

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

SO MACHT RACING SPAß

Jeden
Dienstag
neu



Die Langstrecken-Weltmeisterschaft in Spa-Francorchamps (unten) und der DTM-Auftakt am Hockenheimring (oben) hatten es

in sich. Beide Serien machten mit Top-Unterhaltung beste Werbung für den Motorsport. Zwei Siege für Audi, einer für Mercedes

sowie Podestplätze für BMW und Porsche - was will man mehr? Nur das in Köln ansässige Toyota-Team ging leer aus. **ab S. 10/16**



21
9 77421 848007

MotoGP

Lorenzo-Sieg bei Sturz-Festival in Le Mans S. 24



Formel 1

Mercedes vs. Ferrari - großes Wettrüsten S. 4

MotoGP

Jonas Folger 2017 in der Königsklasse S. 23

Tourenwagen-WM

Dreifach-Sieg für Honda im Regen S. 14

Moto2

Zweiter Podestplatz für Tom Lüthi 2016 S. 28

Formel 1

Verstappen zu Red Bull - die Hintergründe S. 3

**motorsport-
aktuell.com**

LIEBE LESER!

Drei Rennen, dreimal Action, Spannung und beste Werbung für den Motorsport. Die Langstrecken-WM (ab Seite 10) und die DTM (Seite 16) haben am Wochenende dafür gesorgt, dass wir Renn-Fans voll auf unsere Kosten gekommen sind. Und für all die, die am Hockenheimring zugegen waren, hat die dort gastierende Rallycross-WM mit ihren Super-Champions noch einen draufgesetzt (Seite 22). All das ist pure Freude, wenn man bedenkt, wie sehr der Motorsport, im Speziellen die Formel 1, in den letzten Wochen und Monaten von politischen Querelen und faulen Kompromissen geprägt war (Seite 6). Gute Nachrichten gibt es aus deutscher Sicht auch aus der MotoGP: Jonas Folger wird 2017 in die Königsklasse wechseln. Der 22-jährige Bayer wird für Tech3-Yamaha an den Start gehen (Seite 23). Wir wünschen Jonas schon jetzt alles Gute bei seinem nächsten Karriereschritt. Eine «schlechte» Nachricht haben wir dennoch: Wegen Pfingsten wird Ihre Lieblingslektüre nächste Woche erst am Mittwoch (18. Mai) statt wie üblich dienstags erscheinen.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Lewis Hamilton
WO? Barbados

WAS? Der Weltmeister beim Stand-up-Paddling mit Roscoe



WER? Tito Rabat (E)
WO? Le Mans (F)

WAS? Der ehemalige Moto2-Champion und jetzige MotoGP-Pilot leistete sich im Training einen Ausrutscher der unangenehmen Sorte



WER? Timmy Hansen (S)
WO? Hockenheimring (D)

WAS? Bei der Rallycross-WM im Badischen fackelte der Peugeot des Schweden ab, danach war er zu leicht und wurde disqualifiziert

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Zur Fahrer-Rochade von Red Bull; Rallycross-WM Ekströms Doppelbelastung in Hockenheim **S. 3**
- FORMEL 1** Wie Mercedes und Ferrari aufrüsten **S. 4**
- FORMEL 1** Warum Regeln faule Kompromisse sind **S. 6**
- FORMEL 4** Jetzt spricht der ADAC-Sportpräsident **S. 9**
- TOURENWAGEN-WM** Dreifach-Sieg für Honda **S. 14**
- LANGSTRECKEN-WM** So verrückt war Spa **S. 10**
- DTM** Viel Schrott beim Auftakt in Hockenheim **S. 16**
- RALLYE-EM** Junger Lette düpiert die Favoriten **S. 21**
- RALLYCROSS-WM** Ekström knackt die Champs **S. 22**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: Folgers Aufstieg in die Königsklasse; SBK-WM: Versuchskaninchen **S. 23**
- MOTOGP** Lorenzo siegt bei Sturz-Festival in Le Mans **S. 24**
- MOTOGP** Neuer Motor für Stefan Bradl **S. 26**
- MOTO2** Nur Lüthi ist in Top-Form **S. 28**
- MOTO3** So doppelte der entfesselte Binder nach **S. 31**
- IDM** Wie Neukirchner im Titelkampf zurücksteckte **S. 32**
- MOTOCROSS-SM** Freidigs Meilenstein **S. 35**
- MOTOCROSS-WM** Wie Toni Cairoli zurückschlug **S. 36**

PANORAMA

- AUTOMOBIL** Zum 30. Todestag von De Angelis **S. 41**
- AUTOMOBIL 100** Indy 500 - Teil 1: Die Strecke **S. 44**
- BOXENGEFLÜSTER** Achtung Fahrerlager; Namen & Nachrichten; Leserbrief **S. 46**
- IMPRESSUM** **S. 47**
- SERVICE** Termine, TV-Programm, MSA-Tipp **S. 47**

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:

XPB

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@
motorpresse.de
www.motorsport-aktuell.com

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1

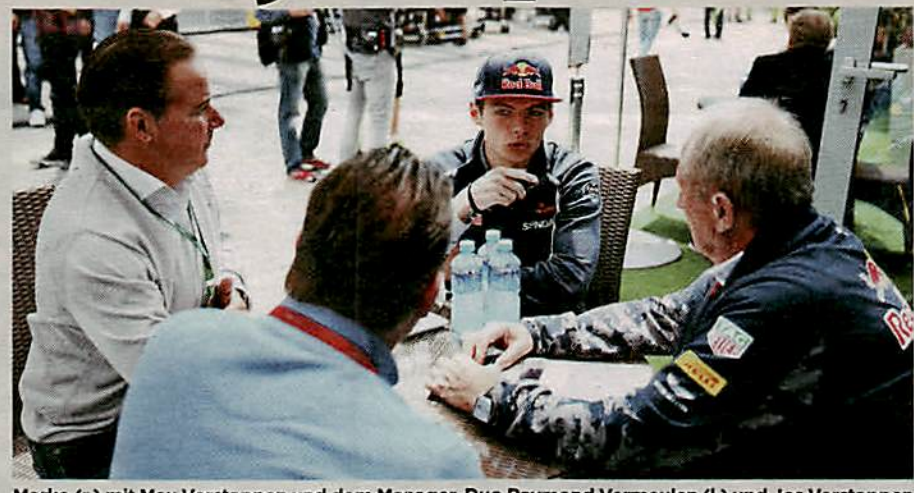
Max rein, Kvyat raus

Von ANDREAS HAUPT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Vier Tage nach seinem Startunfall beim GP Russland muss Daniil Kvyat seinen Platz bei Red Bull räumen. Der Brausehersteller versetzt seinen russischen Fahrer zu Toro Rosso. Stattdessen wird Max Verstappen in Red Bulls A-Team befördert.

Red Bull ist bekannt dafür, eigenwillige oder sagen wir radikale Entscheidungen zu treffen. Nicht selten trifft der Brausehersteller damit ins Schwarze. Wir erinnern uns: Als im Herbst 2014 bekannt wurde, dass man den erst 17-jährigen Max Verstappen nach nur einem Formel-3-Jahr in die Formel 1 holen würde, gab es viele kritische Stimmen. Inzwischen weiß jeder: Der Junge ist ein Naturtalent. Ihn mit 17 in den Toro Rosso zu setzen, war goldrichtig.

Vergangene Woche war Verstappen dann wieder Anlass für eine typische Red-Bull-Entscheidung. Verstappen wird ab sofort für Red Bull fahren, der bisherige Stammpilot Daniil Kvyat muss sein Cockpit räumen. Darf aber zurück zu Toro Rosso gehen, wo er 2014 seine FI-Karriere angefangen hat. «Max hat bewiesen, dass er ein außergewöhnliches Talent ist. Seine Leistungen bei Toro Rosso waren beeindruckend,



Marko (r.) mit Max Verstappen und dem Manager-Duo Raymond Vermeulen (l.) und Jos Verstappen

und wir sind froh, ihm die Möglichkeit zu geben, für Red Bull zu fahren», erklärte Teamchef Christian Horner in einem Statement am Donnerstag.

Wechsel zu Ferrari verhindert

Der Youngster bestritt seinen ersten Formel-1-GP 2015 in Australien – als jüngster Fahrer der Geschichte. In 23 Rennen sammelte der Niederländer bislang 62 Punkte. Sein bestes Resultat sind zwei vierte Plätze bei den GP Ungarn und USA 2015.

Verstappens großes Talent blieb auch bei der Konkurrenz nicht unbemerkt. Starke Leistungen wecken eben Begehrlichkeiten. Es war daher absehbar, dass Red Bull Verstappen mittelfristig ins A-Team holen

muss, um seinen Piloten nicht zu verprellen. Dass der 18-Jährige aber so schnell zu einer Beförderung kam und schon ab dem GP Spanien im RB12 sitzt, ist eine Überraschung. «Wir sind in der Position, dass alle vier Fahrer von Red Bull und Toro Rosso langfristig an uns gebunden sind. Deshalb haben wir die Flexibilität, zwischen den beiden Teams zu verschieben», erklärt Horner.

Doch das allein ist nur ein Bruchteil der Wahrheit. Die Beförderung Verstappens hat noch einen anderen Grund: Das Management des in Belgien geborenen Überfliegers hat gemerkt, dass Max bei Toro Rosso auch in diesem Jahr bestenfalls um die Plätze 4 bis 10

fighten kann. Weiter nach vorne spült es den Jungspund nur in außergewöhnlichen Fällen. Also hat man Druck aufgesetzt.

Verstappens vertragliche Situation sah vor, dass er bis 2018 im Red-Bull-Pool verbleibe, aber nur dann, wenn er 2017 ins Hauptteam wechseln dürfte. Es bestand also die Gefahr, dass er sich nach einem neuen Arbeitgeber umsehen würde. Heißester Kandidat war Ferrari. Dort läuft der Vertrag für Kimi Räikkönen aus. Einer wie Verstappen wäre ein idealer Ersatz für die Scuderia. Doch das wollte Red Bull mit allen Mitteln verhindern. Deshalb kam die Beförderung schon jetzt zustande.

Der Schachzug von Red Bull ist clever. Und auch das Timing

scheint perfekt gewählt. Im A-Team hat Verstappen die Chance, aufs Podest zu fahren. Erst Mal für Red Bull auf dem Podest. Beim GP Russland krachte er jedoch am Start gleich zweimal ins Heck von Sebastian Vettel und zerstörte damit nicht nur das Rennen des Ferrari-Stars, sondern auch das seines Teamkollegen Daniel Ricciardo. Auch Carlos Sainz jr. von Toro Rosso wurde in Mitleidenschaft gezogen. Kvyat entschuldigte sich zwar. Doch der Zorn seiner Vorgesetzten war unverkennbar.

Harter Schlag für Kvyat

Für Kvyat ist die Rückversetzung zu Toro Rosso ein harter Schlag. Beim GP China stand er erst vor Kurzem ein zweites Mal für Red Bull auf dem Podest. Beim GP Russland krachte er jedoch am Start gleich zweimal ins Heck von Sebastian Vettel und zerstörte damit nicht nur das Rennen des Ferrari-Stars, sondern auch das seines Teamkollegen Daniel Ricciardo. Auch Carlos Sainz jr. von Toro Rosso wurde in Mitleidenschaft gezogen. Kvyat entschuldigte sich zwar. Doch der Zorn seiner Vorgesetzten war unverkennbar.

«Daniil wird die Chance haben, seine Entwicklung bei Toro Rosso fortzusetzen. Es ist ein Team, das er kennt. Dort hat er die Chance, seine Form wiederzufinden und sein Potenzial zu zeigen», meint Horner – die Strafversetzung in mildernde Worte gepackt.

Auch Helmut Marko drückt es höflich aus: «Es hat sich herauskristallisiert, dass Daniil dem Druck von Daniel Ricciardo nicht gewachsen ist und das Auto ständig überfährt. Wir wollten ihn aus der Schusslinie nehmen und seiner Karriere so helfen statt ihr zu schaden.» ♦

DTM/Rallycross-WM

Mammut-Ritt mit Sekt und Selters

Doppelstarts gab es einige. Jener von Mattias Ekström vergangenes Wochenende dürfte bisher allerdings einmalig gewesen sein.

Als wäre der DTM-Auftakt nicht stressig genug, startete Ekström in Hockenheim auch in der FIA-Rallycross-WM. «Ich brauche eine Herausforderung, die schwer genug ist, sodass ich mein Bestes geben muss. Sonst wird mir langweilig», so der 37-Jährige. «Die DTM hat Priorität. Rallycross ist mein Hobby.» Unterschiedlicher könnten die Herausforderungen aber kaum sein: Der Schwede startete in völlig verschiedenen Topserien, auf zwei völlig unterschiedlichen Strecken sowie mit

zwei völlig andersartigen Prototypen.

Sein DTM-Werksauto ist ein aerodynamisch ausgefeilter Audi RS 5, dessen 4-l-V8-Triebwerk knapp 500 PS an die Hinterräder abgibt. Präzision ist alles, wenn man sich im Quali und Rennen Runde um Runde per Schaltwippe durch die Gänge und den Verkehr zappt, den verstellbaren Heckflügel zum Überholen nutzt und auf die Bremsen und – noch wichtiger – Reifen achtet. Anders im Audi S1 EKS RX quattro. Im mit 560 PS deutlich stärkeren sowie mit einem sequenziellen Schaltgetriebe (und hydraulischer Handbremse) ausgestatteten Allrad-Boliden katapultiert man sich in mehreren wenige Minuten dau-

ernden Vor- und Zwischenläufen sowie einem Endlauf über einen Kurs mit Asphalt- und Schotterpassagen. Beim kurzen Adrenalin-Ritt bleibt weder Weltmeistern, Youtube-Helden, skandinavischen Nachwuchsbumen oder zweimaligen DTM-Champions Zeit, Angriffe lange vorzubereiten. Vom Start weg gilt maximale Attacke. Lackaustausch gehört dazu. Immerhin hilft dem Fahrer ein sogenannter «Spotter», den Überblick beizubehalten.

Als Punktbester aus den vier Quali-Läufen und Zweiter im Semifinale zog Ekström ins Finale. Doch zwischen Rallycross-Siegerehrung und DTM-Qualifying lagen nicht einmal 30 Minuten. Zwar wurde sein Zeitplan

auf rund 60(!) Wochenendtermine zusammengestrichen und Ekström auf der obligatorischen WM-Pressekonferenz von einem EKS-Teammitglied vertreten, dem überzeugenden WM-Sieg (Seite 22) folgte aber ein enttäuschender DTM-Auftritt

(Seite 16). Audi-DTM-Leiter Dieter Gass: «Derzeit bereue ich seinen Start in der Rallycross-WM nicht. Mattias kann das. Ich denke auch nicht, dass er wegen seines Erfolges im Rallycross das zweite DTM-Rennen übermotiviert anging.» ♦ RK/AW



Ein Fahrer, zwei Autos: Ekström mit DTM- und Rallycross-Audi (r.)

Mercedes gegen Ferrari

Das Wettrüsten hat ebe

Von ELMAR BRÜMMER

Mercedes 4, Ferrari 0. Das ist der Stand nach zwei Monaten automobiler Champions League. Aber: Ist das nur eine Momentaufnahme nach noch nicht einmal einem Fünftel der Mammutsaison – oder schon ein Trend?

So eindeutig, wie es das Sieg- und Pole-Verhältnis auszudrücken scheint, ist die Lage nicht. Weder für Rosberg noch für Hamilton und Vettel auf der anderen Seite. Vielmehr läutet der klassische Europastart in Barcelona das Wettrüsten ein. Wir haben analysiert, wie es sich beim Rennen zwischen Silber und Rot verhält, nachdem Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene nach dem ersten Auf und Ab eine klare Kampfansage gemacht hat: «Es gibt nicht einen Punkt, in dem wir uns verbessern müssen. Wir wollen in allen Bereichen besser werden.»

Momentan sind im Kräftemessen die Turbo-Aggregate die Sorgenkinder bei beiden. «Wir müssen gucken, dass wir den Fahrern ein Auto zur Verfügung stellen, mit dem sie auch über die Ziellinie kommen», sagt Mercedes-Boss Toto Wolff nach den jüngsten Elektro-Zicken. Es wird interessant zu beobachten sein, wie sich das Gegeneinander der beiden Top-Rennställe entwickelt, wenn es hart auf hart geht. «Die Formel 1 ist eben kein Kindergeburtstag», meint Vettel, «Mercedes schlägst du nicht so einfach. Die sind ein gutes Team.» Deshalb rüsten beide Rennställe auch weiter auf. ♦



Sinnbildlich: Vor Ferrari steht die «2», bei Mercedes die «1»

Fahrer

Nico Rosberg scheint nicht zu stoppen zu sein. Er sagt, dass er nichts verändert habe. Wenn das stimmt, sollte er dabei bleiben. Fehlerfrei lässt sich nicht steigern. Und mit dem Erfolg kommt noch mehr Selbstsicherheit. «Ich bin hier, weil ich einen direkten Kampf mit Lewis will. Er ist die Messlatte. Die Ekstase fehlt mir», sagt Rosberg.

Noch-Weltmeister Lewis Hamilton ist der Pechvogel, aber er verzweifelt noch nicht daran: «Wenn ich fahren konnte, habe ich gezeigt, dass ich kein bisschen langsamer geworden bin.»

Sebastian Vettel befindet sich im permanenten Angriffsmodus, aber er wurde bisher leider noch nicht dafür belohnt. ♦

Vorteil Mercedes

Auto

Die Basis von Mercedes ist so hoch, dass eine solide Weiterentwicklung vor der Saison logisch war. Die Frage, ob die geplante Upgradeliste beschleunigt werden muss/soll, stellt sich momentan nicht. Der Silberpfeil als ganzheitliches Package funktioniert wie gehabt. Und falls Ferrari näher kommt, gibt es natürlich ein Reservoir, das sich ausschöpfen lässt.

Der rote Rennwagen ist aerodynamisch mindestens so gut wie sein Gegner. Da man sich beim Autobau in Maranello ebenfalls noch in einer Lernkurve befindet, könnten weitere, gewaltige Schritte folgen – vorausgesetzt, die eingeschlagene Richtung birgt noch Potenzial. ♦

Unentschieden

Motor

Die Aufholjagd von Ferrari hat ihren Tribut gefordert. Aber die neue Software funktioniert jetzt schon, der Antriebsstrang muss noch optimiert werden. «Natürlich ist der Motor die Seele des Autos, und hier riskieren wir gerade eine ganze Menge. Vielleicht zu viel», sagt Arrivabene selbstkritisch. Aber viel anderes bleibt ihm nicht übrig.

Die Hybrid-Maschinerie war und ist auch der entscheidende Faktor im Silberpfeil, wird aber neuerdings immer mal zum Sorgenkind. Toto Wolff erklärt das mit dem kleiner werdenden Spielraum: «Wir gehen immer mehr ans Limit. Vielleicht müssen wir einen kleinen Schritt nach hinten machen.» ♦

Unentschieden

Team

Der Aufschrei bei Mercedes war groß, nachdem Verschwörungstheoretiker eine absichtliche Benachteiligung Hamiltons verbreitet hatten, damit ein Deutscher Weltmeister werden könne. Dabei steht Mercedes – zum Glück für die Formel 1 – für Gleichberechtigung. «Wir kämpfen nicht für den einen oder den anderen Fahrer, sondern füreinander. Es gibt kein A- oder B-Team», sagt Wolff.

Ferraris Leidenschaft ist gewachsen, seit Vettel und Arrivabene da sind. Das Team befindet sich wieder im alten Schumi-Modus, der sich mit jedem Rückschlag selbst erneuert. Sie wollen viel, vielleicht etwas zu schnell und alles auf einmal. ♦

Vorteil Ferrari

Führung

Toto Wolff zeigt Stärke als Teamchef, auch in bitter-süßen Momenten. Der Mix aus Charme und Anspannung geht nicht auf Kosten der Unerbittlichkeit und der Motivation. Er hat in kurzer Zeit einem traditionellen britischen Team ein neues Betriebsklima verpasst, das ist kaum steigerungsfähig. Und Niki Lauda tritt zur rechten Zeit als Poltergeist auf.

Arrivabene ist nach den schnellen Anfangserfolgen 2015 und der Leistungssteigerung im Winter der Druck anzusehen. Fiat-Präsident Sergio Marchionne gibt seine hohen Erwartungen 1:1 an den Rennmanager weiter, aber der kann die Truppe nicht noch mehr triezern. ♦

Vorteil Mercedes

erst richtig begonnen



Renningenieur Adam, Teamchef Maurizio Arrivabene und Vettel



Schlagkräftige Truppe: Paddy Lowe, Niki Lauda und Toto Wolff



WM-Leader und Seriensieger Nico Rosberg: Bei ihm läuft im Moment alles wie am Schnürchen



In der WM-Zwischenwertung hinter Kimi, aber in der Gunst von Ferrari die Nummer 1: Sebastian Vettel

Mercedes		Ferrari
4	Siege 2016	0
49	Siege total	223
2	Doppelsiege 2016	0
30	Doppelsiege total	81
4	Siege von der Pole-Position 2016	0
45	Siege von der Pole-Position total	124
4	Pole-Positions 2016	0
57	Pole-Positions total	208
2	Schnellste Runden 2016	0
40	Schnellste Runden total	231
157	WM-Punkte 2016	76
2581,14	WM-Punkte total	7166,27
7	Podestplätze 2016	4
102	Podestplätze total	700

Harmonie

Seit das sportliche Verhältnis Rosberg/Hamilton neu definiert ist, seit die Mechanikerteams getauscht wurden, scheint sich der Betriebsfrieden bei den Titelverteidigern noch mehr in Balance zu befinden.

Bei Ferrari konzentriert sich ohnehin alles auf Vettel, was dessen Beziehung zu Kimi Räikkönen aber nicht zu trüben scheint. Ganz grundsätzlich erklärte Toto Wolff kürzlich der dpa, wie er den perfekten Teamplayer sieht: «Nicht nur den Besten identifizieren, sondern auch ausbilden, Vertrauen geben, verändern, wenn es notwendig ist, und dann gleichzeitig es zu schaffen, dass ein Rad ins andere greift.»

Unentschieden

Ressourcen

Antreiber Marchionne wird alles freigegeben, was Sinn macht. Allerdings kann er große Millionensummen nicht mehr so einfach freigeben, seit Ferrari an der Börse notiert ist. Aber es gehört zu den ungeschriebenen italienischen Gesetzen, dass mögliche Erfolge nicht an der Buchhaltung scheitern sollen.

Mercedes wird sein effizientes System beibehalten und spielt seine finanzielle Spielmasse durch die Erfolge und die entsprechende Honorierung durch Bernie Ecclestons Finanzsystem quasi selbst ein. Es gibt einen klaren Plan, höchstens für Nico Rosbergs Vertragsverlängerung muss man noch ein bisschen mehr drauflegen.

Vorteil Mercedes

Erfahrung

Die Scuderia hat die größere Tradition, aber im aktuellen Vergleich hat Mercedes die größere Erfahrung. Das ist ein klares Plus, man hat in Brackley das tiefe Tal und die erfolgreiche Aufholjagd, in der Ferrari noch steckt, bereits hinter sich gelassen und aus diesen Prozessen gelernt. Das gibt eine hohe Sicherheit auch, wenn es mal eng wird. Paddy Lowe und Andy Cowell sind gestählte Teamplayer.

Ferrari gewinnt zunehmend an Routine, die Verpflichtung des bedachten Jock Clear sorgt auch an der Rennstrecke für weiteres Know-how. «Wir dürfen uns auf unserer Seite keine Fehler mehr leisten», weiß Arrivabene.

Vorteil Mercedes

Verbündete

Man weiß ja nie, wann man welchen Beistand benötigt. Aber die beiden Top-Teams können sich sicher sein, was Allianzen angeht – allein schon durch ihre jeweiligen Motoren-Kunden. Da ist Mercedes natürlich im Vorteil. Ferrari spielt traditionell den Doppelpass mit dem Automobilweltverband FIA, auch das kann hilfreich sein. Mercedes hingegen hat – nicht allein durch Niki Lauda – die bessere Beziehung zu Bernie Ecclestone. Auch auf diplomatischem Parkett wird die Tagesform entscheiden, welches der beiden Top-Teams die Nase vorn hat. Wechselnde Koalitionen in der Formel 1 sind ja nicht ungewöhnlich.

Unentschieden

WM-Stand

Das so früh herausgefahrenere Polster wird Mercedes in der Konstrukteurswertung wohl durchbringen in der Saison, es sei denn, dramatische Leistungseinbußen würden eintreten. Wenn Rosberg nicht mehr überdurchschnittlich viele Ausfälle zu beklagen hat, wird auch er nicht mehr zu stoppen sein.

Für Sebastian Vettel ist der Titelgewinn – theoretisch – aussichtslos. Aber es ist tatsächlich mehr als eine Phrase oder ein schwacher Trost, dass diese Saison noch lang ist und sich viel verändern kann. Maurizio Arrivabene spricht sich selbst Mut zu: «Würden wir die nächsten fünf Rennen gewinnen, wäre alles wieder offen.»

Vorteil Mercedes

Regeln

Alles nur faule Kompromisse

Von MICHAEL SCHMIDT

Warum muss die Formel 1 eine Diktatur sein? Weil nur faule Kompromisse dabei herauskommen, wenn die Teams mitbestimmen dürfen. Beispiele dafür gibt es genug: Halo oder Canopy, Reifen und 2017er-Auto.

Ein halbes Jahr haben Bernie Ecclestone, FIA-Präsident Jean Todt, die Teams und die Hersteller um eine Reform des Reglements gestritten. Das Ergebnis nennt Niki Lauda einen «schlechten Kompromiss, aber das Beste, was wir aufgrund der aktuellen Machtkonstellation erwarten dürfen.» Das ist eine gute Zustandsbeschreibung. So ist es mit allem, was die Formel 1 derzeit beschäftigt. Dem 2017er-Auto, dem Cockpitschutz, den Reifenregeln. Nichts als faule Kompromisse.

Toto Wolff oder Christian Horner sagen ehrlich: «Das System führt dazu, dass Eigeninteressen manchmal zu Lösungen führen, die nicht gut für den Sport sind.» Aber was sollen sie tun? Wolff wäre ein schlechter Mercedes-Chef, wenn er Ecclestone bei seinem Plan des unabhängigen Motors unterstützt hätte. Horner würde gegen die Interessen von Red Bull handeln, wenn er nicht für neue Aerodynamikregeln wäre.

Die Entscheidung für breitere Autos und breitere Reifen ist ein Musterbeispiel dafür, wie die F1

tickt. Und warum dabei offensichtliche Gründe, die dagegen sprechen, unter den Tisch gekehrt werden. Red Bull betrieb Lobbyarbeit dafür. Warum? Weil man glaubt, immer noch die besten Aerodynamiker zu haben und in Adrian Newey einen Guru, der schneller die richtige Lösung findet als andere.

McLaren präsentierte ein weniger radikales Konzept und streckte die Hand hoch, weil man einen Erfahrungsvorsprung damit hat. Force India freundete sich interessanterweise auch damit an, obwohl die zusätzlichen Kosten den Etat bis an die Schmerzgrenze belasten werden. Der Grund: Force India glaubt, dass Erzfeind HaasF1 auf die Nase fällt, wenn man ohne Extra-Windkanalzeit und mit weniger Hilfe von Ferrari von Grund auf ein neues Auto bauen muss.

Mercedes war natürlich dagegen. Warum einen Vorsprung aufgeben, den man vielleicht noch ein paar Jahre konservieren kann? Ferrari hätte die Abstimmung vielleicht lieber erst im Sommer gehabt. Weil man erst dann definitiv weiß, ob man weiter erfolglos gegen Mercedes anrennt. Wenn ja, hätte Maranello die 2017er-Autos auch bedingungslos unterstützt.

Wer will schon Canopy?

Beispiel Cockpitschutz: Eigentlich will ihn keiner. Das traut sich aber niemand zu sagen, weil es hier um die Sicherheit

geht. Red Bull machte in Sotschi viel Werbung für seinen «Canopy». Nicht, weil die Vorrichtung so wunderbar aussieht und eine Viertelmillion Entwicklungskosten verschlungen hat. Nein, weil die Scheibe einen gravierenden Einfluss auf die Aerodynamik

«Das Beste, was bei der Machtkonstellation zu erwarten war.»

NIKI LAUDA

nehmen wird. Und wer weiß am besten, in welche Richtung das geht? Richtig: Red Bull.

Beispiel Spritverbrauch: Mit den Gegenstimmen der vier Mercedes-Teams beschloss die Formel-1-Kommission, die Benzinmenge für eine Renndistanz von 100 auf 105 Kilogramm anzuheben. Die Mercedes-Fraktion argumentierte geschickt, dass sei gegen den Grundgedanken einer Effizienzformel. Doch die Ablehnung war nicht auf «grünem Gedankengut» gewachsen, sondern auf einem Wettbewerbsvorteil, den man sich verspricht, wenn alles beim Alten bleibt. Die Gegner haben schon mit dem aktuellen Spritlimit Probleme. Die werden umso schlimmer, wenn

2017 der Luft- und Rollwiderstand der Autos steigt. Aus genau diesem Grund werfen Ferrari, Red Bull und Co alle «Vernunftgründe» über Bord.

Auch die aktuelle Reifenregel ist auf diesem Prinzip gewachsen. Dabei ist sie im Grunde gut, nur unnötig kompliziert. Und sie könnte noch viel besser sein. Dann nämlich, wenn die Teams ohne Vorschriften von Pirelli jeweils drei aus den fünf zur Verfügung stehenden Mischungen aussuchen dürften. Daran, dass es nicht so ist, hat nicht nur die Angst von Pirelli Schuld, ein paar Hasardeure könnten viel zu weiche Reifen bestellen und das Establishment im Rennen ärgern.

Natürlich wurde auch beim Motorenreglement Politik gemacht. Red Bull und Toro Rosso stimmten aus Prinzip dagegen. Das Beste für die beiden wäre: Man kehrt zu 2013 zurück. So gewinnt die Aerodynamik wieder die Oberhand gegen den Motor. Standardspruch: «Die Formel 1 muss schnell sein, Krach machen und stinken.»

Auch McLaren zeigte den Regeln die Rote Karte. Dabei war die Auflösung des Token-Systems eine zentrale Forderung von Honda. Doch McLaren-Chef Ron Dennis schmeckt die Regel nicht, dass Honda zur Belieferung eines zweiten Teams gezwungen werden kann. Interessanterweise wäre das Honda gerade recht.

Force India und Sauber sprangen vom Zug der Neinsager ab. Ihnen geht die Kostenreduktion nicht weit genug. Versprochen war eine Flatrate von zwölf Millionen Euro. Sauber und Force India werden deutlich darüber landen. Für drei statt fünf Motoren und zwei Batterien weniger.

Mercedes hat den besten Schnitt gemacht. Bezogen auf die Anzahl der Motoren kommt von den Kunden wenigstens gleich viel Geld in die Kasse. Die Kröte mit der freien Entwicklung kann man schlucken. Sie ist ja kein Freibrief dafür, dass der Konkurrenz etwas Brillantes einfällt. Und mit der sogenannten Angleichung hat der Klassenbeste immer noch alle Trümpfe in der Hand.

Ruhe vor den FIA-Prüfern

Erweist sich die neue Motorenformel als Flop, muss Mercedes nur dafür sorgen, dass der auf eine Barcelona-Runde berechnete Vorsprung auf zwei der Verfolger größer als drei Zehntel ist. Dann können Todt und Ecclestone die Regeln wieder auf den Stand 2016 zurücksetzen. Im anderen Fall hält man Entwicklungen bis zum Stichtag zurück und sorgt so dafür, dass der Beitrag der Motoren auf die Rundenzeit nicht um mehr als drei Zehntel differiert. Dann hat Mercedes den Rest der Saison Ruhe vor den FIA-Prüfern und zündet ohne eine weitere Bestandsaufnahme seine Ausbaustufen. ♦



Ecclestone und FIA-Präsident Todt: Wie geht's mit der F1 weiter?



Vertreten lediglich die Interessen ihrer Teams: Wolff und Horner



Noch ein Streitpunkt: Der von Red Bull entwickelte Cockpitschutz ist den Gegnern ein Dorn im Auge

GP Barcelona

Erst zwei Heimsiege

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Vor 25 Jahren, am 29. September 1991, absolvierte die F1 den ersten Grand Prix auf dem Circuit de Catalunya. Nicht immer waren die Rennen berauschend. Oft waren es Prozessionen.

Barcelona war schon 1969 Teil der Formel-1-WM. Allerdings trug die Königsklasse die Premiere damals noch auf dem wunderschönen Kurs im Stadt-Park von Montjuich aus. Erst 1991 wanderte sie in den Industrievorort Montmeló aus, der rund 30 Fahrminuten vom Zentrum entfernt liegt.

Seither sind 25 Rennen absolviert. Und zahlreiche Tests. «Von keiner anderen Strecke haben wir so viele Daten wie von Barcelona», sagt McLaren-Pilot Jenson Button, der am Sonntag bereits seinen 17. Barcelona-GP unter die Räder nimmt. «Deshalb sind Rennen auf der Strecke oft etwas fad. Die Teams kennen jedes Detail.»

Nigel Mansell erster Sieger

Die erste Ausgabe 1991 war ein Dreikampf Nigel Mansell gegen die McLaren-Boys Ayrton Senna und Gerhard Berger – mit dem besseren Ende für den Engländer, der trotz eines verkorksten Boxenstopps gewann.

Williams siegte auch bei den nächsten drei Ausgaben. Erst Michael Schumacher und Be-

netton konnten 1995 die Serie stoppen. Der wohl geschichtsträchtigste Sieg folgte 1996 mit Michael Schumacher in der Hauptrolle. Diesmal auf Ferrari. Und unter widrigen Verhältnissen. Der Deutsche ging bei seinem ersten Sieg für die Scuderia förmlich übers Wasser. Vier weitere Schumi-Siege im Ferrari sollten danach noch folgen.

Nach einem Räikkönen-Sieg 2005 kamen die Spanier erstmals 2006 in den Genuss eines Heimsieges. Fernando Alonso holte sich in seinem zweiten Weltmeister-Jahr den lange ersehnten Sieg eines Spaniers auf spanischem Boden. 2013 doppelte er nach. Damals im Ferrari. Es war – man halte sich fest – der vorerst letzte Sieg Alonsos!

Seit 2007 hat es immer unterschiedliche Sieger gegeben. Das gibt es auf keiner anderen (aktuellen) Strecke. Für die wohl größte Überraschung sorgte 2012 Williams mit Pastor Maldonado. Der als Crash-Pilot verschriene Südamerikaner, der kürzlich für Pirelli 2017er-Reifen ausprobierte, sicherte sich auf dem Circuit de Catalunya seinen einzigen GP-Sieg. Im Freudentaumel ging danach die Williams-Box in Flammen auf.

Sollte die Serie weitergehen, kämen nicht viele Fahrer als Sieger 2016 infrage. Valtteri Bottas wäre einer von ihnen. Oder die beiden Red-Bull-Jungs. Man stelle sich mal vor, was los wäre, wenn Max Verstappen gewinnen würde ... ♦



Premiere 1991: Die McLaren-Boys vor dem späteren Sieger Mansell



Erster Heimsieg: Fernando Alonso 2006 mit Schumi und Fisichella



Sensations-Sieg 2012: Pastor Maldonado siegt im Williams

Pirelli

Ärger über zu hohe Luftdrücke

Pirelli hat es als Reifenausrüster der Formel 1 nicht immer leicht. Es allen recht zu machen, ist unmöglich. Beim russischen Grand Prix nervte man Teams und Fahrer mit absurd hohen Vorgaben für den Luftdruck.

Reifenausrüster Pirelli hat es nicht leicht. Egal, was die Italiener unternehmen, einer hat immer etwas auszusetzen. Beim letzten Rennen in Sotschi waren Fahrer und Teams wieder einmal von den hohen Luftdrücken genervt. Mit 23 PSI vorne und 19,5 PSI hinten werden die Reifen zum Ballon mit einer immer kleineren Kontaktfläche. Die Reifenbauer sehen sich dazu gezwungen, die Drücke immer weiter nach oben zu trei-

ben, weil im Vergleich zum Vorjahr auf jeder Achse 100 Kilogramm mehr Anpressdruck die Reifen malträtiert.

An der Vorderachse sind das historisch die höchsten Abtriebswerte. Da Pirelli eine leichtere Karkasse hat als seine

Vorgänger Bridgestone und Michelin, bleibt nichts anderes übrig, als mit hohem Luftdruck auf die ständig wachsenden Lasten zu antworten.

Ein weiterer Grund für die hohen Drücke liegt darin, dass die guten Teams inzwischen Tricks

entwickelt haben, wie der Reifendruck im Fahrbetrieb nicht mehr so stark ansteigt. Früher lagen zwischen dem Start- und dem Arbeitsdruck bis zu 1,5 PSI. Jetzt sind es nur noch 0,2 PSI.

Bremsen sind das Geheimnis

Das Geheimnis liegt darin, in welchem Maß man die Bremsen dafür nutzt, um die Felgen und damit die Reifen aufzuheizen. Deshalb erhöhte Pirelli im Vergleich zu 2015 den Luftdruck der Vorderreifen in China um 4 PSI und in Russland um 1 PSI. Dazu ein interessanter Blick in die Vergangenheit. 2004 wurden die Autos beim Grand Prix von Shanghai vorne und hinten mit 15 PSI auf die Strecke geschickt. Das bedeutet einen Anstieg um bis zu 35 Prozent. ♦ MS



Immer wieder mal in der Kritik: Pirelli hat es in der F1 nicht leicht

NACHRICHTEN

Sauber: Kein Test, keine April-Löhne

Sauber Im Anschluss an den Großen Preis von Spanien finden am 17./18. Mai (Dienstag/Mittwoch) Testfahrten statt. Nicht dabei: Sauber. «Wir haben keine Updates am Auto», gab der Rennstall aus dem Zürcher Oberland als Grund an. Deshalb würde ein Test keinen Sinn machen. Außerdem stehe kein Testfahrer, der die Anforderungen erfüllt, zur Verfügung. Der Existenzkampf geht auch an einer anderen Front weiter. Laut der Schweizer Tageszeitung «Blick» konnten den Angestellten die April-Löhne nicht fristgerecht bezahlt werden. Teamchefin Monisha Kaltenborn verspricht: «Ich hoffe, dass das Geld in diesen Tagen kommt. Wir werden das lösen.»

Reifenmischungen bis Silverstone-GP

Pirelli Die Italiener haben die Reifenmischungen für die nächsten Rennen bekanntgegeben. In Monaco, Kanada und Österreich wird mit Ultrasoft – Supersoft – Soft gefahren. Bei der Premiere in Aserbaidschan kommen Supersoft – Soft – Medium zum Einsatz. Und für den Grand Prix von Silverstone stellt Pirelli Soft – Medium – Hart zur Verfügung. ♦ CE

KOMPAKT

»» **Cockpitschutz** «Halo» oder «Canopy» – die Entscheidung, welches der beiden Systeme den Zuschlag erhält, könnte sich verzögern. Laut FIA-Sicherheitschef Charlie Whiting ist es möglich, dass der Cockpitschutz erst 2018 eingeführt wird.

»» **Neues Team** Milliardär Boris Rotenberg hat im Rahmen des Russland-GP wieder einmal über die Aussichten eines russischen Teams in der Formel 1 gesprochen. Rotenberg, die Nummer 1694 in der Forbes-Liste der reichsten Unternehmer, ist u. a. Mitbesitzer der SMP-Bank, die Fahrer wie Sergey Sirotkin oder Mikhail Aleshin unterstützt. «SMP ist unser Übungsplatz. Wir bereiten uns Schritt für Schritt, ganz behutsam auf die F1 vor.»

»» **Renault Junior** Esteban Ocon wird in Barcelona im ersten freien Training Jolyon Palmer ersetzen. ♦ CE

Vorschau GP Spanien

Folgt Rosbergs 8. Streich?



Vorjahressieger Nico Rosberg



Der Circuit de Catalunya

VOLLGAS-ANTEIL	55%
GRIP-NIVEAU	Mittel
ABTRIEBSLEVEL	Hoch
BREMSEN-VERSCHLEISS	Mittel
GANGWECHSEL	19 34 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	2,05 Liter pro Runde

Zeitplan und Statistik GP Spanien/Barcelona

Freitag, 13. Mai
 10.00-11.30 (MESZ) 1. Freies Training
 14.00-15.30 2. Freies Training

Samstag, 14. Mai
 11.00-12.00 3. Freies Training
 14.00-15.00 Qualifying

Sonntag, 15. Mai
 14.00-16.00 Rennen (66 Runden)

Infos: www.circuitcat.com
 Streckenlänge: 4,655 km
 Rennstrecke: 307,104 km

Sieger 2015:
 Nico Rosberg (D), Mercedes W06 Hybrid,
 1:41:12,555 h (= 182,060 km/h)

Pole-Position 2015:
 Nico Rosberg (D), Mercedes W06 Hybrid,
 1:24,681 min (= 197,895 km/h)

Schnellste Runde 2015:
 Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06 Hybrid,
 1:28,270 min (= 189,849 km/h)

Streckenrekord: Kimi Räikkönen, 2008,
 1:21,670 min (= 205,191 km/h)

4. Bottas, Williams; 5. Räikkönen, Ferrari;
 6. Massa, Williams; 7. Ricciardo, Red Bull;
 8. Grosjean, Lotus; 9. Sainz jr., Toro Rosso;
 10. Kvyat, Red Bull

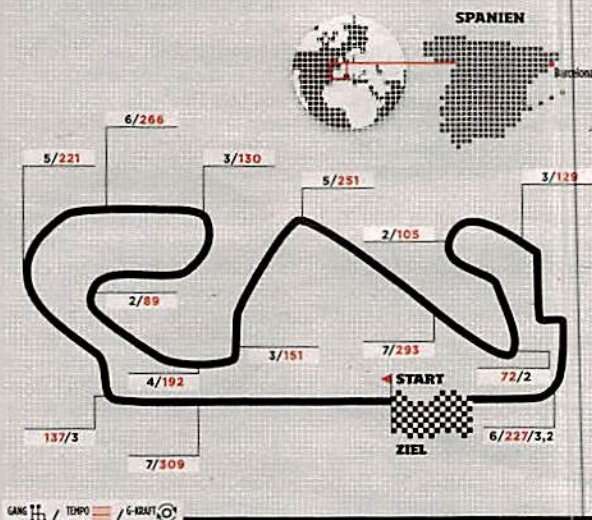
Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015:
 2 Stopps - Rd. 15 (von Hard auf Hard);
 Rd. 45 (von Hard auf Medium)

Die meisten Siege: M. Schumacher 6
Die meisten Poles: M. Schumacher 7
Die meisten S. R.: M. Schumacher 7

Ergebnis 2015: 1. Rosberg, Mercedes;
 2. Hamilton, Mercedes; 3. Vettel, Ferrari;

STRECKE

Circuit de Catalunya / 4,627 km



FORMULA 1 SPANISH GRAND PRIX
 BARCELONA - SELECTED SETS PER DRIVER

DRIVER	ORANGE HARD	WHITE MEDIUM	YELLOW SOFT
#44 HAMILTON	1	5	7
#6 ROSBERG	1	5	7
#5 VETTEL	1	4	8
#7 RAIKKONEN	1	4	8
#19 MASSA	1	5	7
#77 BOTTAS	1	5	7
#3 RICCIARDO	2	4	7
#33 VERSTAPPEN	2	4	7
#27 HULKENBERG	2	5	6
#11 PEREZ	2	5	6
#20 MAGNUSSEN	2	4	7
#30 PALMER	1	5	7
#26 KVYAT	1	6	6
#55 SAINZ	2	5	6
#14 ALONSO	1	5	7
#22 BUTTON	1	5	7
#9 ERICSSON	2	6	5
#12 NASR	2	6	5
#94 WEHRLEIN	2	5	6
#88 HARYANTO	2	5	6
#8 GROSJEAN	2	3	8
#21 GUTIERREZ	1	4	8

WM-STAND

Fahrer	Punkte
1. Nico Rosberg	100 Punkte
2. Lewis Hamilton	57 Punkte
3. Kimi Räikkönen	43 Punkte
4. Daniel Ricciardo	36 Punkte
5. Sebastian Vettel	33 Punkte
6. Felipe Massa	32 Punkte
7. Romain Grosjean	22 Punkte
8. Daniil Kvyat	21 Punkte
9. Valtteri Bottas	19 Punkte
10. Max Verstappen	13 Punkte
11. Fernando Alonso	8 Punkte
12. Kevin Magnussen	6 Punkte
13. Nico Hülkenberg	6 Punkte
14. Carlos Sainz jr.	4 Punkte
15. Sergio Pérez	2 Punkte
16. Jenson Button	1 Punkt
17. Stoffel Vandoorne	1 Punkt
18. Jolyon Palmer	- Punkte
19. Marcus Ericsson	- Punkte
20. Pascal Wehrlein	- Punkte
21. Felipe Nasr	- Punkte
22. Esteban Gutiérrez	- Punkte
23. Rio Haryanto	- Punkte

Teams	Punkte
1. Mercedes-Benz	157 Punkte
2. Ferrari	76 Punkte
3. Red Bull Racing	57 Punkte
4. Williams	51 Punkte
5. HaasF1	22 Punkte
6. Toro Rosso	17 Punkte
7. McLaren	10 Punkte
8. Force India	8 Punkte
9. Renault	6 Punkte
10. Sauber	- Punkte
11. Manor Racing	- Punkte

TERMINE 2016

Formel-1-WM	Datum	Ort
20. März	GP Australien	Melbourne, 6 Uhr MESZ
3. April	GP Bahrain	Sakhir, 17 Uhr MESZ
17. April	GP China	Shanghai, 8 Uhr MESZ
1. Mai	GP Russland	Sotschi, 14 Uhr MESZ
15. Mai	GP Spanien	Barcelona, 14 Uhr MESZ
29. Mai	GP Monaco	Monte Carlo, 14 Uhr MESZ
12. Juni	GP Kanada	Montreal, 20 Uhr MESZ
19. Juni	GP Europa	Baku, 14 Uhr MESZ
3. Juli	GP Österreich	Spielberg, 14 Uhr MESZ
10. Juli	GP Großbritannien	Silverstone, 14 Uhr MESZ
24. Juli	GP Ungarn	Budapest, 14 Uhr MESZ
31. Juli	GP Deutschland	Hockenheim, 14 Uhr MESZ
28. August	GP Belgien	Spa-Francor., 14 Uhr MESZ
4. September	GP Italien	Monza, 14 Uhr MESZ
18. September	GP Singapur	Singapur, 14 Uhr MESZ
2. Oktober	GP Malaysia	Sepang, 9 Uhr MESZ
9. Oktober	GP Japan	Suzuka, 7 Uhr MESZ
23. Oktober	GP USA	Austin, 21 Uhr MESZ
30. Oktober	GP Mexiko	Mexico City, 20 Uhr MESZ
13. November	GP Brasilien	São Paulo, 17 Uhr MEZ
27. November	GP Abu Dhabi	Abu Dhabi, 14 Uhr MEZ

Beobachtet die Formel-4-Szene intensiv: ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk



Hermann Tomczyk

«Einheitliche Regeln wären gut»

Von ANNETTE LAQUA

ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk (65) nimmt im exklusiven MSa-Interview nicht nur Stellung zur deutschen Formel 4 und deren Positionierung im internationalen Wettbewerb. Er spricht auch ganz offen über die Notwendigkeit einer Formel 3 Light als möglicher Zwischenstufe und ob es solche Pläne beim ADAC bereits gibt.

Herr Tomczyk, beim Saisonauftakt der Formel 4 haben wir zum ersten Mal das neue Konzept mit einem Qualifikationsrennen gesehen, in dem die Startplätze ab Position 23 aufwärts ausgefahren wurden. Wie sind Ihre ersten Eindrücke?

HERMANN TOMCZYK: Man muss sich sicher fragen, ob ein Qualifikationsrennen überhaupt Sinn macht, wenn am Ende kaum einer nach Hause fahren muss. So möchte jeder sein Auto einfach nur sicher ins Ziel bringen, und es entsteht kein richtiges Rennen. Als wir uns über dieses System Gedanken gemacht haben, standen noch deutlich mehr Autos in der Starterliste, und unser Zeitplan hat auch kein anderes Modell zugelassen. Wir werden das nun analysieren und gegebenenfalls auch Korrekturen vornehmen.

Könnten diese schon im Laufe dieser Saison erfolgen?

Das möchte ich nicht ausschließen. Für 2017 erhoffe ich mir, dass diese Dinge für alle Formel-4-Serien einheitlich geregelt werden, am liebsten di-

rekt von der FIA oder zumindest in Zusammenarbeit mit ihr. Aktuell machen wir es anders als zum Beispiel die Italiener, die zunächst drei Heats ausfahren, von denen jeder Fahrer nur an zweien teilnimmt. Am Schluss folgt dann noch ein Finalrennen. Ich glaube, dass eine einheitliche Regelung allein schon deshalb der bessere Weg ist, weil viele Teams und Fahrer nicht nur eine Formel 4 bestreiten.



«Ein Weltfinale für die Formel 4 ist nicht unbedingt nötig.»

HERMANN TOMCZYK

Wie stehen Sie zu der Idee eines Formel-4-Weltfinals, wie es das damals zum Beispiel auch bei der Formel BMW gab?

Ich bin da eher zurückhaltend und finde, dass es nicht unbedingt nötig ist. Zum einen verursacht es zusätzliche Kosten, und zum anderen halte ich ein solches Weltfinale auch für etwas zu hoch aufgehängt für die teilweise erst 15 Jahre jungen Starter. Außerdem müsste man erst einmal das Problem der unterschiedlichen Motoren und Chassis, die in den diversen Serien eingesetzt werden und vom Leistungsniveau nicht alle auf dem gleichen Level liegen, in den Griff bekommen.

Thema Kosten: Gibt es aktuell Überlegungen, die Kosten in der ADAC Formel 4 zu reduzieren? Klar gibt es die, aber das ist gar nicht so einfach. Auch hier gilt, dass die Restriktionen von oben, also von der FIA kommen sollten. Denn wenn wir in Deutschland beispielsweise eine Testbeschränkung einführen, dann wandern die Teams möglicherweise in eine F4-Serie ab, in der es diese nicht gibt. Dabei möchte ich nicht sagen, dass eine Beschränkung bei den Testtagen unser einziger Ansatz ist. Wir diskutieren über alles und legen dabei auch großen Wert auf die Meinungen der Teams.

Als Schritt zwischen der Formel 4 und der FIA Formel-3-EM wird aktuell eine Art Formel 3 Light als nationale oder regionale Formel 3 diskutiert. Wie steht der ADAC dazu?

Zunächst einmal muss man sich fragen, ob man eine Formel 3 Light überhaupt benötigt. Joël Eriksson und David Beckmann sind zum Beispiel von der ADAC Formel 4 in diesem Jahr direkt in die Formel-3-Europameisterschaft eingestiegen. Ich denke, dass die FIA entscheiden muss, ob sie eine Zwischenstufe haben möchte oder nicht. Und dann muss man sich gut überlegen, in welchen Ländern oder Regionen sie Sinn macht. Wir vom ADAC beobachten die Entwicklung natürlich sehr genau, haben aber noch keinen fertigen Plan für eine wie auch immer geartete nationale Formel 3 in der Schublade. ♦

Formel E

Kein Rennen in Monaco

Der abgesagte Formel-E-Lauf in Moskau wird nun doch nicht durch ein Comeback in Monte-Carlo ersetzt. Mit dem Abbau der Rennstrecke wäre man nicht rechtzeitig fertig geworden.

Die Chancen auf ein Comeback in Monaco standen gut (siehe Heft 20). Und vieles sprach dafür, dass das Fürstentum für den geplante Event in Moskau einspringen würde. Und zwar direkt im Anschluss an den Formel-1-GP, der am 29. Mai über die Bühne geht. Doch die logistischen Schwierigkeiten waren letztendlich unüberwindbar. Weil vom 24. bis 26. Mai das alljährliche Springreit-Turnier am Hafen stattfindet und die Formel-1-Tribünen bis dann verschwunden sein müssen, hätte man nur zwei Wochen Zeit gehabt, die Infrastruktur, die auch die Formel E genutzt hätte, ab-

zubauen. «Wir brauchen aber drei Wochen», sagt ein Sprecher des Automobilclubs.

Weil auch sonst kein Ersatzort gefunden werden konnte, wird der Formel-E-Kalender um ein Rennen auf zehn Veranstaltungen gekürzt. Das heißt: Nach dem Rennen in Berlin (21. Mai) folgt lediglich noch das Finale mit dem Doubleheader in London (2./3. Juli). Serienchef Alejandro Agag bedauert die Absa-

ge. «Es ist schade, dass wir am 4. Juni nicht in Moskau fahren werden. Wir haben ein paar Alternativen untersucht, waren aber nicht in der Lage, einen machbaren Ersatz zu finden.»

Eines steht damit jetzt schon fest: Die Titelentscheidung wird definitiv erst im letzten Rennen in London fallen. Vielleicht auch ein Grund, weshalb man nicht auf Biegen und Brechen einen Ersatzort gesucht hat. ♦



Kann erst in London Champion werden: Formel-E-Leader DI Grassi

NACHRICHTEN

Pippa Mann startet für Dale Coyne

IndyCar Die Engländerin Pippa Mann wird beim Indy 500 ein drittes Auto von Dale Coyne fahren. Ihre Teamkollegen: Luca Filippi und Conor Daly. Nicht dabei: Sebastian Saavedra. Der Kolumbianer verzichtet auf einen Start, weil er kein konkurrenzfähiges Auto gefunden hat.

Auftakt in Barcelona ohne Status GP

GP2/GP3 Am Wochenende steigt im Rahmen der Formel 1 der Saisonauftakt der GP2 und GP3. Elf Teams sind bei der GP2 gemeldet. Nicht mehr dabei ist Status Grand Prix. Noch offen war bei Redaktionsschluss das zweite Cockpit bei Carlin neben Marvin Kirchhöfer, dem einzigen deutschen Teilnehmer. In der GP3 sind sieben Teams am Start.

Lachnummer mit nur sieben Autos

AutoGP Der Deutsch-Mexikaner Michael Dörrbecker hat beim Comeback der AutoGP am Adria Raceway beide Läufe gewonnen. Allerdings sollte man die Meisterschaft nicht ernst nehmen. Es waren in beiden Rennen jeweils nur sieben Autos am Start...

Mücke-Doppelsieg am Adria Raceway

Formel 4 Mauricio Baiz aus Venezuela (Mücke Motorsport), Raul Guzman aus Mexiko (DR Formula) und Marcos Siebert aus Argentinien (Jenzer Motorsport) heißen die Gewinner der drei Meisterschaftsläufe in der italienischen Formel 4. Beim Finale setzte sich Baiz vor seinem chinesischen Teamkollegen Yifei Ye und Siebert durch. ♦ CE

Spa-Francorchamps

Völlig verrückt!



Fahrt zum Podest: Der siegreiche Audi Nr. 8, pilotiert von Oliver Jarvis und «besetzt» von Lucas di Grassi/Loïc Duval

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Üblicherweise sorgt das Wetter in Spa für verrückte Rennen. Doch so eines gab es diesmal sogar bei Kaiserwetter. Am Ende gewann mit dem Audi R18 von Lucas di Grassi, Loïc Duval und Oliver Jarvis der einzige Werks-LMP1, der ohne Probleme durchkam.

Die nach ihrem geerbten Silverstone-Sieg als WM-Leader angereisten Marc Lieb, Neel Jani und Romain Dumas waren vermeintlich die ersten, die um die Vergabe der Podiumsplätze raus waren. Kaum hatte der Überrundungsverkehr begonnen, stellte das Hybridsystem seinen Dienst ein und ließ den Porsche 919 Hybrid fast zum reinen Verbrenner mutieren. «400 PS haben sicher gefehlt», schätzte Jani nachher.

Dass man mit dem für den Rest des Rennens lahmen LMP1-Renner am Ende nicht nur Platz 2 holen, sondern auch die WM-Führung ausbauen würde, war einem völlig verrückten und von technischen Problemen geprägten Rennen geschuldet. Denn als nächstes erwischte es die Teamkollegen: Ein Reifenschaden zwang Timo Bernhard nach etwas über einer Stunde zu einem zusätzlichen

Stopp. Das beim ersten Platten beschädigte Bodywork sorgte für einen weiteren – und dieser wiederum steht im Verdacht, das vordere Getriebe beschädigt zu haben. Bis dieses getauscht war, vergingen über zwei Stunden.

Toyota schwer getroffen

Unterdessen hatte Toyota die Kontrolle über das Rennen übernommen. Man hatte nur deshalb keine Doppelführung, weil Mike Conway im Überrundungsverkehr kollidierte und eine Reparatur nötig wurde. Ansonsten waren die Toyota tatsächlich die schnellsten – auch, weil man auf die Michelin-Slicks vom Typ «Soft Hot Plus» setzte, welche erst ab einer Streckentemperatur von rund

35 Grad optimal arbeiten. Dann aber umso besser.

Die mit «Soft Hot» bereifte Konkurrenz hätte aber wohl auch gleich bepneut keinen Stich gegen die Köln-Japaner gemacht. Diese waren mit ihrem High-Downforce-Paket angeeignet, das vielleicht am besten zur Strecke in Spa passte. Audi dagegen war mit Le-Mans-Aero und wenigen Modifikationen am Start, während Porsche ebenfalls das Le-Mans-Paket mitbrachte, dieses aber etwas stärker an die Ardennen-Achterbahn anpasste. «Unser High-Downforce-Paket ist wahrscheinlich ungefähr so wie die Low-Downforce-Pakete der anderen», relativierte TMG-Pressesprecher Alastair Moffitt jedoch diesen Umstand.

Aber Toyota blieb vom Pech nicht verschont. Im Gegenteil erwischte es sie beim ersten Heimspiel des Jahres besonders hart. Beim 6er-Auto (Sarrazin/Conway/Kobayashi) drohte durch einen Elektronikfehler ein Motorschaden, weshalb man das Auto nach zwei Renndritteln zurückzog.

Wieder Podest für Rebellion

Wenige Minuten später rauchte auch der klar führende TS 050 mit der Nummer 5. Diagnose: Motorschaden. Am Ende sorgte man noch für ein Novum, weil man ganz zum Schluss die erste volle rein elektrische Runde fuhr, um die Zielflagge zu sehen, und damit auch noch gewertet zu werden. Doch da wäre so viel mehr drin gewesen.

Bei den disqualifizierten Silverstone-Siegern Marcel Fässler, André Lotterer und Benoît Tréluyer lief auch in Spa wenig zusammen. Erst löste sich der Unterboden, dann überhitzte der Motor und zu allem Überfluss gab es noch zwei Kollisionen. Dabei stand eher das Schwesterauto im Verdacht, Probleme zu machen – da diese sowohl in Silverstone als auch in den Spa-Trainings aufgetaucht waren. Doch ausgerechnet die Crew des 8er-Audis wurde verschont. Und belohnt!

«Jetzt hatten wir Glück. Aber wir hatten auch oft Pech, also ist es verdient», analysierte Lucas di Grassi die Umstände, die zu seinem ersten WEC-Laufsieg beim 20. Start führten. Auch für Oliver Jarvis war es der erste Sieg, während Ex-Weltmeister Loïc Duval bereits zum fünften Mal triumphierte.

Und apropos Triumph: Nach dem geerbten P3 in Silverstone landeten die Rebellion-Fahrer Dominik Kraihamer, Alexandre Imperatori und Mathéo Tuscher erneut auf dem Podest. Als wiederholte Sieger der Privat-LMP1 sind sie nun sogar erste Verfolger des in der WM also weiter führenden Spitzentrios Lieb/Jani/Dumas. Damit passt die Tabelle nur zu gut zum diesmal auch ohne Wetterkapriolen völlig verrückten Spa. ♦



Lange geführt, dann doppelt schwer getroffen: Toyota



P2-Jubel: Enzinger (l.)/Seidl

GTE-Pro Spa

Ferrari bleibt die Macht

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Den Gegnern von Ferrari blieb auch in Spa nur eine Statistenrolle. Lediglich ein Motorenproblem an der führenden Nummer 51 kurz vor Ende vereitelte einen weiteren Doppelsieg.

Auch auf die Gefahr hin, ein paar Euros ans Phrasenschwein zu verlieren: Da staunt der Laie – und der Fachmann wundert sich. Wie Ferrari mit dem neuen 488 GTE die Konkurrenz derzeit nach Strich und Faden vorführt, entbehrt jeglicher Logik und führt auch die ohnehin ungeliebte Balance of Performance ad absurdum.

Diese wurde vor Spa noch ein wenig angepasst. Aston Martin durfte 30 kg ausladen, Ford einen um 5 mm größeren Tankrestriktor benutzen. Und genau diese beiden kämpften dann auch um den vermeintlich verbleibenden Podiumsplatz, während die Ferrari-Doppelspitze schnell enteilt war. Im Qualifying war zunächst Aston stärker, im Rennen aber brachten die Briten den Speed nicht über die Distanz – ganz im Gegensatz zu Ford, die schon im zweiten WEC-Rennen ihren ersten Podiumsplatz einfuhren.

Thiim und Mücke gecrasht

Dass es letztlich für Marino Franchitti, Andy Priaulx und Harry Tincknell sogar P2 wur-



Im derzeit klar überlegenen Ferrari 488 GTE den zweiten Saisonsieg geholt: Rigon/Bird

de, «verdankte» man einem Motorenproblem beim bis dato führenden Ferrari von Gianmaria Bruni und James Calado. Keine zehn Minuten vor dem Ende musste Calado den rauchenden 488 abstellen. Für Ford hätte es damit auch ein Doppelpodium geben können. Doch der zweite Werks-GT crashte schwer, als Stefan Mücke nach einem Reifenschaden voll in Raidillon krachte und die einzige Safety-Car-Phase im Rennen auslöste. Mücke blieb dabei unverletzt (siehe «Kompakt»).

Auch Nicki Thiim hatte einen Schutzengel, als ihn LMP2-Herrenfahrer Simon Dolan ausgangs Stavelot auf die Hörner nahm, und sich der Aston Martin des Dänen nach einem

Einschlag in die Reifenstapel überschlug. Auch Thiim blieb unverletzt. Die Teamkollegen Richie Stanaway, Fernando Rees und Jonny Adam erbten am Ende noch Platz 3.

Porsche auf verlorenem Posten

Mit dem Proton-Porsche von Weltmeister Richard Lietz und Michael Christensen auf P4 landeten letztlich alle vier Marken hintereinander auf den ersten vier Plätzen. Doch während Ford und Aston Martin zumindest noch in Sichtweite der Ferrari liegen, gibt es bei Porsche grundlegendere Probleme.

«Wir haben einfach zu wenig Leistung», monierte Lietz die aktuelle Einstufung des 911 RSR. «Letztes Jahr war es so, dass wir

gewinnen konnten, wenn alles perfekt lief. So soll es ja auch sein», erinnert sich der Österreicher. In diesem Jahr aber steht man auf verlorenem Posten gegenüber der Konkurrenz – welche am 91er auf den Geraden vorbeifliegt, als führe er eine ganze Klasse tiefer.

Speziell für Le Mans natürlich denkbar schlecht. Für das Rennen an der Sarthe erhofft sich nicht nur Porsche noch mal eine BoP-Anpassung. Dann dominiert Ferrari vielleicht nicht mehr so sehr. «Momentan sind sie nicht nur schneller, sondern auch viel konstanter», stellte Stanaway jedoch korrekterweise fest. Und (zumindest) das kann man nur dem italienischen Werksteam zuschreiben. ♦

LMP2 Spa

Rast nicht belohnt



Nur Pole-Freude: Rast/Rusinov

Im Qualifying und in den ersten zwei Rennstunden lief es für René Rast und seine G-Drive-Teamkollegen Roman Rusinov und Nathanael Berthon nach Plan. Rast war aus der Pole gestartet und zog dem Feld gleich davon. Doch eine unverschuldete Kollision im Verkehr forderte zwei Reifenschäden und daraufhin den Tausch des kompletten hinteren Bodyworks.

Danach balgten sich Alpine und Manor um den Sieg, wobei die Briten nach einer Kollision und Bremsproblemen zurückfielen. Der Weg für Alpine, die danach klar führten, war dennoch nicht ganz frei. Die Safety-Car-Phase kurz vor Rennende spülte den ESM-Ligier von «Pipo» Derani und Co. zwar an die Spitze – doch Schlussfahrer Nicolas Lapierre schnupfte den Shootingstar aus der ISCC im Überraschungsvorkehr und machte den Sieg perfekt. ♦ MBR

GTE-Am Spa

Lauda musste noch zittern

Lange sahen Mathias Lauda, Pedro Lamy und Paul Dalla Lana (Aston Martin) wie die sicheren Sieger aus. Doch am Ende musste noch mal gezittert werden.

Nachdem die Sieger eigentlich schon feststanden, sorgte parallel zum Geschehen in der LMP2-Klasse das Safety Car rund eine Stunde vor Schluss noch mal für Aufregung und dafür, dass die deutliche Führung weg war. Zusammen mit einem nicht optimal getimten Boxenstopp verlor man die Spitze an die Auftaktsieger von AF Corse.

Der letztlich doch wieder klare Unterschied wurde am Lenkrad gemacht. Während im Ferrari mit Francois Perrodo der Bronze-Fahrer den Schlussturn absolvierte, fuhr Platin-Pilot Pedro Lamy den Aston

Martin noch souverän zum Sieg. Mit ihm durften sich Dalla Lana und Lauda über den ersten Sieg in der jungen Saison freuen.

Pech für den Proton-Porsche

«Wir sind ein richtig eingespieltes Team», wusste der Österreicher nach dem Rennen zu

berichten. «Im zweiten Jahr fällt mir alles leichter. Ich kenne die Strecken, das Auto, das Team.» Und auch die Dunlop-Reifen sind nicht – wie von einigen vorhergesagt – ein Nachteil gegenüber den noch 2015 verwendetenMichelins. «Das Fahrverhalten ist etwas anders, aber die

Rundenzeiten sind top», so Lauda. «Der Hinterreifen ist extrem gut. Das sorgt für etwas mehr Untersteuern, aber dadurch ist alles kontrollierbarer.»

Unbelohnt blieb eine starke Vorstellung des Proton-Porsche. Bis drei Runden vor Schluss lagen Khaled Al Qubaisi, David Heinemeier-Hansson und Schlussfahrer Patrick Long mit P2 auf Podiumskurs. Doch dann wurde Long von einem LMP2 gerammt – der unumgängliche Reparaturstopp spülte die Truppe auf P6 zurück.

«Ich kann gar nicht sagen, wie wütend und enttäuscht ich bin. Es tut mir leid für meine Teamkollegen Khaled und David, die ein starkes Rennen gefahren sind. Auch das Team hätte heute ein Podium verdient gehabt», war nicht nur Patrick Long sichtlich enttäuscht. ♦ MBR



Meist recht allein: Aston Martin von Dalla Lana/Lamy/Lauda

KOMPAKT

»» **Stefan Mücke** Der während des Rennens schwer gecrashte Ford-Werkspilot (siehe GTE-Pro-Bericht oben) kam noch mal mit dem Schrecken und einigen Prellungen davon. «Alles okay», funkte der Berliner durch, nachdem sein Team gespannt auf eine Meldung gewartet hatte. Auch anfängliche Nackenschmerzen stellten sich nicht als Verletzung heraus.

»» **Zuschauer** Während andere Veranstalter gerne ihre Zuschauerzahlen für das gesamte Wochenende bekanntgeben, und dabei natürlich höhere Zahlen entstehen, kam die WEC in Spa allein mit dem Renntag bereits auf 56 000 zahlende Besucher. Trotz DTM und Rallycross-WM in Hockenheim, weniger als drei Fahrstunden entfernt! ♦ MBR

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Spa-Francorchamps/B: 7. Mai 2016; 2. von 9 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 7,004 km
34 Teams gestartet, 27 gewertet, Wetter/Strecke: leicht bewölkt/trocken; 24 Grad Luft, bis 52 Grad Strecke

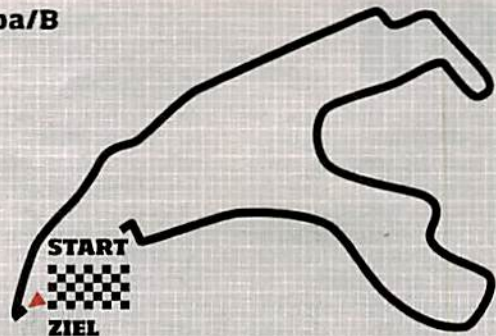
Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (6)	8	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18	Michelin	160 Runden
2.	LMP1-H (8)	2	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+2 Runden
3.	LMP1	13	Tuscher/Kraihamer/Imperatori	Rebellion Racing/Rebellion R-One - AER	Dunlop	+4 Runden
4.	LMP1	12	Prost/Piquet/Heidfeld	Rebellion Racing/Rebellion R-One - AER	Dunlop	+5 Runden
5.	LMP1-H (6)	7	Fässler/Lotterer/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18	Michelin	+5 Runden
6.	LMP1	4	Trummer/Webb/Rossiter	ByKolles Racing Team/CLM P1/01 - AER	Dunlop	+9 Runden
7.	LMP2	36	Menezes/Lapierre/Richelmi	Signatech Alpine/Alpine A460 - Nissan	Dunlop	+9 Runden
8.	LMP2	31	Dalziel/Derani/Cumming	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+9 Runden
9.	LMP2	45	Rao/Bradley/Merhi	Manor/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	+9 Runden
10.	LMP2	43	Gonzalez/Albuquerque/Senna	RGR Sport by Morand/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+9 Runden
11.	LMP2	26	Rusinov/Berthon/Rast	G-Drive Racing/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	+10 Runden
12.	LMP2	38	Dolan/Van der Garde/Dennis	G-Drive Racing/Gibson 015S - Nissan	Dunlop	+12 Runden
13.	LMP2	30	Sharp/Brown/Van Overbeek	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+14 Runden
14.	GTE-Pro	71	Rigon/Bird	AF Corse/Ferrari F488 GTE	Michelin	+15 Runden
15.	LMP2	44	Graves/Stevens/Jakes	Manor/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	+16 Runden
16.	GTE-Pro	67	Franchitti/Priault/Tincknell	Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT	Michelin	+16 Runden
17.	GTE-Pro	97	Stanaway/Rees/Adam	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Dunlop	+16 Runden
18.	GTE-Pro	77	Lietz/Christensen	Dempsey-Proton Racing/Porsche 911 RSR (2016)	Michelin	+18 Runden
19.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Dunlop	+20 Runden
20.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Aguias	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+21 Runden
21.	GTE-Am	50	Yamagishi/Ragues/Ruberti	Larbre Compétition/Chevrolet Corvette C7	Michelin	+21 Runden
22.	GTE-Am	78	Ried/Henzler/Camathias	KCMG/Porsche 911 RSR	Michelin	+21 Runden
23.	GTE-Am	86	Wainwright/Carroll/Barker	Gulf Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+22 Runden
24.	LMP2	37	Petrov/Ladygin/Shaytar	SMP Racing/BR01 - Nissan	Dunlop	+24 Runden
25.	GTE-Am	88	Al Qubaisi/Heinemeier-Hansson/Long	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+24 Runden
26.	LMP1-H (8)	1	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+48 Runden
27.	LMP1-H (8)	5	Davidson/Buemi/Nakajima	Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 - Hybrid	Michelin	+50 Runden
nicht klassiert:						
	LMP2	35	Cheng/Tung/Panciatici	Baxi DC Racing Alpine/Alpine A460 - Nissan	Dunlop	+17 Runden
	GTE-Pro	51	Bruni/Calado	AF Corse/Ferrari F488 GTE	Michelin	+20 Runden
	LMP2	27	Minassian/Mediani/Markozov	SMP Racing/BR01 - Nissan	Dunlop	+37 Runden
	GTE-Pro	66	Johnson/Mücke/Pla	Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT	Michelin	+60 Runden
	LMP1-H (8)	6	Sarrazin/Conway/Kobayashi	Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 - Hybrid	Michelin	+73 Runden
	LMP2	42	Leventis/Watts/Kane	Strakka Racing/Gibson 015S - Nissan	Dunlop	+82 Runden
	GTE-Pro	95	Thiim/Sörensen/Turner	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Dunlop	+120 Runden

Schnellste Runde: Hartley (Porsche), Runde 3, 1:58,431 (= 212,9 km/h)
Internet: www.fiawec.com



STRECKE

Spa/B



Wieder Privat- und sogar P3-Gesamtsieger: Rebellion

QUALIFYING

LMP1	Durchschnittszeit	LMP2	Durchschnittszeit	GTE-Pro	Durchschnittszeit
1. Porsche 919 Hybrid (#1)	1:55,793	1. G-Drive/Oreca (#26)	2:07,363	1. AF Corse/Ferrari (#71)	2:17,644
2. Porsche 919 Hybrid (#1)	1:56,590	2. Signatech/Alpine (#36)	2:07,822	2. AF Corse/Ferrari (#51)	2:17,961
3. Toyota TS 050 Hybrid (#6)	1:57,698	3. Manor/Oreca (#45)	2:08,036	3. Aston Martin Racing (#97)	2:17,987
4. Audi R18 (#8)	1:57,716	4. G-Drive/Gibson (#38)	2:08,557	4. Ganassi UK/Ford (#66)	2:18,380
5. Toyota TS 050 Hybrid (#5)	1:57,750	5. Manor/Oreca (#44)	2:08,893	5. Ganassi UK/Ford (#67)	2:18,418
6. Audi R18 (#7)	1:57,915	6. RGR Morand/Ligier (#43)	2:09,125	6. Aston Martin Racing (#95)	2:18,739
7. Rebellion R-One (#13)	2:01,547	7. SMP Racing/BR01 (#37)	2:09,445	7. D.-Proton/Porsche (#77)	2:20,036
8. Rebellion R-One (#12)	2:02,126	8. ESM/Ligier (#31)	2:09,601		
9. ByKolles/CLM P1/01 (#4)	2:03,571	9. SMP Racing/BR01 (#27)	2:09,625		

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. Romain Dumas	45
Marc Lieb	45
Neel Jani	45
4. Alexandre Imperatori	30
Dominik Kraihamer	30
Mathéo Tuscher	30
7. Lucas Di Grassi	25
Loic Duval	25
Oliver Jarvis	25
10. Nick Heidfeld	24
Nelson Piquet jr.	24
Nicolas Prost	24
13. Mike Conway	18
Kamui Kobayashi	18
Stéphane Sarrazin	18
16. Chris Cumming	12
Ryan Dalziel	12
Luis Felipe Derani	12
19. Filipe Albuquerque	11
Ricardo Gonzalez	11
Bruno Senna	11

Hersteller LMP

1. Porsche	56
2. Toyota	43
3. Audi	41

Privatteams LMP1

1. Rebellion Racing (#13)	50
2. Rebellion Racing (#12)	36
3. ByKolles Racing Team (#4)	30

Teams LMP2

1. RGR Sport by Morand (#43)	40
2. Signatech Alpine (#36)	37
3. Extr. Speed Motorsport (#31)	36
4. G-Drive Racing (#26)	29
5. Extr. Speed Motorsport (#30)	14

Fahrer GT

1. Davide Rigon	52
Sam Bird	52
3. Marino Franchitti	30
Andy Priaulx	30
Harry Tincknell	30
6. Gianmaria Bruni	18
James Calado	18
8. Emmanuel Collard	16
François Perrodo	16
Rui Aguias	16
11. Paul Dalla Lana	16
Pedro Lamy	16
Mathias Lauda	16
14. Darren Turner	15
Marco Sörensen	15
Nicki Thiim	15
17. Fernando Rees	15
Richie Stanaway	15
18. Jonathan Adam	15

Hersteller GT

1. Ferrari	78
2. Aston Martin	46
3. Ford	40
4. Porsche	24

Teams GTE-Pro

1. AF Corse (#71)	52
2. Ford Chip Ganassi UK (#67)	30
3. Dempsey-Proton (#77)	20
4. AF Corse (#51)	18
5. Aston Martin Racing (#97)	15

Teams GTE-Am

1. Aston Martin Racing (#98)	44
2. AF Corse (#83)	43
3. Larbre Compétition (#50)	30
4. KCMG (#78)	24
5. Abu Dhabi-Proton (#88)	19

ISCC Laguna Seca

Ein Sieg für Wilson



Erster Sieg seit der Grand-Am-/ALMS-Verschmelzung: Michael Shank Racing-Ligier mit Pew/Negri

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Erst nach Redaktionschluss der letzten MSA endete der zweigeteilte vierte Lauf zur ISCC. Der Prototypen-Sieg wurde Justin Wilson gewidmet.

Denn das siegreiche Team mit dem Ligier-Honda, Michael Shank Racing, hatte 2012 (damals noch in der Grand-Am-Serie) den letzten Sieg gefeiert: beim 24h-Rennen in Daytona. Dort fuhren, neben den Laguna-Seca-Gewinnern John Pew und Oswaldo Negri Jr., auch noch A.J. Allmendinger und eben Justin Wilson für Shank – in der Stunde des Triumphs gedachte

sein Ex-Team nun also des 2015 verstorbenen Briten.

Erster Triumph für den Ford GT

Nicht weniger emotional waren die Sieger der GTLM-Klasse – wengleich aus einem völlig

anderen Grund. Denn bereits beim insgesamt (inklusive WEC) fünften Renneinsatz konnte Ford mit dem brandneuen GT und den Fahrern Richard Westbrook/Ryan Briscoe zum ersten Mal aufs oberste Trepp-



Schon im vierten Rennen gewonnen: Werks-Ford GT von Ganassi

UNITED SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Monterey/Kalifornien (USA): 3,601 km; Rennen über 2 Stunden; Rennen P/GTLM: 18 Autos gestartet, 17 gewertet; Rennen PC/GTD: 24/24; Wetter/Piste: sonnig/trocken.
Rennen P/GTLM: 1. Pew/Negri Jr. (Ligier JS P2-Honda) 80 Runden (1. P); 2. Goossens/Dalziel (Corvette DP) 80 Rdn. (2. P); 3. Curran/Cameron (Corvette DP) 80 Rdn. (3. P); 4. Nunez/Bomarito (Mazda Prototype) 80 Rdn. (4. P); 5. Legge/Rayhall (Deltawing DWC13) +80 Rdn. (5. P); 6. Briscoe/Westbrook (Ford GT) 79 Rdn. (1. GTLM); 7. Pier Guidi/Serra (Ferrari 488 GTE) 79 Rdn. (2. GTLM); 8. R. Taylor/J. Taylor (Corvette DP) 78 Rdn. (6. P); 9. Bamber/Makowiecki (Porsche 911 RSR) 78 Rdn. (3. GTLM); 10. Garcia/Magnussen (Chevrolet Corvette C7.R) 78 Rdn. (4. GTLM)
Rennen PC/GTD: 1. Alon/Kimber-Smith (Oreca FLM09) 82 Rdn. (1. PC); 2. van der Zande/Popow (Oreca FLM09) 82 Rdn. (2. PC); 3. Bennett/Braun (Oreca FLM09) 82 Rdn. (3. PC); 4. French/Marcelli (Oreca FLM09) 82 Rdn. (4. PC); 5. Goikhberg/Simpson (Oreca FLM09) 82 Rdn. (5. PC); 6. McMurry/Mowlem (Oreca FLM09) 81 Rdn. (6. PC); 7. Kwamme/Freiberg (Oreca FLM09) 80 Rdn. (7. PC); 8. M. Farnbacher/Riberas (Porsche 911 GT3 R) 79 Rdn. (1. GTD); 9. Nielsen/Balzan (Ferrari 488 GT3) 79 Rdn. (2. GTD); 10. Davison (Aston Martin Vantage GT3) 79 Rdn. (3. GTD)
Nächstes Rennen: 4. Juni 2016, Detroit/Michigan (USA)
 Internet: www.imsa.com

chen fahren. Dabei wurde die Taktik, die zum Sieg verhalf, aus der Not heraus geboren: Weil man bei einem Stopp durch ein Getriebeproblem einige Sekunden verlor und zurückfiel, gab man Westbrook die Anweisung,

Sprit zu fahren. So musste man zum Ende nicht noch mal zum Splash and Dash wie alle anderen, sondern sparte sich diesen letzten, kurzen Stopp.

In der GTD-Klasse gab es dagegen nichts am Triumph des AJR-Porsche zu rütteln. Alex Riberas sicherte sich, wie berichtet, bereits die Pole-Position und zog im Startturn auch gleich dem Feld davon. Im Rennverlauf ließ sich Fahrpartner Mario Farnbacher auf dem Weg zum Sieg die schnellste Rennrunde gutschreiben – ein lupenreiner Start-Ziel-Sieg war die logische Folge. «Ich war zum ersten Mal hier. Ich glaube, jetzt ist es wohl meine Lieblingsstrecke», freute sich Riberas. ♦



GTD-Sieg: Riberas/Farnbacher

Blancpain GT Series Sprint Cup Brands Hatch

Mit Undercut an die Spitze

Mit einem taktischen Schachzug holten die WRT-Audi-Piloten Enzo Ide und Christopher Mies den Sieg in Brands Hatch – auch gegen den im Quali-Race noch überlegenen Mercedes von Bernd Schneider/Jules Szymkowiak.

DTM-Rekordchampion Schneider und sein junger, niederländischer Teamkollege bei HTP hatten im Qualifikationsrennen nämlich scheinbar überhaupt keine Mühe, den Sieg nach Hause zu fahren. Szymkowiak übernahm dabei gleich die Spitze von Franck Perera – der Ex-GP2-Pilot hatte tags zuvor die erste Pole für den ISR-Audi geholt – und übergab den AMG GT3 in entsprechender Position an Schneider.

Der setzte mit all seiner Routine natürlich nicht mehr auf allzu viel Risiko und fuhr den Sieg mit mehr als 21 Sekunden Vorsprung heim.

Bentley: Von P24 aufs Podium

Im Hauptrennen zeichnete sich ein ähnlicher Rennverlauf ab, als Schneider gleich zu Beginn vom Feld wegzog. Doch dann kamen die Pflicht-Fahrer- und Reifenwechsel. Schneider kam als einer der letzten zum Service, um das Auto zu übergeben. Da drehte Christopher Mies, der den WRT-Audi nach perfektem Stopp seiner Mannschaft auf P2 liegend von Enzo Ide übernommen hatte, schon eine schnelle Runde nach der anderen. Der «Undercut» zeigte Wirkung, denn plötzlich lag Mies in Führung.

Und die gab der aktuelle Tabellenführer aus dem ADAC GT Masters auch nicht mehr her. So fuhr das WRT-Duo zum knappen Sieg vor den Quali-Gewinnern sowie dem Bentley von Andy Soucek/Maxime Soulet.

Die Lokalmatadore legten dabei eine mächtige Aufholjagd hin, nachdem man sich im Qualifikationstraining nur Platz 24 unter den 37 Autos hatte sichern können. Im Quali-Rennen ging es dann schon bis auf P10 nach vorne. Im Hauptrennen machte Soulet im Eröffnungsstint Platz um Platz gut, und am Ende durfte man sich also noch über das Podium freuen – knapp vor dem McLaren von Rob Bell/Alvaró Parente sowie dem erneut starken ISR-Audi von Perera und Marlon Stöckinger. ♦ MBR



Mit kluger Taktik zum ersten Saisonserfolg gefahren: Ide (l.)/Mies



So knapp war's am Ende: Mies unter Druck von Szymkowiak

Marrakesch

Hondas Dreierpack



Siegerjubiläum im Dreierpack: Nach dem Elertanz auf dem nassen Marrakesch-Kurs freuen sich Michelisz, Huff und Monteiro über ein reines Honda-Podium im Hauptrennen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Zum überhaupt erst zweiten Mal seit dem Einstieg holte Citroën an einem Rennwochenende keinen Laufsieg. Trotzdem beendet man das erste Saisondrittel mit zwei Gesamtführungen.

Das erste und bislang einzige Mal war in Goldenport (Peking) 2014, wo ein Roal-Chevy im ersten Lauf und Rob Huff im zweiten Durchgang zu den Siegen führen – und genau das gleiche Bild zeigte sich auch auf dem neuen Stadtkurs in Marrakesch, wo Tom Coronel und der seit 2016 in Honda-Diensten fahrende Britte die Siege einführen.

Der umgemodelte Kurs war dabei eine weitere Parallele zum damaligen China-Rennen, denn beide zielt das Prädikat «kurz und knackig». Über die neue Streckenführung auf dem Circuit Mouley El Hassan wurde im Vorfeld des Events viel diskutiert. Zu gefährlich seien Boxen-Ein- und -Ausfahrt. Zu wenige, wenn nicht gar keine, Überholmöglichkeiten gebe es.

Aber es gilt die alte Weisheit: Es ist für alle gleich! Und unter

den gegebenen Umständen machte diesmal Honda den besten Job. Erstmals hatte man das Gefühl, Citroën habe keine weiteren Asse mehr im Ärmel, die man bei Bedarf ausschütten kann. Selbst «Mister Perfect» José María López, dem im Gegensatz zu allen anderen C-Elysée-Fahrern der Einzug ins Q3 glückte, unterlief auf der Einzelrunde im entscheidenden Qualifying ein Fahrfehler.

Mit Köpfchen durch Lauf 1

Folge: Obwohl auch die Hondamänner keine vollkommen perfekten Runden aus dem Hut zauberten, besetzten Rob Huff,

Norbert Michelisz und Tiago Monteiro die Top 3!

Dem Hauptrennen ist seit dieser Saison aber (chronologisch) das Eröffnungsrennen vorangestellt, das es auf dem Stadtkurs erst einmal schadlos zu überstehen galt. Aber die Honda-Piloten hielten sich aus allen Schlamasseln – von denen es vor allem in der Startphase welche gab – raus und landeten geschlossen auf den Plätzen direkt hinter dem Podest mit Sieger Tom Coronel, «Pechito» López und Yvan Muller.

Als wäre die Strecke nicht schon tricky genug, bescherte der Wettergott den Akteuren

zum Hauptrennen Regenwetter – eine absolute Premiere für die WTCC bei ihren Auftritten im nordafrikanischen Staat.

Huff, der den Entdecker für die völlig neuen Streckenverhältnisse geben musste, machte seinen Job fehlerlos und brachte seine Pole ebenso ins Ziel wie Michelisz seinen P2. Nur Monteiro musste seinen P3 kurz an López abgeben, welcher aber erneut einen kleinen Fehler einbaute, woraufhin sein ärgster WM-Rivale wieder vorbeikam.

Zwei Trostpflaster für López: Er hat zum einen weiterhin die WM-Führung. Und zum anderen kommt jetzt mit der Nür-

burgring-Nordschleife wieder eine weitaus schnellere und damit auch für den Citroën passendere Strecke, auf der er zudem im vergangenen Jahr in einer eigenen Liga umherfuhr.

Volvo und Lada farblos

Auf dem Eifelkurs werden sich auch Lada und Volvo wieder bessere Ergebnisse erhoffen. Wobei speziell Lada den Speed in Marrakesch durchaus mitgehen konnte, obwohl diese Strecke dem Vesta in der Theorie gar nicht liegen sollte. Aber: Die jeweils schnellste Rennrunde spricht eine andere Sprache. Auf der flüssigen Nordschleife darf man also mit dem russischen Werksteam rechnen.

Völlig blass blieb Volvo bei der Stadtkurs-Premiere nach dem Einstieg. Am Anfang fehlten trotz «leerem» Auto (ohne Kompensationsgewichte) zwei volle Sekunden, Thed Björk schaffte aber zumindest den Sprung ins Q2. In den Rennen aber fuhr man erneut nur hinterher, speziell in Lauf zwei. Nass, eng und S60 – das passt noch überhaupt nicht zusammen. Also bleibt nur, auf eine trockene Eifel zu hoffen. ♦



Vor allem im Regen gut dabei: Lada



Die Luft an der Spitze wird dünner: López

Sabine Schmitz
Rückkehr am Ring

Privatfahrer Marrakesch

Coronels großer Coup

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Was viele Fans und auch Sabine Schmitz lange gehofft hatten, und was seit letzter Woche endlich feststeht: Die «Königin der Nordschleife» wird auch in diesem Jahr in der Grünen Hölle die gestandenen WTCC-Größen aufmischen.

In einem natürlich augenzwinkernd gemeinten «Willkommensvideo» fallen die Reaktionen der Fahrer in etwa so aus: Oh nein, nicht die schon wieder! Aber natürlich freuen sich auch die WTCC-Piloten auf die Rückkehr der einzigen Frau, die bisher in die WM-Punkte vorstoßen konnte.

Die neue Top-Gear-Moderatorin hat dabei ein kleines Zeitproblem: Wegen Dreharbeiten zur TV-Show wird sie den offiziellen Test und auch das erste freie Training am Nürburgring verpassen. Aber die Strecke kennt sie ja ... ♦ MBR



Am Ring wieder dabei: Schmitz

Mit seinem insgesamt fünften WTCC-Laufsieg schockt Tom Coronel nicht nur die Konkurrenz der Privatfahrerwertung. Lokalmatador Mehdi Bennani fährt nach Quali-Patzer doch noch fette Punkte ein.

Alle Augen waren natürlich auf Mehdi Bennani gerichtet. In Marrakesch begann 2009 ja auch die WTCC-Karriere des Local Heroes. Doch der bisherige Trophy-Dominator patzte ausgerechnet beim Heimspiel im so wichtigen Qualifying! Respektive kämpfte der Held der Massen auf dem umgebauten Circuit Moulay El Hassan mit Untersteuern, was nur zu Platz 14 und damit nicht mal zum Einzug ins Q2 reichte.

So setzten sich diesmal eben zunächst andere Privatfahrer in Szene. Dabei gelang James Thompson beim zweiten Einsatz im Münnich-Chevrolet nicht nur der Einzug ins Q2, sondern dort auch Platz 10 – gleichbedeutend mit der Pole fürs Eröffnungsrennen.

Aber die Führung dort wahrte nicht lange: Noch in der ersten Runde wurde der Brite von



Der Privatfahrer im privat aufgebauten Roal-Chevy vor den Werksteams: Laufsieger Coronel

Hugo Valente (Lada) abgeschossen und fand sich am Ende des Feldes wieder. Letztlich musste er sein beschädigtes Auto sogar vorzeitig abstellen.

Markenkollege Tom Coronel dagegen machte alles richtig. Er war nach P7 im Qualifying eigentlich gar nicht happy. Aber nach Valentés Aktion lag «Major Tom» auf P2 hinter dem Franzosen, welcher folgerichtig aber noch

eine Durchfahrtsstrafe für seinen Rammstoß erhielt.

Bennani kam zurück



Thompson

Coronel musste fortan dem Druck von José María López standhalten und tat das auf dem wenig zum Überholen geeigneten Kurs auch mit Bravour. Der Lohn: WTCC-Lauf-sieg Nummer fünf und der erste in der TCI-Ära. Im nassen Hauptrennen aber kam Coronel massiv unter die Räder,

weil sein Roal-Chevy keinen Grip finden wollte.

Ganz im Gegensatz zum Citroën von Bennani, der nach Blitzstart im zweiten Lauf seine Privatiers-Führung nicht mehr hergab und letztlich einmal mehr volle Punkte einfuhr.

Doch auch Thompson durfte noch jubeln: Einmal an Coronel vorbei, holte er danach sogar stetig auf Bennani auf. P2 der Privatiers und zwei WM-Punkte waren eine gute Entschädigung für Lauf eins. ♦

TOURENWAGEN-WM/Resultate

Marrakesch (MA): 8. Mai 2016; 7. und 8. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 21/22 Runden à 2,971 km (= 62,391/65,362 km); Wetter/Strecke: Lauf 1: trocken, Lauf 2: nass

Eröffnungsrennen (17 Fahrer gestartet, 13 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	21	29:30,458	0 kg
2.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	21	+0,319	+80 kg
3.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	21	+2,185	+80 kg
4.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	21	+2,492	+40 kg
5.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	21	+3,770	+40 kg
6.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	21	+4,433	+40 kg
7.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	21	+9,517	+30 kg
8.	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée	21	+11,403	+80 kg
9.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	21	+12,294	+80 kg
10.		Fredrik Ekblom (S)	Volvo S60	21	+16,540	0 kg
11.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée	21	+31,551	+80 kg
12.	(P)	Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic	21	+44,659	+40 kg
13.		Thed Björk (S)	Volvo S60	21	+52,376**	0 kg

Nicht klassiert:

(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	13	Reifen	0 kg
	Hugo Valente (F)	Lada Vesta	12	Kollision	+30 kg
	Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	7	Kollision	+30 kg
(P)	James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	6	Kollision	0 kg

Hauptrennen (17 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	22	34:31,337	+40 kg
2.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	22	+0,611	+40 kg
3.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	22	+1,251	+40 kg
4.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	22	+2,710	+80 kg
5.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	22	+9,916	+80 kg
6.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	22	+10,517	+30 kg
7.		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	22	+32,503	+30 kg
8.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	22	+36,143	+80 kg
9.	(P)	James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	22	+37,222	0 kg
10.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	22	+46,695	+30 kg
11.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	22	+1:04,823	0 kg
12.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	22	+1:07,716	0 kg
13.		Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic	22	+1:08,035	+40 kg
14.		Thed Björk (S)	Volvo S60	21	+1 Rd.	0 kg
15.		Fredrik Ekblom (S)	Volvo S60	21	+1 Rd.	0 kg

Nicht klassiert:

(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée	5	Unfall	+80 kg
(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée	22	disqualif.	+80 kg

WM-Stand Fahrer

1.	López	138
2.	Monteiro	124
3.	Huff	98
4.	Michelisz	85
5.	Bennani	83
6.	Müller	79
7.	Catsburg	52
8.	Chilton	44
9.	Coronel	41
10.	Tarquini	36
11.	Valente	32
12.	Ekblom	20
13.	Björk	19
14.	Demoustier	7
15.	Filippi	5

WM-Stand Privatfahrer

1.	Bennani	78
2.	Chilton	57
3.	Coronel	54
4.	Filippi	34
5.	Demoustier	30
6.	Ficzá	16

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	347
2.	Honda	308
3.	Lada	171
4.	Polestar (Volvo)	90

WM-Stand Privatteams

1.	Sébastien Loeb Racing	128
2.	Roal Motorsport	52
3.	Campos Racing	37
4.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	27
5.	Zengo Motorsport	27

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 126,9 km/h, 2. Lauf 113,6 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf Valente in 1:25,087 min (= 128,7 km/h), 2. Lauf Tarquini in 1:32,550 min (= 115,5 km/h)

Nächste Rennen: 28. Mai 2016, Nürburgring (D)

Internet: www.fiawtcc.com

Hockenheim 1

Action beim Start



Start ins 60-minütige Hauptrennen am Sonntag: Paul di Resta zieht vorne davon, dahinter geht die Action los (kl. Foto: Der Audi des am Samstag siegreichen Edo Mortara)

Von ITR/ARNO WESTER

Die ersten Sieger der 29. DTM-Saison heißen Edoardo Mortara (Audi) und Paul Di Resta (Mercedes). Beim Crash-Festival in Hockenheim kamen nur 16 bzw. 15 Autos ins Ziel. Timo Glock (BMW) verlor nachträglich seinen Platz 2 wegen 1,923 Millimeter!

Den Grundstein zu seinem vierten DTM-Sieg legte der Italiener Mortara bereits beim Start, bei dem er sich im Abt-Audi RS5 von P2 an die Spitze schieben konnte. In einem turbulenten und spannenden Rennen mit vielen Positionskämpfen war die Führungsposition des gebürtigen Schweizer zu keinem Zeitpunkt gefährdet.

«Ich freue mich sehr für das ganze Team (Abt Sportsline) und meinen neuen Renningenieur Nicola Palarchi. Mein Audi war einfach perfekt», meinte der gesundheitlich etwas angeschlagene Mortara, der «Sternfahrer» Robert Wickens im 40-minütigen Samstagrennen ohne Pflichtboxenstopp keine Chance zum Überholen gab. Große Freude herrschte auch bei dem Drittplatzierten: Der von der Pole-Position gestarte

te Nico Müller feierte mit Platz 3 seinen ersten Podiumserfolg in der DTM und sorgte dabei gleichzeitig für ein Novum: Erstmals standen zwei gebürtige Schweizer Rennfahrer auf einem DTM-Siegerpodest!

Crash-Festival freut die Fans

Bei Temperaturen um 28 Grad ging es vor allem die Anfangsphase heiß her: In bester Tourenwagen-Manier wurde um jede Position gekämpft – nicht immer ohne Blessuren. Zu den prominentesten Ausfällen gehörten Timo Glock (RMG-BMW M4) sowie die beiden Phoenix-Piloten Mike Rockenfeller und Timo Scheider in ihren Audi RS5. Hinter den beiden Mercedes-Fahrern Paul Di Resta (HWA) und Christian Vietoris (Mücke) war Bruno Spengler im MTEK-BMW bester Vertreter der bayrischen Marke.

Das bei den Fans beliebte Crash-Festival setzte sich im zweiten Rennen fort, sodass die insgesamt 78.500 Zuschauer am gesamten Wochenende voll auf ihre Kosten kamen. Pole-Sitter Di Resta erwischte einen exzellenten Start und hatte bereits nach wenigen Metern die Verfolger abgeschüttelt. Auch eine Safety-Car-Phase gleich zu Beginn konnte den Schotten nicht

aufhalten. Alles lief für den DTM-Champion von 2010 wie am Schnürchen – bis zu seinem Boxenstopp: Probleme beim Wechsel des vorderen rechten Rades kosteten wichtige Sekunden – nur um Haaresbreite kam Di Resta vor seinem Markenkollegen Gary Paffett wieder auf die Strecke. Der Brite wurde von seinem Team beim Boxenstopp um den Lohn eines perfekten Jobs gebracht und musste wegen «Unsafe release» einmal zusätzlich die Boxenstraße unter die Räder nehmen. Paffett war der einzige Fahrer, der Di Resta hätte Paroli bieten können. Von jenseits der Top-10-Plätze kämpfte er sich bravurös bis auf P5 nach vorne.

«Ein Sieg und ein zweiter Platz sind ein super Start in die Saison. Gary hatte wie Paul einen Wahnsinns-Speed. Wie Gary durch das Feld gepflügt ist und sich trotz des Rückschlags noch den fünften Platz gesichert hat – das war Racing vom Feinsten», freute sich Ulrich Fritz vier Tage nach seinem 39. Geburtstag.

Statt Paffett durften die beiden BMW-Piloten Timo Glock und Augusto Farfus Champagner versprühen. Freudestrahlend herzte Glock im Ziel sein «Yellow Beast» – wie er seinen

BMW M4 gerne bezeichnet. Vier Stunden nach dem Rennen folgte die Ernüchterung. Nach einem Bericht des Technischen Delegierten wurde Glock von den Sportkommissaren des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) wegen eines Verstoßes gegen Artikel 3.7 des Technischen Reglements 2016 (Maßgenauigkeit des Konturverlaufs) aus der Wertung genommen. Die Position des Heckdeckels am RMG-BMW von Glock entsprach nicht den Vorgaben – sie wich um 1,923 Millimeter von der 6-Millimeter-Toleranz ab.

Di Resta erster Tabellenführer

«Das Fahrzeug von Timo Glock musste nach seinem Unfall am Vortag über Nacht repariert werden», erklärte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt den nachvollziehbaren Grund für die Abweichung: «Natürlich sind wir von dieser Entscheidung sehr überrascht und extrem enttäuscht, zumal der betreffende Bereich des Heckdeckels keinerlei Relevanz für die Aerodynamik und damit die Performance hat. Besonders schade ist es für Timo, der da-

mit um die verdienten Früchte einer starken Leistung im Rennen gebracht wurde.» Immerhin hat BMW durch den Wertungsausschluss keinen Podestplatz verloren, denn durch die Entscheidung der Sportkommissare durften alle anderen Fahrer – und damit auch der viertplatzierte Belgier Maxime Martin (RBM-BMW) – aufrücken.

Nach zwei von 18 Rennen führt Di Resta das Gesamtklassensament mit 37 Punkten vor Markkollege Wickens (28) an. Dritter in der Fahrerwertung ist Mortara (25), der am Sonntag auf P11 punktlos blieb. Als bester BMW-Pilot liegt Martin (19) hinter Müller (21) auf Rang fünf. Bereits in zwei Wochen stehen die Saisonläufe 3 und 4 in Spielberg/Österreich auf dem Programm. ♦



Hersteller

Mehr Marken?

Von ARNO WESTER

In Tokio findet diesen Mittwoch das nächste Treffen des Steering Committee, bestehend aus Vertretern der japanischen GTA, der amerikanischen IMSA und der DTM-Dachorganisation ITR statt. Mit dabei: DTM-Chef Hans Werner Aufrecht (ITR) sowie Dieter Gass (Audi), Jens Marquardt (BMW) und Ulrich Fritz (Mercedes-AMG).

Im Mai 2015 hatte das Steering Committee zuletzt am Nürburgring getagt und dabei u.a. das neue Motorenreglement (4-Zyl.-Turbos mit rund 600 PS) ab 2017 verabschiedet. Nur drei Monate später war davon schon keine Rede mehr. Die Entscheidung sei in Gesprächen mit allen Beteiligten gereift und übereinstimmend getroffen worden, versichert ein Sprecher von Mercedes Motorsport.

2017 zu früh für den Turbo

Angeblich war die Zeit für die Einführung eines neuen Motors noch nicht gekommen. Zudem würde der jetzige Motor den Fans einen hervorragenden und faszinierenden Sound bieten. Und: Damit würde man sich



Seit 2014: Super GT mit DTM-Basis, aber schon mit Turbomotoren

schließlich von anderen Rennserien abgrenzen.

Auch habe Mercedes nicht um eine Verschiebung gebeten, hieß es. Im Gegenteil: Man habe sich im gemeinsamen Dialog darauf verständigt, die Einführung des Turbomotors zu verschieben. Man sei gemeinschaftlich zu der Erkenntnis gekommen, dass die Einführung des Vierzylinder-Turbomotors ab 2017 zu früh kommt. Die Kosten sind dabei sicher ein wichtiges Thema, das sei aber nicht

der Hauptgrund für die Verschiebung gewesen.

Fakt ist, dass die japanischen Hersteller Honda, Lexus und Nissan von dieser Entscheidung völlig überrascht wurden – und Aufrecht seine Vision mit der angestrebten Kooperation gefährdet sieht. Bei dem Treffen in Japan hofft «HWA» auf eine endgültige Einigung der Verantwortlichen. Schon jetzt spricht er im Gespräch mit MSA von einer größeren Anzahl an Marken in der DTM ab 2019! ♦



Nach Crash: Spengler stellt den unschuldigen Ocon zur Rede



Jubelnde am Samstag: Mortara



Samstag auf Pole: Nico Müller



Zu früh gefreut: Glock nur auf der Strecke auf Platz 2 im Ziel

NACHGEHAKT BEI Paul di Resta

(30/GB). Der Schotte führt erstmals seit seinem Meistertitel 2010 wieder die Fahrerwertung in der DTM an.



Von ARNO WESTER

? Was hattest du vor dem Auftakt für ein Gefühl? Ich habe dem Start in die neue Saison hochmotiviert entgegengesehen. Das HWA-Team hat über den Winter hart gearbeitet und die neue Generation unseres Autos auf ihr Debüt vorbereitet. Meine Hoffnung war, dass wir dort ansetzen, wo wir im vergangenen Jahr (beim Saisonfinale, d. Red.) in Hockenheim aufgehört haben. Das gesamte Team ist voll motiviert, ein ähnlich erfolgreiches Jahr zu erleben.

? Im ersten Rennen hast du auf Rang 4 einen Podestplatz nur knapp verfehlt... Es war ein guter Auftakt in die neue Saison. Leider hatte ich am Start ein kleines Problem mit der Kupplung, was den Jungs eine Nachtschicht beschert hat. Mit dem neuen

Auto können wir um die Meisterschaft kämpfen.

? Siebte Pole, siebter Sieg, 25. Podestplatz und dazu noch klarer Tabellenführer – ein Einstand nach Maß? Es ist lange her, seit ich mein letztes DTM-Rennen 2010 hier in Hockenheim gewonnen habe – länger als ich es mir gewünscht habe. Aber heute lief alles super. Vom Start weg funktionierte das Auto sehr gut, und deshalb konnte ich das Rennen kontrollieren. Das war ein absoluter Top-Job des HWA-Teams, dem die Ehre dieses Sieges gebührt.

? Gewidmet hast du diesen Erfolg aber offensichtlich jemand anderem? Ja, den Sieg widme ich meinem Sohn Leo. Zum ersten Mal ist er an die Strecke gekommen, und schon gewinne ich. Das war ein super Start in die Saison.

AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARNO WESTER

Der zweimalige FI-Weltmeister **Emerson Fittipaldi** war einer der Ehrengäste beim Saisonstart in Hockenheim. Für den Brasilianer, der im Dezember 70 Jahre alt wird, waren die knappen Zeitabstände im Qualifying beeindruckend. «So etwas kenne ich sonst nur aus den NASCAR-Serien», meinte «Emmo», der im Fahrerlager viele Hände schütteln musste und ein begehrtes Foto-Objekt war.

Für Ex-Formel-1-Pilot **Timo Glock** begann das DTM-Wochenende schon äußerst unerfreulich. Am Freitagmorgen verschlief der BMW-Werksfahrer einen geplanten TV-Auftritt im ARD-Morgenmagazin. Moderator Peter Großmann nahm den Fauxpas gelassen und sprach um 7:20 Uhr von einem «konstruktionsbedingten» Fehlen Glocks. «So etwas passiert mir sonst nie», erklärte Glock und versicherte künftig oberste Priorität für Pünktlichkeit.

Kein Glück hatte Ex-DTM-Champion **Mike Rockenfeller** im 100. Rennen seiner DTM-Karriere am Samstag. Eine gebrochene Radaufhängung am Phoenix-Audi infolge einer unverschuldeten Kollision bedeutete das vorzeitige Aus. Wegen der Disqualifikation von Timo Glock ergatterte «Rocky» als Zehnter von Lauf zwei immerhin noch einen Meisterschaftspunkt.



Emerson Fittipaldi

Hankook Vertrag bis 2019

Die ITR und Reifenhersteller Hankook haben ihre seit 2011 bestehende Kooperation um weitere drei Jahre bis einschließlich 2019 verlängert. «Die Zusammenarbeit mit Hankook und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens und seiner Reifentechnologie haben uns dazu bewegt, die Partnerschaft – gerade im Hinblick auf die weitere Internationalisierung und das künftige Technische Reglement – vorzeitig zu verlängern», erklärte DTM-Chef Hans Werner Aufrecht.

Nach MSA-Informationen ist geplant, dass auch mit dem Einsatz neuer Autos 2017 nur eine Reifenmischung zum Einsatz kommt. Momentan werden bis zu fünf verschiedene und «schnellere Mischungen» (Hankook-Motorsportdirektor Manfred Sandbichler) mit verschiedenen Konstruktionen getestet. In Hockenheim feierte man das 60. DTM-Rennen mit dem «Ventus Race». ♦ AW

DTM

STRECKE

Hockenheim



Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

Start: Mortara überholt Müller und geht in Führung.
1. Runde: Farfus wird in der Haarnadel gedreht. Green rutscht eingangs Motodrom neben die Strecke. Kollision zwischen Scheider und Blomqvist.
3. Runde: Juncadella und Glock touchieren sich und landen im Kiesbett.
4. Runde: Rockenfeller muss mit gebrochener Aufhängung aufgeben.
5. Runde: Wickens überholt Müller für P2.
7. Runde: Götz verbringt sich im Motodrom und rutscht mit blockierender Hinterachse ins Kiesbett der Sachskurve.
11. Runde: Vietoris geht an Di Resta vorbei: P4.
13. Runde: Ekström und Paffett kollidieren leicht und tauschen die Plätze danach mehrmals.
20. Runde: Auer muss mit überhitzendem Motor das Rennen beenden.
25. Runde: Mortara gewinnt das erste Rennen der Saison. Wickens und Müller komplettieren das Podest, dahinter Di Resta und Vietoris die Top 5.

Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

Start: Di Resta biegt von der Pole-Position auch als Erster in die erste Kurve.
1. Runde: In Kurve zwei schiebt Félix da Costa Ocon an, welcher zusammen mit Spengler sowie Green rausfliegt und im Kies strandet. Ocon, Spengler und Green out.
12. Runde: Die ersten Stopps: Martin, Glock, Tomczyk, Rockenfeller.
14. Runde: Jetzt kommt Leader Di Resta zum Boxenstopp. Dabei verliert er wegen eines klemmenden Reifens vorne rechts ein paar Sekunden.
16. Runde: Paffett, der auf P2 liegt, muss zur Durchfahrtsstrafe: Unsafe Release beim Stopp.
23. Runde: Molina, der noch ohne Stopp ist, dreht sich in der Boxeneinfahrt und schlägt ein – das Aus.
30. Runde: Paffett hat sich von P11 schon bis auf P6 nach vorne gearbeitet.
37. Runde: Di Resta gewinnt das Sonntagsrennen. Glock, der auf P2 ins Ziel kommt, wird später wegen eines technischen Verstoßes disqualifiziert.

Stand Fahrer

1. Di Resta	37
2. Wickens	28
3. Mortara	25
4. Müller	21
5. Martin	19
6. Farfus	18
7. Paffett	12
8. Vietoris	10
9. Blomqvist	8
10. Spengler	8
11. Félix da Costa	6
12. Wittmann	4
13. Tomczyk	2
14. Ekström	2
15. Rockenfeller	1
16. Molina	1

Stand Teams

1. Mercedes-AMG	37
2. Mercedes/Silberpfeil	28
3. Audi/Abt Sportline	27
4. BMW/RBM	27
5. BMW/MTEK	26
6. Audi/Abt	22
7. Mercedes/Euronics	12



Erstes DTM-Podium: Müller

Stand Hersteller

1. Mercedes-Benz	87
2. BMW	65
3. Audi	50

DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS / Resultate / 1. Rennen (Samstag)

Hockenheim (D): 7. Mai 2016; 1. von 18 Läufen zur DTM; Rennen über 40 Minuten +1 Runde; 25 Runden à 4,574 km; 24 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	25	42:11,606	–	1:35,805	2	25
2. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	HWA	25	+01,657	–	1:35,465	3	18
3. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	25	+04,454	–	1:35,591	1	15
4. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	HWA	25	+08,818	–	1:35,487	7	12
5. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	Mücke	25	+10,192	–	1:35,593	6	10
6. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	25	+20,097	–	1:35,822	13	8
7. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-5,0 kg	Schnitzer	25	+30,882	–	1:35,684	20	6
8. Maxime Martin (B)	BMW M4	-5,0 kg	RBM	25	+41,360	–	1:36,624	21	4
9. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	25	+46,455	–	1:37,055	9	2
10. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	25	+47,198	–	1:36,761	8	1
11. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	ART	25	+52,832	–	1:36,779	11	0
12. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-5,0 kg	Schnitzer	25	+55,137	–	1:37,081	22	0
13. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-5,0 kg	RBM	25	+55,530	–	1:36,999	17	0
14. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	25	+1:08,466	–	1:37,698	15	0
15. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	25	+1:09,184	–	1:35,986	4	0
16. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-5,0 kg	RMG	25	+1:10,496	–	1:38,059	10	0
17. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	Mücke	20	+5 Rdn.	–	1:36,185	24	0
Nicht klassiert:									
Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	HWA	6	+19 Rdn.	Dreher	1:39,077	19	0
Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+5,0 kg	Phoenix	4	+21 Rdn.	Kollision	1:36,547	5	0
Esteban Ocon (F)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	ART	3	+22 Rdn.	Kollision	1:43,413	12	0
Timo Glock (D)	BMW M4	-5,0 kg	RMG	2	+23 Rdn.	Kollision	1:38,305	16	0
Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	-5,0 kg	HWA	2	+23 Rdn.	Kollision	1:39,894	14	0
Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	2	+23 Rdn.	Kollision	1:55,807	23	0
Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+5,0 kg	Phoenix	1	+24 Rdn.	Kollision	1:38,373	18	0

¹Performance-Gewicht (Basisgewichte: Audi/Mercedes 1120 kg, BMW 1112,5 kg), ²Startplatz
 Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.
 Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.
 Durchschnittstempo des Siegers: 162,608 km/h
 Schnellste Runde: Wickens, 6. Runde, in 1:35,465 min (= 172,486 km/h)

DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS / Resultate / 2. Rennen (Sonntag)

Hockenheim (D): 8. Mai 2016; 2. von 18 Läufen zur DTM; Rennen über 60 Minuten +1 Runde; 37 Runden à 4,574 km; 24 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+/- 0 kg	HWA	37	1:01:42,654	–	1:35,335	1	25
2. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	+/- 0 kg	MTEK	37	+13,905	–	1:35,927	2	18
3. Maxime Martin (B)	BMW M4	+/- 0 kg	RBM	37	+14,493	–	1:35,676	4	15
4. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+/- 0 kg	ART	37	+15,055	–	1:35,388	3	12
5. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+/- 0 kg	HWA	37	+19,377	–	1:36,054	5	10
6. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	+/- 0 kg	RBM	37	+21,690	–	1:35,866	8	8
7. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+/- 0 kg	Abt	37	+22,220	–	1:35,898	15	6
8. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+/- 0 kg	RMG	37	+23,790	–	1:36,187	9	4
9. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	+/- 0 kg	Schnitzer	37	+24,454	–	1:36,080	14	2
10. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+/- 0 kg	Phoenix	37	+31,303	–	1:35,525	18	1
11. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+/- 0 kg	Abt	37	+50,053	–	1:36,377	12	0
12. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	+/- 0 kg	HWA	37	+56,722	–	1:36,629	17	0
13. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	+/- 0 kg	Rosberg	37	+1:02,408	–	1:35,896	19	0
14. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	+/- 0 kg	Mücke	37	+1:05,985	–	1:36,374	21	0
15. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+/- 0 kg	Mücke	35	+2 Rdn.	–	1:36,341	16	0
16. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+/- 0 kg	HWA	29	+8 Rdn.	–	1:35,657	23	0
Nicht klassiert:									
Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+/- 0 kg	Abt	22	+15 Rdn.	Dreher	1:36,125	24	0
Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+/- 0 kg	Phoenix	18	+19 Rdn.	Kollision	1:37,796	22	0
Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+/- 0 kg	Abt	16	+21 Rdn.	Kollision	1:38,109	20	0
Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	+/- 0 kg	Schnitzer	11	+26 Rdn.	Kollision	1:37,732	10	0
Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+/- 0 kg	MTEK	1	+36 Rdn.	Kollision	–	13	0
Esteban Ocon (F)	Mercedes-AMG C63	+/- 0 kg	ART	0	+37 Rdn.	Kollision	–	7	0
Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+/- 0 kg	Rosberg	0	+37 Rdn.	Kollision	–	11	0
Timo Glock (D)	BMW M4	+/- 0 kg	RMG	37	+13,024	DO	1:35,943	6	0

¹Performance-Gewicht (Basisgewichte: Audi/Mercedes 1120 kg, BMW 1112,5 kg), ²Startplatz
 Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.
 Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben.
 Am Hockenheimring durfte im zweiten Rennen pro Fahrzeug ein Slick-Reifensatz maximal 27 Runden am Stück benutzt werden.
 Durchschnittstempo des Siegers: 164,546 km/h
 Schnellste Runde: Di Resta, 3. Runde, in 1:35,335 min (= 172,721 km/h)

Nächste Rennen: 21./22. Mai 2016, Spielberg (A)
 Internet: www.dtm.com

Porsche Carrera Cup Hockenheim

Müller weiter Leader



Kurz nach dem Start ins Sonntagsrennen: Schmidt vor Engelhart

In Hockenheim riss Sven Müllers Siegesserie, aber der Porsche-Junior ist noch immer Führer in der Gesamtwertung.

Im vergangenen Jahr feierte Christian Engelhart beim ersten Auftritt in Hockenheim zwei Siege. Nach dem Qualifying sah es mit seinen zwei Pole-Positions so aus, als könne der MRS-Mann diesen Erfolg 2016 wiederholen. Doch am Ende musste sich der Routinier mit zwei zweiten Plätzen zufriedengeben, weil er sich in beiden Rennen

am Start überrumpeln ließ. In Heat eins war Sven Müller wacher, als das Rennen wegen einer defekten Startampel kurzerhand mit einer Flagge freigegeben werden musste. In Lauf zwei schoss Jeffrey Schmidt sofort an die Spitze. Sowohl Müller als auch Schmidt brachten ihre jeweils auf den ersten Metern eroberten Führungspositionen letztendlich auch ins Ziel.

Cup-Schule von Project 1

Während das Duo neben dem jeweils zweitplatzierten Christian Engelhart und Dennis Ol-

sen, der im zweiten Rennen Platz drei holte, mit Trophäen in der Tasche aus Hockenheim abreiste, backt Project 1 im Moment kleinere Brötchen.

Die Truppe, die in den vergangenen beiden Jahren mit Philipp Eng jeweils den Champion stellte, stellt sich einer neuen Herausforderung. «Wir wollen zeigen, dass wir Rookies aus dem Formel-Sport innerhalb kürzester Zeit an die Spitze im Carrera Cup heranführen können», so Geschäftsführer Hans-Bernd Kamps, der für diesen Plan Ex-GP2-Mann Nick Yelloly und David Kolkmann aus der Formel 4 ausgewählt hat. «Wir arbeiten zusammen mit dem Fast Track Racing Center, in dem wir Rennfahrer in allen relevanten Bereichen wie beispielsweise Fitness, mentale Stärke und Fahrtechnik ausbilden. All diese Themenbereiche sind im FTRC unter einem Dach und damit optimal miteinander verzahnt, was dessen Stärke ausmacht. Und diese wollen wir mit unserem aktuellen Rookie-Projekt nun unter Beweis stellen.» ♦ AL

Audi Sport TT Cup Hockenheim

Sheldon ganz wie sein großer Bruder

Der 16-jährige Sheldon van der Linde hat mit einem Doppelsieg in Oschersleben einen Blitzstart hingelegt.

Nun galt der Südafrikaner vor dem Saisonstart nicht unbedingt als Underdog, doch zeigte er sich beinahe unantastbar, als es in die Rennen ging. Im Qualifying holte er sich zwar «nur» die Startplätze 2 und 3 für die jeweiligen Läufe, doch das hinderte ihn nicht an einem lupenreinen Durchmarsch.

Einzig eine Safety-Car-Phase in Rennen eins ließ den Abstand zu Dennis Marschall als

härtestem Verfolger kurzfristig schrumpfen. Doch danach zog der dem Feld ebenso unwiderstehlich davon, wie er es auch am Sonntag zeigte. «Der beste Tag meines Lebens», schwärmte der kleine Bruder von Kelvin van der Linde bereits nach dem Samstagsrennen.

Nach dem Blitzstart des Youngsters ist jetzt schon klar, dass er in diesem Jahr nur schwer zu knacken sein wird. Härtester Gegner dürfte Dennis Marschall werden, der beide Poles holte und nach Samstags-P2 am Sonntag mit onduliertem Auto noch P5 holte. ♦ MBR



Zweimal den größten Pott abgeräumt: Blitzstarter van der Linde

KTM X-Bow Battle Brünn

Abwechslungsreicher Auftakt



Rennen 1: Baumgartner hält Faas in Schach und slegt



Sieger der Rookies Challenge in Lauf 2: Jörg Haghofer

Nachdem man zuletzt vor drei Jahren auf der Naturrennstrecke in Brünn gastierte, feierte die KTM X-Bow Battle nun mit über 30 Startern ihren Saisonauftakt. Bei Traumwetter lieferten sich Holger Baumgartner und Steffen Faas im Battle-Sprint 1 ein packendes Duell, welches Pole-Mann Baumgartner letztlich gewann. Für Baumgartner auch insofern Genugtuung, als dass er im letzten Jahr punktgleich mit Meister Niki Leutwiler «nur» Vize wurde.

Auch in Sprintlauf Nummer zwei war Baumgartner klar auf Siegfahr, doch dann musste er mit einem Turboladerschaden aufgeben. Somit war die Stunde für Faas gekommen, der sich die geerbte Führung nicht mehr nehmen ließ und am Ende mit fünf Sekunden Vorsprung den ersten Battle-Sieg feierte.

In der Rookies Challenge war es nicht minder spannend. Im ersten Lauf konnte sich der Brite Marc Kemp nur haarscharf gegen den Polen Bartłomiej Siemenczuk durchsetzen. Im zweiten Rennen wurde Jörg Haghofer aus Österreich ganz souverän bester Rookie, der am Vortag noch Platz 3 unter den Nachwuchspiloten holte. Mit auf dem Podest: Mario Schopper und Jorgen Breinholdt.

Klare Sache im Teamrennen

Zum Abschluss des Auftaktwochenendes war dann wieder Teamwork in der «Battle Endurance» angesagt. Im Teamrennen über eine Stunde setzten sich letztlich Uwe Schmidt und Georg Silbermayr recht deutlich durch. Zweite wurden Charel Arendt und Steffen Faas vor Matic Petar und «Bob Bau». ♦

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 1

- | Pos. | Fahrer |
|------|------------------------|
| 1. | Holger Baumgartner (A) |
| 2. | Steffen Faas (D) |
| 3. | Sergej Paulavets (BY) |
| 4. | Arendt Charel (L) |
| 5. | «Bob Bau» (A) |
| 6. | Uwe Schmidt (D) |

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 2

- | Pos. | Fahrer |
|------|-----------------------|
| 1. | Steffen Faas (D) |
| 2. | Sergej Paulavets (BY) |
| 3. | Klaus Angerhofer (A) |
| 4. | Uwe Schmidt (D) |
| 5. | «Bob Bau» (A) |
| 6. | Jacobus Rottveit (L) |



GRATULIERT DEN SIEGERN



KOMPAKT

»» **Berg-EM** Der dritte Lauf in Portugal stand das komplette Wochenende im Zeichen schwerer Regenfälle. Eine Menge von Unfällen, darunter auch einer von EM-Pilot Andrea Bormolini, führte schon zum Trainingsabbruch. Tags darauf trafen weitere schwere Gewitterschauer die Rampa da Falperra, sodass die EM-Rennwagenfraktion um Faggioli, Merli und Co ihre Boliden geschlossen einpackten. Nur wenige Piloten trotzten den Gefahren. Pedro Salvador (Norma) gewann somit als erster Portugiese einen EM-Lauf. Österreichs Christian Schweiger (Mitsubishi) wurde Gesamtfünfter.

»» **Berg-DM** Beim Auftakt in Eschdorf (L) schlugen alle Parameter voll ins Positive aus. Nach der Rückkehr in den Dallara GP2 feierte David Hauser nach 2012 und dem Vorjahr seinen dritten Heimsieg. Leicht machten es ihm die Schweizer Joël Volluz (Osella Judd V8) und Eric Berguerand (Lola Cosworth) beileibe nicht. Nach acht Jahren Eschdorf-Abstinenz verlor Uwe Lang (Osella BMW) auf den letzten Drücker Rang 4 an den Belgier Jacques Marchal (Norma BMW). Herbert Stolz (Porsche 935 II) war klarer Tourenwagensieger.

»» **BTCC** In der Reifenschlacht von Thruxton, die wiederum einige Schäden am «Schwarzen Gold» forderte, sorgten diese diesmal sogar dafür, dass der zweite und dritte Lauf verkürzt werden mussten. Die erneut drei verschiedenen Sieger der drei Läufe: Adam Morgan (Mercedes), Andrew Jordan und Mat Jackson (beide Ford).

»» **V8 Supercars** In Perth landeten Craig Lowndes, Shane van Gisbergen und Jamie Whincup im ersten Durchgang einen Dreifachsieg der Triple-Eight-Holden. Im zweiten Rennen sicherte sich Titelverteidiger Mark Winterbottom (Ford) den ersten Saisonserfolg.

»» **Super GT** Beim 500-km-Rennen von Fuji siegten erneut die Auftaktsieger Ronnie Quintarelli/Tsugio Matsuda. In der GT300-Kategorie gewann mit Kazuki Hoshino/Jann Mardenborough ebenfalls ein Nissan. Jörg Müller/Seiji Ara (BMW) kamen nach Servo-Defekt nur auf Platz 24. ♦ TBU/MBR

TCR Int. Series Spa

Der Meister holt auf

von MICHAEL BRÄUTIGAM

Titelverteidiger Stefano Comini (VW) kommt immer besser in Fahrt. In Spa konnte er den Rückstand zur Spitze weiter verkürzen. Siege für Pellinen (Honda) und Vernay (VW).

Dabei ging das Wochenende schlecht los. Im Qualifying aufgehoben, reichte es dort nur zu P8. Und den konnte er nicht einnehmen, weil ihm aus der Box heraus Richtung Vorstart eine Antriebswelle brach. So konnte er nur zuschauen, wie Aku Pellinen aus der dritten Startposition aus einen Traumstart hinlegte, gleich seine Führung ausbaute und am Ende seinen ersten TCR-Sieg feiern konnte.

Im zweiten Durchgang, den Comini von P3 aufnahm, wendete sich das Blatt für den Schweizer. Erst schnappte er sich Gaststarter und Teamkollege Antti Buri und kurz darauf



Im Doppelpack: Comini hinter Lauf-zwei-Sieger Vernay

mit Jean-Karl Vernay den anderen Stallgefährten für die Führung. «Mit den 20 kg kannst du nur vier Runden schnell fahren», wusste Comini hinterher aber zu berichten, und so musste er den leeren Vernay, der seinerseits den ersten Tourenwagensieg einfuhr, doch wieder ziehen lassen. Für das WRT-Team wurde es somit ein Drei-

fachsieg. Und weil Gianni Morbidelli in Race 2 mit Reifenschaden (durch Kollision) ausfiel, holt Comini auch in der Tabelle weiter auf.

Noch 2016 mit Opel und Audi?

Durch die Abwesenheit von Alfa Romeo (Romeo Ferraris), Subaru (Top Run) und Opel war das Feld – trotz der zwei Pe-

geot – auf 18 Autos ausgedünnt. Alfa und Subaru wollen jedoch bereits in Imola, wo nächste Woche anstatt Monza gefahren wird, wieder dabei sein.

Und auch von Opel gibt es positive Signale. In den letzten zwei Wochen war man in Spa, am Nürburgring und in Oschersleben fleißig im Testbetrieb. Einen Plan für die Rückkehr gibt es dabei noch nicht, allerdings bietet das Opel-Kundenteam Lubner Motorsport schon wieder Fahrerplätze für die letzten fünf Events der ADAC TCR Germany an – also ab Oschersleben II, wo auch die TCR International Series in die übernächste Runde startet.

Dazu kommen nun auch wieder gute Zeichen von Audi in Sachen TCR. Nachdem dieses Thema zunächst vom Tisch war, soll ein möglicher «A3 TCR» bereits recht weit gediehen sein – und könnte vielleicht noch dieses Jahr die ersten Renneinsätze bestreiten. ♦

24h Series - 12h Zandvoort

Porsche-Triumph



Sieger der 12h Zandvoort: Allemann/Bohn/Renauer/Renauer

von MARTIN BERRANG

Daniel Allemann, Ralf Bohn sowie Robert und Alfred Renauer (Porsche 911 GT3 R/Herberth Motorsport) wurden klare Sieger der dritten Auflage der 12h von Zandvoort.

Nach dem dreistündigen Prolog am Freitag hatte der im letzten Jahr erfolgreiche HOFOR-SLS zunächst die Nase vorne gehabt. Dies allerdings nur, weil die Schweizer nach massiven Tankproblemen in der Anfangsphase bewusst auf einen finalen Stopp verzichtet hatten, während der Herberth-911er vollgetankt und mit neuen Reifen ausgestattet beim neunstündigen zweiten Teil am Samstag gleich voll angasen konnte.

Das taten die vier Sieger dann auch. Souverän zogen sie von Anfang an auf und davon und triumphierten am Ende mit vier

Runden Vorsprung vor Casper Elgaard, Nicolai Sylvest und den Brüdern Kristian und Roland Poulsen im Aston Martin von Massive Motorsport.

PIO und Klassensieg für LMS

Den einzigen kritischen Moment erlebte Allemann im direkten Fight mit dem Vantage, als dieser sich verbremste und ihm aufs Hinterrad fuhr. Die Felge war danach zwar krumm, doch die Aufhängung hatte den Crash fast schadlos überstanden. Somit stand dem Sieg nichts mehr im Wege. Das Podium vervollständigten Michael und Chantall Kroll zusammen mit Kenneth Heyer, Christiaan Frankenhouit und Lance David Arnold im HOFOR-SLS.

Sehr gute Zehnte und Klassensieger der Klasse SP2 wurden – gegen einige Porsche – Ulli Andree, Chris Tiger und Stéphane Kox im Audi TTRS2 von LMS Engineering. ♦

NASCAR Kansas

Dritter Kyle-Sieg

Kyle Busch hat seinen Kansas-Fluch bezwungen und holte sich dort seinen bereits dritten Saisonsieg.

Dominierender Mann des Rennabends war dabei eigentlich Martin Truex Jr. Nach 231 Runden hatte er deren 172 angeführt. Doch dann brach ihm ein Radbolzen, und er musste unter Grün zu einem Extra-Stopp an die Box.

Nutznieser war Kyle Busch, der im Finish lediglich ein Auge auf Verfolger Kevin Harvick haben musste. Der erwischte mit

dem Frontsplitter ein Trümmerteil und kämpfte mit einem untersteuernden Auto. So war an einen Angriff natürlich nicht mehr zu denken.

Für Busch ist damit ein weiterer weißer Fleck auf der Sieges-Landkarte verschwunden. Jetzt fehlt ihm von den aktiven Strecken nur noch in Charlotte und Pocono ein Sieg.

«Ich kann dem Team gar nicht genug danken», freute sich Busch. «Am Anfang hatten wir kein gutes Auto. Aber sie haben immer weiter daran gearbeitet.» ♦ MBR



Kyle Busch

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Kansas City/Kansas (USA): 267 Rdn. à 2,414 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.
1. Kyle Busch (Toyota); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Kurt Busch (Chevrolet); 4. Matt Kenseth (Toyota); 5. Ryan Blaney (Ford); 6. Austin Dillon (Chevrolet); 7. Ryan Newman (Chevrolet); 8. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 9. Chase Elliott (Chevrolet); 10. Brad Keselowski (Ford); 11. Carl Edwards (Toyota); 12. Tony Stewart (Chevrolet); 13. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 14. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 15. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 16. Kasey Kahne (Chevrolet); 17. Jimmie Johnson (Chevrolet); 18. Aric Almirola (Ford); 19. Clint Bowyer (Chevrolet); 20. Danica Patrick (Chevrolet); 21. Casey Mears (Chevrolet); 22. Brian Scott (Ford); 23. Regan Smith (Chevrolet); 24. Chris Buscher (Ford); 25. Trevor Bayne (Ford); 26. Jamie McMurray (Chevrolet); 27. Greg Biffle (Ford); 28. Michael McDowell (Chevrolet)

Nächstes Rennen: 15. Mai, Dover/Delaware (USA)
Internet: www.nascar.com

Rallye-EM Griechenland

Debüt-Erfolg für jungen Letten

Von REINER KUHN

Chance genutzt! Beim ersten EM-Auftritt in einem Allradauto siegt der erst 21-jährige Lette Ralfs Sirmacis vor dem erfahrenen Lokalmatador Lambros Athanassoulas.

Die Frage, welcher der beiden Titelfavoriten beim dritten von zehn Läufen die Nase vorne haben würde, war schnell geklärt. Keiner! Schlimmer noch, weder Auftaktsieger Alexey Lukyanuk noch sein Ford-Markengefährte, der amtierende Europameister und Tabellenführer Kajetan Kajetanowicz schafften es aufs Podium. Letzterer brachte sich mit einem Fahrfehler schon auf der ersten Wertungsprüfung um alle Chancen. «Ich habe eine Kurve zu arg geschnitten, dabei etwas getroffen, und wir haben uns überschlagen», schildert

der Pole sein Missgeschick. Im weiteren Rallyeverlauf sorgten Bremsprobleme an seinem Fiesta R5 dafür, dass Kajetanowicz sich trotz acht von zwölf insgesamt möglichen Bestzeiten mit Rang 8 zufriedengeben musste. Sein russischer Widersacher Lukyanuk erwischte es auf der zweiten Tagesetappe. Beim Angriff auf den dank der ersten (und einzigen!) Bestzeit vom

Start weg führenden Sirmacis beschädigte er einen Schwingarm am Dienstwagen. Noch auf der Prüfung stoppte Lukyanuk zur Notreparatur und konnte sich als Zehnter ins Ziel retten.

Cleverer agierte der 21 Jahre junge Sirmacis. Bei seinem ersten internationalen Einsatz in einem Allradler kontrollierte der Lette Tempo und Gegner und verwies im Skoda Fabia R5 den

routinierten Markenkollegen Athanassoulas mit 2:42,3 Minuten Vorsprung auf Platz 2. Das Podium komplettierte mit dem Tschechen Jaromir Tarabus ein weiterer Skoda-Pilot. Die ERC2-

Wertung gewann als Gesamtfünfter Wojciech Chuchala (PL/Subaru Impreza Sti). Schnellster Fronttriebler war der Türke Murat Bostanci (Gesamt-12.) im Opel Adam R2. ♦



Erfolgreiche EM-Premiere: Der erst 21-jährige Sieger Sirmacis

RALLYE-EUROPEAMEISTERSCHAFT / Resultate

Akropolis Rallye Griechenland (GR), 3. von 10 EM-Läufere: 686,47 Gesamtkilometer mit 12 WPs über 231,52 km. 35 Teams am Start, 23 gewertet. Wetter/Piste: sonnig warm/trockener Schotter.

1. Sirmacis/Simins (LV/Skoda Fabia R5) in 2:53:12,5 h; 2. Athanassoulas/Panagioutounis (GR/Skoda Fabia R5) +2:42,3 min; 3. Tarabus/Trunkat (CZ/Skoda Fabia R5) +2:42,4; 4. Jeets/Toom (EE/Skoda Fabia R5) +5:41,9; 5. Chuchala/Dymurski (PL/Subaru Impreza WRX) +8:19,9 (Sieger ERC2-Wertung); 6. Koltun/Pleskot (PL/Ford Fiesta R5) +9:11,1; 7. Kasperczyk/Syty Damian (PL/Ford Fiesta R5) +10:40,4; 8. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) +13:58,1; 9. Rios/Vargas Pena (PR/Mitsubishi Lancer Evo X) +20:09,6; 10. Lukyanuk/Kapustin (RUS/Ford Fiesta R5) +20:15,5; 11. Erdi/Papp (HU/Mitsubishi Lancer Evo X) +22:50,6; 12. Bostanci/Vatanever (TR/Ford Fiesta R2) +24:52,0 (Sieger ERC3-Wertung)

Leader: WP 1-5/7-12 (Ziel); Lukyanuk WP6
WP-Bestzeiten: Kajetanowicz 8; Lukyanuk 3; Sirmacis 1
Stand: 1. Kajetanowicz 71 Punkte; 2. Lukyanuk 47; 3. Breen 38; 4. Sirmacis 37; 5. Athanassoulas und Tarabus, je 27; 7. Monzon 25; 8. Chuchala 24

Nächster Lauf: 2.-4. Juni 2016, Azoren Rallye (P)
Internet: www.fiaerc.com

DRM/Rallye Masters Rund um Sulingen

Kreim patzt, Riedemann siegt

Von MICHAEL HEIMRICH

Erneut leistete sich Skoda-Speerspitze Fabian Kreim einen Fehler, der seinem Titelkonkurrenten Christian Riedemann den zweiten Sieg bescherte.

Das Duell Kreim gegen Christian Riedemann setzte sich beim dritten DRM-Lauf fort. Die Rallye rund um Sulingen präsentierte sich mit größtenteils neuen Strecken, für Lokalmatador Riedemann ein klarer Vorteil. Dennoch setzte sich der Peugeot-Pilot nicht von seinem Skoda-Kontrahenten ab. Selbst im verwinkelten IVG-Gelände, seit

Jahren ein Gradmesser für echte Talente und fast ein zweites Wohnzimmer von Riedemann. Kreim setzte im ersten Durchgang sogar knapp die Bestzeit.

Die Vorentscheidung fiel auf der sechsten Prüfung, als sich Kreim an einer Schikane verbremste und diese nicht korrekt durchfuhr. Die filligen 30 Strafssekunden warfen ihn auf Platz 2 zurück. Doch der 23-Jährige steckte nicht auf und kämpfte sich wieder an Riedemann heran, der mit Bremsproblemen zu kämpfen hatte. Am Ende waren es 5,5 Sekunden Vorsprung, mit denen er sich in Ziel rettete. Riedemann erleichtert: «Das war brutal spannend.» Mit seinem

zweiten Sieg baute er die Meisterschaftsführung aus und bringt Kreim unter Zugzwang: «Für den Rest der Saison gilt nun nur noch: volle Attacke!»

Genauso sehenswert war erneut der Kampf zwischen Dominik Dinkel und Yannick Neuville um Rang 3. Teilweise waren die Skoda-Stallkollegen (Fabia S2000) zeitgleich unterwegs. Beim zuletzt doch deutlichen Erfolg profitierte Dinkel von Zündaussetzern an Neuilles Auto auf den letzten Prüfungen.

Gassner-Sieg im Toyota GT86

Eine faustdicke Überraschung gab es in der 2WD-Wertung. «Hecktriebler» Hermann Gass-

ner jr. holte sich den ersten Sieg im Toyota GT86. Der Ex-Meister profitierte dabei von dicken Schnitzern der Konkurrenz. Carsten Mohe hatte seinen Renault Clio im Shakedown kaltverformt, und Patrick Pusch wurde nachträglich disqualifiziert, weil er kurz vor dem Ziel eine Zeitkontrolle falsch anfuhr. Im Opel-Markenpokal bleibt Jari Huttunen das Maß der Dinge. In Sulingen feierte der Finne den dritten Sieg in Folge und baut die Tabellenführung weiter aus. In der Citroën-Trophy konnte Lukas Meter die R3-Wertung für sich entscheiden, eine Stufe darunter war Lokalmatador Nico Knacker schnellster RI-Pilot. ♦

DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT/RALLYE MASTERS / Resultate

Rallye «Rund um die Sulinger Bärenklau», Sulingen (D): 3. von 10 Läufern; 437 Gesamtkilometer mit 13 WP über 134 km, 102 Teams am Start, 69 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Riedemann/Vanneste (D/L/Peugeot 208 T16) in 1:35:08,4 h; 2. Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5) +5,5 sec; 3. Dinkel/Kohl (D/Skoda Fabia S2000) +1:13,6 min; 4. Neuville/Heigl (B/A/Skoda Fabia S2000) +1:39,9; 5. Van den Heuvel/Bakker (NL/Mitsubishi Evo X R4) +1:59,7; 6. Gassner/Noll (D/Mitsubishi Evo 8) +1:59,3; 7. Leschhorn/Beinke (D/Peugeot 207 S2000) +4:47,5; 8. Schumann/Weigel (D/Mitsubishi Evo 7) +5:35,6; 9. Jetzt/Geyer (D/Fiat 131) +6:31,6; 10. Gassner jr./Mayrhofer (D/A/Toyota GT86) +7:54,1

Leader: Kreim (WP 1-5); Riedemann (WP 6-13/Ziel)
WP-Bestzeiten: Kreim 10; Riedemann 3

Divisionssieger: Div. 1: Riedemann/Vanneste (D/L/Peugeot 208 T16); Div. 2: Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8); Div. 3: Altena/Aaltink (NL/Opel Manta); Div. 4: Jetzt/Geyer (D/Fiat 131); Div. 5: Andersson/Jönsson (S/Opel Adam R2); Div. 6: Schütt/Finke (D/Ford Escort RS 2000); Div. 8: Huttunen/Linnaketo (D/Opel Adam)

Stand: 1. Riedemann, 66 Punkte; 2. Dinkel 49; 3. Kreim 48; 4. Neuville 22; 5. Berlandy 19; 6. Mohe, Leschhorn und Mandel, je 18; 9. Corazza 12; 10. Gassner jr. 11

Nächster Lauf: 20./21. Mai 2016, AvD-Sachsen-Rallye (D)

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye



«Brutal spannend»: Sieger Riedemann war im Ziel erleichtert

NACHRICHTEN

Mäkinen testet Toyotas neuen WRC

Rallye-WM Nach Citroën und Volkswagen hat nun auch Rallye-WM-Rückkehrer Toyota erste Testfahrten mit seinem künftigen Yaris WRC absolviert. Auf der Teststrecke nahe der Teambasis im finnischen Puuppola saß neben Testpilot Juho Hänninen auch Teamchef Tommi Mäkinen am Steuer: «Von jetzt an wird kontinuierlich gefahren, um so viele Daten wie möglich zu sammeln», sagte der ehemalige Weltmeister, der hofft, ab Juni mit einem zweiten Yaris WRC parallel in Südeuropa testen zu können. Zudem entsteht ein weiterer Yaris WRC in Asphalt-Konfiguration.

Keine Pause für «Wilde Reiter GmbH»

Rallycross-WM Gleich drei WM-Läufe im laufenden Monat Mai: Bei den Driftassen geht es Schlag auf Schlag. Von Hockenheim zieht der WM-Tross direkt ins belgische Mettet, wo schon am Wochenende Saisonlauf 3 auf die Topstars rund um Weltmeister Petter Solberg und Gaststar François Duval wartet. Eine Woche Pause muss den Teams reichen, bevor sie am letzten Mai-Wochenende im britischen Lydden Hill erneut aufeinandertreffen. ♦ RK

Hockenheim

Ekström schlägt die Weltmeister

Von SVEN KOPF

Das macht ihm wohl so schnell keiner nach: Mattias Ekström trotzte beim zweiten Lauf zur Rallycross-WM in Hockenheim nicht nur der Doppelbelastung Rallycross/DTM, der Audi-Pilot besiegte auch die Champions Petter Solberg und Sébastien Loeb.

Letztes Jahr war die Streckenführung der Rallycrosser kurzfristig wegen starker Staubbentwicklung abgeändert worden. In diesem Jahr kam der Wasserwagen öfter, der Schotter wurde feiner. Einige mysteriöse Mittelchen fanden den Weg in die losen Bereiche der Piste, um den Staub zu bändigen. 2015 dominierte Titelverteidiger Petter Solberg (Citroën) die Rallycross-Premiere auf dem Hockenheimring. Diesmal musste er im ersten Heat ran. Weil die vier Qualifikationsläufe und die Finals auf drei Tage verteilt wurden, ging es schon am Freitag zur Sache. Solberg raste seiner Startgruppe davon, doch die Zeit reichte nicht für einen Platz in den Top 5.

Doppelstarter Ekström

Dafür hatte Mattias Ekström (Audi) die Nase vorn. Voller Stolz war das Team nach Hockenheim gekommen, schließlich hatte Audi seinen DTM-Boliden dabei, war Führer in der Rallycross-Team-WM und wurde gepflegt von einem Koch, der schon für den schwedischen König gebrutzelt hatte. Enorme Doppelbelastung für Ekström? Eher nicht (siehe Seite 3). Mit Leichtigkeit setzte er sich nach zwei Qualifikationsläufen oben

fest. Während Vizeweltmeister Timmy Hansen (Peugeot) mit zwei zweitbesten Zeiten oben dran blieb, lieferte sich Rallye-Rekordweltmeister Loeb (Peugeot) ein Duell mit Grönholm (Ford). Aber nicht mit Marcus, der auf der Tribüne saß, sondern mit dessen Sohn Niclas. Beinahe wäre ihm der Youngster in Q2 entwischt, doch Loeb fing den Nachwuchsfahrer kurz darauf wieder ein. Am Freitag lag Loeb somit zwei Positionen vor Grönholm auf Rang 11.

Q3 und 4 wurden Samstag am Spätnachmittag abgewickelt. Sie brachten die geballte Ladung Rallycross – und zwar vor gut gefüllten Zuschauertribünen. Viele Fans waren auch nach dem ersten DTM-Rennen noch geblieben. Es dürfte eine Rekordkulisse gewesen sein. In Q3 brannte Timmy Hansens Peugeot lichterloh – doch bis Q4 war alles repariert. Eine Meisterleistung: Innerhalb einer halben Stunde war das Auto wieder für Bestzeiten gut, doch die zweitbeste Zeit in Q4 durfte Hansen nicht behalten. Sein Auto war zu leicht geworden, und das bedeutete das Aus in der Qualifikation.

Und die Champions? Loeb und Solberg rasten Rad an Rad in die Sachs-Kurve, Loeb – von außen kommend – gab nach. Vier Kurven später waren sie wieder gleichauf, es knallte – und Solberg gab mit gebrochener Aufhängung auf. In der Qualifikation rutschte Solberg ab auf Rang 6, Loeb hatte sich auf die siebte Position vorgearbeitet. Sie konnten also erst im Finale wieder aufeinandertreffen.

Spektakel in den Finalläufen

Es sollten irrsinnige Finalläufe folgen. Im ersten Semifinale ras-

ten Toomas Heikkinen und Ekström in ihren Audis auf und davon. Dahinter rempelte sich die Konkurrenz über die Runden, und während Lars Larsson (Audi) ins Finale aufstieg, blieben die Peugeot-Treter Loeb und Jeanney auf der Strecke. Johan Kristoffersson (VW) wurde im zweiten Semifinale zur tragischen Figur. Den Start gewann er, ein wildes Knäuel preschte in die erste Schotterpassage. Dann qualmte es, am Heck des Polo nagte ein verbogener Stoßfänger am Hinterrad. Sofort stank es nach verbranntem Gummi und der Plattfuß ließ auch nicht lange auf sich warten. Obwohl er auf der Felge über den Kurs preschte, hielt sich Kristoffersson eine Zeit lang vor den Mitstreitern. Solberg setzte zum Überholmanöver an und verlor dabei seine Position. Die Verfolger drückten und traten sich dabei auf die Füße. Schließlich reichte ein Drift aus, Kristoffersson trieb es von der Ideallinie, sodass er Liam Doran (Mini) und Solberg ziehen lassen musste. Selbst Ken Block (Ford) schob sich vorbei.

Das Finale wurde ein ungeführter Formationsflug der beiden EKS-Audis. Nachdem Larsson sich überschlagen hatte, blickte alles nach roten Flaggen und fürchtete einen Rennabbruch. Ein Restart hätte den Zeitplan weiter eingeschnürt, und auf Ekström wartete ja schon der nächste Einsatz. Doch Larsson startete seinen zerfledderten Audi und setzte die Fahrt fort. Den Sieg schnappte sich Ekström, nachdem er Heikkinen hinter sich gelassen hatte. Block rauschte als Qualifikationszweifter hinter den Audis aufs Podium und wurde Dritter. ♦



Dreikampf um den Sieg: Heikkinen, Ekström und Block (v.r.)



Zwei Weltmeister fetzen sich: Solberg (l.) im Clinch mit Loeb



«So 'ne Sch...!»: Hansen muss zusehen, wie sein Peugeot abfackelt

NACHGEHAKT BEI Ken Block

(48/USA) Der kalifornische Youtube-Star über seinen Podiumsplatz und seinen neuen Dienstwagen sowie den Lauf in Hockenheim im Speziellen und die Rallycross-WM im Allgemeinen.



Von REINER KUHN

? Erst sah es nicht danach aus, dass du ins Finale einziehst. Nun stehst du auf dem Podium. Besser konnte es kaum laufen, oder? Das ist das Tolle am Rallycross: Alles ist möglich. In jedem «Heat» hat man eine neue Chance. Man muss cool bleiben und die Chance nutzen. Ich habe mich zurückgehalten – am Anfang vielleicht etwas zu sehr. Am Ende wurde ich aber belohnt. Ich weiß, da kommt noch mehr.

? Die Konkurrenz ist extrem hart. Woher die Zuversicht? Weil wir als Einzige ein völlig neues Auto an den Start gebracht haben. Unser Ford Focus RS wurde erst kurz vor Saisonstart fertig. Mit etwas mehr Fahrzeit geht noch einiges. In Sachen Traktion und Balance sind wir aber ganz vorne dabei.

? Wie hat dir die Strecke im Motodrom gefallen? Hockenheim kannte ich als Formel-1-Piste aus dem TV. Ich wurde positiv überrascht. Die Strecke ist sehr technisch, mit schnel-

len und engen Passagen. Noch ein richtiger Sprung und sie wäre perfekt (lacht). Die Stimmung war super – und unsere Show wohl auch.

? Wen siehst du als härtesten Gegner? Es gibt harte, starke, schnelle, clevere und so weiter. Es gibt keine Nasenbohrer, egal ob Loeb, Solberg, Hansen Ekström, Bakkerud oder, oder. Beim Rallycross kochen alle mit Wasser. Einen Titelfavoriten kann man in diesem Sport nicht ausmachen. Herrlich, oder?!

RALLYCROSS-WM / Resultate

Hockenheimring, (D), 2. von 12 Läufen zur Rallycross-WM.

Nach vier Qualifikationsläufen (Q1–Q4): 1. Mattias Ekström (S), Audi S1; 2. Johan Kristoffersson (S), VW Polo; 3. Toomas Heikkinen (FIN), Audi S1; 4. Janis Baumanis (LV), Ford Fiesta; 5. Davy Jeanney (F), Peugeot 208; 6. Petter Solberg (N), Citroën DS3; 7. Sébastien Loeb (F), Peugeot 208; 8. Kevin Eriksson (S), Ford Fiesta ST; 9. Robin Larsson (S), Audi A1; 10. Liam Doran (GB), BMW Mini; 11. Andreas Bakkerud (N), Ford Focus RS; 12. Ken Block (USA), Ford Focus RS; 13. Reinis Nitiss (LV), Seat Ibiza; 14. Niclas Grönholm (FIN), Ford Fiesta ST; 15. Anton Marklund (S), VW Polo. 16. Jean-Baptiste Dubourg (F), Citroën DS3
Halbfinals: 1. Lauf: 1. Heikkinen, 6 Punkte; 2. Ekström, 5; 3. Larsson, 4; 4. Loeb, 3; 5. Jeanney, 2; 6. Bakkerud, 1. 2. Lauf: 1. Doran, 6 Punkte; 2. Solberg, 5; 3. Block, 4; 4. Kristoffersson, 3; 5. Eriksson, 2; 6. Baumanis, 1
Finale: 1. Ekström, 8 Punkte; 2. Heikkinen, 5; 3. Block, 4; 4. Solberg, 3; 5. Doran, 2; 6. Larsson, 1
Stand: 1. Ekström, 48 Punkte; 2. Solberg, 48; 3. Heikkinen, 45; 4. Kristoffersson, 39; 5. Larsson, 34; 6. Loeb, 30; 7. Bakkerud, 27; 8. Doran, 23; 9. Eriksson, 23; 10. Jeanney, 21
Nächster Lauf: 12.–13.5.2016, Mellet (B) Internet: www.rallycrossrx.com

MotoGP

Folger: 2017 MotoGP bei Tech3

Von IMRE PAULOVITS

Die Sensation ist perfekt: Jonas Folger wird nächstes Jahr in die MotoGP aufsteigen. Tech3-Yamaha hat in Le Mans die Verpflichtung des 22-jährigen Bayern bekannt gegeben.

Hervé Poncharal hat schon länger keinen Hehl daraus gemacht, dass er sehr viel von den fahrerischen Qualitäten von Jonas Folger hält. Doch dass der Intact-Moto2-Pilot schon nach dem vierten Grand Prix einen Vertrag beim Yamaha-Satelliten-Team bekommen wird, damit hat niemand gerechnet. Folger war auch völlig aufgebrach, als die Nachricht am Donnerstag vor dem Frankreich-GP bekannt gegeben wurde.

«Mein großer Traum ist wahr geworden», freut sich der vierfache GP-Sieger. «Dass der Vertrag dazu noch so früh in der Saison unter Dach und Fach ist, gibt mir Sicherheit, und ich kann mich nun voll auf den Titelkampf in der Moto2 konzentrieren.» Derzeit hat Folger nur einen Vertrag mit Tech3, er gilt für ein Jahr mit einer Option für eine zweite Saison. «Die Option ist aber so gefasst, dass ich nur dann rausfliege, wenn ich Letzter werde», verrät Folger. Es könnte auch noch ein Vertrag direkt mit Yamaha hinzukommen. «Die müssen aber erst noch ihren zweiten Fahrer für das Werksteam finden, bevor sie ihre Zukunftsplanung beginnen können und wir genau wissen, welches Material wir bekommen», weiß Folger.

Der 22-Jährige hat beim Rennen um den Platz bei Tech3 Fahrer wie Moto2-Weltmeister



Tech3-Besitzer Hervé Poncharal (l.) und Jonas Folger: 2017 machen sie gemeinsam MotoGP

Johann Zarco und Superbike-WM-Pilot Alex Lowes ausgebaut. Daran hatte auch sein neuer Manager großen Anteil. Rhys Edwards, die letzten Jahre Medienchef bei HRC, hatte im Winter seinen Job gewechselt und ist als Senior Direktor zur bekannten amerikanischen Wassermann Group gestoßen, die für das Management von namhaften Sportlern verantwortlich ist, darunter auch Supercross-Star Ken Roczen. Edwards ist selbst auf Folger zugekommen, weil er von seinen

fahrerischen Qualitäten und seiner Persönlichkeit überzeugt war. Er hatte sich gleich zum Ziel gesetzt, dass er den jungen Deutschen in die MotoGP bringen wird.

«Er hat auch gleich begonnen, mit Teams zu verhandeln», weiß Folger. «Dabei habe ich ihm gesagt, dass ich nur wechsle, wenn es eines meiner Wunschteams wird. Nach Mugello wurde es dann mit Tech3 konkret, ich bin direkt in die Verhandlungen mit einbezogen worden, und wir

haben in der letzten Woche den Vertrag unterschrieben.»

Mit Intact zum WM-Titel?

Intact GP, das aktuelle Team von Jonas Folger, zeigte sich zwar überrascht, freute sich aber mit ihm über diese große Chance. «Wir können Jonas nur viel Glück wünschen», sagte Teamchef Jürgen Lingg. «Dass es aber schon so früh in der Saison kommt, ist wirklich verrückt. Es ist aber auch gut so, denn Jonas hat jetzt seinen Kopf frei und kann sich ganz

auf das Fahren konzentrieren. Und wir unsererseits können jetzt schon beginnen, uns um seine Nachfolge zu kümmern. So wie es derzeit aussieht, werden wir mit einem Zweimann-Team weitermachen. Dass Jonas nun die Aufmerksamkeit der MotoGP erlangt hat und dort eine Chance bekommt, ist auch eine Bestätigung für unser Team.»

Yamaha mit Pedrosa?

Wer Jorge Lorenzo 2017 im Yamaha-Werksteam ersetzen wird, ist noch nicht ganz klar. Maverick Viñales lässt sich Zeit, ob er von Suzuki weggeht, oder die romantische Variante bevorzugt und versucht, Suzuki ganz an die Spitze zu führen, wie einst Kevin Schwantz.

In Le Mans wurde aber bekannt, dass Yamaha auch mit Dani Pedrosa verhandelt. Der 30-jährige Spanier hat dies auch selbst bestätigt, wollte sich aber nicht zu Details äußern. Aber auch Alex Rins werden Verhandlungen mit Yamaha nachgesagt, er könnte nach dem Vorbild von Marc Márquez und Maverick Viñales seinen MotoGP-Einstieg gleich in einem Werksteam feiern.

Derzeit hat Yamaha mit der M1 das erfolgversprechendste Bike im MotoGP-Feld. Jetzt müssen sich die Japaner entscheiden, ob sie auf zwei erfahrene und seit Langem bewährte Piloten setzen, oder ob sie bereits für die Zukunft planen und beginnen, einem jungen aufzubauen.

Jonas Folger hat aber zumindest bereits eine Chance bekommen, von der der deutsche Motorsport schon lange geträumt hat. ♦

Superbike-WM

Sepang: Bekannte Unbekannte

Am nächsten Wochenende werden die Superbike-WM-Piloten als Versuchskaninchen antreten. Sie testen die neu asphaltierte und umgebaute Strecke vor der Formel 1 und der MotoGP.

Vor allem die MotoGP-Teams hatten sich in den letzten drei Jahren immer mehr dafür stark gemacht, dass etwas mit dem mittlerweile sehr glatt und wellig gewordenen Belag der malaysischen Rennstrecke gemacht werden solle. Jetzt haben die Malaysier gleich Nägel mit Köpfen gemacht und die italie-

nische Firma Dromo Circuit Design, die unter anderem für den Umbau von Misano verantwortlich war, mit der kompletten Neuasphaltierung beauftragt.

Die Italiener beließen es bei der von Hermann Tilke konstruierten Strecke nicht beim bloßen Belagauftrag, sie wollten die Kurven besser fahrbar machen, indem sie ihre Neigungen änderten. Dazu wurden die Auslaufzonen modifiziert. Ob sie dabei in der Zielkurve aber nicht etwas zu viel des Guten gemacht haben, muss sich zeigen. Denn diese hängt nach den Umbauarbeiten nach außen.

Dromo Circuit Design hat sich auch um die Drainage der Strecke gekümmert und die Stellen, an denen es bislang zu Wasserläufen kam, mit effizienten Abflussvorrichtungen versehen. Durch all dies wird sich die Ideallinie komplett ändern, auch die einzelnen Sektorzeiten werden anders sein. Man ist schon gespannt, wie sich die Gesamtrundenzeit verhalten wird.

Es bleibt zu hoffen, dass alles richtig gemacht wurde. Sepang gehört zu einer der schönsten Strecken, mit dem richtigen Update sollte sie es auch in Zukunft bleiben. ♦ IP



Sepang International Circuit: Layout geblieben, Oberfläche anders

Allein auf weiter Flur: Jorge Lorenzo fuhr allein auf und davon, gewann zum sechsten Mal in Le Mans, und übernahm die WM-Führung



Grand Prix von Frankreich - MotoGP

Herrscher übers Chaos

Von IMRE PAULOVITS

Während mehr als ein Drittel des MotoGP-Feldes stürzte, fuhr Weltmeister Jorge Lorenzo einen nie gefährdeten Sieg ein und übernahm damit auch die WM-Führung.

Es sind die ganz seltenen Momente, die sich für immer in unserem Gedächtnis einprägen. Valentino Rossi hatte Marc Márquez und Andrea Dovizioso mit äusserster Präzision überholt und sich auf den zweiten Platz gesetzt. Doch obwohl der Yamaha-Werkspilot zuvor eine halbe Sekunde schneller als sie war, als er von hinten aufstieg, klebten sie nun an ihm dran und machten Druck. Dann passierte das Unfassbare: Beim Einbiegen in die Virage du Musée rutschte beiden genau im gleichen Moment das Vorderrad weg und sie kugelten nebeneinander durchs Kies. Sofort fiel den alteingesessenen der Moment ein, als 1990 auf dem Nürburgring Mick Doohan und Pierfrancesco Chili Kevin Schwantz jagten und dabei in

der Dunlop-Kehre völlig synchron per Highsider abstiegen. Im Gegensatz zu damals hat sich glücklicherweise keiner der beiden verletzt (Chili hatte sich damals die Schulter ausgekugelt und den linken Fuss gebrochen), aber dieser seltene Moment sollte diesmal doch symbolisch für das ganze Rennen gewesen sein. Denn selten sind in einem Trockenrennen so viele der besten Fahrer der Welt gestürzt.

Woher wieder so viele Stürze?

Von Außen war wieder einmal Michelin der schwarze Peter. Doch wen man von den Fahrern auch fragte, niemand wollte den Franzosen die Schuld zuschieben. Ganz im Gegenteil: Sie wurden das ganze Wochenende über nur gelobt, weil sie aus den Erkenntnissen mit den durchdrehenden Reifen in Jerez sich wieder ins Werk zurückzogen und für ihren Heim-GP erneut komplett neue Hinterreifen bauten. Mit weicheren Mischungen in der Mitte, und über das Verhalten dieses Hinterreifens waren alle so begeistert, dass wenn nicht wieder etwas völlig Unvor-

hergesehenes passiert, sie für eine Weile bei dieser Konstruktion bleiben werden.

«Natürlich muss man mit den Michelin anders fahren», kam es unisono. «Vielleicht hatten wir uns auch einfach nur zu viele Jahre an die Bridgestone gewöhnt, und wenn man dann in Extremsituationen anders handeln muss, kommt die falsche Reaktion», sinnierte Marc Márquez. Und die Extremsituation war in Le Mans mal wieder gegeben. «Es ist normal, dass diese Strecke immer wenig Grip hat», erinnerte sich Jorge Lorenzo. «Dass wir auf vielen Strecken auf dem Dunlop-Gummi der Moto2 Gripverlust haben, kennen wir auch. Hinzu kam wohl noch die Temperatur, dazu pusht im Rennen jeder härter, da kann dann so eine Situation zustande kommen.»

Eine noch komplexere, aber sehr nachvollziehbare Theorie hatte Bradley Smith, ein bekannter guter Technik-Analytiker, parat. «Natürlich ist es nur meine Theorie, aber es wäre eine Erklärung, der man nachgehen

sollte», meinte der britische Tech3-Pilot. «Früher, als der Luftdruck nicht vorgeschrieben war, haben wir sehr viel Zeit damit verbracht herauszufinden, von welchem Kalt-Luftdruck aus der beste Betriebsdruck unter Rennbedingungen entsteht. Heute ist aus klar verständlichen Sicherheitsgründen der Mindestdruck von Michelin vorgeschrieben. Den haben wir auch gemeinsam über Sensoren und Datenaufzeichnungen im Winter ermittelt. Doch wenn jetzt bei einem Rennen die Gripverhältnisse schlechter werden, die Temperatur höher als erwartet ist, und natürlich alle im Rennen noch fünf Prozent dazugeben, was in keinem Test simuliert werden kann, wird der Reifen wärmer und so steigt der Luftdruck weiter an. Dann ist der Reifen steifer, kann sich weniger verformen, dämpft weniger, und da kommt ein Rutscher viel unvermittelter. An der Stelle, an der Márquez und Dovizioso gestürzt sind, wechselt der Belag, und es hat Wellen.»



J. Lorenzo

Würde Sinn machen. Dovizioso und Márquez haben auch schon über eine Runde lang sehr hart gepusht, um an Rossi dran zu bleiben, dies würde neben den anderen Faktoren mit ins Bild passen. Auch Aleix Espargaró, der sich nach dem Rennen arg drüber geärgert hatte, wie viel sein Vorderreifen nachgelassen hatte, glaubt: «Ich hatte etliche Rutscher, die ich teils mit den Armen abgefangen habe. Ich musste zum Schluss nicht um ein paar Zehntel, sondern um fast zwei Sekunden pro Runde langsamer fahren, um nicht in Sturzgefahr zu sein. Es waren hier also wirklich besondere Verhältnisse für den Vorderreifen.»

Ab Mugello werden einheitliche Luftdrucksensoren Pflicht sein, über sie wird Michelin eine Menge Daten bekommen, und der von Smith so schneidst gewünste Ideal-Betriebsdruck kann so viel leichter ermittelt werden. Michelin-Technikchef Nicolas Goubert stellte fest: «Wir hatten sehr viele Stürze, und wir werden sie gemeinsam mit den Teams und den Fahrern untersuchen. Die Rundenzeiten



Gefahr in Verzug: Dovizioso und Márquez bedrängen Rossi. Kurze Zeit später stürzten beide Verfolger



Lorenzo wieder auf dem Sprung



Marc Márquez brachte die lädierte ins Ziel und kassierte Punkte



Es geht aufwärts: Maverick Viñales holte das erste Podest für Suzuki seit sechs Jahren

waren recht schnell, dazu waren viele, vor Allem gemessen daran, dass wir einen vorher nicht getesteten, völlig neuen Hinterreifen hatten, sehr konstant. Wir werden über die Saison ständig weiterarbeiten, und auch die hier gewonnenen Erkenntnisse nutzen. Die Hinterreifen-Konstruktion werden wir für die nächsten Rennen so beibehalten, nur die Mischungen anpassen, am Montag nach Barcelona werden wir dann wieder neue Konstruktionen testen.»

Der Reifenflüsterer

Bei all dem Chaos hob sich Weltmeister Jorge Lorenzo, der in Le Mans schon im Vorjahr eine Klasse für sich war, regelrecht über die Geschehnisse. Er fuhr bis drei Runden vor Schluss keine Runde über 1:33, und war damit fast gleich schnell wie im Vorjahr bei besseren Bedingungen. Seine Gesamtrennzeit war nur sieben Sekunden langsamer als im Vorjahr.

Von problemlosem Rennen wollte er trotzdem nichts wissen: «Zu Beginn konnte ich mit vollem Tank das Motorrad

kaum abbremsen, ich musste sehr vorsichtig sein. Deshalb konnte Andrea Iannone auch mal näher kommen, bevor er stürzte. Als das Motorrad dann leichter wurde, wurde es bei mir besser, bei den anderen eben schlechter. Wir hatten eine sehr gute Abstimmung erarbeitet.» Sein sanfter, sehr präziser Fahrstil tat ein Übriges.

Als Valentino Rossi sich bis auf den zweiten Platz vorgearbeitet hatte, war Lorenzo schon fünf Sekunden vorne weg. Rossi musste aus der dritten Startreihe losfahren, weil er im Qualifying das Timing falsch gewählt hatte, zwischen Maverick Viñales und Pol Espargaró eingeklemmt war, und es so nur für den siebten Startplatz reichte. Dazu verlor er in den ersten Runden noch einige Plätze. Doch den eigentlichen Fehler hatte Rossi schon am Freitag begangen: «Wir haben zu lange mit dem falschen Reifen gearbeitet, bis wir gesehen haben, dass er nicht funktionieren wird, und zuviel Zeit verloren, um eine wirklich perfekte Ab-

stimmung zu finden», gab er zu. «Doch gemessen daran sind wir mit der M1 sehr stark, und ich freue mich schon auf mein Heimrennen in Mugello.»

Mann der Zukunft

Was Maverick Viñales in Le Mans aus der Suzuki rausholte, war bewundernswert. Er fuhr zu Beginn absolut furchtlos schlingend über die schnellen Abschnitte, schnappte sich einen Gegner nach dem andern, und natürlich kamen ihm auch die Stürze von Iannone, Dovizioso und Márquez entgegen. Doch dann hatte er geschafft, worauf die ganze MotoGP-Welt schon gewartet hatte: Knapp sechs Jahre, nachdem Loris Capirossi in Brünn 2010 das letzte Mal mit einer Suzuki auf dem Podest stand, schaffte es der 21-jährige Spanier erneut. Und dabei fast sicher: Fortsetzung folgt!

Die drei WM-Leader sind bislang alle einmal gestürzt, Lorenzo, Márquez und Rossi sind auf zwölf Punkte zusammengerückt. Die WM hat in Le Mans wieder neu begonnen. ♦



V-Rossi

NACHGEHAKT BEI Maverick Viñales

(21/E) Der Suzuki-Star über seinen ersten Podestplatz, und wie er sich seine Zukunft vorstellt.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie fühlst du dich nach dem ersten Podestplatz mit der Suzuki? Großartig. Le Mans scheint eine Erfolgssstrecke für mich zu sein, denn hier hatte ich auch meinen ersten Moto3-Sieg errungen, bereits bei meinem vierten GP 2011, und jetzt hat es hier mit dem MotoGP-Podest geklappt. Ich muss mich aber wirklich bei meinem Team bedanken, denn sie haben mit vom Warm-up zum Rennen eine richtig gute Abstimmung hingezaubert. Es war nicht leicht, ich musste mich erst durch das Feld kämpfen. Ich wollte so schnell wie möglich so viele wie möglich überholen, und das hat geklappt. Dieses Ergebnis motiviert das Team, ein noch besseres Motorrad zu entwickeln.

? Bist du wegen der vielen Stürze vorsichtiger geworden? Natürlich. Dani hat zwar zum Schluss die Lücke von hinten etwas geschlossen, aber ich habe das Limit auch nicht zu sehr gepusht. Ich habe viel an das

Rennen in Argentinien gedacht und wollte nicht den gleichen Fehler noch einmal machen.

? Fällt dir die Entscheidung zwischen Suzuki und Yamaha nun noch schwerer? Diese Entscheidung wird wirklich schwierig. Aber von Tag zu Tag klärt sich die Situation für mich mehr auf, und bald werde ich die Entscheidung fällen. Ich werde jetzt zu Hause, wo alles völlig entspannt ist, nachdenken, denn zum Nachdenken braucht man Zeit. Aber wenn man die ganze Zeit nachdenkt, kann man sich nicht konzentrieren. Deshalb werde ich mich bald entscheiden.

? Was war für dich spezieller: Der erste GP-Sieg hier, oder dein erstes MotoGP-Podium? Der Sieg war schon noch spezieller. Es war mein erster Sieg, niemand kannte mich damals. Dazu hatte ich vorher schon zweimal das Podest knapp verpasst, einmal davon wegen eines Defekts.

Stefan Bradl

Viel Neues, doch Frust

Stefan Bradl hatte in Le Mans viele neue Teile, doch bei ihrer Abstimmung drehte er sich im Kreis, zu allem Übel wurde sein Bremshebel verbogen.

Sieht man sich die reine Ausbeute an, war Le Mans eigentlich gar nicht so schlecht für den deutschen Aprilia-Piloten. Durch die Sturz-Orgie fuhr er einen sauberen zehnten Platz ein und liegt nun nach Punkten auf dem zwölften Platz, gleichauf mit Ducati-Werkspilot Andrea Iannone!

Zufrieden war Bradl trotzdem nicht – weil es einfach viel besser hätte laufen können. «Im Rennen hatte ich das Hauptproblem, dass ich gleich zu Beginn eine Berührung mit Héctor Barberá hatte, wobei mir der Bremshebel nach unten gebogen wurde», klärte Bradl nach dem Rennen auf. «Ich musste ihn mit der Hand wieder hochbiegen, und das hat mich zwei Runden lang beschäftigt, bis ich ihn wieder heraufbiegen und in die richtige Position bringen konnte. Die letzten zehn Runden waren dann extrem schwierig für mich,

weil wir fürs Rennen mehr auf Bremsstabilität vorn abgestimmt hatten, aber sobald das Bike in Schräglage war, hatte ich kein Gefühl fürs Vorderrad mehr. Ich habe die ganzen Fahrer vor mir stürzen gesehen, da wollte ich ja nichts riskieren. Ich kann aber auch sonst nicht zufrieden sein. Wir sind von Freitag auf Samstag stagniert, und von Samstag auf Sonntag ebenfalls. Und im Rennen wurde es als das Bike leichter wurde, von Runde zu Runde schlechter, statt besser.» ♦ IP



Bradl: In Le Mans gings nur zäh

MotoGP

Aprilia: Evolution stark beflügelt

In Le Mans fuhr Stefan Bradl ein neues Fahrwerk und einen neuen Motor in seiner Werks-Aprilia. In Mugello soll noch eine weitere Stufe gezündet werden.

«In Jerez hatten wir einen neuen Rahmen und eine neue Schwinge getestet, den neuen Rahmen habe ich dann in Le Mans auch eingesetzt», verrät Stefan Bradl. «Er vermittelt mir ein besseres Gefühl beim Einlenken, ich spüre das Vorderrad besser. Auch beim Bremsen ist das Motorrad ruhiger und verhält sich nicht so nervös.»

Aprilia sprach bereits zu Saisonbeginn von einem Motoren-Update ab Mugello, es gab aber bereits in Le Mans eine neue Motorenvariante. «Es wurde nicht das von Mugello vorgezogen, dort kommt die nächste Leistungsstufe», weiß Bradl. «Es ist aber nicht so ganz einfach. Der neue Motor hat in Le Mans auch Probleme aufgeworfen. Er



Aprilia in Le Mans mit neuem Rahmen, Motor und großen Flügeln

hat zwar mehr Power, aber die Leistungsentfaltung ist anders. Der Motor ist schärfer geworden, und besonders beim Gangwechsel bereitet uns das noch Probleme, was dazu beiträgt, dass sich das Motorrad mehr aufschaukelt. Das müssen wir nun mit der Abstimmung in den Griff bekommen.»

Bereits in Jerez zeigte Aprilia seine erste Flügel-Variante an der Verkleidungsnase, in Le

Mans kam die nächste, etwas größere. «Der Unterschied ist fast nicht spürbar», so Bradl. «Aber bei der starken Wheelie-Neigung auf den vielen Beschleunigungs-Stücken in Le Mans war es schon eine kleine Hilfe.» Tests sind vor dem nächsten Rennen in Mugello nicht mehr vorgesehen. Die Updates, die für das Heimrennen kommen, werden dort am Rennwochenende probiert. ♦ IP

KOMPAKT

»» **MotoGP** Die Ausschreibung des 24. Fahrerplatzes wurde wieder zurückgezogen. Fünf Teams hatten sich darum beworben. Das Team von Sito Pons, Aki Ajo und Fred Corminboeuf wurde in die Auswahl aufgenommen.

Doch als sich herausstellte, dass sich die Hersteller zurückhaltend bei der weiteren Materialvergabe zeigten, entschied die Grand-Prix-Kommission, die Platzvergabe aufzuschieben. Es wird aber gemunkelt, dass mit der Entscheidung

nur ein Platz für Valentino Rossi Sky-Team freigehalten wurde.

»» **Motorrad-WM** Der Vertrag mit Le Mans als Austragungsort des Frankreich-GP wurde von der Dorna bis 2021 verlängert. ♦ IP

KOMMENTAR

Eine gute Zeit für den deutschen Motorsport



Von IMRE PAULOVITS

2017 könnte zu einem neuen Highlight in der jüngeren deutschen Motorsport-Geschichte werden. Jonas Folger hat mit der Vertragsunterzeichnung bei Tech3 seinen Traum vom Aufstieg in die MotoGP verwirklichen können, und die Anzeichen deuten darauf hin, dass Aprilia zufrieden mit den Diensten von Stefan Bradl ist. So könnten erstmals seit der Umstellung der Königsklasse auf Viertakter zwei Deutsche im Olymp des Motorsports fahren.

Der Weg dorthin war steinig. Reichte es früher für begabte Privatfahrer aus, sich dank fahrerischer und vermarktungstechnischer Talente das Sponsorenpaket und das Material zu sichern, um in der höchsten Motorradsport-Klasse mitzufahren, wurde die WM in den letzten 25 Jahren komplett auf eine Struktur umgestellt, bei der nur Teams mit einer lange währenden Geschichte überhaupt in die WM kommen können. Und da die Königsklasse mit dem Aufkommen der MotoGP-Viertakter ganz von den Werken beherrscht wird, was es selbst für ein Team, das über die Jahre mit

seinen Fahrern gewachsen ist, so gut wie unmöglich, es in diese auserwählte Gesellschaft zu schaffen.

Seit in ganz Europa und mittlerweile auch auf der ganzen Welt der Motorsport im Kindergarten-Alter beginnt, fängt das Auswahlverfahren früh an. Die, die es dann bereits im Schularter in die WM schaffen, müssen sich weiterempfehlen. In der Hoffnung, dass sie in immer hochwertigeren Teams aufgenommen werden, bis sie es schaffen, die wenigen Teams aus der MotoGP von sich zu überzeugen.

Jonas Folger hat diesen Weg gemeistert. Bereits mit 15 Jahren zeigte er in der 125er-WM sein Talent auf und überrumpelte schon als 17-Jähriger das ganze Feld, wenn nur die Bedingungen schwierig genug waren. Doch es vergingen sieben Jahre mit vielen Rückschlägen, bis der sensible Bayer es bis ganz oben geschafft hat. Umso mehr ist er jetzt ein Vorbild für all die Jungen, die heute auf Mini-Bikes um die Wette fahren und einen großen Traum hegen. Es geht nicht nur in Spanien, es geht auch bei uns. Nur gehört dazu neben viel Talent auch noch mehr Stehvermögen.

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Am Mittwoch vor dem GP von Frankreich trafen sich **Tito Rabat, Loris Baz, Johann Zarco, Alexis Masbou, Niccolò Antonelli** und **Fabio Quartararo** im berühmten Château du Lude im Tal der Loire. Die GP-Stars nahmen an mittelalterlichen Spielen teil, dann kleideten sie sich in Gewänder und Perücken aus der Renaissance-Zeit. Sie alle hatten sichtlich Spaß an der Sache. MotoGP-Weltmeister Johann Zarco präsentierte bei dieser Gelegenheit zur großen Freude seiner Kollegen im Tanzsaal gleich seine Klavierkünste. Zum krönenden Abschluss gab es ein gigantisches Festmahl, das zuvor in der Schlossküche zubereitet worden war. Da achteten die Herren mal nicht ganz so extrem auf ihre Kilos.

♦♦♦
Monster, Namens-Sponsor des Frank-

reich-GP und Hauptsponsor des französischen Tech3-Teams, hatte wie schon die letzten Jahre ein gewaltiges Party-Gerüst hinter dem Fahrerlager aufgebaut. Am Freitagabend konnten die geladenen Gäste dort nicht nur die mittlerweile legendären Monster-Girls treffen, sondern auch die Monster-Piloten.

♦♦♦
Die Franzosen wissen die Fans über das ganze Rennwochenende zu unterhalten.



Quad-Stunt über voller Haupttribüne

Die große Kirmes neben der Strecke hat genauso Tradition wie das Stunt-Programm am Samstagabend. Die Haupttribüne war über die ganze Zielgerade hinweg bis auf den letzten Platz gefüllt, wie auch das gegenüberliegende Boxendach. Neben den Paraden, wo auch viele gemeldete Straßenfahrer mit ihren Motorrädern auf die Strecke konnten, gab es auch eine große Zahl von alten GP-Zweitaktern zu bewundern, die allesamt auch in einer Ausstellung zu sehen waren. Dazu heizte der Streckensprecher die Fans gewaltig an, während zunächst drei Stunt-Gruppen und ein kleiner Nachwuchs-Stuntpilot ihre Show zeigten. Dann trugen zwei Quad-Freestyler über eine Rampe ihre Akrobatik vor, bis hin zu allen Backflip-Varianten, die es sonst mit dem Motorrad zu sehen gibt.

♦♦♦
Die Zweitakt-Fans konnten sich in Le Mans aber nicht

nur an alten GP-Rennern ergötzen. Den ganz Aufmerksamen ist auch das hypermoderne Teil, das unauffällig aus einem Transporter geschoben wurde, nicht entgangen. Und es wurde schnell umlagert. Es war die Suter 500 V4, und zwar die mit der Fahrgestellnummer 045-001, mit der **Ian Lougher** auf der Isle of Man fahren wird. Sie wurde nach Le Mans gebracht, weil Zulieferteile unter anderem von Öhlins beim Service angepasst werden sollen. Am nächsten Wochenende wird Lougher sie in Brünn testen, bevor sie dann auf der Isle of Man für die Senior-IT abgestimmt wird.

♦♦♦
Suzuki gehört eigentlich zu den zurückhaltenderen Teams im Fahrerlager. Am Samstagabend gab es in ihrer Hospitality aber eine phonstarke House-Party, bei der Sky-TV-Kommentator

Zoran Filicic alias **Doctor Zo**, der auch Extremsportarten kommentiert, seine DJ-Qualitäten unter Beweis stellte. Er heizte die Stimmung gewaltig an, und einige seiner Kollegen aus dem Fernseh-Team zeigten erstaunliche Tanzkünste auf dem Parkett. ♦



Doctor Zo als DJ bei Suzuki

Höhepunkte des Rennens

Start: Lorenzo kommt am besten weg, vor Dovizioso, Pol Espargaró und Iannone. Márquez nur P5 vor Rossi.

1. Runde: Lorenzo vor Dovizioso, Iannone, Márquez, Pol Espargaró, Aleix Espargaró, Rossi, Smith, Viñales und Pedrosa sind die Top 10. Bradl P17.

3. Runde: Rossi vor auf P5, vor ihm Márquez.

5. Runde: Lorenzo kann sich nicht von Dovizioso und Iannone lösen. 2 sec zurück Márquez und Rossi.

6. Runde: Iannone vor auf P2 vor Dovizioso.

7. Runde: Lorenzo löst sich vom Ducati-Duo. Márquez nähert sich dem Top-Trio.

8. Runde: Iannone stürzt auf P2! Auch Crutchlow liegt im Kies. Redding gibt mit Defekt an der Box auf.

9. Runde: Rabat und Hernandez out. Bradl P12!

11. Runde: Lorenzo 2,5 sec vor Dovizioso/Márquez.

12. Runde: Rossi am Duo Dovizioso/Márquez dran!

14. Runde: Rossi an Márquez vorbei.

15. Runde: Rossi an Dovizioso vorbei auf P2.

17. Runde: Márquez und Dovizioso stürzen in derselben Kurve! Márquez fährt weiter. Bradl P13.

18. Runde: Lorenzo 6 sec vor Rossi. Weitere 5 sec zurück Viñales mit Pedrosa im Heck. Miller stürzt.

20. Runde: Smith stürzt. Bradl P11. Márquez P13.

24. Runde: Lorenzo 8 sec vor Rossi. Weitere 3,6 sec zurück Viñales. Bradl P10.

28. Runde: Lorenzo siegt vor Rossi und Viñales (erster MotoGP-Podestplatz). Erstes Suzuki-Podest seit Brunn 2010 (Loris Capirrossi). Bradl P10. Nur 13 Fahrer im Ziel. ♦ ML

GRAND PRIX VON FRANKREICH – MOTOGP / Resultate

Le Mans (F): 8. Mai 2016; 5. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 117.180 km über 28 Runden à 4,185 km; 21 Fahrer gestartet, 13 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 22 Grad, Asphalt: 35 Grad

22°

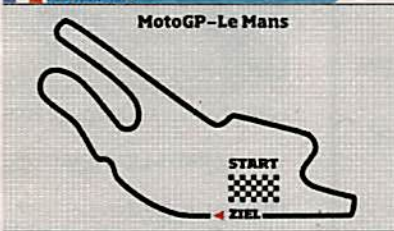
Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	28	43:51,290		1:33,432	m/s	25
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	28	+10,654		1:33,293	m/s	20
3. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	28	+14,177		1:33,803	m/s	16
4. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	28	+18,719		1:33,941	m/s	13
5. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	28	+24,931		1:33,917	m/s	11
6. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	28	+32,921		1:34,054	m/s	10
7. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	28	+38,251		1:34,720	m/s	9
8. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	28	+38,504		1:34,561	m/s	8
9. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	28	+48,536		1:34,903	m/s	7
10. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	28	+54,502		1:34,770	m/s	6
11. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	28	+1:02,677		1:34,971	m/s	5
12. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14.2	28	+1:07,658		1:35,359	h/s	4
13. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	28	+1 Rde.		1:33,576	h/s	3

Nicht klassiert:
 Bradley Smith (GB) Yamaha YZR-M1 19 +9 Rdn. Sturz 1:34,040 m/s -
 Jack Miller (AUS) Honda RC 213V 17 +11 Rdn. Sturz 1:34,824 m/s -
 Andrea Dovizioso (I) Ducati D16 GP16 15 +13 Rdn. Sturz 1:33,520 m/s -
 Andrea Iannone (I) Ducati D16 GP16 11 +17 Rdn. Sturz/Box 1:33,374 m/s -
 Esteve Rabat (E) Honda RC 213V 7 +21 Rdn. Sturz 1:35,283 h/s -
 Cal Crutchlow (GB) Honda RC 213V 6 +22 Rdn. Sturz 1:34,135 h/s -
 Yonny Hernández (COL) Ducati D16 GP14.2 6 +22 Rdn. Sturz 1:34,833 m/s -
 Scott Redding (GB) Ducati D16 GP15 5 +23 Rdn. Technik 1:34,175 m/s -

Durchschnittstempo des Siegers: 160,3 km/h

Schnellste Runde: Rossi, Runde 4 in 1:33,293 min (= 161,4 km/h)

Führung: Lorenzo, Runden 1-28 (Ziel)



Runde für Runde	Fahrer/STARTPLATZ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
1	Jorge Lorenzo	99	93	29	44	4	38	46	25	35	9	26	41	8	45	68	50	6	43	19	53	76								
2	Marc Márquez	4	29	93	44	41	46	38	25	26	35	45	68	9	50	76	6	43	53	19	8									
3	Aleix Espargaró	99	4	29	93	46	41	25	44	38	35	26	45	68	9	50	6	76	43	53	8	19								
4	Pol Espargaró	99	4	29	93	46	41	25	44	38	35	26	45	68	9	50	6	76	43	8	53	19								
5	Andrea Iannone	99	4	29	93	46	41	25	44	38	35	26	45	68	9	50	6	43	8	76	53	19								
6	Valentino Rossi	99	29	4	93	46	41	25	44	38	35	26	68	9	50	6	43	8	76	53	19									
7	Maverick Viñales	99	4	93	46	41	25	44	38	26	9	50	6	8	43	76	53	19	29											
8	Dani Pedrosa	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
9	Dani Petrucci	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
10	Alex Espargaró	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
11	Héctor Barberá	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
12	Scott Redding	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
13	Yonny Hernández	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
14	Eugene Laverty	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
15	Stefan Bradl	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
16	Jack Miller	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
17	Álvaro Bautista	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
18	Tito Rabat	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												
19	Loris Baz	99	4	93	46	25	41	44	38	26	9	50	6	8	43	19	76	29												

■ = Fahrt des Siegers □ = Fahrt des Zweiten ▣ = Fahrt des Dritten
 XX = Fahrer beim Boxenstopp XX = Fahrer aus dem Rennen

Qualifying

1. Lorenzo	1:31,975
2. Márquez	1:32,416
3. Iannone	1:32,469
4. Pol Espargaró	1:32,502
5. Dovizioso	1:32,587
6. Smith	1:32,820
7. Rossi	1:32,829
8. Viñales	1:32,933
9. Crutchlow	1:32,963
10. Petrucci	1:33,102
11. Pedrosa	1:33,109
12. Aleix Espargaró	1:33,115
13. Barberá	1:33,291
14. Redding	1:33,310
15. Hernández	1:33,360
16. Laverty	1:33,452
17. Bradl	1:34,003
18. Miller	1:34,049
19. Bautista	1:34,333
20. Rabat	1:34,348
21. Baz	1:34,455

XX = Q2 (Top 12)
 XX = Q1 (übrige Fahrer)

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Frankreich.



Pol Espargaró (5.)

«Ich freue mich, dass ich als bester Satellite-Pilot die Top 5 schaffte. Aber nach den guten Leistungen in den Sessions zuvor erhoffte ich mir weniger Rückstand zur Spitze.»



Daniilo Petrucci (7.)

«Ich bin überglücklich! Nach meiner Verletzung liegt eine schwere Zeit hinter mir. Als ich hierherkam, wusste ich nicht, ob ich das erste freie Training beenden würde.»



Jack Miller (out)

«Ich bin enttäuscht. Im Warm-up lief es bei mir sehr gut, ich war bereit für das Rennen. Ich ging ein bisschen zu schnell in die Kurve 6 rein ... Wie konnte ich bloß so einen Fehler machen?!»



WM-Stand Fahrer

1. Lorenzo	90
2. Márquez	85
3. Rossi	78
4. Pedrosa	53
5. Viñales	49
6. P. Espargaró	47
7. A. Espargaró	42
8. Barberá	39
9. Laverty	33
10. Iannone	25
11. Dovizioso	23
12. Bradl	23
13. Bautista	21
14. Smith	20
15. Redding	16

WM-Stand Marken

1. Yamaha	115
2. Honda	95
3. Ducati	67
4. Suzuki	55
5. Aprilia	27

WM-Stand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	168
2. Repsol Honda Team	138
3. Team Suzuki Ecstar	91
4. Monster Yamaha Tech3	67
5. Ducati Team	48
6. Avintia Racing	47
7. Aprilia Racing Team Gresini	44
8. Octo Pramac Yakhnich	37
9. Aspar Team MotoGP	36

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Lüthi kommt am besten weg, vor Morbidelli und Nakagami. Aegerter stürmt aus Reihe 5 auf P6 vor, Folger P7.

1. Runde: Lüthi, Morbidelli, Rins, Corsi, Nakagami, Baldassarri, Aegerter, Schrötter, Folger und Lowes sind die Top-10. Lokalmatador Zarco nur auf P11.

2. Runde: Folgers 4. Sturz in drei Tagen! Rins vor auf P2.

4. Runde: Schrötter und Lowes an Aegerter vorbei auf P7/P8.

5. Runde: Rins attackiert Lüthi, der Schweizer kontert. Corsi, Baldassarri und Morbidelli sind wieder am Führungsduo dran.

7. Runde: Rins auf P1 vor Lüthi, Corsi, Baldassarri und Morbidelli. Die Top-5 dicht beisammen. Schrötter P8, Aegerter P9.

8. Runde: Corsi und Baldassarri an Lüthi vorbei. Simón stürzt.

9. Runde: Rins will wegfahren, schafft es aber nicht.

11. Runde: Zarco nur auf P8, vor Schrötter. Aegerter fällt immer weiter zurück (P14).

13. Runde: Rins und Corsi ziehen von Baldassarri und Lüthi weg.

14. Runde: Márquez stürzt.

16. Runde: Rins und Corsi 1 sec vor Baldassarri und Lüthi.

Schrötter P9, Aegerter P16, Mulhauser P19, Raffin P23.

17. Runde: Lüthi vor auf P3. Zarco stürzt auf P8 in Turn 13.

19. Runde: Lüthi 1,8 sec hinter Rins und Corsi.

22. Runde: Baldassarri stürzt hinter Lüthi auf P3.

24. Runde: Rins lässt Corsi stehen. Lüthi 2 sec hinter Corsi. Schrötter nur P13 vor Aegerter.

26. Runde: Rins mit 1,5 sec Vorsprung in die letzte Runde. Corsi und Lüthi P2 und P3. ♦ ML

GRAND PRIX VON SPANIEN – MOTO2 / Resultate

Le Mans/F: 8. Mai 2016; 5. Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 108,81 km über 26 Runden à 4,185 km; 28 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: schön/trocken; Luft: 21 Grad, Asphalt: 27 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Alex Rins (E)	Kalex	26	42:27,312	1:37,297	25
2. Simone Corsi (I)	Speed-up	26	+1,802	1:37,408	20
3. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	26	+4,608	1:37,442	16
4. Franco Morbidelli (I)	Kalex	26	+9,148	1:37,466	13
5. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	26	+9,828	1:37,650	11
6. Sam Lowes (GB)	Kalex	26	+10,626	1:37,509	10
7. Axel Pons (E)	Kalex	26	+25,477	1:38,054	9
8. Hafiz Syahrin (MAL)	Kalex	26	+25,961	1:38,110	8
9. Miguel Oliveira (P)	Kalex	26	+29,481	1:38,001	7
10. Luis Salom (E)	Kalex	26	+29,368	1:38,300	6
11. Xavier Siméon (B)	Speed-up	26	+29,573	1:38,128	5
12. Luca Marini (I)	Kalex	26	+29,773	1:38,095	4
13. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	26	+30,183	1:38,259	3
14. Marcel Schrötter (D)	Kalex	26	+30,244	1:38,260	2
15. Xavi Vierge (E)	Tech3	26	+36,538	1:38,473	1
16. Mattia Pasini (I)	Kalex	26	+38,602	1:38,461	-
17. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	26	+44,911	1:37,401	-
18. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	26	+45,297	1:38,679	-
19. Danny Kent (GB)	Kalex	26	+45,755	1:38,793	-
20. Isaac Viñales	Tech3	26	+50,278	1:38,864	-
21. Rattthapark Wilairot (THA)	Kalex	26	+55,773	1:38,983	-
22. Alessandro Tonucci (I)	Kalex	26	+1:01,790	1:39,356	-
23. Jesko Raffin (CH)	Kalex	26	+1:02,201	1:39,298	-
24. Johann Zarco (F)	Kalex	26	+1:02,484	1:38,056	-
25. Danny Eslick (USA)	Suter	26	+1:39,502	1:40,150	-

Nicht klassiert:

- Alex Márquez (E)	Kalex	13	+13 Rdn.	1:38,081	-
- Julian Simón (E)	Speed-up	7	+19 Rdn.	1:38,205	-
- Jonas Folger (D)	Kalex	1	+25 Rdn.	-	-

Nicht gestartet:

- Sandro Cortese (D)	Kalex	-	-	-	-
----------------------	-------	---	---	---	---

Durchschnittstempo des Siegers: 153,7 km/h

Schnellste Runde: Alex Rins (E), 4. Runde, in 1:37,297 min (= 154,8 km/h)

Nächstes Rennen: 24. Mai 2016, Mugello/I
Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Lüthi	1:36,847
2. Rins	1:36,899
3. Corsi	1:37,168
4. Zarco	1:37,180
5. Morbidelli	1:37,239
6. Nakagami	1:37,324
7. Baldassarri	1:37,335
8. Folger	1:37,359
9. Lowes	1:37,396
10. Marini	1:37,438
11. A. Pons	1:37,496
12. Schrötter	1:37,631
13. Aegerter	1:37,700
14. Oliveira	1:37,764
15. Simón	1:37,812
16. A. Márquez	1:37,942
17. Syahrin	1:37,994
18. Salom	1:38,003
19. Pasini	1:38,030
20. Siméon	1:38,091
21. Kent	1:38,281
22. Vierge	1:38,326
23. I. Viñales	1:38,550
24. Wilairot	1:38,748
25. Mulhauser	1:38,855
26. Tonucci	1:39,370
27. Raffin	1:39,873
28. Eslick	1:40,404
- Cortese	nicht gestartet

WM-Stand Fahrer

1. Rins	87
2. Lowes	82
3. Lüthi	69
4. Zarco	56
5. Folger	47
6. Corsi	46
7. Aegerter	46
8. Salom	37
9. Morbidelli	37
10. Syahrin	36
11. Nakagami	30
12. Siméon	23

13. Pons 17

14. Schrötter 13

15. Oliveira 12

ferner:

21. Cortese 5

26. Raffin 2

27. Mulhauser 1

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex 125

2. Speed-up 56

3. Tech3 6



Topstart von Lüthi (#12), Folger (94) mit heftigem Wheelie

Grand Prix von Frankreich - Moto2

Die Favoriten
straucheln

Rins: Dank Le-Mans-Sieg Lowes an der WM-Spitze abgelöst



Lüthi: Zweiter Podestplatz 2016



Folger: In Runde 2 im Kies

Von MARKUS LEHNER

Obwohl es für den Le-Mans-Favoriten Tom Lüthi «nur» zu Rang 3 reichte, war er genauso zufrieden wie Sieger Alex Rins. Denn ihre direkten WM-Gegner Lowes, Zarco und Folger büßten viele Punkte ein.

Für Sandro Cortese war der GP von Frankreich in Le Mans bereits am Freitag zu Ende. Weil der Kreuzbandriss am rechten Knie vom Sturz beim GP Jerez vor zwei Wochen ein kontrolliertes Fahren unmöglich machte, reiste Cortese vorzeitig ab. Damit bleibt der Moto3-Weltmeister von 2012 auch nach fünf Grands Prix weiterhin auf seinen fünf WM-Punkten sitzen.

Crash-König Jonas Folger

Beim Dynavolt-Intact-Kollegen Jonas Folger lief es zumindest abseits der Strecke besser. Der 23-Jährige war als WM-Vierter und mit zwei Podestplätzen im Gepäck nach Le Mans angereist und unterschrieb am Donnerstag vor dem Rennen einen MotoGP-Vertrag bei Tech3-Yamaha für die Saison 2017.

Der MotoGP-Aufstieg blieb jedoch das einzige Highlight für Folger in Le Mans. Der Deutsche versenkte die silbrig-

rote Dynavolt-Kalex im Training gleich dreimal im Kies, und auch im Rennen lag Folger nach weniger als zwei Runden erneut neben der Strecke. «So was ist mir in meiner ganzen Karriere noch nie passiert!», klagte der Deutsche, der in der WM-Gesamtwertung wichtige Punkte einbüßte, den fünften Rang aber knapp halten konnte. Nicht besser lief es für Weltmeister Johann Zarco, der ebenfalls im Training stürzte. Auch im Rennen tauchte er zur Enttäuschung des Heimpublikums nie im Spitzenkampf in Erscheinung und fiel in der 17. Runde auf Rang 8 liegend erneut aus dem Sattel.

Dieses Schicksal blieb dem als WM-Leader angereisten Briten Sam Lowes zwar erspart, doch mit nur zehn Punkten für den sechsten Rang musste er die WM-Führung an den Spanier Alex Rins abtreten.

Alles lief für Rins

Rins hatte in Runde 7 dem im Training überlegenen Tom Lüthi die Führung abgenommen und hielt im Finale den Italiener Simone Corsi und Lüthi in Schach. «Der Sieg ist schön, aber noch schöner ist, dass meine WM-Gegner Lowes, Zarco und Folger viele Punkte eingebüßt haben», erzählte Rins. ♦

Moto2

Nur Lüthi in Top Ten

Von MARKUS LEHNER

Nach dem verletzungsbedingten Forfait von Sandro Cortese standen in Le Mans nur sechs Deutsche und Schweizer am Start. Thomas Lüthi war mit Rang 3 der beste Vertreter der Deutschsprachigen. Die anderen landeten entweder im Kies oder außerhalb der Top Ten.

Thomas Lüthi (3.)

«Beim Rausfahren zum Start funktionierte das Display im Cockpit nicht korrekt. Meine Crew konnte aber das elektronische Problem lösen. Der Start war dann perfekt. Ich konnte rasch vier Zehntel Vorsprung herausfahren, aber genauso rasch habe ich begriffen, dass ich mich nicht von den andern lösen konnte. Alex Rins fuhr einen hohen Rhythmus. Ich konnte sein Tempo knapp halten, habe aber im Kampf mit Baldassarri zu viel Zeit verloren. Jetzt liege ich auf dem dritten WM-Rang und freue mich auf Mugello. Hoffentlich mache ich nicht denselben Fehler wie 2015 – ich fiel damals in Führung liegend um!»

Jonas Folger (Sturz)

«Vier Stürze an einem Wochenende, das ist mir in meiner ganzen Karriere noch nie passiert. Der Rennsturz kam ohne jede Vorwarnung, genau wie die andern Crashes. Wir müssen dieses Weekend rasch vergessen. Ich bin sicher, dass wir in Mugello wieder stark sein werden.»

Marcel Schrötter (14.)

«Ich kann immer nur für ein paar wenige Runden auf höchstem Niveau mithalten. Das war schon in Jerez so. Der Start war gut, ebenso die ersten Runden. Dann fehlte das Vertrauen in die Front. Ich konnte Lowes weder hinter mir halten noch danach



Lüthi: Jetzt WM-Dritter



Lüthi (#12) führte zu Beginn das Rennen an: Dahinter Rins (#40), Morbidelli (#21), Corsi (#24), Nakagami und Baldassarri

folgen. Im Schlussduell mit Salom gab es Feindberührung, die ganze Gruppe konnte so an uns vorbeirauschen.»

Dominique Aegerter (13.)

«Beim Start braucht man kein perfektes Set-up, und auch nicht den optimalen Grip. Deshalb konnte ich aus der fünften Reihe bis auf Rang 7 vorpreschen. Aber ich wusste, dass ich nicht lange da vorne bleiben konnte. Ich war einfach nicht schnell ge-



Folger: Vier Stürze in Le Mans

nug, ich habe im Moment das Vertrauen in das Bike verloren. Wir müssen dringend Lösungen finden, denn ich habe doch nicht plötzlich das Fahren verlernt!»

Robin Mulhauser (18.)

«Ich war heute stärker als in Jerez, obwohl ich dort einen WM-Punkt ergattert habe. Ich war beim Start eingeklemmt und habe in den ersten beiden Runden 15 Sekunden verloren. Die Sache ist ganz klar: Ich muss



Schrötter: Nur anfangs schnell

mich unbedingt in der Qualifikation steigern!»

Jesko Raffin (23.)

«Mich quälte die ganze Woche eine schwere Angina, mir fehlte einfach die Kraft. Der Start war gut, aber ich konnte das Tempo der Gruppe mit Mulhauser und Kent nicht mitgehen.»

Sandro Cortese (Startverzicht)

«Nach dem Jerez-Sturz sah die Knieverletzung nicht schlimm



Aegerter: Kein Vertrauen

aus, ich bin sogar den Test in Barcelona gefahren. Erst nach fünf Tagen wurden die Schmerzen stärker. Die Ärzte sprechen von einer Heilungszeit von vier Wochen. Jeder weiß, dass ich nicht wehleidig bin. Also habe ich es in Le Mans probiert. Aber die Schmerzen waren unerträglich, und wegen der Schwellung konnte ich das Bein kaum abbiegen. Ich werde jetzt alles versuchen, um für Mugello wieder fit zu werden.» ♦



Cortese: Vorzeitig abgereist

Moto2

Neue Öhlins-Gabel



Jonas Folger: Besseres Feedback von der neuen Gabel

Die neue Öhlins-Gabel, die Jonas Folger und Sandro Cortese vorletzte Woche in Barcelona getestet hatten, wurde in Le Mans bereits im Rennen eingesetzt. «Die neue Gabel, die wir dort probiert haben, hat schon mehr Gefühl fürs Vorderrad vermittelt», verrät Intact-Team- und Technikchef Jürgen Lingg. «Deshalb haben wir sie in Le Mans auch gleich verwendet. Wir haben das Rennwochenende mit ihr grob so begonnen, wie wir in Barcelona aufgehört haben.»

Die neue Gabel weist ein komplett neues Dämpfungssystem auf. «Es ist wieder ein System

mit einem Gasdruckbehälter», erklärt Lingg. «Die STX und die RVP, die wir zuletzt gehabt haben, waren ohne Gasdruck. Es ist ein ganz anderer Weg, als was sie in der MotoGP gehen. Dort fahren sie immer noch die Through-Rod-Systeme, was wir letztes Jahr gefahren sind. Für hinten haben wir auch etwas neues probiert. Es geht jetzt richtig vorwärts. Wir werden auch nach dem GP in Mugello wieder neue Teile probieren.»

Öhlins Vorstoß hat den Dämpferkrieg in der Moto2 weiter angeheizt. WP soll bald ebenfalls mit neuem Material kommen. ♦ IP

NACHRICHTEN

Fahrstil- und Reifenanalysen bei Lüthi

Moto2 Auf die Frage, warum er in Katar und in Le Mans gleich einen so schnellen Rhythmus fand und bei den restlichen drei Rennen nicht, hatte der Schweizer Kalex-Pilot eine einleuchtende Erklärung. «Bei der Leistungsdichte in der Moto2 muss alles sehr genau stimmen. Auch die Reifen arbeiten in einem sehr kleinen Fenster. Bekommen sie zu viel oder zu wenig Temperatur, dann funktionieren sie nicht optimal. So muss man mit der Abstimmung genau dieses Fenster treffen. In Katar und in Le Mans hatten wir diese von Anfang an gefunden. Eigentlich mag ich schnelle Kurven, und davon gibt es in Le Mans nur eine, trotzdem lief es die letzten Jahre dort immer gut.» Sein Crewchief Gilles Bigot geht noch weiter: «Tom liebt zwar die schnellen Kurven, aber er lehnt sich dort nicht so weit vom Motorrad wie Rins und die ganzen Jungen. Er spürt das Limit in voller Schräglage, heizt die Reifen dabei aber mehr auf. Daran müssen wir in Zukunft arbeiten.» ♦ IP

KOMPAKT

»» **Moto2** Wie sich letzte Woche herausstellte, hat sich Sandro Cortese bei seinem Sturz in Jerez das hintere Kreuzband im rechten Knie angerissen. Der 26-Jährige versuchte in Le Mans zu fahren, gab wegen der Schmerzen aber nach FP1 auf und flog nach Hause in die Reha. In Mugello will er wieder fit sein.

»» **Moto2** Die hervorragende Formsteigerung von Miguel Oliveira setzte sich in Le Mans fort. Teamchef Stefan Kiefer grinste über das ganze Gesicht, als der Portugiese in die Top Ten vorstieß und schließlich Neunter wurde.

»» **Moto2** Für Weltmeister Johann Zarco entwickelte sich sein Heimrennen zu einem Desaster. Vom vierten Startplatz aus hatte er sich eigentlich einen Heimsieg vorgenommen, verpatzte aber den Start und stürzte in der 17. Runde auf Platz 8 liegend. Er hob das Motorrad aber auf und fuhr das Rennen auf dem 24. Platz zu Ende. ♦ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Antonelli verteidigt seine Poleposition, später übernimmt WM-Leader B. Binder die Spitze.

1. Runde: B. Binder führt vor Antonelli, Fenati, Navarro und Canet. Lokalmatador und Leopard-Pilot Quartararo belegt Rang 8. Öttl folgt auf Rang 23, hat nach dem Start 5 Positionen verloren.

3. Runde: Fenati in Front.

4. Runde: Wieder ist B. Binder vorne. Für Öttl ist nach einem Sturz schon Feierabend

5. Runde: Die Top 11 hat den Rest des Feldes um zirka 1,5 Sekunden distanziert.

6. Runde: Quartararo holt sich mit schnellster Runde Platz 6.

7. Runde: Fenati holt sich Rang 1 zurück. Leopard-Pilot Mir (P15) stürzt.

10. Runde: B. Binder geht wieder in Führung, vor Fenati, Navarro und Quartararo.

11. Runde: Canet holt sich Platz 4 von Quartararo, und die Top 4 setzen sich um rund eine halbe Sekunde ab.

13. Runde: Fenati erobert sich die Spitze zurück.

14. Runde: Das Top-Quartett mit Fenati, Canet, B. Binder und Navarro ist dem Rest um rund 1,5 Sekunden entteilt.

16. Runde: Leopard-Pilot Locatelli in den Top 10.

23. Runde: B. Binder bläst zur Schlussattacke und holt sich Rang 1 zurück.

24. Runde: B. Binder siegt im Schlusssprint vor Fenati und Navarro. Canet auf Rang 4 ver gibt seine Chance auf einen Podestplatz in den letzten Kurven. ♦ WHJ

Qualifying	
1. Antonelli	1:42,756
2. B. Binder	1:42,823
3. Canet	1:42,825
4. Navarro	1:42,842
5. Fenati	1:42,865
6. Bulega	1:42,888
7. Guevara	1:43,084
8. Quartararo	1:43,092
9. Pawi	1:43,106
10. Di Giannantonio	1:43,198
11. Kornfeil	1:43,214
12. Loi	1:43,224
13. Suzuki	1:43,275
14. Locatelli	1:43,330
15. Masbou	1:43,353
16. Ono	1:43,376
17. Migno	1:43,448
18. Öttl	1:43,458
19. Bagnaia	1:43,496
20. Rodrigo	1:43,643
21. Bendsneyder	1:43,687
22. D. Binder	1:43,725
23. Martín	1:43,732
24. Mir	1:43,732
25. McPhee	1:43,767
26. Hanika	1:43,807
27. Danilo	1:44,056
28. Valtulini	1:44,214
29. Boulom	1:44,314
30. Herrera	1:44,378
31. Norrodin	1:45,207
32. Petrarca	1:45,526
33. Spiranelli	1:45,603
Pizzoli*	-

* Nicht qualifiziert

GRAND PRIX VON FRANKREICH – Moto3 / Resultate

Le Mans (F): 8. Mai 2016; 5. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 100.440 km über 24 Runden à 4,184 km; 33 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 19 Grad, Asphalt: 21 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Brad Binder (ZA)	KTM	24	41:31,041	1:43,064	25
2. Romano Fenati (I)	KTM	24	+0,099	1:43,081	20
3. Jorge Navarro (E)	Honda	24	+0,387	1:43,188	16
4. Aron Canet (E)	Honda	24	+1,354	1:42,923	13
5. Nicolò Bulega (I)	KTM	24	+7,147	1:43,263	11
6. Fabio Quartararo (F)	KTM	24	+7,616	1:42,960	10
7. Andrea Migno (I)	KTM	24	+8,016	1:43,129	9
8. Niccolò Antonelli (I)	Honda	24	+8,457	1:43,229	8
9. Jakub Kornfeil (CZ)	Honda	24	+9,850	1:43,268	7
10. Andrea Locatelli (I)	KTM	24	+9,926	1:43,444	6
11. Livio Loi (B)	Honda	24	+12,293	1:43,503	5
12. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	24	+13,738	1:43,342	4
13. Juanfran Guevara (E)	KTM	24	+15,511	1:43,264	3
14. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	24	+13,907	1:43,478	2
15. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	24	+14,382	1:43,437	1
16. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	24	+20,915	1:43,808	-
17. Fabio Di Giannantonio (I)	Honda	24	+21,229	1:43,494	-
18. Jorge Martín (E)	Mahindra	24	+24,091	1:43,341	-
19. Alexis Masbou (F)	Peugeot	24	+38,782	1:43,869	-
20. John McPhee (GB)	Peugeot	24	+38,852	1:43,758	-
21. María Herrera (E)	KTM	24	+38,986	1:43,898	-
22. Stefano Valtulini (I)	Mahindra	24	+54,550	1:44,530	-
23. Fabio Spiranelli (I)	Mahindra	24	+1:03,526	1:45,179	-
24. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	24	+1:03,593	1:45,345	-
25. Joan Mir (E)	KTM	24	+1:05,491	1:43,431	-

Nicht klassiert:

Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	23	+1 Rde.	1:43,796	-
Enzo Boulom (F)	KTM	16	+8 Rdn.	1:44,536	-
Hiroki Ono (J)	Honda	15	+9 Rdn.	1:43,742	-
Darryn Binder (RSA)	Mahindra	10	+14 Rdn.	1:43,755	-
Philipp Öttl (D)	KTM	3	+21 Rdn.	1:44,337	-
Jules Danilo (F)	Honda	2	+22 Rdn.	-	-
Adam Norrodin (MAL)	Honda	0	+24 Rdn.	-	-
Karel Hanika (CZ)	Mahindra	0	+24 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 145,1 km/h

Schnellste Runde: Canet, Runde 11 in 1:42,923 min (= 146,3 km/h)

Nächster Grand Prix: 22. Mai 2016, Mugello (I)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer		WM-Stand Konstrukteure	
1. B. Binder	102	16. Danilo	19
2. Navarro	78	17. Migno	15
3. Fenati	67	18. Guevara	15
4. Bulega	47	19. Ono	10
5. Antonelli	39	20. McPhee	9
6. Bagnaia	38	21. Martín	8
7. Kornfeil	36	22. Norrodin	5
8. Locatelli	30	23. Rodrigo	3
9. Pawi	29	24. Herrera	2
10. Bastianini	29	25. Bendsneyder	2
11. Öttl	27		
12. Mir	25		
13. Canet	23		
14. Loi	21		
15. Quartararo	19		



Lächeln für die Pole: Antonelli (r.) mit MotoGP-Champ Lorenzo

Grand Prix von Frankreich - Moto3

Binder doppelt gleich nach

Nach seinem Premiersieg zwei Wochen zuvor doppelte Brad Binder beim Grand Prix von Frankreich gleich nach. Mit seinem zweiten Saison- und Karriereerfolg baute der Südafrikaner die Führung in der Moto3-Weltmeisterschaft weiter aus.

Der erste Sieg ist immer der schwierigste, heißt es in der Rennfahrersprache – und viele Rennfahrer können davon ein Lied singen: Viele blieben auf dem einen Triumph sitzen. Brad Binder wollte diesbezüglich offenbar nichts anbrennen lassen und holte sich nach dem Grand-Prix-Sieg zwei Wochen zuvor in Jerez (E) gleich noch Platz 1 beim Frankreich-Lauf. Den Sieg in Le Mans stellte der KTM-Pilot sogar noch über seinen historischen Premierenfolg: «Ich genieße diesen Sieg mehr als den. Denn in Jerez hatte ich auch ein paar Tage später nicht begriffen, was da passiert war.» Zur Erinnerung: Beim WM-Lauf in Spanien musste Binder das Rennen auf die letzte Startposition strafversetzt in Angriff nehmen, gewann aber dennoch sensationell. «Zwei Siege in Serie, jedes der bisher fünf Rennen auf dem Podium beendend - fantastisch!», schwärmte Binder.

Auch Teamchef und Weltmeistermacher Aki Ajo zog den Hut vor der Leistung seines Schützlings: «Es war ein komplett anderes Rennen als jenes in Jerez. Aber Brad hat wieder

zugeschlagen, und er hat gezeigt, wie stark er derzeit ist.» Binder sei nicht abgehoben nach seinem ersten Sieg, blieb trotz der WM-Führung auf dem Boden, und er sei in Le Mans ein echt intelligentes Rennen gefahren, meinte der Finne weiter. «Auf den letzten Runden und in Führung liegend habe ich gemerkt, dass ich den Verfolgern nicht davonfahren kann. Aber ich wusste auch, dass ich sie hinter mir halten kann, wenn ich noch härter bremsen und die Linie halte», erklärte Binder seine erfolgreiche Strategie nach dem zweiten GP-Sieg.

Fenati muss Gas geben

Romano Fenati hatte das Nachsehen. Dem Italiener aus dem Nachwuchsteam von MotoGP-Superstar Valentino Rossi blieb mit 0,099 Sekunden Rückstand Platz 2. «Für die WM ist auch dieser zweite Platz wichtig», meinte Fenati. Mit Blick auf eine Revanche beim kommenden Rennen, seinem Heim-GP in Mugello (I), weinte er dem hauchdünn verpassten Sieg nicht lange nach. Er tut offensichtlich gut daran. Denn die italienische Sportzeitung «La Gazzetta dello Sport» schreibt von teaminternen Differenzen. Seit dem Auftakt-GP in Katar gingen sich Fenati und Moto3-Rookie Nicolo Bulega lieber aus dem Weg. Letzterer soll aufgebaut werden, Fenati dagegen mache zu wenig aus seinem Talent, heißt es. ♦ WHJ/IP

Philipp Öttl

Böses Ende



«Tatort» Zielkurve: In der Raccordement stürzte Öttl

Einmal endet jede Serie: Philipp Öttl blieb erstmals in dieser Saison bei einem Lauf zur Moto3-WM ohne Punkte. Beim Grand Prix von Frankreich erwischte es den Deutschen aber noch härter: Handgelenksbruch.

Aus Runde 4 von 24 kam Öttl nicht mehr zurück. Nach verpatztem Start (von Position 18 auf 23) setzte der KTM-Pilot im wilden hinteren Teil des Feldes zur Aufholjagd an. In der Zielkurve passierte es dann: «Philipp hatte einen Highsider», erklärte Papa und Teamchef Peter Öttl gegenüber «MSA». Der Junior war da schon andernorts, in der Clinica Mobile. «Beim Röntgen hat sich die Erstdiagnose bestätigt: Philipp hat sich das rechte Handgelenk gebrochen», erzählte der ehemalige GP-Pilot Peter Öttl weiter. «Weil es offenbar keine Rolle spielt, ob das hier oder in Deutschland operiert wird, entschieden wir uns für die

Heimreise. Ein Termin in der Sportklinik Stuttgart ist organisiert.» Philipp Ötts Handgelenk kam gestern Montag (nach Redaktionsschluss) unters Messer. «Wann Philipp wieder Rennen fährt, hängt auch von der OP ab. Erste Tendenz: Die Therapie beginnt in vier Wochen. Aber warten wir mal ab», meinte Öttl senior.

Sein Sohn haderte aber schon tags zuvor in der Qualifikation: Platz 18 war 2016 die schlechteste Position von Philipp Öttl im Kampf um die Startplätze. «Es fühlt sich sehr schwierig zum Fahren an. Ich habe kaum Grip», erklärte er. Trotzdem war der 20-jährige Deutsche zuversichtlich. Einerseits weil er während seiner GP-Karriere auf dem Rundkurs von Le Mans bisher immer Punkte geholt hatte (2015: 10. Platz; 2013/14: jeweils 15.). Andererseits: «Es wird sicher kein Über-Super-Rennen, aber etwas steigern werde ich mich können», meinte er. Seine Le-Mans- und seine GP-Serie endeten. ♦ WHJ/IP

NACHRICHTEN

Saxoprint-Peugeot wird verkauft

Moto3 Das aus dem Racing Team Germany hervorgegangene Saxoprint Peugeot Team, mit dem Peugeot nach über 80 Jahren in den Motorsport zurückgekehrt ist, soll verkauft werden. Da die bisherigen Ergebnisse hinter den Erwartungen blieben und viele Sponsor-Verträge leistungsabhängig geschlossen wurden, wollen die Gesellschafter aussteigen. Derzeit gibt es zwei Interessenten, mit denen Teamchef Terrel Thien verhandelt. Noch vor Mugello soll der Deal über die Bühne gehen. «Mir ist es wichtig, dass alles sauber über die Bühne geht und alle Verpflichtungen gegenüber Peugeot, Saxoprint und den anderen Sponsoren eingehalten werden. Dazu ist es meine erste Priorität, dass ich die beste Möglichkeit für das Team selber finde», sagt Teamchef Terrel Thien. So wie es derzeit aussieht, möchte der neue Besitzer Thien weiter dabei haben. «Mir liegt sehr viel an dem Team, und mir ist es wichtig, dass alle Teammitglieder für das Engagement, das sie für das Projekt aufgebracht und für all das Vertrauen, das sie dem Team gegeben haben, eine gute Zukunft finden. Sie sollen sich auf mein Wort verlassen können.»

Auf der technischen Seite möchte Mahindra, zu dessen Holding Peugeot Motorrad gehört, die Probleme so schnell es geht lösen. Die größte Baustelle ist das Getriebe, eine neue Schalteinheit wurde beim britischen Spezialisten Nova Racing in Auftrag gegeben. Wunder konnten die Piloten auch in Le Mans nicht vollbringen, Alexis Masbou wurde 19., John McPhee 20. ♦ IP

Moto3 Junior-WM

Sieg für Dalla Porta

Wenn ihn der Japaner Kaito Toba auch bis zum Schluss bedrängte, konnte der 18-jährige italienische Husqvarna-Pilot Lorenzo Dalla Porta in Le Mans nicht nur einen Sieg, sondern auch ein perfektes Wochenende feiern, denn er durfte auch die Pole-Position und die schnellste Rennrunde verbuchen. «Es war wirklich mein bisher bestes Rennen in diesem Jahr, ich hoffe, dass ich so weitermachen kann», meinte Dalla Porta.

Der 16-jährige Japaner Kaito Toba aus dem Asia Talent Team, der weiterhin in Japan lebt und für jedes Rennen nach Europa fliegt, versuchte alles, musste sich aber mit dem zweiten Platz zufriedengeben. «Ich habe es in der letzten Kurve

probiert, aber Dalla Porta hat sehr spät gebremst.» Der Deutsche Max Kappler wurde 21.

In der Gesamtwertung führt Leopard-Junior Marco Ramirez mit 58 Punkten vor Dalla Porta (52) und Toba (51). ♦ IP



Husqvarna-Pilot Dalla Porta



Dreikampf: Brad Binder vor Navarro (l.) und Fenati (r.)...



...und als Sieger auf dem Podest



Lokalmatador: Quartararo (P6)

KOMPAKT

Moto3 Romano Fenati kam nach dem tollen zweiten Platz seines jungen Teamkollegen Nicolo Bulega in Jerez teamintern richtig unter Druck. In Le Mans hat er die Kräfteverhältnisse wieder richtiggestellt.

Moto2 Der letzte verbliebene Suter des verletzten Efrén Vázquez wurde in Le Mans von Ex-US-Sport-Bike-Meister Danny Eslick gefahren. Aber der US-Boy kam nicht über den letzten Platz hinaus. ♦ IP

Max Neukirchner musste in der Eifel zurückstecken, hielt seine Titelchancen aber aufrecht



IDM Superbike, Nürburgring

Leichte Beute in der Eifel



Internationale Gesellschaft: Sieger Mathieu Gines (F), Marvin Fritz (D), Jan Halbich (CZ)

Von ANKE WIECZOREK

BMW gegen Yamaha. Mathieu Gines gegen Max Neukirchner. Die Fahrer kamen punktgleich als Spitzenreiter in die Eifel. Am Ende des Tages hatte sich der Franzose einen Vorteil verschafft. Und es gab noch einen weiteren Sieger: Marvin Fritz.

Fritz gewann den ersten Lauf und erfüllte sich damit den innigen Wunsch, mit seinem kleinen Bikerbox-Racing-Team einmal vor der großen MGM-Yamaha-Truppe mit den Werks-

motorrädern ins Ziel gekommen zu sein. Seine Mannschaft war auf dem Nürburgring von vier auf drei Mitarbeiter geschrumpft. Einer blieb wegen des runden Geburtstages seiner Ehefrau zu Hause, wenn auch in ständiger Bereitschaft. Der Datarecording-Spezi stand über den Team-Vierer per Laptop zur Verfügung. Am Montag vor einer Woche, direkt nach dem IDM-Auftakt auf dem Lausitzring, hatte der 23-Jährige noch gezweifelt, ob er überhaupt auf dem Nürburgring fährt. Der Bänderriss in der rechten Schulter, den er im Februar in Valencia erlitten hatte, macht ihm noch zu schaffen.

Doch Fritz biss sich durch. Jetzt ist er nur noch vier Punkte vor Neukirchner und sechs vom Führenden Gines in der Gesamtwertung entfernt.

Gines gewann den zweiten Lauf mit 2,578 Sekunden Vorsprung vor Fritz. Theoretisch hätte so auch der erste enden können, doch da hatte der Franzose einen Frühstart fabriziert und musste seine Strafe mit dem Durchfahren der Boxengasse ableisten. Das warf ihn von der Führung auf P29 zurück, von dem er sich gnadenlos wieder nach vorn kämpfte. Gines staubte immer noch zehn Punkte ab.

Max Neukirchner stand mit der Yamaha YZF-R1M ebenfalls nur einmal auf dem Podest. «Wir waren leichte Beute für die Konkurrenz», zuckte er mit den Schultern. «Zwischen dem ersten zum zweiten Rennen ist die Asphalttemperatur von 30 auf 48 Grad gestiegen. Ich hatte am Hinterrad keinen Grip.» Im von Pirelli zu Dunlop gewechselten Yamaha MGM-Team geht die Testarbeit jetzt richtig los. «Die Dunlop-Reifen halten länger. Wir könnten damit 150 statt der 70 Kilometer Rennstrecke fahren. Aber das brauchen wir nicht. Ein bisschen Extra-Grip in Schräglage wäre dafür gut»,

meint Teamchef Michael Galinski. Weil das Team direkt an der Weiterentwicklung beteiligt ist, nimmt Neukirchner in zwei Wochen in Merival an den Testtagen des Herstellers teil.

Wilbers-BMW ist das zweite Team, das Dunlop fährt. Chef Benny Wilbers denkt: «Vielleicht ist der Reifen besser als der Pirelli, nur bisher verstehen wir die Charakteristik nicht. Niemand wäre auf die Idee gekommen, dass Geometrie und Abstimmung des Motorrads komplett auf den Kopf gestellt werden müssen. Insofern muss ich unseren Fahrer Bastien Mackels in Schutz nehmen.» ♦

IDM Superstock 1000

Grünwald auf Wolke sieben

Zwei Siege machen Luca Grünwald endgültig zum Spitzenreiter. Und das, weil ihm das Team Freudenberg noch eine Chance gab und seinem Ex-Moto3-Fahrer eine 1000er-Yamaha stellte.

Die Karriere von Grünwald stand schon öfter aus Finanzgründen auf der Kippe. In großer Notlage half ihm 2016 sein früheres Team aus der Klemme. Nun revanchiert sich Grünwald. Gleich zu Beginn der beiden Rennen hielt er vorne mit, am Ende des ersten Laufes war einzig Superbiker Marvin Fritz vor ihm. Das spielte wegen der getrennten Wertung keine Rolle. Generell scheinen die Newcomer wie auch Jan Bühn zum Maß der Dinge zu werden. Der aufgestiegene Supersport-600-Meister von 2015 hat bereits drei Podiumsplätze geholt. Obwohl er den Start im ersten



Grünwald lässt es krachen: Vier Rennen, drei Siege

Lauf versiebt. In Gang gekommen ist aber auch Roman Stamm. Der Titelfavorit verbesserte sich in der Eifel um zwei Plätze in der Gesamtwertung. Der dritte Platz nach der durchwachsenen Vorstellung auf der brandneuen Kawasaki war ein Befreiungsschlag für den

Schweizer. «Wenn ich alleine bin, kann ich den Speed fahren wie Grünwald und Danny de Boer. Ich brauche aber noch zu lange, um nach vorne zu kommen. Wenigstens konnte ich den Abstand nach hinten verwalten. Meine Mechaniker haben nach jedem Training das



Wieder da: Stamm

komplette Motorrad umgebaut und bis nachts geschraubt.» Vom Pech verfolgt ist derzeit Österreichs Hoffnung Lukas Trautmann aus dem Team Yamaha MGM: Sturz in Lauf 1. Dabei verbog sich ein Kuppelungsteil, weshalb Trautmann in Lauf 2 vorzeitig aufgab. ♦ AWI

IDM Superbike, Höhepunkte

- 1. Lauf, Start:** Die erste Startreihe mit Gines, Fritz, Halbich kommt perfekt weg, doch Halbich wird in der Mercedes-Kurve weit nach außen getragen.
- 3. Runde:** Gines erhält eine Strafe wegen Frühstarts, die er in Runde 6 mit einer Durchfahrt durch die Boxengasse ableistet. Er rutscht auf P29 ab.
- 8. Runde:** Fritz führt vor Neukirchner, De Boer, Grünwald, Alt, Nekvasil, Bühn.
- 13. Runde:** Grünwald überholt Neukirchner.
- 18. Runde:** Sieg für Newcomer Fritz, Gines P13.
- 2. Lauf, Start:** Fritz rast an Gines vorbei, Halbich P3.
- 3. Runde:** Gines führt, Neukirchner rutscht von P5 langsam nach hinten.
- 5. Runde:** Mackels rollt mit Motorschaden an die Box.
- 18. Runde:** Gines hat sich 2,5 sec abgesetzt und siegt vor Fritz und Halbich, der seinen ersten Podiumsplatz in der IDM Superbike einfährt.

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Nürburgring Kurz (D): 06.–08. Mai 2016, 2. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 3,618 km.

Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 18 Runden, 39 Fahrer gestartet, 33 gewertet.
Superbike: 1. Marvin Fritz (D/Yamaha), in 26:02,496 (= 150,04); 2. Max Neukirchner (D/Yamaha) +3,813 sec; 3. Florian Alt (D/Yamaha) +9,727; 4. Jan Halbich (CZ/Honda) +13,400; 5. Bastien Mackels (B/BMW) +22,006; 6. Mathieu Gines (F/BMW) +26,477; 7. Nigel Walraven (NL/Honda) +45,281; 8. Gian Mertens (NL/Yamaha) +51,137
Superstock 1000: 1. Luca Grünwald (D/Yamaha), in 26:04,493 min (= 150,82 km/h); 2. Danny de Boer (NL/Yamaha) +2,496 sec; 3. Jan Böhn (D/BMW) +4,707; 4. Marco Nekvasil (A/BMW) +5,375; 5. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +16,727; 6. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki) +20,959; 7. Lucy Glöckner (D/BMW) +21,734; 8. Bryan Leu (F/Yamaha) +27,362
 Schnellste Runde: Mathieu Gines (F/BMW), in 1:25,779 min
 2. Lauf: 18 Runden, 38 Fahrer gestartet, 32 gewertet.
Superbike: 1. Mathieu Gines (F/BMW), in 25:54,415 min (= 152,48 km/h); 2. Marvin Fritz (D/Yamaha) +2,578 sec; 3. Jan Halbich (CZ/Honda) +7,447; 4. Max Neukirchner (D/Yamaha) +3,647; 5. Florian Alt (D/Yamaha) +23,992; 6. Nigel Walraven (NL/Honda) +58,667; 7. Christian Nobel (D/Kawasaki) +1:07,273; 8. Gian Mertens (NL/Yamaha) +1:11,518
Superstock 1000: 1. Luca Grünwald (D/Yamaha), in 26:04,185 min; 2. Danny de Boer (NL/Yamaha) +0,102 sec; 3. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +5,612; 4. Jan Böhn (D/BMW) +9,119; 5. Marco Nekvasil (A/BMW) +10,254; 6. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW) +13,288; 7. Lucy Glöckner (D/BMW) +15,706; 8. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki) +20,736
 Schnellste Runde: Mathieu Gines (F/BMW), in 1:25,869 min

Stand Superbike (nach 2 von 16 Läufen): 1. Gines, 80 Punkte; 2. Neukirchner 78; 3. Fritz 74; 4. Alt 56; 5. Halbich 51; 6. Kasberger 33; 7. Mackels 27; 8. Sikora 20
Stand Superstock 1000 (nach 2 von 16 Läufen): 1. Grünwald 95; 2. De Boer 85; 3. Nekvasil 56; 4. Böhn 49; 5. Stamm 45; 6. Kerschbaumer 40; 7. Vincon 29; 8. Trautmann 26

Superstock 600

1. Lauf: 16 Runden, 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet.
 1. Maurice Ullrich (D/Yamaha), in 24:00,356 min (= 144,68); 2. Christian Stange (D/Kawasaki) +0,131 sec; 3. Jonas Geitner (D/Kawasaki) +1,114; 4. Janusch Prokop (D/Kawasaki) +9,609; 5. Rafael Neuner (D/MV Agusta) +9,646; 6. Sebastian Zielinski (D/Yamaha) +11,282; 7. Lesly ten Tusscher (NL/Suzuki) +21,516; 8. Bryan Schouten (NL/Yamaha) +27,416; 9. Alen Györfi (HU/Yamaha) +31,612; 10. Marc Buchner (D/Yamaha) +32,193
 Schnellste Runde: Bryan Schouten (NL/Yamaha), in 1:29,091 min
 2. Lauf: 16 Runden, 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet.
 1. Bryan Schouten (NL/Yamaha), in 23:51,141 min (= 145,61); 2. Maurice Ullrich (D/Yamaha) +2,800; 3. Christian Stange (D/Kawasaki) +5,721; 4. Jonas Geitner (D/Kawasaki) +5,913; 5. Janusch Prokop (D/Kawasaki) +11,473; 6. Sebastian Zielinski (D/Yamaha) +11,712; 7. Rafael Neuner (D/MV Agusta) +12,260; 8. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki) +31,534; 9. Braeden Ort (CAN/Honda) +33,416; 10. Alen Györfi (HU/Yamaha) +33,579
 Schnellste Runde: Bryan Schouten (NL/Yamaha), in 1:28,952 min
Stand (nach 4 von 16 Läufen): 1. Ullrich 81 Punkte; 2. Stange 81; 3. Schouten 59; 4. Geitner 55; 5. Zielinski 39; 6. Buchner 37; 7. Lauslehto 34; 8. Neuner 34; 9. Prokop 32

IDM Supermono

14 Runden, 31 Fahrer gestartet, 25 gewertet.
 1. Jerry van de Bunt (NL/Rotax), in 22:32,036 min (= 134,86 km/h); 2. Lukas Wimmer (D/HRK) +2,740; 3. Josef Frauenschuh (AUT/KTM) +9,100; 4. Arie Vos (NL/KTM) +10,252; 5. David Legalle (F/BMW) +10,452; 6. Ezequiel Iturriz (ARG/HRK) +10,515; 7. Robert Scholman (NL/KTM) +44,898; 8. Nick Weidemann (D/HRK) +50,448; 9. Frank Brüntrup (D/HRK) +51,900; 10. Ryan van de Lagemaat (NL/KTM) +52,409; 11. Allard Kerkhoven (NL/KTM) +52,702; 12. Michael Verbrugghe (BEL/KTM) +1:01,286; 13. Joep Overbeek (NL/KTM) +1:07,828; 14. Johan Flamman (D/HRK) +1:08,712
 Nächster Lauf: 18.–19. Juni, Zolder (NL)
 Internet: www.superbike-idm.de

IDM Sidecar

17 Runden, 19 Gespanne gestartet, 16 gewertet.
 1. Schlosser/Hofer (CH/LCR-Suzuki), in 26:18,990 min (= 140,22 km/h); 2. Streuer/Koerts (NL/LCR-Suzuki) +20,378; 3. Roscher/Burkhard (D/LCR-BMW); 4. Rutz/Fries (D/LCR-Yamaha) +55,421; 5. Gallros/Daalhuizen (S/LCR-Suzuki) +1:13,120; 6. Pichler/Wechselberger (AUT/RSR-Suzuki); 7. Endevelde/Remmé (NL/Kawasaki) +1:22,798
 Stand (nach 2 von 8 Läufen): 1. Streuer 50; 2. Roscher 49; 3. Schlosser 38; 4. Rutz 36
 Nächster Lauf: 14.–15. Mai, Most (CZ) Internet: www.ig-gespannrennen.de

KLASSIK TROPHY / Resultate

Nürburgring Kurz (D): 12 Runden à 3,618 km; 32 Fahrer gestartet, 25 gewertet.
 1. Timo Schönhals (D), in 19:32,719 min; 2. Peter Ammann (D) +11,288 sec; 3. Harry Fath (D) +11,417; 4. Manfred Fischer (D) +38,259; 5. Uwe Zimmermann (D) +57,633; 6. Andreas Braun (D) +1:00,243; 7. Michael Burkard (D) +1:10,343; 8. Franz Braun (D) +1:13,870; 9. Boris Deißler (D) +1:30,317; 10. Franz Streicher (D) +1:33,477; 11. Jennifer Köthler (D) +1:11Rdn; 12. Kjell Landgren (S) +3,607; 13. Swen Hoffmann (D) +10,082; 14. Hubert Schulze-Welberg (D) +14,722; 15. Timo Faust (D) +19,603
 Nächster Lauf: 5. Juni, Walldürn (D)
 Internet: www.klassik-motorsport.com

IDM Superstock 600

Jung, jünger, Ullrich



Der Titelkampf läuft über Schouten, Geitner, Ullrich und Stange

«Wenn ich viermal gewinne, habe ich meine Nullrunde wieder bereinigt», meinte der in der Lausitz disqualifizierte Niederländer Bryan Schouten. Der Plan lief gut an, zumindest bis zur siebten Runde, dann rutschte er in Führung liegend aus. Als Zwölfter kehrte er zurück. Um die Führung kämpften bald Christian Stange und Jonas Geitner. Das war ein Highlight, denn zwei Kawasakis an der Spitze sieht man höchst selten. In der letzten Runde schlug jedoch Maurice Ullrich, der Yamaha-Cup-Zweite von 2015, auf den letzten Metern der Start-Ziel-Linie zu und schnappte sich den Sieg. «Ich hatte nicht viele Chancen, denn im Hatzenbach rennen die Kawas wie irre.» Ullrich ist das Küken der

Klasse, aber: «Ich komme sehr gut zurecht. Im Yamaha-Cup war das Niveau sehr hoch. Das war die beste Schule, die ich je hatte. Mit 14 Jahren bin ich dort rein und mit 16 raus.» Im zweiten Lauf ist Schouten wieder mit von der Partie im Quartett ganz vorne, hinter dem eine Lücke klafft. Der Holländer gewinnt das Rennen und ist schon wieder Gesamt-Dritter. Ganz unverhofft kam auch Tatu Lauslehto auf der Mayer-Suzuki wieder zum Einsatz. Der ohnehin angeschlagene Australier Kane Burns, dessen Manager (der Vater von MotoGP-Star Casey Stoner) vor Ort war, stürzte im ersten Lauf. Lauslehto sprang nach lediglich fünf Warm-up-Runden im zweiten ein und wurde Achter. ♦ AWI

YAMAHA-R6-DUNLOP-CUP / Resultate

Nürburgring Kurz (D): 14 Runden à 3,618 km; 33 Fahrer gestartet, 29 gewertet.
 1. Marc Zellhöfer (D), in 21:34,211 min; 2. Patryk Kosiniak (PL) +0,016 sec; 3. Timo Kugler (D) +4,990; 4. Daniel Rubin (D) +5,227; 5. Andreas Klambauer (A) +6,068; 6. Dennis Stelzer (D) +9,093; 7. Leon Langstädtler (D) +12,395; 8. Christof Höfer (D) +17,296; 9. Jan Mohr (A) +24,569; 10. Jan Viehmann (D) +25,297
 Punktestand nach 2 von 8 Läufen: 1. Kosiniak, 45 Punkte; 2. Zellhöfer 35; 3. Klambauer 31; 4. Rubin 26; 5. Höfer 24; 6. Kugler 22; 7. Stelzer 19; 8. Thurmayer 14; 9. Mohr 10; 10. Langstädtler 9
 Nächster Lauf: 03.–05. Juni Lausitzring DTM) Internet: www.yamaha-cup.de

IDM Sidecar

Weltmeister führen

Im Sprintrennen hielt sich ihr Vorsprung noch in Grenzen, doch im Hauptlauf über 17 Runden war das WM-Gespann mit Markus Schlosser/Thomas Hofer dann doch wieder eine Welt für sich. Mit 20 Sekunden Vorsprung siegten die Schweizer, denen im Freien Training noch der Motorblock gerissen war. Mike Roscher, der auf dem Lausitzring mit Anna Burkard gewonnen hatte, liegt der Nürburgring im ersten Sektor überhaupt nicht, und am Start spielte die Kupplung verrückt. «Zusätzlichen Ballast müssen wir hier auch noch mitschleppen.» Ausbeute war ein dritter Platz. Den beiden heizt im Titelkampf

jetzt auch noch das aktuelle Weltmeisterduo Bennie Streuer/Geert Koerts ein, das einen Punkt mehr hat. Die Niederländer sagten am Sonntag, dass sie neben der WM-Titelverteidigung auch nach der IDM-Krone greifen wollen, während Schlosser/Hofer die IDM zu Trainingszwecken nutzen. ♦ AWI



Volles Haus bei den Sidecars

NACHRICHTEN

Holzhauser wünscht sich Honda-Update

IDM Superbike Spätestens jetzt haben viele Teamchefs ein Auge auf Jan Halbich vom Team Holzhauser Racing Promotion geworfen. Der 22-jährige Tscheche wurde auf der unterlegenen Honda Dritter. Das Motorrad verfügt lediglich über die 2800 Euro teure Kit-Elektronik statt einer Version für um die 30000 Euro, wie sie bei BMW eingesetzt wird. Teamchef Jens Holzhauser hofft vor der Erscheinung der neuen Honda, über deren Auftritt im Sommer spekuliert wird, noch auf ein Update für Halbichs Modell. Halbich unterbot auf dem Nürburgring mit einer Rundenzeit von 1:25,936 min den bisher von Karl Muggeridge gehaltenen teaminternen Rundenrekord.

Deadline fürs vierte Quartal festgelegt

Superbike IDM Die Saison 2016 und damit das vierte Jahr in Folge bringt Promoter MotorEvents noch zu Ende. Um nicht tiefer in die roten Zahlen zu kommen, wurde der Livestream gestrichen. Mit 180000 Euro war er der größte Marketing-Posten. Es gab günstigere Angebote. Ob MotorEvents weitermacht, entscheidet sich im vierten Quartal 2016. «Wir sind am Schauen, wie sich die Serie verändern kann. Die Industriepartner haben konkrete Vorstellungen.» ♦ AWI

KOMPAKT

»» IDM Superstock 1000 Lucy Glöckner wollte bei maximal drei Veranstaltungen als Gastfahrerin antreten, doch Teamchef Stefan Schmidt hat sie permanent eingeschrieben. Das war billiger.
 »» IDM Superstock 600 Nach zwei Veranstaltungen geht die Klasse bis zum 8. Juli schon in die Sommerpause. Die Superbike/Superstock-1000-Klasse gastiert das nächste Mal ab dem 3. Juni im Rahmen der DTM auf dem Lausitzring.
 »» IDM Sidecar Insgesamt 22 Gespanne traten an. Wie auf dem Nürburgring fahren demnächst auch in Zolder und Assen viele Niederländer mit, die gleichzeitig ihre Landesmeisterschaft austragen und separat gewertet werden. ♦ AWI

Motocross-SM

Freidig und der Meilenstein

Von WERNER J. HALLER

Der Schweizer Motocross-Fahrer Loris Freidig hat in seinem Land Geschichte geschrieben – obwohl der Berner erst 17-jährig ist. Er hat einen Vertrag mit Motorradhersteller Husqvarna, genießt die Unterstützung der Schweizer Offroad-Legende Philippe Dupasquier – aber vor allem ist er «olympisch».

Bescheiden wirkt er, fast leise spricht er beim Interview mit MSA. Loris Freidig sieht man den wilden Kerl auf einer Motocross-Maschine auf den ersten Blick nicht an. Dabei dürfte er sich auf seine noch junge Motorsport-Karriere durchaus etwas einbilden. Der Leistungsausweis des 17-jährigen Schweizer ist zwar noch dürftig. Trotzdem investiert man in seiner Heimat in die Zukunft des Nachwuchsfahrers.

In diesem Jahr ist Freidig in der höchsten nationalen Motocross-Klasse, der sogenannten Inter MX2, angekommen. Und wie, möchte man fast sagen. Mit einem Vertrag von Hersteller Husqvarna in der Tasche: «Im Kopf findet schon ein Umschwung statt, immerhin ist Husqvarna aus dem Hause KTM und damit die Nummer 1 auf dem Offroad-Markt. Das Motorrad ist super, die Einstellungen stimmen», schwärmt Loris Freidig. Sich was abgeschaut hat er auch von Philippe Dupasquier, dem zigfachen Schweizer Meister (auch in der Supermoto) und WM-erprobten Ex-Profirennfahrer. «Er hat mir zu Husqvarna geraten, und er hat mir auch erklärt, dass es besser sei, wenn ich in meinem ersten Jahr in der höchsten SM-Klasse einfach für eine Equipe fahre – und noch nicht für das Schweizer Nationalteam. Ja, von Philippe habe ich schon das eine oder andere Mal profitiert», erklärt Freidig, hält aber fest, dass Dupasquier nicht etwa sein persönlicher Motocross-Coach sei. «Es sind kleine, aber feine Sachen, die er mir erklärt. Er ist sozusagen das i-Punktchen bei meinem Aufstieg. Philippe erklärt mir Trainingseinheiten, aber auch, wie ich mich erholen soll.»

Wie ein Ritterschlag

Den größten Sprung in seiner noch jungen Motocross-Karriere machte Loris Freidig aber letzten Sommer: Er ist der erste Schweizer Motorsportler, der vom Nationalen Olympischen Verband Swiss Olympics unterstützt wird. Gefördert wird er



Will hoch hinaus: Der 17-jährige Freidig fährt seit diesem Jahr in der höchsten Klasse der Motocross-SM

nach diesem «Ritterschlag» aber nicht finanziell («Ich habe mein Saisonbudget nicht ausgerechnet, es bewegt sich aber bei rund 50000 Schweizer Franken»). Der Teenager darf dank des Okays von Swiss Olympic eine sogenannte Sportlehre zum Kaufmann machen. Statt der üblichen drei Jahre lernt er

vier Jahre im Betrieb und in der Berufsschule. Das tut er wochentags zu 70 Prozent, die übrigen 30 büffelt er quasi für seine Motocross-Karriere, spricht: Loris Freidig trainiert mehrmals unter der Woche auf und neben der Rennpiste, bevor er am Wochenende meist irgendwo im In- oder auch im Ausland, bei-

spielsweise sporadisch in Deutschland beim ADAC MX Masters oder bei der Motocross-EM, Rennen fährt. «Als ich dem zuständigen Schulleiter beim Bewerbungsgespräch für diese Sportlehre erklärte, wie mein Motocross-Alltag mit Trainings und Rennen aussieht, hat der nur gestaunt und gesagt: Hoppla, du tust ja mehr für deine Sportkarriere als vergleichsweise ein Fußballer!»

Motocross fasziniert Freidig auf mehreren Ebenen: «Du brauchst technisches Verständnis, du musst fit sein – auch im Kopf, es braucht Mut, und ja klar, die Geschwindigkeit gefällt mir auch.»

Das Benzin im Blut ist vererbt

Nachdem er schon als Knirps motorisiert um die Hausecken getuckert war, fuhr Freidig sechsjährig seine ersten Rennen. «Meine Motorsport-Karriere lag auf der Hand», sagt er mit einem Lächeln: «Mein Vater Heinz war mehrmals Enduro-Schweizermeister. Das Benzin im Blut ist also quasi vererbt.»

Vorbild ist aber ein anderer: Der zehnfache Motocross-Rekordweltmeister Stefan Everts aus Belgien. «Dem habe ich auch schon genauer über die Schulter schauen dürfen, als ich zweimal bei ihm in einem Trainingscamp war. Everts ist in jeder Hinsicht ein Vorbild, sei es vom Fahren her, sei es von der Einstellung her, sei es von der Fitness her.» Da, wo Everts war, möchte Loris Freidig auch mal hin – wenigstens ansatzweise: «Ich will mal in der Motocross-WM dabei sein.»

Na also, klingt zum Schluss des Interviews mit MSA schon mehr nach Kampfansage. ♦



Hat gut lachen: Freidigs Karriere erhält viel Unterstützung

KOMMENTAR

Motorsportler bleiben unterschätzte Sportler

Von WERNER J. HALLER

Endlich hat in der Schweiz ein «normaler» nationaler Sportverband gemerkt, dass Motorsport mehr ist als Gas geben und Bremsen! Die Fitness eines Motorsportlers wird meist gewaltig unterschätzt – von der psychischen Belastung wollen wir erst gar nicht reden. Trotz der Unterstützung eines Motorsport-Talents durch «Swiss Olym-

pic» wird sich nichts ändern. Das Verhältnis der Schweiz zum Motorsport bleibt angespannt. Das ewige Hickhack um das Verbot von Rundstreckenrennen seit der Le-Mans-Katastrophe 1955 sagt alles. Schweizer Motorsport-Talente haben im Ausland bessere Chancen. Selbst aktuelle Schweizer Renn-Asse und Ex-Weltmeister wie Marcel Fässler oder Tom Lüthi können davon ein Lied singen.



NACHRICHTEN

Smolinski-Team verpasst Podium

Speedway Best Pairs Das polnische Fogo-Power-Team mit Bartosz Zmarzlik (16+1 Punkte) und Piotr Pawlicki (7) gewann am Donnerstag im Finallauf das zweite Rennen des Best Pairs Cups in Landshut vor Nice Racing mit Antonio Lindbäck (12)/Grigorij Laguta (11). Martin Smolinskis Team Trans MF Pro Race verfehlte das Podium um nur einen Punkt. Der Landshuter erkämpfte zwölf Punkte, während Partner Nicki Pedersen (dreimal Letzter) völlig enttäuschte. Das rein deutsche City-Team (Kai Huckenbeck 9, Tobias Kroner 1, Tobias Busch 0) wurde Letzter.

Erik Riss dominiert Klassiker Herxheim

Langbahn Vizeweltmeister Erik Riss gewann vor 14500 Zuschauern in Herxheim den Vatertagsklassiker ohne Punktverlust überlegen. Der Briten Richard Hall wurde Zweiter; der Franzose Mathieu Tresarrieu mit wiederum deutlichem Abstand Dritter. Michael Härtel (7.) verpatzte als bester Deutscher zweimal den Start. Weltmeister Jan-nick de Jong hatte im Finale einen Plattfuß. Bei den Gespannen siegten die Niederländer Matthijssen/Mollema überlegen vor Hundsrucker/Günthör und Brandhofer/Zapf.

Senior Diener gewinnt Lüdinghausen

Langbahn Der 56-jährige Bernd Diener konnte an Christi Himmelfahrt auf der Grasbahn in Lüdinghausen seinen sechsten Tagessieg landen. Zweiter wurde der Niederländer Dirk Fabrik vor dem Deutschen Meister Jörg Tebbe. Vor 6000 Zuschauern gewannen Venus/Heiss die Gespannklasse vor Detz/Auwema (NL) und Harvey/Hogg (GB).

Polen entscheiden «Wofa-Pokal»

Speedway Die Polen Sebastian Ulamek und Grzegorz Walasek machten den Wofa-Pokal an Christi Himmelfahrt in Wolfslake unter sich aus. Ulamek gewann erst im Stechen. Dritter mit zwei Punkten Rückstand wurde der Däne Mads Korneliusen vor dem besten Deutschen Matthias Schultz (beide zwölf Punkte). ♦ TS

Motocross GP Teutschenthal

Die Lektion des Altmeisters



Start zum Zweiten MXGP-Lauf: Doppelsieger Toni Cairoli mit der 222, die 12 gehört Max Nagl.

Von ALEX HODGKINSON

Multi-Champion Toni Cairoli meldete sich in Teutschenthal mit zwei MXGP-WM-Laufsiegen in den WM-Kampf zurück, aber der neue WM-Leader heißt Tim Gajser. Der kranke Max Nagl verpasste das Podest knapp.

«Die Schultermuskeln, die ich im letzten Jahr schwer verletzt habe, wachsen nicht mehr vollständig zusammen, und ich habe weiterhin Probleme, den Lenker richtig festzuhalten. Aber ich habe mein Selbstvertrauen dennoch nie verloren», sagte Toni Cairoli nach seinen beiden Laufsiegen in Teutschenthal zufrieden. «Wir haben in der Vorwoche neue Motoren- und Fahrwerkteile aus dem KTM-Werk getestet, und mein Bike ist dadurch noch besser geworden. Diese Woche ste-

hen vor meinem Heim-GP in Arco weitere Tests an.»

Respekt vor dem Altmeister

Der 30-jährige Cairoli gewann die Starts in beiden WM-Läufen und wehrte erfolgreich alle Angriffe der Konkurrenz ab. Der neue WM-Leader Tim Gajser stürzte im zweiten Lauf, als er versuchte, das Tempo des Altmeisters mitzugehen. Der slowenische Teenager hatte bereits im ersten Lauf den Kürzeren gezogen, obwohl er schon zweimal an dem Sizilianer vorbeigekommen war: «Ich bin glücklich über die rote Nummerntafel des WM-Führenden, aber ich ziehe meinen Hut vor Cairoli. Ich war zweimal vorbei, und er hat zweimal gekontert; und er hat mich so nervös gemacht, dass ich ihn am Schluss ziehen lassen musste», erzählte Gajser.

Die WM-Führung verdankt der Honda-Teenager einem

hektischen ersten Lauf von Romain Febvre. Der Weltmeister war sich schon vor dem ersten Lauf mit seinem Yamaha-Teamkollegen Jeremy van Horebeek wegen der Startplatzwahl in die Haare geraten.

Die beiden Yamaha-Piloten kamen sich in der Startrunde bedrohlich nahe, und der Franzose ging zu Boden. Weiter als Rang 10 schaffte er es bei seiner Aufholjagd nicht mehr. Mit Platz 3 hinter Evgeny Bobryshev im zweiten Rennen konnte er den Verlust in Grenzen halten, er liegt aber jetzt in der WM-Tabelle acht Punkte hinter Gajser zurück und nur noch 28 Punkte vor Cairoli.

Nagl trotz Grippe stark

Max Nagl büßte ein paar Zähler ein, aber die Leistung des Deutschen vor seinem Heimpublikum war bemerkenswert: «Ich leide an einer grippalen Infek-

tion und habe nicht die volle Energie. Während der Qualifikation habe ich mich geschont, und dank zwei guten Starts konnte ich zwei gute Ergebnisse fahren. Doch nach 15 Minuten im zweiten Lauf war ich fertig.»

MX2: Herlings unter Druck

Schon im MX2-Pflichttraining stand Jeffrey Herlings unter Druck, denn der Niederländer versuchte mehrmals vergeblich, die Zeiten von Jeremy Seewer zu egalisieren. Der WM-Führende erklärte: «Ich war krank, zudem ist Teutschenthal keine meiner Lieblingsstrecken. Obwohl ich bis jetzt alle WM-Läufe gewonnen habe, strebe ich nicht nach der perfekten Saison. Mein Ziel ist der WM-Titel, egal wie viele GP ich gewinne.»

Nach dem Sieg im ersten Lauf mit 14 Sekunden Vorsprung war für Herlings die Welt noch in Ordnung, aber der zweite Lauf

verlangte ihm alles ab, wie er zugab: «Ferrandis hat mir nach dem Start die Vorfahrt genommen, das war aber korrekt. Aber in der Startrunde ist mir Seewer nach einem Dreifachsprung vor das Rad gefahren. Wann er das nochmals macht, springe ich ihm im Nacken!»

Herlings Attacke auf Seewer

Der Schweizer hatte Herlings 30 Minuten lang mit cleverer Spurenwahl und viel Einsatz im Schach gehalten. Seewer konterte Herlings verbalen Angriff bei der Pressekonferenz betont ruhig: «Ich denke nicht, dass ich etwas falsch gemacht habe. Ich war vorne und habe meine Spur verteidigt.»

Henry Jacobi erkämpfte die Plätze 12 und 17: «Das Team hat im Frühjahr in Italien getestet. Für Lettland hatten wir kein gutes Set-up, aber hier konnte ich angreifen und Spaß haben.»



MX2: Jeffrey Herlings (hier vor Ferrandis und Jonass) dominierte nur im ersten Lauf klar



Jeremy Seewer setzte Herlings in Lauf 2 mächtig unter Druck

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / Resultate MXGP

Teutschenthal (D): 8. Mai 2016, 7. WM-Lauf, Wetter: schön/trocken.

1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 19 Runden à 1,540 km (= 29,260 km).
 1. Antonio Cairoli (I/KTM), 19 Runden in 35:21,882 min (= 49,643 km/h)
 2. Tim Gajser (SLO/Honda), 4,991 sec zurück
 3. Max Nagl (D/Husqvarna), 12,252 sec zurück
 4. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 5. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 6. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 7. Ben Townley (NZ/Suzuki); 8. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 9. Shaun Simpson (GB/KTM); 10. Romain Febvre (F/Yamaha); 11. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 12. Grégory Aranda (F/Yamaha); 13. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 14. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 15. Tanel Loek (EST/KTM); 16. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 17. Milko Potisek (F/Yamaha); 18. José Butron (E/KTM); 19. Alessandro Lupino (I/Honda); 20. Steven Lenoir (F/Honda); 21. Dennis Ulrich (D/KTM); 22. Kevin Fors (B/Honda); 23. Arminas Jasikonis (LT/Kawasaki); 24. Angus Heidecke (D/KTM)
 Schnellste Runde: Tim Gajser (SLO/Honda), in 1:47,686 min (= 51,483 km/h)

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 18 Runden à 1,540 km (= 27,720 km).
 1. Antonio Cairoli (I/KTM), 18 Runden in 33:52,905 min (= 49,088 km/h)
 2. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda), 2,783 sec zurück
 3. Romain Febvre (F/Yamaha), 3,349 sec zurück
 4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 6. Max Nagl (D/Husqvarna); 7. Ben Townley (NZ/Suzuki); 8. Shaun Simpson (GB/KTM); 9. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 10. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 11. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 12. Jake Nicholls (GB/Husqvarna); 13. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 14. José Butron (E/KTM); 15. Tanel Loek (EST/KTM); 16. Milko Potisek (F/Yamaha); 17. Kei Yamamoto (J/Honda); 18. Arminas Jasikonis (LT/Kawasaki); 19. Angus Heidecke (D/KTM); 20. Dennis Ulrich (D/KTM); 21. David Philippaerts (I/Yamaha); 22. Toms Macuks (LV/Kawasaki)
 Schnellste Runde: Antonio Cairoli (I/KTM), in 1:48,546 min (= 51,075 km/h)
 Nächstes Rennen: 15. Mai 2016, Pietramurata/I
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP	
1. Gajser	299
2. Febvre	291
3. Cairoli	263
4. Nagl (D)	238
5. Bobryshev	232
6. Van Horebeek	215
7. Strijbos	169
8. Simpson	168
9. Guillod (CH)	139
10. Coldenhoff	136

30. Heidecke (D)	5
35. Ulrich (D)	1

WM-Stand Hersteller MXGP	
1. Honda	305
2. Yamaha	298
3. KTM	270
4. Husqvarna	249
5. Suzuki	192
6. Kawasaki	154

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / Resultate MX2

Teutschenthal (D): 8. Mai 2016, 7. WM-Lauf, Wetter: schön/trocken.

1. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 18 Runden à 1,540 km = 27,720 km.
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 18 Runden in 34:21,787 min (= 48,845 km/h)
 2. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 14,877 sec zurück
 3. Max Anstie (GB/Husqvarna), 21,575 sec zurück
 4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Pauls Jonass (LV/KTM); 6. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha); 7. Benoît Paturel (F/Yamaha); 8. Brent Van Doninck (B/Yamaha); 9. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki); 10. Brian Rogers (NL/KTM); 11. Calvin Vlaanderen (NL/KTM); 12. Henry Jacobi (D/Honda); 13. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 14. Giuseppe Tropepe (I/Husqvarna); 15. David Herbreteau (F/Honda); 16. Iker Larranaga (E/KTM); 17. Michele Cervellini (I/Honda); 18. Jorge Zarazoga (E/Honda); 19. Adam Sterry (GB/KTM); 20. Samuele Bernadini (I/KTM); 21. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 22. Simone Zecchina (I/Yamaha); – ferner: 32. Christopher Valente (CH/KTM)
 Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:49,364 min (= 50,693 km/h)

2. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet; 18 Runden à 1,540 km = 27,720 km.
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 18 Runden in 34:26,873 min (= 48,282 km/h)
 2. Jeremy Seewer (CH/Suzuki), 2,365 sec zurück
 3. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 19,820 sec zurück
 4. Benoît Paturel (F/Yamaha); 5. Max Anstie (GB/Husqvarna); 6. Samuele Bernadini (I/KTM); 7. Brent Van Doninck (B/Yamaha); 8. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki); 9. Brian Rogers (NL/KTM); 10. Robert Justs (LV/KTM); 11. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 12. Pauls Jonass (LV/KTM); 13. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha); 14. David Herbreteau (F/Honda); 15. Jorge Zarazoga (E/Honda); 16. James Dunn (GB/Husqvarna); 17. Henry Jacobi (D/Honda); 18. Alvin Östlund (S/Yamaha); 19. Simone Zecchina (I/Yamaha); 20. Freek van der Vlist (NL/Kawasaki); 1. Runde zurück; 21. Lars van Berkel (NL/Husqvarna); 22. Adam Sterry (GB/KTM); – ferner: 30. Christopher Valente (CH/KTM)
 Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:49,956 min (= 50,420 km/h)
 Nächstes Rennen: 15. Mai 2016, Pietramurata/I
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2

1. Herlings	350
2. Seewer (CH)	270
3. Jonass	218
4. Tonkov	186
5. Paturel	186
6. Petrov	183
7. Anstie	162
8. Brylyakov	157
18. Jacobi (D)	55
27. Valente (CH)	20

WM-Stand Hersteller MX2

1. KTM	350
2. Suzuki	270
3. Kawasaki	244
4. Yamaha	243
5. Husqvarna	218
6. TM	149
7. Honda	132

NACHRICHTEN

Ferrandis fährt 2017 US-Supercross

MX2-WM Dylan Ferrandis wird 2017 in der amerikanischen 250-ccm-Supercross-Serie für das Star-Yamaha-Team fahren. Vor zwei Jahren hatte der Franzose bereits einen Vorvertrag mit Kawasaki ausgehandelt, wobei vorgesehen war, dass er dem Westschweizer Arnaud Tonus in das offizielle Kawasaki-USA-Team von Pro-Circuit folgen sollte. Doch zuerst sollte er 2015/2016 in der MX2-WM für die Grünen um den WM-Titel fahren. Doch diverse Verletzungen haben seine Titelambitionen in den beiden Jahren zunichte gemacht. Inzwischen ist die Spannung im Team derart gereizt, dass der 21-Jährige zum Saisonende gekündigt hat.

Kai Huckenbeck im WM-Halbfinale

Speedway-WM In Terenzano qualifizierte sich am Samstagabend Kai Huckenbeck als erster Deutscher für ein Semifinale der GP-Qualifikation 2017. Der Werlter wurde nach siegreichem Stechen gegen Jurica Pavlic mit neun Punkten Siebter, obwohl er in Heat 13 stürzte. René Deddens schied als Elfter aus. Sieger wurde Piotr Pawlicki (PL) vor Kim Nilsson (S) und Michael Jepsen Jensen (DK). In Slangerup/DK setzte sich Bartosz Zmarzlik (PL) vor Mikkel Bech Jensen (DK) und Timo Lahti (FIN) durch. Im britischen King's Lynn siegte der Schwede Fredrik Lindgren vor dem im Stechen erfolgreichen Krzysztof Kasprzak (PL) und Kenneth Bjerre (DK). In Abensberg am Pfingstmontag (16. Mai) greifen Martin Smolinski, Kevin Wölbert und Daniel Gappmeier (A) ein.

Alle Deutschsprachigen in Mureck raus

Speedway-EM Beim zweiten Semifinale der Speedway-Europameisterschaft am letzten Donnerstag in Mureck/A triumphierten die Dänen Michael Jepsen Jensen (ungeschlagener Sieger) und Hans Andersen. Krzysztof Kasprzak wurde Dritter vor dem Italiener Covatti, der den Tschechen Suchanek auf den Reserveplatz boxte. Die Deutschsprachigen hatten das Nachsehen: Fritz Wallner, Kevin Wölbert, Daniel Gappmeier und René Deddens schieden auf den Plätzen 7, 9, 13 und 14 aus. ♦ AH/TS/AD

Supercross-WM Las Vegas

Trotz Ausfall Vize-Champion

Supercross-Weltmeister Ryan Dungey (KTM) bestätigte seine Dominanz beim Endlauf in Las Vegas mit dem neunten Saisonsieg. Ken Roczen (Suzuki) wurde trotz eines Ausfalls Vizechampion.

Heftiger Regen am späten Nachmittag hatte die Strecke in der Wüstenstadt Las Vegas in ein Schlammbad verwandelt.

Doch der bereits als Weltmeister feststehende Ryan Dungey blieb ruhig und gewann bereits seinen Vorlauf überlegen.

Obwohl sein Vizemeister-Titel ebenfalls gesichert war, wollte Ken Roczen mit einem dritten Sieg in Folge ein Zeichen für die bevorstehende Freiluftsaison setzen. Der Thüringer jagte den führenden KTM-Piloten, und in der fünften Runde sprin-

tete er im Waschbrett an Dungey vorbei. Doch wenige Sekunden später stürzte er nach einem Sprung. Dungey kam auch zu Fall, konnte aber sofort weiterfahren. Roczens Suzuki war stark beschädigt, er musste aufgeben.

Dungey siegte elf Sekunden vor Husqvarnas Jason Anderson, dem drittplatzierten Eli Tomac fehlten im Ziel bereits 35

Sekunden auf den alten und neuen Meister. Nur drei weitere Fahrer blieben in der gleichen Runde des auf 16 Runden verkürzten Finales.

In der 250-ccm-Klasse konnte Cooper Webb (Yamaha) den Westküsten-Titel knapp vor Joey Savatgy (Kawasaki) verteidigen. James Stewarts jüngerer Bruder Malcolm (Honda) gewann den Ostküsten-Titel. ♦ AH

SUPERCROSS-WM / Resultate

Las Vegas (USA): 7. Mai 2016, 17. WM-Lauf.
 Finale: 1. Ryan Dungey, KTM; 2. Jason Anderson, Husqvarna; 3. Eli Tomac, Kawasaki (alle USA); 4. Chad Reed (AUS), Yamaha; 5. Blake Baggett, Suzuki; 6. Broc Tickle, Suzuki; 7. Justin Brayton, KTM; 8. Trey Canard, Honda; 9. Cole Seely, Honda; 10. Justin Barcia, Yamaha; 11. Josh Grant, Kawasaki; 12. Jake Weimar, Suzuki; 13. Vince Friese, Honda; 14. Justin Bogle, Honda; 15. Mike Alessi, Honda; 16. Nicolas Schmidt, Suzuki; 17. Bracken Hall, Honda; 18. Nick Wey, Kawasaki; 19. Benny Bloss, KTM (alle USA); 20. Ken Roczen (D), Suzuki; 21. Marvin Musquin (F), KTM; 22. Davi Millsaps (USA), KTM

WM-Endstand nach 17 Läufen: 1. Dungey, 391 Punkte; 2. Roczen 331; 3. Anderson 315; 4. Tomac 290; 5. Reed 250; 6. Seely 219; 7. Musquin 214; 8. Brayton 200; 9. Canard 196; 10. Weimer 128; 11. Bogle 127; 12. Alessi 126; 13. Weston Peick (USA), Yamaha 125; 14. Millsaps 106; 15. Christophe Pourcel (F) Husqvarna, 94; 16. Friese 92; 17. Baggett 87; 18. Grant 79; 19. Tickle 61; 20. Wil Hahn (USA), Kawasaki & Barcia je 56

Internet: www.amsupercross.com



Ryan Dungey (KTM): WM-Titelfeier mit dem neunten Saisonsieg

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



A5 Sportback, EZ 10/2014, 23800 km, 165 kW (224 PS), grau, Teilleider, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, unfallfrei, Garagenfahrzeug, Nichtraucherfahrzeug, Winterreifen sind vorhanden. Anschlussgarantie bis Oktober 2017, VB 40.800,- €. Tel. 0176/30607765, kammermeier-markus@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32694

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H



Abbildung
unverbindlich

POTTHOFF

DAS LEAST SICH GUT! Der neue Audi Supersportwagen R8, 397 kW, Neuzug., bei uns für eine monatliche Leasing-Rate von unglaublichen 999,00 € (Mwst. auswb.), bei einer Leasing-Laufzeit von 36 Monaten und einer Fahrleistung von 10000 km p.a. (UPE des Herstellers: 165.000,00 €), Mietsonderzahlung 20.000,- € (MwSt. auswb.). Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig. Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 16,7; außerorts 8,4; kombiniert 11,4; CO₂-Emissionen kombiniert 272 g/km; CO₂-Effizienzklasse G. Herr Sebastian Dellwig freut sich über Ihren Anruf unter Tel. 02381/7998318 W.POTTHOFF GmbH, Hüserstr. 1, 59065 Hamm, R und RS Modelle ständig auf Lager! Kein Sportwagenkauf ohne unser Angebot! Mehr unter www.potti.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32708

Bentley

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

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

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzege. 0172/7684600 H

Cobra

Größte Cobra-Ausstellung Deutschl.
Tel. 02947/611, www.cobra-classics.de H

Ferrari

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

Jaguar

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

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Land Rover

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



RR DEFENDER 90, AUTOBIOGRAPHY 1 OF 30 Ltd. Sondermodell 114.800,- € und ADVENTURE ab Lager. T.08151-28808 AVG Leasing&Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32711



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2015, 110 ccm, 5 kW (7 PS), rot, 2800,- €. Tel. +49(0)176/63373466

Mercedes



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: diverse Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN!!! Kfz-Handel am Tegernsee, Tel. 08022/6607080 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32707

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

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

Mal was anderes fahren? Biete AMG GTS, suche AMG SLS Coupé, zahle gut auf, privat an privat. Tel. 040/599222

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING



Vans-sportlich-einzigartig "MetroLINE" - HARTMANN Citan 109 CDI, EZ 06/2013, ca. 38000 km, Front-, Dachspoiler u. Heckschürze, seilt. Trittbretter, FORSSA 2 Alu-Radsatz mit Bereifung 225/50 R16, Klimaanlage, Dachregler, AHK, Einparkhilfe und vieles mehr... 15.500,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32726

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



G 500 4x4², NEU, SOFORT, NUR 233.999,- €, Verbr. l/100 km: in.orts 17,2; auß.orts 12,3; komb. 13,3; CO₂ komb. 323g/km, CO₂-Effizienz: G. T.08151-28808, AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32722

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



9x G63 AMG, NEU MY 2016, GROBAUS-WAHL ab 148.888,- €, Verbr. l/100 km: in.orts 17,2; auß.orts 11,8; komb. 13,8; CO₂ komb. 322g/km, CO₂-Effizienz: G. T.08151-28808, AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32723

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING



Vans -sportlich -einzigartig "VP Spirit", HARTMANN V 250 Avantgarde, EZ 01/2015, ca. 13500 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Sportfedersatz, Alu-Radsatz VOLA2 mit 245/45 R19 Conti (neu), Sportauspuff mit V8 Sound, Chiptuning, sehr gute AUSSTATTUNG! alle Assistenten, AHK abnehm., Vollleder schwarz, 7-Sitzer, Burmester Soundanlage, Navi Comand online, 360° Kamera u.v.m. Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. 75.450,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32728

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



GT3 RS Neu 2016, Vollausst., Ceramic, Lifting, Chrono, 269.999,- € MwSt. awb. Verbr. l/100 km: in.orts 19,2; auß.orts 8,9; komb. 12,7; CO2 komb. 296 g/km, CO2-Effizienz: G. T. 08151-28808, AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32718

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

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



8x Cayman GT 4, NEUWAGEN GROB-AUSWAHL ab 108.880,- €, Verbr. l/100 km: in.orts 14,8; auß.orts 7,8; komb. 10,3; CO2 komb. 238 g/km, CO2-Effizienz: G. T. 08151-28808, AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32721

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

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



SLS AMG GT ROADSTER "FINAL EDITION", 1 OF 350, 1. Hd., EZ 4/2014, 18.800 km, Neuwagenzust., 339.999,- € MwSt. awb. T. 08151-28808, AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32724

Porsche

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



993 Coupé MY 96, 6 Gg., 1. Hd., orig. 56000 km!!! MUSEUMSQUALITÄT, aus Sammlung von Arzt, VARIORAM, in NEUWAGENZUSTAND, 99.999,- €. T. 08151-28808, AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 32729

Renn/Rallye

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

ELEKTRONIK

LAZER
TRIPLE-R

Beratung • Verkauf • Service

ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 • www.isa-racing.de

www.Rennsportshop.com

BELL

Rennfahrerhelme – Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb

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

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

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

Rennttransporter



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

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

SCHARF und SCHNELL:

www.CATCAMS.BE
TEL. +32 (0)3 320.25.60

NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]

RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Motorradmarkt

YAMAHA

Keller Motos

NEWS 2016

ALLE MOTORRÄDER & ROLLER
ab Lager lieferbar

PLATIN MODELLE (SPEZIALUMBAUTEN)
von Yamaha und Kawasaki
nur bei uns erhältlich

GRÖSSTE MIETFAHRZEUGFLOTTE
50 – 1900 ccm

Über 150 OCCASIONEN mit Garantie

BEKLEIDUNG

HELME

ZUBEHÖR

LADY- + KIDS-CORNER

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Werner Keller & Team
CH-5301 Siggental-Station
Tel. +41 56 281 13 13
www.keller-motos.ch

YAMAHA

Kawasaki

aprilia

INS

HELD

NOIRN

SHOEI

MOTORSPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

■ **Leser werben Leser** ■ **Testabos**

■ **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

www.motorsport-aktuell.com/abo

Elio de Angelis

Wie ein römischer Conte

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Morgen Mittwoch vor 30 Jahren absolvierte Elio de Angelis in Monaco seinen letzten GP. Vier Tage später verunglückte der überall beliebte aber irgendwie nicht in diese Zeit passende Römer bei FI-Testfahrten in Le Castellet tödlich.

In seinem schwarzen Rennanzug sah Elio de Angelis aus wie ein römischer Conte. Und genauso benahm er sich auch. Der Mann, der 1958 in Italiens Hauptstadt das Licht der Welt erblickte, war eigentlich kein Rennfahrer, der in die Zeit der wilden 70er- und 80er-Jahre passte. De Angelis war ein ruhiger, besonnener, wohlzogener Zeitgenosse – ein Herrenfahrer im Stile eines Achille Varzi oder Wolfgang Graf Berghe von Trips. Ja, fast schon ein Relikt glorreicher Motorsporttage.

De Angelis wurde bei Lotus nicht nur «schwarzer Prinz» genannt. Er stammte tatsächlich aus einer wohlhabenden Familie. Sein Vater Giulio hatte mit Immobilien das große Geld gemacht. Und war nebenbei ein begnadeter Power-Boot-Rennfahrer. Die Racing-Gene waren dem kleinen Elio also schon in die Wiege gelegt. Und die Familie unterstützte ihn bei seinen ersten Versuchen auch tatkräftig. Die einzige Bedingung: Elio durfte das Klavierspielen nicht vernachlässigen. Und die erfüllte er. Als er schon längst in der Formel 1 war, griff er beim legendären Streik von Kyalami 1982 in der Hotellobby in die Tasten, dass es dem einen oder anderen Rennfahrerkollegen die Sprache verschlug. Modernes und Selbstkomponiertes spielte er am liebsten. Klassische Musik mochte er nicht.

Ferrari-Test eine Sackgasse

1978 gewann de Angelis den prestigeträchtigen Formel-3-Klassiker in Monaco. Kurz darauf saß er im Alter von 19 Jahren im FI-Ferrari. Doch die Traumkombination aus begabtem einheimischem Rennfahrer und der legendären Scuderia kam nie zustande. De Angelis wurde mit Versprechen getröstet, er käme zum Einsatz, wenn Gilles Villeneuve das Team verlassen würde. Als de Angelis begriff, dass er in einer Sackgasse steckte, ging er nach England – und unterschrieb einen Vertrag bei Tyrrell. Doch auch dort absolvierte er nie einen Grand Prix. Tyrrell hatte

andere Pläne, und Elio kaufte sich mit Hilfe einer Jeans-Firma und eines Schecks des Vaters bei Shadow ein. Viele sahen im schnellen Italiener lange Zeit nur das reiche Kind. Nicht so Peter Collins. Der starke Mann neben Colin Chapman bei Lotus lud ihn Ende 1979 zu einem Sichtungstest ein. Den gewann Elio – und von da an blieb er (bis 1985) den «Schwarzen» treu.

Seinen ersten Sieg feierte der Jim-Clark-Bewunderer 1982 am Österreichring. Es war ein Fotofinish-Triumph über Keke Rosberg. Nur 0,05 Sekunden trennten die beiden – der viertknappste Zieleinlauf in der Geschichte der Formel 1. Am Morgen des Rennens hatte De Angelis noch einen neuen Dreijahresvertrag unterschrieben. Doch je länger er Lotus die Stange hielt, desto größer wurde sein Frust. Als Ayrton Senna 1985 zum Team stieß, waren de Angelis' Tage gezählt. Und er unterschrieb als Nachfolger von Nelson Piquet bei Brabham.

Rätsel über Unfallursache

Der BT55 von 1986 war eine revolutionäre Konstruktion von Gordon Murray. Sie war gegenüber dem Vorgängermodell um unfassbare 23 Zentimeter flacher. Litt aber unter Zuverlässigkeitsproblemen. Motoren und Getriebe gingen reihenweise kaputt. Ein WM-Punkt in vier Rennen war die magere Ausbeute. Brabham hatte die Tests nach dem Rennen in Monaco bitter nötig. Und weil de Angelis noch schlechter mit dem BT55 zurechtkam wie Teamkollege Riccardo Patrese, bat er diesen, auf die Tests zu verzichten, sodass er sich mehr Fahrpraxis aneignen konnte. Patrese willigte ein. Für De Angelis wurde es eine Fahrt in den Tod.

Was genau der Auslöser des fatalen Unfalls war, konnte nie zu 100 Prozent geklärt werden. Die wahrscheinlichste Ursache war ein Bruch der Heckflügelbefestigung. Es kann aber auch sein, dass De Angelis die inneren Randsteine so unglücklich traf, dass sein Wagen aufstieg und sich überschlug.

Fakt ist: Um die auf der Airbox liegende Brabham-Flunder umzudrehen, waren zu wenig Marshalls vor Ort. Außerdem waren diese nicht richtig ausgerüstet, als das Wrack Feuer fing. Zwar wurde Elio nur mit leichten Verbrennungen und einem Schlüsselbeinbruch ins Krankenhaus gebracht. Doch tags darauf verstarb er an Erstickung infolge von Atemlähmung.

Der allseits beliebte Elio wurde nur 28 Jahre alt. ♦



Hatte keine Feinde: Elio de Angelis war ein überall beliebter und stets zuvorkommender Zeitgenosse



Sein letzter GP: De Angelis im Brabham BT55 1986 in Monaco

Zur Person
Elio de Angelis

Geburtstag 26. März 1958
Todesstag 15. Mai 1986
Geburtsort Rom (I)
Herkunftsland Italien

KARRIERE

- 1972 Erste Kartrennen
- 1974 Ital. Kartmeister
- 1975 Zweiter bei der Kart-WM
- 1976 Kart-Europameister
- 1977 Ital. F3-Meister
- 1978 F3-Sieger Monaco, Ferrari-FI-Test
- 1979 Formel 1 mit Shadow (WM-15.)
- 1980 Formel 1 mit Lotus (WM-7.)
- 1981 Formel 1 mit Lotus (WM-8.)
- 1982 Formel 1 mit Lotus (WM-9., 1 Sieg)
- 1983 Formel 1 mit Lotus (WM-17.)
- 1984 Formel 1 mit Lotus (WM-3.)
- 1985 Formel 1 mit Lotus (WM-5., 1 Sieg)
- 1986 Formel 1 mit Brabham (tödlicher Unfall bei Testfahrten in Le Castellet)

IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die Mai-Highlights des

... vor 20 Jahren



Jerez 1996: Crivillé (#4, vor Doohan) wird von den Fans besiegt

Motorrad-WM Die eigenen Fans bringen ihren Star Alex Crivillé (Honda NSR) um den Sieg beim 500er-WM-Lauf in Jerez de la Frontera. Bis fünf Runden vor Schluss führt Crivillé mit einigen Dutzend Metern Abstand vor dem Australier Michael Doohan (ebenfalls Honda). Doch dann klettern die ersten durchgedrehten Fans über die Abschränkungen und stehen in der letzten Runde auf der Ideallinie. Crivillé muss Tempo rausnehmen. Doohan schließt auf und überholt den Spanier wenige Kurven vor dem Ziel. Beim Konterversuch stürzt Crivillé sogar noch per Highsider. «Es war unfassbar», erzählt der enttäuschte Spanier, «ich war voll konzentriert, Doohan auf Distanz zu halten, als um mich herum Petarden einschlugen und überall Böllerschüsse losgingen. Ich verlor die Konzentration und musste ein paar Leuten ausweichen. Hätte ich

nicht einen oder zwei Gänge runtergeschaltet, hätte ich garantiert jemanden über den Haufen gefahren. Doohan trifft keine Schuld, er hat alles korrekt gemacht, meine eigenen Landsleute haben mich um den Sieg gebracht.» Doohan meint dazu: «Ich war nicht sonderlich beunruhigt, ich vertraute darauf, dass die Streckenposten die Leute wieder zurückdrängen würden. Ich kam mir vor wie an einer Rallye-Meisterschaft, wir rasten mit mehr als 200 km/h auf die Menschen zu. Ich konnte keine Auslaufrunde mehr fahren, sondern musste quer über die Wiese zurück an die Boxen. Die Strecke war voller Menschen, die hätten mich wohl erdrückt.» Die hoffnungslos überforderte Rennleitung sieht dem lebensgefährlichen Treiben tatenlos zu, statt vorzeitig abzubauen, und Honda zieht wegen interner Unstimmigkeiten den zuerst eingereichten Protest

– man will die letzte Runde annulliert sehen – wieder zurück. Bei den 250ern siegt Max Biaggi (Aprilia) überlegen vor Tetsuya Harada (Yamaha), Ralf Waldmann und Jürgen Fuchs (beide Honda). Bei den 125ern kämpft ein Fünferpulk bis zum Schluss um den Sieg. Schließlich gewinnt Haruchika Aoki mit einem Wimpernschlag vor Emilio Alzamora, Nobby Ueda (alle Honda), Valentino Rossi und Kazuto Sakata (beide Aprilia). **Superbike-WM** In Hockenheim muss WM-Leader Troy Corser (Powerhorse-Ducati) einen herben Rückschlag einstecken: Er stürzt in beiden Rennen. Dafür trumpfen die Werks-Honda-RC45 auf. Den ersten Lauf gewinnt Aaron Slight, den zweiten der übergewechselte Weltmeister Carl Fogarty. Die WM-Führung übernimmt John Kocinski (Ducati) mit 107 Punkten vor Aaron Slight (97) und Corser (90).

... vor 40 Jahren



Barry Sheene: Siege auf dem Salzburgring und in Mugello

Motorrad-WM Der Streit um die Lärmbegrenzung geht weiter. Die letzten Viertakter von MV Agusta und BMW verlieren zu viel Leistung, wenn sie auf die angestrebten 115 dB gedämpft werden müssen. So wird auch auf dem Salzburgring nur Probe gemessen, ernst werden soll es nun in zwei Monaten, beim GP von Belgien in Spa. Barry Sheene setzt währenddessen seine Siegesfahrt fort. Auf dem Salzburgring gewinnt der Suzuki-Pilot vor seinen Markenkollegen Marco Lucchinelli und Phil Read. Michel Rougerie erbt den vierten Platz von Teppi Lämsivuori, weil dieser einen Tankstopp einlegen muss und dabei den Motor nicht abstellt und disqualifiziert wird. Bester Nicht-Suzuki-Pilot wird Giacomo Agostini auf der MV Agusta auf dem sechsten Platz, der aber mittlerweile ebenfalls stark an den Kauf eines Suzuki Production-Racers denkt. Bei den 350ern revanchiert sich Johnny Cecotto

bei Le-Mans-Sieger Walter Villa und fährt einen Start-Ziel-Sieg heraus, während sich Villa nach verpatztem Start erst mühsam bis zum zweiten Platz vorkämpfen muss. Bei den 125ern siegt Pier-Paolo Bianchi vor seinem Morbidelli-Teamkollegen Paolo Pileri.

Beim GP von Italien in Mugello tritt Agostini tatsächlich mit einer Suzuki an. Er fährt mit dem ungewohnten Motorrad die Pole-Position heraus und führt das Rennen zehn Runden lang an, bevor er von Sheene überholt wird. Dann muss Ago wegen einer defekten Hinterradbremse aufgeben. Phil Read sichert sich den zweiten Platz vor Virginio Ferrari. Die ersten neun Plätze werden von Suzuki-Fahrern belegt. Bei den 350ern tritt Agostini mit der MV Agusta an und führt für drei Runden, bevor er wegen zu kurzer Übersetzung an die Boxen fährt, weil er seinen Motor nicht kaputt drehen will. Johnny Cecotto gewinnt und übernimmt die WM-Füh-

rung. Bei den 250ern siegt erneut Walter Villa, diesmal vor Pentti Korhonen. Die beiden Morbidelli-Werkspiloten Bianchi und Pileri sind wieder nicht zu schlagen. Otello Buscherini prügelt seine Malanca zwar bis zum zweiten Platz vor, doch gibt diese in der letzten Runde ihren Geist auf. Bei den 50ern gewinnt Angel Nieto mit der Bultaco vor Eugenio Lazzarini (Morbidelli) und Rudolf Kurz (Kreidler). Mugello wird aber zum schwarzen Wochenende. Bei den 250ern stirbt Buscherini, bei den 350ern Paolo Tordi, weil ihnen die Fangzäune der Formel 1 tödliche Verletzungen zufügen.

Auf dem Straßenkurs von Opatija können die Deutschsprachigen zwei Siege feiern. Nachdem Angel Nietos Bultaco zweimal festgeht, gewinnt der Schweizer Ueli Graf (Kreidler), bei den 250ern Dieter Braun (Yamaha). Doch Brauns Freude ist kurz: Bei den 350ern bricht er sich die rechte Schulter.

Motorradports

... vor 30 Jahren



Freddie Spencer: Nach dem Superjahr 1985 begann der Abstieg



Wayne Gardner (#4): Nach Spencers (#1) Out in Jarama gesiegt

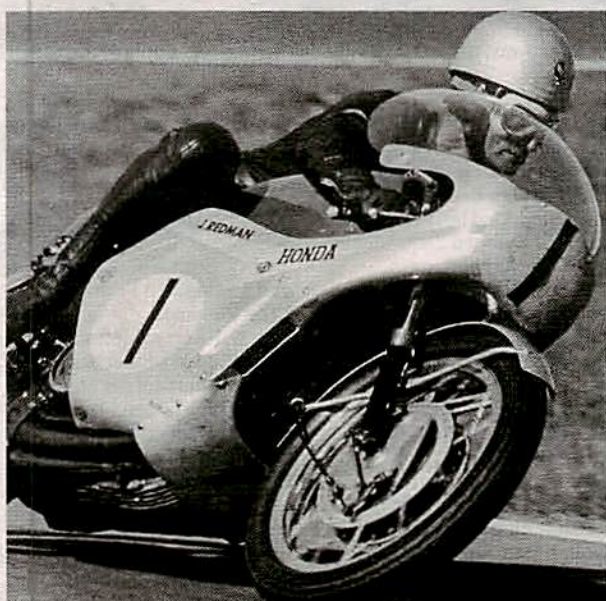
Motorrad-WM Beim Saisonauftakt zur GP-Saison 1986 in Jarama/E warten die 100 000 Zuschauer gespannt darauf, ob Fahrten Freddie Spencer (er gewann 1985 den 250er- und den 500er-WM-Titel) seine gesundheitlichen Probleme hinter sich gelassen hat und die Königsklasse erneut dominieren kann. Im Training deklassiert er die Konkurrenz um eine halbe Sekunde. Im Rennen gewinnt er den Start und zieht sofort auf und davon. Doch nach 15 Runden krasser Überlegenheit rollt er an die Box, drückt den verblüfften Mechanikern die Werks-Honda NSR 500 in die Hand, hält sich den rechten Unterarm und verschwindet im Luxus-Mobilhome. «Das Handgelenk ist angeschwollen, ich hatte kein Gefühl mehr beim Gasgeben und Bremsen», erklärt der Amerikaner später. «Schade, dabei ist bis dahin alles perfekt gelaufen.» Markenkollege Wayne Gardner

springt in die Bresche, überholt den nach Spencers Out führenden Eddie Lawson und hält bis ins Ziel das Yamaha-Quartett Lawson, Mike Baldwin, Randy Mamola und Christian Sarron in Schach. Die drei Deutschen Manfred Fischer, Andreas Leuthe und Dietmar Mayer belegen die Ränge 18, 20 und 21. Gustav Rainer stürzt in der zweiten Runde auf dem sechsten Platz. In der 250er-Klasse klassieren sich fünf Deutschsprachige in den Top-15: Toni Mang (Honda, 2.), Martin Wimmer (Yamaha, 4.) und Jacques Cornu (CH, Honda, 5.), Reinhold Roth (Honda, 13.) und Manfred Herweh (Aprilia, 14.). Wimmer erzielt die schnellste Rennrunde. Die 125er-Klasse gewinnt Fausto Gresini auf der Garelli, bei den 80-ern versetzt der Spanier Jorge Martínez (Derbi) die einheimischen Fans ins Delirium. Der Schweizer Stefan Dörflinger belegt trotz Sturz Rang 9.

Beim Grand Prix der Nationen in Monza lässt Dörflinger dann alle Zweifel vergessen und gewinnt vor den beiden Derbi-Werksfahrern Jorge Martínez und Manuel Herreros. Auch Toni Mang packt seine ganze Routine aus und besiegt Carlos Lavado um eine Zehntelsekunde. Martin Wimmer wird Vierter. Von der Honda-Herrlichkeit vom WM-Auftakt bei den 500ern ist in Monza nichts mehr zu sehen. Yamaha feiert einen Vierfachsieg mit Eddie Lawson, Randy Mamola, Mike Baldwin und Christian Sarron.

Lawson gewinnt auch auf dem Nürburgring, Carlos Lavado und Manuel Herreros verhindern die Heimsiege der Deutschen bei den 250ern und den 80ern. Bei den 125ern schlägt ein gewisser Luca Cadalora seinen Teamkollegen Fausto Gresini und feiert seinen ersten GP-Sieg. Man sollte noch viel von ihm hören.

... vor 50 Jahren



Jim Redman: Überlegener Debüt-Sieg der neuen Honda 500

Straßensport Bei dem nicht zur Motorrad-WM zählenden Großen Preis von Österreich wird erstmals auf einer neuen, aber noch immer aus einem gesperrten Autobahnteilstück gemachten, 5,2 Kilometer langen provisorischen Rennstrecke, diesmal westlich von Salzburg gefahren. Wie wichtig dieses Rennen für die Region trotzdem ist, zeigt die Anwesenheit von Bundespräsident Franz Jonas bei der Veranstaltung. Luigi Taveri gewinnt bei den 125ern klar, seine alte 250er hatte er Jim Redman geliehen, unter dem langen Rhodesier haucht der Vierzylinder aber seinen Geist aus, so gewinnt Renzo Pasolini auf der Aeromacchi. Die 350er werden zu einem Alleingang vom zu Honda gewechselten Mike Hailwood, die 500er gewinnt Jack Findlay auf der McIntyre-Matchless. Das Gespannenrennen geht an Auerbacher/Dein, das der 50er an Kreidler-Werksfahrer Rudolf Kunz.

Eine Woche später startet endlich die Weltmeisterschaft im spanischen Montjuic Parc in Barcelona. Taveri gewinnt bei den 50ern, seine erstmals in Europa eingesetzte 125er geht gleich nach der ersten Kurve aus und muss neu angeschoben werden. Vom Ende des Feldes arbeitet sich der Schweizer bis auf Platz 2 vor, den klar führenden Bill Ivy auf der Vierzylinder-Yamaha kann er aber nicht behelligen. Bei den 250ern stürzt Jim Redman mit der Sechszylinder-Honda schon in der ersten Runde, Phil Read muss an die Boxen, so kann niemand Mike Hailwood gefährden.

Auf dem völlig umgebauten Hockenheimring mit neu angelegtem Motodrom starten erstmals auch die 500er. Die lang erwartete neue Vierzylinder-Honda erweist sich als eine Welt für sich. Aber an Jim Redmans Maschine geht im Training das Getriebe kaputt, er übernimmt das Motorrad von Mike Hailwood, der so im Rennen zuschauen

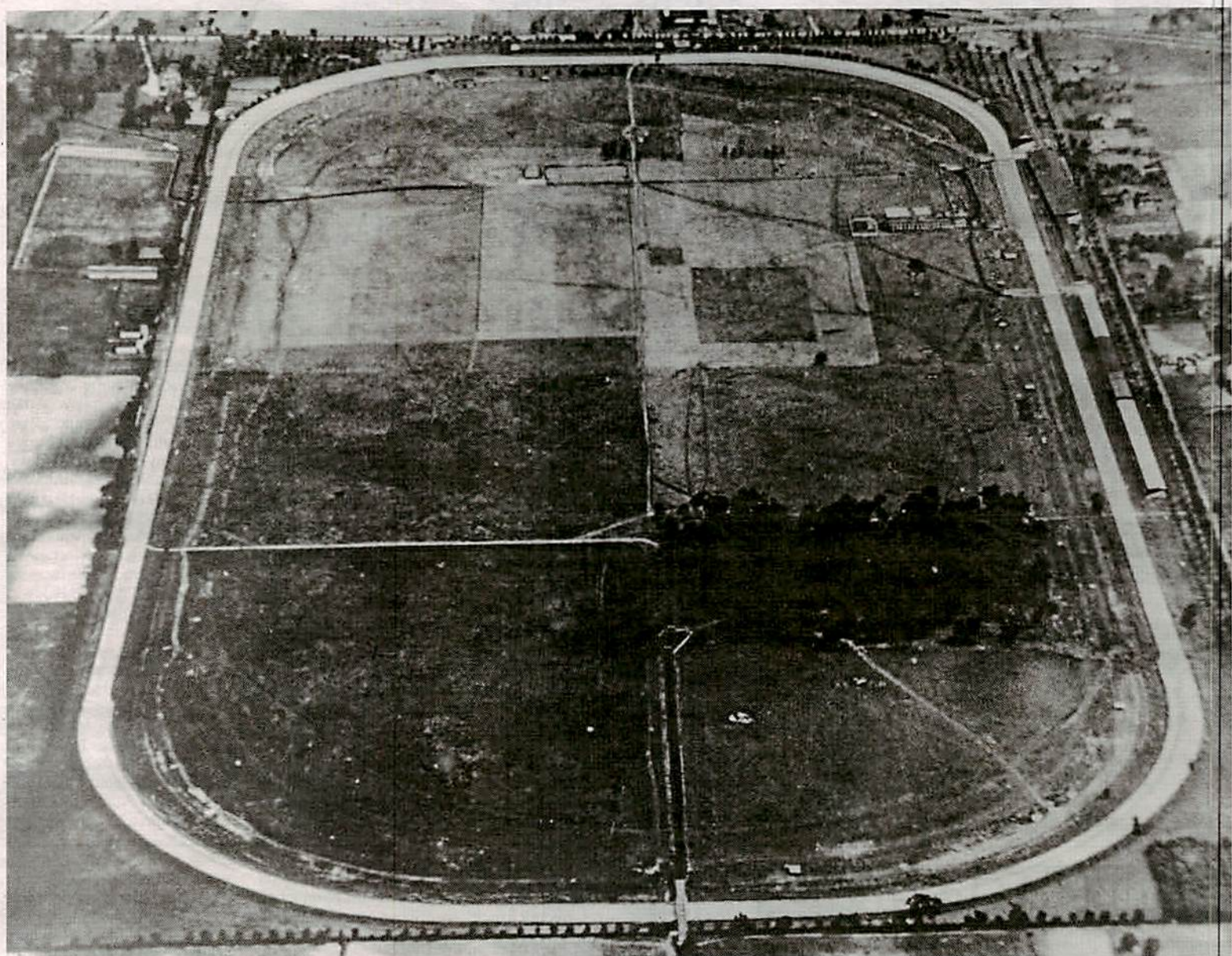
muss. So sehr sich Giacomo Agostini mit der alten Vierzylinder-MV-Agusta bemüht, Redman fährt ihm auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke davon und gewinnt mit 26 Sekunden Vorsprung. Das gesamte restliche Feld wird zweimal überlundet. Bei den 250ern und 350ern gewinnt Mike Hailwood, die 125er Luigi Taveri, die 50er Hans-Georg Ansheidt (Suzuki) und die Gespanne Scheidegger/Robinson (BMW).

Geländesport Die Österreichische Alpenfahrt wird von den DDR-Piloten und ihren MZ dominiert. Gesamtsieger wird 250er-Pilot Werner Salevsky, die 350er gewinnt Karlheinz Wagner, die 175er Peter Uhlig. In den kleinen Klassen holt sich Zündapp mit Dieter Kramer (125 ccm), Erwin Schmieder (100 ccm) und Leo Holy (75 ccm) sowie Volker Kramer (50 ccm) vier Siege. Die Klasse bis 500 ccm geht an Franz Marek (Triumph), die über 500 ccm an Herbert Schek (BMW).



Serie, Teil 1: Das 100. Indy 500 - die Strecke

Der berühmteste



So sah das Gelände 1930 aus: Gut zu erkennen ist die rechteckige Form des Indianapolis Motor Speedway, damals im Besitz des Schweizer Eddie Rickenbacker

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Er ist die Strecke aller Strecken: Der Indianapolis Motor Speedway. Am 29. Mai findet im berühmtesten Nudeltopf der Welt zum 100. Mal das legendäre Indy 500 statt. Grund genug, dieses Ereignis ausführlich vorzustellen. Der erste Teil unserer Serie befasst sich mit der Rennstrecke selbst.

Seit 1911 gibt es die 500 Meilen von Indianapolis. Doch weil sich die USA 1917/1918 und von 1942 bis 1945 im Krieg befanden, findet die 100. Ausgabe des wohl berühmtesten Autorennens der Welt erst in diesem Jahr statt.

Es gibt nur ein Rennen, das älter ist: die Targa Florio. Sie wurde 1906 zum ersten Mal ausgetragen, nach einem tödlichen Unfall 1977 aber eingestellt. Alle anderen Klassiker sind jüngeren Datums: die 24h von Le Mans gibt es seit 1923, den Grand Prix von Monaco seit 1929.

Fünf Tote, zahlreiche Verletzte

Hinter dem 2,5-Meilen-Oval in Indianapolis steht eine Person: Carl Graham Fisher. Der mit 12 Jahren von der Schule abgegangene Fisher ist 1905 Zeuge des Gordon-Benett-Rennens in Frankreich. Und als er zwei Jahre später Großbritannien bereist und einen Abstecher nach Brooklands macht, zur

ersten permanenten Rennstrecke der Welt, steht sein Entschluss fest: Auch Amerika braucht eine Rennstrecke.

Ende 1908 ist das passende Grundstück gefunden: Kaufpreis: 72 000 US-Dollar, was nach heutigen Maßstäben rund eine Million Euro ist – ein Haufen Geld also. Doch Fisher ist überzeugt, lässt im März 1909 die Bagger auffahren und schon im August rattern die ersten «Oldtimer» über das Gelände.

Fisher lässt Tribünen für 12 000 Zuschauer errichten – von den zahlreichen Stehplätzen im Infield abgesehen. Doch der lose Untergrund aus Teer und Schotter erweist sich als gefährlich. Schon am ersten Rennwochenende gibt es fünf Tote

und zahlreiche Verletzte. Fisher, der inzwischen Präsident des Indianapolis Motor Speedway ist, muss den Betrieb daraufhin einstellen. Und lässt die Strecke mit 3,2 Millionen Ziegelsteinen (engl. brick) bepflanzen.

1910 wird der Rennbetrieb wieder aufgenommen. Und eineinhalb Jahre nach dem fatalen Auftakt ist es dann so weit: Am Memorial Day wird das erste Indy 500 ausgetragen. Mit Fisher im Pace-Car.

Der erste Sieger heißt Ray Harroun. Er pilotiert eine 6-Zylinder-Marmon-Wasp und kassiert für den Sieg 10 000 US-Dollar, was für damalige Verhältnisse ein Vermögen ist. Die Durchschnittsgeschwindigkeit Harrouns beträgt 120,06 km/h.

Für die 500 Meilen benötigt er 6 Stunden, 42 Minuten und 8 Sekunden. Zum Vergleich: 2013, beim Rennen mit dem höchsten Durchschnittstempo, hatte Sieger Tony Kanaan schon nach 2 Stunden, 40 Minuten und 3 Sekunden Feierabend.

Die Zustände, die beim Rennen 1911 herrschen, sind teils haarsträubend. Einer der Hasardeure verliert auf der Start- und Zielgeraden seinen Mechaniker, die damals noch als Co-Piloten mitfahren. Ein anderer Fahrer kann dem am Boden liegenden Unglücksraben gerade noch ausweichen, mäht aber in der Box, die damals noch nicht von der Strecke abgetrennt war, einen zur Weiterfahrt bereiten Fiat um. Tote gibt es bei der

Mudelpopf der Welt



Indianapolis in den 30ern: Start und Ziel aus Ziegelsteinen



Der erste Sieger: Ray Harroun in seinem Marmon Wasp 1911



Brickyard: Was von den 3,2 Mio Backsteinen übrig geblieben ist



Der vorerst letzte Sieger 2015: Montoya vor der Indy-Pagode

Indianapolis Motor Speedway	
Länge	2,5 Meilen (= 4,023 km)
Kurven	4
Banking	Kurven 9,2 Grad Geraden 0 Grad
Rekorde	Training 37,616 sec
	Quali 37,895 sec
	Quali 2:31,908 (4 Rdn.) (alle 1996 A. Luyendyk)
	Rennen 38,119 sec (1996 E. Cheever)
Topspeed	Training 385,052 km/h
	Quali 382,216 km/h
	Quali 381,392 km/h (4 R.) (alle 1996 A. Luyendyk)
	Rennen 379,971 km/h (1996 E. Cheever)



Als das Indy 500 zur Formel-1-Weltmeisterschaft zählte: Start zum Rennen 1952

Indy-500-Premiere wie durch ein Wunder nicht.

Aber die Rüttelpiste fordert in den Jahren danach immer wieder Opfer. Unfälle sind an der Tagesordnung. Fahrer stürzen über die schlecht gesicherten Steilwandkurven. Oder sie räumen im Infield Zuschauer ab, die dort sorglos das Geschehen verfolgen. Gerät ein Auto in Brand, läuft das Rennen weiter.

257 325 Tribünenplätze

Als die Zahl der Unfälle 1935 selbst den Hartgesotteten zu viel wird, werden immer mehr Streckenteile asphaltiert. 1941 besteht nur noch die Start/Zielgerade aus Backsteinen. 1961 wird schließlich die ganze Piste geteert - mit Ausnahme eines

ein Yard breiten Start/Zielstrichs, den es bis heute gibt. Und dem die Strecke den Spitznamen «Brickyard» verdankt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg befindet sich die Strecke in einem desolaten Zustand. Besitzer Eddie Rickenbaker (er kaufte Fisher 1927 die Strecke ab) liebäugelt mit einem Verkauf. Auf der 1,3 Millionen Quadratmeter großen Fläche sollen Wohnsilos entstehen. Doch Wilbur Shaw, dreimaliger Indy-Sieger, kann den Untergang gerade noch verhindern - zusammen mit Backpulver-Mogul Tony Hulman. Der «Dr. Oetker der USA» kauft den Speedway für 750 000 Dollar und renoviert ihn. Shaw wird neuer Präsident. Ab 1950 (bis 1960) ist das Indy 500 Teil der F1-WM.

Und auch danach zieht es immer wieder Motorsportgrößen aus Europa an. Die 60er und 70er Jahre gelten als Blütezeit. Auch in den frühen 80ern ist das Rennen jeweils schon ein Jahr im Voraus ausverkauft. Bis heute gibt es kein anderes Sportereignis mit so vielen Zuschauern an einem Tag. Die genaue Zahl bleibt lange ein Geheimnis, bis 2005 ein Reporter vom «Indianapolis Star» die Tribünenplätze nachzählt: 257 325 (ohne Infield).

Im Dezember 1989 übernimmt Tony George, Enkel von Hulman, den IMS. Fünf Jahre später verkündet er die Gründung der Indy Racing League, deren Saisonhöhepunkt das Indy 500 sein wird. Die Aufspaltung der Indy-Car-Serie ist unabwendbar. Der

US-Formelsport erlebt seine härtesten zwölf Jahre.

Seit IRL und ChampCar wieder gemeinsame Sache machen, hat das Indy 500 wieder an Stellenwert gewonnen. Von den glorreichen Zeiten ist man aber noch weit entfernt. Während sich früher 50, 60, manchmal sogar 70 Autos um die 33 Startplätze stritten, ist man heutzutage froh, wenn 33 Fahrzeuge zusammenkommen.

Auch 2016 wird diese Zahl erreicht. Dank Auflagen an Honda und Chevrolet, die dafür sorgen, dass am 29. Mai die elf Reihen zu je drei Autos voll sind. Und es dann wieder heißt: «Gentlemen, start your engines!» ♦

ZUM THEMA

Indy-500-Specials

»» Milch Traditionen werden beim Indy 500 großgeschrieben. So auch der Schluck aus der Milchflasche, den sich der Sieger nach dem Rennen gönnen darf. Eingeführt hat diese Tradition Lou Meyer, der 1928, 1933 und 1936 triumphierte. Nach seinem dritten Sieg griff er spontan zu einer Milchflasche. Noch heute schlachtet der Milchverband von Indiana dieses Ritual werbewirksam aus.

»» Unfälle Das Indy 500 hat zahlreiche Todesopfer gefordert. 55 Fahrer und Beifahrer, vier Offizielle und Mechaniker sowie sieben Zuschauer haben seit 1911 ihr Leben gelassen. Zwei Unfälle waren an Skurrilität nicht zu übertreffen: 1931 wird der 12-jährige Wilbur Banks von einem wegfliegenden Rad tödlich getroffen. Banks hielt sich zu dem Zeitpunkt gar nicht an der Rennstrecke auf - er spielte im Garten an der 16. Straße! Auch 1987 wird ein Fan von einem Rad erschlagen. Er saß in der obersten Sitzreihe ausgangs Turn 3.

»» Infield 1998 wurde im Infield eine GP-Strecke gebaut. Auf ihr fuhr die Formel 1 von 2000 bis 2007. Traurige Berühmtheit erlangte das Rennen 2005 mit dem Reifenskandal (nur sechs Autos am Start). Das erste MotoGP-Rennen wurde 2008 abgehalten. Bis 2015 war Indianapolis fester Bestandteil des Kalenders. Auch die IndyCars benutzen die Ex-F1-Strecke. 14 Tage vor dem Indy 500 findet dort seit 2014 der «Grand Prix of Indianapolis» statt.

»» Trophäe Die 162,5 cm hohe und 45 Kilogramm schwere Borg-Warner Trophy wird seit 1936 dem Sieger übergeben, kehrt dann aber wieder ins IMS-Museum zurück. Als Andenken kriegt jeder Indy-500-Gewinner einen «Baby Borg». ♦ CE



Die Borg-Warner Trophy

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!



1993

DIRK
RAUDIES

2015

Denke ich an den typischen Deutschen, fallen mir meist große, kräftige Typen ein. Je weiter sie aus dem Süden der Republik kommen, desto größer und kräftiger, dazu bierbäuchiger sind sie meist. Ende der 1980er Jahre kam das krasse Gegenbeispiel ins WM-Fahrerlager: Dirk Raudies kam zwar ganz aus dem Süden Deutschlands, doch mit 1,62 m gehörte er zu den kleinsten Fahrern, und er war so schmächtig, dass er mit seinen 47 Kilo leichter war als selbst die kleinen Südeuropäer und Japaner. Trotzdem war er ganz der typische Schwabe: präzise, arbeitsam und geschäftstüchtig.

Der kleine Mann war auch eine Ausgeburt an Fröhlichkeit. Sein Schwager Uli Meier war gleichzeitig sein Mechaniker. Raudies konnte seinen körperlichen Vorteil in der kleinsten Klasse gut nutzen. Trotzdem hat er alle überrascht, als er sich 1993 mit einem Schlag an die WM-Spitze katapultierte. Honda hatte ihn nur mit einem B-Kit bedacht, doch den bekam er zusammen mit Uli über den Winter so gut in den Griff, dass er alle A-Kit-Hondas regelmäßig abhängte, 9 von 14 GP gewann und so überlegener Weltmeister wurde – der erste Deutsche bei den 125ern seit Dieter Braun 1970. Und es sollten 17 Jahre vergehen, bis nach ihm wieder ein Deutscher einen WM-Titel in der Motorrad-Weltmeisterschaft einfuhr.

In seinem WM-Jahr war zunächst auch Mario

Rubatto im Team dabei und half ihm als Fahrwerkstechniker. Doch als die Anspannung im WM-Kampf stieg, überwarfen sich die beiden in ihrem Temperament sehr unterschiedlichen Racer. Der Titel verhalf Raudies zu einem Sponsorvertrag bei HB, und mit einem A-Kit ging es 1994 an die Titelverteidigung. Doch die neue RS 125 bekam Raudies nicht so gut in den Griff wie das ausgereifte Vormodell. Er wurde mit drei Siegen WM-Vierter.

Schon während seiner Karriere hatte Raudies begonnen, jungen Talenten zu helfen. Damit machte er noch einige Jahre weiter, nachdem er Ende 1997 seinen Helm an den Nagel gehängt hatte. Sandro Cortese, der nur wenige Kilometer von ihm entfernt wohnte, gehörte zu den Glücklichen, und er sollte 19 Jahre nach dem Titel seines Meisters ebenfalls Weltmeister in der kleinsten Klasse werden. Raudies selbst profitierte auch im späteren Leben von seiner Rennfahreraufbahn. Sein ehemaliger Sponsor Willi Balz brachte ihn ins Geschäft der Windgeneratoren. Er ist Besitzer eines eigenen solchen Stromerzeugers, dazu ist er ein Experte bei ihrer Wartung. Außerdem wurde der heute 51-Jährige dank seines Fachwissens als Kommentator bei Eurosport engagiert. Wenn er dieses Jahr auch bei der MotoGP nicht dabei ist, so können ihn die Zuschauer bei der Superbike-WM hören. PEPI BÖRÖCZKY*/IP

* Autor Pepi Böröczky, der im September 2011 gestorben ist, hat den MSA-Lesern fast 100 Folgen der beliebten Serie hinterlassen.



Dirk Raudies: 1993 als Privatfahrer 125er-Weltmeister

Namen & Nachrichten

DDR-Rennlegende wird 75

»» Hartmut Thaßler Am Donnerstag (12. Mai) wird eine Legende des ostdeutschen Automobilsports 75. Während des Krieges geboren, ging Thaßler in den schweren Nachkriegsjahren zur Schule, machte ab 1957 seine Lehre zum Kfz-Schlosser und schloss 1967 den begehrten Meisterbrief an, um sich 1974 selbstständig zu machen. Bereits 1963 fuhr er sein erstes Rennen auf einem 250er Serienmotorrad. Ab 1970 startete er im Automobilsport. 1974 düpierte der Leipziger die Formel-Szene der DDR mit einem selbst konstruierten und aufgebauten Rennwagen. Mit dem HTS («Hartmut-Thaßler-Shiguli») erkämpfte sich Thaßler noch im selben Jahr den dritten Platz der DDR-Meisterschaft. Unter Federführung von Thaßler entstand auch die unverwechselbare Silhouette des

«DDR-Standard-Rennwagens» MT77. Heute lebt der Sachse mit seiner Frau Ramona und einigen Katzen in seinem gepflegten Haus am Leipziger Stadtrand.

»» Christian Schmarje Wie MSA erst jetzt erfuhr, verstarb der «Mini-Mann» bereits am 20. Januar mit 76 Jahren. Der gebürtige Hamburger und Wahl-Sylter erlebte Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre eine kurze, schnelle Karriere. Am erfolgreichsten fuhr er 1968, als er mit seinem Mini Cooper S reihenweise Klassensiege gegen Alfa Romeo GTA Junior und NSU Prinz erzielte, und erst im Finale gegen eine künstlich aufgebauchte Alfa-Werks-Armada «nur» Vizemeister des deutschen Rundstrecken-Championships wurde. 1972 beendete er seine Karriere, als seine Schwester bei einem Verkehrsunfall ums Leben kam. ♦ HM/MBR



Hartmut Thaßler



Christian Schmarje

LESERBRIEFE

Das ist ja offensichtlich
Zu «Mercedes: Technik als
Gegner», MSA 20/2016

In dieser Saison sieht man leider wieder sehr gut, dass in der Formel 1 nichts dem Zufall überlassen wird. Nico Rosberg wird dieses Jahr Weltmeister. Das kann man bereits nach 4 von 21 Rennen sicher sagen, da es offensichtlich ist, dass Lewis Hamiltons Technik-Probleme nicht mit Pech zu erklären sind, sondern vom Kommandostand gesteuert werden. Nachdem Rosberg zwei Jahre den Wasserträger gegeben hat, will man ihn in diesem Jahr mit dem WM-Titel dafür belohnen. Ich habe nichts gegen Rosberg und gönne ihm seine Erfolge, aber es wäre doch schöner für uns alle, wenn diese durch seine fahrerische Leistung zustande kämen und nicht durch die offensichtliche Manipulation des Autos des Teamkollegen. Jonas Merkel, D-08468 Heinsdorfgrund

Glock kommt an
Zur Formel-1-Berichterstattung
des TV-Senders RTL

Danke RTL für den kompetenten Co-Moderator Timo Glock. Anstatt der nervigen Mercedes-Werbefigur Lauda kommen bei Timo Glock fachlich fundierte Gespräche. Hoffentlich bleibt das so. Stefan Padberg, D-66969 Lemberg

Das war anders I
Zum Leserbrief «1977 statt
1976», MSA 20/2016

Nicht MSA irrt, sondern Leser Kraller: Die Überschrift muss «1975 statt 1976» heißen, nicht «1977 statt 1976»! Zu den Fakten: Den GP Österreich 1976 gewann tatsächlich John Watson auf Penske, denn der abgebrochene Regen-GP (bei dem übrigens Mark Donohue auf Penske tödlich verunglückte) mit dem Sieg Vittorio Brambilla fand nicht 1976, sondern 1975 statt! Den GP Österreich 1977 gewann Alan Jones auf Shadow! Dr. Franz-Rasso Böck, D-87435 Kempten/Allgäu

Das war anders II
Zum Leserbrief «1977 statt
1976», MSA 20/2016

Herr Kraller sollte sich besser informieren. Den GP Österreich gewannen 1975 Vittorio Brambilla, 1976 John Watson und 1977 Alan Jones. Watson fuhr ab 1979 für McLaren. Olivier Vertsauf, D-60598 Frankfurt

Das war anders III
Zum Leserbrief «1977 statt
1976», MSA 20/2016

Vittorio Brambilla gewann den Österreich GP 1975, John Watson 1976 (was die Einheimischen gefreut hat, weil er dadurch James Hunt Punkte abnahm), und 1977 gewann

Alan Jones auf Shadow (!) seinen ersten Grand Prix. Matthias Plewa, D-48691 Vreden

Völlig gerecht
Zu «Happy Birthday,
Heinz!», MSA 19/2016

Ich finde, das Interview mit Heinz Prüller zu dessen 75. Geburtstag wird seinen Verdiensten um die Sportberichterstattung völlig gerecht. Wir haben uns 1995 in Imola kennengelernt. Prüller hat Roland Ratzenberger auch während seiner 53 Tage in der Formel 1 medial begleitet und auch 1994 die Erinnerung an Roland wachgehalten. Es ist ein nicht unbedeutender Zufall, dass sein Geburtstag mit dem Todestag von Roland zusammenfällt. Prüller erzählt immer gern, wie ihm 1994 am Vormittag des 30. April die drei Österreicher Berger, Wendlinger und Ratzenberger mit einer Geburtstags-torte gratulierten. Leider war es der Beginn des «Schwarzen Wochenendes» von Imola. Rudolf Ratzenberger, A-2010 Salzburg

KONTAKT

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

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)
Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffrer
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Martin Gruhler,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tarnert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jürg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessel, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, IAI, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Kalemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Rammis, Kai Fevabend (Stv.)
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
 Stefan Granzler
 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

Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:
 DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ih-
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-52 06 88 88,
 Telefax 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488



Davon gibt es sogar Modellautos: Panis mit Frankreich-Flagge

Der Sensationssieger. Der Sieg von Olivier Panis am 19. Mai 1996 beim Grand Prix von Monaco ging in die Geschichtsbücher der Formel 1 ein. Nicht nur, weil es der erste und einzige Sieg des Französer war, und nicht nur, weil es der letzte Sieg des traditionellen Ligier-Rennstalls war. Beim «Straßenroulette» im Fürstentum erreichten nur vier Fahrer das Ziel – so wenige wie in keinem anderen Formel-1-GP. Panis war von seinem Triumph derart überrascht, dass er sich für das traditionelle Sieger-Diner mit der Fürstenfamilie noch kurzfristig einen Smoking besorgen musste. «Mir ist das fast peinlich», wurde der einfache Franzose später zitiert.

Youtube.com Monaco 1996: A shock win for Panis in the Wet

TERMINE

AUTOMOBIL

14./15.5.	Bergrennen, Subida Al Fito	EM	E
14.5.	IndyCar, Indianapolis/Indiana		USA
14.5.	VLN, Nürburgring		D
15.5.	Formel 1, Barcelona	WM	E
15.5.	Rallycross, Mettet	WM	B
15.5.	Formel 3, Pau	EM	F
15./16.5.	Bergrennen, Wolfsfeld	DM	D
15.5.	Automobil, Spielberg	ÖM	A
15.5.	Slalom, Steyr	ÖM	A
15.5.	GP2/GP3, Barcelona		E
15.5.	NASCAR, Dover/Delaware		USA
15.5.	Blancpain GT Endurance Series, Silverstone		GB
15.5.	Porsche Supercup, Barcelona		E
15.5.	ELMS, Imola		I
15.5.	GT4 European Serie, Pau		F
15.5.	DTC, Zandvoort		NL

MOTORRAD

13.5.	Speedway, Güstrow		D
14.5.	Speedway, Warschau	WM	PL
14.5.	Speedway, Reichenberg	EM	CZ
14.5.	Speedway/U21, Laibach	EM	SLO
14.5.	Speedway, Teterow		D
15.5.	Superbike/Supersport, Sepang	WM	MAL
15.5.	Motocross, Pietramurata	WM/EM	I
15.5.	Motocross/Gespanne, Brou	WM	F
15.5.	Speedway, Žrnovica	EM	SK
15.5.	Motorrad/IOEM, Slovakiaring	ÖM	SK
15.5.	Motocross, Weyer	ÖM	A
15.5.	Speedway, Güstrow		D
15.5.	Speedway, Norden		D
15.5.	Grasbahn, Teterow		D
16.5.	Speedway, Abersberg	WM	D
16.5.	Motocross, Muri	SM	CH

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 10.5.

- 22.00 Rallycross-WM, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
- 22.30 Langstrecken-WM, 6h Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1
- 23.00 WTC – All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM EUROSPORT 1
- 23.30 Blancpain GT Series, Brands Hatch (GB), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

MITTWOCH, 11.5.

- 0.00 Inside ERC – Magazin zur Rallye-EM EUROSPORT 1
- 8.30 WTC – All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM EUROSPORT 1
- 10.00 Rallycross-WM, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
- 21.00 DTM, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

FREITAG, 13.5.

- 9.55 Formel 1, Barcelona (E), 1. Freies Training (live) SKY SPORT 1
- 13.55 Formel 1, Barcelona (E), 2. Freies Training (live) SKY SPORT 1, ORF 1, N-TV
- 15.30 Formel 1 – Inside: Reportagen und Interviews (Magazin) N-TV
- 18.00, 21.30 Formel 1, Barcelona (E), 1. und 2. Freies Training (W) SKY SPORT 2

SAMSTAG, 14.5.

- 6.55 VLN-Langstreckenmeisterschaft, 4h Nürburgring (D), Rennen (Zus.) SPORT 1+
- 7.55 Formel 1, Barcelona (E), 1. und 2. Freies Training (W) SKY SPORT 1
- 8.05, 14.05 Historic GP Monaco, Qualifikation/diverse Klassen (live) MOTORS-TV
- 9.30 Formel 1 – Inside: Reportagen und Interviews (Magazin) N-TV
- 10.55 Formel 1, Barcelona (E), 3. Freies Training (live) SKY SPORT 1
- 11.10 Formel-3-EM, Pau (F), Rennen (live) N-TV

- 13.00 Formel 1, Barcelona (E), Freies Training (Zus.) RTL
- 13.30 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) SPORT 1
- 13.35 Langstrecken-WM, 6h Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) RTL
- 13.45 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (live) RTL, ORF 1
- 13.50 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (live) SKY SPORT 1
- 13.55 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (live) SRF 2
- 14.30 Rallye/DRM, Rallye Sulinger Land (D), Rennen (Zus.) SPORT 1
- 20.00, 22.00 Formel 1, Barcelona (E), Qualifikation (W) SKY SPORT 2
- 21.45 IndyCar, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (live) SPORT 1 US

SONNTAG, 15.5.

- 8.45 Historic GP Monaco, Rennen/diverse Klassen (live) MOTORS-TV
- 10.05, 17.10 IndyCar, Indianapolis/Indiana

(USA), Rennen (W) SPORT 1 US

- 11.30 Porsche Supercup, Barcelona (E), Rennen (live) EUROSPORT 1
- 12.00 Rallye-EM, Rallye Griechenland, Rennen (Zus.) ORF SPORT+
- 12.45 Formel 1, Barcelona (E), Vorberichte zum Rennen (live) ORF 1
- 13.00 Formel 1, Barcelona (E), Vorberichte zum Rennen (live) RTL, SKY SPORT 1
- 13.25 Formel 1, Barcelona (E), Vorberichte und Rennen (live) ORF 1, SRF 2
- 14.00 Formel 1, Barcelona (E), Rennen (live) RTL, SKY SPORT 1
- 15.15 Blancpain GT Series, Silverstone (GB), Rennen (live) MOTORS-TV
- 15.30 ADAC GT Masters, Sachsenring (D), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
- 16.15 IndyCar, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (Zus.) SPORT 1 US
- 18.20 Formel 1, Barcelona (E), Rennen (Zus.) N-TV

18.30 NASCAR, Dover/Delaware (USA), Rennen (live) MOTORVISION TV

18.30 Formel-3-EM, Pau (F), Rennen (Zus.) N-TV

20.00 Formel 1, Barcelona (E), Rennen (W) SKY SPORT 2

MOTORRAD

MITTWOCH, 11.5.

11.15, 19.30 Motocross-WM, Teutschenthal (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

DONNERSTAG, 12.5.

0.00 Motocross-WM, Teutschenthal (D), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

SAMSTAG, 14.5.

- 7.30 Superbike-WM, Sepang (MAL), Superpole-Qualifikation (live) EUROSPORT 1
- 8.30 Superbike-WM, Sepang (MAL), Superpole-Qualifikation (W) EUROSPORT 2
- 9.30 Superbike-WM, Sepang (MAL), Superpole-Qualifikation (Zus.) EUROSPORT 1
- 10.00 Superbike-WM, Sepang (MAL), 1. Rennen (live) EUROSPORT 1
- 12.15 Superbike-WM, Sepang (MAL), 1. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

SONNTAG, 15.5.

- 7.30 Superbike-WM, Sepang (MAL), 1. Rennen (W) EUROSPORT 1
- 8.15 Supersport-WM, Sepang (MAL), Rennen (live) EUROSPORT 1
- 10.00 Superbike-WM, Sepang (MAL), 2. Rennen (live) EUROSPORT 1
- 11.00 Supersport-WM, Sepang (MAL), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1
- 16.00 Motocross-WM/MX2, Pietramurata (I), 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
- 22.00 Motocross-WM/MX2, Pietramurata (I), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
- 22.30 Motocross-WM/MXGP, Pietramurata (I), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 15./16. Mai, AvD Wolfsfelder Bergrennen; 27.–29. Mai, ADAC 24-Stunden-Rennen Nürburgring. Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



IM NÄCHSTEN HEFT / 18.05.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Grand Prix Spanien
 Rallycross-WM: Lauf in Belgien
MOTORRAD
 Moto-GP: Vor dem Italien-GP

**MOTOR
SPORT
aktuell**

CHAMPIONS

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
plus **LEGO-Modell GRATIS** dazu!



LEGO Speed Champions
Mit diesen Hybrid-Sportwagen in der
LEGO-Version wird es rasant auf der
Rennstrecke! Inkl. Fahrer-Minifigur und
weiterem Zubehör. Maße: ca. 19x14x6 cm.
Wahlweise als Porsche 918 Spyder (1.)
oder LaFerrari (2.).

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Besondere Nr. 0302, Geschäftsleiter: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann,
Volker Bredt, Norbert Lehmann, Dr. Michael Röhlig, Dr. Peter Schöberl, Dr. Michael Röhlig, Dr. Peter Schöberl, Dr. Michael Röhlig, Dr. Peter Schöberl,
Dr. Michael Röhlig, Dr. Peter Schöberl, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 93732.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Tolles Extra dazu ■ GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem halben Jahr jederzeit kündbar

Schneller geht's online: www.motorsport-aktuell.com/abo

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509385

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.50 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 50,- € (D) (A: 52.50 €; CH: 74.50 SFr.) im Einzelkauf. **Das Geschenk meiner Wahl** erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-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@dpv.de widerrufen.

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ00000004985, 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.

Als Geschenk wähle ich den LEGO Speed Champion: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Porsche 918 Spyder 2. LaFerrari

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@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

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