortag). Jörgs Fazit: «Ich habe in beiden Rennen gepunktet. Das und unsere Quali-Pace sind positiv. Jetzt müssen wir noch an unserer Renn-Pace und den Starts arbeiten.»

Jörg und sein Team werden dafür vor dem Rennen in Spielberg Gelegenheit haben. Am 7./8. Juni wird in der Steiermark getestet. Auch Ralph Boschung freut sich darauf. Der zweite Schweizer wurde zweimal Zehnter. «Ich bin zufrieden – mehr nicht. Wir müssen im Quali zulegen. Aber ich bin überzeugt, das können wir. Im Renntrimm fehlen 0,5 Sekunden auf ART. Auch daran lässt sich feilen.» Insgesamt holte die Schweizer Delegation 31 Punkte.

## Alesi sr. nervöser als der Sohn

Keinen besonders guten Start erwischte Giuliano Alesi. Der Sohn des Ex-F1-Piloten wurde 22. und 16. Der Vater zitterte in der Garage mit seinem Sohn mit: «An die Boxenmauer traue ich mich nicht. Ich bin viel nervöser als Giuliano im Auto.» ♦

## GP3

## Noch mehr Dirty Air

**Die GP3 ist in Spanien mit einem neuen Auto in die Saison gestartet. Überholen ist noch schwieriger geworden.**

Der neue GP3-Renner hat in Barcelona seine Feuertaufe erlebt. Fahrer, Teams und Organisatoren waren – was die Haltbarkeit betrifft – mit dem Abschneiden zufrieden. Das neue Auto ist zwar nicht schneller, aber die Fahrbarkeit besser, so der allgemeine Tenor. «Der Wagen hat mehr Drehmoment», sagt GP3-Neuling Kevin Jörg, der die alte Generation vom Testen kennt.

Doch es ist nicht alles Gold, was glänzt. Beide Rennen waren, abgesehen vom Start, gähnend langweilig. In den Top 10 gab es nach Runde 1 nur je ein Überholmanöver! Das Verdikt des zweiten Schweizer Ralph Boschung: «Das neue Auto hat mehr Abtrieb. Dadurch haben wir aber auch mehr Dirty Air. In schnellen Kurven kannst du kaum aufschließen. Überholen ist nahezu unmöglich.» Die Lösung könnten weichere Reifen sein. «Ich hoffe», sagt Boschung, «dass die GP3 diesbezüglich was unternimmt.» ♦ CE

## GP3 / Resultate

Barcelona/E; 4,627 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken

**1. Lauf 22 Runden (= 102,284 km), 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet**  
1. Charles Leclerc (F/ART Grand Prix) in 36:38,694 min (= 167,473 km/h); 2. Jake Hughes (GB/Dams) +6,023; 3. Nirei Fukuzumi (J/ART Grand Prix) +7,452; 4. Antonio Fuoco (I/Trident) +19,325; 5. Kevin Jörg (CH/Dams) +22,801; 6. Alexander Albon (T/ART) +23,391; 7. Jake Dennis (GB/Arden) +24,086; 8. Oscar Tunjo (CO/Jenzer) +25,592; 9. Nyck de Vries (NL/ART Grand Prix) +26,467; 10. Ralph Boschung (CH/Koiranen) +27,104  
**2. Lauf 17 Runden (= 79,009 km), 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet**  
1. Alexander Albon (T/ART Grand Prix) in 28:24,177 min (= 166,902 km/h); 2. Oscar Tunjo (CO/Jenzer) +1,294; 3. Antonio Fuoco (I/Trident) +7,307; 4. Jake Dennis (GB/Arden) +8,114; 5. Nyck de Vries (NL/ART Grand Prix) +11,612; 6. Matevos Isaakyan (RUS/Koiranen) +12,505; 7. Kevin Jörg (CH/Dams) +15,012; 8. Jake Hughes (GB/Dams) +15,670; 9. Charles Leclerc (F/ART Grand Prix) +16,695; 10. Ralph Boschung (CH/Koiranen) +18,345

**Stand nach 2 von 18 Läufen:** 1. Leclerc 27 Punkte; 2. Albon 23; 3. Hughes 23; 4. Fuoco 22; 5. Tunjo 18; 6. Fukuzumi 15; 7. Dennis 14; 8. Jörg 12; 9. De Vries 8; 10. Isaakyan 4; 11. Boschung 1; – Teams: 1. ART Grand Prix 71; 2. Dams 35; 3. Trident 22; 4. Jenzer 18; 5. Arden 14; 6. Koiranen 5

Nächstes Rennen: 2./3. Juli 2016, Spielberg/A  
Internet: www.gp3series.com

## Formel-3-EM Pau

## Lorandi wie im Kart

Von ANNETTE LAQUA

Beim Auftritt der FIA Formel-3-Europameisterschaft im französischen Pau gab es einen Überraschungssieg. Der Italiener Alessio Lorandi gewann vor Lance Stroll.

Beim Grand Prix von Pau, dem neunten Saisonlauf der Formel-3-EM, setzte sich nicht einer der Favoriten durch, sondern mit Alessio Lorandi ein Überraschungsmann. Der Italiener kam 2015 direkt vom Karting in die Formel 3 und fiel dort mit seinem Speed, aber auch mit einer gewissen Fehleranfälligkeit auf. Nun hat der 18-Jährige seine Unfälle deutlich reduziert, seinen Speed aber behalten. Und ausgerechnet in Pau konnte er seinen ersten Sieg feiern. «Mir sagte mal ein Fahrer, dass Pau wie eine große Kartstrecke sei. Vielleicht liegt sie Alessio deshalb so gut», sinniert Gary Bonnor, Teammanager von Lorandis Mannschaft Carlin.

Nachdem Lorandi im zweiten Rennen noch den dritten Rang nach einem Leitplankenkontakt leichtfertig wegwarf, riss er sich in Lauf 3, der als Grand Prix von Pau gewertet wird, zusammen. Dabei konnte ihn auch der formatfüllend im Rückspiegel präsentierte Lance Stroll nicht irritieren, er zog seine Sache fehlerfrei durch. «Ich wusste, dass ich als Leader nicht hart am Limit fahren muss, um zu gewinnen», erklärte ein glücklicher Lorandi.

## Günther mit einem Podestplatz

Einen Tag vorher trug sich zweimal das Team HitechGP in die Siegerliste ein, einmal mit Rookie Ben Barnicoat und einmal mit Routinier George Russell. Damit blieb das erfolgsverwöhnte Prema Powerteam zum ersten Mal seit dem Norisring 2015 ohne einen einzigen Triumph an einem F3-EM-Wochenende. Trotzdem konnten die Italiener zufrieden aus Südfrankreich abreisen, denn noch haben sie die Nase in der Fahrerwertung vorne. Stroll übernahm die erste Position von seinem Teamkollegen Maxi Günther, der nach einem Unfall im zweiten Qualifying die Rennen 2 und 3 von ganz hinten beginnen musste und in beiden Läufen punktlos blieb. Im ersten Heat konnte der Deutsche als Dritter immerhin einen Podestplatz erringen. Sein Landsmann David Beckmann, der erst kurz vor Pau das Formel-3-Mindestalter von 16 Jahren erreichte, war in Durchgang 2 auf Kurs Top Ten, schied letztendlich aber zweimal aus und brachte einen 17. Platz nach Hause. ♦



Das Podium von Lauf 1: Cassidy, Sieger Barnicoat und Maxi Günther



Sieger des Grand Prix de Pau: Überraschungsmann Alessio Lorandi

## FORMEL-3-EM / Resultate

Pau/F; 2,76 km; Wetter/Piste: Sa. Regen/nass, So. leicht bewölkt/trocken.

1. Lauf (24 Runden = 66,24 km, 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet).

1. Ben Barnicoat (GB/Hitech) in 35,03,110 min (= 113,316 km/h); 2. Nick Cassidy (NZ/Prema) +2,489; 3. Maximilian Günther (D/Prema) +5,318; 4. George Russell (GB/Hitech) +7,034; 5. Callum Iliott (GB/Van Amersfoort) +8,156; 6. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +16,707; 7. Ryan Tveter (USA/Carlin) +17,997; 8. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +22,166; 9. Lance Stroll (CDN/Prema) +22,956; 10. Alessio Lorandi (I/Carlin) +26,906. – Ferner: 17. David Beckmann (D/Mücke) +39,666

2. Lauf (25 Runden = 69,0 km, 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet).

1. George Russell (GB/Hitech) in 34:18,884 min (= 120,648 km/h); 2. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +2,889; 3. Callum Iliott (GB/Van Amersfoort) +3,494; 4. Lance Stroll (CDN/Prema) +4,471; 5. Ben Barnicoat (GB/Hitech) +5,066; 6. Ralf Aron (EST/Prema) +6,024; 7. Anthoine Hubert (F/Van Amersfoort) +6,623; 8. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +7,696; 9. Joël Eriksson (S/Motopark) +9,903; 10. Arjun Maini (IND/T-Sport) +10,105. – Ferner: 14. Maximilian Günther (D/Prema) 1 Rde.; out: David Beckmann (D/Mücke)

3. Lauf (25 Runden = 69,0 km, 21 Fahrer gestartet, 15 gewertet).

1. Alessio Lorandi (I/Carlin) in 35:09,190 min (= 117,770 km/h); 2. Lance Stroll (CDN/Prema) +0,460; 3. George Russell (GB/Hitech) +2,385; 4. Callum Iliott (GB/Van Amersfoort) +2,806; 5. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +6,393; 6. Joël Eriksson (S/Motopark) +6,920; 7. Ryan Tveter (USA/Carlin) +12,097; 8. Niko Kari (FIN/Motopark) +12,599; 9. Arjun Maini (IND/T-Sport) +13,179; 10. Pedro Piquet (BR/Van Amersfoort) +22,901. – Ferner: 13. Maximilian Günther (D/Prema) +35,100; out: David Beckmann (D/Mücke)

Stand nach 9 von 30 Läufen: 1. Stroll 98 Punkte; 2. Günther 85; 3. Russell 79; 4. Barnicoat 75; 5. Cassidy 74; 6. Iliott 73; 7. Eriksson 68; 8. Aron 63; 9. Camara 58; 10. Jensen 53; – Teams: 1. Prema 211; 2. Hitech 194; 3. Motopark 167; 4. Carlin 120; 5. Van Amersfoort 102; 6. Mücke 94

Nächstes Rennen: 22. Mai 2016, Spielberg/A  
Internet: www.fiaf3europe.com

## SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

## AUS FAHRERSICHT



Von  
**Daniel Abt**  
Formel E

Am kommenden Samstag steigt in Berlin mein Heimrennen. Selbstverständlich freue ich mich darauf wie ein kleines Kind. Auch wenn das bedeutet, dass es eine strenge Woche wird. Schon dienstags hatten wir Programm. Zuerst in Kempton, ab heute Mittwoch nun in Berlin. Auf der Agenda steht ein Auftritt bei einem Radiosender. Danach geht's nach Leipzig. Dort treffe ich mich mit Alexander Dobrindt, unserem Verkehrsminister. Ihn werde ich in die Geheimnisse eines Formel-E-Renners einweihen, damit er dann eine «Runde» mit unserem Auto drehen kann.

Am Donnerstag steht für mich dann ein Highlight an. Da darf ich mit unserem Auto vom Team Abt Schaeffler Audi Sport quer durch Berlin fahren. Die Route kenne ich noch nicht. Ich weiß nur, sie führt über den Potsdamer Platz. Aber ich bekomme eine Polizei-Eskorte. Die wird mir den Weg schon weisen. Und hoffentlich auch sagen,

wie schnell ich fahren darf. Nicht, dass ich am Ende noch ein Knöllchen kriege... Freitags sind dann weitere Medientermine geplant. Und als Gast soll auch noch Holger Badstuber vom FC Bayern München kommen. Bei all den Verpflichtungen geht das Rennen und die ganze Vorbereitung darauf fast unter. Aber ich möchte eigentlich nicht von einer zusätzlichen Belastung reden. Mir macht das Drumherum auch Spaß.

Natürlich habe ich die Strecke schon im Simulator abgefahren. Sie ist sehr speziell, hat viele 90-Grad-Kurven, was aus Fahrersicht jetzt nicht unbedingt prickelnd ist. Da hat mir der Kurs am Tempelhof besser gefallen. Aber für die Zuschauer wird dieser e-Prix ein Leckerbissen. Die Location ist perfekt. Und ich hoffe, dass möglichst viele Fans kommen. Mein Ziel: ein Platz auf dem Podest. Und hoffentlich genug Stimmen für den Fanboost. Sonst muss ich mir diesmal wirklich noch eine Wette überlegen.



2015 am Tempelhof, jetzt mittendrin: Die Strecke in Berlin

## SCHAEFFLER-NEWS

«Racing for a Reason», das ist der Titel eines Films, den die Filmemacher Tim und Nick Hahne über Lucas di Grassi in Paris gedreht haben. Den Rahmen bildet die FIA Formula E. Paris war auch Austragungsort des Weltklimagipfels und ist der Ort, der mit der fortschreitenden Elektrisierung der Mobilität von und für morgen in Zusammenhang gebracht werden wird.

## Langstrecken-WM

# Toyota hofft auf Spa-Phänomen



Eau Rouge/Raidillon: War die Kompression für Toyota zu stark?

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und MARCUS SCHURIG

**Während Porsche und Audi noch jeweils einen 30-Stunden-Test vor den 24h von Le Mans nächsten Monat planen, herrscht bei Toyota Ohnmacht. Und Hoffnung.**

Sie wären die verdienten Spa-Sieger gewesen. Darin ist sich wohl das ganze WEC-Fahrerlager einig. Doch zwei Motorschäden – und wie sich herausstellte, waren nun doch beides mechanische Defekte – sorgten bei Toyota für Katerstimmung ohne Champagnerdusche.

Den Mannen bei der Toyota Motorsport GmbH sind vor dem Langstreckenklassiker in Le Mans, auf den sie ihren aktuellen Renner so perfekt zugeschnitten haben, die Hände gebunden. Selbst wenn man den

Schaden genau analysiert hätte (was noch etwas Zeit braucht) und konstruktionsbedingte Ursachen finden würde, wären die nachgebesserten Teile nie bis zum 24h-Marathon Mitte Juni fertig. Zumindest so oder so auch vorher nicht getestet werden könnten, weil im Gegensatz zur Konkurrenz keine großen Tests mehr geplant sind.

## Nicht nur Toyota hat Sorgen

Doch es gibt einen Funken Hoffnung. Und zwar, dass es Schäden waren, die auf die Eigenheiten der Strecke in Spa zurückzuführen sind. Im Übergang von der Eau-Rouge- in die Raidillon-Kurve wirken extreme vertikale Kräfte, welche einen sogenannten «Blow-by» ausgelöst haben könnten.

Dabei könnten unverbrannte Gase an den Kolbenringen vorbei ins Kurbelgehäuse gepresst

worden sein. Dadurch wird das Motoröl belastet, was wiederum die Kurbelgehäuseentlüftung beeinträchtigt.

Wenn dem so wäre, könnte man Spa abhaken und frohen Mutes nach Le Mans gehen, wo derartige Kräfte nicht auftreten. Aber TMG-Technikchef Pascal Vasselon sagt auch: «Es handelte sich um zwei verschiedene Schäden» – und ob zwei unterschiedliche Defekte die gleiche Ursache haben können?

Aber man hat ja auch bei der Konkurrenz Sorgen. Bei Audi heißt es bezüglich des in Spa Ärger machenden vorderen Getriebes: «Wir haben das Problem identifiziert und sind zuversichtlich, es für Le Mans abstellen zu können.» Bei Porsche machen die Batteriezellen Probleme. Doch hier könnte man auf (schwerere, schwächere) 2015er-Zellen zurückkräften. ♦

## European Le Mans Series Imola

# Das Italien-Finish fiel ins Wasser

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Pierre Thiriet, Mathias Beche und Ryo Hirakawa hießen die Sieger beim zweiten ELMS-Lauf in Imola. Porsche feiert Klassensieg in der GTE.**

Am Start setzte sich zunächst Pole-Mann Nicolas Lapierre im Dragonspeed-Oreca an die Spitze und fuhr auch einen kleinen Abstand zu seinen Verfolgern heraus, ehe er das Auto an Henrik Hedman übergab. Durch schnellere Stopps kamen aber sowohl Paul-Loup Chatin (Panis-Barthez) als auch Pierre Thiriet vorbei. Letzterer, der nominelle Amateurfahrer in seinem eigenen Team, hielt da-

bei das Tempo von Leader Chatin mit – der Grundstein für den späteren Triumph.

## Zweiter LMP3-Sieg für Brundle

Denn Hirakawa schnappte sich nach dem Fahrerwechsel Fabien Barthez und baute eine bereits komfortable Führung auf. Die natürlich Schlussfahrer Mathias Beche nicht mehr hergeben sollte. Zumal einsetzender Regen das Geschehen in der letzten Runde fast vollständig neutralisierte. Nachdem einige Autos abgefliegen waren, gab es zunächst eine Full-Course-Yellow, die aber eine halbe Stunde vor Schluss durchs Safety Car ersetzt wurde. Und so ging es im Entenmarsch durch die letzten rund 30 Minuten.

In der LMP3-Klasse triumphierten wie schon beim Auftakt in Silverstone Alex Brundle, Mike Guasch und Christian England von United Autosport. Brundle setzte sich von Startplatz 3 gleich auf P2 vor und erbt die Führung von Teamkollege Matt Bell, als dieser im Überrundungsverkehr neben die Strecke rutschte.

Danach gab es ein munteres Wechselspielchen an der Spitze, wobei England sich vom zwischenzeitlich erneuten P3 erst P2 schnappte und dann in Führung ging, als Leader Eric Debard (Panis-Barthez) die Box aufsuchte. Wenige Augenblicke später wurde das Rennen aufgrund des Regens neutralisiert, und der zweite Saisonsieg für

die Mannschaft von Brundle und Co war besiegelt.

## Proton-Porsche klarer Sieger

Gänzlich ohne äußere Einflüsse führen Robert Renauer, Wolf Henzler und Mike Hedlund zum ungefährdeten Sieg in der GTE-Klasse. Renauer als Startfahrer im Porsche 911 RSR des Proton-Teams fuhr von Beginn an dem restlichen GT-Feld davon. Mehr noch: Am Ende seines zweistündigen Anfangsstints hatte er auch fast das komplette LMP3-Feld hinter sich gelassen.

Porsche-Werksfahrer Henzler übernahm zur Rennmitte das Steuer und baute die Führung weiter aus. «Robert ist einen tollen Doppelstint gefahren und

hat damit den Grundstein zum Sieg gelegt. Ich freue mich vor allem für das Team, das sehr hart gearbeitet und uns ein perfektes Auto hingestellt hat. Das hat heute richtig Spaß gemacht», lobte der Routinier.

Hedlund, der als Letzter einstieg, kam gar nicht mehr in den Rennrhythmus, weil auch ihn natürlich die Regen-Neutralisation einbremsste und die Positionen einfror.

Hinter dem unangefochtenen Sieger-Porsche auf Gesamtrang 13 komplettierten Robert Smith/Rory Butcher/Andrea Bertolini (Ferrari) und deren Markenkollegen Alessandro Pier Guidi sowie Vater und Sohn Alexander Talkanitsa das verregnete Siegerpodest. ♦



An die Spitze gekämpft, im Regen bis zur Neutralisation geführt – und gesiegt: Thiriet-Oreca

## EUROPEAN LE MANS SERIES / Resultate

Imola/1: 4.909 km; Rennen über 4 Stunden; 41 Autos gestartet, 36 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt, einsetzender Regen/meist trocken.

1. Thiriet/Beche/Hirakawa (Oreca 05-Nissan) 121 Runden; 2. Dolan/Tincknell/Van der Garde (Gibson 0155-Nissan) +19,257; 3. Hedman/Lapierre/Hanley (Oreca 05-Nissan) +30,811; 4. Coletti/Leal/Wirth (BR01-Nissan) +33,991; 5. Jun Jin/De Bruijn/Gommendy (Oreca 05-Nissan) +45,472; 6. Wirdheim/Jönsson/Pla (Ligier JS P2-Nissan) +1 Rdn.; 7. Barthez/Buret/Chatin (Ligier JS P2-Nissan) +1 Rdn.; 8. Rojas/Canal/Giermaziak (Ligier JS P2-Nissan) +3 Rdn.; 9. Leutwiler/Winslow/Nakano (Oreca 03R-Juss) +3 Rdn.; 10. Doyle/McClughan/Findlay (Oreca 03R-Nissan) +3 Rdn.; 11. Capillaire/Lombard/Coleman (Ligier JS P2-Judd) +4 Rdn.; 12. Taittinger/Striebig/Roussel (Morgan-Nissan) +5 Rdn.; 13. Hedlund/Henzler/Renauer (Porsche 911 RSR) +5 Rdn. (1. GTE); 14. Brundle/Guasch/England (Ligier JS P3-Nissan) +6 Rdn. (1. LMP3); 15. Mondini/Roda/Jacoboni (Ligier JS P3-Nissan) +6 Rdn. (2. LMP3); 16. Smith/Butcher/Bertolini (Ferrari 458 Italia) +6 Rdn. (2. GTE); 17. Debard/Moineault/Gachet (Ligier JS P3-Nissan) +6 Rdn. (3. LMP3); 18. Hallyday/Lunardi/Droux (Ligier JS P3-Nissan) +6 Rdn. (4. LMP3); – ferner: 22. Talkanitsa/Talkanitsa/Pier Guidi (Ferrari F458 Italia) +7 Rdn. (3. GTE)

Nächstes Rennen: 17. Juli, Spielberg (A)

Internet: [www.europeanlemansseries.com](http://www.europeanlemansseries.com)

## Blancpain GT Endurance Cup Silverstone

## Diesmal war Mercedes ganz knapp vorn



Diesmal ganz oben auf dem Siebertreppchen: Jazeman Jaafar, Dominik Baumann, Maximilian Buhk (v.l.)

von MICHAEL BRÄUTIGAM

Wie schon der Saisonauftakt in Monza hielt auch der zweite Saisonlauf in Silverstone ein packendes Finish bereit. Diesmal zugunsten des in Italien noch knapp unterlegenen HTP-Mercedes von Maxi Buhk, Dominik Baumann und Jazeman Jaafar. Black Falcon feiert Klassensieg in der Pro-Am-Wertung.

Dabei trafen in besagtem Finish mit Buhk und WRT-Audi-Pilot Laurens Vanthoor zwei echte Schwergewichte aufeinander. Beide waren nach dem letzten Stopp im dreistündigen Rennen nur um gut zwei Sekunden getrennt. Zuerst konnte sich der Norddeutsche im Überwindungsverkehr ein wenig absetzen, doch eine Safety-Car-Phase machte die inzwischen fünfsekündige Führung zunichte.

Nach dem Restart schaltete der Belgier also in den Angriffs-

modus und setzte Buhk unter Druck. Doch der Mercedes-Pilot, amtierender Sprint-Meister und Endurance-Champion 2013, ließ sich nicht aus der Ruhe bringen und überquerte mit nicht einmal einer Sekunde Vorsprung die Ziellinie.

«Ich konnte durchwegs über die Distanz pushen und versuchte, beim Überwinden keine Fehler zu machen», analysierte Buhk seine Triumphfahrt, die ihn und seine Teamkollegen auch an die Spitze der Endurance-Wertung sowie Buhk und Baumann auch an die Gesamtspitze der BGTS spült.

## Engels Super-Schlusspurt

Auf Platz 3 lief der von Pole gestartete Grasser-Lamborghini von Mirko Bortolotti, Rolf Ineichen und Jeroen Bleekemolen ein. Dahinter entbrannte noch ein spannender Kampf zwischen dem zweiten HTP-Mercedes und dem ersten Rowe-BMW um Platz 4 – welchen letztlich knapp die M6-Piloten

Philipp Eng, Maxime Martin und Alex Sims bejubelten.

Ebenfalls spannend fiel der Kampf um den Sieg in der Pro-Am-Wertung aus. Dank der späten Safety-Car-Phase, die erst 20 Minuten vor Ende aufgehoben wurde, kam Maro Engel im Black-Falcon-Mercedes wieder an die Leader heran. Bis zur vorletzten Runde hatte er den Anschluss hergestellt, um dann beide (!) bis zum Fallen der Zielflagge noch zu knacken.

Für Engel und seine Fahrpartner Oliver Morley sowie Miguel Toril bedeutet der Erfolg auch, dass sie jetzt die Pro-Am-Gesamtwertung anführen.

Das Schwesterauto in der Pro-Wertung blieb beim Start in die Einführungsrunde stehen, weshalb man aus der Box dem 52-Wagen-Feld hinterherfahren musste. Am Ende reichte es für die Mannschaft aus Meuspath, für die Adam Christodoulou einen ähnlich brillanten Schlussstint hinlegte wie Engel, noch für Gesamtrang 11.

## Ehret holt ersten Saisonsieg

Nicht nur in der Pro- und Pro-Am-Kategorie jubelte ein Deutscher über den Sieg: In der Amateurwertung schafften Pierre Ehret und Stef Vancampenhoudt tatsächlich eine Steigerung gegenüber ihrem P2 aus Monza und gewannen im brandneuen Ferrari 488 GT3 von Rinaldi Racing.

Vancampenhoudt hat dabei am Wochenende richtig Rennkilometer gemacht: Der Belgier absolvierte am Samstag noch als Einzelkämpfer den VLN-Lauf mit einem BMW M235i Cup (fiel da aber aus) und reiste erst am Sonntagmorgen nach Silverstone an. ♦

## Berg-EM Fito

## Merli/Faggioli: Rad an Rad

Nach dem Abstecher auf die iberische Halbinsel liegen die beiden italienischen Favoriten der Berg-Europameisterschaft, Simone Faggioli und Christian Merli, nach jeweiligen Gruppensiegen weiter punktgleich an der Tabellenspitze. Faggioli im Norma Zytek V8 gelang im ersten Rennlauf am Samstag auf der 5,3 Kilometer langen Strecke eine Verbesserung seines eigenen Streckenrekords. Eine Dreiviertel-Sekunde war er schneller als im Vorjahr.

In der Tageswertung folgten Merli im Werks-Osella auf Rang 2 vor den Markenkollegen Paride Macario (I) und Milos Benes (CZ). Pech hatte dagegen Lancia Delta-Pilot Fulvio Giuliani (I), der seinen dritten Rang in der EM-Tabelle mit einem Leit-

plankeneinschlag verlor. Auch bei den Produktionswagen gibt es ein Rad-an-Rad-Rennen um die EM-Krone. Der Serbe Nikola Miljkovic bleibt mit seinem Gruppe-N-Sieg in der Tabelle weiter knapp in Front vor dem Österreicher Christian Schweiger (beide Mitsubishi), der in Fito die Gruppe A gewann und schnellster Tourenwagen des knapp 100 Fahrzeuge starken Feldes war. ♦ TBU



Faggioli: Rekord verbessert

## Berg-DM Wolsfeld

## Hauser zum Sieg katapultiert

Nach dem Training hatten Fahrer in sechs grundverschieden Fahrzeugkonzepten auf der engen und winkligen Piste in der Eifel reelle Sieghancen, was so nur in Wolsfeld möglich ist. Der Trainingsschnellste Bruno Ianniello im Lancia Delta S4 übernahm am Rennmorgen gleich wieder die Führung in seinem «Wohnzimmer». David Hauser im für diesen Berg völlig übermotorisierten Dallara GP2 rangierte derweil auf Rang 6. Mit den vier Spitzkehren kam Hauser immer besser zurecht und kletterte danach auf Rang 3 und katapultierte sich am Ende noch mit

der Tagesbestzeit zum Sieg, drei Zehntelsekunden vor Frank Debruyne im Dallara F3, Ianniello und den erbittert kämpfenden Uwe Lang (Osella) und Francesco D'Acri (Elia). Tourenwagensieger wurde Patrick Orth im BMW 320i. ♦ TBU



Hauser: Am Ende doch Sieger

## KOMPAKT

»» **GT4-EM** Beide Siege beim Stadtrennen in Pau holte sich das ProSport-Team: Lauf 1 ging an Peter Terting und Jörg Viebahn, Lauf 2 an Nicolaj Moller Madsen und Andreas Patzelt. Bei den Reiter Young Stars übernahm Thomas Krebs die Tabellenführung der Herren. Bei den Damen führt die Australierin Caitlin Wood.

»» **NASCAR Euroserie** In der Elite 1 gewannen auf dem Oval von Venray Frederic Gabillon und Anthony Kumpfen. In der Elite 2 triumphierte Stienes Longin erneut in beiden Läufen.

»» **Renault Sport Trophy** Fabian Schiller gewann auch in Imola sein Sprintrennen

der Am-Kategorie. Kevin Korjus siegte im Pro-Rennen. Auch das Endurance-Rennen ging an Korjus – zusammen mit Frederik Blomstedt.

»» **Seat Leon Eurocup** Niels Langeveld hat in Silverstone seinen ersten Sieg gefeiert. Im zweiten Lauf gewann Stian Paulsen.

»» **DMV GTC** Am Red Bull Ring siegten Pertti Kuismanen (Chrysler Viper) und Ronny «C'Rock» Wechselberger (Audi). Im 60-Minuten-Rennen setzten sich erneut Tommy Tulpe und Fabian Plentz (Audi) durch.

»» **P9 Challenge** Die Auftaktsieger in Spielberg: «Fritz K.» und Albert Kierdorf (beide Porsche). ♦ MBR

## BLANCPAIN GT SERIES ENDURANCE CUP / Resultate

Silverstone (GB); 5,901 km; Rennen über 3 Stunden; 52 Autos gestartet, 47 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken.

1. Baumann/Jaafar/Buhk (Mercedes-AMG GT3) 83 Runden; 2. L. Vanthoor/D. Vanthoor/Vervisch (Audi R8 LMS) +0,963; 3. Ineichen/Bleekemolen/Bortolotti (Lamborghini Huracán GT3) +22,163; 4. Martin/Eng/Sims (BMW M6 GT3) +23,814 5. Bacheta/Dontje/Schmid (Mercedes-AMG GT3) +23,938; 6. Ledogar/van Gisbergen/Bell (McLaren 650S GT3) +29,114; 7. Guilvert/Paris/Haase (Audi R8 LMS) + 31,111; 8. Abril/Smith/Kane (Bentley Continental GT3) +33,675; 9. Garcia/Stevens/Müller (Audi R8 LMS) +45,017; 10. Bambini/Zampieri/Niederhauser (Lamborghini Huracán GT3) +46,640; 11. Haupt/Simonsen/Christodoulou (Mercedes-AMG GT3) +47,593; 12. Dusseldorp/Klingmann/Catsburg (BMW M6 GT3) +49,333; 13. Leonard/Meadows/Frijns (Audi R8 LMS) +50,265; 14. Perez Compagnon/Balzan/Giammaria (Ferrari 458 Italia GT3) +56,834; 15. Stöckinger/Salaquarda/Stippler (Audi R8 LMS) +58,795; 16. Lathouras/Pier Guidi/Rugolo (Ferrari 488 GT3) +1:02,901; 17. Morley/Toril/Engel (Mercedes-AMG GT3) +1:07,602 (1. Pro-Am); 18. Al Harthy/Modell/Adam (Aston Martin Vantage GT3) +1:09,886 (2. Pro-Am); 19. Hassid/Giaque/Perera (Audi R8 LMS) +1:10,736 (3. Pro-Am); 20. Baptista/Jimenez/Albuquerque (Audi R8 LMS) +1 Rd.

Nächstes Rennen: 25. Juni, Le Castellet (F)

Internet: www.blancpain-gt-series.com

## Porsche Supercup Barcelona

## Junioren-Triple

Mit einem Dreifacherfolg der Porsche-Junioren endete der Saisonauftakt in Barcelona. Matteo Cairoli gewann vor Sven Müller und Mathieu Jaminet.

«Was für ein perfekter Saisonstart», freute sich Cairoli nach seinem ungefährdeten Sieg beim ersten Supercup-Lauf des Jahres. Der von der Pole-Position gestartete Italiener vom Comer See, welcher seinen Verfolgern im Zeittraining über eine halbe Sekunde (!) aufbrummte, geriet außer beim Start nur einmal unter Druck, als es nach einer Safety-Car-Phase zum Restart ging. Doch Fach-Pilot Cairoli, der sein zweites «Lehrjahr» in Porsches Rennfahrerschule absolviert, blieb cool und holte sich den ersten Supercup-Triumph: «Ich wusste, dass ich ein tolles Setup habe, aber trotzdem muss man erst mal gewinnen.»

## Jaminet: Premieren-Podium

Sven Müller, der nach drei Siegen in vier Rennen aktuell Tabellenführer im deutschen Carrera Cup ist, musste sich



Ein Junior vor dem anderen: Barcelona-Sieger Cairoli vor Müller

diesmal mit Platz 2 zufriedengeben. «Er war diesmal einfach schneller als ich», gab Müller, der im dritten Jahr als Porsche-Junior unterwegs ist, offen zu.

Während Müller es erst im dritten Anlauf aufs Siegetreppchen in Barcelona schaffte, gelang dieses Kunststück seinem neuesten «Klassenkameraden» Mathieu Jaminet gleich bei seiner Supercup-Premiere. Der Franzose, der für das traditionsreiche Almeras-Team antritt, fiel am Start von Platz 2 auf 3 zu-

rück und blieb bis ins Ziel auf dieser Position. «Ich habe zwar den Start verpatzt, aber der Rest lief gut», freute sich der 21-Jährige aus Lothringen über seinen sehr gelungenen Einstand.

Hinter dem Junioren-Trio entbrannte ein heißer Kampf um Position 4, welche letztlich der von Startplatz 8 losgefahrene Briten Ben Barker einheimste. Michael Ammermüller, der von Startposition 4 auf P8 zurückgefallen war, komplettierte letztlich die Top 5. ♦ MBR

## Deutscher Tourenwagen Cup Zandvoort

## Kopf an Kopf



Gleichgezogen: Heiko Hammel ist jetzt punktgleicher Leader

Als punktgleiche Leader der Superproduction-Klasse reisen Fredrik Lestrup (Mini) und Heiko Hammel (Ford) aus Zandvoort ab. Dirk Lauth (Mini) baut seine Führung in der Production-Klasse aus.

An der niederländischen Nordseeküste hatte wie so oft das Wetter seine ganz eigenen Gesetze. Dazu hatten die Eisheiligen kalte Temperaturen im Gepäck, die das sportliche Geschehen nicht leichter machten. Bei den schwierigen Bedingungen,

wenn auch auf zumeist abtrocknender oder trockener Strecke, setzten sich die routinierten Topiloten wie erwartet durch. Im ersten Qualifying holte sich Mini-Pilot Fredrik Lestrup einmal mehr die Pole-Position und fuhr vor Heiko Hammel (Ford) und Milenko Vukovic (Audi) den Sieg ein.

Am Sonntag aber wendete sich das Blatt: Im Qualifying hauchte Lestrups Mini-Motor sein Leben aus, und so war der Weg für Hammel, dessen Wolf-Fiesta nicht so gut zur Strecke passte, frei: Pole und Sieg! Als

Folge liegen die beiden Meister der letzten zwei Jahre nun mit jeweils 50 Zählern punktgleich an der Tabellenspitze.

## Lauth setzt sich ab

Während sich der Kampf in der Superproduction-Klasse also nach dem dritten Rennwochenende zu einem echten Krimi entwickelt, geht es in der seriennahen Production-Klasse jetzt schon um die Frage, wer Dirk Lauth aufhalten kann. Der Pilot aus dem Mini Racing Team holte sich am Samstag Pole und Sieg, womit er seine Tabellenspitze ausbaute.

Nur einen Tag später, und damit wäre die Frage dann auch zu beantworten, schlug aber Dominique Schaak zurück. Lauths Markenkollege aus dem IMC-Team sicherte sich nämlich am Sonntag jeweils knapp vor Lauth Pole und Sieg. Den Tabellenführer und seinen neuen ersten Verfolger trennen nun 15 Punkte – und 24 kann man pro Rennwochenende holen. Deren fünf stehen in dieser Saison noch an. Genug Zeit also für eine Aufholjagd. ♦ MBR

## NASCAR Dover

## Die Monster Mile schlägt wieder zu

Die «Monster Mile» von Dover machte ihrem Namen wieder alle Ehre. Ein Massencrash und ein irrer Kampf um den Sieg machten den zwölften Sprint-Cup-Lauf zum Spektakel, an dessen Ende Matt Kenseth endlich wieder triumphierte.

Zu Beginn des Rennens deutete vieles darauf hin, dass kein Weg an Kevin Harvick vorbeiführen würde. Der Stewart-Haas-Pilot stürmte aus der Pole-Position heraus dem Feld davon und fuhr in einer eigenen Welt. Der Champion von 2014 sammelte auch die meisten Führungsrunden (117), fiel aber durch langsame Stopps immer weiter zurück und war zusammen mit 17 weiteren Autos schließlich auch in den «Big One» in Runde 354 verwickelt.

Ausgelöst wurde dieser, weil Dover-Rekordsieger Jimmie Johnson beim Restart aus der ersten Reihe nicht vom zweiten in den dritten Gang schalten konnte und der Ziehharmonika-Effekt dafür sorgte, dass fast das halbe Feld ineinanderkrachte. «Das hat noch nie ein Rennwagen mit mir gemacht», wunderte sich auch der sechsfache Cup-Meister über die technische Macke an seinem Hendrick-Chevy.

Mit aus dem Rennen waren mit Martin Truex Jr. und Kyle

Busch mindestens zwei weitere Siegekandidaten, wobei Truex noch Glück im Unglück hatte. Weil das Rennen unterbrochen wurde, konnte sein Furniture-Row-Toyota notdürftig repariert werden, und er fuhr mit dem waidwunden Auto letztlich sogar noch auf Platz 9.

## Larson verpasst ersten Sieg

Im Kampf um den Sieg setzten sich nach dem Favoritensterben freilich andere in Szene. Nach dem letzten Restart führte Matt Kenseth, dem in dieser Saison das Pech an den Füßen klebt. Doch diesmal ging alles glatt. Obwohl nicht nur Ganassi-Pilot Kyle Larson, sondern auch Rookie Chase Elliott schneller waren als der Gibbs-Starfahrer, konnte Kenseth die «jungen Wilden» knapp hinter sich halten und endlich den überfälligen ersten Saisonsieg holen.

«Wir hatten heute nicht das beste Auto, aber wir waren vorne, als es drauf ankam», freute sich Kenseth in der Victory Lane. «Ich bin ihm ein paar Mal ganz nah rangefahren, vielleicht habe ich ihn sogar berührt», sagte Larson, der seinen ersten Cup-Sieg knapp verpasste. «Ich wollte nichts unfaires versuchen. Er fährt immer respektvoll, also gehe ich mit ihm genauso um.» ♦ MBR



Typisch Kenseth: Sieger-Burnout an der Boxenmauer

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Dover/Delaware (USA): 400 Rdn. à 1.609 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.  
1. Matt Kenseth (Toyota); 2. Kyle Larson (Chevrolet); 3. Chase Elliott (Chevrolet); 4. Kasey Kahne (Chevrolet); 5. Kurt Busch (Chevrolet); 6. Brad Keselowski (Ford); 7. Denny Hamlin (Toyota); 8. Ryan Blaney (Ford); 9. Martin Truex Jr. (Toyota); 10. Trevor Bayne (Ford); 11. Paul Menard (Chevrolet); 12. Clint Bowyer (Chevrolet); 13. Danica Patrick (Chevrolet); 14. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 15. Kevin Harvick (Chevrolet); 16. Ryan Newman (Chevrolet); 17. David Ragan (Toyota); 18. Chris Buescher (Ford); 19. Landon Cassill (Ford); 20. Michael McDowell (Chevrolet); 21. Jamie McMurray (Chevrolet); 22. Joey Logano (Ford); 23. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 24. Brian Scott (Ford); 25. Jimmie Johnson (Chevrolet); 26. Casey Mears (Chevrolet); 27. Cole Whitt (Chevrolet); 28. Carl Edwards (Toyota); 29. Greg Biffle (Ford); 30. Kyle Busch (Toyota); 31. Aric Almirola (Ford)  
Stand nach 12 von 36 Rennen: 1. Harvick 418 Punkte; 2. Kyle Busch 397; 3. Kurt Busch 386; 4. Edwards 381; 5. Johnson 370; 6. Keselowski 368; 7. Elliott 341; 8. Logano 340; 9. Truex Jr. 336; 10. Dillon 315; 11. Earnhardt Jr. 314; 12. Kenseth 313; 13. Hamlin 308; 14. McMurray 296; 15. Blaney 288; 16. Kahne 286

Nächstes Rennen: 21. Mai, Charlotte/North Carolina (USA) (Allstar-Rennen)  
Internet: www.nascar.com

Kein Diktator, sondern  
Teampayer: ITR-Chef  
Hans Werner Aufrecht



Hans Werner Aufrecht

**«Wir sind ein Team»**

Von ARNO WESTER

**Ende April ist Hans Werner Aufrecht für zwei weitere Jahre zum Vorstandsvorsitzenden der DTM-Dachorganisation ITR gewählt worden. Von dem 77-jährigen gab es zuletzt kaum öffentliche Zitate. Im gemeinsamen Interview von MSA und dpa spricht «HWA» nun über seine derzeitige Situation, die aktuelle DTM und über die Zukunft der Serie.**

Am vorletzten Wochenende ist die DTM in die neue Saison gestartet. Für Sie ist es bereits das 28. Jahr als Chef der DTM-Dachorganisation ITR. Welches Gefühl haben Sie?  
**HANS WERNER AUFRECHT:** Ein sehr gutes, weil ich weiß, dass das die letzte Saison mit Autos ist, an denen nicht entwickelt werden darf. Zudem bekommen wir mit den Regelanpassungen, die wir nach langer Diskussion verabschiedet haben, glaube ich, spannenden Sport zu sehen.  
Sie sind Ende April als Vorstandsvorsitzender der ITR wiedergewählt worden. Wie lange wollen Sie diesen Job noch machen?  
Die Amtszeit geht offiziell zwei Jahre. Ob ich das aber zwei Jahre mache, weiß ich nicht. In meinem Alter muss man darüber nachdenken. Aber ich tue sehr viel dafür, dass ich fit bleibe

und bin auch gewillt, es die zwei Jahre zu machen.  
**Um Ihre Funktion zu beschreiben, heißt es oft, Sie seien der Bernie Ecclestone der DTM – wie finden Sie diesen Vergleich?**  
Unpassend. Das ist bei uns etwas ganz anderes. Wir sind ein Team, das unterscheidet uns von Ecclestone. Ich habe noch drei Kollegen. Zudem ist der Beirat (die drei Motorsportchefs, d. Red.) bei all unseren Diskussionen eingebunden. Das kann man nicht mit Ecclestone vergleichen. Dass man jemanden braucht, der mal sagt: So geht's weiter – das ist in jedem Laden so. Auch bei uns. Da habe ich einen kleinen Vorsprung. Die doppelte Stimme für den Vorstandsvorsitzenden steht auch in der Satzung. Das brauchen wir aber eigentlich nicht nutzen.  
**Bei Ecclestone hat man das Gefühl, er verliert in der Formel 1 an Macht. Wie hat sich Ihre Position verändert?**  
Ich glaube, es ist ein großer Unterschied, ob man zwei oder drei Hersteller hat. Bei zwei Herstellern wissen alle, man ist aufeinander angewiesen. Da muss man miteinander arbeiten. Bei drei Herstellern ist das schon nicht mehr so ausgeprägt. Der Meinungsprozess dauert jetzt viel länger. Der Druck ist nicht so da.  
**Täuscht das Gefühl, oder hat ein Wort von Ihnen bei den**

**Herstellern nicht mehr das Gewicht früherer Jahre?**  
Das sehe ich nicht so. Meine Worte haben noch die gleiche Wirkung. Der Prozess hinter einer Entscheidung dauert nun einfach länger. Den gab es aber schon immer. Das liegt aber nicht an BMW, sondern daran, dass es jetzt drei Hersteller sind. Sie haben die Regelanpassungen schon angesprochen, zudem gibt es eine Ausnahmeerlaubnis für BMW, die einen größeren Heckflügel haben und leichter sein dürfen als Audi und Mercedes. Warum haben Sie sich dazu öffentlich nie geäußert?  
Ich bin von solchen Themen nicht begeistert. Ich stehe aber hinter dem Weg, den wir jetzt gefunden haben. Weil er für mich sehr ausgewogen ist. Ich war ein Gegner davon, wie die Performance-Gewichte letztes Jahr geregelt waren. Ich glaube aber, dass es jetzt funktioniert. Zur Bevorteilung eines Herstellers: Da bin ich der Auffassung, dass die Macher der Regeln die Möglichkeit schaffen müssen, wie man innerhalb des Reglements nachjustieren kann. In jedem anderen Sport kann man nachbessern. Das Problem ist das Einfrieren und Homologieren von Autos. Dem Hersteller, der einen Nachteil hat, sind die Hände gebunden. Hinterher lassen bringt nichts.  
**Es wird also zukünftig keine homologierten Autos mehr geben?**  
Das ist mein Wunsch. Das Ziel muss sein, das Reglement so zu begrenzen, dass der Entwicklungsspielraum zwar da ist, aber so klein, dass es keine explodierenden Kosten geben kann. Wir brauchen mehr Einheitsteile, dann hat sich das mit dem Entwickeln erledigt.  
**Entgegen der Absprachen startete Mercedes vor zwei Jahren nur mit sechs Autos. Auch vom für 2017 geplanten Turbomotor wollen sie nichts mehr wissen. Was sind Vereinbarungen in der DTM noch wert?**  
Die Frage nach den Motorkosten hat sich meiner Meinung nach bei allen sechs Herstellern, also auch denen aus Japan und nicht nur bei Mercedes, gestellt. Aber man hat sich sofort unterhalten. Alle waren sich einig, dass es zu viel Geld ist. Die Entwicklungskosten hätten bei 25 Millionen Euro gelegen. Hätte man das nicht gestoppt, gäbe es die DTM nicht mehr. Davon bin ich überzeugt.  
**Dieses Reglement sollte allerdings die Grundlage dafür sein, die DTM mit der japanischen Super GT kompatibel zu machen. Wie sieht der Zeitplan jetzt aus?**  
Wir reden davon, dass es ab 2019 den neuen Motor gibt. Und die Kooperation mit Japan kommt. Davon bin ich überzeugt.  
**Ab wann wird es dann mehr als drei Hersteller geben?**  
Ab 2019. Da bin ich sicher. ♦

**SCHAEFFLER**

PRÄSENTIERT

**DTM-COCKPIT LIVE**



Von **Mike Rockenfeller**  
Audi Sport Team Phoenix

**T**ja, was soll ich sagen? Ein Auftakt nach Maß sieht natürlich anders aus als das, was ich in Hockenheim erlebt habe. Im Samstagsrennen war ich nach einer leichten Kollision mit Bruno Spengler früh mit einem Aufhängungsschaden raus. Normalerweise, oder zumindest in neun von zehn Fällen, hätte ich nach so einer Berührung weiterfahren können, aber da hatte ich Pech. Am Sonntag haben wir einfach einen taktischen Fehler gemacht, weil wir nur einen Schuss am Ende des Quali gesetzt haben. Aber nach Startplatz 18 war ein Punkt sicher keine Schande.  
**E**in wenig Speed dürften auch die Performance-Gewichte gekostet haben. Im Vergleich zum Samstag hatten wir in unseren Audi RS 5 zehn Kilo mehr im Auto als die Konkurrenz. Diese Differenz lässt sich in Hockenheim auf etwa 1,5 Zehntelsekunden pro Runde hochrechnen, was im dieses Jahr noch engeren Feld natürlich eine kleine Welt ist. Ohnehin sind die Gewichte ein spannendes Thema, welches sich durch die «eingefrorenen» Autos eben ergibt. Effektiv wissen

wir bis vor dem Rennen nicht, mit welchem Gewicht wir letztendlich in dieses gehen – die Kilos werden ja in diesem Jahr erst nach dem Qualifying final bestimmt.  
**S**o bleibt also nur, sich wie gehabt auf die Rennen vorzubereiten, sprich: so als könnte sich das Gewicht nach dem Zeittraining eben nicht mehr verändern. Effektiv machen die Gewichte aber tatsächlich nicht so viel aus, weil man ja nur maximal fünf Kilo ausoder einladen kann. Der Grund für diese Deckelung ist auch klar: Weil man die Gewichte, die nach dem Sonntagsqualifying verteilt werden, auch ins nächste Rennwochenende mitnimmt, gäbe es sonst zu viel Raum für taktische Spielchen.  
**A**uf diese Weise ist keiner versucht, viel Gewicht abzubauen, indem man absichtlich langsam macht. So wie wir das am Wochenende in Spielberg natürlich auch nicht werden. Ich mag die Strecke sehr, ein Podium oder gar Sieg fehlt mir dort aber noch. Höchste Zeit, das nachzuholen – auch, um diesmal deutlich mehr als einen Punkt mitzunehmen.



Hockenheim: «Rocky» auf dem Weg zu P10 am Sonntag

**SCHAEFFLER-NEWS**

Bei einer Team-Info-Runde, die Porsche nach jedem WEC-Rennen veranstaltet, zeigte Schaeffler-Sprecher Jörg Walz dem Motorsport-Team die zahlreichen Technologien auf, mit denen Schaeffler seit sieben Jahrzehnten auch bei Porsche zu finden ist. Zentrales Thema: das Zusammenspiel von Elektro- und Verbrennungsmotoren auf Rennstrecke wie Straße.

## 58. ADAC ACAS H&amp;R Cup (3. Lauf)

# Totaler BMW-Triumph

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

**Mit einem Dreifachsieg schockte BMW die Konkurrenz bei der Generalprobe zum 24h-Rennen. Weltweit erster Sieg des neuen M6 GT3. Diskussionen um BoP und schwere Unfälle überschatteten das Geschehen beim 3. Saisonlauf.**

Das Rennwochenende hatte noch gar nicht angefangen, da ploppte schon die Diskussion um die «Balance of Performance», die Einstufung der GT3-Fahrzeuge, auf. Stein des Anstoßes war die Mitteilung des Teams Frikadelli Racing, beim 3. Lauf und bei den 24h nicht zu starten, weil man mit der aktuellen Einstufung keine Erfolgsaussichten habe. «Wir bestreiten keine Rennen, um das Starterfeld aufzufüllen», ließ Teamchef Klaus Abbelen wissen.

Paradox daran: Schon vor dieser Bekanntgabe wurde die nach dem zweiten Lauf angepasste BoP bekannt gegeben, welche den Porsche 911 GT3 R, den ja auch Frikadelli einsetzt, um 25 kg erleichtert.

## Erste 2016er «U8-Runde»

«Der Porsche 911 GT3 R, der BMW M6 GT3 und der Mercedes-AMG GT3 sind brandneu, daher wird jeder Nordschleifen-Kilometer vor dem 24h-Rennen genutzt, um die Fahrzeuge optimal einzustufen», erklärte der ADAC Nordrhein, welcher Veranstalter des 24h-Rennens ist, und für den die finale BoP möglicherweise erst nach (!) dem Qualifying zu selbigem feststeht.

In den ersten zwei Läufen standen ohnehin so ziemlich alle Kunden- und auch Werks-teams der diversen Hersteller im Verdacht, im Hinblick auf eine bessere Einstufung für die 24h Sandbagging zu betreiben. Von solchen Spielchen sagte man sich bei BMW aber zum dritten Lauf augenscheinlich los. Mit 7:59,746 Minuten gelang BMW-Junior Jesse Krohn die erste «Unter-Acht-Runde» des Jahres. Der Finne war damit der fünfte Fahrer, der diese magische Marke auf der 24,358 km langen VLN-Variante überhaupt unterbieten konnte. Dahinter reihten sich der zweite Schubert- sowie der nach einem Quali-Crash des Schweserautos verbliebene Walkenhorst-M6 ein.

Nach den vier Rennstunden, die bei sehr kalten, aber trockenen

Bedingungen über die Bühne gingen, waren die Top 3 des Zeittrainings auch so ins Ziel gefahren: Sieg für Krohn (der auch die schnellste Rennrunde fuhr), Jörg Müller und Marco Wittmann vor Lucas Luhr/Martin Tomczyk/John Edwards und Christian Krognes/Victor Bouveng/Tom Blomqvist im Dunlop-bereiften M6 GT3.

«Ehrlich gesagt, verstehe ich das Kinderspiel, was hier getrieben wird, nicht. Wir haben heute jedenfalls gezeigt, was bei uns möglich ist», meinte Jörg Müller im Hinblick auf die BoP-Spielchen der Konkurrenz. Noch deutlicher wurde Luhr:

«Alle Teams, die beim 24h-Rennen plötzlich schneller fahren als bei den VLN-Läufen, sind zwei und drei, müssten bestraft werden. Es kann doch nicht sein, dass ohne Tempolimit, neu asphaltierten Streckenabschnitten und besseren Reifen so langsamere Zeiten auf der Nordschleife gefahren werden!»

und besseren Reifen so langsamere Zeiten auf der Nordschleife gefahren werden!»

## Pyrrhussieg für BMW?

Die Konkurrenz glaubt, BMW habe sogar noch Reserven. Andersrum glaubt BMW aber genauso, dass die Mitstreiter noch nicht alle Karten auf den Tisch gelegt haben. Trotzdem könnte der Triple-Triumph ein Pyrrhussieg sein, wenn BMW vor den 24h nun über die BoP eingebremst wird. Wobei noch nicht klar ist, wie es um die Zuverlässigkeit von BMWs neuem GT3-Renner bestellt ist. Hinter vorgehaltener Hand spricht man noch von einigen technischen Problemen, die sogar den viel umjubelten Dreifacherfolg zur Zitterpartie werden ließen. Mehr als sechs Stunden sei man noch nie problemlos im Renntempo gefahren!

Abseits des sportlichen Geschehens überschatteten zwei schwere Unfälle den dritten Lauf. Zu Rennbeginn überschlug sich bereits Florian Quante mit seinem Renault Mégane spektakulär im Bereich «Bergwerk». In der vorletzten Runde krachte Nicolas Griebner im Sorg-BMW 325i am Fuß der «Steilstrecke» in einen Reifenstapel. Dabei wurde das Auto in einen Fangzaun katapultiert, wobei sowohl der Pilot als auch ein hier eingesetzter Sportwart verletzt wurden.

Nach offiziellen Angaben der VLN sind alle Beteiligten, die in drei verschiedene Krankenhäuser transportiert werden mussten, inzwischen wieder aus diesen entlassen worden. ♦



Doppelpack: Die beiden Schubert-M6 im Parallelflied zum Sieg



Best of the rest: Phoenix-Audi



SPX-Sieger: Farnbacher



BoP-Fokus: Porsche 911 GT3 R



Gesamtleader: Mies/Schrey

## VLN / Resultate

58. ADAC ACAS H&R Cup/D (24,358 km): 14.5.2016, 3. von 10 Läufen zur VLN-Langstreckenmeisterschaft; 28 Runden (= 682,024 km); 157 Teams gestartet, 116 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken

1. J. Müller/Wittmann/Krohn (BMW M6 GT3) in 4:00:20,841 h (= 170,260 km/h); 2. Luhr/Tomczyk/Edwards (BMW M6 GT3) +0,582; 3. Krognes/Bouveng/Blomqvist (BMW M6 GT3) +2:09,705; 4. Winkelhock/Mies/Mamerow (Audi R8 LMS) +2:37,695; 5. Christensen/Makowiecki (Porsche 911 GT3 R) +3:02,376; 6. Rast/Mayr-Melnhof (Audi R8 LMS) +3:10,854; 7. Mücke/van der Zande/Hohenadel (Mercedes-AMG GT3) +3:13,320; 8. Basseng/De Phillippi/Rockenfeller/Scheider (Audi R8 LMS) +4:10,731; 9. Bamber/Tandy (Porsche 911 GT3 R) +5:08,625

**Klassensieger** – CUP1: Hartl/Kutepov/Griessner (Opel Astra OPC); CUP2: Hennes/Kappeler/Gerling (Porsche 911 GT3 Cup); CUP3: Hennerici/Oberheim (Porsche Cayman G14 CS); CUP4: Jung/Wolf (Toyota GT86); CUP5: Schrey/Mies (BMW M235i Racing Cup); H1: Langenegger (Citroën Saxo VTS) H4: Schall/Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup); SP10: Bermes/Weber/Still (Aston Martin Vantage V8); SP2: Nett/Bohrer/Demoustier (Peugeot 308 RC); SP3: Epp/Holthaus (Renault Clio Cup); SP3T: «Tiger»/Wieninger/Leisen (Audi TT RS 2.0); SP4T: Wasel/Lohnert (Audi TT RS); SP5: Langels/Arndt (BMW Z4 Coupé); SP6: Kleeschulte/Nale (BMW M3); SP7: Kralling/Gindorf/Ragginger (Porsche 911 GT3 MR); SP8: Weiland/Flossbach/Glaser (Porsche 911 GT3 Cup AW); SP9: J. Müller/Wittmann/Krohn (BMW M6 GT3); SP Pro: (kein Auto in Wertung); SPX: D. Farnbacher/M. Farnbacher (Lexus RC-F GT3); V2: Thomas/Schmitz (BMW 318is); V3: Jo. Nett/Ju. Nett (Peugeot 306 S16); V4: Derscheid/Radulovic/Flehmer (BMW 325i); V5: Thiemann/Müller/Riemer (BMW E36); V6: Karch/Jacoma (Porsche Cayman S); VT1: (kein Auto in Wertung); VT2: Wiessner/Erpenbach (Renault Mégane RS)

**Schnellste Runde:** J. Müller/Wittmann/Krohn in 8:04,595 min (= 180,953 km/h)  
**Stand nach 3 von 10 Rennen:** 1. Mies/Schrey 29,25; 3. Müller/Riemer/Thiemann 28,86; 6. Jacoma/Karch 28,17 Punkte; 8. Epp/Holthaus 27,57

**Nächstes Rennen:** 25. Juni 2016, 47. Adenauer ADAC Deutsche Payment-Trophy (D)  
Internet: [www.vln.de](http://www.vln.de)

## NACHRICHTEN

### Mies/Schrey neue Gesamtleader

**Gesamtwertung** Sechs Teams schafften es, bei den ersten beiden Läufen jeweils ihre Klasse zu gewinnen und sich eine gute Ausgangsposition für die Meisterschaft zu schaffen. Klar war vor dem dritten Lauf, dass die bisherigen Leader Frank Stippler/Anders Fjordbach, ihre Führung nicht verteidigen können, weil sie andere Verpflichtungen hatten. Nach dem dritten Lauf haben jetzt noch drei Teams eine weiße «Klassensieg-West»: Dominik Thiemann, Hajo Müller und Jens Riemer, die im BMW M3 zum dritten Mal die Klasse V5 gewannen; Ivan Jacoma und Claudius Karch, die ihren Porsche Cayman S zum dritten Mal zum Klassen- (V6) sowie Wertungsgruppensieg führen; und Michael Schrey sowie Alexander Mies, die die erneut stark besetzte Cup-5-Klasse der BMW M235i gewannen und damit auch neue Tabellenführer sind.

### Zakspeed: Strafe nach Untersuchung

**Strafe** Bei einer obligatorischen und stichprobenartigen technischen Untersuchung nach dem Qualifying fiel der Zakspeed-Mercedes durch. Wegen eines Verstoßes gegen Artikel 2.7 des Rundstrecken-Reglement, Anhang 2 (Besonderheiten Nordschleife/Mindestfahrhöhe) erhielten Sebastian Asch, Kenneth Heyer und Luca Ludwig eine Zeitstrafe von 30 Strafsekunden aufgebremst. Dazu kam eine Minute Nachstarter-Zuschlag, weil man dem Feld aus der Boxengasse hinterhereilte. Am Ende Gesamtrang 15.

### Neue Talk-Runde vor jedem VLN-Lauf

**Talk-Runde** Erstmals fand am Freitag vor dem VLN-Lauf der sich um die Langstrecken-Serie drehende «RN Vision TV Motorsport Talk» statt. Zu Gast waren Jürgen Alzen, Stefan Mücke, Marc Basseng, Marc Hennerici, Nico Menzel und Tim Schrick sowie als «Special Guests» Sabine Schmitz und Klaus Abbelen. Die von Wolfgang Drabiniok moderierte Talk-Runde, die im Fahrsicherheitszentrum Nürburgring stattfindet, soll zur regelmäßigen Einrichtung vor jedem VLN-Lauf werden. Wer den Livestream verpasst hat, findet die Aufzeichnung auf YouTube. ♦ MBR/AW

Rallye-WM

# Techniker sind am Zug

Von REINER KUHN

**Neben Fahrern, Copiloten und Autos sind bei der technisch anspruchsvollen Rallye Portugal vor allem die Reifen gefordert. Argentinien-Sieger Hayden Paddon ficht das wenig an, er will Tabellenführer Sébastien Ogier weiter jagen.**

Nach der kniffligen Reifenwahl in Monte-Carlo, Eis und Schnee in Schweden, der enormen Höhenlage in Mexiko und dem Hardcore-Ritt in Argentinien steht den WM-Akteuren beim fünften Saisonlauf eine neue Herausforderung bevor: Nirgends ist es schwieriger, den richtigen Rhythmus zu finden, als auf den technisch anspruchsvollen Schotterstrecken rund um Porto. Zudem hat die dreitägige Wettfahrt über 1683,90 Gesamtkilometer mit 19 Wertungsprüfungen über insgesamt 368,00 WP-Kilometer zwei Gesichter: Ist es trocken, bietet die harte Lehmoberfläche unter einer feinen Sandschicht



Portugal-Achter 2015: Dieses Mal will Argentinien-Sieger Paddon aber WM-Leader Ogier jagen

viel Grip und fordert kräftig Gummi. Regnet es jedoch, wird der Boden weich und matschig und bietet kaum Haftung. Letzteres könnte Reifenflüsterer Ogier, der zuerst auf die Strecke gehen und dadurch den Straßenkehrer geben muss, in die Karten spielen. Der VW-Pilot, der 2010 in Portugal seinen ersten Weltmeisterschaftssieg feierte und hier drei weitere Male triumphierte, gilt als Favorit.

«Die Route ähnelt der aus dem Vorjahr. Also wissen wir, dass die Reifen eine große Rolle spielen», sagt Hayden Paddon, der letztes Jahr Achter wurde und nach dem Sieg in Argentinien nun bei den ersten beiden Rallyetagen in Portugal als Zweiter startet. «Auch wenn ich meinen ersten WM-Sieg nie vergessen werde, er ist jetzt Schotter von gestern. Wir drücken die Reset-Taste und arbeiten konzentriert weiter.»

Insgesamt stehen 79 Teams am Start, 18 davon mit einem World Rally Car. Lorenzo Bertelli musste wegen Krankheit kurzfristig absagen. Spannung gibt es auch in der proppenvollen WRC2 (siehe Artikel unten) und den erstmals innerhalb der WRC3 antretenden WM-Junioren (siehe Artikel unten) sowie den zehn Teams der DMack Fiesta Trophy, die in Portugal ebenfalls ihren Saisonauftakt feiern. ♦

NACHRICHTEN

## DMack bringt neuen Schotterreifen

**Rallye-WM** Mit einem Fiesta WRC für Ott Tänak und zwei R5-Fords in der WRC2 macht Reifenhersteller DMack deutlich, dass man mittelfristig Werkteams ausrüsten will. Nun folgen weitere Schritte: Die Produktion wurde von China nach England geholt, wo die Entwicklung zu Hause ist. Zudem hat DMack für Portugal einen neuen Schotterreifen und wird bis Deutschland auch den Asphaltneu überarbeiten und einen speziellen Regenreifen anbieten.

## FIA überdenkt R2- und R3-Reglement

**Technik** Um Anschaffungs- und Einsatzkosten zu reduzieren, ändert die FIA das Technische Reglement bei den Zweirad-Kategorien R2 und R3. «Nach der erfolgreichen Einführung der R5-Klasse gilt es nun, den Unterbau neu aufzustellen», sagt FIA Rallye-Manager Jarro Mahonen. «Noch im Sommer werden wir das R2-Reglement neu definieren und danach die immer teurer werdende R3 optimieren.» ♦ RK

WRC2

# Klasse und Masse

**In der zweiten WM-Liga beginnt die heiße Phase. Ein halbes Dutzend Werks- und werksunterstützte Fahrer tummeln sich bei der Rallye Portugal im 26 Teilnehmer zählenden WRC2-Feld.**

Bisher gingen sich Titelkonkurrenten meist aus dem Weg. Ob Monte-Carlo, Schweden oder die Übersee-Gastspiele in Mexiko und Argentinien. Kein WRC2-Pilot – auch keiner der zahlreichen Titelanwärter – hat alle zurückliegenden Rallyes zu jenen sieben Saisonläufen nominiert, um dort WM-Punkte zu sammeln. Zu speziell waren die Bedingungen auf gefrorenen und mitunter schneebedeckten Asphalt- und Schotterpisten, in den Hochlagen von Mittel- und den mit zahlreichen Wasserdurchfahrten aufwartenden Schotterpisten in Südamerika.

Klar ist nur eines: Wer Weltmeister werden will, kommt um den ein oder anderen europäischen Schotterlauf nicht herum. Ergo haben insgesamt 26(!) WRC2-Teams zum Schaulaufen der aktuellen R5-Kundensportmodelle von Citroën (DS 3), Ford (Fiesta), Peugeot (208)

und Skoda (Fabia) genannt. Darunter sieben der Top 8. Nur der Deutsche Armin Kremer, nach Rang 2 in Monte Carlo und Platz 5 in Mexiko derzeit Tabellenvierter, verzichtet auf den Schotterlauf rund um Porto.

### Leichter gesagt als getan

Mit dem walisischen M-Sport-Profi Elfyn Evans, der in Monte-Carlo und Schweden dominierte, dem in Mexiko erfolgreichen jungen Finnen Teemu Suninen und Argentinien-Gewinner Nicolas Fuchs aus Paraguay sind nicht nur alle bisherigen Saisonsieger mit von der Partie. Neben dem Überraschungstabellenzweiten Hubert Ptaszek aus Po-

len müssen vor allem Skoda-Werkspilot Pontus Tidemand, dessen Markengefährte Abdulaziz Al-Kuwari sowie der von Citroën unterstützte Junior-Weltmeister Quentin Gilbert kräftig punkten, um von ihren Tabellenplätzen 6 bis 8 weiter nach oben zu rücken. Leichter gesagt als getan: So werden die beiden Portugal-erfahrenen und hochmotivierten Nachwuchstalente Marius Aasen (S) und Sander Pärn (EE) von ihrem DMack-Team mit der neusten Schotterreifengeneration (siehe Nachrichten) ins Rennen geschickt. Einziges Ziel: das Podium. Ein gutes Dutzend Kollegen will es ihnen allerdings gleichtun. ♦ RK



Gejagte: Führende WRC2-Piloten wie Evans kriegen Konkurrenz

WRC3/Junior-WM

# Jagd auf Folb

**In Portugal startet die bei sechs europäischen WM-Läufen ausgetragene Junior-WM in die Saison. Selten war die Chance größer, dass der nächste Champion nicht aus Frankreich kommt.**

Nach drei Siegen in Folge ist dem bei Übersee-Läufen als Alleinunterhalter agierenden 61-jährigen Michel Fabre der WRC3-Titel kaum noch zu nehmen. Doch mit den erstmals ins Geschehen eingreifenden WM-Junioren kommt neue Spannung in der weltmeisterlichen Zweiradklasse auf.

Die für Fahrer bis maximal 28 Jahre ausgeschriebene Serie

stellt bei ihrem Saisonauftakt elf der insgesamt 17 WRC3-Teilnehmer. Schafften zumeist die gezielt unterstützten Nachwuchsfahrer aus Frankreich (Sébastien Chardonnet 2013, Stéphane Lefebvre 2014 und Quentin Gilbert 2015) den Sprung in die WRC2, könnte es diesmal eng werden für den französischen Top-Favoriten. Den 26-jährigen Elsässer Terry Folb, der 2015 dreimal auf dem Podium stand und nun von Sébastien Loeb Racing betreut wird, jagen mehrere erfahrene und (in der kostenintensiven Junior-WM ebenfalls wichtig) potente Konkurrenten.

Simone Tempestini (I/21) geht in seine dritte Saison als WM-Junior. Gleiches gilt für Martin Koci (23). Der Slowake, der in Finnland 2014 die Junior-WM-Wertung gewann, kehrt nach einer enttäuschenden WRC2-Saison wieder in den DS 3 R3 zurück. Auf der Rechnung sollte man zudem den noch 19 Jahre jungen Vizemeister aus dem Vorjahr, Ole Christian Veiby aus Norwegen, sowie den Polen Lukasz Pieniazek (25), der parallel auch die Junior-EM bestreitet und da beim Auftakt in Irland siegte, haben. ♦ RK



Loeb-Protegé Folb: Favorit?

Mettet

# Ekström erneut obenauf

Von SVEN KOPF

**Mattias Ekström ist der Mann der Stunde. Auch beim dritten Lauf zur Rallycross-WM in Belgien hatte der schwedische Audi-Pilot die Nase vorn. Während Petter Solberg dran blieb und Sébastien Loeb aufholte, sammelte der Nachwuchs weiter Punkte.**

Nur ein Wochenende nach Hockenheim wollte das Peugeot Team Hansen, das im badischen Motodrom keines seiner vier hochkarätig besetzten Autos ins Finale brachte, die Scharte auswetzen. «Wir schauen nach vorne und nicht nach hinten», sagte Susann Hansen, die ebenfalls rennerfahrene Ehefrau vom Teamegner und 13-maligen Europameister Kenneth Hansen vor dem dritten WM-Lauf im belgischen Mettet. «Deshalb haben unsere Autos kleine Rückspiegel und eine große Windschutzscheibe.» Wenn das Peugeot-Quartett den Kontakt zur Tabellenspitze nicht verlieren wollte, musste es voll auf Angriff fahren.

Doch bei manchem Konkurrenten durfte nicht viel schiefehen, wollte er bei der Titelvergabe mitreden. So nahm das Schicksal bereits am Freitag seinen Lauf, als die Startgruppen für Q1 ermittelt wurden. Als Erster wurde Timur Timerzyanov (Ford) aus der Losbox gezogen – das passte dem Russen aus dem Team Austria gar nicht. Schließlich wollte keiner als Erster auf die Piste und diese für die Kontrahenten putzen. Dann bekam er es auch noch mit Tabellenführer Ekström (Audi)

und den Youngstern aus dem Olsbergs MSE Team (Ford) zu tun. Kevin Eriksson und Niclas Grönholm mussten nämlich zuerst ran. Viel besser lief es für Peugeot. Loeb, Davy Jeanney und Timmy Hansen spuckte die Losbox für die letzte Runde in Q1 aus. Prompt stürmte Loeb seiner Startgruppe davon und setzte die Bestzeit. Ekström wurde im Q1 Zweiter, Solberg hatte ebenfalls einen sauberen Lauf und schloss als Dritter ab.

## Superstars unter sich

Die Prominenz dominierte den ersten Anlauf, alle drei fuhren 2:47er Zeiten – nur Nuancen lag das Trio auseinander und sollte in Q2 direkt aufeinandertreffen. Loeb führte souverän, bis er in der letzten Runde die noch ausstehende Joker-Lap enterzte. Das ging schief! Er kam weit raus in den Schotter und wurde von Johan Kristoffersson (VW), der ebenfalls in die Joker-Lap einbog, bedrängt. Der Schwede setzte sich neben den strauchelnden Loeb. Schlimmer noch für den Franzosen: Er touchierte eine Reifenbarriere und konnte nur mit Mühe den fliegenden Peugeot auf den Rädern halten. Und Kristoffersson schlüpfte durch. Ekström hatte sich derweil aus dem Staub gemacht und die Bestzeit markiert. Ex-Europameister Timerzyanov schloss den Samstag noch als Gesamtzweiter ab. Die Lotterie am Freitagabend hatte also für ihn und Ekström keine Nachteile.

Überhaupt zeigte sich der DTM-Pilot erneut bestens aufgelegt. Obwohl er es immer wieder mit Loeb, Solberg oder Kristoffersson zu tun bekam, gewann er die Quali. Satte 16

Zähler hatte er seinem Konto bereits gutgeschrieben. Hinter ihm rasten der punktgleich nach Belgien angereiste Solberg sowie Loeb auf die Plätze.

Während Ekström mit Bestzeiten glänzte, verpasste sein EKS-Teamkollege Toomas Heikinen, der hier in den vergangenen beiden Jahren siegte, die Qualifikation für die Finalläufe, womit dem Team Punkte für die Team-Wertung verloren gingen. Totalausfall auch für Ken Block (Ford) und Liam Doran (Mini), beide standen in Hockenheim noch im Finale. Pech hatte auch René Münnich (Seat). Zunächst schien es, als wären die technischen Probleme aussortiert, doch am Ende ging der Deutsche leer aus.

## Kaum Spannung in Finals

Weder in den beiden Semifinals noch im Finale ereignete sich Unerwartetes. Erst siegte Ekström vor Loeb, dann Solberg vor Kristoffersson. Janis Baumanis kassierte eine schwarze Flagge und verlor seinen Finalplatz an den heimischen Gaststarter François Duval. Ekström blieb auch im Finale unantastbar und siegte fast erwartungsgemäß vor Loeb und Solberg. Mit der Maximalpunktzahl an diesem Rennwochenende eroberte er sich die alleinige WM-Tabellenführung, die er sich zuvor noch mit Solberg geteilt hatte.

Und was machte der Nachwuchs? Niclas Grönholm verpasste im Ford Fiesta die Finals knapp, sein Olsbergs MSE-Teamgefährte Kevin Eriksson erreichte immerhin das Semifinale. Damit waren die beiden 19-Jährigen wieder in die Punkteränge gefahren. ♦



«So geht das!» Ekström freut sich über Saisonsieg Nummer 2



Das ging schief: In Q2 knatschen sich Loeb (l.) und Kristoffersson



Angestaubt: Titelverteidiger Solberg ist seine WM-Führung los

## NACHGEHAKT BEI Niclas Grönholm

(19/FIN) Der Sohn des zweimaligen Rallye-Weltmeisters Marcus Grönholm über seinen Saisonbeginn, die Bürde eines großen Namens und bekannte Gegner, die schon mit seinem Vater fighteten.



Von SVEN KOPF

**?** Du gehörst zur jungen WM-Garde. Im dritten Lauf konntest du zum zweiten Mal punkten, hast aber den Einzug in die Semifinals verpasst. Zufrieden? Natürlich will ich mehr. Beim Auftakt und hier habe ich die Finals nur knapp verpasst. Spätestens zur Saisonmitte sollte das klappen. Ich hoffe, dieses Jahr schon auf den ein oder anderen Final. Aber: Ich saß 2015 erstmals in einem 600 PS starken Supercar.

**?** Wo musst du zulegen? Ich sollte cooler bleiben, wenn es eng wird, und Fahrfehler abstellen. Auch taktisch kann ich noch einiges dazulernen. Andererseits war ich oft früh dran und musste für meine Kollegen die Strecke putzen. Oder hatte das Pech, dass die Schotterpasagen frisch gewässert waren.

**?** Warum Rallycross und nicht Rallye, wie der Vater? Früher fuhr ich in Finnland sogenannte «Volksrennen». Wie im Rallycross treten da bis zu fünf Autos in kurzen

Rennen gegeneinander an. Es ist günstig und macht Spaß, hat bis auf den Schotterbelag aber wenig mit Rallye zu tun. Vielleicht ist es auch besser, etwas anderes zu machen als mein Vater. (Lacht). Unser Verhältnis ist sehr entspannt.

**?** Wie ist es, gegen die alten Kontrahenten deines Vaters anzutreten? Okay, Solberg oder Loeb fahren so lange, wie ich lebe. Für mich macht es aber keinen Unterschied, wer in den anderen Autos sitzt. Alle Gegner sind erst einmal gleich.

## RALLYCROSS-WM / Resultate

Mettet (B), 3. von 12 Läufen zur Rallycross-WM

Nach vier Qualifikationsläufen (Q1-Q4): 1. Mattias Ekström (S), Audi S1; 2. Petter Solberg (N), Citroën DS3; 3. Sébastien Loeb (F), Peugeot 208; 4. Johan Kristoffersson (S), VW Polo; 5. François Duval (B), Ford Fiesta ST; 6. Timmy Hansen (S), Peugeot 208; 7. Janis Baumanis (LV), Ford Fiesta; 8. Anton Marklund (S), VW Polo; 9. Timur Timerzyanov (RUS), Ford Fiesta; 10. Kevin Eriksson (S), Ford Fiesta ST; 11. Davy Jeanney (F), Peugeot 208; 12. Reinis Nitiss (LV), Seat Ibiza; 13. Robin Larsson (S), Audi A1; 14. Andreas Bakkerud (N), Ford Focus RS; 15. Niclas Grönholm (FIN), Ford Fiesta ST; 16. Toomas Heikinen (FIN), Audi S1

Halbfinals: 1. Lauf: 1. Ekström, 6 Punkte; 2. Loeb 5; 3. Duval 4; 4. Timerzyanov 3; 5. Jeanney 2; 6. Baumanis 0 – 2. Lauf: 1. Solberg 6; 2. Kristoffersson 5; 3. Marklund 4; 4. Hansen 3; 5. Eriksson 2; 6. Nitiss 1

Final: 1. Ekström, 8 Punkte; 2. Loeb 5; 3. Solberg 4; 4. Marklund 3; 5. Duval 2; 6. Kristoffersson 1

Stand: 1. Ekström, 78 Punkte; 2. Solberg 73; 3. Kristoffersson 58; 4. Loeb 54; 5. Heikinen 46; 6. Larsson 38; 7. Eriksson 32; 8. Bakkerud 30; 9. Jeanney 29; 10. Baumanis 27

Nächster Lauf: 26./27. Mai 2016, Lydden Hill (GB)

Internet: www.rallycrossrx.com

MotoGP

# KTM: Die nächste Stufe gezündet

Von IMRE PAULOVITS

**Die KTM-Rennabteilung ist in ihr neues Gebäude eingezogen. Ab Juni wird die Entwicklung des MotoGP-Projekts noch weiter intensiviert.**

Bevor KTM-Rennleiter Pit Beirer am Pfingst-Wochenende zur Motocross-WM nach Trentino aufbrach, konnte er Vollzug vermelden. «Wir haben den Umzug unserer Werkstatt komplett abgeschlossen. Die letzten Büros werden wir bis zum 1. Juni übersiedeln», sagte der Motocross-Vizeweltmeister von 1999 stolz. «Das entlastet uns enorm, denn in der letzten Zeit sind wir ständig zwischen den beiden Gebäuden hin- und hergependelt. Aber jetzt, wo wir die ganze Werkstatt im neuen Gebäude haben, können wir uns voll und ganz auf die Arbeit konzentrieren, und es macht richtig Spaß.» Noch fehlen ein paar Platten auf der Außenfassade. Aber sonst ist dieses Mammut-Projekt, das Beirer und seine Mannschaft neben den bisherigen Entwicklungen und dem MotoGP-Projekt stemmen mussten, abgeschlossen.

## Tests intensiviert

Während die Konkurrenz beim Grand Prix von Frankreich in Le Mans aktiv war, testete die KTM-MotoGP-Mannschaft in Misano mit Mika Kallio und Karel Abraham. Im Gegensatz zum vorigen Brünn-Test, der verregnet und kalt war, herrschten in Italien gute Bedingungen, und die RC16 konnte erstmals auch einer Zeitenjagd unterzogen werden. «Aber über Frauen, Geld und Runden-



Karel Abraham auf der KTM RC16 in Misano auf Zeitenjagd: Im Juni wird noch dreimal getestet

zeiten redet man nicht», grinst Beirer. «Nur so viel: Wir wissen den Rundenrekord in Misano, kennen unsere Rundenzeiten, und die schauen nicht mehr so schlecht aus. Aber die Wahrheit wird für uns ohnehin erst in Valencia und dann in Katar kommen. Du kannst so viel testen, wie du willst – den letzten Schritt wirst du nur mit den Rennfahrern auf der Rennstrecke machen. Unsere Testfahrer machen zwar einen hervorragenden Job, trotzdem fehlt ihnen auch etwas auf die Mo-

toGP-Spitzenfahrer. So bleibt auch für uns das Rätsel, wie viel der Maschine und wie viel den Fahrern fehlt. Viel wichtiger ist uns deshalb, dass wir in einem richtig guten Fahrwasser sind. Wir hatten bislang noch keinen einzigen mechanischen Motorcrash und mussten noch keinen einzigen Test unterbrechen. So sind wir bislang sehr stabil unterwegs.»

Weil beim Brünn-Test etwas Zeit ausfiel, will Beirer dies im Juni nachholen. «Wir haben für Juni drei Tests eingeplant, den

ersten in Jerez», bestätigt Beirer. «Das wird ein richtig strammes Programm. Aber momentan läuft es gut, so können wir das ohne Weiteres machen.»

Dabei macht sich Beirer keine Sorgen, dass Dinge, die nur ein ganz schneller Fahrer aufdecken kann, zu spät bemerkt werden. «Im Sommer wird Tom Lüthi testen, der will ohnehin beweisen, dass er für die MotoGP taugt, und wird sicher richtig Gas geben. Wir werden auch sonst noch einen schnell-

en Moto2-Piloten draufsetzen. Aus den Erfahrungen von so vielen Fahrern sollten wir schon merken, wenn etwas nicht in Ordnung ist.»

## Globale Macht

KTM vermeldet in den letzten Jahren laufend steigende Verkaufszahlen, und der einst belächelte Traum von KTM-Chef Pierer vom größten Motorradhersteller Europas ist mittlerweile von der Stückzahl her Realität geworden. Dabei nutzte KTM den werksseitigen Motorsport immer als Werbe- und Technologieträger. Und jetzt wollen die Mattighofener den Kreis, den sie im Offroad-Sport bereits lange geschlossen haben, auch im Straßenbereich füllen. Neben der MotoGP-RC16 wird deshalb auch das Moto2-Projekt von Konzern-Mitglied WP kräftig mit vorangetrieben. So kann KTM auf Dauer sicherstellen, dass sie, wie im Motocross, auch im GP-Sport Fahrer von Kindesbeinen an über den Junior-Cup, den MotoGP Rookies Cup, die Moto3 und Moto2 bis zur MotoGP aufbauen und bei sich halten können. So war in Misano auch die Moto2 mit Ricky Cardus und Tatu Lauslehto auf der Strecke. «Bislang hat sich WP um die Moto2 gekümmert, es ist ja auch ihr Projekt. Es ist aber noch in der Phase der Grundlagenforschung. Und deshalb halte ich mich darüber derzeit noch nicht so streng auf dem Laufenden. Aber auch hier wird der nächste Schritt sein, einen namhafteren Testfahrer zu engagieren. Bei einem, dessen Zeiten wir aus der Moto2 kennen, wissen wir auch da, wo wir stehen», so Beirer. ♦

MotoGP

# Pedrosa: Honda. Viñales: Yamaha?

**Dani Pedrosa hat seinen Vertrag beim Honda-Werksteam um zwei weitere Jahre verlängert. Geht Viñales zu Yamaha?**

Am Wochenende berichteten spanische und italienische Medien übereinstimmend, dass Suzuki-Werkspilot Maverick Viñales am Samstag zum Yamaha-Motorsport-Hauptquartier nach Mailand gereist ist, um seinen Vertrag als Teamkollege von Valentino Rossi ab 2017 zu unterschreiben.

Viñales hatte nach seinem dritten Platz in Le Mans – sei-

nem ersten MotoGP-Podestplatz und dem ersten Podestplatz von Suzuki seit 2008 – erklärt, er wolle erst einmal nach Hause und dort in sich gehen, bevor er die Entscheidung fällt. Sollten die Informationen stimmen, hat er sich recht schnell entschieden.

Der 21-jährige Spanier, im Vorjahr MotoGP-Rookie des Jahres, war gleich nach der Vertragsunterzeichnung von Jorge Lorenzo bei Ducati erster Wunschkandidat von Yamaha. Sein Fahrstil ist zwar aggressiv, aber gleichzeitig auch sehr rund und passt bestens zur M1. Und er

war einer der Ersten, die problemlos mit den Michelin-Reifen zurechtkamen.

Suzuki-Teamchef Davide Brivio soll aber schon vorgeschort und einen Vorvertrag mit Moto2-Weltmeister Johann Zarco unterschrieben haben. Dazu soll er auch mit Alex Rins und Andrea Iannone verhandeln.

Unterdessen hat Dani Pedrosa, der noch mit Yamaha verhandelt hat, seinen Vertrag beim Honda-Werksteam um zwei weitere Jahre verlängert. Damit wird der 30-jährige Spanier insgesamt 18 GP-Saisons bei Honda gefahren sein! ♦ IP



Valentino Rossi und Maverick Viñales: 2017 Teamkollegen?

Jonas Folger: Der MotoGP-Vertrag lässt ihn auf Wolke sieben schweben, er hat aber nicht den Boden unter den Füßen verloren



Jonas Folger

«Bin erleichtert und froh»

Von IMRE PAULOVITS

**Jonas Folger wird 2017 bei Tech3 MotoGP fahren. Im MSA-Interview sagt der 22-Jährige, wie er sich darauf vorbereitet und was er bis dahin noch in der Moto2 vorhat.**

**Wie fühlst du dich als frischgebackener MotoGP-Pilot?**

**JONAS FOLGER:** Erleichtert, froh, und wie ich es schon in Le Mans gesagt habe: Es ist ein großer Traum von mir in Erfüllung gegangen.

**Wie erklärst du dir, dass aus der Moto2 gerade du so früh in der Saison einen MotoGP-Vertrag bekommen hast?**

Eine wirkliche Erklärung habe ich nicht dafür. Ich bin einfach nur froh, dass es funktioniert hat. Ich denke, es lag wohl daran, dass mich der Hervé Poncharal schon sehr lange beobachtet hat und er schon immer gesagt hat, dass er mich gern als Fahrer hätte. Der Wunsch war also auch von seiner Seite da, und da sind wir in diesem Jahr gut und schnell zusammengekommen.

**Hat dir die Bekanntgabe deines Vertrags beim Helm-GP des Tech3-Teams zusätzlichen Druck gemacht, und hatten die vier Stürze an dem Wochenende etwas mit diesem Druck zu tun?**

Ich glaube nicht. Ich war eigentlich ganz entspannt in Le Mans. Die Stürze kann ich mir auch kaum erklären. Es hat viele Stürze an dem Wochenende gegeben, und wir waren halt die, die es am häufigsten erwischt hat. Es war einfach ein verflixtes Wochenende.

**Wie sind die Stürze passiert?**

Es war eigentlich immer ziemlich unvorhersehbar, wenn sie passiert sind. Es war nicht so, dass man sich am Limit fühlte. Die Gripverhältnisse waren auch ganz komisch. Wer den Fahrstil passend gehabt hat für die Verhältnisse, der hat damit besser umgehen können. Ich habe mich schwergetan, Lowes hat sich schwergetan, Zarco hat sich auch schwergetan, wir waren also nicht die einzigen.

Aber Le Mans ist abgehakt, und Mugello ist eine Strecke, die mir ganz gut liegt.

**Du liegst noch immer auf dem fünften Platz in der WM-Wertung, hast aber 40 Punkte Rückstand auf WM-Leader Alex Rins. Wie ist dein weiterer WM-Fahrplan?**

Wir schauen nicht auf die Punkte, wir schauen einfach, dass wir das Beste draus machen – von Rennen zu Rennen. Vom Grübeln und Nachdenken bekommen wir auch keine Punkte dazu. Das Wichtigste ist, konzentriert weiterzumachen. Wir haben bislang einen guten Job gemacht, Le Mans war das erste Wochenende, wo wir uns schwergetan haben. Es ist noch nichts verlo-

#### Zur Person

Jonas Folger

Geburtsdag 13. August 1993

Geburtsort Mühlendorf (D)

Herkunftsland Deutschland

#### KARRIERE

2003/04/05 Deut. Minibike-Meister  
 2006 3. Span. Meist. 125 ccm (Aprilia)  
 2007 15. Span. Meist. 125 ccm (Aprilia)  
 2008 WM-34. 125 ccm (Aprilia)  
 2009 WM-12. 125 ccm (Aprilia)  
 2010 WM-14. 125 ccm (Aprilia)  
 2011 WM-6. 125 ccm (Aprilia)  
 2012 WM-9. Moto3 (Ioda/Kalex-KTM)  
 2013 WM-5. Moto3 (Kalex-KTM)  
 2014 WM-15. Moto2 (Kalex)  
 2015 WM-6. Moto2 (Kalex)  
 2016 z.Zt. WM-5. Moto2 (Kalex)  
 4 GP-Siege, 20 Podestplätze, 6 Poles

ren, ich denke, jeder wird noch einen Nuller schreiben.

### Was hat sich für dich mit dem Wechsel zu Intact Racing gegenüber deiner bisherigen Laufbahn geändert?

Erst einmal ist es ein deutschsprachiges Team, dazu hat es eine einwandfreie Teamstruktur. Es hat supererfahrene Leute, und jeder weiß ganz genau, was er zu tun hat. Ich war noch nie in einem so professionellen Team, zugleich ist aber auch



## «Für mich ist ein Traum in Erfüllung gegangen.»

JONAS FOLGER

eine gewisse Lockerheit da. Es ist einfach das, was ich brauche, um alles ernst zu nehmen. Jeder gibt 110 Prozent, wir haben aber viel Spaß miteinander.

### Wie hat das Team darauf reagiert, als du ihnen gesagt hast, dass du nächstes Jahr MotoGP fahren wirst?

Die Sache habe ich mit dem Jürgen schon länger angesprochen. Als es dann so weit war, habe ich ihn informiert, und es hat sich gezeigt, wie sie hinter mir stehen, weil sie sich mit mir gefreut haben, dass ich in die MotoGP aufsteige. Wir haben aber weiter unser Ziel vor Augen, die Saison steht noch ganz an ihrem Anfang, wir haben noch einige Rennen vor uns, und wir wollen möglichst viele gewinnen.

### Wie hast du den Wechsel zu Öhlins-Federelementen empfunden?

Bei den ersten Tests war es schon eine große Umstellung, es war gar nicht so einfach. Die WP haben vom Feedback und von der Gefühlsseite sehr gut funktioniert. Aber Öhlins hat sich ganz schön ins Zeug gelegt, hat wirklich viel entwickelt. Und so sind wir mindestens so gut – wenn nicht noch besser – als letztes Jahr dran.

### Wie anders ist die neue Gabel, die du bei dem Test in Barcelona und in Le Mans gefahren bist?

Die Gabel ist von den Rundenzeiten her nicht unbedingt schneller, aber sie ist vom Gefühl und Charakter her stabiler. Die Gabel, die ich vorher gefahren bin, war vom Feedback her richtig gut, man hat gewusst, was das Vorderrad macht, aber die neue ist speziell in schnellen Kurven noch etwas stabiler. Sie ist sanfter vom Ansprechverhalten, und man kann das Gewicht besser auf dem Vorderrad halten.

### Wie ist dein Verhältnis zu deinem Teamkollegen Sandro Cortese?

Wir hatten schon lange ein gutes Verhältnis gehabt. Momentan macht er eine schwere Zeit durch, aber an unserem Verhältnis hat das nichts geändert. Jeder macht sein Ding, und ich hoffe, dass er schnell wieder auf die Beine kommt und wieder durchstarten kann.

### Könnt ihr euch bei der Abstimmung und bei der Entwicklung helfen?

Wenig, weil wir unterschiedliche Fahrstile haben und auch unterschiedlich groß sind. Da ist die Position und die Gewichtsverteilung auf dem Motorrad ganz anders.

Manche Sachen funktionieren, und Sandro kann etwas von mir übernehmen, oder ich von ihm. Aber generell ist dies eigentlich selten.

### Was hast du von den Technikern Jürgen Lingg und Patrick Mellauner, deinem Crewchief, gelernt?

Ich habe gelernt, auf was ich mehr achten muss, was für mich wichtig ist als Fahrer. Was ich an Informationen weitergeben muss, und wenn es Probleme gibt, wie wir sie beheben können. Seither schaue ich mehr auf die Sachen, bei denen der Patrick mir weiterhelfen kann. Als Fahrer habe ich auch gelernt, was ich anders machen muss. Wir haben schnell eine gute Basis gefunden, und der Patrick weiß ganz genau, was er machen muss, wenn ich welche Aussage mache.

### Wie ist dein Verhältnis mit ihnen?

Perfekt. Wir verstehen



## «Die WM-Chance ist noch nicht verloren.»

JONAS FOLGER

und so gut, haben viel Spaß bei der Arbeit. Wir haben alle das gleiche Ziel, und ich könnte es mir nicht besser vorstellen.

### Dir wurde immer nachgesagt, dass dir die nötige Konstanz fehlt, und auch in diesem Jahr hast du zwei Nuller geschrieben.

Was glaubst du, wo du noch an dir selbst arbeiten musst, um wirklich immer konstant zu sein? Auch wenn wir jetzt zwei Nuller geschrieben haben, denke ich, dass ich konstanter geworden bin. Wir sind überall schnell. In Katar hatte ich Pech und habe etwas zu viel gewollt. Es war aber nicht deshalb, weil ich zu langsam war. Also müssen wir so weitermachen wie bis jetzt.

### Lebst du noch mit Marcel Schrötter in Spanien?

Nein, ich lebe wieder zu Hause. Ich war nur im Winter in Spa-

nien. Wir machen auch sonst nicht mehr so viel miteinander, jeder macht jetzt mehr sein eigenes Training.

### Wie trainierst du jetzt während der Saison?

Ich mache viel Ausdauer, fahre viel Fahrrad. Ich schaue, dass ich nach wie vor viel Abwechslung drin habe. Dazu bin ich viel draußen im Freien, fahre Rennrad, Mountain-Bike, Downhill, Motocross, gehe klettern, gehe laufen. Ich mache viel durch die Bank, da habe ich meinen eigenen Plan. Es soll auch Spaß machen, damit schafft man am meisten.

### Wirst du deinen Trainingsplan für die MotoGP umstellen?

Ich werde sicher was ändern müssen. Ich werde mir auch noch ein paar Ratschläge von diversen Leuten einholen und auch ein paar Dinge probieren. Ich werde wohl mehr Krafttraining machen als jetzt. Aber erst einmal konzentriere ich mich auf diese Saison.

### Wie willst du sonst noch an die Herausforderung MotoGP herangehen?

Ich schau, dass ich mir nicht zu viele Gedanken mache. Ich freu mich einfach drauf, auf den ersten Test, und dann geht es an die Vorbereitung im Winter.

### Was hat sich für dich geändert, seit du weißt, dass du MotoGP fahren wirst?

Zunächst einmal ist es für mich eine Erleichterung, dass das nächste Jahr abgesichert ist, und ich bin super happy. Aber ich mache nach wie vor das Gleiche wie bisher.

### Was sind deine Ziele für die erste MotoGP-Saison?

Da müssen wir erst die ersten Tests abwarten. Ich denke, dass wir auf alle Fälle sehr konkurrenzfähiges Material fürs nächste Jahr haben und von Yamaha auch eine gute Unterstützung haben werden. Erst einmal sind meine Ziele für die ersten Tests, dass ich mich so schnell wie möglich an das Bike gewöhne, mich dann von Tag zu Tag steigern und immer schneller werde.

### Was glaubst du, musst du fahrerisch für die Königsklasse noch lernen?

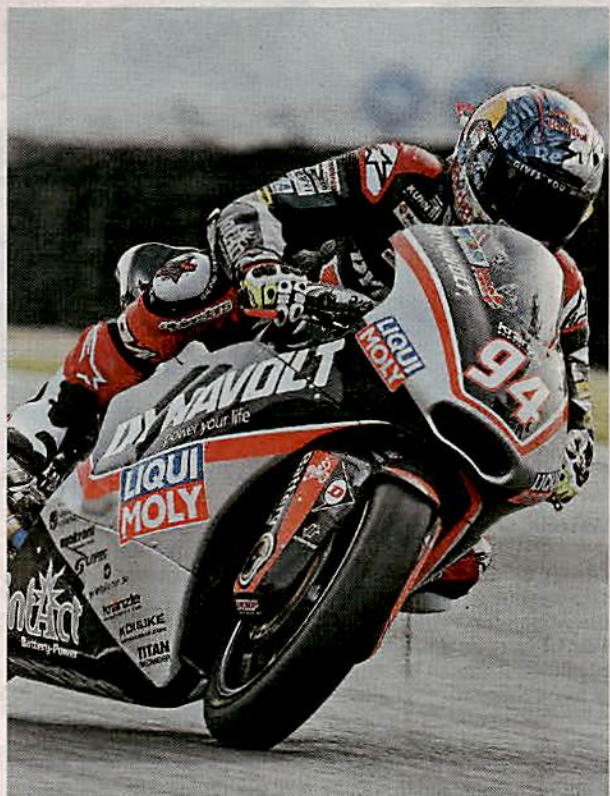
Das ist jetzt noch schwer zu sagen. Es ist sicher ein großer Unterschied zur Moto2. Es ist viel mehr Leistung da, die Reifen und die Bremsen sind anders, die Elektronik spielt eine große Rolle. Da gibt es eine Menge zu lernen, und ich muss mich in jeder Hinsicht anpassen. Wie genau, werde ich erst nach dem Testen sagen können.

### Wie oft kannst du noch zu Hause bei deiner Familie sein?

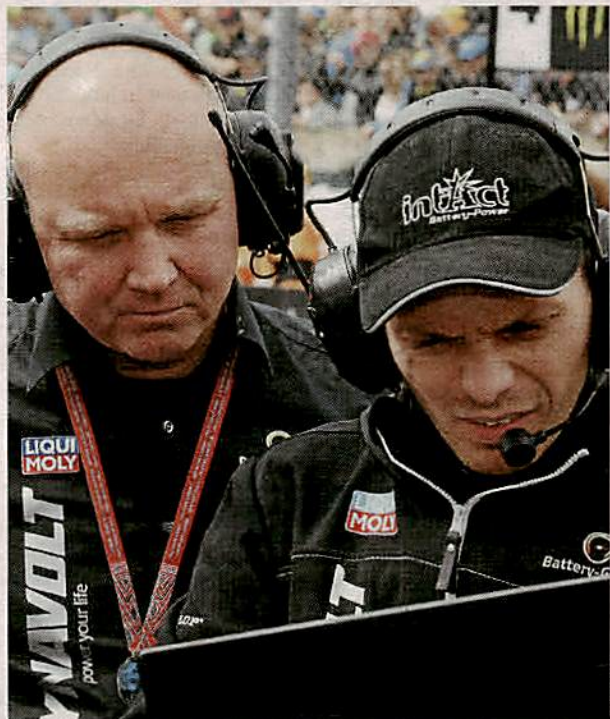
Schon viel. Ich bin jetzt wieder viel zu Hause und nicht mehr in Spanien. Ich bin auch zwischen den Rennen immer dort und verbringe wirklich viel Zeit mit der Familie. Da lege ich ganz viel Wert drauf und schaue, dass ich sie nicht vernachlässige. ♦



Willkommen im Klub: Rossi gratuliert dem neuen MotoGP-Piloten



Am Limit: Mit diesem Stil hat sich Folger bei Poncharal empfohlen



Jürgen Lingg (l.) und Patrick Mellauner: «Viel von ihnen gelernt»

MotoGP

# Suzukis Fahrwerks-Geheimnis



Das Kurvenwunder Suzuki: Aleix Espargaró (#41) und Maverick Viñales machen auf der Bremse und in den Kurven viel vom Leistungs-Handicap wett. Der richtige Flex macht's

Von NEIL SPALDING

**Die Suzuki GSX-RR brillierte von Beginn an mit ihrem überragenden Fahrwerk. Was bislang unentdeckt blieb: Ihr Rahmen ist eine geniale Kombination aus Aluminium und Kohlefaser.**

Handling zählt in der MotoGP mehr als in jeder anderen Klasse. Es ist dabei viel schwerer, einen Tausender-Prototypen in den Kurven optimal hinzubekommen als auf den Geraden.

Wir haben viele Maschinen mit viel Motorleistung kommen gesehen, und ihre Konstrukteure brauchten eine Ewigkeit, sie auch um die Kurven zu bekommen – oder auch nicht. Ducati hat es nach Jahren erst jetzt in den Griff bekommen. Und selbst Honda ist im Vorjahr in diese Falle getappt. Ein klares Beispiel: Jorge Lorenzo war letztes Jahr in Mugello nur 16. bei der Top-speed-Messung auf der langen

Zielgeraden, er hat das Rennen trotzdem mit fünf Sekunden Vorsprung gewonnen.

## Handling vor Leistung

Suzuki hat sich für den gleichen Weg wie Yamaha entschieden. Erst das Handling, dann die Leistung. Wenn ihnen 2015 auch etwas viel von Letzterem fehlte, so hatten sie doch von Beginn an durch guten Kurvenspeed viel Boden gutgemacht. In diesem Jahr haben sie dann aufgeschlossen: In Katar fehlten ihnen noch 10 km/h, in Austin waren es nur noch 5. Nach dem Reifen-Desaster in Jerez haben sie es nun in Le Mans aufs Podest geschafft.

Bei einem guten Fahrwerks-Design ist es auch einfacher, es an andere Reifen zu adaptieren, dies hat sich im Winter sowohl bei Yamaha als auch bei Suzuki erneut bewiesen. Die M1 und die GSX-RR waren schneller als die Michelin abzustimmen. Und jedes Mal, wenn Michelin

die Reifenkonstruktion geändert hatte, waren es wieder sie, die gleich die Nase vorn hatten.

Wo Suzuki die meisten Vorteile hat, ist beim Einbiegen und in der Rollphase, und gerade dieser Bereich ist für das Fahrwerk sehr komplex. Das Bike muss sehr hart bremsen können, also muss das Chassis für die Stabilität sehr steif sein. Das Gleiche gilt für die Einlenkphase, wo das Gegenlenken das Kreiselmoment zum Kippen bringt. Dabei geht das Umlegen eines MotoGP-Bikes aus der Vertikalen bis maximale Schräglage schneller als bei jedem anderen Motorrad. Es ist die Stelle, wo sie Zeit gegenüber jeder anderen Klasse gewinnen, also ist es ein sehr gewaltsames Manöver.

Ist die Maschine dann in voller Schräglage, sind ganz andere Dinge gefragt. Bei mehr als 60 Grad Schräglage drückt die Gravitation die Federlemente zusammen. Bei 60 Grad Schräglage sind es 2 g, bei 72 Grad 3 g,

also lasten bei 60 Grad 480 Kilo auf den Federn. Selbst ohne diese Last würde die Federung nicht mehr funktionieren, weil die Stöße der Fahrbahn nicht mehr senkrecht auf die treffen. Um nun die Unebenheiten der Fahrbahn auszugleichen, muss das Fahrwerk in ihre Richtung nachgeben.

Es ist einfach, etwas Biegsames zu bauen. Auch etwas Steifes ist nicht schwierig. Aber steif in eine Richtung und flexibel in die andere – das ist keine leichte Übung.

## Der andere Weg von Suzuki

Suzuki hatte sich beim Konzept für einen Reihen-Vierzylinder entschieden. Doch für ein besseres Paket haben sie die Zylinderbank weiter geneigt als Yamaha. Und dieses Paket beinhaltet auch einen neuartigen Rahmen aus einer Kombination von Aluminium und Kohlefaser. Nur haben wir es bislang nicht bemerkt.

Der vordere Teil der Hauptprofile ist tief und umschließt den Lenkkopf flügelartig. Hier werden große Bremskräfte aufgenommen. Dahinter ist das Profil flach, der Lenkungs-dämpfer ist an eine vertikale Strebe montiert. Diese Strebe dient auch als vordere Motorhalterung. Doch sie ist nicht aus Aluminium, sondern aus einer dünnen Kohlefaser-Platte. Wie bei den anderen-Bikes geht sie weit zum Motor herunter, hier wird der Flex erzeugt. Die Platte ist mit fünf Schrauben an ihrem oberen Ende mit dem Rahmen verbunden, unten mit einer als Halterung am Motor. Von außen ist sie nicht sichtbar, weil sie in der gleichen Farbe wie die Verkleidung lackiert ist. Weil die Platte breit und sehr dünn ist, unterstützt sie die Alu-Struktur beim Bremsen, gibt aber in Schräglage nach.

Nun braucht Suzuki nur noch eine Motoren-Update, und sie dürften ganz vorne dabei sein. ♦



Suzuki GSX-RR: Von außen nichts Außergewöhnliches sichtbar



Auch von Nahem sieht das wie ein Teil der Verkleidung aus ...



... doch es gehört zum Rahmen

Zeitplan und Statistik GP Mugello/I (alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 20. Mai 2016

09.00-09.40	Moto3	1. Freies Training
09.55-10.40	MotoGP	1. Freies Training
10.55-11.40	Moto2	1. Freies Training
13.10-13.50	Moto3	2. Freies Training
14.05-14.50	MotoGP	2. Freies Training
15.05-15.50	Moto2	2. Freies Training

Samstag, 21. Mai 2016

09.00-09.40	Moto3	3. Freies Training
09.55-10.40	MotoGP	3. Freies Training
10.55-11.40	Moto2	3. Freies Training
12.35-13.15	Moto3	Qualifying
13.30-14.00	MotoGP	4. Freies Training
14.10-14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35-14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05-15.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 22. Mai 2016

08.40-09.00	Moto3	Warm-up
09.10-09.30	Moto2	Warm-up
09.40-10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Rennen Moto3	20 Rdn. 104,9 km
12.20	Rennen Moto2	21 Rdn. 110,1 km
14.00	Rennen MotoGP	23 Rdn. 120,6 km

Sieger 2015:

Moto3: Miguel Oliveira (P), KTM  
 Moto2: Tito Rabat (E), Kalex  
 MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha

Pole-Position 2015:

Moto3: Danny Kent (GB), Honda, 1:56,615 (= 161,9 km/h)  
 Moto2: Sam Lowes (GB), Speed-up, 1:51,514 (= 169,3 km/h)  
 MotoGP: Andrea Iannone (I), Ducati, 1:46,489 (= 177,3 km/h)

Schnellste Runde 2015:

Moto3: Brad Binder (ZA), KTM, 1:57,318 (= 160,9 km/h), Rekord

Moto2: Tito Rabat (E), Kalex, 1:52,530 (= 167,7 km/h), Rekord

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:47,654 (= 175,3 km/h)

Rundenrekorde:

Moto3: Brad Binder (ZA), KTM, 1:57,318 (= 160,9 km/h), 2015

Moto2: Tito Rabat (E), Kalex, 1:52,530 (= 167,7 km/h), 2015

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:47,639 (= 175,4 km/h), 2013

STRECKE

Mugello



	TOTAL	GP Mugello/I																	
		20.3.	3.4.	10.4.	24.4.	8.5.	22.5.	5.6.	26.6.	17.7.	14.8.	21.8.	4.9.	11.9.	25.9.	16.10.	30.10.	13.11.	
<b>MOTOGP</b>																			
1. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	90	25	-	20	20	25													
2. Marc Márquez (E), Honda	85	16	25	25	16	3													
3. Valentino Rossi (I), Yamaha	78	13	20	-	25	20													
4. Dani Pedrosa (E), Honda	53	11	16	-	13	13													
5. Maverick Viñales (E), Suzuki	49	10	-	13	10	16													
6. Pol Espargaró (E), Yamaha	47	9	10	9	8	11													
7. Aleix Espargaró (E), Suzuki	42	5	5	11	11	10													
8. Héctor Barberá (E), Ducati	39	7	11	7	6	8													
9. Eugene Laverty (GB), Ducati	33	4	13	4	7	5													
10. Andrea Iannone (I), Ducati	25	-	-	16	9	-													
11. Andrea Dovizioso (I), Ducati	23	20	3	-	-	-													
12. Stefan Bradl (D), Aprilia	23	-	9	6	2	6													
13. Álvaro Bautista (E), Aprilia	23	3	6	5	-	7													
14. Bradley Smith (GB), Yamaha	21	8	8	-	4	-													
15. Scott Redding (GB), Honda	20	6	-	10	-	-													
<b>MOTO2</b>																			
1. Alex Rins (E), Kalex	87	8	13	25	16	25													
2. Sam Lowes (GB), Kalex	82	7	20	20	25	10													
3. Thomas Lütthi (CH), Kalex	69	25	9	9	10	16													
4. Johann Zarco (F), Kalex	56	4	25	16	11	-													
5. Jonas Folger (D), Kalex	47	-	16	11	20	-													
6. Simone Corsi (I), Speed-up	46	16	-	10	-	20													
7. Dominique Aegerter (CH), Kalex	46	11	11	13	8	3													
8. Luis Salom (E), Kalex	37	20	1	3	7	6													
9. Franco Morbidelli (I), Kalex	37	9	-	2	13	13													
10. Hafizh Syahrin (MAL), Kalex	36	13	10	-	5	8													
11. Takaaki Nakagami (J), Kalex	30	2	7	1	9	11													
14. Marcel Schrötter (D), Kalex	13	-	5	6	-	2													
21. Sandro Cortese (D), Kalex	5	1	-	4	-	-													
26. Jesko Raffin (CH), Kalex	2	-	-	-	2	-													
27. Robin Mulhauser (CH), Kalex	1	-	-	-	1	-													
<b>MOTO3</b>																			
1. Brad Binder (ZA), KTM	102	20	16	16	25	25													
2. Jorge Navarro (E), Honda	78	9	20	20	13	16													
3. Romano Fenati (I), KTM	67	13	-	25	9	20													
4. Nicolò Bulega (I), KTM	47	10	-	6	20	11													
5. Niccolò Antonelli (I), Honda	39	25	6	-	-	8													
6. Francesco Bagnaia (I), Mahindra	38	16	-	2	16	4													
7. Jakub Kornfeil (CZ), Honda	36	6	7	5	11	7													
8. Andrea Locatelli (I), KTM	30	-	13	11	-	6													
9. Khairul Idham Pawi (MAL), Honda	29	-	25	-	2	2													
10. Enea Bastianini (I), Honda	29	11	-	10	8	-													
11. Philipp Öttl (D), KTM	27	7	1	13	6	-													
12. Joan Mir (E), KTM	25	4	11	-	10	-													
13. Aron Canet (E), Honda	23	1	-	9	-	13													
14. Livio Loi (B), Honda	21	8	-	8	-	5													
15. Fabio Quartararo (F), KTM	19	3	3	3	-	10													

NACHRICHTEN

Flügel ab sofort verboten

**Moto3** Da Mahindra Flügel an seinen diesjährigen Verkleidungen hatte, wollte man diese in der Moto3 bis zum Ende der Saison belassen, und das Verbot erst ab 2017 ins Reglement aufnehmen, während Flügel bei der Moto2 schon ab dem Saisonauftakt verboten wurden. Die Grand-Prix-Kommission hat sich bei ihrer Sitzung in Le Mans noch einmal der Moto3-Flügel angenommen und in Absprache mit den Werken ein sofortiges Verbot beschlossen.

Cortese will in Mugello fahren

**Moto2** Sandro Cortese, der wegen eines gerissenen hinteren Kreuzbandes im rechten Knie, das er sich bei seinem Sturz in Jerez zugezogen hatte, wegen zu großer Schmerzen vom Le-Mans-GP abreisen musste, hat sich in der vergangenen Woche ausgiebiger Physiotherapie unterzogen. Der Moto3-Weltmeister von 2012 konnte am Wochenende bereits mit dem Fahr-

rad trainieren und will versuchen, in Mugello zu fahren.

Philipp Öttl in Mugello nicht dabei

**Moto3** Philipp Öttl hat sich bei seinem Rennsturz in Le Mans an der rechten Hand einen handgelenksnahen Speichenbruch und einen Abriss des Griffelfortsatzes der Elle zugezogen. Am Montagvormittag wurde er in der Orthopädischen Klinik Markgröningen operiert. Er darf seine Hand zwei Wochen nicht belasten und kann so in Mugello nicht fahren. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Moto2** Edgar Pons, der wegen einer Hepatitisinfektion nach Katar pausieren musste, versucht ein Comeback in Mugello.

»» **MotoGP** Jorge Lorenzo ist ein leidenschaftlicher Sammler von Ausrüstung berühmter Sportler. Nun will er mit seiner Sammlung ein Museum in Andorra eröffnen. ♦ IP

Moto2

«Die Konstanz fehlt»

Nach einem starken Saisonbeginn und den Plätzen 5, 5 und 4 in den ersten drei GP kam der Schweizer Dominique Aegerter (25, carXpert-Interwetten) in Jerez und Le Mans nicht über die Ränge 8 und 13 hinaus. In Le Mans hatte er sich nach sensationellem Start aus Reihe 5 auf Rang 6 vorgewählt, wurde dann aber bis ins Ziel auf Rang 13 zurückgereicht. «Es fehlt das Vertrauen in das Bike, vor allem beim Bremsen und Einlenken passt es einfach nicht», klagte Aegerter, der sich 2016 «mindestens den fünften Endrang» zum Ziel gesetzt hat.

Am Montag und Dienstag testeten der WM-7. Aegerter und seine Teamkollegen Tom

Lüthi (WM-3.) und Robin Mulhauser in Misano. Auch WM-Leader Alex Rins, Alex Márquez, Sam Lowes und Franco Morbidelli waren vor Ort. Lüthi stürzte am Montag heftig und verbeulte die Kalex so stark, dass er erst am Dienstag wieder fahren konnte.

Aegerter's Crew versuchte es am Montag mit unterschiedlichen Gabeln, verschiedenen Set-ups, doch ein echter Durchbruch gelang nicht. Aegerter dazu: «Wir haben kleine Fortschritte erzielt. Ich konnte einige schnelle Runden fahren und lag nur 0,3 sec hinter der Tagesbestzeit zurück, doch konstant konnte ich eine so hohe Pace nicht fahren.» ♦ ML



Aegerter: Probleme beim Bremsen und Einlenken ungelöst

Im Regen stark vorneweg: Nicky Hayden riskierte zu Beginn mehr und gewann

Sepang

# Hayden schwimmt

Von DIAN SULISTIYOWATI und IMRE PAULOVITS

**Ex-MotoGP-Weltmeister Nicky Hayden schwamm in Malaysia im Glück. Beim verregneten zweiten Rennen holte er seinen ersten Superbike-WM-Sieg.**

Während die amerikanische Nationalhymne spielte, flossen plötzlich die Tränen bei Nicky Hayden. Fast zehn Jahre ist es her, dass der seither von Pech und Verletzungen geplagte Haudegen seinen letzten Sieg errungen hat. Das war bei seinem Heim-Grand-Prix in Laguna Seca im Juli 2006, gut dreieinhalb Monate, bevor er in Valencia seinen WM-Titel in der MotoGP sicherstellte. Eine Ewigkeit ist seither vergangen, mit nicht konkurrenzfähigen Bikes. Oder solchen, die nur das Ausnahmetalent Casey Stoner beherrschen konnte. Sein rechtes Handgelenk ist über die Jahre so malträtiert worden, dass eine ganze Reihe Knochen rausmusste. Das Gelenk kann er nurmehr zu einem Drittel anwinkeln. Doch der «Kentucky Kid», der sein ganzes Leben auf der Rennstrecke verbracht hat, gab niemals auf.

Er hatte auch in der Superbike-WM all seine Erfahrung und sein Wissen in die Entwicklung der betagten Honda Fireblade eingebracht. Und jetzt, wo plötzlich alle vor der unbekannteren Aufgabe standen, mit nur zwei Einführungsrounds und einer Aufwärmrunde das erste nasse Rennen auf der komplett neu asphaltierten Strecke von Sepang in Angriff zu nehmen, spielte er seine Erfahrung aus 30 Rennjahren aus.

Bevor sich die anderen mit den Verhältnissen vertraut gemacht hatten, war sein Vorsprung so groß, dass er es nur noch geschickt verwalten musste, und als Davide Giugliano zum Schluß immer stärker wurde, behielt Hayden die Nerven und holte seinen ersten Superbike-WM-Sieg, den ersten eines Amerikaners seit Ben Spies 2009 beim Finale in Portimão das erste Rennen gewonnen hat.

Da wurden Emotionen frei, und es gab niemanden, der den Vollblutracer und einstigen Liebling diesen Sieg nicht gönnt hätte. Die Haupttribüne applaudierte, und Hayden wurde wieder in seine glorreichen Zeiten zurückversetzt.

Dieses zweite Rennen, das wegen des Regens völlig andere an die Spitze spülte, als die im ersten, einen Tag zuvor, dominiert hatten, liess noch zwei Fahrer, von denen man schon länger nichts mehr gehört hatte, strahlen: Davide Giugliano, über dessen Verbleib bei Ducati bereits spekuliert wurde, holte mit P2 sein bislang bestes Superbike-WM-Ergebnis, und der alte Haudegen Antony West, der in

diesem Jahr bereits in Australien als Ersatzfahrer in der Superbike-WM aufs Podest gefahren ist, nutzte seine Stärke im Regen und fuhr die Pedercini-Kawasaki auf Platz 5. Man hatte das Gefühl, es wäre har mehr drin, doch West zeigte besondere Vorsicht, als er an Kawasaki-Werkspilot Tom Sykes vorbei musste.

## Rea weiter auf Titelkurs

Sykes hatte zuvor das erste Rennen mit einem Vorsprung gewonnen, das es bislang in Sepang noch nie bei einem Superbike-WM-Lauf gegeben hat. Dachte man noch, dass es wieder ein Sykes-Feuerwerk zu Beginn wird und ihn Rea zum Schluß wegen nachlassender Reifen wieder einfangen wird, wie schon so oft geschehen, wurde man eines Besseren belehrt. Sykes war an diesem Tag nicht zu schlagen. «Ich kann ihn nur gratulieren, er war unglaublich stark», sparte Rea nicht an Komplimenten.

Doch der Weltmeister ist voll im Soll. Er hatte seinen nächsten WM-Konkurrenten Chaz Davies in beiden Rennen besiegt und ist ganz auf WM-Kurs. ♦

## NACHGEHAKT BEI Nicky Hayden

(USA/34). Der MotoGP-Weltmeister von 2006 über seinen ersten Sieg in der Superbike-WM.



Von DIAN SULISTIYOWATI

**?** Ihr seid vorhin nicht im Regen gefahren. Wie konntest du dich so schnell umstellen? Ich habe am Freitag das Supersport-Training im Nassen sehr genau beobachtet und mir die Rundenzeiten angesehen. Da war mir klar, dass die Strecke viel Grip haben muss, und PJ (Jacobsen) hat es mir auch bestätigt. Ich war dazu noch am Morgen im trockenen Warm-up sehr schnell. Ich wusste, dass das Team sich mit dem Motorrad sehr gut auskennt, und hatte deshalb viel Vertrauen.

**?** Du hast in der ersten Runde viele überholt. Man sagt immer, dass man Rennen nicht in der ersten Runde gewinnen kann. Regenrennen kann man sehr wohl in der

ersten Runde gewinnen. Ich sah schon in den Aufwärmrunden, dass es Sichtprobleme geben würde, und habe mich, so schnell es ging, an die Spitze gesetzt. Ich habe ja in der WM nichts mehr zu verlieren, deshalb konnte ich etwas mehr riskieren.

**?** Giugliano hat dich zum Schluss bedrängt. Wann warst du dir sicher, dass du ihn hinter dir halten kannst? Als ich über den Zielstrich gefahren bin. Ich habe schon zu lange nicht mehr gewonnen. Und auch meine Brüder und mein Vater sagen immer, dass man keinen Sieg feiern soll, bis man nicht abgewunken wird. Es wurde zum Schluss trockener, und da passte meine Abstimmung nicht mehr.



Davide Giugliano (#34) und Anthony West: starke Regenfahrer



Der Dominator des ersten Rennens: Tom Sykes gewann ganz klar

## Supersport-WM

# Wieder kein Heimfest



Sieger Ayrton Badovini (#86) vor Sulhahmi Khalruddin und Gino Rea

**Es war ein schreckliches Déjà-vu: Wie schon 2012 beim Moto3-Rennen sah Zulhahmi Khairuddin schon den Sieg vor sich, musste sich aber auf dem Zielstrich geschlagen geben.**

Es half alles nichts. Zulhahmi Khairuddin hatte fast das ganze Rennen, das wegen des Regens zunächst verschoben und dann erst nach den Superbike-WM-Lauf gestartet wurde, geführt. Doch dann holte ihn der als Ersatzpilot in die Supersport-WM-gekommene Ex-BMW-Italia-Pilot Ayrton Badovini auf der Lorini-Honda ein und kämpfte ihn in der vorletzten Runde nieder. Doch Khairuddin blieb dran, saugte sich auf der Gegengeraden vorbei und bremste sich sauber wieder an die Spitze. Doch ein Rutscher am Ausgang der Zielkurve machte wieder alles

zunichte. Khairuddin muss weiter auf seinen ersten WM-Sieg warten, nachdem ihn an gleicher Stelle vor vier Jahren sein KTM-Moto3-Teamkollege Sandro Cortese den Sieg weggeschnappt hatte.

Für Randy Krummenacher hatte das Wochenende zwar stark begonnen, er musste sich aber schliesslich mit Platz 8 zufriedengeben. «Ich war eigentlich gewappnet für den Regen, dazu war ich am Morgen im Warm-up klar schnellster», verstand der Schweizer die Welt nicht mehr. «Aber wie ich sehen musste, muss ich mit den Pirelli-Regenreifen noch viel lernen. Zum Glück habe ich in der WM nur zwei Punkte auf Kenan eingebüsst.»

Sofoglu konnte auch nicht mit der Spitze mithalten und wurde trotz heftigstem Kampf nur Sechster. ♦ DSU/IP

## Markus Reiterberger

## Die verflixte Elektrik verhindert Heldentat

Markus Reiterberger scheint es in Übersee zu gefallen. Der 22-jährige BMW-Pilot knallte gleich im ersten freien Training auf der unbekannteren Strecke die fünfsternschnelle Zeit im WM-Feld hin, im zweiten Training war er bereits Dritter! Und dann ging die Reiterberger-Show im Rennen weiter. Wie ein Messer durch die Butter hatte er sich wieder nach vorn gearbeitet und war bereits auf einem sicheren vierten Platz. Dabei fuhr er Zeiten wie die beiden WM-Spitzenreiter Jonathan Rea und Chaz Davies. Doch in der 11. von 16 Runden war mit einem Schlag Schluss: «Das Motorrad ging einfach aus», wunderte sich Reiterberger. «Ich schaffte es zwar noch einmal, es wieder zu

starten, doch dann ging sie ganz aus, und es tat sich nichts mehr.»

Das Team suchte in der Elektrik nach der Ursache. Doch weil man für Sonntag ganz auf der sicheren Seite sein wollte, wurde der gesamte Kabelbaum mit allen Sensoren ausgetauscht.

Daheim wird der Fehler noch einmal genau untersucht.

Als sich dann am Sonntag nach dem Warm-up die Wolken zusammensogen – im Trockenen war der Deutsche wieder Viertelschnellster – und das zweite Rennen im Regen gestartet wur-

de, ahnte Reiterberger, dass er seine tolle Vorstellung nicht fortführen konnte. «Ich war schon traurig, dass das Rennen nicht im Trockenen war», meinte er. «Wir haben im Warm-up noch eine kleine elektronische Änderung gemacht, und die hat mich richtig schnell und konstant gemacht. Da habe ich mir ausgerechnet, dass ich ganz nach vorn fahren kann. Top 5 oder noch weiter vorn. Im Regen stellte ich dann fest, dass die Strecke guten Grip hat, fast wie im Trockenen. Von den Rundenzeiten bin ich auch die viertschnellste Zeit gefahren. Ich habe aber zu lange gebraucht, bis ich auf dem Niveau war. Ich musste in den ersten sechs Runden erst meinen Rhythmus finden.» ♦ IP



Markus Reiterberger: Vor dem Elektrik-Defekt auf starkem Platz 4

## Asia Talent Cup

## Thailänder Chantra feiert

**Es war zwar nicht sein Heimrennen, doch der Thailänder Somkiat Chantra hatte allen Grund zur Freude: Mit dem Sieg im zweiten Rennen übernahm er die Führung in der Cup-Gesamtwertung.**

Das erste Rennen gewann der 18-jährige Indonesier Andi Izzidhar. Während seine Konkurrenten sich mit Positionskämpfen

gegenseitig bremsten, konnte er ab Rennmitte eine kleine Lücke hinter sich aufreißen. Und obwohl sie sich wieder herangekämpft hatten, gewann er mit einer halben Sekunde vor dem 14-jährigen Japaner Ryusei Yamanaka und seinem 19-jährigen Landsmann Gerry Salim sowie dem 17-jährigen Thailänder Somkiat Chantra.



S. Chantra

Chantra, der bereits das zweite Rennen beim Auftakt auf seiner Heimstrecke in Buriram gewonnen hatte, machte es im zweiten Lauf dann besser. Die Talent-Cup-Jünglinge waren die Einzigen, die am Sonntag noch im Trockenen ihr Rennen fahren konnten. Chantra setzte sich schnell an die

Spitze der Führungsgruppe. Und nachdem in der achten Runde die Japaner Ogura und Masaki kollidierten und stürzten, und die Gruppe auseinanderderriss, machte der Thailänder Druck und konnte sich zum Schluss etwas absetzen. Er gewann vor Ryusei Yamanaka und Andi Izzidhar und führt nun die Gesamtwertung mit 106 Punkten vor Yamanaka (100) und Izzidhar (93). ♦ IP

## NACHRICHTEN

## Rea für zwei weitere Jahre bei Kawasaki

**Superbike-WM** Weltmeister Jonathan Rea hat die Fortführung seines Dream-Teams mit Kawasaki vor der WM-Runde in Sepang besiegelt. Er unterschrieb einen Zweijahres-Vertrag für 2017 und 2018. «Ich bin sehr glücklich, die Zusammenarbeit weiterführen zu können», sagte Rea. «Mein Verhältnis zum Team und zu den Technikern von Kawasaki könnte nicht besser sein.» Teamchef Guim Roda versucht, auch bald die Unterschrift seines zweiten Weltmeisters, Tom Sykes zu bekommen. Obwohl es zwischenzeitlich so aussah, dass der keine große Lust verspürt, sich weiter von Rea schlagen zu lassen, und nach einer anderen Möglichkeit Umschau hält, machte er in Sepang eher den Eindruck, dass er bleiben möchte.

## Viel Engagement bei der Neu-Asphaltierung

**Sepang International Circuit** Die italienische Firma Dromo Circuit Design, die die gesamte Strecke neu asphaltiert sowie die Neigungswinkel der Kurven und deren Auslaufzonen verändert hatte, erhielt viel Lob für ihre Arbeiten. Der Belag mit einer scharfkantigen Granit-Mischung sollte viel Grip bieten und das Wasser so in sich halten, dass die Gischte vermindert wird. Dies ist offensichtlich gelungen. Je mehr auf der Strecke gefahren wurde, desto mehr verbesserte sich der Grip. Die Piloten zeigten sich auch von den Kurven angetan. Die nun nach außen hängende Zielkurve verlangt aber nach einem sehr sauberen Einlenkpunkt, weil man nicht wieder auf die Linie findet, wenn man zu weit rausgetragen wird. In Turn vier ist noch ein Absatz, den man noch vor dem Formel-1-GP abtragen will. ♦ IP

## KOMPAKT

»» **Superbike-WM/Super-sport-WM** Dominic Schmitter (CH) war nach seinem 19. Platz im Regen enttäuscht: «Ich hatte zu viel Wheelspin auf den Geraden.» Dem Deutschen Kevin Wahr erging es noch schlechter. Bei der Aufholjagd nach schlechtem Start stürzte er am Ende der ersten Runde. ♦ IP

## SUPERBIKE-WM 2016 / Resultate

Sepang (MAL): 14. Mai 2016; 11. WM-Lauf; 88,688 km über 16 Rdn. à 5,543 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 32 Grad; Asphalt: 46 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	16	33:30,487	2:03,637	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	16	+5,600	2:04,556	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	16	+8,039	2:04,688	16
4. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	16	+17,666	2:05,375	13
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	16	+18,613	2:04,798	11
6. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	16	+19,871	2:05,386	10
7. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 16	16	+24,120	2:08,244	9
8. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP 16	16	+25,461	2:04,729	8
9. Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-10R	16	+32,989	2:05,694	7
10. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	16	+35,464	2:06,902	6
11. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	16	+39,437	2:06,217	5
12. Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	16	+39,860	2:05,598	4
13. Luca Scassa (I)	Ducati Panig. 1199R	16	+46,721	2:07,497	3
14. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	16	+52,634	2:05,938	2
15. Josh Hook (AUS)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:10,599	2:08,425	1
16. Dominique Schmitter(CH)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:19,352	2:08,449	-
17. Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:21,034	2:08,755	-
18. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:51,315	2:09,809	-
19. Imre Toth (H)	Yamaha YZF-R1	15	+1 Rde	2:10,850	-

## Nicht klassiert:

- Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	12	+4 Rdn.	2:05,958	-
- Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	9	+7 Rdn.	2:05,981	-
- Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	7	+9 Rdn.	2:06,135	-
- Pawel Szkopek (PL)	Yamaha YZF-R1	6	+10 Rdn.	2:08,452	-

Durchschnittstempo des Siegers: 158,806 km/h

Schnellste Runde: Tom Sykes, 2. Runde, in 2:03,637 min (=161,398 km/h), Rekord

Sepang (MAL): 15. Mai 2016; 12. WM-Lauf; 88,688 km über 16 Rdn. à 5,543 km; 23 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: nass, 26 Grad; Asphalt: 30 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP 16	16	37:04,047	2:17,273	25
2. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	16	+1,254	2:16,716	20
3. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	16	+3,684	2:16,914	16
4. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	16	+5,720	2:17,501	13
5. Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-10R	16	+15,989	2:18,206	11
6. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 16	16	+19,979	2:18,103	10
7. Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	16	+20,028	2:18,007	9
8. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	16	+23,011	2:18,505	8
9. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	16	+24,045	2:18,280	7
10. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	16	+25,139	2:18,042	6
11. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	16	+25,208	2:17,949	5
12. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	16	+25,835	2:18,091	4
13. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	16	+26,757	2:18,194	3
14. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	16	+30,729	2:18,035	2
15. Josh Hook (AUS)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:05,347	2:19,662	1
16. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	16	+1:17,761	2:21,642	-
17. Luca Scassa (I)	Ducati Panig. 1199R	16	+1:18,121	2:20,900	-
18. Pawel Szkopek (PL)	Yamaha YZF-R1	16	+1:31,412	2:19,328	-
19. Dominique Schmitter(CH)	Kawasaki ZX-10R	15	+2:07,000	2:22,487	-
20. Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	16	+2:08,836	2:23,041	-
21. Imre Toth (H)	Yamaha YZF-R1	15	+1 Rde	2:29,329	-

## Nicht klassiert:

- Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	12	+4 Rdn.	2:18,077	-
- Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	-	+16 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 143,557 km/h

Schnellste Runde: Davide Giugliano, 13. Runde, in 2:16,716 min (=145,958 km/h)

Nächstes Rennen: 28./29. Mai 2016, Donington (GB)

Internet: www.worldsbk.com

## STRECKE

Sepang International Circuit



## Training (3 Läufe)

	min
1. Savadori	2:03,951
2. Hayden	2:04,167
3. Reiterberger	2:04,239
4. Lowes	2:04,262
5. Giugliano	2:04,295
6. Torres	2:04,312
7. Van der Mark	2:04,385
8. Davies	2:04,478
9. West	2:04,743
10. Rea	2:04,747
11. Sykes	2:04,748
12. De Angelis	2:05,153
13. Scassa	2:05,529
14. Forés	2:05,625
15. Abraham	2:05,889
16. Camier	2:05,932
17. Brookes	2:06,945
18. Hook	2:07,389
19. Vizziello	2:08,045
20. Schmitter	2:08,861
21. Szkopek	2:09,765
22. Toth	2:09,980
23. Al Sulaiti	2:10,616

Plätze 1–10: qualifiziert für Superpole 2

Plätze 11–23: qualifiziert für Superpole 1

## Superpole (2 Läufe)

	min
1. Sykes	2:02,246
2. Lowes	2:03,002
3. Rea	2:03,002
4. Hayden	2:03,435
5. Davies	2:03,485



Jonathan Rea: WM-Führung vor Chaz Davies weiter ausgebaut

## SUPERSPORT-WM / Resultate

Sepang (MAL), 15. Mai 2016; 6. WM-Lauf; 14 Runden à 5,543 km (= 77,602 km); 23 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter: nass, Temp. Luft/Asphalt: 31/42 Grad

1. Ayrton Badovini (I/Honda), in 33:22,944 min (=139,478 km/h); 2. Zulfahmi Khairuddin (MAL/Kawasaki) +0,050 sec; 3. Gino Rea (GB/MV Agusta) +0,980; 4. Patrick Jacobsen (USA/Honda) +1,250; 5. Kyle Smith (GB/Honda) +5,035; 6. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki) +8,234; 7. Jules Cluzel (F/MV Agusta) +17,802; 8. Randy Krummenacher (CH/Kawasaki) +20,300; 9. Alex Baldolini (I/MV Agusta) +21,563; 10. Federico Caricasulo (I/Honda) +26,285; 11. Christian Gamarino (I/Kawasaki); 12. Roberto Rolfo (I/MV Agusta); 13. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta); 14. Luke Stapleford (GB/Triumph); 15. Hikari Okubo (J/Honda). – Ausgeschieden: Kevin Wahr (D/Honda)

Schnellste Runde: Jacobsen, 2:21,142 (=141,381 km/h); Stand (nach 6 von 13 Läufen): 1. Sofuoglu 96; 2. Krummenacher 79; 3. Cluzel 69; 4. Smith 57; 5. Jacobsen 56; 6. Rea 52; 7. Baldolini 51. – Ferner: 19. Wahr 15

Nächstes Rennen: 29. Mai 2016, Donington (GB)

Internet: www.worldsbk.com

## Höhepunkte der Rennen

## 1. Lauf

**Start:** Lowes erwischt den Start am besten, vor Sykes, Rea, Davies und Giugliano.

**1. Runde:** Gerangel zwischen den Honda-Piloten Hayden und v. d. Mark. Sykes übernimmt die Führung, Reiterberger 8.

**2. Runde:** Lowes wird von Rea und Davies geschluckt, Hayden verdrängt Giugliano von P5, Torres überholt Reiterberger, Sykes setzt sich mit neuem Rundenrekord an der Spitze ab.

**4. Runde:** Sykes bereits 2,1 sec voraus.

**5. Runde:** Sykes + 2,8 sec.

**6. Runde:** Lowes läuft weit, fällt auf P9 zurück.

Reiterberger wieder an Torres vorbei auf P7.

**8. Runde:** De Angelis stürzt, Giugliano und Reiterberger reichen

Hayden durch, Torres überholt v. d. Mark (P7).

**9. Runde:** Reiterberger an Giugliano vorbei auf P4!

**10. Runde:** Torres überholt Hayden (P6).

**12. Runde:** Reiterberger rollt mit Defekt aus! Lowes wieder auf dem Vormarsch, er überholt v. d. Mark, Hayden und Giugliano.

**16. Runde:** Sykes gewinnt mit 5,6 sec Vorsprung vor Rea und 8 sec. vor Davies.

## 2. Lauf

**Start:** Auf der nassen Piste stürmt Sykes vor Lowes und Rea zur ersten Kurve.

**1. Runde:** Rea und Hayden schnell an Lowes und Sykes vorbei, West marschiert durch und ist schon 5., Reiterberger 9.

Hayden geht in Führung.

**2. Runde:** Hayden zieht vorn davon. West überholt Sykes und verliert P5 an Giugliano.

**3. Runde:** Giugliano und West überholen Sykes.

**4. Runde:** V. d. Mark und de Angelis reichen Lowes weiter durch, Hayden schon 2,2 sec vor Rea.

**6. Runde:** Hayden 2,6 sec vor Rea, 3,9 vor Davies und 4,9 vor Giugliano.

**8. Runde:** Giugliano bedrängt Davies.

**10. Runde:** Giugliano und Davies holen Rea ein.

**11. Runde:** Giugliano an Davies und Rea vorbei (P2).

**13. Runde:** Hayden nur noch 2 sec vor Giugliano, Reiterberger kommt Sykes näher (P9).

**15. Runde:** Hayden nur noch 1 sec vor Giugliano.

**16. Runde:** Hayden zieht wieder an und holt seinen ersten SBK-Sieg vor Giugliano und Rea.

Reiterberger von Camier auf P10 verdrängt. ♦ IP

## Road Racing

## Seeley neuer Rekordhalter

Alastair Seeley heißt der neue Rekordmann beim Northwest-200-Straßenrennen in der Nähe von Belfast. Das berühmte, aber auch berüchtigte High-speed-Race forderte auch 2016 seinen Tribut.

Der 36-jährige Alastair Seeley ist seit vergangener Woche der erfolgreichste Northwest-200-Pilot aller Zeiten. Mit seinen beiden Supersport-Siegen auf einer Kawasaki erhöhte er sein Konto auf total 17 Siege und übertrumpfte damit den 2008 verunglückten bisherigen Rekordmann Robert Dunlop (15 Siege). «Ich übernahm im ersten Rennen in der fünften von sechs Runden die Führung von Ian Hutchinson und konnte mich sofort etwas von den Gegnern absetzen. Wenn du dann auf den langen Geraden keinen mehr im Windschatten hast, macht das die Dinge einfacher», erzählte Seeley.

Im Superbike- und im Superstock-Rennen gaben die BMW-Piloten Michael Dunlop und Ian Hutchinson den Ton an. Der Deutsche Didier Grams schaffte im Superbike-Rennen mit Rang 9 den Sprung in die Top 10, der TT-erfahrene Horst Saiger wurde Elfter.

Auch die diesjährige Ausgabe der NW 200 forderte ihren Tri-



Alastair Seeley (Nr. 34): Beim Northwest 200 schon 17-mal auf die oberste Podeststufe geklettert

but: Im zweiten Supertwin-Rahmenrennen stürzte der 20-jährige Malachi Mitchell-Thomas schwer und verschied auf der Unfallstelle. TT-Star Ryan Farquhar wurde bereits im ersten Supertwin-Lauf bei einer Karambolage schwer verletzt, hat aber trotz Becken- und Brustschäden gemäß Informationen der Ärzte gute Chancen auf eine vollständige Genesung.

Nach dem Todessturz von Mitchell-Thomas wurden die restlichen Rennen ersatzlos gestrichen. ◆ ML

## NORTHWEST 200 / Resultate

Coleraine (IRL): 13./14. Mai 2016

Supersport, 1. Rennen: 1. Alastair Seeley, Kawasaki; 2. Ian Hutchinson, Yamaha; 3. Martin Jessopp, Triumph; 4. William Dunlop, Yamaha, alle GB; - 19. Horst Saiger (A/Kawasaki)

Supersport, 2. Rennen: 1. Seeley; 2. Jessopp; 3. Peter Hickman, Kawasaki; 4. Thomas Mitchell, Honda; 5. Dean Harrison, Kawasaki; - 12. Horst Saiger (A/Kawasaki)

Superstock: 1. Ian Hutchinson, BMW; 2. Peter Hickman, Kawasaki; 3. Alastair Seeley, BMW; 4. Michael Rutter, BMW; 5. Michael Dunlop, BMW, alle GB; - 9. Horst Saiger, (A/Kawasaki); 13. Danny Webb (GB/BMW); - ausgeschieden: Toni Rechberger (A/Suzuki)

Superbike: 1. Michael Dunlop, BMW; 2. Ian Hutchinson, BMW; 3. Michael Rutter, BMW; 4. Peter Hickman, Kawasaki; 5. Lee Johnston, BMW; - 9. Didier Grams (D/BMW); 11. Horst Saiger (A/Kawasaki); 20. Matti Seidel (D/BMW); 27. Toni Rechberger (A/Suzuki)

Internet: www.northwest200.org

## Road Racing

## Lougher: Erster Test mit Suter



Ian Lougher auf der Suter MMX 500 in Brünn: Auf Anhieb gefallen

Suter Racing will mit dem zehnfachen TT-Sieger Ian Lougher im Sattel ihres 588-ccm-V4-Zweitakters an der am 8. Juni stattfindenden Senior-TT teilnehmen. Am Pfingstweekende testete Lougher erstmals die MMX 500 mit Benzineinspritzung und modernstem GP-Fahrwerk. Zwar musste der bald 53-Jährige, der auf dem 60 Kilometer langen Straßenkurs zuletzt 2005 mit einer 600er-Honda gewonnen hat, zunächst we-

gen Regens und dann wegen eines Elektrikproblems etwas warten, hatte danach aber sehr viel Freude an dem agilen und potenten Zweitakter.

«Wir hatten hier noch eine Moto2-Gabel von Öhlins montiert, da werden wir noch eine spezielle für die TT bekommen», so Eskil Suter. «Auch bei der Getriebeabstimmung machen wir daheim noch etwas. Am 25. Mai reisen wir dann auf die Insel.» ◆ IP

## IDM Superstock 600

## Burns: Ein schwerer Beginn

Von ANKE WIECZOREK

Die IDM findet er cool, einen Punkt geholt hat er noch nicht. Kane Burns, Suzukis Nachwuchshoffnung aus Australien, hat körperlich angeschlagen erst einmal wieder die Heimreise angetreten.

Ein Sturz auf dem Lausitzring und die Verwicklung in eine unverschuldete Kollision auf dem Nürburgring setzten den 19-jährigen bisher außer Gefecht. Bis Juli, wenn das nächste Rennen stattfindet, kuriert sich Burns zu Hause aus.

In Australien war Burns, der seit vier Jahren im Straßenrennsport unterwegs ist, stets im gleichen Team. «Es war klar, dass ich weg muss, wenn aus meiner Karriere etwas werden soll», meinte der Junior vor dem bisher größten Schritt seines Lebens. «Wir haben uns in Japan und in den USA umgeschaut, aber nur in Deutschland bot sich die Möglichkeit, sofort in die Serie ein-

zusteigen.» Seitdem ist er auf sich allein gestellt - ohne Eltern, die beide arbeiten, Familie und Freunde.

Sein Motorrad, die Suzuki GSX-R 600, kennt Burns schon lange. Suzuki-Stoneline-Teamchef Thomas Mayer denkt, dass dritte und vierte Plätze für ihn drin sind. «Die meisten Australier tun sich am Anfang schwer bei uns. Hier wird härter gebremst. Zur Spitze fehlen uns noch vier Sekunden. Aber Kane lerne schnell.» Der wiederum antwortet: «In Australien darf man viel am Rahmen arbeiten, in Deutschland mehr am Fahrwerk und der Elektronik.» ◆



Kane Burns: Auskurieren daheim

## NACHRICHTEN

## Yamaha: Investition in Technologie

IDM Superbike Im Kampf um den höchsten deutschen Straßenrennsport-Titel spielt das Geld bei Yamaha keine Rolle. «Es ist unser Selbstverständnis, dass wir auf höchstem Niveau vorn sein wollen. Da geht es nicht darum, dass oder wie viel Geld es kostet», sagt Yamaha Deutschland-Chef Jörg Breitenfeld. Man dürfe nicht ausschließlich mit Geld argumentieren. Zudem sei die IDM Superbike für Yamaha ein Technologieträger, auf dessen Plattform Teile getestet werden.

## Werkspiloten teilen Siege unter sich auf

MotoAmerica Bei den US-Superbikes in Virginia teilten sich die beiden Yamaha-Werkspiloten Yosh Hayes und Cameron Beaubier die Siege. Toni Elias (Suzuki) kam zweimal auf P3. In der Meisterschaft führt Hayes mit 137 Punkten vor Beaubier (126), Roger Hayden (116) und Elias (111). Bei den Supersport 600 gewann Garret Gerloff (Yamaha) beide Rennen, das erste vor Cameron Petersen (Suzuki) und Joe Roberts (Yamaha), das zweite vor Valentin Debise (Suzuki) und JD Beach (Yamaha). Gerloff führt die Meisterschaft mit 145 Punkten vor Debise (114) an. ◆ AWI/IP

## KOMPAKT

»» IDM Für die BMW Race Trophy 2016 gibt es 108 Anmeldungen aus 21 Ländern. IDM-Superstock-1000-Pilot Stefan Kerschbaumer (A) liegt derzeit auf Rang drei.

»» IDM Superstock 1000 Nach der IDM-Rennpause, die am 3. Juni auf dem Lausitzring endet, geht es für Roman Stamm in der Langstrecken-WM weiter. Im Bolliger-Team aus der Schweiz fährt der Kawasaki-Routinier das 12h-Rennen in Portimão (11./12. Juni) mit.

»» IDM Sidecar Nachdem Titelträger Uwe Gürck dieses Jahr nicht antritt, hätte der Weg nach vorn für das letztjährige Vize-Duo Josef Sattler/Uwe Neubert frei sein sollen, doch seit dem Saisonauftakt plagen Sattler unerklärliche Elektronikprobleme, und Motoristen gaben den Geist auf. Vom Nürburgring reiste er vorzeitig ab. ◆ AWI

Motocross-GP Trentino

# Mach's noch mal, Toni



Max Nagl war im ersten Lauf erster Verfolger von GP-Sieger Toni Cairoli (#222)

Von ALEX HODGKINSON

**Nach seinem zweiten GP-Sieg in acht Tagen fehlen Toni Cairoli nur 25 Punkte zur MXGP-WM-Spitze. Dylan Ferrandis erteilte Jeffrey Herlings seine erste Niederlage des Jahres in der MX2-Klasse.**

Auf der steinigen Strecke am Rande des Dorfes Pietramurata im Tal oberhalb des Gardasees dominierte der WM-Führende Tim Gajser die MXGP-Qualifikation, aber der 19-jährige Slowene zog am Renntag in der Nervenschlacht gegen Altmeister Toni Cairoli den Kürzeren.

Die Startkurve im Crossodromo Ciclamino ist eine der aufregendsten im Kalender, und ein kompromissloser Einsatz führt zum entscheidenden Holeshot – kein Wunder, dass Cairoli sich im ersten Lauf di-

rekt an die Spitze setzen konnte!

Max Nagl konnte sich gleich als erster Verfolger durchsetzen, aber die beiden jungen WM-Führenden gerieten ins Gedränge. Romain Febvre löste mit seinem Sturz in der zweiten Kurve Chaos aus und kam nach einem weiteren Bodenkontakt als Sechster ins Ziel.

Gajser befand sich zuerst auf Rang 12, aber er konnte schnell auf Rang 5 vorfahren, bevor er ohne Platzverlust in einer Bergab-Passage stürzte. Im Ziel war er Vierter.

Nagl behielt Rang 2 bis ins Ziel, aber es war keine einsame Fahrt: «Es ist schwierig, ein optimales Set-up für die gesamte Strecke zu finden. Ich konnte auf der ersten Hälfte der Runde Kevin Strijbos immer wieder um eineinhalb Sekunden distanzieren, aber bei den Boxen war er immer wieder dran.»

Der zweite Lauf lief überhaupt nicht nach Nagls Geschmack: «Ich ärgere mich. Ich bekomme nie gute Starts in beiden Läufen in diesem Jahr hin. Hier war mein zweiter Start miserabel.» Im Ziel blieb Max nur Rang 8.

Vorne holte Gajser auf brutalste Art die Führung vor Cairoli und war gleich über alle Berge – bis er stürzte: «Ich bin zu hoch in den Anlieger gefahren, und das Vorderrad rutschte auf den vielen Steinen aus.» Cairoli erbeute die Führung und gewann den GP, aber trotz heftigsten Widerstands musste er vier Runden vor Schluss Febvre den Sieg überlassen. Trotzdem konnte der Italiener zufrieden sein; er hat sieben Punkte auf Febvre und elf auf Gajser gutgemacht.

## Seewer: Riesencrash in Lauf 2

Die Spannung zwischen den führenden Teilnehmern in der MX2-WM blieb erhalten, nach-

dem sich Jeffrey Herlings und Dylan Ferrandis schon in der Qualifikation in die Haare geraten waren. Am Renntag ging der Zweikampf weiter.

Ferrandis konnte im ersten WM-Lauf die Führung gleich übernehmen, während sich Herlings sechs Runden am einheimischen TM-Piloten Samuele Bernardini die Zähne ausbiss. Wenige Runden später fand Herlings den Anschluss an seinen Erzrivalen, aber an einen endgültigen Pass war nicht zu denken: «Ich war zweimal kurz vorbei, und zweimal schlug Dylan zurück. Ich würde es nicht als fairsten Zweikampf bezeichnen, aber es war auch nicht der schlimmste.»

Ferrandis konterte auf seine stille Art: «Ich fuhr aggressiv, aber ich bin Rennfahrer. Schade, dass ich den GP-Sieg Jeffrey überlassen musste, aber ich fahre erst seit drei Wochen wieder

und werde erst bei meinem Heim-GP Anfang Juni zu 100 Prozent fit sein.»

Mit seiner Niederlage im ersten Lauf musste Herlings die Hoffnung auf die «perfekte» Saison begraben, aber er hat weiterhin alle GPs gewonnen. Am Abend klärte er ein Geheimnis auf: «Ich war am Donnerstag nicht sicher, ob ich hier überhaupt teilnehmen konnte. Ich musste die ganze Woche Antibiotika nehmen, und ich konnte wegen der Fußgelenksverletzung aus Teutschenthal erst am Freitag wieder laufen.»

Aber mit dem Tagessieg hat der Holländer seine WM-Führung auf 100 Punkte vergrößert. Jeremy Seewer bleibt WM-Zweiter, doch der Schweizer verpasste das GP-Podest zum ersten Mal seit Katar: «Das war ein Riesencrash in Lauf 2. Ich bin froh, dass ich wieder heil aufstehen konnte.» ♦



Ungewohnt: Vorn pusht Dylan Ferrandis, Jeffrey Herlings in der Verfolgerrolle



Wieder nur ein guter Start: Max Nagl

MOTOCROSS-GP TRENTINO / Resultate MXGP

Pietramurata (I): 15. Mai 2016, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig/20 Grad.

1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 19 Runden à 1660 km (= 31,540 km).  
 1. Antonio Cairoli (I/KTM), 19 Runden in 33:50,549 min (= 55,918 km/h)  
 2. Max Nagl (D/Husqvarna), 1,934 sec zurück  
 3. Kevin Strijbos (B/Suzuki), 3,076 sec zurück  
 4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Romain Febvre (F/Yamaha); 7. Ben Townley (NZ/Suzuki); 8. Tanel Leok (EST/KTM); 9. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 10. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 11. Shaun Simpson (GB/KTM); 12. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 13. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 14. Jose Butron (E/KTM); 15. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 16. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 17. David Philippaerts (I/Yamaha); 18. Kei Yamamoto (J/Honda); 19. Alessandro Lupino (I/Honda); 20. Angus Heidecke (D/KTM); 21. Milko Potisek (F/Yamaha); 22. Rui Goncalves (P/Husqvarna); 23. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 1 Runde zurück; 24. Cedric Soubeyras (F/Yamaha)  
**Schnellste Runde:** Tim Gajser (SLO/Honda), in 1:43,790 min (= 57,578 km/h)

2. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet; 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km).  
 1. Romain Febvre (F/Yamaha), 19 Runden in 33:54,298 min (= 55,815 km/h)  
 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 0,565 sec zurück  
 3. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda), 4,628 sec zurück  
 4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 7. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 8. Max Nagl (D/Husqvarna); 9. Gautier Paulin (F/Honda); 10. Shaun Simpson (GB/KTM); 11. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 12. Alessandro Lupino (I/Honda); 13. José Butron (E/KTM); 14. Tanel Leok (EST/KTM); 15. Ben Townley (NZ/Suzuki); 16. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 17. Milko Potisek (F/Yamaha); 18. Kei Yamamoto (J/Honda); 19. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 1 Runde zurück; 20. Peter Irt (SLO/Yamaha); 21. Angus Heidecke (D/KTM); 22. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 23. Nicola Recchia (I/Kawasaki); 24. Pier Filippo Bertuzzo (I/Honda)

**Schnellste Runde:** Tim Gajser (SLO/Honda), in 1:44,623 min (= 57,119 km/h)  
**Nächstes Rennen:** 29. Mai 2016, Talavera de la Reina (E) Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP		WM-Stand Hersteller MXGP	
1. Gajser	335	1. Honda	343
2. Febvre	331	2. Yamaha	339
3. Cairoli	310	3. KTM	317
4. Nagl (D)	273	4. Husqvarna	284
5. Bobryshev	264	5. Suzuki	227
6. Van Horebeek	247	6. Kawasaki	173
7. Strijbos	204		
8. Simpson	189		
9. Guillod (CH)	153		
10. Coldenhoff	146		

MOTOCROSS-GP TRENTINO / Resultate MX2

Pietramurata (I): 15. Mai 2016, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig/20 Grad.

1. Lauf: 40 Fahrer gestartet, 39 gewertet; 19 Runden à 1,660 km = 31,540 km.  
 1. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 19 Runden in 33:59,380 min (= 55,676 km/h)  
 2. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 1,237 sec zurück  
 3. Pauls Jonass (LV/KTM), 37,972 sec zurück  
 4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Max Anstie (GB/Husqvarna); 6. Samuele Bernardini (I/TM); 7. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha); 8. Adam Sterry (GB/KTM); 9. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki); 10. Brent van Doninck (B/Yamaha); 11. Alvin Östlund (S/Yamaha); 12. Benoît Paturel (F/Yamaha); 13. Ivo Monticelli (I/KTM); 14. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 15. David Herbretreau (F/Honda); 16. Iker Larranaga (E/KTM); 17. Giuseppe Tropepe (I/Husqvarna); 18. Brian Bogers (NL/KTM); 19. Jorge Zaragoza (E/Honda); 20. Tomasz Wysocki (PL/KTM); 1 Runde zurück; 21. Michele Cervellini (I/Honda); 22. Robert Justs (LV/KTM); - ferner: 34. Christopher Valente (CH/KTM); 37. Henry Jacobi (D/Honda)  
**Schnellste Runde:** Samuele Bernardini (I/TM), in 1:44,725 min (= 57,064 km/h)

2. Lauf: 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet; 19 Runden à 1,660 km = 31,540 km.  
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 19 Runden in 34:18,604 min (= 55,156 km/h)  
 2. Pauls Jonass (LV/KTM), 35,162 sec zurück  
 3. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 38,335 sec zurück  
 4. Brian Bogers (NL/KTM); 5. Benoît Paturel (F/Yamaha); 6. Samuele Bernardini (I/TM); 7. Robert Justs (LV/KTM); 8. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki); 9. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 10. Michele Cervellini (I/Honda); 11. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha); 12. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 13. Ivo Monticelli (I/KTM); 14. Alvin Östlund (S/Yamaha); 15. Simone Furlotti (I/Yamaha); 16. Max Anstie (GB/Husqvarna); 17. Giuseppe Tropepe (I/Husqvarna); 18. Tomasz Wysocki (PL/KTM); 19. Brent van Doninck (B/Yamaha); 20. Simone Zecchina (I/Yamaha); 21. Henry Jacobi (D/Honda); 1 Runde zurück; 22. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); - ferner: 29. Christopher Valente (CH/KTM)

**Schnellste Runde:** Jeffrey Herlings (NL/KTM), in 1:45,865 min (= 56,449 km/h)  
**Nächstes Rennen:** 29. Mai 2016, Talavera de la Reina (E) Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2		WM-Stand Hersteller MX2	
1. Herlings	397	1. KTM	397
2. Seewer (CH)	297	2. Suzuki	297
3. Jonass	260	3. Kawasaki	289
4. Paturel	211	4. Yamaha	273
5. Tonkov	210	5. Husqvarna	239
6. Petrov	202	6. TM	179
7. Anstie	183	7. Honda	149
8. Brylyakov	182		
9. Bernardini	179		
10. Ferrandis	162		

NACHRICHTEN

Ryan Dungey kommt zum Nationencross

**MXoN** Ryan Dungey hat sich nach zweijähriger Abwesenheit seinem Land für das Nationencross am 24./25. September in Maggiora/I zur Verfügung gestellt. KTM-Sportchef Pit Beirer: «Wir wollten, dass Ryan bei der Team-WM dabei ist, und er selbst will fahren. Nach den Niederlagen der letzten Jahre hat er eine offene Rechnung.» Doch der Supercross-Weltmeister und KTM-USA-Teamkollege Marvin Musquin werden nicht am Hersteller-Cup in Gelsenkirchen am 8. Oktober teilnehmen: «Die amerikanischen Fahrer haben eine lange Saison mit 17 Supercross und zwölf Nationals, und im Oktober stehen der Monster-Cup in Las Vegas und die Vorbereitung auf die SX-Saison 2017 auf dem Programm.»

Teutschenthal entschuldigt sich

**MXGP** Der MSC Teutschenthal hat sich bei den Fans für die Konfiszierung von Mineralwasser am Streckeneingang beim deutschen GP entschuldigt: «Wie bei anderen großen Open-Air-Veranstaltungen obliegt die Getränkeversorgung dem Anbieter auf dem Gelände. Eigene Getränke durften damit nicht mit auf das Rennareal gebracht werden. Das hat die Security umgesetzt. Über die Wegnahme von Wasserflaschen angesichts der sehr warmen Temperaturen müssen wir aber definitiv mit dem Generalanbieter reden. Wir entschuldigen uns bei allen Fans. Das wird es so nicht noch einmal geben.»

Perkhofer und Neurauder Spitzenreiter

**Motocross-ÖM** Keine Veränderung des Führungsquartetts gab es beim vierten Lauf der Motocross-Staatsmeisterschaft in Weyer in der Openklasse. Lukas Neurauder (2/2) führt weiter vor Manuel Obermair (4/4), Alosja Molnar (9/6) und Andreas Schmidinger (6/8). Neu schalteten sich Günter Schmidinger (5/3) und Oswald Reisinger (-/5) ein, während der Tscheche Petr Smitka einen Doppelsieg landete. In der MX2-Klasse bescherte ein Doppelsieg Manuel Perkhofer die ÖM-Führung vor den punktgleichen Michael Sandner (5/2) und Alexander Pölzleitner (3/4). ♦ AH/AD



Dylan Ferrandis: Aggressiv, weil Rennfahrer

KOMMENTAR

Motorsport ist gefährlich, aber Dummheit auch



Von ALEX HODGKINSON

«Motorsport ist gefährlich», steht schon seit 100 Jahren auf allen Eintrittskarten, aber es gibt immer diejenigen, die sich anscheinend nicht angesprochen fühlen. Bei Offroad-Disziplinen war die Nähe zur Aktion immer ein Anreiz - noch vor 30 Jahren haben belgische Cross-Fans die Strecke für ihre Lieblingsfahrer breiter gemacht und für die Verfolger gleich wieder verengt. Aber echte Gefahr entsteht dann, wenn unerfahrene Idioten den Zugang zum Innenraum erhalten. Seit Jahren sind die «Facebook-Fotografen», die sich über ihre ganz persönlichen Beziehungen, vor allem als «offizielle» Fotografen bei zwielichtigen Teams oder bei Youthstream-Werbepartnern, eine Fotoweste «besorgen», ein Dorn im Auge der Profis. Und vor etwas mehr als einer Woche

in Teutschenthal hat eine italienische «Pressevertreterin» möglicherweise Courtney Duncan den Damencross-WM-Titel gekostet. Die Neuseeländerin war zu ihrem vierten Sieg im fünften Rennen unterwegs, als sie die Hobbyfotografin, die direkt neben der Streckenmarkierung an einer unüberschaubaren Stelle stand, an der Schulter streifte. Das 20-jährige Kiwi-Girl purzelte ohne Selbstverschulden vom Motorrad in das Tal und erlitt Hand- und Fußgelenksverletzungen. Sie konnte am nächsten Tag am zweiten Lauf nicht mehr teilnehmen. Courtney Duncan trat einen Tag später die lange Reise zur medizinischen Behandlung in ihrer fernen Heimat an und kann die WM aller Voraussicht nach abschreiben. Dummheit ist manchmal gefährlicher als Motorsport.

HODGKINSON

## Speedway-GP Warschau

# Woffy meldet sich

Von GEORG DOBES

**Tai Woffinden gewann vor 50 000 Zuschauern den polnischen GP. Chris Holder wurde im Narodowy-Stadion Vierter und übernahm die WM-Führung. Nicki Pedersen schied nach der Qualifikation aus. Die polnischen Fahrer verpassten den Endlauf deutlich.**

Tai Woffinden konnte sich im Vergleich zu dem GP-Auftaktenrennen in Krsko steigern und bestieg vor begeisterten Speedwayfans die oberste Podiumsstufe. In der Qualifikation kam «Woffy» auf neun Punkte. Im Semifinale kam der Brite hinter Zagar als Zweiter ins Ziel und zog in den Endlauf ein. Dort startete er von der Außenbahn, übernahm auf der Geraden die Führung und holte den sechsten GP-Sieg seiner Karriere.

Nach seinem Triumph im Semifinale bestritt Greg Hancock

in Warschau sein 82. GP-Finale. Der 45-jährige US-Amerikaner belegte am Ende den zweiten Rang, während Matej Zagar aus Slowenien Dritter wurde.

## Chris Holder WM-Leader

Chris Holder erreichte, wie schon in Krsko, wieder das Finale. Der Australier griff diesmal zwar nicht ins Geschehen ein und musste sich mit dem unbeliebten vierten Rang begnügen, aber der 28-Jährige übernahm damit von Peter Kildemand die WM-Führung. Er hat jedoch nur einen Punkt Vorsprung auf Woffinden.

Nicki Pedersen möchte das Rennen in Polen sicherlich schnellstens vergessen. Der Däne erzielte insgesamt nur mickrige vier Zähler und wurde Vierzehnter. Auch Krsko-Sieger Peter Kildemand verpasste mit sechs Punkten das Semifinale.

Besten unter den vier Polen war Bartosz Zmarzlik. Er wurde Sechster. ♦



Woffindens erster Saisonsieg vor Hancock, Zagar und Holder

## SPEEDWAY-WM / Resultate

Warschau (PL): 14. Mai 2016, Bahnlänge: 272 m, Wetter: bewölkt, 14 Grad.

1. Tai Woffinden (GB), 14 Punkte; 2. Greg Hancock (USA), 14; 3. Matej Zagar (SLO), 14; 4. Chris Holder (AUS), 12; 5. Fredrik Lindgren (S), 12; 6. Bartosz Zmarzlik (PL), 10; 7. Maciej Janowski (PL), 10; 8. Antonio Lindbäck (S), 10; 9. Patryk Dudek (PL), 8; 10. Andreas Jonsson (S), 8; 11. Peter Kildemand (DK), 6; 12. Jason Doyle (AUS), 5; 13. Niels-Kristian Iversen (DK), 4; 14. Nicki Pedersen (DK), 4; 15. Piotr Pawlicki (PL), 4; 16. Chris Harris (GB), 3  
**WM-Stand nach 2 von 11 Läufen:** 1. Holder, 26 Punkte; 2. Woffinden 24; 3. Hancock 24; 4. Kildemand 21; 5. Janowski 20; 6. Lindbäck 20; 7. Lindgren 19; 8. Doyle 18; 9. Zagar 18; 10. Zmarzlik 18; 11. Pedersen 14; 12. Jonsson 14; 13. Iversen 12; 14. Pawlicki 12

Nächstes Rennen: 11. Juni 2016, Horsens (DK) Internet: www.speedwaygp.com

## Speedway-WM Abensberg

# Smolinski besiegt den Schlamm

**Bei grenzwertigen Verhältnissen gewann Martin Smolinski am Montag in Abensberg; drei andere Deutsche schieden aus. Daniel Gappmeier (5.) schaffte eine Sensation.**

Vor dem Rennen hatte es stark geregnet, während des Rennens regnete es immer wieder, sodass die Bahn kaum befahrbar war und es zu mehreren Stürzen kam. Nach zwölf Heats wurde – sehr spät – abgebrochen. Erik Riss, der für Bjarne Pedersen ins Rennen gekommen war, kollidierte, nachdem er in eine Rille gekommen war, mit Logachev und musste zur Untersuchung ins Krankenhaus. Reservefahrer Michael Härtel war für den Italiener Franchetti auf-



M. Smolinski

gerückt und musste im ersten Durchgang mangels Sicht aufhören. In seinem dritten Lauf erwischte der Junioremeister eine Rille und rutschte weg – null Punkte. «Das Rennen hätte gar nicht gestartet werden dürfen», so Härtel. Kevin Wölbek bekam keine Starts hin und schied mit vier Punkten aus.

Reservist Mark Riss trat im letzten Durchgang anstelle seines Bruders gar nicht erst an.

Der 24-jährige Daniel Gappmeier behielt die Nerven, gewann Lauf 10 vor Dudek und Wölbek und zieht mit sechs Punkten in die Semifinals ein – als einziger Österreicher im Wettbewerb. Martin Smolinski gewann seine drei Starts und steht, wie schon vorher Kai Huckenbeck, in den Semifinals. ♦ TS

## SPEEDWAY-WM / Resultate

Abensberg (D): 16. Mai 2016, Bahnlänge: 398 m, Wetter: starke Regenschauer, 8 Grad. Rennen nach 12 Heats abgebrochen – qualifiziert für WM-Semifinals: 1. Martin Smolinski (D), 9 Punkte; 2. Max Fricke (AUS), 9; 3. Tomasz Jedrzejak (PL), 8; 4. Patryk Dudek (PL), 7; 5. Daniel Gappmeier (A), 6; 6. Sergej Logachev (RUS), 5; 7. Jozsef Tabaka (H), 5; – Reserve: 8. Daniel King (GB), 4; – ausgeschieden: 9. Kevin Wölbek (D), 4; 10. Hynek Stichauer (CZ), 3; 11. Tomas Suchanek (CZ), 3; 12. Artjom Trofimov (RUS), 2; 13. Erik Riss (D), 2; 14. Xavier Muratet (F); 2; 15. Ziga Kovacic (SLO), 2; 16. Michael Härtel (D), 0; 17. Mark Riss (D), 0  
 Nächster Lauf: 28. Mai 2016, Semifinale 1 Gorican (HR) Internet: www.speedwaygp.com

## Speedway-Europameisterschaft

# Kein deutscher Drifter weiter

**In der U21-EM wurde Michael Härtel nur Reservefahrer; beim EM-Semifinale der Senioren in Liberec verpassten Kai Huckenbeck und Tobias Busch die Challenge.**

Das Wetter in Ljubljana war gegen Michael Härtel: Der einzige Deutsche in der U21-EM-Qualifikation in Slowenien hatte nach vier Durchgängen acht Punkte, einen weniger als die vor ihm liegenden Viktor Trofimov und Eduard Krmar. Wegen Regens wurde das Rennen abgebrochen; Härtel war Sechster und ist damit beim Finale in Lamothe/F nur Reservist.

In Liberec/CZ wurde Kai Huckenbeck Siebter, Tobias Busch Achter. Beide verpassten damit die vier Qualifikationsplätze für die EM-Challenge. Damit ist Martin Smolinski an Fronleichnam auf seiner Heimbahn Olching einziger deutscher Fahrer. ♦ TS



Ein Punkt fehlte: Michael Härtel

## SPEEDWAY-EM / Resultate

Ljubljana (SLO): 14. Mai 2016, U21-EM-Semifinale 1; Bahnlänge: 398 m. Qualifiziert für EM-Finale: 1. Nick Skorja (SLO), 12 Punkte; 2. Sergej Logachev (RUS), 12; 3. Bartosz Smektala (PL), 11; 4. Viktor Trofimov (RUS) und Eduard Krmar (CZ), je 9; – Res.: 6. Michael Härtel (D), 8; – ausgeschieden: 7. Robert Chmiel (PL), 6; 8. Oleg Michailov (LV), 6; 9. Ondrej Smetana (CZ), 5; 10. Ziga Kovacic (SLO), 4; 11. Hristo Hristov (BG), 3; 12. Dominik Kossakowski (PL), 3; 14. Giorgio Trentin (I), 3; 15. D. Moos (ROM), 1; 16. L. Omerzel (SLO), 1  
 Nächster Lauf: 10. September 2016, Finale Lamothe-Landerron (F)

Liberec (CZ): 14. Mai 2016, EM-Semifinale 3; Bahnlänge: 285 m. Qualifiziert für EM-Challenge Olching (26.5.): 1. Mateusz Szczepaniak (PL), 14; 2. Artjom Laguta (RUS), 13; 3. Joonas Kylmäkorpi (FIN), 12; 4. Tomasz Jedrzejak (PL), 11; – ausgeschieden: 5. Nicolai Klindt (DK), 10; 6. Andriej Kudrjashov (RUS), 9; 7. Kai Huckenbeck (D), 9; 8. Tobias Busch (D), 7; 9. Zdenek Holub (CZ), 7; 10. Maxims Bogdanovs (LV), 6; 11. Viktor Kulakov (RUS), 6; 12. Kenneth Bjerre (DK), 6; 13. Matej Kus (CZ), 4; 14. Jurica Pavlic (HR), 3  
 Nächster Lauf: 26. Mai 2016, EM-Challenge Olching (D) Internet: www.fim-europe.com

## NACHRICHTEN

## Auerhahnpokal an Bjarne Pedersen

**Speedway** Der Däne Bjarne Pedersen gewann in Teterow den Auerhahnpokal, der nun schon zum 15. Mal ausgefahren wurde. Sehr gut fuhr auch Martin Smolinski, der nach den Vorläufen mit zwölf Punkten auf Platz 2 lag. Im ersten Halbfinale hatte der Bayer aus Rot einen miesen Start und kam an die ersten drei nicht mehr heran. Im Finale standen dann sechs Ausländer am Band. Pedersen gewann souverän vor Grzegorz Zengota und Peter Ljung. Dahinter landeten Robert Lambert, Timo Lahti und Andzejs Lebedevs.

## Rennabbruch auf dem Bergring

**Langbahn** Hagelschauer und Regen bereiteten dem 96. Bergringrennen in Teterow auch aus Sicherheitsgründen ein frühes Ende. Favorit Enrico Janoschka gewann aber am Samstag schon den Preis der Nationen vor Christian Hülshorst und Dirk Fabrick. Am Sonntag hatten dann bis zum Abbruch der Brite Paul Cooper und der Holländer Dirk Fabrick gleichviele Punkte. Nach Absprache teilten sich die drei die Siegesprämie.

## Peter Ljung gewinnt Pflingstpokal

**Speedway** Der Schwede Peter Ljung gewann nun schon zum dritten Mal den Fritz-Suhrbier-Pokal und auch den Pflingstpokal in Güstrow. Gut 8000 Zuschauer sahen tolle Läufe und sorgten für eine Atmosphäre, die manchem GP gut zu Gesicht stehen würde. Im Finale war Kevin Wölbek als bester Deutscher mit am Start. Doch hinter Ljung, dem starken Franzosen David Bellego und dem Finnen Joonas Kylmäkorpi hatte Wölbek trotz aller Bemühungen keine Chance. Kai Huckenbeck wurde Sechster noch vor Tobi Busch, Tobias Kroner und Teterow-Sieger Bjarne Pedersen.

## Störtebeker Pokal geht nach Dänemark

**Speedway** Der Däne Andreas Lyager gewann im Finallauf in Norden den Störtebeker Pokal vor dem punktgleichen Local Heroe René Deddens und dem Ukrainer Stanislav Melnychuk. Daniel Spiller wurde Vierter vor Dilger. ♦ WR/TS

Erik Riss glaubt an sein großes Ziel: Als erster Deutscher im Speedway-GP Weltmeister zu werden



Erik Riss

# «Ziel: Speedway-Weltmeister»

## Zur Person

**Erik Riss**

**Geburtstag** 13. September 1995  
**Geburtsort** Memmingen  
**Herkunftsland** Deutschland

### KARRIERE

**2012** Erstes Speedwayrennen in Herxheim, Deutscher Langbahn-Vizemeister  
**2013** Langbahn-GP-Challenge-Sieger, Bundesliga-Meister (Landshut)  
**2014** Langbahn-Weltmeister, Langbahn-Team-Weltmeister (D), Deutscher Langbahnmeister  
**2015** Langbahn-Vizeweltmeister, Langbahn-Team-Vizeweltmeister (D), Britische Premier League (Edinburgh)  
**2016** Britische Premier League (Edinburgh)  
**Hobbys** Motocross, Fußball

Von THOMAS SCHIFFNER

**Zu Beginn seiner Karriere wurde der heute 20-jährige Erik Riss auf Anhieb Langbahn-Weltmeister. Jetzt orientiert er sich mehr am weltweit bedeutsameren Speedwaysport und startet seit 2015 als Profi in Großbritannien. Mit welchen Zielsetzungen?**

**Du fährst seit letztem Sommer in der britischen Premier League (Zweite Liga) als Profi. Wie hast du dich inzwischen auf der Insel etabliert?**

ERIK RISS: Ich bin soweit ganz zufrieden. Am Anfang hatte ich einige Probleme mit meiner Kupplung. Die konnte ich aber schnell beheben. Ich war diese Saison schon zweimal Topscorer. Ich weiß aber, dass noch mehr drin ist, und deshalb freue ich mich auf die nächsten Rennen.

**Wie groß ist die Umstellung, wenn man nur deutsche Bahnen kennt?**

Es gibt Bahnen, die mir echte Probleme bereitet haben. Man ist einfach auf solch engen Bahnen vorher nie gefahren. Letztes Jahr war nicht einfach. Ich kam mit meinem Fahrstil nicht

gut klar auf diesen Bahnen. Wenn man zwischen durch Langbahn fährt, dann will man auf beiden Bahnen gleich fahren. Das hat mir aber nicht weitergeholfen, und ich habe mir im Winter einen neuen Fahrstil angeeignet. Damit läuft es ganz gut. Ich fühle mich weitaus selbstbewusster als letztes Jahr, und ich habe jetzt den Vorteil, die Bahnen zu kennen. Mit einem anderen Fahrstil hätte ich mich schon letztes Jahr leichter getan. Im Endeffekt ist es

in England nicht so schwer, wie manche Leute sagen. **Siehst du die Premier League als adäquat für dein fahrerisches Niveau, oder kann die höhere Elite League ein Thema werden?** Mein Plan ist, dass ich nächstes Jahr als «Double-up» in der Elite League und in der Premier League fahre. Ich bin auf einem guten Weg. Man kann nicht vorhersagen, ob die Clubs auf mich zukommen, aber es ist mein Ziel, in Deutschland etwas zu reduzieren und beide Ligen hier zu fahren.

**Du warst schon Langbahn-Weltmeister und bist aktuell Vizeweltmeister. Wie ist die Gewichtung zwischen Langbahn und Speedway? Sieht man dich in Deutschland dann überhaupt noch?**

Ich sehe das als großes Ganzes. Im Endeffekt ist das mein Job. Und ob ich Langbahn- oder Speedway-Rennen fahre, ist nicht wirklich ein Unterschied. Ich will so viele Rennen fahren wie möglich, damit ich gut davon leben kann.

**Wie viele Rennen sind das?** Dieses Jahr so um die siebzig.

**Mit welcher Technik fährst du?** Den Langbahnmotor haben mein Bruder Mark und ich mit Joachim Kugelmann entwickelt. Wir haben über den Winter viel getestet. Wir haben beide das gleiche Ziel, dieses Jahr wieder Langbahn-Weltmeister zu werden. Für die Speedway-Motoren habe ich verschiedene Tuner. Ich habe noch Motoren von Anton Nischler, die sehr gut gehen, und auch Motoren von Peter Jones.

**Du sagst Bahnsport ist dein Beruf, aber die meisten Speedwayfahrer schielen ja immer in Richtung Speedway-GP. Du auch?** Auf jeden Fall. Mein Ziel ist ganz klar, Speedway-Weltmeister zu werden. Und ich glaube auch fest daran, dass ich das schaffe. Was spricht dagegen, dass ich das schaffe? Natürlich, es gibt eine Menge Fahrer, die es versucht haben. Die deutsche Gesellschaft glaubt, dass ich das nicht schaffen kann, weil es

im GP-System noch keinen deutschen Weltmeister gab. Aber ich lasse mich davon nicht abbringen, denn ich bin davon überzeugt, dass jeder Mensch das schaffen kann, was er will. Und ich will das.

**Wie finanziert sich das Leben als Bahnsport-Profi? Reichen die Punkteprämien in England, um über die Runden zu kommen?** Auf jeden Fall. Bei mir ist es in England so, dass es die Menge an Rennen macht. Natürlich sind auch die Sponsorengelder ganz wichtig. Mit den Sponsorengeldern hat man zu Saisonbeginn ein gewisses Budget, mit dem man investieren kann. Das Material ist sehr wichtig, daher sind auch die Sponsoren sehr wichtig. Die Preisgelder kommen dann noch dazu.

**Operierst du nur noch von England aus, oder spielt auch deine Heimat Baden-Württemberg noch eine Rolle?** Meine Basis ist immer noch Bad Wurzach. Meine Familie ist dort, meine Freundin, und es ist immer schön, wenn ich für ein paar Tage nach Hause kommen kann. ♦

«Jeder kann das schaffen, was er will.»

ERIK RISS



Auf der Langbahn schon Weltspitze, im Speedway will Erik Riss es noch werden

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo



**4c neu, ohne Zul. 11 % unter UPE, EZ 1/2016, 0 km, 177 kW (241 PS), silber, Navi, Klima, Xenon, NR-Fzg., Vollausstattung, deutsche Auslieferung, grau-metallic, Ledersitze rot, 65.900,- €.**  
Tel. 02651-491659

## Audi



**Q3 2.0 TFSI Quattro S-tronic Pano, EZ 10/2014, 13400 km, 155 kW (211 PS), mythoschwarz, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, AHK, 37.190,- € (MwSt. abw.)** Audi Zentrum Wolfsburg, Hotz und Heitmann GmbH & Co. KG, Heinrich-Nordhoff-Str. 129, 38440 Wolfsburg, Tel. 05361-20441, www.autohaus-wolfsburg.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32806

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182 - 2550

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

## Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart



**A7 Sportback 3.0 TDI DPF Quattro Tiptronic, EZ 05/2015, 1100 km, 240 kW (326 PS), mythoschwarz, Leder, Navi, Klima, SHZ, 75.590,- € (MwSt. abw.)** Audi Zentrum Wolfsburg, Hotz und Heitmann GmbH & Co. KG, Heinrich-Nordhoff-Str. 129, 38440 Wolfsburg, Tel. 05361-20441, www.autohaus-wolfsburg.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32807

**Von priv. TTS S-tronic, schw., Bj. 7/13, 22000 km, Garantie 7/17, inkl. Winterräder, VB 29.800,- €.** Tel. 0171/7589361

www.pkw-onlineankauf.de



**S7 Sportback 4.0 TSI Quattro S-tronic, EZ 01/2013, 53100 km, 309 kW (420 PS), estorilblau kristalleffekt, Leder, Navi, Klima, SD, SHZ, 53.290,- € (MwSt. abw.)** Audi Zentrum Wolfsburg, Hotz und Heitmann GmbH & Co. KG, Heinrich-Nordhoff-Str. 129, 38440 Wolfsburg, Tel. 05361-20441, www.autohaus-wolfsburg.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32805



www.pkw-onlineankauf.de



www.pkw-onlineankauf.de

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

**BMW 320 Cabrio, Bj. 5.88, 139000 km, 1. Hd., d.-blau/beige, sehr gepf., TÜV 1.18, 11.600,- €.** Tel. 0451/81523

www.bmw-gebrauchtwagen.com



www.MODENA.de - Tel. 06327-97700

www.pkw-onlineankauf.de

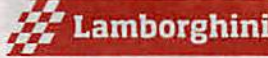
**Italia Spider, weiß, ca. 5800 km, Bj. 04.14, 1. Hd., unfr., innen schwarz Alcantara, Lenkrad Alcantara, Dachhimmel schwarz, Tempomat, Navi, Parksensoren, Carbon, Rennsportsitze mit Mittelstreifen etc., NP 260.000,- €.** Preis VS. Tel. 0171/3312812

**Suche Ferrari 488 GTB & 488 GTS (Coupé und Spider) für sofort und Verträge.** Tel. 0172/6800380

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



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



**Neuer Lamborghini Aventador Radsatz, 19" und 20", VB 4000,- €.** Tel. 0173/2828008



**Range Rover Sport 3.0 TDV6 S, EZ 01/13, 61100 km, 155 kW, Diesel, Autom., Aintree Green-Met., Klima, Xenon, AHK, Rückfahrkamera, 37.900,- € (MwSt. abw.)** Matzker KFZ-Technik GmbH, Robert-Perthel-Strasse 31, 50739 Köln, Tel. 0221/5463236, www.matzker.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32774



**Range Rover Sport 3.0 TDV6 SE, Neufahrzeug, 190 kW (258 PS), Diesel, Autom., Met.-Lackierung, Volleder Ebony, Winterp., Xenon, Navi, Tel., 22" Radsatz, 68.900,- € (MwSt. abw.)** Verbrauch 1/100 km: innerorts 7,8; außerorts 6,4; kombiniert 6,9; CO2: 182 g/km. Matzker KFZ-Technik GmbH, Robert-Perthel-Str. 31, 50739 Köln, Tel. 0221/5463236, www.matzker.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32768



**Discovery Sport TD4 2.0 HSE Black Design, Neufahrzeug, 110 kW (149 PS), Diesel, Autom., Corris Grey, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 20" Radsatz, 47.900,- € (MwSt. abw.)** Verbr. 1/100 km: innerorts 6,3; außerorts 4,7; kombiniert 5,3; CO2 139 g/km. Matzker KFZ-Technik GmbH, Robert-Perthel-Strasse 31, 50739 Köln, Tel. 0221/5463236, www.matzker.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32772

**Jetzt online abonnieren!**



Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo



**Range Rover Evoque 2.0 TD4 SE Dynamic, Neufahrzeug, 110 kW (149 PS), Diesel, Autom., Fuji White Solid, Leder, Navi, Klima, Xenon, 20" Radsatz, 47.900,- € (MwSt. abw.)** Verbr. 1/100 km: innerorts 5,5; außerorts 4,3; kombiniert 4,8; CO2 125 g/km. Matzker KFZ-Technik GmbH, Robert-Perthel-Strasse 31, 50739 Köln, Tel. 0221/5463236, www.matzker.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32771

**Lexus**



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

**Maserati**

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

**Mercedes**



**S 63 AMG-L, 571 PS, EZ 08/11, orig. 33000 km, excel. Vollausstattung, Chefahrzeug, wie neu, 67.500,- €.** Tel. 0171/4324772

www.pkw-onlinekauf.de H



**400SEL Einmaliger Sammlerzustand, EZ 12/1992, 99.026 km, 279 PS, perlblau, Leder, Klima, 19.800,- €.** 2. Hand. Automobil Agentur Heinz Dieter Koch, Mosaikweg 18, 53489 Sinzig, Mobil 0172-2524631 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32753

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

**Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Top-Preis.** Auch AMG Paket, z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09933/902023 H

**Mercedes-Barankauf zu Spitzenpreisen.** www.auto-marquardt.de, Tel. 0711/987979-0 H

**Porsche**

**Porsche-Barankauf zu Spitzenpreisen.** www.auto-marquardt.de, Tel. 0711/987979-0 H

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



**Autohaus Wolfsburg** Hotz und Heitmann Gruppe

**Panamera 4.8 GTS Allrad PDK 970 GTS, EZ 05/2013, 6926 km, 324 kW (440 PS), carbongrau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 97.590,- € (MwSt. abw.)** Hotz und Heitmann GmbH & Co. KG, Heinrich-Nordhoff-Str. 119-129, 38440 Wolfsburg, Tel. 05361/204-44, www.autohaus-wolfsburg.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32808

www.pkw-onlinekauf.de H

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

**Anhängerkupplungen inkl. Montage auf 2,5 Std. für Porsche Macan - Panamera - und Cayenne zum günstigen Festpreis.** www.kupplung-vor-ort.com, T. 09933/902023 H

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



**964 911 Carrera 2 Cabriolet, EZ 6/1991, 91000 km, 184 kW (250 PS), blau, Leder, Tel., Klima, NR-Fzg., ausführliche Beschreibung: Homepage Peter Faubel, VB 89.500,- €.** Tel. 0163/5911516, peter.faubel@t-online.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32833

**Privat sucht 993 S od. 964 Targa, deutsches Auto, kein Automatik.** Telefon 0176/17911791

**RCB**



**RCB-7 Fa. RCB Fahrzeug GmbH, www.rcb7.de, Tel. 08076-8500 H**

**Renault Alpine**

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

**www.Rennsportshop.com**

**Renn/Rallye**

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

**Veranstaltungen**

**Race Events, Driverdays, Einzeltraining, DMSB Lizenz, Lehrgänge** Infos: RTS, 0171/4222466, www.speed-club.de H



**ZF MOTORSPORT**  
**Renn- und High Performance Kupplungen**

Service - Verkauf -  
Wartung & Instandsetzung - Beratung

**BSA-Motorsport.com**  
Vierneim  
e-mail: info@bsa-motorsport.com

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



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

**Suche für Aufbau einer neuen High-Tech-Rennsport/Prototypen Facility in Bad Neuenahr, Sponsoren, Investoren usw.** Email: g.jary17@gmail.com



**TRACKDAYS**

26.05.2016 Spa-Francorchamps  
31.05.2016 Hockenheimring  
03.06.2016 Bilster Berg  
11.06.2016 Hockenheimring  
12.06.2016 Hockenheimring  
23.06.2016 Dijon-Prenois  
24.06.2016 Dijon-Prenois  
24.06.2016 Nordschleife  
**+49(0)2153 951300**

**Versicherungen**



**RENNSPORT** clickvers.de  
**VERSICHERUNGEN**  
CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de  
**Rennkasko**  
**Veranstalterhaftpflicht**

**VW**



**www.feine-cabrios.de**



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

**Golf GTI Sondermodell ED35, 234 PS, Bj. 2011, schwarz/schwarz, 50000 km, Scheckheft, Vollausst. inkl. Winterreifen, 20.500,- €.** Tel. 0172/5723061

**Zubehör**

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

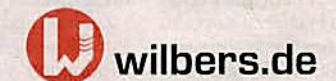
**Turboprobleme? STK Turbo Technik, 02682/26299-0, www.turbolader.net, mail@turbolader.net H**

**Literatur**

**Verk. Motorsport aktuell-Zeitschriften im besten Zustand, 1976-2016.** Telefon 0172/8503469

**Motorradmarkt**

**Zubehör**



**MOTORSPORT aktuell**

**Jetzt online abonnieren!**

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

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

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

## 10. Grand Prix de Monaco Historique

## Caffi doch Sieger in Monaco

Von DIRK JOHAE

Bei der zehnten Auflage des Grand Prix de Monaco Historique versammelten sich im Rennen für Formel-1-Autos bis Baujahr 1976 mit Alex Caffi, Emanuele Pirro und Jean-Denis Delétraz nicht weniger als drei ehemalige Formel-1-Piloten. Auch Marco Werner war mit am Start.

Einmal in Monaco als Rennsieger auf das Siegerpodest unterhalb der Fürstenloge zu steigen: Davon hatte Alex Caffi schon in seiner aktiven Zeit als F1-Pilot geträumt. Doch der vierte Platz im Dallara-Ford des BMS-Italia-Teams 1989 blieb sein bestes Ergebnis im Fürstentum. Beim zehnten historischen GP von Monaco, der nur alle zwei Jahre ausgetragen wird, erfüllte sich der mittlerweile 52 Jahre alte Rennfahrer diesen Traum. Im Ensign N176-Ford fuhr er vor fast ausverkauften Tribünen einen ungefährdeten Sieg nach Hause. «Ich kann das Glück noch gar nicht fassen, weil ich mit dem Auto vor diesem Wochenende erst 14 Kilometer gefahren bin.» Der vor 40 Jahren von Chris Amon gefahrene F1-Wagen wurde von Kessel Classic in Lugano vorbereitet.

## Pirro im Ferrari auf Platz 4

In einem turbulenten Rennen mit vielen Ausrutschern und Unfällen kamen die Verfolger Katsuaki Kubota im March 761-Ford (1976) und Joe Twyman im Shadow DN8-Ford (1976) dem Ensign in der letzten Runde dramatisch nah, doch der für Monaco startende Caffi rettete 2,4 Sekunden Vorsprung ins Ziel. Das Rennen mit 41(!) Autos begann mit einem Paukenschlag: Der in der Einführungsrunde ausgefallene McLaren M23-Ford des Rofgo-Teams knallte vom Bergekrän aus mehreren Metern Höhe auf den Asphalt und blockierte die Fahrbahn. Die Rennleitung versuchte, das Feld kurz nach dem Start noch mit der roten Flagge zu stoppen. Doch Roald Goethe konnte seinen Tyrrell 007 nicht mehr abbremsen, prallte auf ein vorausfahrendes Auto und schied aus – ein schwarzer Sonntag für das Team des Gentleman-Drivers und Sammlers. Zum Glück wurde kein Fahrer verletzt.

Emanuele Pirro musste sich in Niki Laudas Ferrari von 1974 mit dem vierten Platz zufriedengeben. «Mehr war mit diesem Auto einfach nicht drin», so der fünfmalige Le-Mans-Sieger, der

sich drei mit Cosworth-V8-Motoren ausgerüsteten Autos beugen musste. Das britische Dreiliter-Triebwerk ist der am meisten genutzte Motor in der historischen Rennszene und dort in der leistungsstärkeren Kurzhubversion zugelassen.

Pirros Ex-Teamkollege Marco Werner musste den Ferrari aus der Sammlung von Ulrich Schumacher mit nachlassendem Bremsdruck vorzeitig abstellen.

Nur wenige Minuten vor dem Berge-Malheur mit dem McLaren hatte die Rofgo-Mannschaft noch gejubelt. Stuart Hall, der Weltmeister von 2013 in der GT-Amateurklasse, gewann im McLaren M19A-Ford (1971) souverän das Rennen für die älteren Formel-1-Autos bis Baujahr 1971. Einer von Halls Mitstreitern war Adrian Newey. Der Technische Direktor von Red Bull wurde in seinem Lotus 49B-Ford (1969) Siebter, allerdings begünstigt durch zahlreiche Ausfälle vor ihm. Er saß zur gleichen Zeit im Cockpit, als Max Verstappen in Barcelona den WM-Lauf gewann.

## Einsatz für Porsche-Piloten

Alle weiteren Rennsiege in Monaco gingen an englische Piloten. Chris Ward distanzierte seine Mitstreiter im Lauf der Rennsportwagen mit dem Jaguar C-Type (1952). Ein Landsmann von Ward sorgte in diesem Rennen auch für das Manöver des Wochenendes: Barry Wood überholte mit seinem Lister-Bristol (1954) einen Allard J2 (1950) in der engen Rascasse-Kurve außen und wurde Vierter. Zuvor hatte Sohn Tony im Tec Mec (1959) das Rennen der ältesten F1-Autos für sich entschieden.

Zum dritten Mal in Folge steuerte Andy Middlehurst eine Formel-1-Legende als Sieger ins Ziel: Am Steuer seines Lotus 25-Climax V8 saß 1962 der spätere Weltmeister Jim Clark. Den Erfolg im Formel-Junior-Rennen sicherte sich Jonathan Hughes im Lola Mk2-Ford von 1960 vor Christian Traber (CH) im Schwesterauto.

Zu den rund 230 historischen Rennwagen gehörten auch zwei Monoposti aus dem Porsche-Werksmuseum. Der gerade restaurierte Porsche 804 kehrte mit Ex-Werksfahrer Jacky Ickx am Steuer nach 54 Jahren für einen Demolauf zurück. Die aktuellen Le-Mans-Werkspiloten Romain Dumas und Brendon Hartley teilten sich den Einsatz im Formel-2-Typ 718.

Der elfte Grand Prix Historique wird in zwei Jahren, im Mai 2018, ausgetragen. ♦



Volles Haus: Emanuele Pirro im Ferrari 312 B3 von 1974 vor gut besetzten Tribünen



Doch noch ein Monaco-Sieger: Alex Caffi



Platz 7: Adrian Newey im Lotus-Ford 49B



Vom Porsche-Museum ins Fürstentum: Porsches 804 mit Jacky Ickx und 718 mit Romain Dumas



## ZUM THEMA

## DTC

»» Premiere Zum allerersten Rennen der Deutschen Tourenwagen Challenge traten am 30. April 1995 in Zolder 16 Autos an. Erster Sieger: Dirk Adorf (Opel).

»» Name Mit dem Umstieg auf die Super2000-Regeln 2004 kam ein neuer Name: Aus «Deutsche Tourenwagen Challenge» wurde «DMSB Produktionswagen Meisterschaft». Ab 2006 hieß die Serie «ADAC Procar» und nach einem Übergang ab 2013 als «DTC des DMSB/ADAC Procar» ist man erneut bei «DTC» angekommen: Deutscher Tourenwagen Cup.

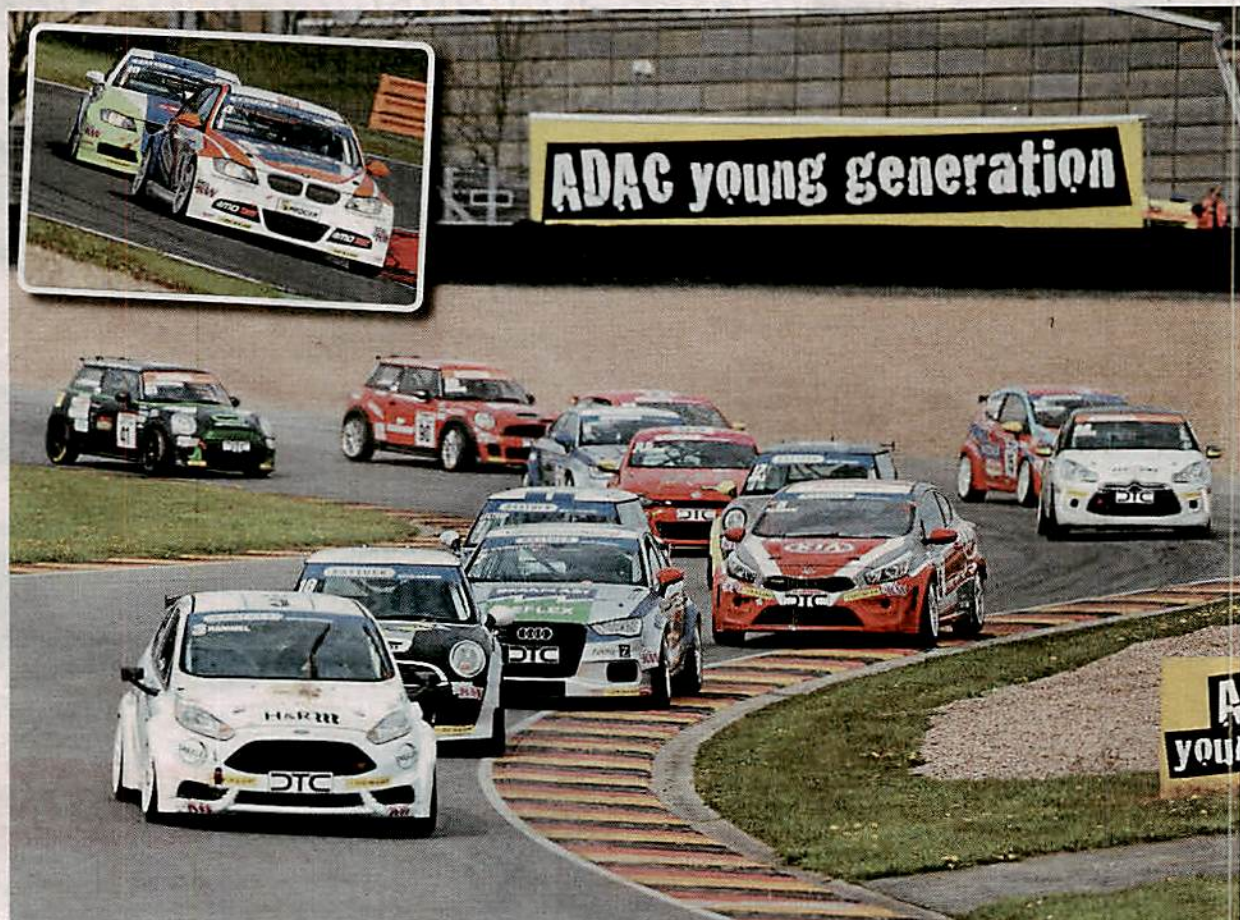
»» Technik Bis 2003 fuhr man in der DTC auf Gruppe-N-Basis (Superproduction). 2004 stieg man auf die Super2000-Regeln der FIA um. 2014 ließ man parallel Fahrzeuge nach eigenem Reglement mit 1,6-l-Turbo-Motoren zu. Diese sind seit 2015 die Division 1 bzw. nun Superproduction-Klasse (jeweils bezogen auf die höchste Klasse).

»» Divisionen/Klassen Bis zum Jahr 2002 gab es nur eine Kategorie, ab 2003 dann durchgehend bis 2015 eine Division 2, die zuletzt mit Autos nach Super1600-Regeln fuhr. Die Historie der Division 3 ist etwas wechselhafter: Von 2006 bis 2008 war sie Autos mit Turbodieseln bis 2,0 l vorbehalten. 2009 und 2010 wurden hier seriennahe Zweiliter-Sauger. Und 2014/2015 war es die Klasse für die Ex-Autos der Mini Challenge/Trophy. Seit 2016 gibt es nur noch «Superproduction» und «Production», wobei sich Letztere in 1,6er und 2,0er Turbos aufteilen.

»» Meister Erfolgreichster Pilot nach Titeln ist Jürgen Hohenester, der 1996, 1997 und 1999 Meister wurde. Bezogen auf die höchste Klasse gibt es drei weitere Mehrfach-Champions: Franz Engstler triumphierte 2000 und 2007, Claudia Hürtgen holte sich 2003/2004 einen «Doppelpack» – ebenso wie Jens-Guido Weimann 2012/2013. Die Meister der bisher 21 Saisons führen (ebenfalls bezogen auf die höchste Kategorie) am häufigsten BMW: 11 Mal. Auch Piloten von VW (3), Ford (2), Chevrolet, MG, Mini, Renault sowie Toyota (je 1) holten den Titel. ♦ MBR

## Deutscher Tourenwagen Cup

## Mit neuem Ansatz zu



Bunt gemischt: Am Sachsenring balgen sich vorne Ford, Mini, Audi und Kia um den Sieg (kl. Bild: der MSa-Mann beim Gaststart 2013)

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Vor drei Jahren durfte MSa-Redakteur Michael Bräutigam bereits einen Gaststart in der damaligen DTC des DMSB/ADAC Procar absolvieren. Seitdem hat sich in der Serie, die seit 2016 «Deutscher Tourenwagen Cup» heißt, viel getan. Bei einem weiteren Gaststart konnte der direkte Vergleich gezogen werden.**

Der größte Unterschied steht vor mir, als ich am Donnerstag vor dem Sachsenring-Rennen beim Team ankomme. Der Ford Fiesta ST ist so ziemlich das krasse Gegenteil zum BMW 320si, den ich im Frühjahr 2013 durch die Motorsport Arena Oschersleben bewegen durfte.

Damals war der Super2000-Renner, ein Ex-WTCC-Bolide von Andy Priaulx, gerade frisch überholt. Ein altes Werksauto von BMW also und eines der alten Rennfahrzeug-Schule: Zweiliter-Saugmotor, sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe mit Zündunterbrechung, kein Bremskraftverstärker, kein ABS, kaum Servolenkung.

Jetzt steht ein unschuldiger roter Fiesta vor mir. «Knuffig» ist mein erster Gedanke, der bei einem Rundgang aber gleich wieder zerschmettert wird. Hinter den weißen Motec-Felgen blitzt die Brembo-Bremsanlage hervor. Der Innenraum ist rennwagentypisch leergeräumt. Dann geht es für die «Anprobe» hinein in den Rennwagen. Tief und weit hinten – der Sitz drückt sich schon gegen das Kreuz des Überrollkäfigs – sitzt man, die lange Lenksäule ragt dennoch bis fast auf Beckenhöhe ins Auto hinein.

## Schreckmoment im Training

Sicht nach draußen? Sagen wir so: Die ersten 20 Meter sehe ich vor dem Auto den Boden nicht. Aus «knuffig» wird langsam, aber sicher «bissig». Vor allem, als mir Fahrzeug-Eigentümer und Serienchef Rainer Bastuck die PS-Zahl verrät: 280 – also 100 mehr, als der 1,6-Liter-Turbomotor in der Serie hat.

Na gut, Ambitionen habe ich sowieso nicht. Der Fiesta ist ein Vorjahresauto – eine Übergangslösung, bis der zweite Kia Pro Ceed einsatzbereit ist. Beim Saisonstart in Oschersleben

fehlten im Fiesta selbst dem Profi rund zweieinhalb Sekunden zur Spitze. Zum PS-Manko von ca. 20 PS gegenüber den anderen SP-Autos kommen 50 kg, die mir als Gastgeschenk ins Auto gelegt wurden, sowie der Umstand, dass sowohl das Auto als auch der Sachsenring völlig Neuland für mich sind.

Ja, bissig trifft es. Im freien Training schnappt der Fiesta, oder besser gesagt, dessen Heck, zu! Die Abstimmung, die im Vorjahr Ex-Meister Johannes Leidinger herausgefahren hat, bedarf einer erfahrenen, kundigen Hand. Als mir das Heck, dank Kombination aus Kerb, Kurve und Dämpfer auf Block, bei ausgedrehtem vierten Gang herumerschwenkt, stehe ich kurz vorm «Wasserfall»-Rechtsknick mal ordentlich quer. Dank der zuschaltbaren elektronischen Servolenkung, die schnelles Gegenlenken erlaubt, und dem alten Grundsatz, ein frontgetriebenes Rennauto tunlichst «auf Zug» zu halten, fange ich den Renner wieder ab. Hier möchte man nicht abfliegen, aber selbst Walter Röhrl ist es erst im vergangenen Jahr mit einem Porsche 918 passiert...

Ansonsten komme ich zum Ende der 25-minütigen Session schon gut in einen Fluss. Auch an die abermals ohne ABS, aber mit leichter Bremskraftverstärkung ausgestattete Bremse habe ich mich bereits gewöhnt.

Nach dem ersten Beschnuppern und der Beratschlagung mit Setup-Guru Lorenz Butke, wie man das Heck für den Rest des Wochenendes stabil bekommt, lohnt sich ein tieferer Blick in die Technik.

Die aktuellen Superproduction-Fahrzeuge (SP) wurden in ihrer Grundform 2014 für die Division 1 der damaligen DTC/Procar zugelassen und sollten die S2000-Renner beerben. Mit seriennaher Technik, jedoch einigen Freiheiten. 1,6-Liter-Turbomotoren sollten den neuen Fahrzeugen als deutlich günstigere Alternative zu den Altfahrzeugen, die mit Einführung der TCI-Regeln eh nur noch eine begrenzte Halbwertszeit hatten, dienen.

## Keine BoP, dafür Freiheiten

Die Alleinstellungsmerkmale – auch heute, nach dem Switch zu «Superproduction» und zurück zum alten Namen DTC: Keine

# altem Glanz?



Voller Einsatz: MSA-Redakteur Bräutigam mit dem Superproduction-Fiesta am Limit



Serienchef Rainer Bastuck



So seriennah, wie es nur geht: Production-Autos (1,6 und 2,0l)

Balance of Performance, aber dafür einige Freiheiten für Tüftler, eben ganz so wie in den guten, alten Tagen der klassischen DTC (siehe dazu auch Text rechts). Wer den besten Job macht und am meisten Hirnschmalz in sein Fahrzeug investiert, soll am Ende auch vorne stehen. Das fand man übrigens auch im fernen China Klasse, wo man die technischen Rahmenbedingungen als Basis für das Reglement in ihrer Meisterschaft (CTCC) hernahm.

Dazu kommt seit diesem Jahr die «Production»-Klasse, welche die Super1600-Fahrzeuge der ehemaligen Division 2 erbt. Basis, wenn auch nicht 100-prozentige Vorlage, für die neuen Productions ist dabei das der ehemaligen Division 3 für Ex-Mini-Cupfahrzeuge. Grob gesagt: Serienmotor mit erlaubten Änderungen am Seriensteuergerät, Seriengetriebe und sonst auch alles ziemlich Serie. So fahren die 1,6er mit rund 220 PS umher und die Zweiliter – wo z. B. alte Cup-Fahrzeuge aus dem VW Scirocco R-Cup, dem Opel Astra OPC Cup oder dem VW Golf Cup zugelassen werden können – mit etwa 260.

In «meiner» Superproduction-Klasse sind diesmal acht Autos dabei. Und darunter auch größere Kaliber. Mit Fredrik Lestrup und Heiko Hammel etwa die Meister der letzten zwei Jahre. Und mit den zwei Audi A3 von Vukovic Motorsport sowie dem erwähnten Kia Pro Ceed von Bastuck sogar insgesamt drei im weitesten Sinne werksunterstützte Autos.

Bei den Productions treten im ersten Jahr natürlich erwartungsgemäß viele Minis an, aber auch die kleinen Brüder des SP-Fiesta, nämlich die von Glatzel Racing eingesetzten Ford Fiesta ST. Dazu wurde ein Citroën DS3 von Alf Ahrens, Sohn von Rennlegende Kurt Ahrens, eingesetzt.

## Basis für Zukunft geschaffen

Und wie ist nun das Racing? Ich erfahre es in den beiden Rennläufen über je 25 Minuten plus eine Runde. Prädikat bereits nach Lauf eins: Hart, aber fair! Auch ich finde in Form von Franjo Kovac im zweiten Audi A3 wider Erwarten einen Spielgefährten im Kampf um die Rote Laterne. Dieser Kelch geht am Ende knapp an mir vorüber.

Im zweiten Rennen habe ich meinen Kampfpartner schnell wiedergefunden, doch dann macht es beim Einkuppeln nach dem (über das Serien-H-Getriebe erfolgten) Gangwechsel von 4 in 5 einen lauten Knall und das Lenkrad steht schief: Antriebswelle links abgeschert. Das Aus. Schade. «Passiert», denke ich mir und lasse das Wochenende Revue passieren.

Was kann ich von der – pardon – dem DTC (wegen Cup) mitnehmen? Die Serie ist gewachsen und sich doch treu geblieben. «Back to the roots» sozusagen. Und im Vergleich zu vor drei Jahren, als man doch einen ordentlichen Geldbetrag in die Hand nehmen musste, um speziell in der Division 1 eine Saison zu bestreiten, dürfte das technische Reglement wieder mehr Interessenten anlocken.

Dass sich am Ende tatsächlich ähnliche Felder mit 40 und mehr Startern wie in den 90er-Jahren zusammenfinden, darf freilich bezweifelt werden, dafür hat sich der Motorsport zu sehr gewandelt. Doch die Basis für eine gesunde Zukunft ist mit dem neuen, alten DTC zumindest geschaffen. ♦

## Deutsche Tourenwagen Challenge

# Die goldenen 90er-Jahre

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Das Erbe der «neuen» DTC ist ein großes. In der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre und über die Jahrtausendwende hinweg erfreute sich die Deutsche Tourenwagen Challenge größter Beliebtheit. Bei Fahrern und Fans.**

Auch damals fuhr man mit Superproduction-Fahrzeugen einher, wenngleich natürlich unter anderen Bestimmungen. Damals waren es seriennahe Fahrzeuge mit freisaugenden Zweiliter-Motoren, die sich eng Duellerte um die Siege lieferten. Den Beginn machte dabei die Saison 1995, an deren Ende sich Mario Hebler in einem Renault Clio Williams zum ersten Meister der Serie krönen ließ.

Danach setzte Jürgen Hohenester dazu an, eine Legende in der DTC zu werden. 1996 und 1997 holte er sich die Titel mit seinem VW Golf GTI und verwies damit auch die immer stärker werdenden BMW auf die Plätze. Doch für die Münchner holte Thomas Winkelhock 1998 den ersten Titel in der DTC. Mittlerweile war, trotz Seriennähe, die technische Entwicklung weit fortgeschritten. Vor allem beim BMW-Reihensechszylinder-Motor merkte man das, als dieser Drehzahlspähren erreichte, die sonst eher bei Motorrädern üblich sind.

## Engstler punktgleich Meister

In den engen Rennen duellierte sich mittlerweile das Who-is-who des klassischen Tourenwagensports. Winkelhock holte seinen Titel gegen Piloten wie Stefan Kissling im natürlich selbst aufgebauten Opel Calibra, Kris Nissen im Hohenester-Golf, Michael Klenke im Eigner-

Calibra oder Thomas Klenke im Oettinger-Golf. Dass sich die verschiedenen Teams und Tuner mit gleichen Fahrzeugmodellen duellierten – wie etwa beim VW Golf oder Opel Calibra –, war dabei gang und gäbe.

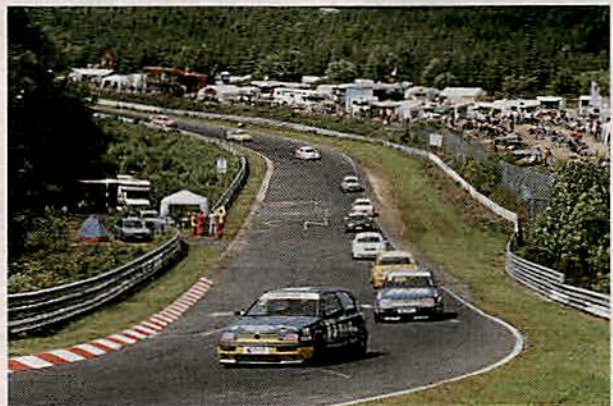
Jürgen Hohenester, der 1998 pausiert hatte, holte 1999 beim Comeback gleich Titel Nummer drei. Auch eine gewisse Ellen Lohr und ein Dirk Adorf fuhren in diesem Jahr im über 40 (!) Fahrer starken Feld mit.

Der Höhepunkt der Spannung wurde im Jahr 2000 erreicht: Mit jeweils 322 Punkten beendeten Hohenester und Franz Engstler (Schäfer-BMW) ex aequo – aber Engstler hatte einen Sieg mehr und wurde damit zum ersten Mal Meister.

## 2004 der Super2000-Schnitt

Mit einer immer weiter nach oben getriebenen Kostenspirale – die BMW-Hightech-Motoren fuhren am Ende mit über 11000 U/min einher – wurden bis 2003 (Meister: 2001 Markus Gedlich/BMW, 2002 Thomas Klenke/Ford, 2003 Claudia Hürtgen/BMW) die Starterzahlen immer kleiner, bis am Ende kaum 20 Autos mehr mitfuhren.

Einzige Lösung: Ein radikaler Schnitt und die Einführung der Fahrzeuge nach Super2000-Regeln, die auch schon in der Tourenwagen-EM eingesetzt wurden. Statt Gruppe N und vielen Freiheiten wurde – jetzt auch unter dem neuen Namen «DMSB Produktionswagen Meisterschaft» (DPM) – das enge Korsett der FIA angelegt. Nach anfänglich guten Starterfeldern (von Anfang an mit mehr als einer Division) wurden es jedoch immer weniger Super2000-Starters. Und die erste Ära der DTC-Superproduction war ja ohnehin vorbei. ♦

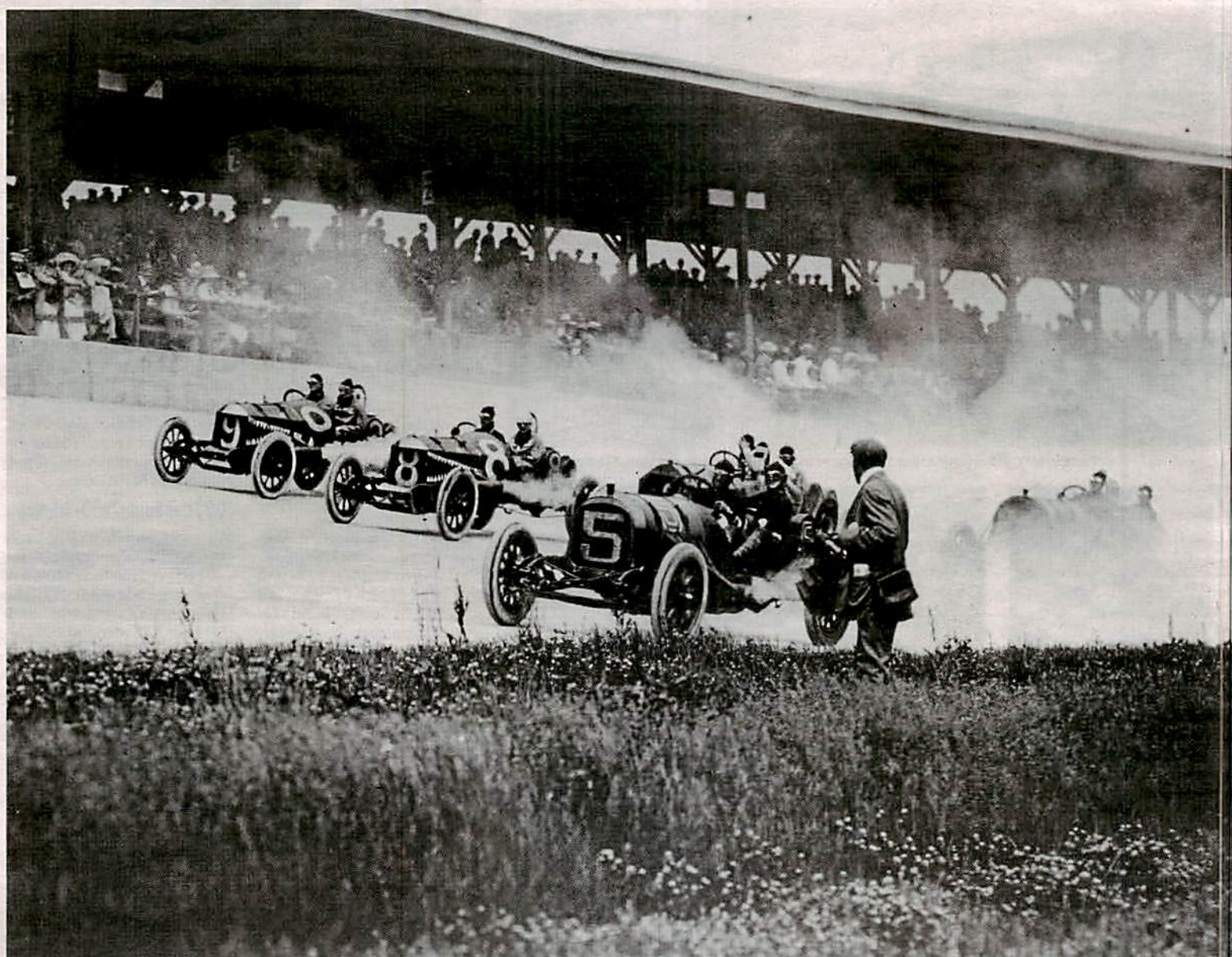


Nordschleife-Bild der «alten» DTC: Hohenester wie so oft vorn



Serie, Teil 2: Das 100. Indy 500 - die Autos

# Wie aus Kutschen



Start zum Indy 500 1911: Louis Disbrow (Startnummer 5), Joe Jagersberger (8) und Will Jones (9) – der spätere Sieger Ray Harroun (6. Reihe) steckt irgendwo im Staub

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Anfangs sahen die Autos wie Kutschen aus. Heute sind es fast komplett verschaltete Fludern mit breiten Reifen und flach gestellten Flügeln. Dazwischen liegen zahlreiche Konstruktionen, die das Indy 500 prägten. Deshalb gehört der zweite Teil unserer Vorschau auf die 100. Ausgabe des Indy 500 den Rennwagen und Teams, die im berühmtesten Nudeltopf der Welt Geschichte schrieben.**

Als 1911 das erste Indy 500 über die Bühne geht, fehlen eigentlich nur die Pferde. Die Autos

sind nichts anderes als zweiplätzig Kutschen. Manche sehen aus wie ausrangierte Lokomotiven – einfach ohne Rauchfang. Es sind Sprit fressende Dinosaurier auf vier zerbrechlichen Rädern. Bei denen man sich aus heutiger Sicht fragt: Wie hat der Siegerwagen, ein gelber Marmon Wasp von Ray Harroun, diese Strapazen von 6 Stunden, 42 Minuten und 11 Sekunden überhaupt ausgehalten – ohne aus dem Leim zu fallen?

### Duesenberg gegen Miller

Wer glaubt, die ersten Hasardeure beim Indy 500 seien ausschließlich verrückte Garagisten aus dem näheren Umkreis von Indianapolis gewesen, der liegt falsch. Fiat, Peugeot, De-

lage und Mercedes reihen sich noch vor der zweijährigen Unterbrechung 1917/1918 durch den Ersten Weltkrieg in die Siegerliste ein. Mit Ungetümen, deren 74-Liter-Motoren einen infernalischen Krach machen.

In den Zwanzigerjahren werden die Autos filigraner. Und es entwickelt sich ein spannender Zweikampf zwischen Duesenberg und Miller. Wobei Letzterer vor allem in den Dreißigern einen Sieg nach dem anderen einfährt. Und davor oft mehr als 80 Prozent des Feldes stellt.

Erst 1939/1940 beendet Maserati den Siegeszug der Amis mit dem 8CTF, einem GP-Wagen nach europäischer Norm. Am Lenkrad: Ein gewisser Wilbur Shaw, der erste Pilot, der zwei-

mal hintereinander gewinnt und nach dem Zweiten Weltkrieg Präsident des International Motor Speedways wird.

Als der Rennbetrieb 1946 wieder aufgenommen wird, sorgt Rudolf Caracciola für Schlagzeilen. «Karatsch», der berühmteste Deutsche, der je in Indy einen Anlauf nahm, sich aber nie qualifizierte, will eigentlich mit einem Vorkriegs-Mercedes antreten. Doch der Zoll verhindert die Ausfuhr. Der dreimalige Europameister startet deshalb für Selbmade-Konstrukteur Joel Thorne und verunfallt im Training schwer, weil ihn ein Vogel mitten ins Gesicht trifft.

Ab 1950 sorgen dann die «Roadsters» für eine Revolution. Tiefer eingebaute Motoren,

längerer Radstand und eine nach rechts gerückte Sitzposition sind die Merkmale dieser neuen Indy-Generation. Und diese dominiert bis 1964, also vor allem die Zeit von 1950 bis 1960, als das Indy 500 zur Formel-1-WM zählt. Zwei Hersteller ragen in dieser Phase heraus: Kurtis Kraft (fünf Siege) und Watson (sechs). Eines ist beiden gemeinsam: Im Heck brüllt ein Offenhauser-Vierzylinder. Er ist die Sieggarantie – bis 1964.

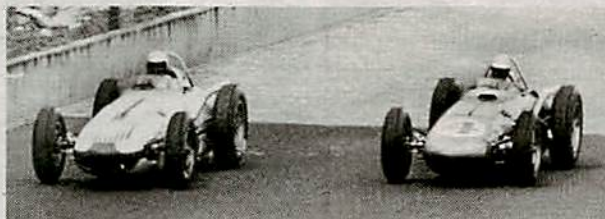
### Das Ende der Roadster-Ära

1965 verändert sich das Bild des Indy 500 mit den immer stärker werdenden Heckmotor-Boliden endgültig. Lotus ist das erste Team, das die neuen Zutaten erfolgreich umsetzt. Mit dem

# echte Boliden wurden



Von einem Vogel getroffen: Der Unfallwagen von Caracciola 1946



Legendäres Duell zu Roadster-Zelten: Rathman vs. Ward 1960



Beendete die Roadster-Ära: Indy-500-Sieger Clark im Lotus 38



Sein einziger Sieg als Fahrer: Mario Andretti 1969 im STP-Hawk

## Indy-500-Sieger

Teams	Penske (16)
	Lou Moore (5)
	A.J. Foyt Enterprises (4)
	Chip Ganassi Racing (4)
	Andretti Autosport (4)
	Leader Cards Racing (3)
	Patrick Racing (3)
Chassis	Dallara (15)
	Penske (7)
	Miller (6)
	Watson (6)
	Kurtis Kraft (5)
	March (5)
Motoren	Offenhauser (27)
	Miller (12)
	Honda (10)
	Cosworth (10)
	Chevrolet (9)



Start zum Indy 500 im Vorjahr: Seit 2008 ist der italienische Autobauer Dallara Alleinausrüster

Typ 38, Superstar Jim Clark und der NASCAR-Boxencrew der Wood Brothers, die Lotus-Boss Colin Chapman extra einfliegen lässt. Die Grünen nehmen noch zwei weitere Anläufe, doch der 65er-Triumph bleibt der einzige. Lola, Coyote, Eagle, Hawk und Colt heißen die nächsten Sieger. Vor allem der Triumph von Hawk 1969 ist geschichtsträchtig, weil es der einzige ist, bei dem sich Mario Andretti (bei 29 Starts) durchsetzen kann.

1972 trägt sich eine neue Marke in die Siegerliste ein: McLaren. Mark Donohue gewinnt im von Penske eingesetzten M16B. Zwei weitere Siege folgen: 1974 und 1976 mit Johnny Rutherford.

Den ersten «echten» Penske-Triumph gibt es 1979. Mit Rick

Mears. Bis heute hat Penske noch 14 weitere Siege davongetragen, den letzten 2015 mit Juan-Pablo Montoya. Mit dem Sieg von 1972 liegt das Team des heute 79-Jährigen mit 16 Siegen einsam an der Spitze.

Doch der Traditionsrennstall erlebt auch schwere Stunden im 2,5-Meilen-Oval. 1995 scheitern Emerson Fittipaldi und Al Unser jr. im Qualifying. Nachdem man im Jahr zuvor noch den Sieg davongetragen hatte – mit einem Stock-Block-Motor, der über 1000 PS produzierte.

Zu Beginn der Achtzigerjahre verändert sich das Bild der IndyCar-Serie erneut. Es ist der Anfang einer neuen Ära, der der «customer cars». Chassishersteller March macht die ersten

Jahre den besten Job. Von 1983 bis 1987 sind die Briten in Kombination mit dem Cosworth-DFX-Triebwerk unschlagbar. Später mischen auch Lola und Reynard ganz vorne mit.

## Dallara als Alleinausrüster

Mit Beginn der Hulman/George-Ära 1996 sind es G-Force und Dallara, die den Ton angeben. Die ehemaligen CART-Teams haben keine Chance (siehe Randspalte). George finanziert ganze Teams. Und sorgt dafür, dass beim Indy 500 die ersten 25 Startplätze für IRL-Piloten reserviert sind.

Ende 2001 wechseln Penske und Ganassi, die sich ursprünglich der ChampCar-Serie versprochen haben, ins IRL-Lager.

Zu wichtig ist ihnen das Indy 500. Zu prestigeträchtig ist der Triumph im Nudeltopf.

Gleichzeitig wird Chassishersteller Dallara nach und nach zum Alleinherrscher. Nur 2003/2004 steht ihnen Panoz/G-Force im Weg. 2007 ist das letzte Jahr, in dem der italienische Chassisbauer Konkurrenz fürchten muss. Seither ist man Alleinausrüster und siegte mit Honda sieben, mit Chevrolet zwei Mal. Das aktuelle Chassis, der DW12 (das DW steht für den 2011 tödlich verunglückten Dan Wheldon), ist die vierte Generation. Ein Ende der Dallara-Ära (respektive ein Konkurrenzhersteller) ist nicht in Sicht. ♦

## 3. FOLGE: DIE FAHRER

## ZUM THEMA

### Indy-500-Specials

»»

**A.J. Foyt** Mit 34 Teilnahmen ist A.J. Foyt der Rekordstarter beim Indy 500 schlechthin. Viermal siegte der heute 81 Jahre alte Texaner, erstmals 1961 bei seinem vierten Start, dann 1964 (letzter Sieg eines Frontmotor-Roadsters) und 1967 und 1977 im eigenen Coyote. Foyt war der erste Vierfachsieger, aber nicht der Erste, der im eigenen Auto gewann. Diese Ehre gebührt Jimmy Murphy, Indy-Sieger 1922. In einem Wagen, mit dem er im Jahr zuvor beim «Grand Prix de France» Erster wurde. 1999 siegte Foyt übrigens noch mal: mit seinem eigenen Team und Kenny Bräck. Damit ist Foyt der Einzige, der als Fahrer, Fahrer/Besitzer und «nur» Besitzer gewonnen hat.

»»

**Driver/Owners** Neben Foyt und Murphy gelang es vier anderen Fahrern, in ihrem eigenen Auto zu gewinnen: Louis Meyer (1933/1936), Kelly Petillo (1935), Wilbur Shaw (1937) und Eddie Cheever (1998). Zwei Indy-500-Sieger gewannen als Fahrer und Teamchef: Parnelli Jones (1963 und 1970/1971 als Besitzer) sowie Bobby Rahal (1986 und 2004 als Teamboss).

»»

**Team Green** Kein Ausgang eines Indy 500 war so umstritten wie 2002. In der vorletzten Runde kassierte Paul Tracy den Führenden, aber Sprint sparenden Hélio Castroneves außenrum in Turn 3. Dummerweise kollidierten eine Kurve dahinter zeitgleich Laurent Redon und Buddy Lazier. Und obwohl Tracy nachweislich eine Wagenlänge vor dem Brasilianer lag, wurde das Überholmanöver als regelwidrig abgetan. Penske (gerade eben zur IRL übergelaufen) durfte den Sieg behalten. Das Team Green von Tracy konnte nicht einmal in Berufung gehen. ♦ CE



Tracy 2002: Sieg aberkannt

# FAN SHOP

Modelle, Bücher, DVDs, Kalender – alles, was das Racer-Herz begehrt

## < Black is beautiful

Minichamps hat den zeitlos schönen John-Player-Special-Lotus 97T von 1985 neu aufgelegt. Mit noch mehr Details und einer schmucken Verpackung im Ayrton-Senna-Look. Rund 140 Euro, 1:18, im Fachhandel. Weitere Infos: [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)



## Das Leben des Derek Bell >

Der kürzlich verstorbene Alan Henry war einer der angesehensten F1-Autoren. Eines seiner letzten Werke: «Derek Bell – My Racing Life». Ein Buch, das es sich zu kaufen lohnt. 35 Pfund, 272 S., englisch, ISBN: 978-0-9928209-9-2 bei: [www.evropublishing.com](http://www.evropublishing.com)



## < «Hutchy», das Wunder

Ian Hutchinson hat 2010 Geschichte geschrieben. Als Erster gewann er bei der Tourist Trophy fünf Rennen. Monate später verunglückte «Hutchy» schwer. «Miracle Man» gibt's ab 2. Juni auf DVD. 14,99 Pfund, Vorbestellung möglich, bei: [www.dukevideo.com](http://www.dukevideo.com)



## Auf 250 Stück limitiert >

Kleinserienhersteller BBR hat den Ferrari SF15-T aus dem Vorjahr in 1:18 verkleinert. Vorbild war der Siegerwagen von Sebastian Vettel beim Großen Preis von Malaysia. 439 Euro, limitiert auf 250 Stück, Infos: [www.bbrmodels.it](http://www.bbrmodels.it), bei z.B. [www.raceland.de](http://www.raceland.de)



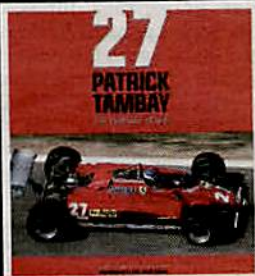
## < Passend zum Revival

Beim Formel-1-Grand-Prix am Österreichring wird die BMW M1 Procar ein Revival feiern (siehe Heft 19). Minichamps bietet schon jetzt in 1:18 das passende Modell dazu an: Didier Pironi 1979. Rund 150 Euro, im Fachhandel, lim. 504 Stück, Infos bei: [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)



## Der Ersatz für die #27 >

Patrick Tambay sprang 1982 nach dem Tod seines Freundes Gilles Villeneuve bei Ferrari ein. Dieses Buch erzählt die emotionale Geschichte einer Erfolgsstory, die so nicht geplant war. 60 Pfund, 300 S., engl., ISBN: 978-1-910505-12-0, bei: [www.evropublishing.com](http://www.evropublishing.com)



## Namen & Nachrichten

# TV-Auftritt für DTM-Fahrer

»» **Gerhard Heukerott** Der deutsche 350er-Meister von 1968 und ehemalige GP-Fahrer feiert am 18. Mai seinen 75. Geburtstag. Seinen DM-Titel errang Heukerott auf einer Honda CR 77, danach besaß er sogar eine der berühmten Sechszylinder-Rennmaschinen. Als Teamchef wurde Heukerott mit Klaus Enders und Ralf Engelhard 1974 Weltmeister und Konstrukteurs-Weltmeister. Noch 2012 war der Rudesheimer als

Teamchef im Porsche 997 GT3 Cup tätig. Um die Gesundheit des Jubilars ist es derzeit aber nicht gut bestellt: Anfang Mai wurde bei ihm ein bösartiger Gehirntumor diagnostiziert.

»» **Timo Scheider** Zusammen mit DTM-Kollege Tom Blomqvist (BMW) hatte der Audi-Pilot am Sonntag einen TV-Auftritt im «ZDF Fernsehgarten». Scheider durfte mit dem DTM-Boliden einen Elch-Slalom absolvie-

ren, während Beifahrerin Isabel Edvardsson («Let's Dance») die Holz-Eiche auf eine Leine fädeln musste. Blomqvist absolvierte einen Showrun inklusive Donuts und spielte Taxifahrer für Ex-Biathletin Uschi Disl. Sowohl Scheider als auch Blomqvist waren übrigens tags zuvor noch am Nürburgring in der VLN im Renneinsatz. Während Scheider Achter wurde, fuhr Blomqvist dort sogar als Dritter aufs Podest. ♦ IP/MBR



Wird 75: Gerhard Heukerott



Ließ es im «Fernsehgarten» qualmen: Tom Blomqvist

## LESERBRIEFE

### Das war anders

Zum Leserbrief «1977 statt 1976», MSA 20/2016

Selbstverständlich hat der «Gorilla», wie man Vittorio Brambilla liebevoll nannte, 1975 in Österreich gewonnen. Natürlich ließ sich John Watson den Bart schon 1976 nach dem ersten und einzigen Sieg für Penske abrasieren. Watson wechselte schon 1977 zu Brabham, wo nach dem Flugzeugabsturz von Carlos Pace Hans-Joachim Stuck Teamkollege wurde. Die Penske-Rennwagen sah man in diesem Jahr zwar noch, allerdings im deutschen Team ATS. Die waren 1977 aber längst nicht mehr siegfähig. Gerhard Schmidt, D-86150 Augsburg

### Schwer verständlich Zum Saisonstart der DTM, MSA 21/2016

Ein Freund der DTM-Performance-Gewichte werde ich nie werden. Auf den ersten Blick scheint die neue Regelung zumindest etwas fairer als vergangenes Jahr zu sein. Wenn auch schwer verständlich. Das Thema BMW mal ganz außen vor gelassen. Was aber weiterhin fehlt, ist die Transparenz für den Zuschauer. Ich finde, die Gewichte müssten

(ähnlich der elektronischen Anzeige der Platzierung) auf dem Auto aktuell im Training und Rennen sichtbar gemacht werden. Nur so kann man richtig einschätzen, warum eine Marke aufgrund des Gewichts ggf. schneller oder langsamer unterwegs ist. Wenn man Performance-Angleichungen durch Gewichte erzielen möchte, dann ist das bitte auch in voller Konsequenz offenzulegen. Ich hoffe auf Unterstützung der MSA, dass dieses mal in einem Artikel thematisiert wird. Zum Wohle der Fans. Thorsten Eilers, D-38640 Goslar

### Eine Verarsche Zur TV-Berichterstattung der MotoGP in Le Mans

Eurosport 2, eine Übertragung ohne Kommentar! Das ist eine Verarsche und eine Unverschämtheit den zahlenden Zuschauern gegenüber. Wie denken andere Zuschauer? Franz J. Maldaner, D-46236 Bottrop

### Kompliment

Zum «Panorama»-Teil in der MSA

Ich muss dieser kleinen MSA-Truppe mal ein Kompliment machen. Vor allem, was den Teil ganz hinten betrifft. Ich

finde da immer eine interessante Geschichte. Würde mir wünschen, dass dieser Part weiter ausgebaut wird. Es sind oft fünf Seiten drin. Super. Und interessiert mich oft mehr, als was vorne aktuell über Rennen geschrieben wird. Gerhard Schmidt, D-86150 Augsburg

### Warr holte De Angelis Zu «Elio de Angelis – Wie ein römischer Conte», MSA 21/16

Danke für den Artikel über Elio de Angelis. Ein kleiner Fehler hat sich eingeschlichen. Es war nicht Peter Collins, der Elio zu Lotus holte, sondern Peter Warr. Ansonsten: Weiter so! Kurt Röthlisberger, CH-3000 Bern

**Anm. der Redaktion:** Leser Röthlisberger hat natürlich recht. Wir entschuldigen uns. Zu unserer Ehrenrettung: Peter Collins arbeitete auch für Lotus, wurde aber erst 1990 Teammanager und ein Jahr später Teamchef.

### KONTAKT

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



**REDAKTION**  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 2577  
 Telefax: +49 (0)711 182 1958  
 www.motorsport-aktuell.com  
 msa@motorpresse.de

**Redaktion:** Michael Bräutigam (Redakteur),  
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)

**Sonderkorrespondenten:**  
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schifflner

**Freie Mitarbeiter:**  
 Belgien: Christian Fischer  
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,  
 Georg Dobes, Martin Grubler,  
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,  
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,  
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,  
 Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester,  
 Anke Wiczorek, Michael Wolf  
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding  
 Japan: Shigeo Kibiki  
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer  
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,  
 Wolfgang Vlasaty  
 Schweiz: Jürg Kaufmann  
 Spanien: Manuel Pecino  
 Tschechien: Martin Straka

**Fotografen:** Bernd Barth, Sybille Berrang,  
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,  
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre  
 Froidevaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,  
 Nico Schneider, XPB, LAI, sutton-images.com,  
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,  
 Willem Wittenberg/RSSP

**Kolumnisten:** Daniel Abt, Timo Bernhard,  
 Mike Rockenfeller

**Grafik und Produktion:**  
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer

**Schlussredaktion:**  
 Schlussredaktion.de

**VERLAG**  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1  
 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182-01  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und  
 sport Gruppe

**Redaktionelle Gesamtleitung:**  
 Ralph Alex, Jens Katemann  
 Stellvertreterin: Birgit Priemer

**Leitung Geschäftsbereich Automobil:**  
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)

**Gesamtanzeigeneitung Automobil:**  
 Markus Eiberger

**Anzeigeneitung:**  
 Stefan Granzer  
 Telefon: +49 (0)711 182 1641  
 Telefax: +49 (0)711 182 1699

**Werbeverkauf Online:**  
 Zeljko Berden  
 zberden@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1346

**Auftragsmanagement:**  
 Iris Eifrig  
 ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1635

**Herstellung:**  
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

**Syndication/Lizenzen:**  
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379

**Druck:**  
 DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

**Vertrieb:**  
 DPV Deutscher Pressevertrieb  
 Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

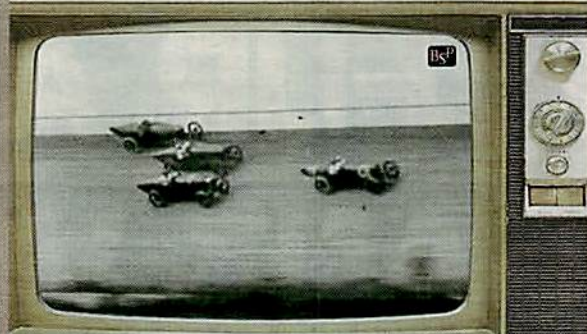
**Erscheinungsweise:**  
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

**Einzelheft:**  
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

**Jahresabonnement:**  
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €  
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf  
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer  
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit  
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-  
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

**Abonnentenservice:**  
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,  
 Telefax 07 11-182 25 50,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
 ISSN 1421-8488

**TIPP DER REDAKTION**



YOUTUBE.COM

Im Retro-TV-Look: Die Doku «Classic Races – The Indy 500»

**Ab in den «Nudeltopf».** Beim diesjährigen «Indy 500» wird es am Wochenende ernst: Die ersten Qualifikationsläufe stehen an. Vorher lohnt sich aber noch ein Blick zurück, denn der Klassiker im «Nudeltopf» feiert mit seiner 100. Austragung ein großes Jubiläum, welches in der MSA ebenfalls abgefeiert wird (MSa 21: Seiten 44/45; aktuelle Ausgabe: Seiten 44/45). Auch im Internet finden sich unzählige Dokumentationen und sogar einzelne Rennen zum «Indy 500». Die Barnyard Studio Productions brachte letzten Herbst in ihrer Serie «Classic Races» auch eine Episode zu den 500 Meilen von Indianapolis, mit (qualitativ erstaunlich guten) Bildern und Originalkommentaren vom ersten Rennen 1911 bis in die Gegenwart (ca. 52 Minuten). Ein Blick lohnt sich auch auf eine Serie von ESPN: «Indy 500: A Race for Heroes». Hier werden verschiedene Indy-500-Champions porträtiert wie beispielsweise der erste vierfache Indy-Sieger A. J. Foyt (Beiträge von rund 25 Minuten Länge).

Youtube.com Classic Races: The Indy 500/AJ Foyt – Indy 500: A Race for Heroes

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

19.-22.5.	WRC/Rallye, Rallye Portugal	WM	P
20./21.5.	DRM/Rallye Masters, Sachsen Rallye/Zwickau	DM	D
21./22.5.	Formel 3, Spielberg	EM	A
21./22.5.	DTM/Tourenwagen, Spielberg	DM	A
21.5.	Formel E, Berlin		D
21./22.5.	Formel V8 3.5, Spa Francorchamps		B
21.5.	NASCAR/All-Star-Race, Charlotte/North Carolina		USA
22.5.	TCR International Series/Tourenwagen, Imola		I
22.5.	International GT Open, Spa Francorchamps		B
21./22.5.	Porsche Carrera Cup, Spielberg		A

**MOTORRAD**

20.5.	Speedway/U21, Pardubice	WM	CZ
21.5.	Speedway/U21, Pocking	WM	D
21.5.	Speedway/U21, Belle Vue	WM	GB
21.5.	Motocross, Hangtown/Kalifornien		USA
21.5.	Freestyle-Motocross, Mannheim	WM	D
21./22.5.	Sandbahn, Schreeßel		D
22.5.	MotoGP/Moto2/Moto3, Mugello	WM	I
22.5.	Enduro, Grevena	WM	GR
22.5.	MX Masters/Motocross, Möggers	DM	A
22.5.	Supermoto, St. Wendel	DM	D

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 27.–29. Mai, ADAC 24-Stunden-Rennen Nürburgring; 4. Juni: sport auto-High Performance Days 2016. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**MITTWOCH, 18.5.**

17.00 Rallye-EM, Rallye Griechenland, Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

21.05 IndyCar, Indiana/Indianapolis (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**

**DONNERSTAG, 19.5.**

15.40 TCR International Series, Spa Francorchamps (B), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

16.05 Rallye/DRM, Rallye Sulinger Land (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

22.35 IndyCar, Indiana/Indianapolis (USA), Rennen (Zus.) **SPORT 1 US**

**FREITAG, 20.5.**

19.30 Rallye-WM/WRC, Rallye Portugal, Rennen/1. Tag (Zus.) **SPORT 1**

**SAMSTAG, 21.5.**

10.20 Formel-3-EM, Spielberg (A), 1. Rennen (live) **MOTORS TV**

11.10 Formel-3-EM, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **N-TV**

13.25 Formel V8 3.5, Spa Francorchamps (B), 1. Rennen (live) **SPORT 1+/MOTORS TV**

15.10 International GT Open, Spa Francorchamps (B), 1. Rennen (live) **MOTORS TV**

17.35 DTM/Tourenwagen, Spielberg (A), 1. Rennen (live) **ARD, ORF SPORT+**

20.45 Formel E, Berlin (D), Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 1**

21.30 VLN/Langstrecken-Meisterschaft, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

22.00 IndyCar/Indy 500, Indianapolis/Indiana (USA), Qualifikation/1. Tag (live) **SPORT 1 US**

22.00 Porsche Carrera Cup, Spielberg (A), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1**

23.00 DTM/Tourenwagen, Spielberg (A), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1**

23.30 Rallye-WM/WRC, Rallye Portugal, Rennen/2. Tag (Zus.) **SPORT 1**

**SONNTAG, 22.5.**

2.30 NASCAR, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**

6.55, 20.15 IndyCar/Indy 500, Indianapolis/Indiana (USA), Quali./1. Tag (W) **SPORT 1 US**

9.20 Formel-3-EM, Spielberg (A), Rennen (Zus.) **N-TV**

10.00 Rallye-WM/WRC, Rallye Portugal, Rennen/Live Stages (live) **SPORT 1+**

10.45 Formel-3-EM, Spielberg (A), 3. Rennen (live) **MOTORS TV**

13.00 Rallye-WM/WRC, Rallye Portugal, Rennen/Power Stage (live) **SPORT 1+**

13.00 International GT Open, Spa Francorchamps (B), 2. Rennen (live) **MOTORS TV**

14.05 Rallycross-WM, Mettet (B), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

15.00 DTM/Tourenwagen, Spielberg (A), 2. Rennen (live) **ARD, ORF SPORT+**

15.15 Formel V8 3.5, Spa Francorchamps (B), 2. Rennen (live) **MOTORS TV**

22.00 IndyCar/Indy 500, Indianapolis/Indiana (USA), Qualifikation/2. Tag (live) **SPORT 1 US**

22.15 Formel V8 3.5, Spa Francorchamps (B),

2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

22.30 DTM/Tourenwagen, Spielberg (A), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1**

23.30 Porsche Carrera Cup, Spielberg (A), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1**

**MONTAG, 23.5.**

0.00 Rallye-WM/WRC, Rallye Portugal, Rennen/3. Tag (Zus.) **SPORT 1**

7.20, 17.05 IndyCar/Indy 500, Indianapolis/Indiana (USA), Quali./2. Tag (W) **SPORT 1 US**

**DIENSTAG, 24.5.**

23.05 Formel E, Berlin (D), Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 1**

23.30 Formel-3-EM, Spielberg (A), Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 1**

**MOTORRAD**

**FREITAG, 20.5.**

9.00 Motorrad-WM/Moto3, Mugello (I), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Mugello (I), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

10.45 Motorrad-WM/Moto2, Mugello (I), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

11.45 Motorrad-WM, Mugello (I), Ausblick auf das Wochenende **EUROSPORT 2**

13.00 Motorrad-WM/Moto3, Mugello (I), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

14.00 Motorrad-WM/Moto3, Mugello (I), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

15.00 Motorrad-WM/Moto3, Mugello (I), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

15.00 Motorrad-WM/Moto3, Mugello (I), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

15.00 Motorrad-WM/Moto3, Mugello (I), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

15.00 Motorrad-WM/Moto3, Mugello (I), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

**SAMSTAG, 21.5.**

9.00 Motorrad-WM/Moto3, Mugello (I), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Mugello (I), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

10.45 Motorrad-WM/Moto2, Mugello (I), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

11.45 Motorrad-WM, Mugello (I), Vorberichte zur Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**

12.30 Motorrad-WM/Moto3, Mugello (I), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**

13.15 Motorrad-WM/MotoGP, Mugello (I), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**

15.00 Motorrad-WM/Moto2, Mugello (I), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**

15.00 Motorrad-WM/Moto2, Mugello (I), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**

**SONNTAG, 22.5.**

8.30 Motorrad-WM, Mugello (I), Warm-up (live) **EUROSPORT 2**

10.00 Motorrad-WM, Mugello (I), Vorberichte zu den Rennen (live) **EUROSPORT 2**

11.00 Motorrad-WM/Moto3, Mugello (I), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

12.05 Motorrad-WM/Moto2, Mugello (I), Rennen (live) **SRF 2**

12.15 Motorrad-WM/Moto2, Mugello (I), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Mugello (I), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

13.55 Motorrad-WM/MotoGP, Mugello (I), Rennen (live) **SRF INFO**

**IM NÄCHSTEN HEFT/24.05.2016**

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: Ausblick Monaco-GP  
 Rallye-WM: Lauf in Portugal  
**MOTORRAD**  
 Moto-GP: Grand Prix Italien



# FÜR ALLE, DIE GANZ VORN SEIN WOLLEN

PS – das Magazin für sportliche  
Motorradfahrer. Faszination und Action  
für alle, die es sportlich lieben.

**AUCH ALS  
E-PAPER  
ERHÄLTlich**



[www.ps-online.de](http://www.ps-online.de)

**JETZT NEU  
AM KIOSK**