

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

NR.22 / 17. MAI 2017

Formel 1 – GP Spanien

# Triumph der Taktik!

Rallycross-WM in Mettet  
**VW holt ersten  
Saisonsieg**

Blancpain GT Series  
**Lambo-Sieg  
in England**

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



Wagen-WM Budapest  
**Londa-Star Monteiro  
aut Führung aus**



MotoGP-Interview: Dani Pedrosa  
**Wie Pedrosa in Jerez  
Márquez bezwang**



Superbike-WM in Imola  
**Ducati-Doppelsieg  
beim WM-Heimspiel**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Analyse: Die Mercedes-Taktik zum Spanien-Sieg S. 4
- Formel 1** Umfassende Statistik zum Spanien-Grand-Prix S. 6
- Formel 1** Das große Technik-Feuerwerk in Barcelona S. 8
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager und Schmidt-Kommentar S. 10
- Formel 1** McLaren bleibt Honda treu, Krieg um Reifendrücke S. 11
- Formelsport** So liefen Formel 2, IndyCar und Formel E S. 12
- Sportwagen** Alles zum Blancpain-Rennen in Silverstone S. 14
- Sportwagen** News aus der GT- und Prototypenwelt S. 16
- Rallyesport** Vorschau auf WM in Portugal und weitere News S. 18
- Rallyesport** Ein MSa-Mann als Rallycross-WM-Spotter S. 20
- Rallyesport** So lief der Rallycross-WM-Lauf in Belgien S. 22
- Tourenwagen** Die WTCC in Ungarn und die TCR in Italien S. 24
- Tourenwagen** Nachrichten aus DTM, NASCAR und Co. S. 26
- Historie** Eine (Zeit-)Reise zum Bremgartenring S. 28

## Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Jerez-Sieger Dani Pedrosa S. 30
- MotoGP** Testfahrten in Jerez und Ducatis Setup-Trick S. 32
- MotoGP** Die Technik-Updates vom Jerez-Test S. 34
- Motorrad-WM** News und Vorschau auf Le Mans S. 36
- Straßensport** Superbike- und Supersport-WM in Imola S. 37
- Straßensport** Die IDM zu Gast auf dem Nürburgring S. 40
- Offroad** Interview mit Max Nagl und weitere Hintergründe S. 42

## Leserservice:

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



**22** Rallycross Belgien: Erster Saisonsieg für Volkswagen



**24** WTCC Budapest: Monteiro auch mit Ballast nicht zu stoppen



**34** MotoGP-Technik: Wie haben sich die Bikes beim Test in Jerez verändert?

14

Blancpain GT Endurance Cup:  
Huracán-Trio siegt in Silverstone



#### FI: REIFEN-KRIMI

Pirelli schiebt die Schuld für die hohen Minimal-Luftdrücke auf die Teams. Sie versorgen den Reifenhersteller mit falschen Abtriebswerten. Wir verraten, warum Mercedes unter Verdacht ist. **Seite 11**

#### LMPI: TOYOTA-FAHRER

Seit dem zweiten WM-Lauf in Spa ist klar: Toyota hat ein Fahrerproblem. Die beiden Neuzugänge sind entweder zu langsam oder pausierten mit Verletzungen. Was bedeutet das für Le Mans? **Seite 17**

#### SCHEIDER WIE FERNGELENKT

Wie sieht der Job eines Rallycross-Spotters aus? Motorsport aktuell hat Rallye-Reporter Reiner Kuhn beim WM-Lauf in Hockenheim auf den Turm geschickt, um Timo Scheider fernzulenken. **Seite 20**



3

Formel E Monaco: Enges Duell  
zwischen Buemi und Di Grassi

# Mercedes mit ma

Lewis Hamilton siegte in Spanien in einem spektakulären Rennen vor Sebastian Vettel und Daniel Ricciardo. Mercedes und Ferrari setzten auf entgegengesetzte Strategien. Die Taktik war für Hamilton die Basis, Vettel am Ende attackieren zu können. Wir beantworten die wichtigsten Fragen zum Rennen.

Von: **Bianca Leppert**

## Warum kam es zum Startunfall?

Schon in der ersten Kurve zum Grand Prix von Spanien ging es wild zu. Es kam zu einer Kettenreaktion. Auslöser war Valtteri Bottas, der Kimi Räikkönen traf und dieser wiederum Max Verstappen. „Mein Start war gut. Ich wollte erst nach links, aber da war nicht genug Platz“, erklärte Bottas. „Ich habe versucht, nach innen zu fahren, weil da eine Lücke war. Aber die hat Sebastian zugemacht, und ich hing hinter ihm. In Kurve 1 wollte ich innen bleiben, außen versuchen dich die anderen dann zu überholen, und es war unglücklich, dass ich Kimi berührt habe. Es war einfach zu eng, und es tut mir leid, was mit den Jungs dahinter passiert ist.“ Max Verstappen ergänzte: „Wenn Valtteri Kimi nicht berührt hätte, wäre genug Platz für uns alle in dieser Kurve gewesen.“

Zunächst kamen Räikkönen und Verstappen wieder zurück auf die Strecke. Dabei wich Williams-Pilot Felipe Massa aus, der wiederum Fernando Alonso im McLaren-Honda zwang, neben die Bahn zu fahren. Während Räikkönen den Ferrari in Kurve 10 mit Aufhängungs- und Reifenschaden im Kies parkte, schleppte sich Verstappen noch an die Box. Da war aber endgültig Feierabend. Am RB13 war ebenfalls die Aufhängung in die Knie gegangen. 2016 war Verstappen noch strahlender Sieger in seinem ersten Rennen für Red Bull.

## Wie holte Hamilton auf Vettel auf?

Sebastian Vettel konnte es nicht verstehen. In der Pressekonferenz rätselte er, wie Hamilton nach seinem zweiten Stopp den Vorsprung von knapp acht Sekunden wettmachen konnte, so dass er direkt bei der Boxenausfahrt auf den Briten traf. „Ich war überrascht, ihn so nah dran zu sehen“, meinte Vettel.

Der Schlüssel war Hamiltons zweiter Stopp eine Runde vor Vettel. Die Mercedes-Strategen holten ihn am Ende der Virtuellen Safety-Car-Phase, die durch die Kollision von Felipe Massa und Stoffel Vandoorne ausgelöst worden war, zum Service. „Das war der magische Zug. Wenn du unter normalen Umständen einen Boxenstopp im Rennen machst, verlierst du um die 21 Sekunden. Unter dem Virtuellen Safety Car ist der effektive Zeitverlust viel geringer. Das hat ihm geholfen“, sagte Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff.

Zunächst sah es so aus, als wäre man zu spät auf diese Idee gekommen, tatsächlich steckte aber die Taktik dahinter, Vettel keine Chance mehr zu geben, dasselbe zu tun. Als Hamilton in die Box abbog, musste Vettel sich auf einem Teil der Zielgeraden noch an die reduzierte Geschwindigkeit halten. Hinzu kam eine starke Outlap von Hamilton, bei der er im Vergleich zu Vettels späterer Outlap weitere zwei Sekunden gutmachte. Dieser taktische Zug brachte Hamilton mit den weichen Reifen erst in die Lage, Vettel auf den langsameren Medium-Reifen im letzten Stint anzugreifen.

## Hätte Sebastian Vettel dreimal stoppen sollen?

Am Mercedes-Kommandostand war man sich bewusst, dass auch nach dem Überholmanöver von Lewis Hamilton, mit dem er in Runde 44 in Führung ging, noch eine ernsthafte Gefahr von Sebastian Vettel ausging. Schließlich hätte der Ferrari-Pilot von den Medium-Reifen noch einmal auf



Nach seinem zweiten Boxenstopp ist Hamilton am Ferrari dran. Den ersten Angriff kann Vettel noch abwehren. In Runde 44 wechselte die Führung



Nach der Pleite vom GP Russland ist Lewis Hamilton zurück. In der WM-Wertung liegt er nur noch sechs Punkte hinter Vettel

# ischer Strategie



die weiche Mischung wechseln können, um einen Angriff zu starten. „Wir haben versucht, immer einen Vorsprung von 2,5 Sekunden im Falle eines Boxenstopps zu haben“, sagte Wolff.

Vettel diskutierte am Funk auch mit seinem Ingenieur über Plan C. „Wir hatten einen großen Vorsprung auf Daniel Ricciardo, wir hätten alles machen können. Wir waren uns nicht sicher. Wir haben gehofft, Lewis würde mit seinen Reifen Probleme bekommen, aber das ist nicht passiert.“ Vettel hätte noch gebrauchte weiche Reifen zur Verfügung gehabt. Die Mercedes-Ingenieure sagen, ein dritter Stopp wäre für Vettel aber nur bis zwölf Runden vor Schluss infrage gekommen, weil sonst nicht genug Zeit für die Aufholjagd geblieben wäre. Und vorher hätte man sowieso gekontert.

## Wie schaffte Pascal Wehrlein Platz 8?

Es glich einem kleinen Wunder. Sauber holte mit Platz 8 von Pascal Wehrlein die ersten Punkte der Saison. Für den Mercedes-Förderpilot war es die beste Platzierung seiner Karriere. Doch wie hat man das geschafft? Wehrlein ging von Platz 15 auf weichen Reifen ins Rennen. Die hielt er 33 Runden am Leben, obwohl Pirelli vor dem Rennen davon ausgegangen war, der Soft müsse je nach Reifenabbau nach 20 Runden gewechselt werden. Davon war am Sauber C36 aber keine Spur. Bis zum Boxenhalt fuhr Wehrlein konstante Zeiten.

Für den Stopp nutzte Sauber die Phase des Virtuellen Safety-Cars und profitierte dadurch zusätzlich. Anschließend standen noch 32 Runden auf dem Medium-Reifen zu Buche. Tatsächlich sah Wehrlein die Zielflagge sogar als Siebter. Er musste aufgrund der kurzfristigen Ansage vom Kommandostand allerdings etwas unerwartet in die Box abbiegen und fuhr dabei an einem Poller auf der falschen Seite vorbei. Dafür brummt ihm die Rennkommissare eine Fünf-Sekunden-Strafe auf, die Carlos Sainz im Toro Rosso aufrücken ließ.

„Für mich war das heute ein sehr gutes Rennen“, resümierte Wehrlein. „Ich bin wirklich glücklich, dass das mit der Performance und der Strategie mit nur einem Boxenstopp bis zum Ende alles so gut funktioniert hat. Mit diesem Resultat hätten wir nach den freien Trainings nicht rechnen können. So unerwartet und überraschend in die Punkteränge zu fahren, tut gut. Ich möchte mich dafür beim Team sehr bedanken, das am Wochenende einen tollen Job gemacht hat.“

## Wieso fiel Fernando Alonso ab?

Startplatz 7 war eine Sensation für McLaren-Honda und Fernando Alonso. Vor allem, wenn man bedenkt, dass nach nur einer Runde im ersten Training am Freitag mal wieder der Honda-Motor abrauchte. Alonso sorgte für den Gesprächsstoff des Tages, indem er die Strecke verließ und mit seinem Trainer Tennis spielen ging. Pünktlich zum zweiten Training war er wieder zurück. Der Spanier konnte bei seinem Heimrennen aber nicht viel aus der guten Basis machen, auch wenn man insgeheim auf Punkte hoffte.

In Kurve 2 schickte ihn Felipe Massa ins Kies, der wiederum Räikkönen und Verstappen auswich. Das warf ihn auf Rang 11 zurück. Später blieb Alonso zu lange hinter Daniil Kvyat im Toro Rosso hängen. „Aber auch ohne das hätten wir nicht die Pace gehabt, in die Punkte zu fahren“, meinte Alonso, der direkt nach dem Rennen nach Indianapolis zum Training für das Indy 500 flog. Zudem fehlte der Top speed, um andere zu überholen, wie Teamchef Éric Boullier hinterher anmerkte.

Die meiste Zeit hing Alonso auf Platz 15 fest. Am Ende legte man einen ungeplanten dritten Stopp in Runde 51 ein, wo Alonso von Medium auf Soft wechselte. Das brachte ihm immerhin den zwölften Rang ein. Der 35-Jährige sah übrigens zum ersten Mal in dieser Saison die Zielflagge. ■

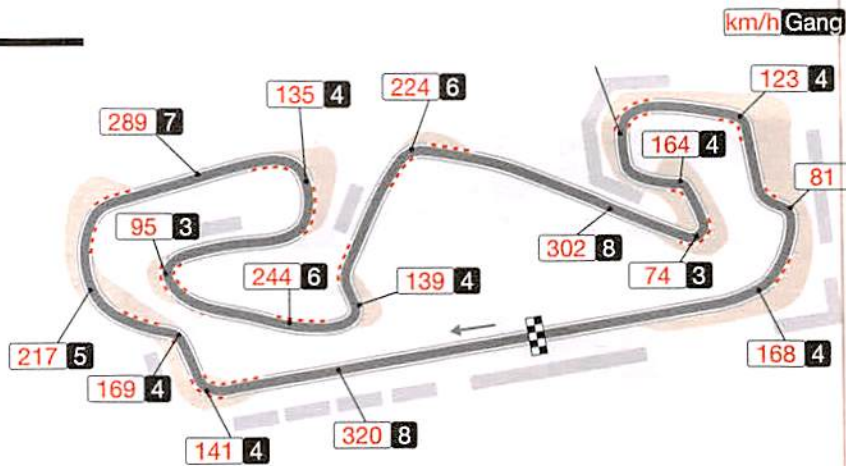


Kimi Räikkönen fährt eine unglückliche Saison. In Barcelona sorgte eine Kollision mit Verstappen für das frühe Aus

GP SPANIEN: 5. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **4,655 km**  
 Runden: **66**  
 Distanz: **307,104 km**  
 Zuschauer: **95 000**  
 Wetter: **24 Grad Celsius**  
 Topspeed Qualifikation: **326,5 km/h (Vettel)**  
 Topspeed Rennen: **339,6 km/h (Massa)**  
 Gangwechsel/Runde: **40**  
 Vollgasanteil: **67% (1100 m = 14,0 s)**  
 Benzinverbrauch/Runde: **2,15 Liter**  
 Führungswechsel: **4**



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Lewis Hamilton, D	44
2.	Sebastian Vettel, D	5
3.	Valtteri Bottas, FIN	77
4.	Kimi Räikkönen, FIN	7
5.	Max Verstappen, NL	33
6.	Daniel Ricciardo, AUS	3
7.	Fernando Alonso, E	14
8.	Sergio Pérez, MEX	11
9.	Felipe Massa, BR	19
10.	Esteban Ocon, F	31
11.	Kevin Magnussen, DK	20
12.	Carlos Sainz, E	55
13.	Nico Hülkenberg, D	27
14.	Romain Grosjean, F	8
15.	Pascal Wehrlein, D	94
16.	Marcus Ericsson, S	9
17.	Jolyon Palmer, GB	30
18.	Lance Stroll, CDN	18
19.	Daniil Kvyat, RUS	2
20.	Stoffel Vandoorne, B <sup>1)</sup>	2

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Hamilton	66/31 <sup>2)</sup>	1:35.56,407 min = 192,056 km/h	s/m/s	2 (43,266 s)	1:23,593 min
2. Vettel	66/32	+3,490 s	s/s/m	2 (44,806 s)	1:23,674 min
3. Ricciardo	66	+115,820 min	s/m/s	2 (43,729 s)	1:23,686 min
4. Pérez	65		s/s/m	2 (48,189 s)	1:25,755 min
5. Ocon	65		s/s/m	2 (45,259 s)	1:26,276 min
6. Hülkenberg	65		s/s/m	2 (44,852 s)	1:26,703 min
7. Sainz	65		s/s/m	2 (44,366 s)	1:26,186 min
8. Wehrlein	65		m/s	1 (23,445 s)	1:26,476 min
9. Kvyat	65		m/s/s	2 (44,352 s)	1:25,976 min
10. Grosjean	65		s/s/m	2 (45,507 s)	1:26,871 min
11. Ericsson	64		s/s/m	2 (45,770 s)	1:26,213 min
12. Alonso	64		s/s/m/s	3 (1:08,967 min)	1:23,894 min
13. Massa	64		s/s/s/m	3 (1:25,970 min)	1:26,472 min
14. Magnussen	64		s/s/m/s	3 (1:11,565 min)	1:26,371 min
15. Palmer	64		m/s/s/s	3 (1:10,671 min)	1:24,843 min
16. Stroll	64		s/s/m	2 (44,171 s)	1:26,838 min
17. Bottas	38/3	Turbolader (P 3)	s/m		1:24,696 min
18. Vandoorne	32	Unfall (P 15)	m/s		1:27,554 min
19. Verstappen	1	Unfall (P 5)	s		-
20. Räikkönen	0	Unfall (P 4)	s		-

FAHRER-WM

1. Vettel	2* 104 Punkte
2. Hamilton	2 98 Punkte
3. Bottas	1 63 Punkte
4. Räikkönen	49 Punkte
5. Ricciardo	37 Punkte
6. Verstappen	35 Punkte
7. Pérez	34 Punkte
8. Ocon	19 Punkte
9. Massa	18 Punkte
10. Sainz	17 Punkte
11. Hülkenberg	14 Punkte
12. Grosjean	5 Punkte
13. Wehrlein	4 Punkte
14. Magnussen	4 Punkte
15. Kvyat	4 Punkte

<sup>1)</sup> Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; <sup>2)</sup> Runden in Führung, **Bestwert** in Rot; <sup>3)</sup> Zehn Sekunden addiert; <sup>4)</sup> Fünf Sekunden addiert

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	3:2
Vettel – Räikkönen	5:0
Ricciardo – Verstappen	3:2
Alonso – Vandoorne	5:0
Massa – Stroll	5:0
Pérez – Ocon	4:1
Sainz – Kvyat	2:3
Grosjean – Magnussen	2:3
Hülkenberg – Palmer	5:0
Ericsson – Wehrlein	0:3
Ericsson – Giovinazzi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	3* 161 Punkte
2. Ferrari	2 153 Punkte
3. Red Bull-Renault	72 Punkte
4. Force India-Mercedes	53 Punkte
5. Toro Rosso-Renault	21 Punkte
6. Williams-Mercedes	18 Punkte
7. Renault	14 Punkte
8. HaassFI-Ferrari	9 Punkte
9. Sauber-Ferrari	4 Punkte



**Video:**  
Die Diskussion nach dem Rennen

<sup>1)</sup> Zehn Plätze zurück wegen Einsatzes der fünften Batterie und der fünften Steuerinheit  
Startnummer

\*Anzahl Siege

## GP SPANIEN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:21,521 min	28
2. Valtteri Bottas	Mercedes	0,029 s	30
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,935 s	24
4. Sebastian Vettel	Ferrari	1,079 s	23
5. Max Verstappen	Red Bull	1,185 s	22
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	1,563 s	17
7. Kevin Magnussen	Haas FI	2,149 s	22
8. Romain Grosjean	Haas FI	2,237 s	23
9. Nico Hülkenberg	Renault	2,472 s	24
10. Carlos Sainz	Toro Rosso	2,483 s	21
11. Sergio Pérez	Force India	2,667 s	23
12. Esteban Ocon	Force India	2,803 s	22
13. Stoffel Vandoorne	McLaren	2,879 s	24
14. Felipe Massa	Williams	3,097 s	34
15. Daniil Kwjat	Toro Rosso	3,121 s	18
16. Marcus Ericsson	Sauber	3,445 s	23
17. Pascal Wehrlein	Sauber	3,661 s	24
18. Lance Stroll	Williams	4,398 s	34
19. Sergey Sirotkin	Renault	4,772 s	10
20. Fernando Alonso	McLaren	-	1

## GP SPANIEN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Kimi Räikkönen	Ferrari	1:20,214 min	20
2. Sebastian Vettel	Ferrari	0,242 s	7
3. Lewis Hamilton	Mercedes	0,381 s	12
4. Valtteri Bottas	Mercedes	0,654 s	7
5. Max Verstappen	Red Bull	0,811 s	14
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	1,035 s	15
7. Nico Hülkenberg	Renault	1,456 s	13
8. Felipe Massa	Williams	1,532 s	19
9. Carlos Sainz	Toro Rosso	1,621 s	19
10. Fernando Alonso	McLaren	1,879 s	16
11. Romain Grosjean	Haas FI	1,914 s	21
12. Kevin Magnussen	Haas FI	2,000 s	12
13. Sergio Pérez	Force India	2,023 s	19
14. Esteban Ocon	Force India	2,083 s	22
15. Daniil Kwjat	Toro Rosso	2,177 s	15
16. Marcus Ericsson	Sauber	2,299 s	20
17. Lance Stroll	Williams	2,360 s	19
18. Jolyon Palmer	Renault	2,541 s	13
19. Stoffel Vandoorne	McLaren	2,639 s	15
20. Pascal Wehrlein	Sauber	2,760 s	19

## ZITAT DES RENNENS

»ICH LAG AUSSEN. WENN BOTTAS NICHT KIMI BERÜHRT HÄTTE, HÄTTEN WIR ES ALLE DREI DURCH DIE KURVE GESCHAFFT. KIMI KONNTE NICHTS DAFÜR. OHNE DEN KONTAKT WÄRE ER NICHT IN MICH REINGERUTSCHT.«

Max Verstappen

## GP SPANIEN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:20,802 min	39
2. Valtteri Bottas	Mercedes	0,090 s	38
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,310 s	34
4. Sebastian Vettel	Ferrari	0,418 s	36
5. Max Verstappen	Red Bull	0,636 s	29
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	0,783 s	35
7. Nico Hülkenberg	Renault	0,885 s	40
8. Jolyon Palmer	Renault	1,190 s	43
9. Felipe Massa	Williams	1,213 s	38
10. Carlos Sainz	Toro Rosso	1,463 s	34
11. Romain Grosjean	Haas FI	1,569 s	36
12. Esteban Ocon	Force India	1,718 s	37
13. Stoffel Vandoorne	McLaren	1,891 s	36
14. Sergio Pérez	Force India	1,920 s	32
15. Kevin Magnussen	Haas FI	2,205 s	32
16. Marcus Ericsson	Sauber	2,280 s	37
17. Lance Stroll	Williams	2,419 s	35
18. Daniil Kwjat	Toro Rosso	2,434 s	27
19. Pascal Wehrlein	Sauber	2,797 s	31
20. Fernando Alonso	McLaren	3,275 s	21

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 100

Meter länger als üblich war die DRS-Zone auf der Zielgeraden. Der Aktivierungspunkt zum Flachstellen des Heckflügels wurde von 157 auf 57 Meter hinter den Ausgang der Zielkurve gelegt. Felipe Massa hatte beim Fahrerbriefing den Antrag gestellt, den dann alle seine Kollegen unterstützten. „Es war auch so noch schwierig, zu überholen“, meinte Massa. Lewis Hamilton hat sich nach dem Rennen innerlich bei dem Brasilianer bedankt. Sein dritter Angriff auf Sebastian Vettel war von Erfolg gekrönt. „Die längere DRS-Zone hat mir über die gesamte Gerade vier bis sechs Meter geschenkt. Hätte ich es ohne die Verlängerung der DRS-Zone auch geschafft? Es wäre härter geworden, aber immer noch möglich. In der Vergangenheit lag der Aktivierungspunkt einfach zu spät.“



Die längere DRS-Zone sorgte für heiße Duelle in Barcelona

## FAHRERNOTEN

10/10 Ø 8,20  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG FI

07/10 Ø 7,40  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG FI

09/10 Ø 8,60  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing

07/10 Ø 6,60  
**Daniel Ricciardo**  
Red Bull Racing

10/10 Ø 9,40  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari

07/10 Ø 6,80  
**Kimi Räikkönen**  
Scuderia Ferrari

09/10 Ø 8,40  
**Sergio Pérez**  
Force India

08/10 Ø 7,20  
**Esteban Ocon**  
Force India

06/10 Ø 7,20  
**Felipe Massa**  
Williams FI

03/10 Ø 5,40  
**Lance Stroll**  
Williams FI

09/10 Ø 8,60  
**Fernando Alonso**  
McLaren FI

02/10 Ø 4,00  
**Stoffel Vandoorne**  
McLaren FI

08/10 Ø 7,20  
**Carlos Sainz**  
Scuderia Toro Rosso

07/10 Ø 6,20  
**Daniil Kwjat**  
Scuderia Toro Rosso

07/10 Ø 6,20  
**Romain Grosjean**  
Haas FI Team

07/10 Ø 5,60  
**Kevin Magnussen**  
Haas FI Team

08/10 Ø 7,60  
**Nico Hülkenberg**  
Renault FI

02/10 Ø 3,00  
**Jolyon Palmer**  
Renault FI

07/10 Ø 5,40  
**Marcus Ericsson**  
Sauber FI Team

10/10 Ø 7,67  
**Pascal Wehrlein**  
Sauber FI Team

# Viel Lärm um nichts

Die Teams haben aufgerüstet. Manche viel, andere weniger. Was hat sich an der Reihenfolge geändert? Praktisch nichts.

Von: **Michael Schmidt**



**D**ie Formel 1 kehrte auf den Platz zurück, auf dem sie im Winter 35 625 Kilometer abgestrampelt hatte. Doch die Autos vom Mai waren nicht mehr die Autos vom März. Der Europa-Auftakt in Barcelona wurde wie üblich zum Schaulaufen der Designbüros. Fast alle Teams hatten neue Teile im Gepäck, einige ein halb neues Auto. Das hatte man eigentlich von Red Bull erwartet. Doch als am Donnerstag die Autos zur technischen Abnahme gerollt wurden, da stahl Mercedes allen die Show. Der Titelverteidiger hatte seinen Silberpfeil neu erfunden.

Die neue, dünnere Nase bestand den Crashtest erst in der Woche nach Sotschi. Auf Antrieb. Die neuen Regeln schreiben der Nase eine Mindestlänge von 102 statt 85 Zentimetern vor. So gibt es mehr Karbonmasse zum Zusammenfallen. Unter der Nase hängen nicht mehr Leitbleche mit ausgefranzten Vortex-Generatoren, sondern zwei Schaufeln, die die Luft auf ebenfalls völlig neue Leitbleche vor den Seitenkästen dirigieren. Beim neuen Aero-Konzept werden die Luftwirbel, die andere Luftwirbel ablenken, erst dort produziert. Man erkennt es an den aufwendig

aufgefächerten Finnen, Zungen und Zacken. Damit nicht genug. Mercedes spendierte dem W08 einen neuen Heckflügel und speckte sein Auto bis ans Gewichtslimit ab. Dazu gab es die zweite Motorgeneration, die nicht mehr PS, aber dafür ein längeres Leben verspricht.

## Fleißaufgabe umsonst?

Ferrari hatte seinen SF70H nur moderat im Bereich der Leitbleche, dem Diffusor und dem T-Flügel verändert. In der Vergangenheit haben wir gelernt, dass sich die Teams in ihrem Eifer, ihre Autos zu verbessern, meis-

tens neutralisiert haben. Das war auch diesmal so. Mercedes und Ferrari schenken sich weiter nichts. Das Training gewann Mercedes um 51 Tausendstel, das Rennen um 3,4 Sekunden. Sebastian Vettel stichelte: „Mercedes hat ein spektakuläres Upgrade gebracht, wir ein effizientes.“ War am Ende die Fleißaufgabe von Mercedes nur für die Galerie? Nicht ganz. Mercedes trifft jetzt einfacher das Reifenfenster. Das Rennen lieferte den Beweis. Lewis Hamilton fuhr 30 Runden lang auf den Soft-Reifen. Fünf Runden länger, als es Pirelli prognostiziert hatte.

Ferrari konnte diesmal nicht mit der besseren Reifenabnutzung punkten. Trotzdem warnen die Mercedes-Ingenieure: „Wir sind noch nicht über den Berg. Erst wenn wir auch in Monte Carlo und Montreal die Reifen verstanden haben, können wir durchatmen.“ Valtteri Bottas prophezeit: „Diese WM wird darüber entschieden, wer schneller und besser entwickelt.“

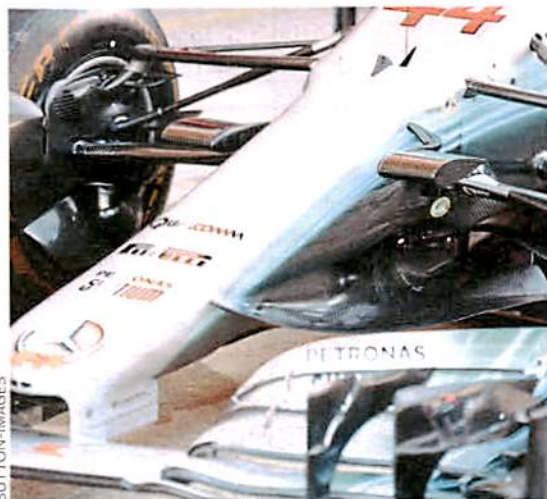
Red Bull hat seinen RB13 nicht neu erfunden. Offenbar tapen die Ingenieure noch immer im Dunkeln, warum ihr Auto mal ganz ordentlich, mal nur zweite Wahl ist. Im Training schien der Rückstand zur Spitze halbiert. Teamchef Christian Horner schätzte ihn auf eine halbe Sekunde. Am Renntag fehlten Daniel Ricciardo 75 Sekunden auf den Sieger. Die Teamleitung rang nach Worten. Stardesigner Adrian Newey klagte: „Die Hinterreifen haben überhitzt. Wir haben noch viel Arbeit vor uns.“

Newey steht intern unter Druck, weil er nicht das erwartete Wunderauto abgeliefert hat. Und er hatte kein Interesse daran, dass der Eindruck erweckt werden könnte, der zweite Aufguss wäre eines. Schon gar kein RB14. „Ich weiß nicht, wer diese Geschichten in die Welt gesetzt hat. Von einem neuen Auto kann keine Rede sein. Das ist eine normale Ausbaustufe.“ Oder wie es Ricciardo ausdrückte: „Es handelt sich um das alte Auto mit ein paar neuen Anbauten.“

### Newey rechtfertigt sich

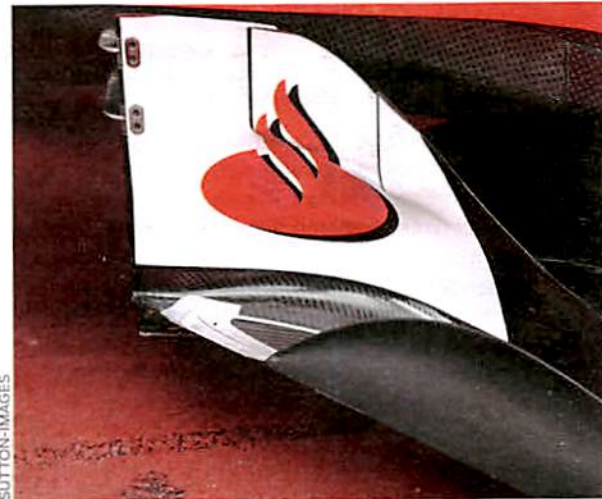
Newey bringt sich bereits aus der Schusslinie: „Ich hatte mich in den letzten zwei Jahren wegen unseres Sportwagenprojekts ziemlich zurückgezogen. Erst beim RB13 bin ich wieder etwas stärker eingestiegen, habe an der Nase, der Hinterradaufhängung und den Bremsbelüftungen gearbeitet. Irgendwie war die Kommunikation zwischen meinen Kollegen und mir nicht so, wie sie sein sollte.“ Teamchef Christian Horner präzisiert: „Adrian hängt sich jetzt wieder mehr rein. Er wollte in Barcelona von den Fahrern hören, woran es fehlt.“

Newey beklagte sich, von den Windkanalergebnissen in die Irre geführt worden zu sein. Damit stand Red Bull nicht allein da. Auch Mercedes, Force India und Renault meldeten Probleme mit der Korrelation zwischen Labor und Rennstrecke an. Grund: Die breiteren Räder wirken sich beim Einschlagen anders auf die Luft-



SUTTON-IMAGES

Die neue Mercedes-Schaukelnase sorgte für Aufsehen



SUTTON-IMAGES

Ferrari brachte neue Bargeboards und einen neuen T-Flügel



SUTTON-IMAGES

Red Bull hatte eine B-Version angekündigt. Am Ende wurde es „nur“ ein normales Upgrade-Paket



Viele Teams haben in diesem Jahr Probleme mit der Korrelation zwischen Windkanal, CFD-Simulation und Rennstrecke. Das liegt an den breiteren Vorderrädern.

strömung aus als gedacht, die Flanken sind steifer und walken deshalb weniger. Force India erklärte den ersten Trainingstag von Barcelona zum Experiment. Abwechselnd wurden neue Flügel hinten und vorne, modifizierte Leitbleche und ein geänderter Boden an das Auto geschraubt. Die Ingenieure forderten Echtzeitdaten, um ihre außer Kontrolle geratenen Werkzeuge besser zu verstehen. Am Ende setzte sich ein Mix aus Alt und Neu durch. „Vorne neu, hinten alt“, verriet Technikchef Andy Green. Sergio Pérez und Esteban Ocon holten 22 Punkte.

Toro Rosso, HaasF1 und Renault gerieten leicht ins Hintertreffen. Williams noch mehr, weil nicht alle geplanten Änderungen fertig wurden. „Wenn du nichts machst, rutschst du sofort ab“, erklärte HaasF1-Teamchef Günther Steiner. McLaren behauptete, mit Modifikationen am Frontflügel und den Bremsbelüftungen acht Zehntel gefunden zu haben. „Das Upgrade will ich sehen, das so viel Zeit bringt“, winkte Steiner ab. Der siebte Startplatz war nicht das Verdienst der Techniker. Fernando Alonso verlieh dem McLaren-Honda Flügel. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

**PUTZEN VOR RE-START**

Die Teams und die FIA haben sich darauf geeinigt, dass es nach einer Rennunterbrechung keinen Re-Start hinter dem Safety Car mehr gibt, sondern einen stehenden Start. Doch jetzt tauchen immer mehr Fragezeichen auf. Die Rennlinie wird sauber, die daneben voller Reifenschnipsel sein. Man will jetzt vor jedem Re-Start die Zielgerade putzen. Doch was passiert bei abtrocknender Strecke? Dann ist die Rennlinie halbtrocken, die daneben nass. „Dann kannst du auf einen Unfall wetten“, fürchtet Sauber-Teammanager Beat Zehnder.

**FORMEL 1 FÜR REICHE**

Das Formel-1-Management probiert gerade verschiedene Dinge aus, den Sport attraktiver für die Fans zu machen. In Barcelona gab es bereits mehrere Generalproben. Ein Boxenbesuch am Donnerstag mit Autogrammstunden und Boxenstopp-Training. Eintritt war gratis. Ein Kartrennen für junge Fahrer. Sechs Teams schickten ihre Stars, um das Kart-Rennen zu begleiten. Die ehren-

amtlichen Helfer des Grand Prix trafen sich mit den Fahrern und dem FIA-Personal. Am Samstagabend wurde die Rennstrecke für alle Zuschauer zum Joggen geöffnet. Wer genug Geld hat, kann in Zukunft ein Premiumticket für 1000 Dollar kaufen. Darin ist auch eine Fahrt im Minardi-Zweisitzer eingeschlossen.



SUTTON-IMAGES.COM

**Kartrennen auf der Zielgeraden**

**GOKART STATT FUSSBALL**

Felipe Massas Sohn Felipinho wollte eigentlich Fußballstar werden. Doch inzwischen ist nicht mehr Neymar angesagt, sondern Rennfahrer. „Mit Fußball hat er aufgehört. Er sitzt jetzt jeden Tag im Kart“, berichtet Massa.

**INDY-AUTO INS MUSEUM**

Fernando Alonso wird sein Privatmuseum um ein weiteres Auto bereichern. Der Spanier hat sich vertraglich sein Indy-Auto gesichert. „Ich habe alle Autos, die ich je gefahren bin.“

**VERSTAPPEN SCHLECHTER**

Daniel Ricciardo bewies Schlagfertigkeit. Als er gefragt wurde, um wie viel sich sein Teamkollege Max Verstappen in dem einen Jahr als Teamkollege verbessert habe, setzte der Australier sein breitetes Grinsen auf: „Verbessert? Er hat sein erstes Rennen gewonnen und seitdem nichts mehr. Ich würde sagen, er ist schlechter geworden.“

**HAMILTON TRIFFT ROSBERG**

Sie leben in Monte Carlo im gleichen Hochhaus, doch sie haben sich dort seit dem WM-Finale 2016 nicht mehr getroffen. Dafür in London. Aus purem Zufall, wie Lewis Hamilton erzählt: „Ich laufe von Covent Garden zur Themse und von dort zum neuen Parlament, als plötzlich einer hinter mir her rennt. Es war Nico. Er hatte mich vom Auto aus ge-

sehen und angehalten. Wir haben uns eine Weile auf der Straße unterhalten.“

**MYSTERIÖSE REIFEN**

Die FIA veröffentlichte ein Bulletin, in dem von 67 neuen Pirelli-Reifen die Rede war. Viele wunderten sich, was es damit auf sich hatte. Die Auflösung: Einige Reifen wurden beim LKW-Transport nach Barcelona beschädigt. Die Laufflächen berührten sich gegenseitig. Deshalb entschied sich Pirelli, per Flugzeug Ersatz zu liefern. Weil die Fracht aber erst nach 16 Uhr am Donnerstag im Fahrerlager eingetroffen ist, musste man laut einer Vorschrift die FIA informieren.



PIRELLI

**Pirelli musste Reifen nachliefern**

KOMMENTAR

Diese Saison verspricht ein Krimi zu werden. Zwei Teams auf Augenhöhe, zwei Mehrfach-Weltmeister im direkten Schlagabtausch. Allein die Namen elektrisieren das Publikum. Mercedes gegen Ferrari, Lewis Hamilton gegen Sebastian Vettel. Die neuen Besitzer der Formel 1 können dem Schicksal gar nicht genug danken, gerade jetzt das Scheckbuch gezückt zu haben. Einen besseren Zeitpunkt hätten sie nicht wählen können. Mercedes-Rennleiter Toto Wolff spricht bereits von einem epischen Duell. Ein Duell, bei dem Kleinigkeiten entscheiden. Das bessere Setup. Der bessere Durchblick bei den Reifen. Das effizientere Upgrade. Weniger Motorprobleme. Weniger Defekte. Die schlaudere Strategie. Die geringere Fehlerrate. Der größere Killerinstinkt im Zweikampf Rad an Rad. Mehr oder weniger



XPB

**Der Grand Prix von Spanien hatte ordentlich Spektakel zu bieten. Die neue Formel 1 ist unberechenbar. Genau das wollen die Fans sehen**

Glück. Der GP Spanien hat alle diese Faktoren in ein Wochenende gepackt. Ausgerechnet Barcelona. Die Strecke, die sonst so berechenbare Rennen abliefern. Zum ersten Mal kam es zwischen Vettel und Hamilton zur direkten Konfrontation auf der Strecke. Die Superstars waren ihr Geld wert. Das war Motorsport

auf höchstem Niveau. Hamilton gewann, doch nach dem Rennen sah man, zu welchem Preis. Der Mercedes-Pilot rang nach Luft. Man sah ihm die mentale Anspannung an. Vettel wirkte lockerer und fitter. Holt Hamilton jetzt das wilde Leben ein? Die Autos sind wie ihre Fahrer. Der Mercedes ist eine Diva, der Ferra-

ri eine Allzweckwaffe. Mercedes hatte im Taktikpoker die besseren Karten in der Hand. In Bezug auf die Strategie war der zweite Platz am Anfang besser als der erste. Weil Mercedes auf jeden Schachzug von Ferrari reagieren konnte. Von Fehlern zu sprechen wäre unfair. Da saßen zwei Schachweltmeister am Brett, und die Eröffnung bestimmte den Ausgang. Schade nur, dass alle anderen mit Rundenrückstand in einem anderen Rennen führen. Ich könnte mir gut zwei Mitspieler vorstellen, die von den Anlagen gleich aufgestellt sind. Red Bull als Team, und Fernando Alonso als Fahrer.



**Michael Schmidt**  
Redakteur

Ihre Meinung: Wie stehen Sie zur neuen Formel 1? Schreiben Sie uns an [mrsa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:mrsa-lesertribune@motorpresse.de)

Formel 1

# McLaren bleibt Honda treu

Wegen anhaltender Motorenprobleme bei Honda wird im Fahrerlager eifrig spekuliert, dass sich McLaren mit Mercedes verbündet. Doch die Frist für einen solchen Wechsel ist am 15. Mai abgelaufen.

Von: **Michael Schmidt**

Die Honda-Misere ging in Barcelona weiter. Fernando Alonso stoppte in der zweiten Runde mit einem kapitalen Motorschaden. In der Seite des Sechszylinders klaffte ein riesiges Loch. „Vorher war alles Öl ausgelaufen“, verteidigte sich Honda-Rennleiter Yusuke Hasegawa. Die anhaltenden Probleme des japanischen Motorherstellers feuern die Gerüchteküche im Fahrerlager an. McLaren wird für 2018 bereits mit Mercedes verheiratet. Das würde Sauber zum offiziellen Werksteam stempeln. Sowohl McLaren als auch Merce-

des dementieren. „Wir haben einen langjährigen Vertrag mit Honda“, sagt McLaren-Teamchef Éric Boullier. McLaren-Teilhaber Mansour Ojeh bestätigte kürzlich, dass man den Vertrag mit McLaren respektieren werde. Auch Toto Wolff von Mercedes zeigt kein Interesse, den früheren Partner zu beliefern. „Es ist wichtig für die Formel 1, dass

Honda im Geschäft bleibt. Ich habe keinen Zweifel daran, dass Honda seine Probleme löst.“ Niki Lauda schließt eine Rückkehr zum alten Chassispartner energisch aus: „Ich würde mein Veto einlegen. Vor zwei Jahren habe ich dafür plädiert, Red Bull unsere Motoren zu geben. Das würde ich heute nicht mehr machen. Wir müssen uns voll auf das Du-

ell mit Ferrari konzentrieren und können uns nicht einen weiteren Rivalen ins Haus holen.“

Ein Indiz dafür, dass es keinen Motorwechsel geben wird, ist im Sportlichen Reglement, Anhang 9 verankert. Demnach muss der Wunsch, ein neues Team in seinen Kundenkreis aufzunehmen, bis spätestens am 15. Mai des Vorjahres bei der FIA bestätigt werden. Das hat Mercedes nicht getan. Wenn es nach dem Stichtag passiert, müssten alle Hersteller zustimmen. Honda würde seine Zustimmung verweigern. Die Japaner sind zuversichtlich, dass ein Großteil der Probleme ab dem GP Kanada behoben ist. Dann bringt Honda ein runderneueres Triebwerk an den Start. Es wurde im Bereich des Zylinderkopfs stark modifiziert. Dabei wird der Honda-Motor mit einer Vorkammerzündung ausgerüstet. Im Entwicklungszentrum Sakura ist man optimistisch, dass der Motor dann die Leistung bringt, die Honda für den Saisonbeginn angepeilt hatte. ■



McLaren kann den Motorenpartner für 2018 gar nicht mehr wechseln

Formel 1

# Krieg um den Reifendruck

Pirelli setzt trotz stabiler Reifen den Luftdruck zum Ärger der Teams oft zu hoch an und rudert dann zurück. Der Grund dafür sind die Abtriebsdaten, die Pirelli von den Teams bekommt. Zwei davon füttern Pirelli regelmäßig mit zu hohen Werten.

Von: **Michael Schmidt**

In Barcelona passierte es zum dritten Mal in dieser Saison. Pirelli schreibt zu Beginn des Wochenendes vergleichsweise hohe Luftdrücke vor, die sie dann nach einem Trainingstag nach unten korrigieren. In Australien, Bahrain und Barcelona wurden die Luftdrücke massiv gesenkt. Bei den Winter-Testfahrten hatte

sich Pirelli noch mit dem überraschend niedrigen Wert von 22.0 PSI vorne und 18.0 PSI hinten für Barcelona begnügt. Deshalb waren die Teams überrascht, dass zwei Monate später für das GP-Wochenende die Grenzwerte auf 22.5 und 20.0 PSI erhöht wurden.

Pirelli-Technikchef Mario Isola verteidigte sich: „Wir legen die Drücke anhand der Abtriebsdaten fest, die wir von den Teams drei Wochen vor dem Rennen bekommen. In Barcelona wurden die Autos stark modifiziert und damit der Anpressdruck erhöht. Darauf haben wir reagiert. Wenn wir nach einem Trainingstag anhand unserer eigenen Messungen sehen, dass die Werte nicht mit der Realität übereinstimmen, ändern wir die Grenzwerte für den Luftdruck.“

So geschehen in Barcelona. Die Luftdrücke wurden auf 22.0 PSI vorne und 18.5 PSI hinten

reduziert. War Mercedes am Freitag noch klar überlegen, lag Ferrari am Samstag im Windschatten der Silberpfeile. In Australien und Bahrain das gleiche Bild: Werden die Drücke gesenkt, profitiert Ferrari. Es geht der Verdacht um, dass Pirelli absichtlich mit zu hohen Ab-

triebsdaten gefüttert wird, um die Reifendrucke hochzuhalten. Und zwar immer von den gleichen zwei Teams. Bei Ferrari vermutet man, dass Mercedes eines der Teams ist. Weil die Aerodynamik der Silberpfeile offenbar besser funktioniert, wenn der Reifen weniger wackelt. ■



Gibt Mercedes falsche Daten an Pirelli, um hohe Luftdrücke zu erzwingen?

F2 BARCELONA RENNEN 1

1.	C. Leclerc	1:02:33,684 h
2.	L. Ghiotto	+ 3,730 s
3.	O. Rowland	+ 11,146 s
4.	N. Matsushita	+ 14,103 s
5.	A. Albon	+ 17,319 s
6.	N. Latifi	+ 23,879 s
7.	G. Malja	+ 24,779 s
8.	A. Markelov	+ 25,403 s
9.	J. King	+ 30,967 s
10.	N. de Vries	+ 43,832 s
11.	L. Deletraz	+ 50,283 s
12.	R. Boschung	+ 38,201 s
13.	A. Fuoco	+ 65,970 s
14.	S. Camara	+ 55,973 s
15.	S. Gelael	+ 68,333 s
16.	N. Nato	+ 69,241 s
17.	J. Cecotto Jun.	+ 67,784 s
18.	N. Jeffri	+ 89,521 s

F2 BARCELONA RENNEN 2

1.	N. Matsushita	42:20,450 min
2.	O. Rowland	+ 3,309 s
3.	N. Latifi	+ 4,621 s
4.	C. Leclerc	+ 9,177 s
5.	J. King	+ 15,333 s
6.	G. Malja	+ 17,987 s
7.	L. Ghiotto	+ 18,092 s
8.	A. Albon	+ 21,135 s
9.	A. Markelov	+ 21,552 s
10.	J. Cecotto Jun.	+ 30,744 s
11.	S. Canamasas	+ 31,549 s
12.	R. Merhi	+ 34,434 s
13.	N. Nato	+ 35,271 s
14.	L. Deletraz	+ 38,090 s
15.	S. Camara	+ 39,446 s
16.	S. Gelael	+ 46,950 s
17.	R. Boschung	+ 50,226 s
18.	N. Jeffri	+ 59,912 s

FAHRERWERTUNG

1.	C. Leclerc	73 Punkte
2.	O. Rowland	47
3.	L. Ghiotto	38
4.	A. Markelov	34
5.	N. Matsushita	31

INDYCAR INDIANAPOLIS

1.	Will Power	1:42:57,6108 h
2.	Scott Dixon	+ 5,2830 s
3.	Ryan Hunter-Reay	+ 12,0296 s
4.	Simon Pagenaud	+ 17,0668 s
5.	Hélio Castroneves	+ 20,6072 s
6.	Graham Rahal	+ 25,1039 s
7.	Max Chilton	+ 25,7054 s
8.	Alexander Rossi	+ 29,3214 s
9.	Spencer Pigot	+ 36,5878 s
10.	Juan-Pablo Montoya	+ 41,8238 s
11.	Josef Newgarden	+ 48,3846 s
12.	Takuma Sato	+ 56,2212 s

FAHRERWERTUNG

1.	Pagenaud	191 Punkte
2.	Dixon	181
3.	Newgarden	152
4.	Castroneves	149
5.	Power	145

Formel 2 Barcelona

# Leclerc dominiert erneut

Charles Leclerc baute mit einem Sieg und einem vierten Platz in Barcelona die Führung in der Formel-2-Meisterschaft aus. Der Monegasse liegt nun 26 Punkte vor Oliver Rowland.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie Formel 2 artet in ein Leclerc-Festival aus. Der Ferrari-Schützling überzeugte auch in Barcelona. Im ersten Rennen ging Charles Leclerc von der Pole-Position ins Rennen, wechselte schon am Ende der 6. Runde die Reifen und wurde 23 Runden später wieder an die Spitze gespült, als alle anderen ihre Boxenstopps abgewickelt hatten. Zuletzt Oliver Rowland, der noch Dritter wurde. Leclerc profitierte von einem Safety Car, das Sergio Canamasas durch einen Unfall in der 9. Run-



Nach einem guten Start gewann Charles Leclerc das Hauptrennen souverän

de ausgelöst hatte. Alle Fahrer mit einem frühen Reifenwechsel konnten wieder aufschließen, weil keiner die Neutralisation zum Boxenstopp nutzte.

Auch beim zweiten Lauf wurden Geschenke verteilt. Pole-Mann Artem Markelov sackte beim Start auf Platz 9 ab. Der dann führende Nicholas Latifi sah schon wie der sichere Sieger

aus, als er sechs Runden vor Schluss mit 3,5 Sekunden Vorsprung durchs Kiesbett von Kurve 5 segelte. „Kurz vorher war der Rückspiegel abgebrochen. Ich war kurz abgelenkt“, entschuldigte sich der Kanadier, der hinter Nobuharu Matsushita und Oliver Rowland noch Dritter wurde. Leclerc kämpfte sich von Platz 9 auf Rang 4 vor. ■

Indycar Indianapolis GP

# Power nicht zu schlagen

Will Power hat seinen 30. Sieg in der IndyCar-Serie gefeiert. Der Penske-Pilot dominierte das Rennwochenende auf dem Infield-Kurs von Indianapolis.

Von: **Michael Schmidt**

**I**n Indianapolis wurde den Fans schon mal ein erster Appetitanreger für das Indy500-Rennen Ende Mai geboten. Zur Einstimmung auf den großen Saisonhöhepunkt stand auf dem Infield-Kurs der berühmten Supenschüssel der sogenannte Indianapolis Grand Prix auf dem Programm. Ein besonderes Spektakel konnte das Rennen allerdings nicht abliefern. Zu dominant war die Vorstellung von Will Power. Der Australier, der in den ersten Rennen des Jahres noch häufig vom Pech gebeutelt war, dominierte das gesamte Rennwochenende. Von der Pole-Position gestartet ließ er der Kon-

kurrenz auch im Rennen am Samstag keine Chance. Nur im zweiten Stint gab Power die Führung kurz ab, als am Penske-Chevy mit der Startnummer 12 die harten Reifen aufgezogen wurden. Doch Power hatte stets alles im Griff und rollte in einem Rennen ohne Safety-Car-Phasen am Ende mit 5,2 Sekunden Vorsprung auf Scott Dixon über die Backstein-Linie. „Ich bin schon

so lange dabei. Ich weiß, dass sowohl Pechstrahlen als auch Siegesserien irgendwann vorbei sein müssen“, strahlte Power im Ziel. Ryan Hunter-Reay wurde Dritter. Titelverteidiger Simon Pagenaud konnte seine Führung in der Fahrerwertung mit Rang 4 verteidigen. Sébastien Bourdais verlor mit einem Motorschaden in Runde drei ordentlich Punkte in der Gesamtwertung. ■



Ein fehlerfreies Rennwochenende bescherte Will Power den ersten Saisonsieg

**CHELIN**

# So nah – und doch so fern



Lucas di Grassi fand auf dem engen Kurs in Monaco keinen Weg vorbei an Sébastien Buemi

Vierter Sieg beim fünften Rennen der Saison – und doch sieht es nach dem e-Prix von Monaco so aus, als würde Tabellenführer Sébastien Buemi im Renault mehr und mehr unter Druck kommen. Im Fürstentum ließ sich Lucas di Grassi (Abt-Audi) nicht abschütteln vom Schweizer. Auch das deutsche Fahrer-Trio fuhr stark: Nick Heidfeld im Mahindra landete auf Platz drei, Maro Engel wurde mit seinem Venturi Fünfter, Daniel Abt Siebter.

Von: **Claus Mühlberger**

Lucas di Grassi ist ein großer Freund der sozialen Medien. Auf Facebook postet er gerne Episoden aus seinem schnellen Leben. Den e-Prix in seiner Wahlheimat Monaco brachte di Grassi sehr treffend auf eine kurze Formel: „So nah – und doch so fern.“

Fast das ganze Rennen über lag di Grassi in Schlagdistanz zu Pole-Mann Sébastien Buemi. Der papageibunte E-Renner aus dem Hause Abt, Schaeffler und Audi-

sport schnüffelte beharrlich am Getriebe des Renault. Doch dass di Grassi letztlich keinen Weg vorbei fand am Renault, ist nicht verwunderlich: Überholmanöver sind auf dem verkürzten GP-Kurs von Monaco genauso selten wie grüne Politiker, die etwas von moderner Motorentechnik verstehen. Auf einen Fehler von Buemi hoffen seine Gegner in 99,9 Prozent aller Fälle vergeblich. Lediglich vor sechs Wochen, in Mexiko, war der 0,1-Prozent-Fall eingetroffen: Der Schweizer drehte sich und musste mit einem einzigen mageren Pünktchen für die schnellste Rennrunde abreisen, während di Grassi als Sieger fette Beute machte.

## Hadern mit dem Setup

Nach vier Saisonsiegen spricht eigentlich alles für einen Durchmarsch von Titelverteidiger Buemi. Doch es gibt auch gute Nachrichten für di Grassi und sein Allgäuer Team. In Monaco war Buemi nicht mehr in der Lage, der Konkurrenz so zu enteilen, wie es zu Beginn der Saison im Spätherbst 2016 der Fall war. Dafür sind zwei Gründe verantwortlich: Zum einen bekommt das Abt-Team die Abstimmung des E-Renners immer besser in den Griff. Zum anderen haderte Buemi in Monaco mit dem Setup des zweiten Autos: „Wir stimmen das Auto, das ich nach dem Wechsel

benutze, immer etwas anders ab als dasjenige, mit dem ich den Start fahre“, verriet der Schweizer. „Der Grund dafür liegt darin, dass die Stecke in der zweiten Rennhälfte mehr Grip hat. Aber irgendwie hat dies diesmal nicht so toll funktioniert.“

Den Meistertitel werden auch in dieser Saison wieder Buemi und di Grassi unter sich ausmachen. Der Rest des hochkarätigen

Fahrerfelds ist weit abgeschlagen. Erfreulich: Das deutsche Fahrer-Trio kommt immer besser in Schwung: Nick Heidfeld fuhr mit seinem Mahindra zum zweiten Mal in dieser Saison als Dritter aufs Podium. Der in Monaco ansässige Maro Engel profitierte von der verbesserten Zuverlässigkeit seines Venturi und kam auf Platz fünf, zwei Ränge vor Daniel Abt. ■

## 5. SAISONLAUF FORMEL E IN MONACO

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Sébastien Buemi	Renault e.dams	56.27.535 min
2. Lucas di Grassi	Abt Schaeffler Audi Sport	+ 0.320 sec
3. Nick Heidfeld	Mahindra	+ 13.678 sec
4. Nelson Piquet	NEXT-EV	+19.074 sec
5. Maro Engel	Venturi	+19.518 sec
6. Felix Rosenqvist	Mahindra	+19.599 sec
7. Daniel Abt	Abt Schaeffler Audi Sport	+20.430 sec
8. Esteban Gutiérrez	Techeetah	+32.295 sec
9. Nicolas Prost	Renault e.dams	+35.667 sec
10. Mitch Evans	Jaguar	+38.410 sec

## STAND FAHRERWERTUNG

1. Buemi	104 Punkte
2. di Grassi	89
3. Prost	48
4. Vergne	40
5. Bird	34
6. Heidfeld	32
7. Rosenqvist	28
8. Piquet	27
9. Abt	26
10. Turvey	15



## STAND TEAMWERTUNG

1. Renault e.dams	152 Punkte
2. Abt Schaeffler Audi Sport	115
3. Mahindra	60
4. Techeetah	45



# Grasser doppelt nach!

Drei Siege in vier Läufen zum Endurance und Sprint Cup – das Grasser-Team dominiert mit seinem Top-Lamborghini die Rennen zu den Blancpain GT-Serien. Was die Frage aufwirft: Warum ist dieser eine Lamborghini so viel schneller als die anderen?

Von: **Andrew Cotton**

**D**as GRT-Grasser-Team siegte auch beim zweiten Lauf zum Endurance Cup der Blancpain GT-Serie in Silverstone – es ist schon der dritte Sieg im vierten Rennen, denn der Top-Lamborghini von Grasser gewann auch beim Saisonstart des Endurance Cup in Monza sowie beim zweiten Lauf zum Sprint Cup in Brands Hatch.

Doch diesmal war es ein enger Sieg: Andrea Caldarelli, Christian Engelhart und Mirko Bortolotti siegten mit drei Zehntelsekunden

Vorsprung auf den HTP-Mercedes von Maximilian Buhk, Jimmy Eriksson und Franck Perera. Auch der drittplatzierte Benz des AKKA-ASP-Teams von Michael Meadows, Edoardo Mortara und Raffaele Marciello lag im Ziel nur drei Sekunden zurück. Der GRT-Lamborghini ging von Platz 2 aus ins Rennen, obwohl er im Qualifying nur einen frischen Satz Pirelli-Reifen verwendete, und Startfahrer Mirko Bortolotti konnte sich sofort in der ersten Kurve die Führung schnappen.

## Pech in den Gelbphasen

Zweimal konnte Bortolotti im ersten Stint einen Vorsprung von über fünf Sekunden herausfahren – doch zweimal vernichteten Gelbphasen das Zeitpolster: Nach 25 Minuten hatte Bortolotti 5,7 Sekunden Vorsprung, als ein gestrandeter McLaren das Safety Car ausrücken ließ. Kurz vor der ersten Rennstunde löste ein heftiger Unfall von Jonny Kane im McLaren die zweiten Gelbphase aus – da hatte Bortolotti schon wieder 6,7 Sekunden Vorsprung.

## SHOWDOWN IN SILVERSTONE: IM FINALE BOTEN MAXIMILIAN BUHK UND CHRISTIAN ENGELHART RENNSPORT AUF TOP-NIVEAU.

Diese zweite Gelbphase hätte das Grasser-Team fast auf dem falschen Fuß erwischt, denn Mercedes-Pilot Edoardo Mortara wurde von seinem Team in letzter Sekunde an die Box beordert, während das GRT-Team erst eine Runde später reinkam – prompt lag man beim Restart nur noch auf Platz 2. Im kompletten zweiten Stint biss sich Andrea Caldarelli die Zähne am führenden Mercedes von Michael Meadows aus, kam aber nicht vorbei.

Der zweite und letzte Stopp brachte die Entscheidung: Das Grasser-Team war hier minimal

schneller als die beiden Mercedes-Mannschaften AKKA ASP und HTP und übernahm beim Stopp abermals die Führung.

Die finale Rennstunde bot großartigen Sport: Christian Engelhart konnte sich im Huracán GT3 zunächst leicht absetzen, Maximilian Buhk hatte zu Beginn auf Platz 3 leichte Reifenprobleme, machte aber im letzten Drittel des Stints Attacke und überholte den Markenkollegen Raffaele Marciello für Platz 2.

Elf Runden vor Schluss hatte Buhk einen Rückstand von 3,5 Sekunden auf Engelhart, doch der 25-Jährige aus Reinbek fuhr diese Lücke wieder zu, sodass es in den Schlussminuten zu einem echten Showdown zwischen den beiden deutschen Piloten kam.

Weil Engelhart mehrfach im dichten Verkehr – in Silverstone standen 54 GT3-Wagen am Start – aufgehalten wurde, hätte es vielleicht auch Chancen gegeben zu überholen. Doch Buhk wollte aufgrund der Meisterschaftssituation kein zu großes Risiko eingehen und verzichtete auf



Das HTP-Team holte im Finale noch Platz 2 – selbst ein Sieg war möglich



Endlich mal ein Erfolgserlebnis für Rowe Racing: Platz 7 in Silverstone

eine rabiate Attacke: „Ich wollte kein idiotisches Risiko eingehen, denn wir müssen immer die Meisterschaft im Auge behalten. Zu Beginn meines Schlusstints hatte ich leichte Reifenprobleme, besonders hinten links, daher habe ich etwas Dampf rausgenommen. Die Reifen haben sich erholt, und mit sinkender Benzinlast kam die Balance im AMG GT3 zurück, sodass ich am Ende wieder attackieren konnte.“

Lamborghini-Pilot Engelhart war doch leicht überrascht über die Pace des Mercedes AMG GT3: „Ich hatte nicht den Eindruck, dass wir am Ende des Rennens Performance verloren haben, ergo muss Mercedes am Schluss etwas zugelegt haben. Dazu hatte ich alle Hände voll zu tun, um den Verkehr gut zu meistern.“

Denn vor dem Rennen hatte es die klare Ansage der Rennleitung an die Profi-Piloten gegeben, bei den Überwindungen vorsichtig, fair und sauber vorzugehen – sonst hätten Strafen gedroht. „Wir als Profi-Piloten haben nun alle Angst davor, Strafen zu kassieren“, sagte Mercedes-Pilot Meadows. „Also müssen wir auf den richtigen Moment warten, wenn uns die Amateure vorbeilassen.“

### Warum dominiert Grasser?

Immer dann, wenn ein GT3-Auto dominiert, werden die Rufe nach einer neuen BoP-Einstufung laut. So ist es auch diesmal, besonders weil das Grasser-Lambo-Team auf drei völlig unterschiedlichen Streckentypen – hohe Topspeeds in Monza, enge Kurven in Brands Hatch und lange Highspeed-

**»ICH WOLLTE KEIN IDIOTISCHES RISIKO EINGEHEN – WIR HABEN DEN TITEL IM AUGE.«**

Mercedes-Pilot Maxi Buhk

Kurven in Silverstone – siegen konnte. Andererseits wurde in den bisherigen Rennen zu den Blancpain GT Serien auch offensichtlich, dass nur dieser eine Lamborghini Huracán des Grasser-Teams heraussticht. Was jetzt die Frage aufwirft, warum nur dieses eine Auto so stark ist, zumal Lamborghini (zusammen mit Audi) bei den Vortests noch krasse Reifenprobleme zu beklagen hatte?

Beim GRT-Team verweist man darauf, dass man erst nach den offiziellen Vortests den Schlüssel dafür gefunden habe, um die neuen Pirelli-Reifen perfekt zu nutzen. Offenbar liegt der Schlüssel darin, wie man die Reifen behandelt: Einige Teams wärmen sie mit niedriger Temperatur vor, dafür aber länger, andere Teams erhitzen sie stärker, aber kürzer.

Je nachdem, welche Systematik man verwendet, hat man Vorteile über eine Runde – oder über einen Stint. Vielleicht mixt das GRT-Team die Systeme aber auch – für den einen Satz, den sie im Qualifying verwenden, und für die drei Sätze, die im Rennen zum Einsatz kommen. Doch das ist Spekulation. Fakt ist: Nur ein Lamborghini-Team macht im Moment offenbar alles richtig. ■

## BLANCPAIN GT ENDURANCE CUP, 2. LAUF IN SILVERSTONE

Länge der Strecke: 5,901 Kilometer; Rennstrecke: 83 Runden = 489,783 Kilometer  
Pole-Position: 1.59,072 min (#88 AKKA-ASP-Mercedes AMG GT3, Dani Juncadella)  
Schnellste Runde: 2.00,906 min (#63 GRT-Grasser-Lamborghini-Huracán GT3, Mirko Bortolotti)

1. #63 Engelhart/Caldarelli/Bortolotti	GRT Grasser Racing	Lamborghini Huracán GT3	3:02.00,635 h
2. #84 Buhk/Perera/Eriksson	HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 0,344 sec
3. #90 Meadows/Mortara/Marciello	AKKA ASP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 3,072 sec
4. #72 Shaytar/Molina/Rigon	SMP Racing	Ferrari 488 GT3	+ 5,871 sec
5. #8 Abril/Soucek/Soulet	Bentley Team M-Sport	Bentley Continental GT3	+ 28,330 sec
6. #50 Lathouras/Rugolo/Pier Guidi	AF Corse Racing	Ferrari 488 GT3	+ 35,713 sec
7. #99 Sims/Martin/Eng	Rowe Racing	BMW M6 GT3	+ 36,898 sec
8. #42 Parente/Webb/Williamson	Strakka Racing	McLaren 650 S GT3	+ 44,743 sec
9. #7 Smith/Jarvis/Kane	Bentley Team M-Sport	Bentley Continental GT3	+ 1.07,204 min
10. #14 Frey/Ortelli/Costa	Emil Frey Jaguar Racing	Frey-Jaguar G3	+ 1.07,620 min
11. #88 Vautier/Serralles/Juncadella	AKKA ASP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 1.15,068 min
12. #114 Hirschi/Seefried/Klien	Emil Frey Jaguar Racing	Frey-Jaguar G3	+ 1.18,209 min
13. #17 Leonard/Green/Dennis	Team WRT	Audi R8 LMS	+ 1.21,123 min
14. #27 Pohler/Yacaman/Crestani	Orange 1 Team Lazarus	Lamborghini Huracán GT3	+ 1.21,740 min
15. #12 Gattuso/Beretta/Piccini	Ombra Racing	Lamborghini Huracán GT3	+ 1.21,828 min
16. #23 Ordonez/Chiyo/Buncombe	Motul Team RJN Nissan	Nissan GT-R Nismo GT3	+ 1.27,261 min
17. #19 Perez Companc/Siedler/Giammaria	GRT Grasser Racing	Lamborghini Huracán GT3	+ 1.30,539 min
18. #35 Menzel/Krognes/Jensen	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	+ 1.35,596 min
19. #66 Baguette/Venturini/Mapelli	Attempto Racing	Lamborghini Huracán GT3	+ 1.41,039 min
20. #77 Kodric/Armstutz/Kujala (1. PAM)	Barwell Motorsport	Lamborghini Huracán GT3	+ 1.41,864 min

## PUNKTESTAND FAHRER

1.	Andrea Caldarelli	50
1.	Mirko Bortolotti	50
1.	Christian Engelhart	50
2.	Maximilian Buhk	33
2.	Franck Perera	33
2.	Jimmy Eriksson	33
3.	Alessandro Pier Guidi	27
3.	Michele Rugolo	27
3.	Pasin Lathouras	27

## PUNKTESTAND TEAMS

1.	GRT Grasser Team	50
2.	HTP Motorsport	33
3.	AF Corse	27
4.	SMP Racing	24
5.	Bentley-Team M-Sport	20
6.	AKKA ASP	16
7.	Oman Racing	8
8.	Strakka Racing	8
9.	Rowe Racing	6
10.	Kessel Racing	6

Sportwagen-WM / LMP1-Klasse

# Rätsel Toyota-Performance

Toyota erfüllte sein Soll beim zweiten WM-Lauf in Spa und holte den Doppelsieg. Doch zwischen den beiden TS050 Hybrid mit High-Downforce-Paket gab es klare Unterschiede bei der Performance. Die Frage lautet: Warum?

Von: **Marcus Schurig**

**R**ückblende zum zweiten Lauf der Sportwagen-WM in Spa, dem letzten Aufgalopp vor Le Mans: Toyota holte mit den beiden für die volle WM-Saison genannten Fahrzeugen mit dem Aero-Kit für viel Abtrieb einen klaren Doppelsieg. Weniger klar war jedoch, warum die Unterschiede beim Speed zwischen dem siegreichen Toyota von Kazuki Nakajima, Anthony Davidson und Sébastien Buemi und dem zweitplatzierten LMP1-Auto von Kamui Kobayashi und Mike Conway so groß waren: Der zweitplatzierte Toyota war deut-

lich schneller und verlor das Rennen nur, weil man in zwei Gelbphasen eine Minute einbüßte.

Motorsport aktuell hatte bereits berichtet, dass das zweitplatzierte Auto nach dem Unfall von Silverstone komplett neu aufgebaut wurde – und dabei auch einen neuen Motor erhielt. Wobei am Rennwochenende unklar blieb, ob es sich nur um ein

frisches Triebwerk handelte – oder doch um ein Upgrade.

Mittlerweile ist klar, dass wohl die Motorleistung den Unterschied machte: „Uns fehlten ab dem ersten Training sechs bis sieben Zehntel auf das Schwesterauto“, so Anthony Davidson. Allein von der Haarnadel in La Source bis ans Ende der Kemmelgeraden verlor das siegreiche

Auto volle fünf Zehntel – und hier entscheidet die Leistung.

Das scheint die These zu stützen, dass beim zweitplatzierten Toyota in Spa eventuell doch ein technisches Update beim Motor oder eine stark optimierte Motorsteuerung zum Einsatz kam. Was die Frage aufwirft: Was hat Toyota für Le Mans noch in der Hinterhand? ■



Das Performance-Delta zwischen den Top-Toyota mit den Startnummern #7 und #8 war in Spa unübersehbar

GT3-Rennsport / Blancpain GT-Serien

## Teams fordern mehr Sicherheit im GT3-Sport

Nach mehreren Kollisionen in den Einführungsrounds sowie einem schweren Startcrash in Monza fordern die GT3-Teams aus den Blancpain GT-Serien eine Verbesserung bei der Sicherheit und der Kommunikation.

Von: **Andrew Cotton**

**D**er Startcrash beim zweiten Lauf zum Endurance Cup in Monza, bei dem nahezu zehn GT3-Autos eliminiert wurden, war allen GT3-Teams noch frisch in Erinnerung, als es beim zweiten Lauf in Silverstone abermals zu sicherheitsrelevanten Vorkommnissen kam: In der Schlussphase des Zeittrainings von Silverstone sorgte ein

harmloser Dreher für eine rote Flagge, just in dem Moment, als alle Teams auf ihrer fliegenden Runde waren. Noch ärger kam es im Rennen: Wegen mehrerer Berührungen im Feld rief die Rennleitung eine zweite Einführungsrunde aus, was viele Teams auf dem falschen Fuß erwischte. Ein Opfer: Der von der Pole-Position gestartete Mercedes AMG GT3 von Tristan Vautier kassierte eine einminütige Stop & Go-Strafe sowie Verwarnungen für den Fehlstart und eine Kollision.

Ein weiterer Fauxpas passierte der Rennleitung, als sie in den letzten Minuten die verbleibende Rennzeit falsch berechnete und die weiße Flagge für die letzte Rennrunde anzeigte – doch gefahren wurden dann letztlich noch zwei weitere Rennrunden.

Jetzt gehen die Teams auf die Barrikaden und fordern Anpassungen beim Sicherheitssystem:

Sie wollen, dass in Zukunft alle GT3-Autos mit Alarmlampen für gelbe, blaue und rote Flaggen bestückt werden – so wie heute bereits in der Sportwagen-WM üblich. Zweitens fordern die Teams die Einrichtung einer Hotline vom Renndirektor zu allen

Fahrzeugen, sodass bei roten Flaggen oder Startabbrüchen die Fahrer direkt und sofort informiert werden können. „Die Systeme sind da und funktionieren, also sollte man sie auch in den Blancpain GT-Serien einsetzen“, erklärte ein GT3-Teamchef. ■



Der Startcrash beim zweiten Endurance-Lauf in Monza sorgte für viel Kritik

## Benzinmenge als Teil der BoP – oder nicht?

In der GTE-Klasse sind sich die Hersteller weiter uneins: Beim WM-Lauf in Spa gab es Anpassungen bei der Benzinmenge, doch die wurden nicht als BoP deklariert – obwohl sie es eigentlich sind.

Die WM-Macher haben die Welt mit einem neuen BoP-System für die GTE-Klasse beglückt: 2017 soll der Computer – oder präziser: clever ausgetüfelte Algorithmen – die Performance der GTE-Autos analysieren und automatisch Anpassungen in den relevanten Bereichen, also bei Gewicht und Leistung, vornehmen. Doch in jeder BoP-Tabelle auf dieser Erde findet sich auch eine Spalte zum Thema Tankmenge und Tank-

restriktoren, und zwar aus gutem Grund: Je mehr Benzin man verballern kann, desto besser die PS-Produktion beim Motor.

Beim zweiten WM-Lauf in Spa passten die Regelhüter die maximale Nachtankmenge in der GTE-Klasse an, pochten aber darauf, dass es nur um die Anpassung der Reichweite ginge – und nicht um die Performance. Die GTE-Hersteller sahen das anders: Cristiano Michelotto, der die Ferrari 488 GTE baut, sprach von einer BoP, auch bei Porsche sah man es so: „Wenn ich dem Fahrer sagen muss, dass er Sprit sparen soll – was ist das außer BoP?“, fragte ein Porsche-Ingenieur. Fakt ist aber auch, dass Ford beim WM-Auftakt in Silverstone die beste Reichweite hatte, und Porsche die schlechteste – das Delta von sieben Litern wurde für Spa exakt ausgeglichen. ■ MCS

## Welche WM-Rennen fallen bis 2020 weg?

Der mögliche Neueinsteiger Peugeot fordert eine drastische Kostenreduzierung in der LMP1-Klasse. Nach Lage der Dinge ist dieses Ziel nur mit weniger WM-Rennen zu erreichen. Doch wo soll die Streichliste ansetzen?

Geht es nach dem WM-Promoter Gérard Neveu, so soll bei der jährlichen ACO-Presskonferenz in Le Mans Mitte Juni das LMP1-Reglement für 2020 verkündet werden – und der Einstieg von Peugeot. Doch alles hängt an den Kosten: Neben massiven Testreduzierungen soll auch die Anzahl der WM-Läufe auf ein Minimum heruntergefahren werden. Im WM-Vertrag zwischen FIA und ACO sind mindes-

tens sechs Rennen auf mindestens drei Kontinenten fixiert.

Bei einer Gesprächsrunde mit Journalisten in Spa hat Gérard Neveu immerhin die heiligen Kühe benannt: Natürlich ist Le Mans gesetzt, ebenso der Lauf am Nürburgring sowie das Rennen in Fuji – was im Umkehrschluss bedeutet, dass eben alle anderen Läufe wackeln könnten. Zwar ist ein Rennen in Amerika gesetzt, doch Austin ist nicht Teil der Zukunftsplanung. An China führt wohl auch kein Weg vorbei.

In Mexiko findet schon 2017 das letzte Rennen in Südamerika statt. Der Lauf in Bahrain steht auf der Streichliste – doch angeblich lockt Kuwait mit einem hohen Startgeld. Und auch Silverstone und Spa könnten rausfallen – nämlich dann, wenn der WM-Saisonstart in Zukunft in Monza stattfinden sollte. ■ MCS

## Fahrerthema bei Toyota?

Vier Wochen vor Le Mans rätselt die LMP1-Szene über die Fahreraufstellung von Toyota: Hinter den beiden Neuzugängen José María López und Yuji Kunimoto stehen nach den ersten beiden WM-Läufen berechnete Fragezeichen.

Von: **Marcus Schurig**

Toyota setzt beim 24h-Rennen in Le Mans erstmals drei LMP1-Fahrzeuge ein, was laut Technikdirektor Pascal Vasselon erstens einen echten Kraftakt und zweitens auch ein finanzielles Risiko darstellt. Jetzt steht plötzlich die Wettbewerbsfähigkeit des Drei-Wagen-Teams aus Köln in Frage – wegen der Piloten. Neuzugang José María López crashte nach drei Rennrunden in Silverstone bei einsetzendem Nieselregen und zog sich dabei Frakturen im Lendenwirbelbereich zu, was ihn für den

zweiten WM-Lauf in Spa schachtmatt setzte. Damit geht der Argentinier ohne jede Rennerfahrung nach Le Mans. In Interviews hat López bereits angedeutet, dass er für Le Mans eventuell auf das dritte Auto wechseln könnte.

Doch auch hier gibt es nach Spa deutliche Zweifel an der Konkurrenzfähigkeit: Der junge japanische Nachwuchspilot Yuji Kunimoto, der sich das dritte LMP1-Auto mit den Routiniers Stéphane Sarrazin und Nicolas Lapierre teilen soll, hatte in Belgien Mühe, das Tempo in der LMP1-Klasse mitzugehen.

Aus Teamkreisen war schon zu hören, dass Kunimoto in Le Mans unter Umständen nur am Tag zum Einsatz kommt, aber nicht in der Nacht. Wenn López für Le Mans nicht auf das dritte Auto wechseln sollte, hat das TMG-Werksteam aus Köln bei gleich zwei Fahrerpaarungen jeweils ein größeres Fragezeichen an Bord – in einer Saison, wo sich Porsche und Toyota nach bisherigem Kenntnisstand als nahezu ebenbürtig erwiesen haben.

Guter Rat ist teuer, denn der offizielle Toyota-Reservefahrer für Le Mans ist Ryo Hirakawa, dessen Erfahrung im LMP1-Sport kaum besser ist als bei Kunimoto oder López. Die Frage lautet, ob

Toyota sein Fahreraufgebot für Le Mans noch mal überdenkt. Insider sagen nein, denn schnelle und erfahrene LMP1-Piloten – zum Beispiel von Audi – stehen nicht mehr zur Verfügung. ■



Toyota-Neuzugang Yuji Kunimoto war beim Spa-Rennen keine Offenbarung



ROESLER

Mit der kniffligen Rallye Portugal kehrt die Rallye-WM nach Europa zurück. Auch wenn Citroën und Toyota jeweils einen weiteren Werkswagen an den Start bringen, Sébastien Ogier hat nur ein Ziel: Mit einem neu aufgebauten Ford Fiesta WRC will der Reifenflüsterer seine Tabellenführung weiter ausbauen.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**em kommenden Wochenende kommt eine große Bedeutung zu, bildet doch die Rallye Portugal den Auftakt zu vier aufeinanderfolgenden Schotterläufen. Verständlich, dass sich die Hersteller in den vergangenen Wochen hier die Türklippen in die Hand gaben, um ihre Gerätschaften zu testen.

Nirgends ist es schwieriger, den richtigen Rhythmus zu finden, als auf den Schotterstrecken

rund um Porto. Die am Donnerstagabend mit einem kurzen Aufgalopp beginnende Wettfahrt über 119 Wertungsprüfungen mit 349,17 WP-Kilometern hat zwei Gesichter: Ist es trocken, bietet die harte Lehmoberfläche unter einer feinen Sandschicht viel Grip und fordert kräftig Gummi. Regnet es, wird der Boden weich und bietet kaum Haftung. Letzteres könnte Reifenflüsterer Sébastien Ogier, der als Tabellenführer den Straßenkehrer geben muss, in die Karten spielen. Der M-Sport-Pilot, der 2010 in Portugal seinen ersten WM-Sieg feierte und dort drei weitere Male triumphierte, peilt seinen zweiten Saisonsieg an. Vom Team bekommt er ein komplett neues Chassis, seine Werkskollegen Ott Tänak und Elfyns Evans profitieren von neuen Komponenten im Antriebsstrang.

Auch die Konkurrenz hat aufgerüstet. Toyota bringt erstmals neben Jari-Matti Latvala und Portugal-Debütant Juho Hänninen einen dritten Yaris WRC für Esapekka Lappi an den Start. Citroën reist ebenfalls mit einem zusätzlichen Auto nach Porto.



Kris Meeke hat wieder gute Karten

Neben Kris Meeke, der wie im Vorjahr erneut von seiner günstigen Startposition profitieren könnte, sind Craig Breen, Stéphane Lefebvre und erstmals nach sechs Monaten Teampatron Khalid Al-Qassimi mit von der Partie. Hyundai hält mit seinem bekannten Trio Thierry Neuville, Dani Sordo und Hayden Paddon dagegen.

14 aktuelle WRC bilden die Spitze des insgesamt 65 Teilnehmer zählenden WM-Feldes. Hinter drei Vorjahres-WRC mit Martin Prokop (Ford), Valeriy Gorban (Mini) und Jean-Michel Raoux (DS) folgt das mit 20 eingeschriebenen Startern ebenfalls bestbesetzte WRC2-Feld (siehe Nachrichtenspalte) der Saison. ■

## NACHRICHTEN

### PADDON VORAB MIT NEUEM BEIFAHNER

Ursprünglich war der Wechsel an der Seite von Hayden Paddon für den Sommer geplant. Stamm-Co. John Kennard wollte noch die Rallye Finnland bestreiten, ehe er zurücktritt. Doch in Argentinien soll eine alte Hüftverletzung des 58-Jährigen wieder aufgetreten sein, und die Ärzten rieten zur Pause. Deshalb wird der Brite Sebastian Marshall schon in Portugal auf dem heißen Sitz im Werks-Hyundai i20 WRC Platz nehmen.

### WRC2 MIT 20 TEAMS UND ALLEN R5-MODELLEN

Die Rallye Portugal ist der erste von drei Pflichtläufen in der WRC2. Dementsprechend stark ist das Feld besetzt. Das in allen bisherigen Saisonläufen siegreiche Skoda-Werksduo mit Pontus Tidemand und Ex-VW-Werkspilot Andreas Mikkelsen trifft auf 18 Wettbewerber. Ganz oben auf der Liste der Jäger: die M-Sport-Fahrer Eric Camilli und Teemu Suninen. Mindestens vier weitere Ford-Markenkollegen starten beim großen Prestigekampf mit der nochmals leistungsstärkeren Evo2-Version des Fiesta R5. Emil Bergkvist und Johan Rossel sind die Speerspitzen eines Citroën-Quartetts. Ein Peugeot 208 T16 (Lukasz Pieniazek) sowie ein Hyundai i20 R5 (Fabio Andolfi) sorgen dafür, dass alle bisher homologierten R5-Modelle am Start stehen.

### HOLZER STELLT SEINEN OPEL CORSA R5 VOR

Kaum deutet sich an, dass künftig auch die Opel-Motorsportaktivitäten von der PSA-Gruppe gesteuert werden, tritt der langjährige Opel-Rallyeentwicklungspartner Holzer die Flucht nach vorne an. In Portugal präsentieren die Augsburgers nun erstmals ihren schon im Sommer 2016 fertiggestellten, über eine interne Präsentation in Rüsselsheim aber nicht hinausgekommenen Opel Corsa R5 der Öffentlichkeit.

Rallye Dakar

## Peugeot droht mit Rückzug

Die Rallye Dakar wird 40 – und steckt in der Krise. Nicht nur viele Privatteams stöhnen, auch Dreifachsieger Peugeot hält sich bedeckt, ob man bei der kommenden Jubiläumsgabe antritt.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie Jubiläumssause steht: Die 40. Rallye Dakar, gleichzeitig die zehnte in Südamerika, führt vom 6. bis 20. Januar 2018 von Peru über Bolivien nach Argentinien. Vor allem die extremen Höhen von über 4000 Metern in Bolivien schrecken viele Privatteams ab. Die Folge: 2017 war die Teilnehmerzahl mit 73 Autos so niedrig wie noch nie. Bei der Südamerika-Premiere 2009 war das Feld noch mehr als doppelt so stark. Eine Trendwende scheint nicht in Sicht, die 2017er-Ausgabe mit schweren Regenfällen in Bolivien geriet zur Anti-Werbung. Von den 4100 Wertungskilometern wurde über ein Drittel abgesagt. Das könnte auch der Jubiläumsgabe blühen.

Unter den Topteams brennt derweil die Luft. Bei der FIA arbeitet man an tiefgreifenden Änderungen des Reglements. Deren Ziel: die ursprünglich nur für Amateure gedachten Buggys, zu denen der siegreiche Werks-Peugeot 3008 DKR zählt, einzubremsen. „Sollte das von der Cross-Country-Kommission vorgelegte Konzept so vom Weltrat verabschiedet werden, sind wir raus. Wir starten nur, wenn wir auch eine Chance haben, zu gewinnen“, stellt Peugeot-Sportchef Bruno Famin klar und droht damit offen mit Rückzug. Konzernchef Carlos Tavares denkt derweil laut über eine Rückkehr in die Sportwagen-WM nach. Beide Projekte parallel dürften kaum ins Budget passen. Zudem laufen die

Dreijahresverträge des Werks-Trios Carlos Sainz, Cyril Despres und Stéphane Peterhansel aus. Nur Sébastien Loeb steht bisher auch für 2018 auf der Gehaltsliste.

Mit Rückzug zu drohen ist für X-raid-Teamchef Sven Quandt schlechter Stil. „Im Sand ist der zweiradgetriebene Peugeot bis zu 1,5 Sekunden pro Kilometer, offroad gar drei Sekunden schneller als die Allrader von Mini oder Toyota. Selbst wenn sich das Reglement ändert, werden wir weiter an einem eigenen Buggy arbeiten“, so der Hesse und appelliert an den Sportsgeist der Franzosen: „Der Stärkere sollte bereit sein, etwas abzugeben, gerade wenn er so dominiert wie zuletzt Peugeot.“ ■



Peugeot ist mit einem Buggy-Verbot in Südamerika nicht einverstanden

Rallye-DM

## Strafe für Meister – Peugeot bleibt

Führungswechsel in Deutscher Rallye Meisterschaft (DRM). Der DMSB nimmt Skoda-Pilot Fabian Kreim die Punkte für den Sieg in Hessen und verdonnert ihn und Beifahrer Frank Christian zu einer Geldstrafe von 5000 Euro.

Von: **Michael Heimrich**

**F**ür ihr Fehlverhalten bei der Rallye Vogelsberg wurden Fabian Kreim und Beifahrer Frank Christian vor dem DMSB-Sportgericht zu einer Geldstrafe von 5000 Euro verdonnert. Bei der Anhörung zeigten sich Kreim und Christian einsichtig, bekommen aber dennoch die Punkte für den Sieg abgezogen.

Damit fallen sie auf Rang fünf in der Tabelle zurück, vor ihnen liegen René Mandel und Chris Brugger (beide Ford).

Unterdessen gibt es Entwarnung im Lager von Peugeot. Obwohl Riedemann-Ersatzmann Phillip Knof bei der Rallye Sulingen für viel Blechschaden sorgte, wird das Einsatzteam ROMO

rechtzeitig für die Sachsen-Rallye (26. bis 27. Mai) den 208 T16 wiederaufbauen. Bei Redaktionsschluss war noch offen, wer hinter dem Steuer sitzen wird. Knof soll erst wieder zum Einsatz kommen, wenn sichergestellt ist, dass der Youngster genügend Testmöglichkeiten im Vorfeld eines DRM-Laufs bekommt. ■



Frank Christian und Fabian Kreim sind die Tabellenführung los

### KOMMENTAR

#### KOMMT WIEDER RUNTER!

Das tut weh. 5000 Euro Strafe und vor allem Punkte weg, das ist die Entscheidung des DMSB-Gerichts gegen die deutschen Rallyemeister Fabian Kreim und Frank Christian. Das Urteil wegen unterlassener Hilfeleistung nach dem schweren Unfall von Christian Riedemann war noch gar nicht gesprochen, da waren die Delinquenten schon verurteilt. Wie so oft ging es in sozialen Netzwerken und Foren rund. Von Arroganz bis Charakterlosigkeit reichen die Vorwürfe, das Strafmaß wünscht sich mancher auf Lizenzentzug bis zum Jahresende hochgesetzt. Kommen wir mal wieder runter. Ja, Kreim und Christian hätten anhalten und nach dem Rechten sehen müssen. Jetzt die große Moralkeule zu schwingen, ist aber völlig überzogen. Da sind zwei junge Menschen, deren Beruf es ist, möglichst schnell von A nach B zu fahren. Sie hatten wenige Sekunden Zeit, um die Situation einzuschätzen, und sie haben die falsche Entscheidung getroffen. Die konnten sie wenige Sekunden später auch nicht mehr ändern, oder hätten sie als Geisterfahrer zur Unfallstelle zurückkehren sollen? Will jemand ernsthaft unterstellen, für eine Bestzeit würden die Skoda-Junioren ihre Kollegen im Straßengraben verrecken lassen? Niemand ist gestorben, und es gab durch das Fehlverhalten keinerlei negative Konsequenzen für die Verunfallten. Natürlich ist es wichtig und richtig, dass der Verband den Fall untersucht und das Gericht ein Urteil gesprochen hat, das angemessen ist. Die Betroffenen hatten ihren Fehler schnell eingesehen. Es wäre schön, wenn der Anstand, den die Moralisten im Netz so gern von anderen fordern, auch bei ihnen selbst Einzugs hielte.



**Markus Stier**  
Leiter  
Rallyesport



Hochamt: Zwischen Block-Sekundant Forest Duplessis und Peugeot-Teamchef Kenneth Hansen gilt es, Timo Scheider durchs Qualifying zu dirigieren

# „Joker, Timo, Joker“

Beim Heimspiel der Rallycross-WM in Hockenheim konnte Timo Scheider auf besondere Unterstützung bauen. Für einmal stellte die MSA-Redaktion dem RX-Rookie seinen redseligsten Mitarbeiter als „Spotter“ zur Seite. Ein Erfahrungsbericht von der vordersten Front der Wilde Reiter GmbH.

Von: **Reiner Kuhn**

**T**imo Scheider gilt als cooler Hund – und passt damit perfekt zu den weltbesten Rallycross-Haudegen. Mit breiter Brust reiste der 38-jährige RX-Rookie zum weltmeisterlichen Heimspiel nach Hockenheim. Verständlich, schaffte es der zweimalige DTM-Champion

in der noch jungen Saison als bisher einziger Nicht-Werkspilot, in ein Finale einzuziehen und gleich noch aufs Podium zu stürmen. Nichts anderes ist auch das Ziel im badischen Motodrom. Sein Handicap: Im Gegensatz zur etablierten Konkurrenz ist die 1,24 Kilometer lange und zu 40 Prozent geschotterte Piste für ihn Neuland. Zudem willigte er vor seinem furiosen Auftritt beim Saisonauftakt in Barcelona ein, in Hockenheim den Autor dieser Zeilen als seinen „Spotter“ mit ins Boot zu holen. Und hat Wort gehalten.

Also rein in die Teamklamotten des MJP Racing Team Austria, das Headset auf den Kopf und rauf auf den Spotters Tower – ein zweistöckiger Bus, von dem man nahezu die ganze Strecke überblicken kann. Im freien Training drehen die RX-Akteure erst einmal alleine ihre Runden. Die Fahrer suchen nach der schnellsten Linie und entern mit ihren knapp

600 PS starken Allradbiester zwi-schendurch die sogenannte Joker-Lap. Diese etwas langsamere Streckenvariante, die in allen Einzelläufen mindestens einmal durchfahren werden muss, würzt das eh schon wilde Treiben zusätzlich an. Besser noch: Der Zeitpunkt zum „Jokern“ gilt als das Strategieelement im Highspeed-Schachspiel der Rallycrosser.

## Copilot auf dem Turm

Auf dem Turm tummeln sich bekannte neben unbekanntem Gesichter. Kenneth Hansen, seines Zeichens 14-maliger Europameister und Teamchef der Werkstruppe von Peugeot Hansen, spottet für Sohn Timmy, Gattin Susan Hansen übernimmt meist den zweiten Filius Kevin. Petter Solberg hört auf die Ansagen seiner Frau Pernilla. Die erklärt: „Der Spotter ist am ehesten mit einem Copiloten zu vergleichen, nur dass dieser nicht im Auto sitzt.“ Besser so. Bei Beschleunigungs-

kräften von 1,9 g fällt es schon manchem Fahrer schwer, einen kühlen Kopf zu bewahren. Florian Modlinger, bei Audi Sport seit dieser Saison Technischer Direktor der DTM und nebenbei Spotter bei Weltmeister Mattias Ekström, beschreibt die Anforderungen an den Ansager so: „Man muss schnell sein im Kopf, schnelle Auffassungsgabe, schnelle Entscheidungen. Das Tolle an dem Job: Man kann über die Strategie viel beeinflussen und als Einzelperson den Unterschied machen.“ Irgendwie mein Ding.

Erste Lektion im Freien Training: Alle sprechen Englisch. „Sonst würde ich meinen schwedischen Spotter Eric Färén nicht verstehen“, scherzt Sébastien Loeb und erklärt: „Die Infos müssen sehr schnell und präzise kommen, englische Wörter sind dafür ideal.“ Mit „joker“, „exit clear“, „tight“, „inside“, „close“ und „push“ wäre der Grundwortschatz abgehakt. Nicht aber die



MCKLEIN

Leistungsdruck: MJP-Privatier Scheider sitzt die Weltelite im Nacken



MCKLEIN

Richtungsweisend: Timo zeigt Spotter Kuhn die geänderte Joker-Lap



MCKLEIN

Gruppendynamik: Weiss, Scheider und Kuhn besprechen Strategien



MCKLEIN

Jagdfieber: Scheider muss jede noch so kleine Lücke zum Überholen nutzen

Strategie. In einer Ecke des Teamzelts kauern MJP-Teammanager Jürgen Weiss, der normalerweise Timo spottet, „unser“ Fahrer und ich zur Besprechung zusammen. Ein Thema: der Umbau der Joker-Lap. Es hat sich gezeigt, dass die schnellsten Akteure bei der Durchfahrt nur 0,3 Sekunden verlieren. Ergo verändert der Veranstalter die Reifenstapel und schon dauert die Extratour eine gute Sekunde länger. Mindestens ebenso wichtig: Auf welchem Startplatz steht Timo im nächsten „Heat“ und wer neben ihm? Denn viel hängt im Rallycross von einem gelungenen Start ab, auch der Zeitpunkt fürs Jokern. Wer vorn ist, kann warten. Im Pulk dagegen ist es besser, jeglichen Verkehr zu vermeiden und ungestört schnelle Runden zu drehen. So weit die Theorie.

### Finten gehören dazu

Denn ab dem ersten von vier Qualifyings stehen all die „Ga-

noven mit ihren geladenen Knarren“ (O-Ton Mattias Ekström) da. Mehr als das Renntempo zählt nun die Platzierung. Punkte müssen her, will man in eines der beiden Semifinale einziehen. Ergo dient der Spotter als zusätzlicher Rückspiegel. „Inside“, „close“ und „block“ helfen dem Fahrer, die Linie zu verteidigen. Und siehe da, mit meinem Chefcoach Jürgen Weiss im Rücken klappt's. In Qualifikation eins gewinnt Timo seinen Lauf vor VW-Werkspilot Petter Solberg und holt als Sechstschnellster aller 22 Teilnehmer 38 Zähler.

Während das MJP-Team Timos Ford Fiesta Supercar den veränderten Streckenbedingungen anpasst, bleibe auch ich auf dem Spotter-Turm und staune. „Timmy, Joker, Joker, Joker“, brüllt Hansen in sein Mikrofon, und Nachbar Martin Ertl lacht. „Eine klassische Finte“, weiß der Spotter von Russen-Rowdy

! Ein Rennfahrer, der über Funk zusätzliche Infos nutzt, ist erstmals im Jahre 1952 in der NASCAR belegt. Anfang der 1980er kleidete sich Eddie Jones wie ein Fan und verhalf Darrell Waltrip als Aufklärer vom obersten Tribünenrand zum NASCAR-Titel. Danach wurde das Spotters im Regelwerk klar definiert.

Timur Timerzyanov. „Wenn Timmy wirklich jokern soll, sagt sein Papa erst ‚Joker‘ und dann den Namen, und nicht umgekehrt. Zudem brüllt er dann nicht so laut, dass alle Konkurrenten es hören.“ Im Q2 wird Timo Neuner. Im Nachhinein ist klar, ich habe ihn wohl eine Runde zu früh in die Joker-Lap beordert und Ekström sowie Timerzyanov konnten durchrutschen. Mit der siebtschnellsten Zeit im Q3 und der fünfschnellsten im Q4 zieht Timo dennoch ins Semifinale ein. Vom Start weg gibt es dort kräftig Haue. Ekström und Timmy Hansen stürmen davon. Die Haudegen Timerzyanov und Ken Block boxen sich an Timo vorbei. Als dieser dagegenhalten will, kommt ihm der US-Youtubestarsprichwörtlich in die Quere. Ein Treffer am Heck und die Servolenkung an Timos Fiesta ist ebenso hin wie der Finaleinzug. Da hilft auch die beste Strategie nichts mehr. ■

# Ekström strauchelt, Kristoffersson siegt

Der Mai hat es in sich. Drei Rallycross-WM-Läufe innerhalb von vier Wochen stehen auf dem Terminplan und im belgischen Mettet gab es nicht nur die gewohnte Show, sondern auch den ersten Volkswagen-Sieg der Saison.

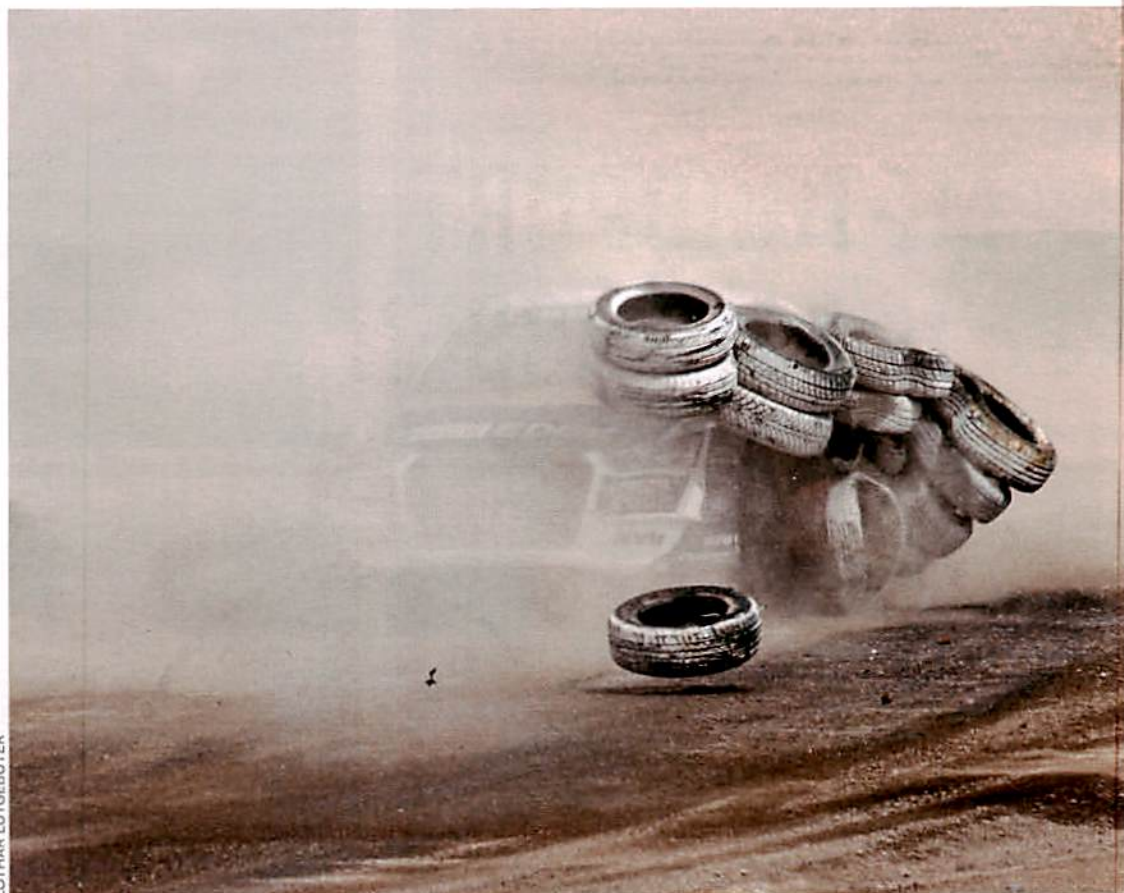
Von: **Sven Kopf**

**W**eltmeister Mattias Ekström (Audi) hatte Großes vor: Er wollte seiner Rallycross-Karriere ein weiteres i-Tüpfelchen hinzufügen und mit dem vierten Sieg in Folge Geschichte schreiben.

Am Samstag war es die Konkurrenz, die für Geschichten sorgte. Petter Solberg holte die erste Bestzeit, gefolgt von seinem Teamkollegen Johan Kristoffersson. Auch im zweiten Qualifikationslauf dominierten die schnellen Volkswagen, diesmal in umgekehrter Reihenfolge: Kristoffersson hatte die Nase ganz knapp vor Solberg. Am Sonntag gab es für Johan Kristoffersson dann kein Halten mehr, mit großem Vorsprung lieferte er zwei weitere beeindruckende Bestzeiten ab und stand damit als Sieger der Qualifikation fest – mit drei Bestzeiten in Folge.

Timmy Hansen und Sébastien Loeb (beide Peugeot) leisteten sich kleinere Patzer und Rangeleien, konnten den VW-Männern aber am ehesten folgen. Die Top-Sechs komplettierten Ken Block und Andreas Bakkerud. Die beiden Ford-Piloten fuhren blitzsaubere Rennen, eckten nirgendwo an und positionierten sich dadurch nach der Quali auf den Plätzen vier und sechs. Damit fehlten die Audis im oberen Viertel der Qualifikationstabelle, denn Ekström, der zunächst das Tempo mitgehen konnte, geriet in Q4 in arge Probleme. Er befand sich plötzlich in einem Sandwich zwischen Solberg und Kristoffersson, wurde eingeklemmt, und als sich das Knäuel schließlich löste, kam ihm auch noch Loeb in die Quere.

Die Finalläufe steckten voller Überraschungen. Im ersten Semifinale gelang Timmy Hansen ein Blitzstart und er schnappte



LOTHAR LOTZGEBOTER

Weltmeister Mattias Ekström standen an diesem Wochenende nicht nur die Gegner im Weg

dem Polesetter Johan Kristoffersson ganz frech den sicher geglaubten Sieg vor der Nase weg. Hinter den beiden kämpften die Privatis aus dem Hause Pucher wie die Löwen. Timo Scheider hatte nicht nur mit den Gegnern zu tun, ihm machte zusätzlich noch ein Plattfuß das Leben schwer. Er wehrte sich nach Kräften und konnte zunächst sogar die Attacken von Toomas Heikkinen (Audi) und Loeb abwehren, doch es sollte fürs Finale nicht reichen.

## Ekström ganz hinten

Im zweiten Semifinale ließen Solberg und Bakkerud nichts anbrennen. Ekströms Mission schien in Gefahr, er wollte es unbedingt ins Finale schaffen. Mit sauberer Fahrt und perfekter Jokerlap schießt der Weltmeister dann tatsächlich noch als Dritter über die Ziellinie, allerdings reichte es nur für die letzte Startreihe im Finale. Dort musste sich Ekström hinten anstellen, während vorn das wilde Leben tobte.

Hansen legte sich mit Solberg an, setzte sich neben ihn und drückte sich sogar noch am Ex-Weltmeister vorbei. Solberg ge-

riet ins Schlingern und konnte den Polo mit viel Mühe abfangen, touchierte dabei aber noch Bakkerud, der daraufhin die Segel streichen musste. Kristoffersson war inzwischen enteilt und feierte seinen ersten Saison-

sieg, der ihn in der Tabelle bis auf drei Punkte an Ekström heranbringt. Dank einer geschlossenen Mannschaftsleistung mit Solbergs drittem Platz ist das Team PSRX VW Schweden in der Teamwertung weit enteilt. ■

## HALBFINALE 1

1.	T. Hansen	Peugeot 208
2.	Kristoffersson	VW Polo GTI
3.	Eriksson	Ford Fiesta
4.	Heikkinen	Audi S1
5.	Scheider	Ford Fiesta
6.	Loeb	Peugeot 208

## HALBFINALE 2

1.	Solberg	VW Polo GTI
2.	Bakkerud	Ford Focus RS
3.	Ekström	Audi S1
4.	Timerzyanov	Ford Fiesta
5.	Grönholm	Ford Fiesta
6.	Block	Ford Focus RS

## FINALE

1.	Kristoffersson	VW Polo GTI
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	Solberg	VW Polo GTI
4.	Ekström	Audi S1
5.	Eriksson	Audi S1
6.	Bakkerud	Ford Focus RS

## WM-STAND FAHRER

1.	Ekström	101 Punkte
2.	Kristoffersson	98
3.	Solberg	87
4.	T. Hansen	72
5.	Loeb	62
6.	Bakkerud	52

## WM-STAND TEAMS

1.	PSRX VW Sweden	185 Punkte
2.	Audi EKS	141
3.	Peugeot-Hansen	134
4.	Ford Hoonigan Racing	91
5.	Ford MJP Racing	82
6.	Ford STARD	49



Kristoffersson feiert den ersten Sieg

**ADAC  
SACHSENRING  
CLASSIC**

**16.-18. JUNI**

# MOTORSPORT ZUM ANFASSEN

Das Motorsporterlebnis mit über 650 Startern und internationalen Motorsportlegenden der 50er bis 90er Jahre.



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

**MOTORRAD  
Classic**

ADAC Sachsen



mdr  
SACHSEN



Motor  
Klassik



# Trotz Handicap: Monteiro weiter auf dem Vormarsch

Mehdi Bennani (Citroën) holte sich im Hauptrennen von Ungarn seinen ersten Saisonsieg. Tiago Monteiro (Honda) baut Tabellenführung abermals aus.

Von: **Michael Bräutigam**

**M**it der erstmaligen Anwendung der Kompensationsgewichte hätte das WTCC-Feld am Hungaroring sein wahres 2017er-Gesicht zeigen sollen. Das funktionierte auch – jedoch nur so richtig bis zum Qualifying. Da setzte sich Rob Huff im Münnich-Citroën

## BUDAPEST, ERÖFFN.-R.

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Tiago Monteiro	22:28.644 min
2. Tom Chilton	+0,768 s
3. Rob Huff	+2,296 s
4. Nestor Girolami	+4,537 s
5. Nick Catsburg	+5,221 s
6. Esteban Guerrieri	+10,308 s
7. Mehdi Bennani	+10,893 s
8. Yann Ehrlacher	+13,183 s
9. Tom Coronel	+21,703 s
10. Aurelien Panis	+37,886 s

## BUDAPEST, HAUPTR.

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Mehdi Bennani	33:21.822 min
2. Nick Catsburg	+0,654 s
3. Tom Chilton	+3,553 s
4. Norbert Michelisz	+7,309 s
5. Tiago Monteiro	+9,532 s
6. Esteban Guerrieri	+10,875 s
7. Thed Björk	+11,865 s
8. Yann Ehrlacher	+14,547 s
9. Tom Coronel	+20,783 s
10. Rob Huff	+21,212 s

## STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Tiago Monteiro	123
2. Nick Catsburg	85
3. Tom Chilton	81
4. Thed Björk	77
5. Mehdi Bennani	73
6. Rob Huff	65
7. Esteban Guerrieri	62
8. Norbert Michelisz	62
9. Nestor Girolami	52
10. Tom Coronel	20

durch und holte seine erste Pole-Position der Saison. „Ich wusste, ich hatte das Auto für die Pole-Position. Es dem Team so zurück-zuzahlen, ist fantastisch“, freute sich Huff, der auch seine erste offizielle Pole seit 2012 holte.

Im wahrsten Sinne des Wortes „schwer“ zu kämpfen hatten die mit 80 kg voll beladenen Honda und Volvo (Citroën: 60 kg). Zwischen den beiden Werksteams machte Volvo den stärkeren Eindruck und brachte zwei Autos ins Q3, während WM-Leader Monteiro nur Startplatz 9 ergatterte.

## Huff fängt sich Strafe ein

Dann kam der Renntag und der zeigte wieder einmal: Auch im Motorsport ist alle Theorie grau. Monteiro setzte sich im Eröffnungsrennen dank Reversed Grid von Startplatz 2 direkt an die Spitze und gab den Platz auch nicht mehr her. Damit feierte er seinen zweiten Saisonsieg nach dem im Marrakesch-Hauptrennen. Zusätzlich profitierte der Portugiese von den Missgeschicken diverser Gegner.

Nach der wilden Startphase mit allerlei Kollisionen fiel auch der WM-Zweite Thed Björk mit

einem Reifenschaden erst zurück und kurz danach aus. Das gleiche Schicksal ereilte Lokalheld Norbert Michelisz, der auch beim Heimrennen sein Pech nicht so richtig abschütteln konnte.

Rob Huff ging schadlos aus den Raufereien hervor, schnappte sich im Rennverlauf noch Nestor Girolami für P3 und hatte damit beste Voraussetzungen, aus der Pole im Hauptrennen richtig fette Punkte gutzumachen.

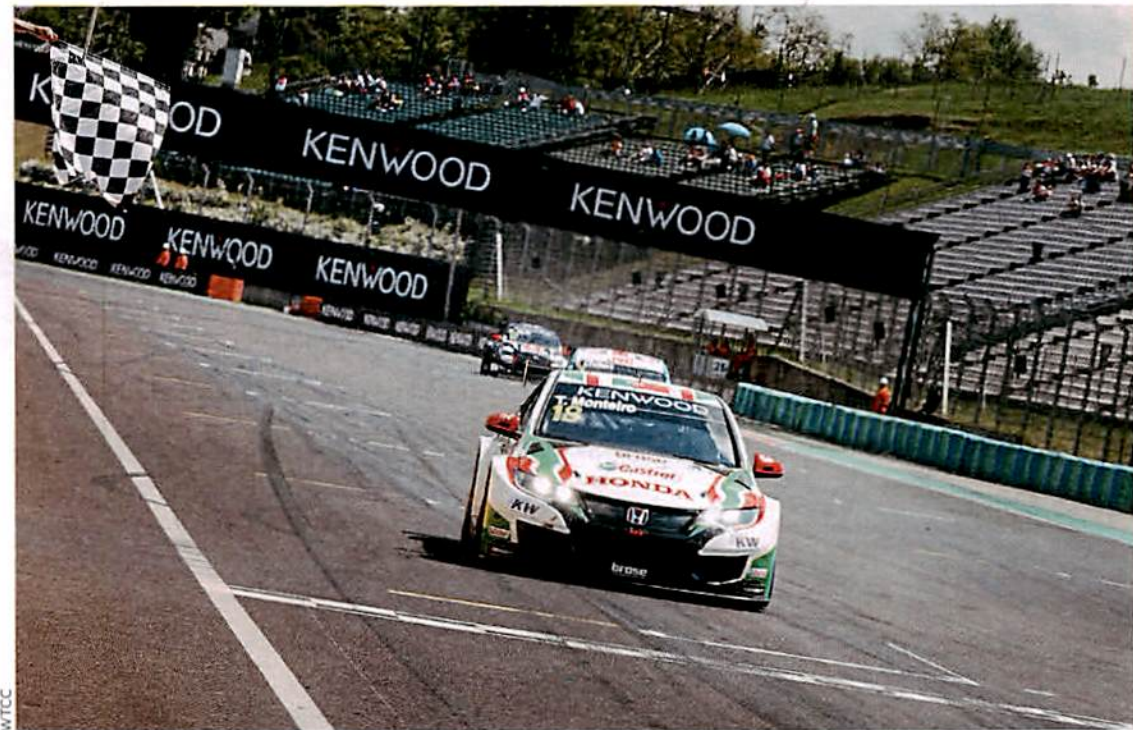
Doch wieder schrieb das Rennen seine eigenen Gesetze. Nach verhaltenem Start konnte Mehdi Bennani die Führung übernehmen und gab diese nicht mehr ab – erster Saisonsieg für den Marokkaner. Huff jedoch wurde auch von den beiden Volvo von Girolami und Nick Catsburg geschluckt. Beim Versuch, direkt den Gegenangriff zu setzen, schob er die beiden „Blauen“ ineinander und wurde mit einer Durchfahrtsstrafe belegt.

Die anschließende Aufholjagd brachte mit Platz 10 immerhin noch einen WM-Punkt, der am Ende ganz entscheidend werden könnte. Was sich in Ungarn zeigte: Gewichtsbereinigt ist der Citroën noch immer das stärkste Auto im

**!** Monteiro hatte in Ungarn beim reinen Speed keine Chance. Doch er ist momentan immer zur richtigen Zeit am richtigen Ort. So baut er die WM-Führung weiter aus.

Feld. Huff hat also immer noch die entsprechende Waffe, um die WM-Krone ein zweites Mal zu erobern.

Aber Leader Monteiro ist momentan immer zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Nach P5 im Hauptrennen liegt er jetzt schon 38 Zähler vor Nick Catsburg als neuem ersten Verfolger. Zwischen P2 und P8 der Tabelle sind es gerade mal 23 Punkte Unterschied. Als Nächstes geht es auf die Nürburgring-Nordschleife. Und beim Münnich-Heimspiel wäre Huffs erster Saisonsieg so passend wie es nur geht. ■



Nutzt momentan auch mit „langsamem“ Material jede Chance auf fette Punkte: Monteiro als Ungarn-Laufsieger

# Colciago fast perfekt – und jetzt voll im Titelrennen



Enges Duell um den Sieg im zweiten Rennen: Comini hält Colciago in Schach und holt seinen zweiten Saisonsieg

Roberto Colciago (Honda) und Stefano Comini (Audi) heißen die Rennsieger in Monza. Die Titelaspiranten kämpften mit hohem (Zusatz-)Gewicht.

Von: **Michael Bräutigam**

**M**onza ist das Heimrennen für Titelverteidiger Stefano Comini. Aus dem heimischen Tessin braucht der Schweizer gerade mal eine Autostunde bis ins Autodromo Nazionale. Nach seinem Sieg in Spa eine Woche zuvor konnte der Audi-Pilot auch durchaus glücklich sein. Doch das erfolgreiche Wochenende in Belgien hatte auch einen Pferdefuß. Der Preis für die meisten Punkte des Wochenendes in Spa: 30 kg Zusatzgewicht. Plus die ohnehin verbauten 45 kg BoP-Gewicht.

So ging Comini mit einem rekordverdächtigen Fahrzeuggewicht von 1360 kg in die Mission, weitere Punkte auf Gesamtleader Jean-Karl Vernay aufzuholen. Der VW-Pilot, um 45 kg leichter unterwegs, rechnete sich aufgrund seines fahrbaren Unter-

satzes nicht viel aus. Der Golf ist höher und hat eine steiler stehende Windschutzscheibe als der technisch praktisch identische Seat Leon. Mit derartigen aerodynamischen Nachteilen konnte Vernay es als einen kleinen Sieg verbuchen, als er seinen Titelrivalen im Qualifying hinter sich ließ. Dass sich beide aber nur auf Platz 7 und 8 wiederfanden, spiegelt die schnelllebige TCR-Welt wider – und auch, wie gut die BoP eigentlich funktioniert.

## Colciago: fast Doppelsieg

In den Top 7 des Qualifyings landeten Autos von sechs verschiedenen Marken. Pole-Setter Vervisch, der nicht durch Erfolgsballast gebremste Teamkollege von Comini, sicherte sich seine erste Pole im Tourenwagen.

Doch den Platz an der Sonne war er nach dem Start ins erste Rennen schnell los. Wie gewohnt zeigten die Honda einen guten Start, sodass die MIRA-Piloten Roberto Colciago und Attila Tassi gleich zu Beginn eine Doppelführung einnehmen konnten. Dahinter gab es ein kleines Chaos, dem unter anderem Opel-Pilot Mato Homola und Comini zum Opfer fielen, während Pepe

Oriola im wiedererstarteten Bamboo-Seat und auch Vernay die großen Profiteure waren. Vernay rutschte nach einem missglückten Angriff von Davit Kajaia auf Vervisch gar bis auf Platz 4 vor.

Comini, der nach der ersten Schikane auf den letzten Platz zurückgefallen war, fuhr noch auf P9 vor und wurde nach einer Zeitstrafe für Ferenc Ficza letztlich auf P8 gewertet. Colciago machte mit seinem zweiten Saisonsieg einen großen Schritt in Richtung der Tabellenspitze.

Im zweiten Durchgang mit Reversed Grid nutzte Comini die Gunst der Stunde und war nach gutem Start schon vor der zweiten Schikane in Führung gegangen. Auf dem Weg zum Sieg wurde es dabei nur noch einmal richtig gefährlich, als Lauf-1-Sieger Colciago wieder vorgefahren war und den Schweizer unter Druck setzte. Doch der hielt mit all seiner Markenpokal- und Tourenwagenerfahrung dagegen und blieb knapp vor dem Italiener. „Gestern war ein sehr schlechter Tag für mich, aber heute war großartig“, freute sich Comini. In der Tabelle liegen Vernay, Colciago und Comini nun um nur 18 Punkte getrennt an der Spitze. ■

## MONZA, 1. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Roberto Colciago	22:14,954 min
2. Attila Tassi	+1,613 s
3. Pepe Oriola	+2,258 s
4. Jean-Karl Vernay	+2,408 s
5. Frédéric Vervisch	+5,881 s
6. Hugo Valente	+8,591 s
7. Mato Homola	+10,686 s
8. Stefano Comini	+13,338 s
9. Dusan Borkovic	+14,005 s
10. Ferenc Ficza	+15,209 s

## MONZA, 2. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Stefano Comini	22:14,501 min
2. Roberto Colciago	+0,170 s
3. Frédéric Vervisch	+1,273 s
4. James Nash	+1,797 s
5. Jean-Karl Vernay	+2,052 s
6. Mato Homola	+2,240 s
7. Davit Kajaia	+2,369 s
8. Pepe Oriola	+2,789 s
9. Attila Tassi	+3,361 s
10. Ferenc Ficza	+3,754 s

## STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Jean-Karl Vernay	113
2. Roberto Colciago	97
3. Stefano Comini	95
4. Attila Tassi	76
5. Pepe Oriola	66
6. Dusan Borkovic	53
7. Davit Kajaia	53
8. Frédéric Vervisch	52
9. James Nash	50
10. Hugo Valente	46

**!** Nach Roberto Colciagos starkem Auftritt in Monza entwickelt sich ein Dreikampf um den Titel. Leader Vernay, Colciago und der Tabellendritte Comini sind nach vier Rennwochenenden um nur 18 Punkte voneinander getrennt.

# DTM Happy Auer beim Saisonauftakt

Mit einem Sieg und Platz 4 gelang Lucas Auer (Mercedes) in Hockenheim ein Auftakt nach Maß. Er hätte auch zweimal auf dem Podest landen können.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er Samstag stand ganz im Zeichen des 22-jährigen Tirolers. Nach der Pole-Position gelang ihm auch im Rennen ein Start/Ziel-Sieg – der perfekte Auftakt. Wenngleich das Rennen zwei Gesichter hatte. Nach dem Start wuchs sein Vorsprung schnell an. Eine kleine Verzögerung beim Boxenstopp und stärker abbauende Reifen im zweiten Stint sorgten am Ende aber noch mal für Spannung, als Timo Glock (BMW) immer näher kam. „Ich wusste, wenn ich Timos erste beiden Angriffe abwehren



Der Mann des Auftakt-Wochenendes: Lucas Auer führt die DTM-Tabelle an

kann, dann gehört der Sieg mir“, zeigte sich Auer abgebrüht wie ein alter Hase.

Auch am Sonntag war ein Podestplatz möglich, doch beim immer stärker werdenden Regen ging das Timing für den Wechsel auf profilierte Pneu in die Hose.

„Nach dem Boxenstopp dachte ich, dass ich Letzter wäre – dabei war ich Vierter. Damit bin ich richtig happy“, so der Österreicher. Was möglich gewesen wäre, zeigte Markenkollege Gary Paffett – er fuhr vom zeitweise letzten Platz noch auf Position 2. ■

## NASCAR

# Truex gefeiert, Almirola verletzt

Martin Truex Jr. (Chevrolet) holte in Kansas seinen zweiten Saisonsieg. Überschattet wurde das 400-Meilen-Rennen von einem schweren Unfall, bei dem Petty-Pilot Aric Almirola verletzt wurde.

Von: **Michael Bräutigam**

**F**ür den Gesundheitszustand des 33-jährigen Cup-Laufsiegers kann jedoch schon Entwarnung gegeben werden. „Nur“ ein gebrochener Wirbel bleibt Almirola als vorübergehendes Überbleibsel aus der heftigen Karambolage. Der Fahrer von Richard Petty Motorsport wurde nach 12 Stunden wieder aus dem Krankenhaus entlassen.

Auslöser für den heftigsten Crash des Rennabends war ein technischer Defekt bei Ford-Markenkollege Joey Logano. Dem platzte wahrscheinlich eine Brems Scheibe, in der Folge räumte er ohne Kontrolle über sein Fahrzeug Danica Patricks Chevrolet

ab, bevor Almirola voll in die beiden Havaristen krachte. „Joey hat mir gegenüber bestätigt, dass etwas kaputtgegangen ist. Mir passiert ständig irgendwas Dummes. Ich hoffe, dass Aric okay ist“, berichtete die niedergeschlagene Patrick, die wie Logano unverletzt blieb.

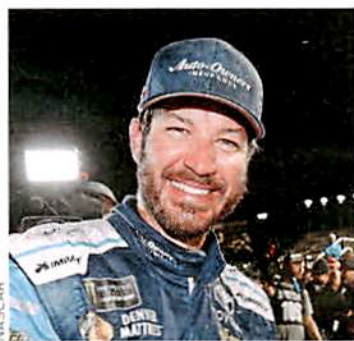
## Blaney verpasst den Sieg

Ein weiterer Ford-Pilot hatte seinen ersten Sieg auf dem Fuß: Ryan Blaney (Wood Brothers) hatte sich seine erste Karriere-Pole gesichert und sammelte bis zum Crash in Runde 199, der eine rund halbstündige Rotphase mit

sich brachte, die meisten Führungsrunden (83). Dazu gewann er die zweite Stage, nachdem Kyle Busch noch den ersten Rennabschnitt gewinnen konnte.

Doch nach dem Restart wurde er von Toyota-Fahrer Truex überrollt, der auch in zwei weiteren Gelbphasen bis zum Fallen der Zielflagge die Nerven behielt und mit 104 Führungsrunden auch dort den Bestwert holte.

Während Truex den zweiten Saisonsieg feierte, lobte Blaney, letztlich P4, sein kleines Team: „Dass wir einige Runden führen und um den Sieg fahren, sagt viel über diese Mannschaft!“ ■



Zweiter Saisonsieg: Martin Truex Jr.

## NASCAR CUP SERIES

Kansas City/Kansas (USA)  
11. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Chevrolet
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Kevin Harvick (USA)	Ford
4.	Ryan Blaney (USA)	Ford
5.	Kyle Busch (USA)	Toyota
6.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
7.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
8.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
9.	Clint Bowyer (USA)	Ford
10.	Trevor Bayne (USA)	Ford

## NACHRICHTEN

### ETCC: SCHREIBER HOLT UNGARN-DOPPELSIEG

Rikli-Honda-Pilot Christjohannes Schreiber war der Mann des Wochenendes am Hungaroring. Schreiber übernahm im ersten Lauf aus der dritten Startposition gleich am Start die Führung und gab diese auch nicht mehr her. Im zweiten Durchgang sah es lange nach einem Sieg für Teamkollege Peter Rikli aus. Doch der Schweizer schmiss den Sieg in der letzten Runde in die Streckenbegrenzung, wodurch der Weg zum Doppelsieg von Landsmann Schreiber frei war. Der baut die EM-Führung weiter aus.

### HYUNDAI: TARQUINI ZU GAST BEI MONZA-RENNEN

Hyundai-TCR-Cheftestfahrer Gabriele Tarquini war vergangenes Wochenende bei der TCR International Series in Monza zu Gast. „Es ist schön, so viele Freunde zu treffen. Aber ich will keine sozialen Kontakte pflegen, sondern bin gekommen, um mir die künftigen Rivalen anzusehen“, so der Italiener, der direkt vom Test in Misano anreiste. „Die Tests laufen geschmeidig und sehr positiv“, berichtete der Ex-WTCC-Champion.

### BTCC: „CHURCH“ IMMER NOCH ZU GEFÄHRLICH?

Bei den Rennen in Thruxton am vorletzten Wochenende war wieder einmal die berühmt-berüchtigte „Church“-Kurve im Fokus der Fahrer. Nach einem Unfall von Dan Lloyd (MG) gab es trotz einiger Umbauten über den letzten Winter Kritik. „Wieso bauen wir nicht einfach Reifen dorthin?“, fragte der Unfallpilot, der heftig in die ungeschützte Leitplanke gekracht war. Die Streckenbetreiber kündigten jedoch weitere Verbesserungen bei der Sicherheit an. Die drei Thruxton-Rennen brachten drei Sieger hervor: Matt Neal (Honda), Rob Collard und Colin Turkington (beide BMW). Tabellenführer bleibt jedoch Toyota-Pilot Tom Ingram.

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# ALLESKÖNNER

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**  
plus **Steckschlüsselsatz sichern!**

**MANNESMANN-Steckschlüsselsatz**  
130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-  
Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer.  
Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff,  
T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätzen,  
7 Innensechskantschlüssel, Hakenschrauber  
und Bit-Adapter, Zuzahlung 1,-€.



BRÜDER  
**MANNESMANN**  
WERKZEUGE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70167 Stuttgart, Besichtigungsst. Stuttgart HRB 4 9029, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann,  
Werner H. Bredt, Michael Rothke, Dr. Michael Rothke, Dr. Michael Rothke, Dr. Michael Rothke, Dr. Michael Rothke, Dr. Michael Rothke,  
Dr. Michael Rothke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als bestmöglicher Unternehmer, AG Hamburg, HRB 99792.

**Ihre Vorteile im Abo:** ■ Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus ■ 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf  
■ Tolles Extra dazu ■ GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Nach einem halben Jahr jederzeit kündbar

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1579509

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 46,75 € zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung. Mein Extra, den MANNESMANN Steckschlüsselsatz, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab 1 GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen. Halbjahrespreise Ausland: 51,-€(A), 75.50Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab eine **GRATIS-Ausgabe**:

IBAN	
BIC	
Geldinstitut	

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

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

Datum	Unterschrift
	X

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

Bremgartenring

# Höllennritt in Bern

Eines der wenigen Überbleibsel der Originalstrecke: Die Tenni-Kurve. Hier starb 1948 der Motorradrennfahrer Omobono Tenni

Der Bremgartenring zählt zu den echten Dinosauriern unter den Rennstrecken. Schnell, tückisch, gefährlich. 1954 fand dort das letzte Rennen statt. Heute ist von der Strecke bei Bern kaum noch etwas übrig geblieben.

Von: **Michael Schmidt**

Die Suche nach dem Bremgartenring ist ein Puzzlespiel. Ohne alte Streckenskizzen und eine genaue Landkarte der Außenbezirke von Bern geht es nicht. Und selbst dann braucht man schon ein gutes Vorstellungsvermögen oder einen erfahrenen Spurensucher wie den ehemaligen Schweizer Formel-1-Reporter Adriano Cimarosti, um die Reste des Bremgartenrings aufzuspüren. Cimarosti kennt die alte GP-Strecke der Schweiz wie seine Westentasche. Und er nimmt uns mit auf eine Runde – die keine Runde mehr ist, denn die Autobahn nach Lausanne durchschneidet den südlichen Teil der Strecke.

Von den einst 7,280 Kilometern Streckenlänge sind in Bruchstücken höchstens noch zwei Kilometer erhalten. Die berühmte Forsthauskurve und der gesamte Start/Ziel-Bereich liegen heute in einem Industriegebiet. Null Anzeichen, dass hier einmal eine riesige Haupttribüne stand und die Rennfahrer zum Teil über Kopfsteinpflaster gefahren sind. Die steile Abfahrt zum Steinbruch ist ein schmales Stück Straße, das in einem Kieswerk endet. Die Ausfahrt aus der von Fotos bekannten Passage mündet in eine Schnellstraße, die gegenüber der ursprünglichen Streckenführung stark verbreitert wurde. Ein paar Meter weiter kommt die Stelle, an der Achille Varzi tödlich verunglückte. Der Italiener stürzte mit seinem Alfa Romeo in einen Graben und wurde von seinem eigenen Auto erschlagen.

### Der Tod von Tenni

Die Jordanrampe ist 63 Jahre nach dem letzten Rennen einem Dorf gewichen. Erst am Ortsausgang kann man wieder die Spur der Strecke rekonstruieren. Jetzt folgt der am besten erhaltene Teil: die beiden Rechtskurven Eymatt und Tenni sowie die folgende, rund 750 Meter lange Gerade. Sie sind

praktisch noch im Originalzustand. Dann verliert sich die Straße in einem schmalen Radweg, der zwar ungefähr der Trasse der Strecke folgt, aber nicht mehr exakt dort ist, wo der Kurs einst verlief. „Ein Jammer, dass man nicht wenigstens das alte Stück Asphalt als Denkmal stehen ließ. Aber für Historie hatte hier keiner etwas übrig“, trauert Cimarosti.

Dieser Teil der Strecke war der schwierigste, weil dort die Strecke vom freien Feld in den Wald zurückführt. Der Licht/Schatten-Wechsel erschwerte die Sicht. Exakt im Scheitelpunkt der Tenni-Kurve wird es dunkel. Im Auslauf des Rechtsbogens befand sich keine Leitplanke, sondern dort standen Bäume. Die Kurve bekam ihren Namen, nachdem der damalige Motorrad-Europa-

meister Omobono Tenni 1948 dort zu Tode gestürzt war. Der Rest der Strecke führt bis zur Forsthauskurve stetig bergauf durch einen finsternen Wald.

### Caracciolas Karriereende

Das Layout zeigt, dass der Kurs nordwestlich von Bern kaum Geraden aufwies. Der Bremgartenring bestand eher aus einer Ansammlung von schnellen Kurven. Er wurde 1931 mit Motorradrennen eröffnet, 1934 kamen Autos dazu. In der Folge gab es pro Jahr nur eine Veranstaltung. Motorräder und Autos trafen sich gemeinsam zum Großen Preis der Schweiz. Das Jahr 1948 verzeichnete mit 111700 Zuschauern einen Publikumsrekord.

Bei den Fahrern war die Strecke wegen der kritischen Sicht, des unebenen Belags, der hohen Geschwindigkeiten und der vielen Bäume am Streckenrand gefürchtet. Rudolf Caracciola hatte im Bremgarten 1952 seinen schwersten Unfall. Der große Vorkriegs-Rennfahrer kam mit seinem Mercedes 300 SL vermutlich wegen eines Bremsdefekts auf der Anfahrt zur Forsthauskurve von der Strecke ab und schlug in drei Bäume ein. Ein komplizierter Oberschenkelbruch beendete seine Karriere.

Caracciola hält mit einer Zeit von 2.32,0 Minuten aus dem Jahr 1937 den Streckenrekord. Der Durchschnitt von 172,4 km/h war für die damaligen Verhältnisse verdammt schnell. Die Zeit wurde bei den fünf Formel-1-Grands-Prix nach dem Krieg nicht mehr unterboten. Juan-Manuel Fangio schaffte 1951 mit 2.35,9 km/h und 168,1 km/h Schnitt die schnellste Formel-1-Runde. Insgesamt fanden zwischen 1950 und 1954 fünf Formel-1-Rennen statt. Vom GP Schweiz 1954 gibt es dank einer Dokumentation von Mercedes gute Filmaufnahmen, die einen Eindruck von der Strecke verschaffen. Sicherheit war ein Fremdwort. „Die Zuschauer standen direkt am Streckenrand“, erinnert sich Cimarosti.

1955 verschwand der Bremgartenring heimlich, still und leise von der Bildfläche. Der GP Schweiz wurde nach dem Unglück von Le Mans mit 82 Toten abgesagt. Wenig später verbot die Schweizer Regierung Rundstreckenrennen im eigenen Land. Mit dem Bau der Autobahn zu Beginn der 70er Jahre verschwand auch schrittweise die Rennstrecke. ■

### DIE SIEGER

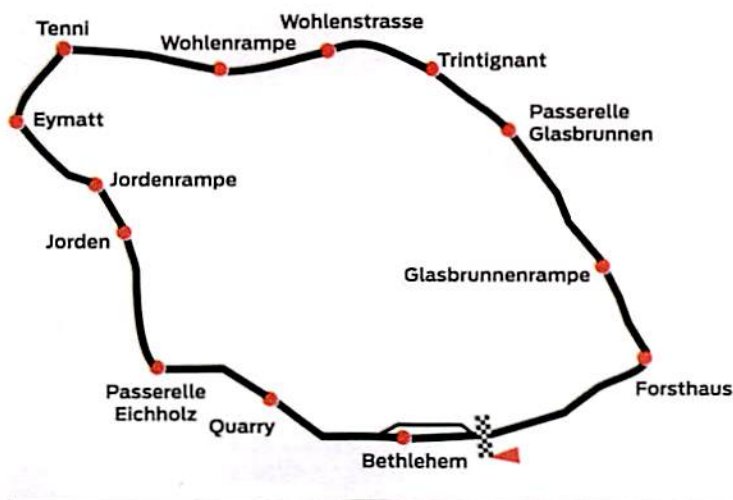
1950	Nino Farina	Alfa Romeo	149,279 km/h
1951	Juan-Manuel Fangio	Alfa Romeo	143,444 km/h
1952	Piero Taruffi	Ferrari	148,990 km/h
1953	Alberto Ascari	Ferrari	156,367 km/h
1954	Juan-Manuel Fangio	Mercedes	159,650 km/h
Rekord	Rudolf Caracciola	Mercedes, 1937	2.32,0 min = 172,446 km/h



Start zum GP Schweiz 1954: Fangio führt vor Gonzalez und Moss

### STRECKENDATEN

Lage:	5 km, nordwestlich von Bern
Länge:	7,280 km
Breite:	8,0 m
Rechtskurven:	13
Linkskurven:	8
Schnellster Teil:	Glasbrunnenrampe
Langsamster Teil:	Forsthauskurve





Nach einer schweren Saison im letzten Jahr ist Dani Pedrosa wieder auf die Siegerstraße zurückgekehrt. Im MSA-Interview spricht der 31-jährige Honda-Werkspilot über die Gründe und Aussichten.

Von: **Imre Paulovits**

**Was hast du am Montag nach deinem Sieg in Jerez getestet?**

Wir haben einiges mit der Elektronik probiert, und das war ausgesprochen positiv. Dann haben wir den alten neuen Vorderreifen von Michelin probiert, aber im Moment bin ich es mehr gewöhnt, den aktuellen Michelin-Vorderreifen zu fahren, auch unser Setting ist darauf fixiert. Wenn man jetzt den anderen Reifen vorne reinsteckt, dann merkt man ein paar Dinge, die besser sind, aber dafür sind andere schlechter. So muss man die Balance ändern, und um uns da hineinzuvorfahren, dafür hatten wir keine Zeit. Das macht erst Sinn, wenn wir die endgültige Entscheidung kennen, wie die Reifenauswahl in Zukunft aussehen wird.

**Welchen Reifen würdest du in Zukunft bevorzugen?**



Dani Pedrosa

**Geburtsdag:** 29.09.1985  
**Geburtsort:** Sabadell (E)  
**Herkunftsland:** Spanien

- WM-KARRIERE**
- 2001: 125 GP, Honda (8.)
  - 2002: 125 GP, Honda (3.)
  - 2003: 125 GP, Honda (1.)
  - 2004: 125 GP, Honda (1.)
  - 2005: 250 GP, Honda (1.)
  - 2006: MotoGP, Honda (5.)
  - 2007: MotoGP, Honda (2.)
  - 2008: MotoGP, Honda (3.)
  - 2009: MotoGP, Honda (3.)
  - 2010: MotoGP, Honda (2.)
  - 2011: MotoGP, Honda (4.)
  - 2012: MotoGP, Honda (2.)
  - 2013: MotoGP, Honda (3.)
  - 2014: MotoGP, Honda (4.)
  - 2015: MotoGP, Honda (4.)
  - 2016: MotoGP, Honda (6.)
  - 2017: MotoGP, Honda (z. Zt. 4.)

**HOBBYS**  
 Windsurfen, Kino

REPSOL

# „Der Erfolg macht mir heute mehr Freude als früher“

Ganz ehrlich: einen irgendwo in der Mitte. Wie gesagt, derzeit bin ich mehr an den aktuellen Reifen gewöhnt, aber die ersten beiden Rennen hatte ich so meine Probleme mit ihm. In den letzten beiden wurde es dann besser.

## Du hast viel an der Abstimmung des neuen Auspuffs mit der Elektronik gearbeitet.

Ja, da steckt für die nahe Zukunft einiges an Potenzial drin. Den neuen Auspuff habe ich zuerst in Austin probiert, seither wurde einiges verbessert, aber man muss viel an seiner Abstimmung sowohl am Motor als auch an der Elektronik arbeiten. Am Testtag war die Strecke in einem super Zustand. Man muss den Auspuff aber auch bei extremen Verhältnissen testen, wenn es kalt ist oder wenig Grip vorhanden ist. Erst dann können wir sagen, ob der Auspuff wirklich besser ist. Wenn wir ihn in Le Mans fahren wollen, müssen wir mit zwei Motorrädern gegenprüfen, wie er sich bei dem Asphalt und unterschiedlichen Temperaturen verhält.

## Du hast vor dem Test das ganze Rennwochenende dominiert.

Ich war sehr glücklich mit meiner Leistung in Jerez. Ich hatte gegenüber meinem Teamkollegen Marc Márquez in Turn 7 und 8 Vorteile, und nachdem ich einen guten Start hatte, konnte ich mich gleich von den Verfolgern lösen. Ich hatte einen guten Rhythmus, aber in zwei, drei Kurven war die Front kritisch. In den schnellen Kurven war ich ein paar Mal neben der Strecke, so habe ich etwas an Tempo herausgenommen. Auch wusste ich, dass ich den weichen Vorderreifen schonen musste, so habe ich zugesehen, dass ich den Vorsprung auf Marc um eine gute Sekunde herum halte. So habe ich das Rennen schließlich gut managen können. Ich bin sehr glücklich für mein Team, sie haben im Winter sehr hart gearbeitet, um das Motorrad richtig verstehen zu lernen, und der Podestplatz in Austin und der Sieg in Jerez haben uns nun belohnt.

## Du bist im Qualifying die schnellste Runde gefahren, obwohl Marc Márquez hinter dir war und dir Dinge abschauen konnte.

Ich war über das Qualifying sehr glücklich, denn ich hatte in der letzten Zeit oft Probleme in der Quali. Und wenn man nicht vorne steht, wird das Rennen automatisch schwieriger. Nach dem ersten Reifensatz war ich Zweiter und hatte ein gutes Gefühl für das Motorrad. Als ich zum Wechseln an die Box ging, war dort viel los. Und als ich losfahren konnte, kam Marc mit mir, und er ist mir gefolgt. Ich habe dann in der Outlap angefangen, langsam zu fahren, da hat er auch langsamer gemacht. Ich wusste, dass, wenn ich vor ihm bleibe und eine schnelle Runde fahre, er sich auch noch einmal verbessern kann. Da habe ich ihn angeschaut und gesagt, okay, ich nehme die Herausforderung an. Schließlich habe ich eine gute Runde hinbekommen und darauf war ich besonders stolz.

»WIR HABEN VERSTANDEN, WO UNSER MOTORRAD SEINE STÄRKEN UND SCHWÄCHEN HAT.«

Dani Pedrosa

## Letztes Jahr hattest du zu Saisonbeginn viele Probleme, dieses Jahr hat deine Saison viel besser angefangen. Was ist jetzt anders?

Es gibt einige Dinge, die an meiner Seite anders sind. Ich habe mein Training verbessern können und weiter an meinem Fahrstil gefeilt. Auch im Team hat sich einiges verändert. Aber das letzte Jahr war speziell: Es gab viel mehr Änderungen als üblich und mit denen hatten wir zu kämpfen. Nun sind wir wieder mehr zu dem zurückge-



Dani Pedrosa in Jerez: „Motorrad mit meinem Fahrstil in Einklang gebracht“

kehrt, wie ich mich früher auf dem Motorrad gefühlt habe und wie ich früher gefahren bin.

## Zu Saisonbeginn schien die Honda im Rückstand. Wie konntet ihr so schnell aufholen?

Wir haben viel über das Motorrad gelernt, wir haben verstanden, wo es seine Stärken hat. Auch abstimmungsmäßig, beim Gesamt-Setup und bei der Elektronik sind wir weitergekommen, und wir konnten sie mit meinem Fahrstil in Einklang bringen. Wir haben auch unsere Schwächen verstanden. Man darf auch nicht übersehen, dass Yamaha in Jerez Probleme hatte und sie deswegen dort nicht so stark waren, wie sie es normalerweise sind. Wir müssen uns deshalb auf uns selbst konzentrieren und uns weiter Stück für Stück verbessern. Ich hoffe, dass uns das auch weiter gelingen wird.

## Sete Gibernau ist neuerdings dein Riding-Coach. Wie viel konnte er dir bei den Rennen, und wie viel bei den Tests helfen?

Ob nun bei Tests oder Rennen, das ist ziemlich gleich. Mit seiner Erfahrung schaut er vom Streckenrand auf mich, schaut mein Motorrad und die Maschinen der Konkurrenz an, und kann den Mechanikern ein gutes Feedback geben. Sie müssen ja in der Box sitzen und können nicht selbst schauen. Beim letzten Test hat er sich zum Beispiel den neuen Auspuff angehört, und da er selbst ein

Fahrer war, war es für ihn einfacher, von außen zu verstehen, wie der Motor auf das Gasanlegen reagiert. So kann er nach meinen Ausführungen den Mechanikern erklären, wo sie in den Daten schauen sollen. Für mich ist es immer gut, ihn zu haben.

## Du hast seit deinem MotoGP-Einstieg 2006 viele Rückschläge erlitten. Wie siehst du dich heute?

Ich mache alles viel bewusster. Als ich jünger war, habe ich vieles mehr aus Instinkt gemacht. Da wusste ich nicht immer, warum ich schneller oder langsamer bin. So konnten auch Rückschläge nicht ausbleiben. Wenn man dann älter wird, wird man sich der Dinge mehr bewusst, und da passiert auch alles mehr so, wie man es steuert. Deshalb arbeitet man aber auch mehr an seiner bewussten Seite. Dafür wird es schwieriger, die unbewussten Dinge zu machen. Aber ich habe heute viel mehr Spaß, ich verstehe die Dinge besser. Und wenn sie dann funktionieren und der Erfolg kommt, gibt es einem auch mehr Freude.

## Du bist in der WM bis auf zwölf Punkte an die Spitze herangekommen.

In Jerez konnte ich viel aufholen, weil die Konkurrenz ihre Probleme hatte. Wie es aussieht, ist dieses Jahr auf jeder Strecke ein anderer stark. Jetzt müssen wir sehen, wie es auf den nächsten Strecken sein wird. ■

# Márquez und Viñales gleich

Der WM-Kampf spiegelte sich auch beim Test in Jerez. Maverick Viñales und Marc Márquez waren nicht nur durch ganze zwei Tausendstel bei ihrer Bestzeit getrennt, sie arbeiteten sich auch mit vielen Runden durch Monster-Testprogramme.

Von: Imre Paulovits

**S**trahlender Sonnenschein, eine optimale Strecke und viel Treiben: Selten konnten die MotoGP-Teams so effektiv arbeiten wie bei dem gemeinsamen Testtag nach dem Grand Prix von Spanien in Jerez. Doch dieser Test machte auch klar, dass wir noch eine lange und spannende Saison vor uns haben, und die Spitzenteams sich noch lange nicht mit den aktuellen Kräfteverhältnissen abgefunden haben. Für den Kampf um den WM-Titel werden überall Kräfte mobilisiert.

Honda hatte schon während des Rennwochenendes begonnen, die neuen Teile mit Cal Crutchlow und den Werksfahrern zu testen, und die führten diese Arbeit am Montag weiter. Marc Márquez stürzte sich dabei besonders in die Testarbeit, keiner fuhr an diesem Tag mehr Runden als der amtierende MotoGP-Weltmeister. Und wie sehr das Niveau seit Saisonbeginn zusammengerückt ist, verdeutlicht nichts besser als die Bestzeiten des Weltmeisters und seines Herausforderers Maverick Viñales: Hängte der Yamaha-Werksfahrer in der Wintersaison die beste Honda oft um mehr als eine Sekunde ab, war Viñales diesmal nur um ganze zwei Tausendstelsekunden schneller! Márquez zeigte sich auch zufrieden. „Der Test war gut, ich habe viele Runden drehen und viele Dinge ausprobieren können“, so der 24-jährige Spanier. „Wir haben viele positive Dinge herausfinden können, jetzt müssen wir sehen, was wir davon in Le Mans

anwenden können. Wir sind aber auf alle Fälle mit gebrauchten Reifen einen Schritt weitergekommen.“

Die Freude von Maverick Viñales über seine Bestzeit hatte auch einen faden Beigeschmack. „Wir haben Back-to-back-Vergleiche mit meiner Rennabstimmung gemacht, und es war völlig anders als im Rennen“, hatte der Yamaha-Werkspilot Wut in den Augen. „Ich konnte locker und dauerhaft mittlere 1:40er-Zeiten mitgehen, das war die Pace von Marc und Dani. Das ist schon frustrierend. Aber wir haben hier viele Dinge ausprobieren können und dabei die positiven und die negativen aussortiert. Für Le Mans haben wir bereits eine gute Abstimmung. Ich denke, unser Bike wird dort gut funktionieren.“

## Sorgen bei Valentino Rossi

Michelin brachte den Vorderreifen mit der steiferen Karkasse, wie er früher benutzt wurde. Marc Márquez war sofort begeistert. Aber bei Valentino Rossi, der sich für diesen Reifen starkgemacht hatte, wollte an diesem Testtag nichts funktionieren. Der WM-Leader fuhr den ganzen Tag verhaltene Runden und war zum Schluss so langsam, dass nur Sam Lowes und Sylvain Guintoli, der zuletzt vor neun Jahren eine komplette MotoGP-Saison fuhr, noch hinter ihm in der Zeiten-tabelle lagen. Nach dem Test war Rossi über anderthalb Stunden mit seiner Crew in der Box, bevor die Medien mit ihm reden konnten. Und auch da sagte der Gesichtsausdruck des 38-jährigen mehr aus, als er tatsächlich verriet: „Wir haben im Rennen ein Setting riskiert, das nicht funktionierte. Bei Tests haben wir es wieder konventionell versucht, aber auch das war nicht zufriedenstellend. Auch die neuen Teile, die Yamaha gebracht hat, funktionieren nicht besser. Ich denke aber, dass wir etwas verstanden haben, was uns in Zukunft helfen wird, die Einlenkprobleme lösen zu können.“ Euphorie klingt anders ... ■



Márquez (#93) und Viñales: Bei so vielen schnellen Runden öfters getroffen



Valentino Rossi: Probleme trotz bevorzugtem Reifen und neuem Rahmen

## ERGEBNISSE

MotoGP-Test Jerez (E), 08.05.2017, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Rdn.
1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-MI	1:38,635	84
2.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:38,637	96
3.	Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:38,716	52
4.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1:38,999	69
5.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	1:39,030	44
6.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	1:39,124	50
7.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:39,319	70
8.	Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	1:39,460	60
9.	Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-MI	1:39,528	42
10.	Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	1:39,536	61
11.	Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	1:39,548	86
12.	Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	1:39,576	71
13.	Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	1:39,654	92
14.	Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-MI	1:39,797	39
15.	Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	1:39,879	57
16.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1:39,959	64
17.	Bradley Smith (GB)	KTM RC16	1:40,111	46
18.	Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	1:40,163	95
19.	Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	1:40,377	58
20.	Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	1:40,382	76
21.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-MI	1:40,463	62
22.	Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	1:40,572	64
23.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1:41,260	37

# Gewaltig an- und abgehoben



Jorge Lorenzo in Jerez: Sein Fahrstil mit viel Kurvenspeed funktionierte wieder

Der Podestplatz von Jorge Lorenzo in Jerez wurde möglich, weil Ducati das Motorrad seit Beginn ihrer Zusammenarbeit deutlich höhergesetzt hat.

Von: Neil Spalding

In Jerez hat Jorge Lorenzo seine GP17 auf einer Strecke aufs Podium gefahren, auf der dies Ducati zuletzt 2011 gelungen war. Aber ohne die Feier verwässern zu wollen, sei angemerkt, dass die Werks-Yamahas einen Albtraum mit den Vorderreifen und dem Wheelspin hatten, der so wohl kaum wieder vorkommen wird.

In den letzten zwei Jahren ist die von Gigi Dall'Igna gezeichnete

Desmosedici von einem flink um die Kurven fahrenden, aber nervösen Motorrad zu Beginn der 2015er Saison in einen Ende 2016 langen, flachen Dragster mutiert. In dem Wissen, dass Lorenzo ein Motorrad haben will, das der Yamaha ähnelt, bereitete Ducati mehrere Rahmen und Verkleidungen vor, die ihm heimisch vorkommen sollten. Der zentrale Teil der D17 ist viel weicher als das seiner Vorgänger, und die Elektronik ist ins Rahmenheck gewandert, wo sie als Masse-dämpfer Schwingungen killt wie bei der Yamaha.

Es wurde schnell klar, dass Lorenzo Probleme mit der Ducati hat und das Gefühl vermisst. Aber in Austin wurde der Sitz und damit das Gewicht des Fahrers höhergesetzt, und er mochte das Gefühl. So ging man weiter

## BIS ZUM HEIM-GP IN MUGELLO SOLLTE DUCATI FAHRWERKE MIT HÖHER EINGEBAUTEM MOTOR HABEN.

in diese Richtung. Es wurde klar, dass Lorenzo den Schwerpunkt viel weiter oben haben wollte, als ursprünglich konstruiert worden war. An der Öhlins-Gabel gibt es Ringe im Abstand von 4 mm. Beim Sepang-Test waren sieben davon sichtbar, in Katar waren es nur noch drei. In Austin wurde auch der Sitz erhöht. Der nun deutlich höhere Schwerpunkt half bei der Gewichtsverlagerung um die Längsachse beim Bremsen und Beschleunigen. So wurden

die Reifen zum Arbeiten gebracht, wie Lorenzo es mag.

In Jerez ging Ducati noch weiter, machte den Sitz noch dicker und steckte die Gabelholme ganz durch. Der Schwingendrehpunkt ist auch in seiner tiefsten Einstellung. So ist das Heck so hoch wie möglich, weiter kann man wegen des richtigen Kettenzugs nicht gehen. Aber gemessen an den Werten, um die verstellt wurde, bis Lorenzo seinen weichen Stil fahren konnte und die Reifen trotzdem auf Temperatur brachte, zeigt, wie tief die Ducati vorher war.

Bei den nächsten Rennen könnte diese Abstimmung jedoch problematisch werden. In Le Mans ist viel Kurvenspeed nicht so effizient wie schiere Bremskraft und Beschleunigung. Als nächsten Schritt dürfte Ducati ein Chassis mit höher eingebautem Motor bauen. ■



Lorenzos Ducati beim Sepang-Test: 7 Ringe an den Gabelholmen zu sehen



Lorenzos Ducati in Jerez: Gabelholme ganz durchgesteckt

# Kleine Veränderungen f

Es gab keine dramatischen Neuerungen beim ersten Test während der Saison, dafür arbeiteten sehr viele Techniker an entscheidenden kleinen Details.

Von: Neil Spalding

Jeder wollte den Test mit einem besseren Motorrad beenden, als er ihn angefangen hatte, und so galt es, die wenigen neuen Teile auszusortieren und weiter an der Feinabstimmung zu arbeiten.

Aleix Espargaró konnte bereits einige gute Ergebnisse mit der Aprilia einfahren, stürzte aber auch oft über den Vorderreifen. Aprilia hatte deshalb über das Wochenende ein Vorderradschutzblech mit mehreren Temperatursensoren, um den Vorderreifen zu messen. Dazu brachten sie zum Test einen neuen Rahmen mit einem um 10 mm höheren Lenkkopf, der der Gabel mehr Einstellmöglichkeiten gibt.

Bei Ducati gab es nichts Neues, dafür wurde ausgiebig an der Abstimmung für Jorge Lorenzo weitergearbeitet. Da Lorenzo mit dem höheren und kürzeren Motorrad besser zurechtkommt, probierte auch Andrea Dovizioso diese Variante. Ein Motorrad war mit einem optischen Sensor an der Schwinge ausgerüstet, mit dem der Radsturz bei Rennwagen gemessen wird. Wahrscheinlich zeichnete man damit den Flex der Hinterradschwinge auf.

Honda hatte über das Wochenende eine weichere Schwinge benutzt, das keine Aussparung in der Mitte der rechten hat. Márquez hatte ihn am Freitag, Cal Crutchlow und Jack Miller probierten ihn während des Tests. Während Márquez seine Arbeit an den Mappings erledigte, fuhr er nicht weniger als vier GP-Distanzen.

KTM hatte für den Testtag selbst nichts Neues, dafür waren schon am Freitag alle Motoren durch die Big-Bang-Variante ersetzt. So waren sie am Testtag mit der Ausarbeitung der Mappings für diesen neuen Motor beschäftigt.

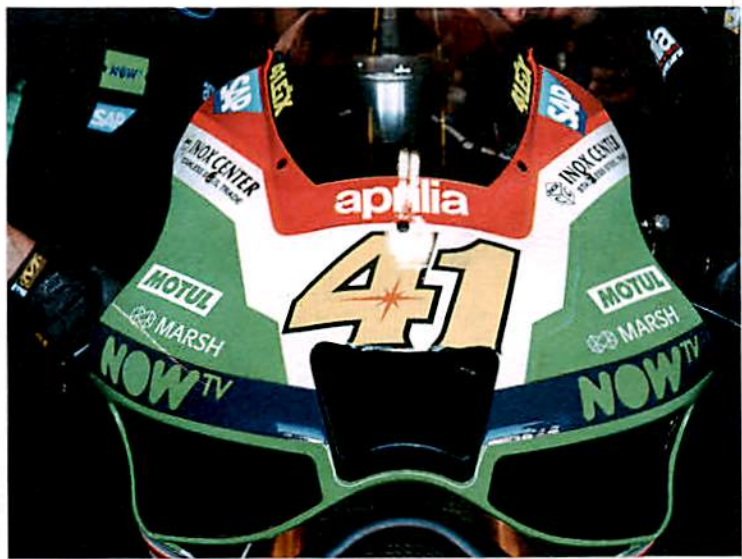
Bei Suzuki gab es keine Teile, die neu aussahen, aber es machte

ganz den Eindruck, dass das Team an der Bremsstabilität arbeitete. Die GSX-RR besitzt austauschbare vordere Motorenaufhängungen aus Kohlefaser. Diese flachen Platten lassen die heiße Luft hinter dem Kühler besser abströmen und sie könnten auch das Geheimnis darum gewesen sein, wie Maverick Viñales seinen beeindruckenden Bremsstil mit geradem Motorrad entwickelt hat, weil das Chassis beim Bremsen sehr stabil und beim Einlenken sehr flexibel sein muss. Damit diese Eigenschaften zum Vorzug kommen, hat er das Bremsen vom Einlenken entkoppelt, was nun den Michelin-Reifen entgegenkommt. Da Iannone damit ein Problem hat, sucht man nun nach einer Lösung.

## Das Vorderreifen-Problem

Viñales Fahrstil funktioniert auch mit der Yamaha und den aktuellen Michelin-Reifen sehr gut. Er hat nun ein Fahrwerk, das sich eigentlich gut bis zum Scheitelpunkt reinbremsen lässt, aber der aktuelle Michelin-Reifen setzt dem eine Grenze. Und damit hat Valentino Rossi ein Problem. Jetzt hat Yamaha den 2017er-Rahmen an den Aussparungen im vorderen Bereich der Hauptprofile mit aufgeschweißten Alu-Segmenten versehen. Dies würde den Rahmen in großen Schräglagen weicher machen, um weniger Druck auf die Reifenkarkasse auszuüben. Viñales hatte diesen Rahmen schon ab Katar benutzt, Rossi erst jetzt. Es soll noch einen weiteren Rahmen gegeben haben, aber von außen waren die Modifikationen nicht zu erkennen.

Das Reifenangebot von Michelin hatte großen Einfluss auf das Rennergebnis in Jerez. Auch im zweiten Jahr als Alleinausrüster sind an den einzelnen Wochenenden die einen oder die anderen Werke im Vorteil, dabei sollten Einheitsreifen so neutral wie möglich sein. Der Reifen, für den man sich ab dem Valencia-Test im letzten Jahr entschieden hatte, hat eine weichere Karkasse, er bietet zwar viel Seitengrip, aber nicht in Kombination mit einem stabilen Einlenkverhalten auf der Bremse. Der Reifen, der hier getestet wurde, hatte eine steifere Karkasse, aber der Unterschied war geringer, als die meisten Fahrer erwartet hatten. ■



Aprilia hatte nur einen neuen Rahmen mit höherem Lenkkopf. Dazu wurde eine neue Verkleidung probiert, die Sam Lowes gut gefiel und die er wohl in Zukunft noch öfter benutzen wird. Er hat herausgefunden, dass sie bei dem Stabilitätsproblem, das er von Beginn an mit der RS-GP hat, Abhilfe schafft. Auch Espargaró probierte sie.



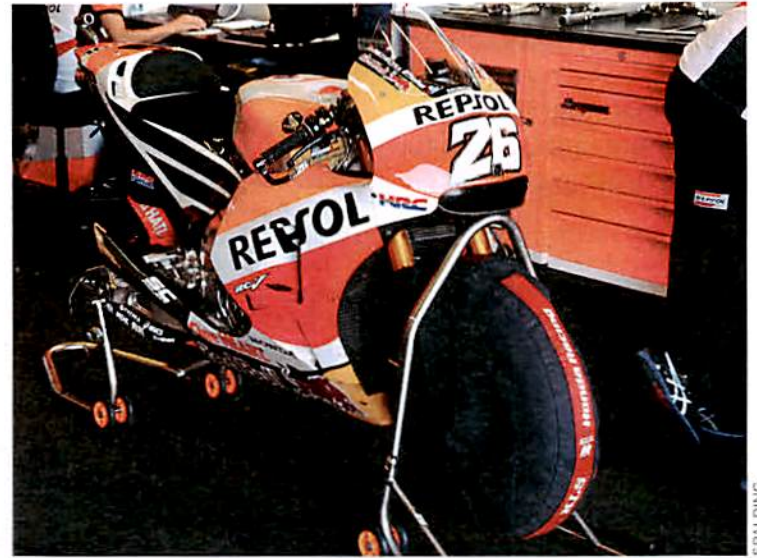
Nachdem KTM für das Rennen den Motor mit geänderter Zündfolge gebracht hatte, arbeiteten die Werkspiloten Pol Espargaró und Bradley Smith gemeinsam mit Testpilot Mika Kallio an der Abstimmung der Elektronik. Kallio blieb noch einen Tag länger und probierte auch geänderte Fahrwerkskomponenten.

# r den Sprung nach vorn



SPALDING

Da die höhere und kürzere Ducati bei Jorge Lorenzo ein besseres Gefühl erzeugt, probierte Ducati, ihm nun mehr Gewicht auf das Vorderrad zu geben. Dazu wurden die Verlängerungen der Tankverkleidung abmontiert und durch Schaumstoffstücke ersetzt. Petrucci hatte Sensoren am Körper montiert, die Daten für Mediziner lieferten.



SPALDING

Neben der neuen Schwinge arbeitete Honda auch weiter an der Auspuffanlage mit den abgeschrägten Megafonen. Diese dürften die aerodynamischen Verluste reduzieren, die die langen Megafone mit sich bringen. Zudem sprechen Márquez und Pedrosa von einer geänderten Leistungsentfaltung und Gasannahme.



SPALDING

Suzuki arbeitete am Bremsverhalten beim Einlenken. Normalerweise sind die Kohlefaservermotorhalteplatten, die so überlackiert sind, dass sie eine optische Einheit mit der Verkleidung bilden, sehr dünn. An einem der Motorräder hatten die Aufkleber eine andere Wölbung, so dürften dort stärkere Platten probiert worden sein.



SPALDING

Yamaha hat den 2017er-Rahmen an den Aussparungen mit aufgeschweißten Alu-Stücken versehen. Dazu arbeiteten sie an der Verkleidung mit den Flügelschächten. Diesmal waren aber keine Flügel drin, so kann man davon ausgehen, dass sie eine Lösung suchten, die Luft besser vom Kühler abzusaugen.

Motorrad-WM

# Kent auf KTM-Moto3, Guintoli auf Suzuki

Nach dem IRTA-MotoGP-Test blieben einige Teams noch einen Tag. Dabei übten Kent und Guintoli für ihren Einsatz in Le Mans.

**A**uch am Dienstag herrschte in Jerez ideales Wetter, und das Suzuki-MotoGP-Team arbeitete mit Andrea Iannone und Sylvain Guintoli weiter an der Abstimmung der GSX-RR. Guintoli war schon am Montag Feuer und Flamme für das MotoGP-Bike und nach einem weiteren Testtag voll des Lobes für die MotoGP-Suzuki. „Dieses Motorrad

ist so fein, ich hätte es mir gar nicht besser vorstellen können“, schwärmte er. Gegen Mittag fuhr der Superbike-Weltmeister von 2014 eine halbe Rennstrecke hinter Andrea Iannone, um den Rhythmus zu finden, und konnte sich dabei sichtbar steigern.

Der aus der Moto2-WM ausgestiegene Danny Kent testete die KTM-Moto3, er fühlte sich auf dem Bike und in der Ajo-Truppe auch sichtlich wohl. Teamchef Aki Ajo stellte aber klar: „Bislang haben wir mit Danny nur eine Vereinbarung für diesen Test und für den Wildcard-Einsatz in Le Mans.“ ■ IP



Danny Kent: Schnell wieder heimisch auf der Werks-KTM-Moto3

## NACHRICHTEN

**MOTO2: INTACT GP** hat letzten Mittwoch und Donnerstag gemeinsam mit Marc VDS zwei Tage in Aragón getestet. Mit WM-Leader Franco Morbidelli und Jerez-Sieger Álex Márquez hatten sie eine gute Referenz für die Weiterentwicklung der Suter Moto2. Sandro Cortese musste wegen einer Magen-Darm-Infektion am Mittwochnachmittag pausieren. Trotzdem fuhr er insgesamt 99 Runden und kam auf eine Bestzeit von 1:54,5. Marcel Schrötter fuhr nicht weniger als 173 Runden und schaffte die gleiche Zeit, sie lag eine knappe Sekunde über der schnellsten Runde von Morbidelli letzten Herbst beim GP. „Wir haben ein paar aufschlussreiche Sachen an der Dämpfung und der Geometrie probieren können. Es war gut, dass wir diesen Test gemacht haben“, freute sich Teamchef Jürgen Lingg.

**MOTO2: TARRAN MACKENZIE** wird für den Rest der Saison der zweite Fahrer auf der Suter des Kiefer Teams. Der 21-jährige jüngere Sohn des 500er-WM-Vierten von 1990, Niall Mackenzie, hat in dieser Saison in der British Supersport eine eindrucksvolle Statistik hingelegt: Er gewann alle sechs bisherigen Rennen. Moto2-Erfahrung hat der Schotte noch nicht, so sieht Teamchef Stefan Kiefer dem Rennen in Le Mans auch mit einem Schmunzeln entgegen. „Dort wird er gleich ins kalte Wasser geworfen“, so Kiefer. „Aber er ist ein hochtalentierter Junge. Wir haben uns nach verschiedenen jungen Fahrern aus unterschiedlichen Serien umgesehen, uns in Jerez mit seinem Vater unterhalten und uns dann entschieden. Er passt mit seinem Portfolio auch sehr gut in das Konzept von IRTA und Dorna.“

Motorrad-WM

# Vorschau: GP Frankreich

## ZEITPLAN

GP von Frankreich, Le Mans (alle Zeitangaben in MEZ)

### Freitag, 19. Mai 2017

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

### Samstag, 20. Mai 2017

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

### Sonntag, 21. Mai 2017

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 24 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 26 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 28 Rd.

## STATISTIK

GP von Frankreich, Le Mans

### Sieger 2016

Moto3: Brad Binder (ZA), KTM  
Moto2: Alex Rins (E), Kalex  
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha

### Pole-Position 2016

Moto3: Niccolò Antonelli (I), Honda, 1:42,756 (= 146,6 km/h)

Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1:36,847 (= 155,5 km/h)

MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:31,975 (= 163,8 km/h)

### Schnellste Runden 2016

Moto3: Aron Canet (E), Honda, 1:42,923 (= 146,3 km/h)

Moto2: Alex Rins (E), Kalex, 1:37,297 (= 154,8 km/h)

MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:33,293 (= 161,4 km/h)

### Rundenrekorde

Moto3: Enea Bastianini (I), Honda, 1:42,525 (= 146,9 km/h) (2015)

Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1:37,281 (= 154,8 km/h) (2015)

MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:32,879 (= 162,2 km/h) (2015)

## STAND DER MOTORRAD-WM 2017

### MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	62
2.	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	60
3.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	58
4.	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	52
5.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati DI16 GP 17	41
6.	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	35
7.	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda	Honda RC 213 V	29
8.	Jonas Folger (D)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	29
9.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati DI16 GP 17	28
10.	Danilo Petrucci (I)	Octo Pramac Ducati	Ducati DI16 GP 17	26

### Moto2

1.	Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	75
2.	Thomas Lüthi (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex	64
3.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	59
4.	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	49
5.	Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	33
6.	Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	32
8.	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	Suter	27
11.	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	23
17.	Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	8
21.	Jesko Raffin (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex	5

### Moto3

1.	Joan Mir (E)	Leopard Racing	Honda	74
2.	Romano Fenati (I)	Marinelli Rivacold Snipers	Honda	65
3.	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	59
4.	John McPhee (GB)	British Talent Team	Honda	49
5.	Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	43
6.	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	35
7.	Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	35
8.	Marcos Ramírez (E)	Platinum Bay Real Estate	KTM	23
9.	Juanfran Guevara (E)	RBA Racing Team	KTM	23
10.	Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM	20

# Wochenende ganz in Rot



Chaz Davies: Der Ducati-Werkspilot war in Imola eine Klasse für sich und siegte dort zum vierten Mal in Folge

Chaz Davies holte sich beim Heimrennen seines Arbeitgebers wie letztes Jahr einen Doppelsieg. Doch nicht nur wegen Ducati war Rot die Farbe des Rennwochenendes, sondern auch wegen vieler Rennabbrüche.

Von: **Imre Paulovits**

Es war ein beeindruckendes Heimspiel. So viele Menschen wie an diesem Wochenende in Imola sieht man in den Boxen von Ducati nur bei den italienischen Grands Prix. Und weil dem dortigen Team seit Jahren kein Heimsieg mehr geglückt ist, wollte man es in der Superbike-WM umso mehr auskosten. So waren nicht nur Ducati-CEO Claudio Domenicali und Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna vor Ort, sondern auch alle ranghohen Mitglieder des MotoGP-Teams. Und sie sollten ihr Kommen nicht bereuen: Chaz Davies war an diesem Wochenende nicht zu schlagen.

Im ersten Rennen ließ er die gesamte Konkurrenz bereits nach zwei Dritteln der geplanten Distanz um mehr als sechs Sekunden hinter sich. Doch dann war mit einem Knall auch schon

Schluss. Alex Lowes drückte sich im Kampf um Platz 6 in der Rivazza innen an Eugene Laverty vorbei, dabei touchierte der die Aprilia und das vordere Schutzblech, die Bremsleitungen wurden dabei abgerissen. „Ich wollte bremsen, hatte aber auch nach mehreren Pumpversuchen keinen Bremsdruck“, erzählte Laverty, etwas blass um die Nase. „Ich sah die Mauer auf mich zukommen und bin froh, dass ich rechtzeitig abgesprungen bin.“ Die Aprilia knallte in die Begrenzung und ging sofort in Flammen auf. Das Rennen wurde mit der roten Flagge abgebrochen und nicht wieder gestartet.

Auch das zweite Rennen ging nicht ohne Abbruch über die Bühne. Diesmal, weil der Motor von Ayrton Badovinis Kawa in einer gewaltigen Rauchwolke explodierte und danach eine lange Ölspur legte. Das war aber nichts gegen das Supersport-Rennen, das dreimal abgebrochen und erst nach dem Superbike-Lauf zu Ende gefahren wurde.

Aber warum ist das Autodromo Enzo e Dino Ferrari so prädestiniert für solche Vorfälle? Die großen Geschwindigkeitsdifferenzen während einer Runde und die vielen Vollgaspassagen zehren an den Motoren. Und da die Strecke wie eine Schneise durch den Stadtwald verläuft, sind viele schnelle Stellen völlig

blind. Daher ist die Rennleitung auch besonders sensibilisiert.

Doch dieser Streckencharakter ist es auch, der Ducati – deren Werk am nächsten liegt – über die Jahre hinweg solche Stop & Go-Qualitäten eingebracht hat. Und Davies konnte es wieder

perfekt umsetzen. Weltmeister Jonathan Rea machte das Beste aus dem Umstand: Er wurde zweimal ungefährdet Zweiter. Nun hofft Tom Sykes, den Davies in der Tabelle überholt hat, dass er in zwei Wochen in Donington auftrumpfen kann. ■



Daheim siegen ist am schönsten: Chaz Davies und Ducati-Boss Domenicali



Flammendes Inferno: Eugene Laverty konnte rechtzeitig abspringen

Supersport-WM

# Sofuoglu holt weiter auf

Mit seinem zweiten Sieg in Folge verkürzte Weltmeister Kenan Sofuoglu seinen Rückstand auf die Spitze auf 35 Punkte. Doch Lucas Mahias agiert intelligent.

Von: **Imre Paulovits**

**E**s war eine Nervenschlacht. Nicht die Duelle selbst. Aber wenn dreimal abgebrochen wird – zuerst, weil an Pizzolis MV Agusta in der Startaufstellung Öl auslief, dann, als Rolfo in der Zielschikane stürzte und die Piste mit Kies vollpackte, und noch einmal, weil Rolfo, Watanabe und Malone in der Tosa kollidierten und ihre Teile quer über die Fahrbahn verteilten – und nur noch ein Elf-Runden-Sprint über die Punkte entscheidet, dann bedarf es schon

eines starken Gemüts, alles richtig zu machen.

Wenn man dann auch noch so gefordert wird wie Federico Caricasulo – dessen Motorrad nach einem Warm-up-Sturz gerade zum Start fertig wurde, dann gleich in der Besichtigungsrunde stehen blieb, er dank Abbruch in der ersten Runde wieder an den Restart gehen konnte, sich aber falsch aufstellte und deshalb eine Durchfahrtsstrafe bekam, die er aber erst nach dem nächsten Restart verbüßen konnte – dann will man das Wochenende nur noch abhaken.

Kenan Sofuoglu, WM-Leader Lucas Mahias und Pole-Setter Patrick Jacobsen waren hingegen cool genug. Sofuoglu hatte noch nicht einmal einen neuen Hinterreifen übrig, aber er bremste mit einem genauso waghalsigen wie präzisen Manöver Mahias vor der



Sofuoglu (#1), Mahias und Jacobsen

Zielschikane aus. „Ich habe mir gesagt, keine Ausreden, nur kämpfen“, verriet Sofuoglu seine Einstellung zu dem Rennen.

„Der zweite Platz ist ok, ich habe an die Meisterschaft gedacht und wollte intelligent fahren und habe zum Schluss nichts mehr riskiert“, entgegnete Mahias. „Es ist schön, dass ich so einen Punktevorsprung habe, den muss ich nun bestmöglich verwalten.“ ■

Superbike-WM

# Bradl: Totalschaden rechtzeitig wieder aufgebaut

Es war kein leichtes Wochenende für Stefan Bradl und Randy Krummenacher. Dafür zeigten die Mechaniker des Deutschen einen rekordverdächtigen Motorradaufbau.

Von: **Imre Paulovits**

**F**ür Stefan Bradl begann der Samstag nicht gerade nach Maß. Im dritten freien Training stürzte er und lieferte einen Totalschaden an der Box ab. Sein Team schaffte es aber, in den knapp eineinhalb Stunden bis zum Beginn der Superpole1 ein komplett neues Motorrad aufzubauen, allerdings ohne den neuen, stärkeren Motor. Trotzdem schaffte Bradl dort die Bestzeit und konnte in die Superpole2 einziehen, wo er sich als 12. qualifizierte. Im ersten Rennen beendete er als Zehnter.

Am Sonntag traten dann bereits im Warm-up Getriebe-probleme auf, die ihn auch im

Rennen plagten. „Es waren eigentlich zwei ziemlich langweilige Rennen“, gestand Bradl. „Bis auf das, dass ich im zweiten Rennen nie wusste, in welchem Gang ich gerade war. Mit Rang 10 und 14 sind wir trotzdem noch halbwegs gut davongekommen.“

Randy Krummenacher setzten die am Nachmittag höheren Temperaturen zu, weil sich das Fahrverhalten seiner Kawasaki komplett veränderte. Mit den Plätzen 13 und 15 war er deshalb nicht unzufrieden. „Drei

Punkte am Samstag waren sicher nicht schlecht, obwohl ich eigentlich besser abschneiden wollte“, sinnierte Krummenacher. „In FP3 lief es wirklich gut, die neuntschnellste Zeit machte Hoffnung auf mehr. Doch die Bedingungen änderten sich bis zum Rennen deutlich, ich konnte nicht mehr so pushen, wie ich eigentlich wollte. Im zweiten Rennen konnte ich wenigstens einiges lernen, und hoffe, dass ich mich in Donington verbessern kann.“ ■



Stefan Bradl: Von altem Motor und Getriebe-problemen eingebremst

## NACHRICHTEN

### SUPERSPORT-300-WM:

**MARC GARCIA** beendete die Siegesserie von Scott Deroue. Der 17-jährige Spanier bremste zur Trauer der Tifosi vor der letzten Schikane Lokalheld Alfonso Coppola aus und gewann hauchdünn. Der Führungspulk stürmte danach wie ein Bienenschwarm über den Zielstrich. Scott Deroue, der die ersten beiden Rennen gewinnen konnte, führte den zweiten Pulk an und wurde so 11. Gabriel Noderer war in Imola als 25. weit weg von den Punkten, auf der anspruchsvollen Strecke hatte er gegen die Einheimischen einen schweren Stand. „Ich bremste zu spät und fahre zu langsam durch die Kurven“, musste der 20-jährige Deutsche feststellen. „Ich muss lernen, so zu fahren, wie es die Honda von mir verlangt.“

### SUPERSTOCK-1000-EM:

**MICHAEL RUBEN RINALDI** gewann das Rennen genauso überlegen wie sein Teamkollege Chaz Davies bei den Superbikes. Die beiden Schweizer BMW-Piloten Sebastien Suchet und Eric Vionnet wurden 7. und 11., Julian Puffe wurde 12., Schweizermeister Bryan Leu verpasste als 16. die Punkte knapp. Toni Finsterbusch stürzte wenige Meter vor dem Ziel am Ausgang der Schikane, Marc Moser war in den Unfall verwickelt, der den Abbruch hervorrief.

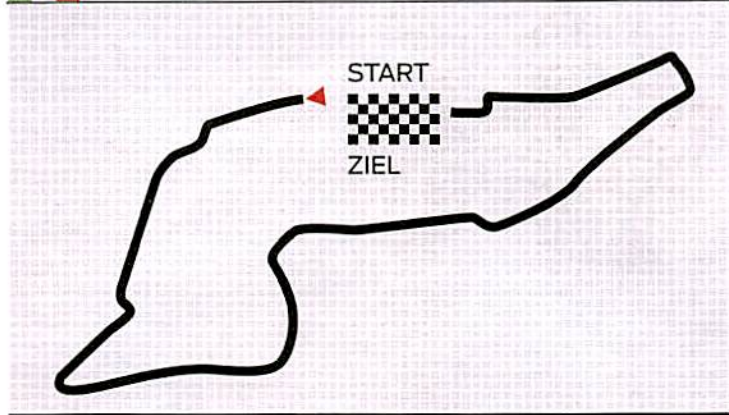
### SUPERSTOCK-1000-EM:

**MARVIN FRITZ** hat sich bei seinem Unfall in Assen eine Gehirnerschütterung und eine Lungenquetschung zugezogen. Für Imola gaben ihm die Ärzte noch kein grünes Licht, der IDM-Superbike-Meister hat aber bereits wieder angefangen zu trainieren und wird versuchen, am nächsten Wochenende an den 8 Stunden von Oschersleben teilzunehmen. „Ich muss sehen, wie es sich auf dem Motorrad anfühlt“, meinte Fritz. „In Donington will ich dann auf alle Fälle in der Superstock-EM wieder fahren.“

## SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE

AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI IMOLA (I) 4,936 KM

### STRECKE



### ERGEBNIS 1. RENNEN

Imola (I): 13. Mai 2017; 9. WM-Lauf; 59,232 km über 12 Rdn. à 4,936 km; 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 42 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	12	21:21,393	1:46,393	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	12	+6,696	1:46,872	20
3. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	12	+9,287	1:46,649	16
4. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	12	+9,913	1:47,248	13
5. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	12	+16,142	1:47,600	11
6. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	12	+21,914	1:48,051	10
7. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	12	+24,638	1:48,469	9
8. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	12	+25,792	1:48,237	8
9. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	12	+34,035	1:49,142	7
10. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	12	+34,585	1:48,922	6
11. Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	12	+39,857	1:49,227	5
12. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	12	+40,639	1:49,578	4
13. Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	12	+43,089	1:49,518	3
14. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	12	+43,560	1:49,621	2
15. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	12	+47,289	1:49,786	1
16. Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	12	+50,389	1:50,443	-

### SUPERSPORT-WM

Imola (I): 14. Mai 2017; 5. WM-Lauf; 54,296 km über 11 Rdn. à 4,936 km; 36 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 26 Grad; Asphalt: 43 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Kenan Sofuoglu (TR)	Kawasaki ZX-6R	20:36,422
2. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+0,438
3. Patrick Jacobsen (USA)	MV Agusta F3 675	+1,573
4. Sheridan Morais (ZA)	Yamaha YZF-R6	+8,405
5. Kyle Smith (GB)	Honda CBR 600 RR	+9,181
6. Jules Cluzel (F)	Honda CBR 600 RR	+9,474
7. Christian Gamarino (I)	Honda CBR 600 RR	+12,979
8. Loris Cresson (B)	Yamaha YZF-R6	+16,665
9. Hikari Okubo (J)	Honda CBR 600 RR	+16,986
18. Robin Mulhauser (CH)	Honda CBR 600 RR	+45,845

### WM-STAND FAHRER

1. Mahias	85 Punkte
2. Morais	58
3. Jacobsen	55
4. Sofuoglu	50
5. Rolfo	41
6. Cluzel	39
26. Mulhauser	6

### SUPERSPORT-300-WM

Imola (I): 14. Mai 2017; 3. WM-Lauf; 54,296 km über 11 Rdn. à 4,936 km; 36 Fahrer gestartet, 33 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 42 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	24:21,227
2. Alfonso Coppola (I)	Yamaha YZF-R3	+0,177
3. Mykyta Kalinin (UA)	Yamaha YZF-R3	+1,676
4. Borja Sánchez (E)	Yamaha YZF-R3	+1,966
5. Giuseppe de Gruttola (I)	Yamaha YZF-R3	+1,987
6. Dorren Loureiro (SA)	Yamaha YZF-R3	+2,143
7. Luca Bernardi (RSM)	Yamaha YZF-R3	+2,182
8. Paolo Grassia (I)	Kawasaki Ninja 300	+2,325
9. Robert Schotman (NL)	Yamaha YZF-R3	+2,502
25. Gabriel Noderer (D)	Honda CBR 500 R	+33,789

### WM-STAND

1. Deroue	55 Punkte
2. Coppola	41
3. Sánchez	39
4. Garcia	35
5. Loureiro	29
6. Valle	23
24. Noderer	2

### SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Davies	1:45,662
2. Sykes	1:45,694
3. Rea	1:45,986
4. Camier	1:46,434
5. Melandri	1:46,610
6. Laverty	1:46,617
7. Forés	1:46,915
8. Mercado	1:47,516
9. Van der Mark	1:47,685
10. Savadori	1:47,854
11. Lowes	1:47,888
12. Bradl	1:48,518
13. Hayden	1:48,698
14. Ramos	1:48,734
15. Krummenacher	1:48,958
16. De Rosa	1:48,988
17. Badovini	1:49,007
18. De Angelis	1:49,111
19. Russo	1:49,519
20. Jezek	1:50,597

### WM-STAND FAHRER

1. Rea	235 Punkte
2. Davies	161
3. Sykes	160
4. Melandri	124
5. Lowes	94
6. Forés	84
7. Van der Mark	78
8. Torres	65
9. Camier	64
12. Bradl	43
16. Krummenacher	25
18. Reiterberger	19

### WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	235 Punkte
2. Ducati	203
3. Yamaha	106
4. BMW	73
5. Aprilia	68

### ERGEBNIS 2. RENNEN

Imola (I): 14. Mai 2017; 10. WM-Lauf; 88,848 km über 18 Rdn. à 4,936 km; 21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 44 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	18	32:12,361	1:46,720	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+3,739	1:46,880	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+4,342	1:47,226	16
4. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	18	+14,441	1:47,727	13
5. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	18	+14,596	1:47,574	11
6. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	18	+32,214	1:48,146	10
7. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	18	+33,919	1:48,558	9
8. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	18	+35,932	1:48,528	8
9. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	18	+36,099	1:48,753	7
10. Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	18	+37,621	1:48,822	6
11. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	18	+40,395	1:48,904	5
12. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+43,738	1:48,918	4
13. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	18	+48,589	1:49,134	3
14. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+54,649	1:49,630	2
15. Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	18	+54,916	1:49,278	1
16. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	18	+56,434	1:49,225	-
17. Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	18	+1:15,311	1:49,905	-

### SUPERSTOCK-1000-EM

Imola (I): 14. Mai 2017; 3. EM-Lauf; 44,424 km über 9 Rdn. à 4,936 km; 30 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 42 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rück.
1. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	16:31,525
2. Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	+2,309
3. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10R	+4,079
4. Federico Sandi (I)	BMW S 1000 RR	+5,769
5. Marco Faccani (I)	BMW S 1000 RR	+8,673
6. Matteo Ferrari (I)	BMW S 1000 RR	+10,736
7. Sebastien Suchet (CH)	BMW S 1000 RR	+16,310
11. Eric Vionnet (CH)	BMW S 1000 RR	+29,263
12. Julian Puffe (D)	BMW S 1000 RR	+31,843
16. Bryan Leu (CH)	Yamaha YZF-R1	+41,213

### EM-STAND FAHRER

1. Rinaldi	70 Punkte
2. Razgatlioglu	54
7. Suchet	20
16. Puffe	8
19. Fritz	6
20. Vionnet	4
26. Moser	1

# Totgesagte leben länger



Ein rekordversächtiges Feld geht auf die Reise. 35 Fahrer und fünf Marken machen mit

Das Teilnehmerfeld in der IDM Superbike 1000 sprach Bände und belehrte die Kritiker, welche die IDM schon abgeschrieben hatten, eines Besseren. Satt 35 Fahrer kamen zum Saisonauftakt auf den Nürburgring. Da ging die Post ab.

Von: **Anke Wiczorek**

**E**s war vorauszusehen. Der Titelkampf tobt zwischen BMW und Yamaha. Und zwischen Pirelli und Dunlop. Florian Alt vom Team Yamaha MGM wirkte diesmal entspannter als vor einem Jahr, als Dunlop sein Comeback in der deutschen Top-Klasse gab. „2016 hat uns hier über eine Sekunde auf die Spitze gefehlt“, meinte der 21-jährige Nümbrechtler und derzeitige Vizemeister. „Jetzt sind es nur noch drei Zehntel.“

Die Pirelli-ausgerüstete Crew von Van Zon-Remeha-BMW wäre deshalb im ersten Superbike-Rennen auch beinahe gewaltig unter Druck geraten. Wenn Alts Teamkollege Bastien Mackels auf der YZF-R1M sitzengeblieben wäre. Der Belgier ist ein absoluter Regenspezialist, der keine Furcht kennt. Und ausgerechnet zu Beginn des ersten Laufes schüttete es wie aus Eimern. Innerhalb von Sekunden formte sich ein Bach durch die Boxengasse. Das berühmte Eifelwetter hatte zugeschlagen. Das Rennen wurde nach zwei Umläufen

abgebrochen und wenig später nach dem Reifenwechsel neu gestartet. Es war ein Ritt auf der Kanonenkugel. BMW-Aushängeschild Markus Reiterberger übernahm die Führung. Mackels stürzte in der dritten Runde, da war er gerade Zweiter und fuhr drei Sekunden schneller als der Rest. Das konnte er so nicht stehen lassen. Also zog er seine Yamaha aus dem Dreck, fuhr weiter und tauchte eine Runde später wieder als Siebter auf.

Er war schon auf dem vierten Platz angelangt, als es ihn abermals erwischte. Aber Mackels ließ sich nicht klein kriegen und brachte die Yamaha immer noch als Siebter ins Ziel. Danny de Boer aus den Niederlanden gewann das Rennen vor seinem Teamkollegen Markus Reiterberger und Florian Alt. Der Yamaha-Vize des letzten Jahres war froh, dass es nass gewesen war. „Die Dunlop-Reifen funktionieren im Nassen besser als im Halbtrockenen und wir hatten irgendein Elektronikproblem. Ich glaube, dass ich ohne Traktions- und Wheelie-Kontrolle gefahren bin.“

## Reiterberger unter Druck

Für Reiterberger ging der zweite Platz völlig in Ordnung. Der Bayer mag vieles, Regen gehört aber nicht dazu. „Bis zur letzten Runde lag ich in Führung, dann hat de Boer einen Tackel später gebremst und ist an mir vorbeigefahren.“ Aber er wirkte endlich froh und zufrieden. „Wir hatten bis zum Schluss einen irren Dreikampf. So gefällt mir das. Die letzten Rennen in der Superbike-WM waren eine Qual für mich.“

Aber klar ist: Vom Superbike-WM-Rückkehrer werden Siege verlangt, ohne Wenn und Aber. Damit steht der 23-jährige unter Druck. Nicht im Trockenen: Im zweiten Rennen bewegte er sich in seiner eigenen Welt mit 25 Sekunden Vorsprung vor dem Rest. Dafür gab es einen Mega-Pokal. Das Podium war nach 18 Runden komplett in BMW-Besitz.

Alt und Mackels waren im Duett gestürzt. Sie räumten sich nicht im Zweikampf ab. Es verlief mehr als unglücklich: Alt rutschte weg und sein Motorrad flog direkt in die Linie seines Teamkollegen, der keine Chance zum Ausweichen hatte. Warum es keinen Yamaha-Sieg gab dieses Wochenende? „Wir waren im kompletten Training konkurrenzfähig“, meinte MGM-Teamchef Michael Galinski.

## Das Reifenthema ist durch

„Das Tempo von Reiterberger muss man akzeptieren, aber wir haben auch wieder Fortschritte

gemacht. BMW war jetzt besser aufgestellt. Warum es bei uns im Rennen nicht so funktioniert hat, ist noch ein Rätsel.“ Von der Reifenfrage will Galinski nicht mehr viel hören, nur: „Bei sieben Veranstaltungen ist jeder Ausfall generell schmerzlich.“

Das Potential der neuen Suzuki GSX-R 1000 stellten die Vittorio Iannuzzo und Dominic Schmitter unter Beweis. Beide holten einen sechsten Platz. Für Honda ging es mit Jan Halbich ebenfalls zwei Mal in die Top Ten. Kawasaki hatte ein Wochenende zum Vergessen. Die eingekaufte Allzweckwaffe Romain Maitre aus der Langstrecken-WM und Französischen Meisterschaft schob eine Nullrunde. Er lag trotz seiner Schlüsselbeinverletzung auf Platz 12 auf dem für ihn unbekanntem Nürburgring, bevor er stürzte.

Im zweiten Lauf gehörte er wie Danny de Boer, Richard Bodis und Leon Langstädtler zu den Sturzopfern der ersten Runde. ■



BMW total: Sieger Markus Reiterberger (Mitte), Jan Böhn, Dominik Vincon

# Kevin allein zu Haus

Erleben wir ein Déjà-vu aus 2013? Vor vier Jahren gewann Kevin Wahr neun Rennen. Und jetzt sind es schon wieder zwei.

**T**heoretisch hätte ihm der Österreicher Thomas Gradinger die Show stehlen müssen, doch er stürzte im ersten Lauf. Im zweiten wurde er auf den letzten Metern von Wahr überrumpelt. Er hatte sich das Ganze lange von hinten angesehen und hob sich die Attacke für die Schlussphase auf. Gradinger leistete angesichts seines Ausfalls in Lauf eins keine Gegenwehr, sondern nahm lieber die sicheren Punkte als Zweiter mit. Max En-



Zwei Siege für Kevin Wahr am Ring

derlien, der in beiden Rennen aufs Podium sprang, sass erst das zweite Mal auf der neuen Yamaha. Von Titelfavorit Christian Stange auf der Kawasaki war nicht viel zu sehen. Seine linke Hand ist lädiert. „Ein Haushaltsunfall.“ Er konnte die Hebeleien kaum bedienen. ■ AWI

## IDM Supersport 300

## Ping-Pong im Team

Sieben IDM-Fahrer trafen auf 14 Niederländer, aber bei getrennter Wertung. Maximilian Kappler sorgte für den ersten Sieg aus deutscher Sicht.

**W**arum sagenhafte sechs Niederländer vor dem Sachsen, der letztes Jahr in der Junior-WM fuhr, ins Ziel kamen? Die Niederländer fahren nach einem anderen Reglement. Ihre Motorräder haben mehr Leistung und es sind mehr

Anbauteile erlaubt. Im zweiten Rennen musste sich Kappler aber auch dem 16-jährigen Thüringer Jan-Ole Jähmig beugen, gleichzeitig sein Teamkollege und Kumpel. Jähmig ist der letztjährige Vize aus dem ADAC Junior Cup.

Er griff aus dem Windschatten an. Kappler: „Ole hat meine Taktik aus dem ersten Rennen übernommen.“ Die einzige Kawasaki im Yamaha-besetzten Feld dümpelte hinterher. Ihr Pilot Philippe Cavegn aus der Schweiz ist ein absoluter Neuling und ein echter Nachwuchsfahrer. ■ AWI

### NACHRICHTEN

**IDM SIDECAR:** Der Weg zum Titel führt über die Schweizer Markus Schlosser / Thomas Hofer. Im ersten Rennen kam Schlosser auch unbeschadet an der Ölspur vorbei, auf der sich vier Gespanne überschlugen. Mike Roscher und Axel Kölsch mussten zur Beobachtung ins Krankenhaus. Am Sonntag waren alle wieder am Start und Roscher durfte an seinem 52. Geburtstag sogar aufs Podium.

**IDM:** Mehr Zuschauer als 2016, ein Motorradkorso, Testmotorräder von drei Herstellern, Pitwalk und ein Fahrerlager zum Anfassen – und das alles

für 14.00 Euro pro Tag. Nach nur acht Wochen Vorbereitung zollten alle Beteiligten dem Promoter und dem Ausrichter größten Respekt.

**ENDURANCE-WM:** Denis Hertrampf schickt am kommenden Wochenende bei der Langstrecken-WM in Oschersleben ein Team in der Super Twin-Klasse ins Rennen. Fahrer auf der Ducati Panigale sind Marco Nekvasil, Gareth Jones, Oliver Skach. Das Team Hertrampf Racing Team-Festival Italia trägt die Startnummer „100“ – eine Hommage an das Jubiläum der Ölfirma Motorex.

### ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

**Nürburgring (D):** 14. Mai 2017; 1. IDM-Lauf; 57,9 km über 16 Rdn.; 35 Fahrer gestartet, 26 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Danny de Boer (NL)	BMW	26:50,696
2. Markus Reiterberger (D)	BMW	+0,477
3. Florian Alt (D)	Yamaha	+2,631
4. Dominik Vincon (D)	BMW	+30,597
5. Jan Böhn (D)	BMW	+34,653

**Nürburgring (D):** 14. Mai 2017; 2. IDM-Lauf; 65,1 km über 18 Rdn.; 35 Fahrer gestartet, 28 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Markus Reiterberger (D)	BMW	25:51,678
2. Jan Böhn (D)	BMW	+25,257
3. Dominik Vincon (D)	BMW	+29,516
4. Pepijn Bijsterbosch (NL)	Yamaha	+29,771
5. Stefan Kerschbauer (A)	Yamaha	+38,118

### ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

**Nürburgring (D):** 14. Mai 2017; 1. IDM-Lauf; 57,9 km über 16 Rdn.; 16 Fahrer gestartet, 13 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Kevin Wahr (D)	Yamaha	23:56,035
2. Max Enderlein (D)	Yamaha	+13,328
3. Alen Györfi (H)	Yamaha	+13,597
4. Marc Buchner (D)	Yamaha	+13,975
5. Vasco v.d. Valk (NL)	Yamaha	+14,411

**Nürburgring (D):** 14. Mai 2017; 2. IDM-Lauf; 57,9 km über 16 Rdn.; 16 Fahrer gestartet, 12 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Kevin Wahr (D)	Yamaha	23:58,077
2. Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+0,115
3. Max Enderlein (D)	Yamaha	+2,374
4. Manou Antweiler (D)	Yamaha	+6,101
5. Marc Buchner (D)	Yamaha	+6,480

### ERGEBNIS SUPERSPORT 300

**Nürburgring (D):** 14. Mai 2017; 1. IDM-Lauf; 47,0 km über 13 Rdn.; 7 Fahrer gestartet, 7 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Max Kappler (D)	Yamaha	22:16,144
2. Troy Bude (D)	Yamaha	+5,178
3. Jan-Ole Jähmig (D)	Yamaha	+23,059
4. Sophia Liebschner (D)	Yamaha	+46,103
5. Max Graichen (D)	Yamaha	+59,593

**Nürburgring (D):** 14. Mai 2017; 2. IDM-Lauf; 50,7 km über 14 Rdn.; 7 Fahrer gestartet, 7 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Jan-Ole Jähmig (D)	Yamaha	24:13,648
2. Max Kappler (D)	Yamaha	+0,346
3. Lukas Franke (D)	Yamaha	+6,586
4. Troy Bude (D)	Yamaha	+6,706
5. Sophia Liebschner (D)	Yamaha	+49,796

### ERGEBNIS IDM SIDECAR

**Nürburgring (D):** 14. Mai 2017; 1. IDM-Lauf; 57,9 km über 16 Rdn.; 19 Teams gestartet, 14 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Schlosser/Hofer (CH/CH)	LCR-Suzuki	25:06,785
2. Kretzer/Lehnertz (D/D)	LCR-Suzuki	+3,762
3. Smits/Verbrugge (NL/NL)	RN-Yamaha	+40,702
4. Schröder/Werth (CH/D)	LCR-Suzuki	+43,821
5. Ruppert/Schmitz (D/NL)	LCR-Kawasaki	+1:09,137

**Nürburgring (D):** 14. Mai 2017; 2. IDM-Lauf; 57,9 km über 16 Rdn.; 19 Teams gestartet, 14 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Schlosser/Hofer (CH/CH)	LCR-Suzuki	25:03,839
2. Kretzer/Lehnertz (D/D)	LCR-Suzuki	+20,760
3. Roscher/Burkard ((D/S)	LCR-BMW	+26,653
4. Gürk/Kölsch (NL/D)	RS-BMW	+30,828
5. Schröder/Werth (CH/D)	LCR-Suzuki	+44,070

### IDM-STAND

1. Reiterberger	45 Pkt.
2. Böhn	31
3. Vincon	29
4. de Boer	25
5. Kerschbauer	19
6. Bijsterbosch	18
7. Alt	16
8. Halbich	16
9. Iannuzzo	14
10. Schmitter	11
11. Mackels	9
12. Neumann	9
13. Lonbois	8
14. Grünwald	7
15. Friedrich	6

### IDM-STAND

1. Wahr	50 Pkt.
2. Enderlein	36
3. Buchner	24
4. Györfi	23
5. Antweiler	21
6. v.d.Valk	21
7. Gradinger	20
8. Daniel Rubin	19
9. Prokop	17
10. Stange	12
11. de Winter	10
12. Rossi	8
13. Dominik Rubin	7

### IDM-STAND

1. Kappler	45 Pkt.
2. Jähmig	41
3. Bude	33
4. Franke	26
5. Liebschner	24
6. Graichen	21
7. Cavegn	18

### IDM-STAND

1. Schlosser	50 Pkt.
2. Kretzer	40
3. Smits	27
4. Schröder	23
5. Ruppert	20
6. Pfaucht	17
7. Roscher	16
8. Hirschi	14
9. Kranenburg	14
10. Gürk	13
11. Ouger	12
12. Rutz	9
13. Nicholson	8
14. Croft	6
15. Lingen	5

# „Mein größtes Problem ist das metallene Startgatter“

Am Wochenende gastiert die Motocross-WM in Teutschenthal. Nach enttäuschendem Start will Max Nagl seine Saison vor den eigenen Fans umdrehen.

Von: **Alex Hodgkinson**

## Was ist los in diesem Jahr?

Bisher war dieses Jahr schwierig. Im März fuhr ich ein Interrennen in Holland mit normalem Start auf Sand, und ich hatte problemlos zweimal den Holeshoot. Aber ich komme mit dem metallenen Startgatter, das jetzt bei der WM Vorschrift ist, nicht klar.

Wenn ich mit Vollgas losfahre, kann ich nicht verhindern, dass das Vorderrad hochsteigt. Zunächst gibt es so viel Grip, aber direkt nach dem Gatter ist es das Gegenteil: Das Hinterrad dreht komplett durch. Wir haben während der zwei Wochen vor Lettland intensiv getestet, und ich hatte in der Qualifikation in Kegums einen klaren Holeshoot. Am Sonntag habe ich alles identisch gemacht und war Letzter.

Ich glaube, es geht um meine Körpergröße. Mein Teamkollege Gautier kann sein Körpergewicht über den Lenker verlagern, um das Hochsteigen des Vorderrads zu verhindern. Ich muss auch eine Lösung für mich finden. Dann bin ich wieder dabei.



Max Nagl

**Geburtstag:** 7. August 1987

**Geburtsort:** Weilheim (D)

**Herkunftsland:** Deutschland

## MX1-KARRIERE

2007: MX1-WM 18. (KTM)

2008: MX1-WM 6. (KTM)

2009: MX1-WM 2. (KTM)

2010: MX1-WM 4. (KTM)

2011: MX1-WM 5. (KTM)

2012: MX1-WM 16.,

MXoN-Weltmeister (KTM)

2013: MX1-WM 10. (Honda)

2014: MX1-WM 6. (Honda)

2015: MX1-WM 6. (Husqvarna)

2016: MX1-WM 3. (Husqvarna)

## Die Starts waren aber seit Jahren eine deiner Stärken.

Ja, und darin liegt auch das Problem, weil das Überholen in der WM immer schwieriger wird. Da sind zwölf Mann, die vom Tempo her gewinnen können. Wenn du beim Start nicht gleich vorne dabei bist, dann bist du verloren. Beim Bau der Strecken versuchen sie, dass sich mehr Spuren bilden. In Ar-

»DIE TOP 3 SIND MEIN ZIEL FÜR DIESES JAHR, UND ICH WERDE WEITER DARAN ARBEITEN.«

Max Nagl

gentinien fand ich es deshalb leicht zu überholen, dagegen war es in Valkenswaard schwer. Wenn du nur ein bisschen schneller bist als der Vordermann, dann kommst du wegen der Leistungsdichte nicht vorbei.

## Was ist noch möglich in diesem Jahr?

Die Top 3 waren mein Ziel und sind mein Ziel, und ich werde weiter daran arbeiten. Es ist zurzeit in weiter Ferne, aber nichts ist unmöglich. Schau mal, wie Herlings mit einem Doppelsieg in Lettland seine Saison umgedreht hat.

## Wie lange willst du noch WM fahren?

Ich rechne damit, dass ich noch fünf Jahre WM fahre. Mein Vertrag bei IceOne-Husqvarna läuft Ende des Jahres aus, und ich baue mir selber Druck auf. Ich habe keine gute Verhandlungsposition bei den Ergebnissen, die ich zurzeit einfahre. Das muss ich schnell verbessern.

## Und danach?

Nachwuchsförderung wäre was für mich. Zurzeit herrscht ein großer Mangel in Deutschland, und wir müssen bei den Kleinsten schon anfangen. Ich habe noch nichts Konkretes in dieser



Max Nagl: Der 29-Jährige liegt derzeit auf dem 9. Tabellenplatz der MXGP



Max Nagl (#12) vor Jeremy Herlings (#84): Nach schwerem Start aufholen

Hinsicht – ich muss mich zunächst auf die WM konzentrieren – aber der Kontakt ist immer da, und ich könnte es mir vorstellen, irgendwas in diesem Bereich zu machen.

## Am Wochenende ist dein Heim-GP in Teutschenthal.

Ja, ich will immer was Besonderes bei meinem Heim-GP

machen, und es klappt meistens – die Verletzung 2015 war nur Pech. Leider ist die Verfassung im Moment nicht gut. Ich hoffe trotzdem, dass ich aufs Podest fahren kann, aber es wird schwierig. In Teutschenthal ist es schwierig zu überholen. Deshalb will ich nichts versprechen, aber ich werde mein Bestes für die Fans geben. ■

ADAC MX Masters

# Seewer im Doppelpack

WM-Star Jeremy Seewer drückte den Rennen in Mölln seinen Stempel auf und gewann zweimal überlegen vor seinem Teamkollegen Hunter Lawrence.

Die ADAC-MX-Masters-Premiere in Mölln wurde von den beiden Piloten des Team Suzuki World MX2 klar dominiert. Der Schweizer Jeremy Seewer gewann in beiden Läufen mit großem Vorsprung, und auch der zweite Platz seines Teamkollegen Hunter Lawrence war beide Male ungefährdet.

„Es hat richtig Spaß gemacht, endlich mal wieder bei einem Masters-Rennen dabei zu sein“, grinste Seewer. „Es ist eine Top-Meisterschaft, die von den Abläufen her sehr der Weltmeister-

schaft ähnelt. Das Fahrtraining und auch das Fahrgefühl auf der Strecke waren eine super Vorbereitung auf den nächsten MXGP in Teutschenthal“, resümierte der momentane MX2-WM-Zweite. Der 17-jährige Australier Hunter Lawrence, bereits in Jauer Tageszweiter, liegt nun auf dem dritten Platz in der Gesamtwertung. Sein zweiter Platz in der Tageswertung schob ihn an Henry Jacobi vorbei. Spitzenreiter Dennis Ullrich konnte zwar nicht um den Sieg mitfahren, aber mit den Rängen 7 und 3 sowie einem vierten Platz in der Tages-

wertung konnte der Sarholz-KTM-Pilot seine Tabellenführung weiter festigen.

## Enttäuschter Lokalmatador

Lokalmatador Davide von Zitzewitz, Sohn von Enduro-Legende Bert von Zitzewitz, landete auf Platz 31 und zeigte sich enttäuscht. „Ich habe hier auf der Strecke schon oft trainiert und kenne sie eigentlich gut“, erzählte der 25-jährige Student. „Allerdings habe ich nicht erwartet, dass sich der Track so schnell ausfährt, daher bin ich hier heute gar nicht klargekommen.“ ■ IP



Seewer: Ja wo bleiben sie denn?

## ADAC MX MASTERS

### 1. Lauf

1.	Jeremy Seewer (CH)	Suzuki
2.	Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki
3.	Henry Jacobi (D)	Husqvarna
4.	Brian Hsu (D)	Husqvarna
5.	Jaromir Romancik (CZ)	KTM

### 2. Lauf

1.	Jeremy Seewer (CH)	Suzuki
2.	Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki
3.	Dennis Ullrich (D)	KTM
4.	Henry Jacobi (D)	Husqvarna
5.	Jens Getteman (B)	Kawasaki

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Nach 2 Rennen

1.	Dennis Ullrich (D)	128 Punkte
2.	Jens Getteman (B)	104
3.	Hunter Lawrence (AUS)	88
4.	Brian Hsu (D)	80
5.	Henry Jacobi (D)	79

Speedway-GP

## Fredrik Lindgren holt ersten GP-Sieg für GTR

Seinen ersten Sieg seit fünf Jahren konnte „Fast Freddie“ Lindgren mit dem Motor von GTR feiern.

Fredrik Lindgren sicherte sich in Warschau mit einem überragenden Finalsieg vor 54.000 Zuschauern seinen ersten GP-Erfolg seit fünf Jahren. Der 31-jährige startete wieder mit GTR-Motoren von Marcel Gerhard. Es war der erste Speedway-GP-Erfolg für den erfolgreichen Schweizer Tuner!

„Fast Freddie“ Lindgren qualifizierte sich mit einem deut-

lichen Start/Ziel-Sieg im zweiten Halbfinale für den Endlauf. Bei Vorjahresgewinner Tai Woffinden vermisste man die gewohnte Cleverness. Nach einem Fahrfehler kam er nicht mehr an Martin Vaculik vorbei. Der Brite hatte sich eine Woche zuvor im polnischen Leszno an der linken Schulter verletzt. Er betonte aber, dass diese Verletzung keine Auswirkung auf diesen GP habe.

Freddie Lindgren machte im Finale den Sieg perfekt, als er mit einem sensationellen Move Ende der ersten Runde an dem führenden Jason Doyle und an Maciej Janowski vorbeizog. ■ AF

## WM-STAND

### nach 2 Rennen

1.	Fredrik Lindgren (S)	32 Punkte
2.	Jason Doyle (AUS)	27
3.	Martin Vaculik (SK)	26
4.	Maciej Janowski (PL)	22
5.	Patryk Dudek (PL)	22
6.	Tai Woffinden (GB)	21
7.	Bartosz Zmarzlik (PL)	18
8.	Niels Kristian Iversen (DK)	18

## SPEEDWAY-GP

### 1. Lauf, Krsko (SLO), Länderkampf, Pocking, 29.04.2017

1.	Fredrik Lindgren (S)	16 Punkte
2.	Maciej Janowski (PL)	16
3.	Jason Doyle (AUS)	15
4.	Martin Vaculik (SK)	14
5.	Tai Woffinden (GB)	13
6.	Bartosz Zmarzlik (PL)	12
7.	Patryk Dudek (PL)	9
8.	Niels Kristian Iversen (DK)	8

## NACHRICHTEN

### TRIAL-WM: TONI BOUS

Sieges-Serie geht weiter. Der 32-fache Trial-Weltmeister und Montesa-Werkspilot gewann beim Outdoor-WM-Auftakt im spanischen Camprodón vor TRS-Werksfahrer Adam Raga und Sherco-Pilot Albert Cabestany. Dies war Bous 90. Outdoor-WM-Sieg.

### SUPERMOTO-DM: DIRK SPANIOL

hat beim dritten diesjährigen Meisterschaftslauf in St. Wendel nach 22 Jahren Supermoto seinen Abschied gegeben. Der 48-Jährige aus dem nur 10 Kilometer entfernten Hirtzweiler erreichte zwei 11. Plätze und begibt sich nun mit seiner Suzuki in den Ruhestand. Den ersten Lauf gewann André Plogmann vor Petr Vorlicek (beide Suzuki) und Markus Volz (Husqvarna), das zweite Rennen eroberte sich Markus Class (Husqvarna), obwohl er zu Beginn gestürzt war und eine Aufholjagd starten musste, vor seinen Markenkollegen Andreas Buschberger und Markus Volz.

### AMERICAN FLAT TRACK: INDIAN

feierte beim vierten Meisterschaftslauf auf dem Turf-Paradise-Meilen-Oval in Phoenix/Arizona einen Dreifachsieg, die Marke ist damit in diesem Jahr noch ungeschlagen und hatte bei jedem Rennen mindestens zwei ihrer Fahrer auf den oberen beiden Stufen des Siegerpodests. Das Motoren-Konzept von Swissauto-Chef Urs Wenger ist somit voll angekommen. In Phoenix gewann der amtierende Grand National Champ Bryan Smith im Wimpernschlag-Finale ganze 57 Tausendstel vor Brad Baker, eine halbe Sekunde später folgte Jared Mees. Vierter und bester Nicht-Indian-Pilot wurde vier Sekunden dahinter Sammy Halbert (Yamaha). In der Meisterschaft hat Smith die Führung übernommen, er hat nun wie Mees 87 Punkte und zwei Siege, Dritter ist Halbert mit 57 Punkten. Bei den Singles gewann Rennamazone Shaina Texter, die 25-Jährige hat damit auch die Führung in der Meisterschaft übernommen.

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo



**Alfa 4C NEU** - 19,5% unter UPE, Neuwagen, 177 kW (241 PS), deutsche Auslieferung, Vollausrüstung, u. a. basaltgrau-metallic, Leder rot u.v.m., 14.000,- € unter UPE, nur 59.900,- €. Tel. 02651/491659



**A6 Competition Vollausrüstung**, EZ 8/2016, 21000 km, 240 kW (326 PS), grau, Klima, VB 68.599,- (MwSt. awb.). Tel. 0151/50606200, christoph\_schroeder@me.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38743

**JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG** für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com) Tel. 09933-902023 H

## Ferrari

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

**California T**, EZ 08/14, schwarz/schwarz, 19900 km, 1. Hd., wie neu, mit Garantie, 173.500,- € MwSt. awb. 0172/3030233

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

**Sammler sucht 360 Spider**, Schalter, schwarz/schwarz, Daytona-Sitze, geringe Laufleistung, möglichst dt. Erstzulassung, Scheckheft. Chiffre MK11/1124995

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

## Jaguar

**ERSATZTEIL-GROSSLAGER!** Neu und gebr., alle Typen. [www.jaguar-teile.de](http://www.jaguar-teile.de) 04332/1419 H

## Lamborghini



**Gallardo Super Trofeo Stradale 1/150**, 150 limitierten Fahrzeugen weltweit!!!! Carbon Paket, großer Heckflügel, Keramikbremse, Leistungsgewicht 2,35 kg, EZ 7/2013, 19690 km, 419 kW (570 PS), rot-metallic (Rosso Mars), Klima, VB 268.900,- EUR (inkl. MwSt), Tel. 0163/8350835, gto@gmx.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38865

## Lexus



**LEXUS! Neu und gebraucht** kauft man bei Lackas Rhein-Ruhr GmbH in Wesel. Tel. 0281/95295-55, [www.lackas.de](http://www.lackas.de) H

## Mercedes

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

**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](http://www.kupplung-vor-ort.com), Tel. 09933/902023 H

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

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

## Porsche

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

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

## Renn/Rallye

**GA Rennsport-Ausrüster**  
Tel. 08678/246  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

**Jetzt online  
abonnieren!**

**MOTOR SPORT aktuell** Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!  
[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)

## Audi

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

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

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

Bestellservice\* und Abo-Service  
[motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)  
\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

**MOTOR SPORT aktuell**  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Bentley



**Continental GT**, Erstbesitzer war ein sehr bekannter Fußballspieler!! EZ 4/2006, 412 kW (560 PS), schwarz, Leder Cognac, Carbon, Sportauspuff, 21 Zoll Anniversary II Felgen, original 34000 km, Scheckheft, Klimaautomatik, usw., VB 68.800,- EUR, 85716 Unterschleißheim, Tel. 0163/8350835, gto@gmx.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38866

## BMW

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



**640 D**, EZ 1/2012, 195000 km, 313 PS, weiß, Leder, Klima, 35.900,- €, Topzustand, Gesch.fzg., Bayern. 0151/12782952, cabriobmw6er@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38815

[www.Rennsportshop.com](http://www.Rennsportshop.com)



REDAKTION  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefax: +49 (0)711 182 1958  
 www.motorsport-aktuell.com  
 msa@motorpresse.de  
 Chefredaktion: Marcus Schurig  
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,  
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
 Markus Stier, Anke Wieczorek  
 Fotografen: sutton-images.com, XPB  
 Grafik und Produktion: Michael Heinz  
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer  
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1  
 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 1820  
 MOTORSPORT aktuell gehört zum  
 Geschäftsbereich Automobil  
 Redaktionelle Gesamtleitung:  
 Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)  
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
 Tim Rammes, Kai Feyerabend (Stv.),  
 Burkhard Knopke  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung:  
 Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1641  
 Telefax: +49 (0)711 182 1699  
 Werbeverkauf Online:  
 Zeljko Berden  
 zberden@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1346  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig  
 ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1613  
 Carmen Brix  
 cbrix@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1522  
 Herstellungsleitung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379  
 Druck:  
 Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180  
 78467 Konstanz  
 Vertrieb:  
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
 Am Sandtorkai 74  
 20457 Hamburg  
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

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

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

# Leserbriefe

## Keine schönen Autos mehr zur FI-Historie Lotus 49, MSA 21/2017

Im Heft 21 haben Sie eine Abbildung des Formel-1-Rennwagens vom Typ Lotus 49 gezeigt. Dazu möchte ich nur sagen: Das waren noch schöne Rennwagen. Was heute auf den Rennstrecken umherfährt, ist an Hässlichkeit nicht mehr zu übertreffen. Ich gucke mir schon lange kein Formel-1-Rennen mehr an. Da bringt der ADAC Cup schönere Autos auf die Rennstrecke. Das ist meine Meinung dazu.

Eberhard Böttger,  
 per E-Mail

Der Lotus 49 war nicht nur schnell, sondern auch recht gefährlich, denn speziell 1967 gab es öfter Radaufhängungsbrüche. Nach einem solchen Defekt war Graham Hill im Training zum GP von Deutschland 1967 auf der Nordschleife bei rund 170 km/h abgefliegen, blieb aber unverletzt. Auf die Reporterfrage „War es eine Linkskurve?“ antwortete er in seiner typisch sarkastischen Art: „Es sollte eine werden!“ Von Graham Hill stammt auch das ab Ende der 1960er-Jahre in Motorsport-Kreisen bekannte Bonmot: „Wenn mich ein Rad überholt, weiß ich, dass ich einen Lotus fahre!“

Hans-Werner Hansen,  
 D-40476 Düsseldorf

Eine Korrektur zu Ihrer Geschichte über den Lotus 49: Der Motor ist mit vier Bolzen verschraubt, oben und unten. Es gab auch eine frühere Konstruktionsvariante, wo der Motor unten an der Spritzwand quasi eingehakt werden sollte. Dies wurde aber nie verwirklicht. Die Hinterradaufhängung stützte sich u. a. mitsamt Stabi und Federbeinen über den Hilfsrahmen selber ab und wurde mit vier Streben mit dem Chassis

verbunden, um eine stabile Kastenform zu erhalten, die den Motor einrahmt.

Ingo Iserhardt,  
 per E-Mail

## Kein Schnickschnack Zum FI-Unterhaltungsfaktor MSA 21/2017

Sie fragen nach dem Unterhaltungsfaktor? Ich will ein simples Autorennen, bei dem der schnellste und schlaueste Fahrer auf einem tollen Fahrzeug gewinnt. Nicht durch technischen Schnickschnack, Reifen oder Boxenstopps oder gar durch Nachtanken. So simpel sehen die Unterhaltungsfaktoren aus. Racing eben. Aufregend genug. Nur wird der Faktor Faszination und Emotionen vergessen. Nur wer damit infiziert ist, wird ein Leben lang Racing lieben. Aber 600 Euro am Wochenende ist mir ein nummerierter Sitzplatz auf der Tribüne nicht wert. Nur damit ich dabei sein darf – aber bitte nur in dem dafür vorgesehenen Sektor. Und bitte nichts anfassen! Ah, and no pictures from the inside. Zuhause kann ich ja nachlesen, wer alles auch noch dort war. Oder welche Fahrer was sagen durften. Denn so trübe sieht der Unterhaltungsfaktor in der Formel 1 für mich heute aus. Schlimm ist aber auch, dass andere Rennserien dem Formel-1-Standard nachzueifern, so wie die DTM! Wären nicht ORF und Alex Wurz als Co-Kommentator, ich hätte am F1-Sonntag keine Motivation für ein Rennen, denn ich wäre lieber in meiner Bibliothek mit meinen 450 Büchern über die ganze Geschichte der Formel 1.

Beat Mühry,  
 CH-4463 Buus

Eigentlich kann ich die negative Stimmung, welche seit Jahren über die Formel 1 verbreitet

wird, nicht nachvollziehen. Ich gucke sie immer noch gerne. Heute aber möchte ich Mercedes-Benz für die erfolgreiche Übertragung der Bremsklotz-Taktik aus der DTM in die Formel 1 „gratulieren“. Kaum habt ihr einen ernst zu nehmenden Gegner, schon ist „Fair Play“ vorbei. Auf dass Toto und Co. die nächste Rennserie zerstören.

Martin Gneckow,  
 D-59494 Soest

## Neues Interesse an der DTM Zum DTM-Auftakt MSA 20/2017

Der Einstieg des Medienlieblings und ehemaligen Formel-1-Fahrers Gerhard Berger als Boss in die DTM hat besonders bei den österreichischen Fans das Interesse für diese Motorsportserie mächtig hoch gehen lassen. Obwohl Deutscher, sind die Österreicher voll begeistert, noch dazu, weil der Kufsteiner, Lucas Auer, nun Gesamtführender in der DTM ist. Beim Servus Sport Talk im Hangar 7 wirkte Auer neben Andreas Meklau und Marco Wittmann aber etwas blass. Dass er nicht nur Neffe von Gerhard Berger sein will, hat er mit seiner Aussage „Die Leistung muss ich bringen“ klar unterstrichen. Zu den Formel-1-Unkereien der österreichischen Medien meinte Auer: „Ich fokussiere mich auf die DTM.“ Und da hat er Recht. Der Weg in die Formel 1 ist auch bei kräftiger familiärer Unterstützung noch verdammt beschwerlich.

Rudolf Ratzenberger,  
 per E-Mail

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Es sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 19. Mai

21.45	Rallye-WM Portugal, Live Stage <b>LIVE</b>	Sport 1+
23.00	Rallye-WM Portugal, Highlights 1. Tag	redbull.tv

#### Samstag, 20. Mai

10.10	DTM Lausitzring, Quali für 1. Rennen <b>LIVE</b>	ONE
11.05	Formel-3-EM Pau, 1. Rennen <b>LIVE</b>	n-tv
11.25	ADAC Formel 4 Lausitz, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1
12.45	ADAC GT Masters Lausitz, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1
14.30	DTM Lausitzring, 1. Rennen <b>LIVE</b>	ARD
15.45	Formel E, Paris ePrix <b>LIVE</b>	DMAX
15.50	Rallye-WM Portugal, Super Stage <b>LIVE</b>	redbull.tv
22.00	Indianapolis 500, Qualifying Day 1 <b>LIVE</b>	Sport 1 US
22.30	Carrera Cup Lausitz, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1
23.00	Rallye-WM Portugal, Highlights 1. Tag	redbull.tv

#### Sonntag, 21. Mai

08.25	ADAC Formel 4 Lausitz, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+
09.50	Carrera Cup Lausitz, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1+
11.10	Formel-3-EM Pau, 2. Rennen (zeitvers.)	n-tv
11.25	DTM Lausitzring, Quali für 2. Rennen <b>LIVE</b>	ONE
13.00	Rallye-WM Portugal, Power Stage <b>LIVE</b>	Sport 1+
13.00	ADAC GT Masters Lausitz, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1
15.00	DTM Lausitzring, 2. Rennen <b>LIVE</b>	ARD
16.45	ADAC Formel 4 Lausitz, 3. Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1+
23.00	Rallye-WM Portugal, Highlights 1. Tag	redbull.tv

### Motorrad

#### Freitag, 19. Mai

09.00	Moto3-WM Le Mans, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
09.45	MotoGP-WM Le Mans, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
10.45	Moto2-WM Le Mans, FP1 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
13.00	Moto3-WM Le Mans, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
14.00	MotoGP-WM Le Mans, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
15.00	Moto2-WM Le Mans, FP2 <b>LIVE</b>	Eurosport 2

#### Samstag, 20. Mai

09.00	Moto3-WM Le Mans, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
09.45	MotoGP-WM Le Mans, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
10.45	Moto2-WM Le Mans, FP3 <b>LIVE</b>	Eurosport 2
12.30	Moto3-WM Le Mans, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 2
13.15	MotoGP-WM Le Mans, FP4 + Quali <b>LIVE</b>	Eurosport 2
15.00	Moto2-WM Le Mans, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 2
16.00	Langstrecken-WM, Oschersleben <b>LIVE</b>	Eurosport 2

#### Sonntag, 21. Mai

08.30	Motorrad-WM Le Mans, Warm-ups <b>LIVE</b>	Eurosport 2
10.00	Moto3-WM Le Mans, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
ca. 12.05	Moto2-WM Le Mans, Rennen <b>LIVE</b>	ES2/SRF2
13.00	MX2-WM Teutschenthal, 1. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
ca. 13.45	MotoGP-WM Le Mans, Rennen <b>LIVE</b>	ES2/SRF2
14.00	MXGP-WM Teutschenthal, 1. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
16.00	MX2-WM Teutschenthal, 2. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
17.00	MXGP-WM Teutschenthal, 2. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv

#### Dienstag, 23. Mai

12.00	MotoGP-WM Le Mans, Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
-------	-----------------------------------	-------------

### Livestreams

#### Samstag, 20. Mai/Sonntag 21. Mai

Zeiten s.o.	ADAC GT Masters/Formel 4 vom Lausitzring <b>LIVE</b>	
	<a href="http://www.sport1.de">www.sport1.de</a>	

#### Sonntag 21. Mai

ca. 15.50	Formel-3-EM/Grand Prix de Pau <b>LIVE</b>	
	<a href="http://www.fiaf3europe.com">www.fiaf3europe.com</a>	



DTM Lausitzring: Geht es so wild weiter wie beim Hockenheim-Spektakel?



WRC Portugal: Beim sechsten WM-Lauf gehen die Rallye-Autos in die Luft



MotoGP Le Mans: Schlägt Valentino Rossi nach der Jerez-Pleite zurück?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

18.–21.5.	Rallye-WM, Portugal	P
20.5.	Formel E, Paris ePrix	F
20./21.5.	Formel-3-EM, Pau	F
20./21.5.	DTM Lausitzring (+ Carrera Cup)	D
20./21.5.	ADAC GT Masters Lausitzring (+ F4)	D
28.5.	Formel 1, Monte Carlo	MC

### Motorrad

20.5.	Langstrecken-WM, Oschersleben	D
21.5.	Motorrad-WM, Le Mans	F
21.5.	ADAC Northern Europe Cup, Oschersleben	D
21.5.	Motocross-WM, Teutschenthal	D
27./28.5.	Superbike-/Supersport-WM, Donington	GB

READY TO RACE  
»www.ktm.com

**XBB**  
X-BOW-BATTLE

**X-BOW**



Foto: Joel Kermasenko

## HEIMSPIEL – DIE X-BOW BATTLE GASTIERT AM RED BULL RING!

Fast 60 KTM X-BOW Rennfahrzeuge, vier verschiedene Rennserien, insgesamt sieben Rennläufe an zwei Tagen – das „Heimspiel“ der X-BOW BATTLE am 26. und 27. Mai 2017 auf dem Red Bull Ring wird ein Racing-Fest in Orange! Für Besucher und Fans gibt es an diesen beiden Tagen nicht nur die Möglichkeit, alle Rennen auf den geöffneten Tribünen gratis zu verfolgen, sondern alle Teams und Fahrer freuen sich auch über möglichst zahlreichen Besuch im Fahrerlager, wo unter anderem der spektakuläre KTM X-BOW GT4 aus nächster Nähe besichtigt werden kann!

Kontakt: [battle@silbermayr.de](mailto:battle@silbermayr.de)  
Alle Informationen unter: [www.x-bow-battle.at](http://www.x-bow-battle.at)



**laptime**  
is all that counts

**KTM**