

# MOTOR SPORT *aktuell*

NR. 23 / 20. MAI 2026

24h-Rennen Nürburgring 2026

# Bittersüße Mercedes-Party



Indy500-Qualifikation  
**Palou schnappt  
sich die Indy-Pole**

Formel 1  
**Was läuft bei Ferrari  
und Williams schief?**

Deutschland € 2,99

A € 3,50 · CH sfr 4,80

IT € 4,20 · B, NL, LUX € 3,60



Motorrad-WM in Barcelona  
**Di Giannantonio siegt  
bei Sturzfestival**



Formel E in Monaco  
**Rowland zurück im  
Rennen um den Titel**



Superbike-WM in Most  
**Bulega auf dem Weg  
zur perfekten Saison**



# Inhalt

## Automobil:

**Formel 1** Ferraris Titelhoffnungen  
schwinden immer weiter **S. 4**

**Formel 1** Das sind die Gründe  
für den Williams-Fehlstart **S. 6**

**Formelsport** Neue Aero-Regeln  
für 2027 und weitere News **S. 8**

**Formel E** Laufsiege für De Vries  
und Rowland in Monaco **S. 10**

**Indy 500** Álex Palou holt Pole,  
Mick Schumacher auf P27 **S. 11**

**Sportwagen** 24h Nürburgring:  
Mercedes fährt vorneweg **S. 12**

**Sportwagen** 24h-Klassen und  
weitere Hintergründe **S. 18**

**Rallye-WM** Interview mit  
Ford-Pilot Jon Armstrong **S. 22**

**Rallye** Weitere News aus der  
WM- und der EM-Szene **S. 23**

**Historie** Vor 40 Jahren: Die FISA  
beerdigt die Gruppe S **S. 24**

**Tourenwagen** Honda-Erfolge  
bei der TCR Europe in Spa **S. 26**

**Tourenwagen** Aktuelles aus  
NASCAR, TCR und DTM **S. 27**

## Motorrad:

**MotoGP** Di Giannantonio siegt in  
Barcelona nach Abbrüchen **S. 28**

**MotoGP** Weitere News und  
Ergebnisse aus Katalonien **S. 30**

**Moto2-WM** Manuel González  
baut die WM-Führung aus **S. 32**

**Moto3-WM** Máximo Quiles  
gewinnt nach Foto-Finish **S. 34**

**Superbike-WM** Nicolò Bulega  
holt in Most erneut Triple **S. 36**

**Superbike-WM** News und  
Ergebnisse aus Tschechien **S. 38**

**Historie** Die Motorrad-Legende  
Carlos Lavado wird 70 **S. 40**

**Supercross** Interview mit  
US-Meister Ken Roczen **S. 41**

**Offroad** MX Masters, Supermoto-  
WM und aktuelle News **S. 42**

## Leserservice:

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



04

Formel 1: Wohin führt die Reise nach starkem Start?  
Der Trend bei Ferrari zeigt momentan nach unten

XPB



32

Motorrad-WM in Barcelona – Moto2-Klasse:  
Manuel González feiert seinen zweiten Saisonsieg

GP PHOTO/LEKL



11

Indy 500 – Qualifikation vom Regen beeinflusst:  
Mick Schumacher bezahlt beim Debüt Lehrgeld

INDYCAR



# Editorial

352 000 Fans kamen zum 24h-Rennen an den Nürburgring. Die neue Hausnummer haben wir auch F1-Star Verstappen zu verdanken, aber nicht nur...

**A**ngewidert kamen bei der Rückkehr der Mercedes-Silberpfeile in die Formel 1 anno 1954 noch mehr Menschen an den Nürburgring als am letzten Wochenende bei der 54. Ausgabe des 24h-Rennens. Dass das Rennen mit 352 000 Zuschauern so gut wie ausverkauft war, hatte auch 2026 wieder etwas mit der Formel 1 zu tun: Der vierfache Weltmeister Max Verstappen nutzte sein F1-freies Wochenende, um über die Nordschleife zu brettern. Der Niederländer hatte sich akribisch auf den Start vorbereitet und spulte seine Stints im Feld der GT3-Spezialisten so routiniert ab, als wäre er nie was anderes gefahren. Sogar den Gesamtsieg hätte er verdient gehabt. Andererseits müssen wir dankbar sein, denn jetzt muss er noch mal wiederkommen, um den Sieg nachzuholen.

Der 24h-Start von Verstappen war kein PR-Stunt, sondern die aufrichtige Liebeserklärung eines F1-Superstars an die schönste Rennstrecke der Welt. Das hat die Menschen bewegt und mobilisiert. Andererseits kratzte das Kultrennen in der Eifel bereits vor 2020 an der 250 000-Zuschauer-Marke, die 2025 erstmals durchbrochen wurde – ohne Max Verstappen. Die Zuwächse im Langstreckensport sind im internationalen Vergleich frappierend: Le Mans meldete 2025 mit 350 000 Fans ein Allzeithoch, dito das 24h-Rennen in Spa oder die US-Langstrecken-Klassiker wie Daytona, Sebring oder Road Atlanta.

Motorsport ist also wieder schick und populär, auch wenn viele Mainstream-Medien den Rennsport auf zwei und vier Rädern weiter ignorieren. Noch vor wenigen Jahren dominierte in Deutschland eine Negativstimmung gegen das Automobil und gegen den

Verbrennungsmotor. Heute pilgern mehr Menschen zum Ring als jemals zuvor, um dem klassischen Motorsport zu huldigen – ohne Teil- oder Vollelektrifizierung. Wer mit den Fans redet, der lernt, dass die Teilnahme von Verstappen den Hype fraglos beflügelt hat. Zweitens kommen viele Fans zum Ring, weil das Fahrerlager offener ist als in anderen Topklassen, und die Eintrittspreise noch halbwegs zivil ausfallen. Und viele Fans finden den Event deshalb so kultig, weil die Eisheiligen für meteorologische Ungewissheit sorgen, was offenbar eher als reizvoll denn als abschreckend empfunden wird.

Der Kernzahlen stellen auch dem Ausrichter ADAC Nordrhein ein gutes Zeugnis aus: Seit acht Jahren steigen die Zuschauerzahlen (Corona rausgerechnet), mit 160 Fahrzeugen hat man bei der Quantität nun hoffentlich den Sweatsport gefunden, durch die Kooperation mit der IGTC hat man das 24h-Rennen auf die globale GT-Landkarte gesetzt.

Kritik? Die GT3-Topautos sind im Vergleich zum benachbarten 24h-Rennen in Spa zu leise, was von vielen Fans bedauert wird – und was die Zuneigung für das Rahmenrennen der Tourenwagen-Legenden erklärt. Und natürlich sonnen sich jetzt einige in dem Boom, den sie eher nicht gefördert haben. Bei VW wollte man erst den Golf und dann den GTI einstellen. Jetzt feierten sich am Ring die VW-Vorstände für ihren Weitblick...

**Marcus Schurig**  
Redakteur



## MSa-Paddock



### MEN IN GREY

Am Quali-Wochenende des Indy 500 gibt es im Pressezentrum stets ein großes Hallo. MSa-Mann Philipp Körner (r.) traf zum Beispiel auf Paul Kelly, Chefredakteur des Speedway. Nach über 25 Jahren geht dieser in Rente – also auch ein großes Goodbye!



### TRADITIONSESSEN AN DER PISTE

Das 24h-Nürburgring-Team schmauste am Freitag in der Pistenklausur. Dabei entdeckten Fotograf Stefan Baldauf, Chefredakteur Marcus Schurig, Reporterin Bianca Leppert und Redakteur Michael Bräutigam einen frühen Vorgänger des REXY-Porsche auf den Bildern.



### WIEDERSEHEN WOANDERS

MSa-Reporterin Dian Sulistiyowati war an diesem Wochenende bei der Superbike-WM in Most und traf dort mit Somkiat Chantra erstmals wieder einen Ex-Fahrer aus der MotoGP, zu dem sie im anderen Paddock ein besonders inniges Verhältnis hatte.



26

TCR Europe in Spa-Francorchamps:  
Mike Halder springt an die Tabellenspitze

TCR EUROPE





# Titel in weiter Ferne

Nach einem guten Saisonstart musste Ferrari in Miami einen Rückschlag hinnehmen. Das Auto verfügt über eine gute Aerodynamik, aber dem V6-Turbo fehlt es an Leistung. Für Abhilfe soll ein Motoren-Update schaffen.

Von: **Joel Lischka**

**D**ie Ernüchterung nach dem Grand Prix in Miami sitzt tief bei Ferrari. Was als Aufbruch in eine neue Ära geplant war, hat sich spätestens nach dem Rennen in Florida zu einer harten Realitätsprobe entwickelt. Nach 18 Jahren ohne Titel lautete der Traum vor der Saison, mal wieder einen WM-Pokal in die Vitrine von Maranello stellen zu können. Doch Lewis Hamilton und Charles Leclerc

mussten sich mit den Plätzen 6 und 8 im Rennen begnügen. Im Sprint wurde Leclerc immerhin Dritter, Hamilton aber nur Siebter. Diese Ergebnisse liegen weit hinter den Ansprüchen. Dabei hatte die Saison durchaus vielversprechend begonnen. In den ersten beiden Rennen des Jahres in Australien und China konnte

Ferrari Mercedes noch ärgern und agierte als ernst zu nehmender Herausforderer. Doch dieser anfängliche Schwung ist bereits wieder verfliegen.

Die nackten Zahlen des Wochenendes in Miami offenbaren, dass Ferrari derzeit nur noch die dritte Kraft im Feld ist. Während Mercedes den vierten Sieg in

Serie feierte, ist auch McLaren an der Scuderia vorbeigezogen. Superstar Lewis Hamilton hatte in Runde 1 ein Tête-à-Tête mit Franco Colapinto. Der Argentinier beschädigte mit seinem Alpine den Seitenkasten und den Unterboden des Ferrari. Das kostete Abtrieb. „Das Rennen war beeinflusst von dem, was in der ersten Runde passiert ist. Im Endeffekt war das Ergebnis noch das Beste, das wir erreichen konnten“, hielt Hamilton fest. Sein Teamkollege Charles Leclerc lag bis in die vorletzte Runde noch auf Rang 3. Der 28-Jährige konnte seinen ramponierten Ferrari nach einem Dreher im letzten Umlauf und einem Einschlag in der Bande nur auf P6 ins Ziel schleppen. Für das häufige Abkürzen kassierte er eine Zeitstrafe.

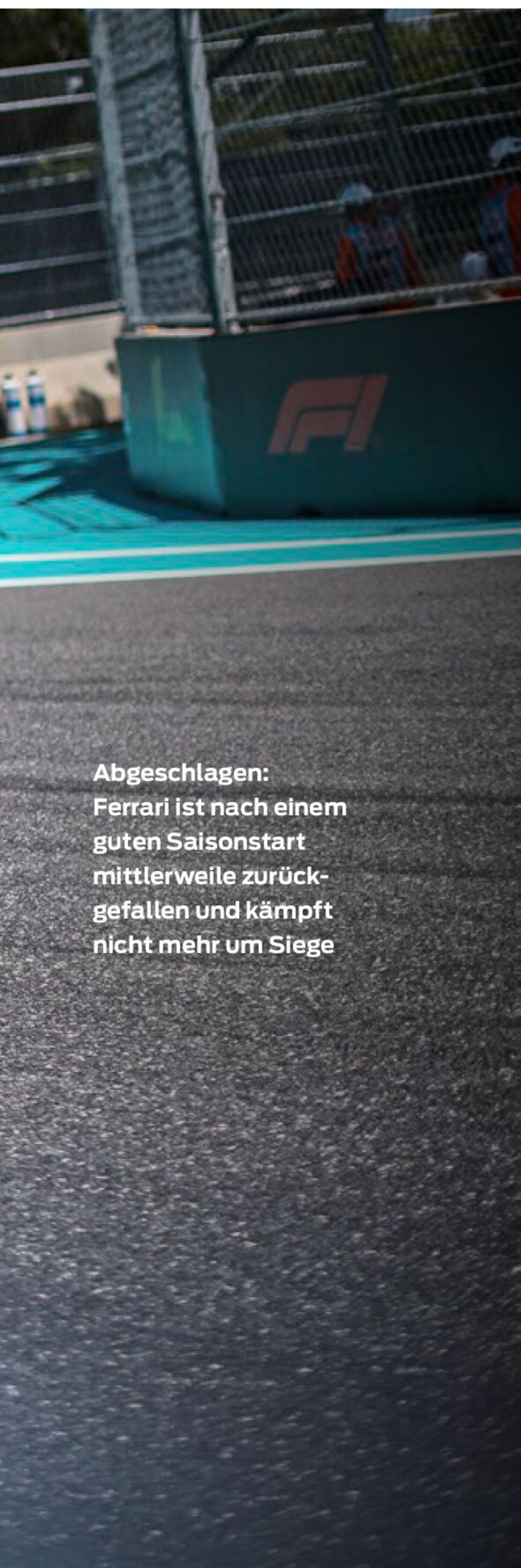
## Dem Motor fehlt Leistung

Ferrari hat beim SF-26 ein gutes Chassis gebaut. Die Aerodynamik des Wagens gilt ebenfalls als kon-



Kraftlos: Lewis Hamilton fordert mehr Pferdestärken vom Ferrari-Motor





Abgeschlagen:  
Ferrari ist nach einem  
guten Saisonstart  
mittlerweile zurück-  
gefallen und kämpft  
nicht mehr um Siege

FERRARI

**!**  
Das ADUO-Verfahren sieht vor, dass Hersteller mit einem erkennbaren Leistungsdefizit nachrüsten können. Bestätigt die FIA nach den Messungen in Montreal selbiges, darf Ferrari beim Antrieb nachlegen.

kurrenzfähig. Dafür erweist sich der Antrieb als die große Achillesferse. Teamchef Frédéric Vasseur brachte es nach Miami auf den Punkt: „Schauen Sie auf die Daten, wir haben keinen Vorteil auf den Geraden.“ Der Verbrennungsmotor des Ferrari-Aggre-

gats kann der Power des Mercedes-Triebwerks derzeit nichts entgegensetzen. Besonders auf Strecken mit langen Volllastpassagen wird die Scuderia zur leichten Beute. „Wir brauchen das Motoren-Update. Das Auto ist vielleicht das beste im Feld, aber uns fehlt der Punch“, forderte Hamilton. Der schwache V6-Turbo verhindert momentan, dass Ferrari aus eigener Kraft um Siege kämpfen kann. Mittlerweile ist die Scuderia sogar hinter McLaren zurückgefallen. Das Weltmeister-Team weiß nun den Mercedes-Antrieb besser zu nutzen und war in Miami siegfähig.

Ferrari hofft deshalb auf einen speziellen Passus im Reglement. Das sogenannte ADUO-Verfahren sieht vor, dass Hersteller mit einem erkennbaren Leistungsdefizit nachrüsten können. Nur wenn die FIA nach den Messungen beim anstehenden Kanada-GP (24.5.) offiziell bestätigt, dass Ferrari hinter der Konkurrenz liegt, dürfen die Ingenieure nachbessern. Wegen des neuen Motorenreglements haben die Regelhüter diese Möglichkeit eingeführt: Sollte die Leistung eines Verbrennungsmotors nachweislich um mehr als zwei Prozent hinter der Konkurrenz zurückliegen, darf dieser Hersteller gezielte Performance-Upgrades sowie zusätzliche Prüfstandszeit in Anspruch nehmen, um die Lücke zu schließen. Zudem erhalten die Nachzügler mehr Freiheiten beim Kostendeckel des Antriebs. Liegt ein Hersteller sogar mehr als vier Prozent zurück, wird er als ernsthaft unterlegen eingestuft. In diesem Fall kann die FIA sogar zwei Upgrades oder weitreichendere Änderungen an eigentlich eingefrorenen Bauteilen erlauben. Zunächst hieß es, die FIA würde erst nach dem Miami-GP den Leistungsstand der Hersteller überprüfen. Der Iran-Krieg hat jedoch den Formel-1-Kalender durcheinandergewirbelt. Die Grands Prix in Bahrain und Saudi-Arabien mussten verschoben werden. Da das Rennen in Florida erst der vierte WM-Lauf des Jahres war, gilt nun das kommende Rennen in Montreal als ausschlaggebend. In Maranello läuft die Arbeit an einer Lösung deshalb auf Hochtouren. Der Rettungsplan steht bereits fest und ist auf den 19. Juli terminiert. Zum Belgien-GP soll eine umfassende neue Ausbaustufe der Power Unit ihr Debüt feiern.

In Miami gab es auch positive Erkenntnisse. „Die Pace von



FERRARI

Lichtblick: Die Pace von Charles Leclerc im Miami-Grand-Prix war stark



FERRARI

Erneuert: Für den SF-26 gab es in Florida eine Fülle neu entwickelter Teile

Charles war bei freier Fahrt stark, und wir haben an der Spitze gekämpft, aber als wir im Verkehr steckten, wurde es schwieriger, und er hatte Probleme, konstante Zeiten zu fahren“, hob Ferrari-Teamchef Vasseur hervor.

### Konkurrenz holt auf

Neben den wiedererstarteten McLaren mischte auch Max Verstappen in den USA an der Spitze des Feldes mit. Der Niederländer setzte die Verbesserungen an seinem Red Bull in Speed um. Ferrari darf sich nicht nur auf das Motor-Update konzentrieren, um wieder siegfähig zu sein. In der Vergangenheit hatte die Scuderia häufiger Probleme, im Entwicklungsrennen mitzuhalten. Im ersten Jahr des neuen technischen Reglements kommt diesem eine essenzielle Bedeutung zu, da die Fortschritte der Teams logischerweise größer sind als bei einer ausgereizten Technik.

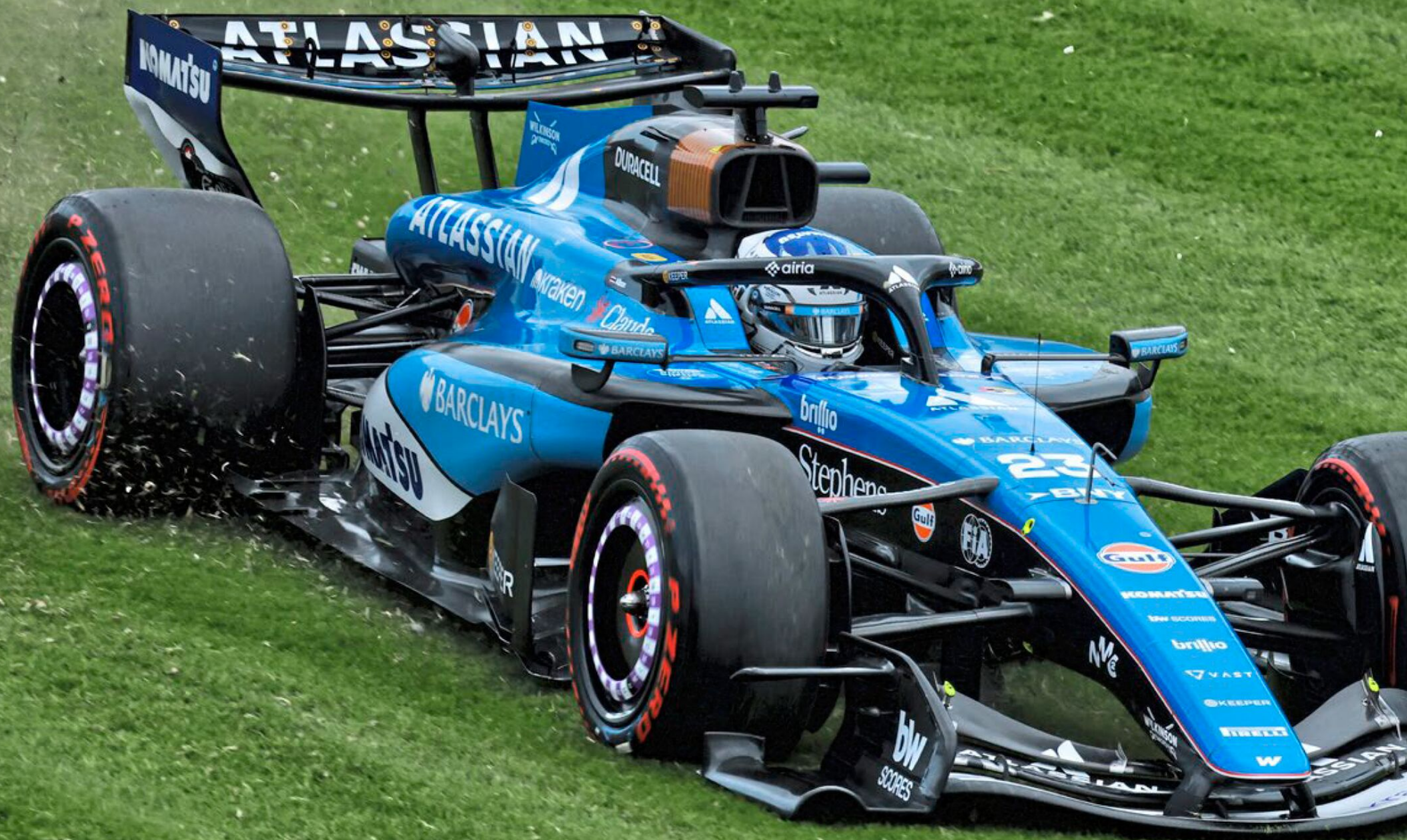
Für Miami brachte man frische Teile für den Frontflügel, den Unterboden, den Diffusor, das Heck und veränderte Kleinigkeiten an der Vorder- und Hinterradaufhängung. McLaren und Mercedes werden in Montreal noch mal ein größeres Upgrade nachlegen. Dann könnte die

Scuderia noch weiter zurückfallen. Als keine Hilfe erweist sich für Lewis Hamilton zudem der Simulator. Der Rekordsieger will künftig nicht mehr so oft im „digitalen“ Ferrari sitzen. Nach dem enttäuschenden Miami-Wochenende erklärte der Rekordsieger, dass er von den virtuellen Proberunden in die Irre geführt wurde. „Für das nächste Rennen werde ich einen anderen Ansatz wählen. So, wie wir uns aktuell vorbereiten, hilft das nicht weiter. Man arbeitet ein Setup heraus, aber das funktioniert dann nicht. Und alles fühlt sich ganz anders an.“

Sowohl Hamilton als auch Ferrari werden die Entwicklung genau verfolgen. Plätze abseits des Podiums sind nicht das erklärte Ziel beider Parteien. In der WM-Tabelle liegt Hamilton nur noch auf Rang 5 und hat bereits 49 Punkte Rückstand auf Andrea Kimi Antonelli.

Für 2027 hat Lewis Hamilton noch einen gültigen Vertrag bei Ferrari. Mit Oliver Bearman steht sein potenzieller Nachfolger schon in den Startlöchern. Wenn es für Hamilton doch noch mit Rekordtitel Nummer 8 klappen soll, muss sein Team das Ruder jetzt schnell herumreißen. ■





# Falsch abgebogen

Williams hat dieses Jahr einen krachenden Fehlstart hingelegt. Erst langsam kommt das Traditionsteam wieder auf die Beine. Teamchef James Vowles sieht bereits Licht am Ende des Tunnels.

Von: **Tobias Grüner**

**D**iese Saison hatte man sich bei Williams ganz anders vorgestellt. Seit der Ankunft von James Vowles vor drei Jahren legte das Team auf das 2026er-Reglement aus. Im Hintergrund wurden Prozesse optimiert, die Hardware auf den neuesten Stand gebracht und mit Carlos Sainz und Alex Albon zwei Spitzenfahrer verpflichtet.

Im vergangenen Jahr ließ die Teamführung die Weiterentwicklung am Auto früh einstellen. Trotz Upgrade-Diät sprang am Ende noch ein fünfter Platz heraus. Williams war auf einem guten Weg. Es schien nur noch eine Frage der Zeit, bis man die Topteams ernsthaft herausfordern kann. Doch dann folgte der Absturz zur aktuellen Saison mit aktuell nur fünf WM-Punkten aus den ersten vier Rennen.

Wie konnte das passieren? In Miami versuchte Vowles zu erklären, was in der Vorbereitung alles schiefgelaufen war: „Wir nutzen viele neue Systeme, haben neue Abläufe und andere Strukturen. Wir arbeiten jetzt ganz anders. Dieses Auto war das erste, das wir komplett mit unseren neuen Tools gebaut haben. Dabei sind leider einige Fehler passiert, zum Beispiel mit der Software.“

**!** Mit den drei Punkten von Carlos Sainz und Alex Albon schob sich Williams in Miami an Audi vorbei auf Rang 8 der Konstrukteurswertung. Das Ziel von James Vowles ist der Spitzenplatz im Mittelfeld.

Die letzten Wochen wurden bereits zur Analyse genutzt: „Es waren nur kleine Details, aber wenn es hundert davon gibt, dann addiert sich das“, bedauert

Vowles. „Die fehlende Effizienz in allen Bereichen wurde erst sichtbar, als das System unter Druck geriet. Um so viel Windkanalzeit wie möglich zu nutzen, wollten wir spät mit dem Bau des Autos beginnen. Da waren wir aggressiver als jemals zuvor. Das Auto selbst ist deutlich komplexer. Die Anzahl der Teile hat sich verdoppelt. Dieser Prozess lief leider nicht reibungslos ab.“

## Fehler im System

Williams versuchte einen Teil der Produktion noch an externe Zulieferer auszulagern, aber die waren in der heißen Phase schon durch andere Teams ausgebucht. Dann rasselte man auch noch durch die FIA-Crashtests. „Das hat das System in einer schwierigen Phase noch mehr unter Druck gesetzt. Wenn einem die Zeit wegläuft, muss man Teile





Planänderung: Nach Verzögerungen bei der FW48-Produktion fuhr Williams in den ersten drei Rennen mit einem Interimsauto

erahnen. Mit der ersten großen Ausbaustufe waren Sainz und Albon endlich in der Lage, auf Augenhöhe mit den anderen Mittelfeldteams zu kämpfen. Erstmals in diesem Jahr schafften es beide Piloten in die Punkte.

In den nächsten Rennen will man den Rückstau an Performance-Komponenten nach und nach abarbeiten. Schon in Montreal sollen weitere kleine Upgrades kommen. Für den Europa-Auftakt in Monaco Anfang Juni kündigt Vowles dann noch einmal einen großen Schritt an. Die Ingenieure haben bereits einen genauen Entwicklungsplan aufgestellt, der bis zu den Rennen nach der Sommerpause reicht. Darauf stehen 40 bis 50 konkrete Performance-Projekte.

### Übergewicht bleibt Thema

Das Problem mit dem Übergewicht könnte Williams allerdings noch länger begleiten. Vowles erklärt, warum es nicht damit getan ist, die Bauteile einfach noch einmal in leichter Form zu bauen. „Das Problem ist das Budget-Cap. Da muss man effizient arbeiten. Wir haben jetzt schon die Entwicklungsarbeit geleistet, um zehn Kilo unter das Mindestgewicht zu kommen. Wir können die entsprechenden Teile aber erst bringen, wenn eine Komponente das Ende ihrer Lebenszeit erreicht hat und sowieso ausgetauscht wird. Oder wir nutzen geplante Aerodynamik-Updates, um gleichzeitig die Gewichtsreduzierung voranzutreiben. Jetzt schnell die gleichen Teile noch mal leichter zu bauen, das können wir uns nicht leisten. Der Plan sieht vor, jedes Rennen ein paar Kilo zu verlieren.“

Neben den Verbesserungen des Autos und einem robusteren System bei der Produktion will Williams auch personell noch einmal nachlegen. Vowles wildert hier vor allem bei seinem Ex-Team Mercedes. So wechselte kürzlich Dan Millner nach mehr als 20 Jahren in Brackley als Chefindingenieur nach Grove. Laut Vowles hat der erfahrene Techniker bei seinem neuen Arbeitgeber schon wichtige Impulse für die künftige Entwicklungsrichtung gesetzt.

Mit Claire Simpson verstärkte Vowles Anfang des Monats auch noch die Designabteilung. Hier wurde der Teamchef ebenfalls bei Mercedes fündig. „In den nächsten drei, vier Monaten kommen noch weitere gute Leute“, kündigt der Brite an. Sie sollen

nicht nur Ideen mitbringen, sondern mit ihrer Siegermentalität auch motivierend auf die neuen Kollegen abfärben.

Vowles sieht die aktuelle Wende bereits als Ergebnis der guten Arbeit, die Williams in den vergangenen Jahren geleistet hat. „Früher hätten wir uns nicht so schnell aus dem Sumpf ziehen können.“ In diesem Tempo soll es nun auch weitergehen. Mit den angesprochenen Projekten zur Reduzierung des Gewichts und zur Verbesserung der Aerodynamik scheint im FW48 noch deutlich mehr Entwicklungspotenzial zu stecken als in den Konkurrenzmodellen.

Alpine besitzt zwar schon 18 Punkte Vorsprung und aktuell

auch das schnellere Auto, doch gibt man bei Williams den Kampf um die Spitze im Mittelfeld noch nicht auf. Zumal man das Jahr nicht als schlechtester Mercedes-Kunde beenden will. Ab jetzt soll es nur noch aufwärtsgehen, so dass die Saison doch noch einen versöhnlichen Abschluss findet.

„Wichtig ist für mich, dass die geplanten Upgrades auch das abliefern, was wir uns von ihnen versprechen. Es zählt nur, wo wir mit dem Auto am Ende der Entwicklungsphase nach der Sommerpause liegen“, erklärte Vowles. „Das Ziel ist es, sicher an der Spitze des Mittelfelds zu stehen. Auf dieser Basis können wir dann mit dem neuen Auto für die nächste Saison aufbauen.“ ■



Teamchef James Vowles gab zu, dass man zu aggressiv geplant hatte



Erst mit dem Miami-Upgrade fand Williams langsam wieder in die Spur



Die Piloten hatten gehofft, mit dem neuen Auto vorne mitfahren zu können



Formel 1

# Abtrieb reduzieren

Dass die Verantwortlichen der Formel 1 für 2027 noch einmal die Antriebsformel nachjustieren wollen, haben wir Ihnen schon letzte Woche gemeldet. Nun kündigte die FIA an, auch bei der Aerodynamik Anpassungen vorzunehmen.

Von: **Tobias Grüner**

**A**uch wenn man im Formel-1-Hauptquartier offiziell von Problemen nichts wissen möchte, zeigt der Aktivismus der letzten Wochen deutlich, dass die Königsklasse ihr Reglement noch an einigen Ecken und Enden nachbessern muss, um Fans und Fahrer zufriedenzustellen.

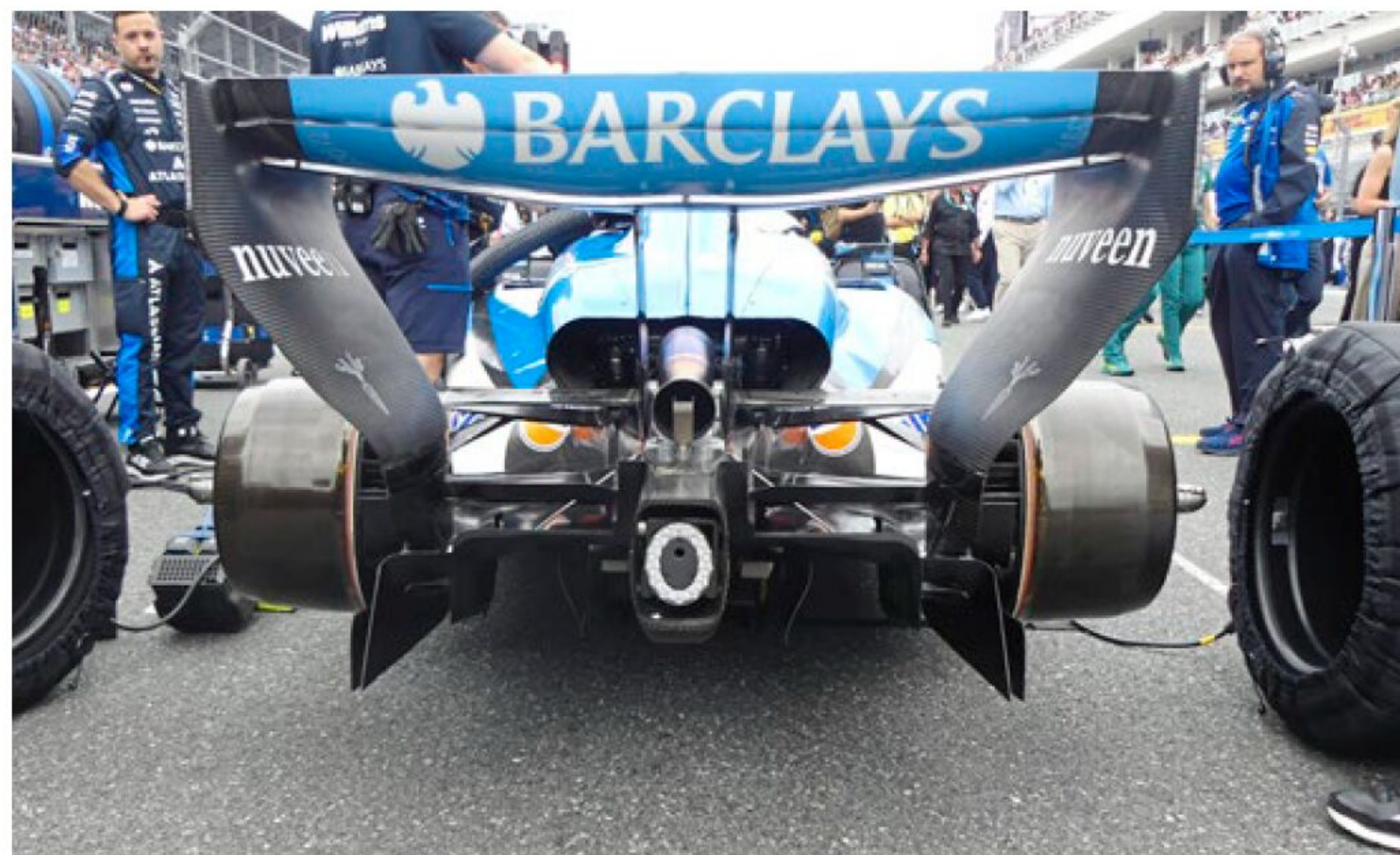
Für 2027 wurde bereits angekündigt, dass eine Erhöhung der erlaubten Einspritzmenge den Power-Split in Richtung des Verbrenners schieben soll. Künftig

soll der Elektromotor nur noch 40 Prozent zur Gesamtleistung beitragen. Die Piloten müssen während der Fahrt also weniger Energie rekuperieren.

Um Lift-and-Coast und Superclipping noch weiter zu reduzieren, plant die FIA darüber hinaus auch noch die Aerodynamik zu beschneiden. Weniger Abtrieb bedeutet, dass die Fahrer mehr Zeit in den Kurven verbringen,

wo sie ohne Nebenwirkungen die Batterien laden können.

Die Frage lautet nur, wo die Einschnitte vorgenommen werden und wie weit sie gehen. Die Teams drängen auf eine schnelle Entscheidung. Die Entwicklung der 2027er-Autos läuft bereits. Auch Pirelli muss rechtzeitig wissen, wie hoch die Abtriebswerte sind, um die Reifen entsprechend daran anzupassen. ■



An welcher Stelle wird die Aerodynamik der neuen Autos beschneiden?

Formel 1

# Allianzen verhindern

McLaren-Boss Zak Brown hat einen Brief an die FIA geschrieben, in dem er vor Allianzen zwischen mehreren Formel-1-Teams warnt. Anlass ist der bevorstehende Verkauf von Anteilen am Alpine-Rennstall.

Von: **Tobias Grüner**

**E**s ist kein neues Thema, dass sich Teams verbünden, um am grünen Tisch gemeinsame Interessen durchzusetzen. In den letzten Jahren flammte der Streit vor allem durch die enge Beziehung der beiden Red-Bull-Teams immer wieder auf. Jetzt sorgt der Fall Alpine für neue Diskussionen.

Mercedes hat angekündigt, zunächst einen Minderheits-

anteil am Rennstall aus Enstone übernehmen zu wollen. Dabei soll kein zweites Silberpfeil-Team entstehen, aber Mercedes könnte verstärkt Einfluss auf die Strategie seines Kundenteams ausüben.

Zak Brown warnt schon seit längerer Zeit vor solchen Allianzen. In einem sechsseitigen Brief

hat sich der McLaren-Boss nun an FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem gewendet, um die Problematik solcher Partnerschaften zu skizzieren. Darin heißt es, dass bestehende Kooperationen aus Fairnessgründen entflochten und geplante Verbindungen vereitelt werden sollten. ■



Zak Brown (l.) will verhindern, dass Mercedes Anteile von Alpine übernimmt

## NACHRICHTEN

### COMEBACK BEI ALPINE

Alpine hat die Verpflichtung von Jason Somerville bestätigt. Der Ingenieur, der 2010 und 2011 schon einmal in Enstone gearbeitet hat, war zuletzt bei der FIA als Aerodynamik-Chef angestellt. Somerville wird künftig der zweite Mann im Alpine-Design-Büro hinter Technik-Direktor David Sanchez.

### MCLAREN BAUT AUS

Die Gemeinde von Woking hat die Erweiterung der Formel-1-Fabrik von McLaren genehmigt. Das Team hatte die Errichtung neuer Gebäude auf dem Campus beantragt, um unter anderem einen sogenannten VTT-Prüfstand für das komplette Auto zu bauen. Bisher musste dafür immer die AVL-Infrastruktur in Graz in Anspruch genommen werden.

### KEINE STRAFPUNKTE

Die Richtlinien der FIA-Kommissare sehen in dieser Saison härtere Strafen bei heftigen Vergehen vor. Dafür sollte es bei kleineren Fouls nicht direkt Strafpunkte hageln. Die Auswirkungen sind deutlich sichtbar. In den ersten vier Rennen hat noch kein Fahrer einen Strafpunkt kassiert. Zum gleichen Zeitpunkt in der Vorsaison hatten die Stewards bereits neun Strafpunkte verteilt.

### BOTTAS BESTOHLLEN

Im Rahmen des Miami-GP wurde der Cadillac Escalade von Valtteri Bottas gestohlen. Der Finne hatte seinen Dienstwagen in der Einfahrt geparkt. Als er am Samstag zur Streckendüsen wollte, war der Luxus-SUV mit seinem Fahrerlager-Pass und VIP-Parkausweis verschwunden. Laut Bottas wurde das Auto tags darauf in einem sozialen Brennpunkt gefunden, wo es bewusst abgestellt worden war.

### ZEITPLAN GP KANADA

**Training 1:** Fr., 18.30 Uhr

**Sprint-Quali:** Fr., 22.30 Uhr

**Sprint:** Sa., 18.00 Uhr

**Qualifikation:** Sa., 22.00 Uhr

**Rennen:** So., 22.00 Uhr



# NLS

## Die zweite Saisonhälfte

- 20.06. 1. ADAC Eifel Trophy
- 01.08. KW 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen
- 12.09. 65. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen
- 13.09. 66. ADAC ACAS Cup
- 10.10. 2. NLS Sportwarte-Trophy

**Tickets ab 25 Euro**  
Jugendliche bis 14 Jahre frei  
[www.vln.de/tickets](http://www.vln.de/tickets)



Pure Emotionen

Zugang zur Boxengasse

Zugang zur Startaufstellung

Spektakuläre Rennaction







# Zirkusfestival

Beim Saisonhöhepunkt der Formel E ging es zur Sache: Gleich beide Monaco-Läufe lieferten viel Diskussionsbedarf. Während Nyck de Vries sein Mahindra-Team am Samstag erlöste, erhöhte der amtierende Champion Oliver Rowland (Nissan) am Sonntag die Chancen auf die Titelverteidigung. Porsches Côte-d'Azur-Albtraum geht weiter.

Von: **Philipp Körner**

**W**ie das weltbekannte Zirkusfestival, welches jedes Jahr im Januar das Fürstentum unterhält, bot auch das Gastspiel der Formel E alles, was das Zirkus-Klischee erfordert. Neben echter Akrobatik bekamen die Zuschauer nämlich Clownseinlagen und wilde Tiere geboten. Den Anfang machte die Samstags-Pole des Porsche-Kunden Dan Ticktum. Der Alleinunterhalter schlug hierfür den späteren Sieger Nyck de Vries.

Nach einer zunächst halbwegs ordentlichen Startphase rumpelte es im vierten von 29 Umläufen gewaltig. Nick Cassidy (Citroën) und Jake Dennis (Andretti) kamen sich vor der Schikane ausgangs des Tunnels in die Carbonfasern. Später wurde Cassidy für das Ziehen nach außen eine Strafe verpasst. Im Anschluss an die Neutralisierung hielt sich De

Vries clever hinter Leader Ticktum. Eine später missliche Energielage des Briten nahm hier ihren Anfang. Nicht nur misslich, sondern katastrophal ergab sich die Situation bei Porsche in der zwölften Runde: Nico Müller fuhr Kollege Pascal Wehrlein im Bereich Rascasse ins Heck. Während der Schweizer seinen Frontflügel verlor, erlitt der Deutsche einen Reifenschaden.

Nico Müller war untröstlich: „Zuallererst tut es mir sehr leid für Pascal, seine Crew und das ganze Team. Ich habe versucht, unsere Positionen nach hinten zu verteidigen. Wir wollten uns gegenseitig schützen und haben uns trotzdem berührt.“ Der Fürstentum-Kurs baute so seinen Ruf

als Porsche-Angststrecke aus. Kein einziges Mal konnte Weisach dort bislang auf das Podium springen. Kleiner Spoiler: Auch am Sonntag änderte es sich nicht.

## Ticktums Trapez-Absturz

Trotzdem konnte ein von Porsche elektrisierter Pilot beim Auftakt jubeln. Der Kunde Kiro stellte einen Fahrer des Podiums. Dieser sollte aber nicht Dan Ticktum heißen. Nachdem der Brite sich dem beim Schnelllade-Lauf taktisch besonneneren Nyck de Vries – erster Mahindra-Triumph seit 2021 – und Mitch Evans (Jaguar) geschlagen gegeben hatte, lief er als Dritter ein. Zur Verteidigung des Bronze-Pokals hatte er jedoch António Félix da Costa

(Jaguar) hart in die Barrieren nach dem Tunnel gedrängt. Die Rennleitung sprach eine virtuelle Durchfahrtsstrafe aus und beförderte damit den Kiro-Kollegen Josep Maria „Pepe“ Martí auf sein allererstes Podest.

Dan Ticktums kurze Zündschnur war sofort aufgebraucht. Er eskalierte in seinem Fahrerraum und flüchtete ohne ein Wort an die Presse. Am Sonntag hatte sich seine Laune so gebessert, dass er zurückkehrte. Und gut, dass er es tat. Denn hinter dem Wüterich steckt ein starker Pilot: Ticktum holte erneut die Pole. Diesmal ließ er es etwas ruhiger angehen. Er ordnete sich im klassischen Format mit zwei Attack-Modes im Windschatten ein. Der Sport war erneut extrem chaotisch. Immer wieder flogen Trümmerteile über den Asphalt – und Autos ab. Kombiniert um zwei Extra-Boosts fiel es schwer, die Übersicht zu behalten.

Aber wenn immer dies der Fall ist, steigt der Meister Oliver Rowland zur Bestform auf. Der von P8 gestartete Brite manövrierte sich durch alle Gefahren im Endspurt an die Spitze. Felipe Drugovich (Andretti) erbt nach einer Strafe für Mahindra-Mann Edoardo Mortara den zweiten Platz, Da Costa holte Rang 3 trotz Dreher zu Beginn nach.

Ticktum machte einen Fehler unter FCY: Nur P14. Bester Porsche war der Sechste Müller, Wehrlein verpasste doppelt Zähler. Mit dem Schließen des Vorhangs musste Zirkusdirektor Porsche zwei verlorene WM-Führungen bilanzieren, die man in Asien nun zurückholen will. ■

## FORMEL E – LAUF 9

Monaco (MON) – 16. Mai  
96,773 km über 29 Runden à 3,337 km

| Fahrer          | Zeit/Rückstand |
|-----------------|----------------|
| 1. N. de Vries  | 51.26,313 min  |
| 2. M. Evans     | +2,677 s       |
| 3. J. Martí     | +21,115 s      |
| 4. F. Drugovich | +21,320 s      |
| 5. S. Buemi     | +21,839 s      |
| 6. J. Eriksson  | +23,990 s      |
| 7. T. Barnard   | +24,322 s      |
| 8. L. di Grassi | +27,019 s      |
| 9. N. Cassidy   | +29,004 s      |
| 10. M. Günther  | +29,817 s      |

## WM-STAND FAHRER

| Fahrer         | Punkte |
|----------------|--------|
| 1. M. Evans    | 128    |
| 2. O. Rowland  | 109    |
| 3. E. Mortara  | 103    |
| 4. P. Wehrlein | 101    |
| 5. N. Müller   | 83     |

## FORMEL E – LAUF 10

Monaco (MON) – 17. Mai  
93,436 km über 28 Runden à 3,337 km

| Fahrer               | Zeit/Rückstand |
|----------------------|----------------|
| 1. O. Rowland        | 45.43,102 min  |
| 2. F. Drugovich      | +1,165 s       |
| 3. A. Félix da Costa | +3,448 s       |
| 4. M. Evans          | +10,442 s      |
| 5. E. Mortara        | +10,891 s      |
| 6. N. Müller         | +18,073 s      |
| 7. J. Eriksson       | +18,380 s      |
| 8. N. de Vries       | +18,950 s      |
| 9. L. di Grassi      | +19,622 s      |
| 10. Z. Maloney       | +19,895 s      |

## WM-STAND TEAMS

| Team               | Punkte |
|--------------------|--------|
| 1. Jaguar          | 208    |
| 2. Porsche         | 184    |
| 3. Mahindra Racing | 146    |
| 4. Nissan          | 120    |
| 5. Envision-Jaguar | 99     |



Erster Mahindra-Sieg in der Gen3

## WM-STAND HERSTELLER

| Hersteller    | Punkte |
|---------------|--------|
| 1. Porsche    | 281    |
| 2. Jaguar     | 269    |
| 3. Mahindra   | 143    |
| 4. Nissan     | 142    |
| 5. Stellantis | 136    |



Beinahe hätte Álex Palou schon nach dem ersten Segment seinen Ganassi-Honda abstellen müssen – im Anschluss drehte er auf



# Gemischte Gefühle

Zum zweiten Mal startet Álex Palou von der Pole in das Indy 500. Als der Höhepunkt der Marathon-Qualifikation anstand, überraschte sich der Ganassi-Pilot mit einem Topschnitt selbst. Mick Schumacher (RLL) blieb beim Qualifying-Debüt hinter seinen Erwartungen.

Von: **Philipp Körner**

Es ist das wohl seltsamste Gefühl im Motorsport. Obwohl es am vergangenen Wochenende „nur“ um die Startaufstellung ging – noch dazu um eine, die bereits bei der Freigabe über den Haufen geworfen sein wird –, fühlte es sich für die Fahrer trotzdem nach viel mehr an. Der Pole-Setter Álex Palou erklärte: „Es ist kein Rennen, aber man hat dieselbe Wahrnehmung wie bei einem. Wir arbeiten tagelang an unserem Qualifying-Setup und stecken so viel Aufmerksamkeit hinein. Da kann man die Pole doch nur wie einen Sieg feiern?“ Erschwerend kam hinzu, dass die diesjährige Ausgabe sehr intensiv ablief. Da nur die exakt nötigen 33 Nennungen eingegangen waren, erübrigte sich zwar die traditionelle Ausscheidungsqualifikation (Bumping). Stattdessen sorgten Gewitter und unnachgiebiger Regen am Samstag aber für einen prall gefüllten Sonntag mit drei Sitzungen.

Altbekannt standen zunächst die 33 Einzelruns auf dem Programm. Jeder Fahrer musste einen Vier-Runden-Schnitt setzen. Mangels Zeit entfielen im umgebauten Tagesplan weitere Versuche. Die schnellsten zwölf rückten in die nächste Runde auf. Mick Schumacher scheiterte angesichts des 27. Rangs deutlich an der Hürde. Er resümierte: „Wir zeigten leider nicht die erwartete Pace. Im Warm-up-Training hatten wir uns super gefühlt und hielten das auch bis ins Qualifying. Aber das Ergebnis zeigt es nun nicht.“ Laut dem Neuling war der Rennwagen viel-

leicht etwas zu konservativ abgestimmt. „Als jemand, der es zum ersten Mal erlebt, kann man es nur schwer einordnen.“ Aus guten Gründen bleibt Schumacher zuversichtlich: „Unser Fokus lag hauptsächlich auf dem Renn-Setup. Daran werden wir bei den letzten Trainings arbeiten.“

## Rosenqvist vs. Palou

Während der Deutsche die Daten studierte, kämpften die schnellsten zwölf um den Einzug in die „Fast Six“. Álex Palou war bereits glücklich, überhaupt das zweite Segment erreicht zu haben. Weil er beim Auslösen der Quali-Start-

plätze den – wegen der da schon hohen Temperaturen – unbeliebten 31. Platz erwischte hatte, musste er sich strecken. Das Resultat war ein hauchenger elfter Rang. Diese schwierigen Umständen sollten ihm jedoch später helfen. „Es ließ uns noch härter am Setup arbeiten. Wir haben das Auto wirklich an sein absolutes Limit gebracht, wodurch es direkt gut vorbereitet für die späteren Sessions war. Die anderen hatten da nur ihre kälteren Versuche als Datenbasis. Ehrlicherweise hätte nach dem ersten Run jedoch alles vorbei sein können.“

Der Sprung in die besten sechs gelang dem Spanier dann deutlich einfacher. Dort traf er auf eine Chevrolet-Übermacht. Alex Rossi (ECR), David Malukas (Penske), Santino Ferrucci (Foyt) und Patricio O’Ward (McLaren) gaben der US-Marke die numerische Oberhand. Allerdings war der Topfavorit auf die Pole ein Honda-Held: Felix Rosenqvist (MSR).

Dank einer Mischung aus Mut und stark abgestimmter Maschine bestimmte der Schwede die ersten beiden Sitzungen. Seine Vier-Runden-Schnitte waren der Konkurrenz locker entwachsen. Als es dann zählte, ging plötzlich das Handling verloren. Rosenqvist resümierte: „Ich bin etwas enttäuscht, wir hatten Pole-Material.“ Das Wechselbad der Gefühle war final für Palou am schönsten: „Der Tag endete als positive Überraschung. Nächsten Sonntag kann die Ausgangslage aber schnell dahin sein – trotzdem ist es die bestmögliche!“ ■

## INDYCAR – STARTAUFSTELLUNG 110. INDIANAPOLIS 500

| Fahrer   | Startnr. |
|--|----------|
| 1. Álex Palou (ESP)<br>Ganassi/Honda, 232,248 mph        | 10       |
| 4. Felix Rosenqvist (SWE)<br>MSR/Honda, 231,375          | 60       |
| 7. Kyffin Simpson (CAY)<br>Ganassi/Honda, 230,883        | 8        |
| 10. Scott Dixon (NZL)<br>Ganassi/Honda, 230,347          | 9        |
| 13. Ed Carpenter (USA)<br>ECR/Chevrolet, 230,829         | 33       |
| 16. Marcus Armstrong (NZL)<br>MSR/Honda, 230,701         | 66       |
| 19. Will Power (AUS)<br>Andretti/Honda, 230,279          | 26       |
| 22. Ryan Hunter-Reay (USA)<br>McLaren/Chevrolet, 230,202 | 31       |
| 25. Kyle Kirkwood (USA)<br>Andretti/Honda, 229,607       | 27       |
| 28. Graham Rahal (USA)<br>RLL/Honda, 229,017             | 15       |
| 31. Sting Ray Robb (USA)<br>JHR/Chevrolet, 226,572       | 77       |

| Fahrer   | Startnr. |
|--|----------|
| 2. Alexander Rossi (USA)<br>ECR/Chevrolet, 231,990       | 20       |
| 5. Santino Ferrucci (USA)<br>Foyt/Chevrolet, 230,846     | 14       |
| 8. Conor Daly (USA)<br>DRR/Chevrolet, 230,712            | 23       |
| 11. Rinus VeeKay (NED)<br>JHR/Chevrolet, 229,585         | 76       |
| 14. Hélio Castroneves (BRA)<br>MSR/Honda, 230,811        | 06       |
| 17. Marcus Ericsson (SWE)<br>Andretti/Honda, 230,667     | 28       |
| 20. Nolan Siegel (USA)<br>McLaren/Chevrolet, 230,213     | 6        |
| 23. Josef Newgarden (USA)<br>Penske/Chevrolet, 230,165   | 2        |
| 26. Katherine Legge (GBR)<br>Foyt/Chevrolet, 229,456     | 11       |
| 29. Dennis Hauger (NOR)<br>Coyne/Honda, 228,982          | 19       |
| 32. Caio Collet (BRA)<br>Foyt/Chevrolet, disqualifiziert | 4        |

| Fahrer  | Startnr. |
|---|----------|
| 3. David Malukas (USA)<br>Penske/Chevrolet, 231,877       | 12       |
| 6. Patricio O’Ward (MEX)<br>McLaren/Chevrolet, 230,442    | 5        |
| 9. Scott McLaughlin (NZL)<br>Penske/Chevrolet, 230,577    | 3        |
| 12. Takuma Sato (JPN)<br>RLL/Honda, 230,995               | 75       |
| 15. Christ. Rasmussen (DEN)<br>ECR/Chevrolet, 230,705     | 21       |
| 18. Christ. Lundgaard (DEN)<br>McLaren/Chevrolet, 230,661 | 7        |
| 21. Louis Foster (GBR)<br>RLL/Honda, 230,212              | 45       |
| 24. Romain Grosjean (FRA)<br>Coyne/Honda, 229,791         | 18       |
| 27. Mick Schumacher (GER)<br>RLL/Honda, 229,450           | 47       |
| 30. Jacob Abel (USA)<br>Abel/Chevrolet, 228,169           | 51       |
| 33. Jack Harvey (GBR)<br>DRR/Chevrolet, disqualifiziert   | 24       |



Der Verstappen-AMG lag lange auf Siegkurs, am Ende gewann das Schwesterauto von Engel/Martin/Schiller/Stolz (M.)

# Daimler-Show am Ring

BALDAUF

Es waren die 24h am Nürburgring der Superlative – mit 352 000 Fans wurde ein neuer Rekord aufgestellt. Sportlich blieb das Rennen jedoch aus verschiedenen Gründen eher überschaubar unterhaltsam. Für Mercedes-AMG war der Sieg von Maro Engel, Fabian Schiller, Luca Stolz und Maxime Martin im Winward-AMG nach zehn Jahren ein Befreiungsschlag, während der Verstappen-AMG durch eine defekte Antriebswelle ausgebremst wurde.

Von: **Bianca Leppert**

In diesem Rennen schienen die Höhen und Tiefen so nahe beieinander zu liegen wie die wechselhaften Wetterlagen in der Eifel. Jules Gounon sitzt 3,5 Stunden vor Rennende an der

Boxenmauer auf dem Boden und wischt sich die Tränen aus dem Gesicht. Er hat zusammen mit seinen Teamkollegen Dani Juncadella, Max Verstappen und Lucas Auer gerade die letzte Chance auf den Sieg verloren. Stattdessen übernimmt in diesem Moment das Schwesterfahrzeug von Winward, gesteuert von Maro Engel, Maxime Martin, Fabian Schiller und Luca Stolz, die Führung. Nur zwei Tage zuvor stand die Welt noch andersrum auf dem Kopf. Da haute Engel aufs Lenkrad, nachdem er im Top-Quali im Streckenabschnitt Hatzenbach den Mercedes-AMG mit der Startnummer 80 die Leitplanke gefaltet hatte: Nur Startplatz 25.

Aus Sicht von Mercedes-AMG und Winward Racing rund um Teamchef Christian Hohenadel fuhr man an diesem Sonntag ebenfalls die Achterbahn der Gefühle. Nach einer dominanten Doppelführung, die sich von 4,5 Stunden nach Rennstart bis zu den besagten 3,5 Stunden vor Rennende hielt, hatte man ein lachendes und ein weinendes Auge. Man freute sich, nach zehn Jahren den

**„Als es am Samstagabend zu regnen begann, wechselten wir auf Drying-Wet-Reifen und fuhren damit einen kompletten Stint – im Gegensatz zur Konkurrenz.“**

Luca Stolz, Winward-Mercedes

Durchbruch zu feiern und mit der Nummer 80 in der Eifel zu siegen.

Andererseits saß der Frust über die defekte Antriebswelle bei der Nummer 3 tief. In dieser löste sich ein Teil, anschließend das Radlager, und das wiederum beschädigte den Radträger. Die Reparatur dauerte rund 119 Minuten, ehe man noch eine Ehrenrunde für die Fans drehte und am Ende auf Platz 38 gewertet wurde. Zuvor lag man rund 25 Sekunden vor der #80 in Führung. Verstappen hatte gerade beim

Stopp an Juncadella übergeben. AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl sagte: „Es gab einen ABS-Alarm direkt nach dem Wechsel. Wir dachten erst, es wäre ein technischer Defekt. Wir haben versucht, das zu resetten, doch dann kamen Geräusche und Vibrationen dazu.“

## Verstappen vs. Engel

Des einen Pech war des anderen Glück. Denn es bleibt wortwörtlich in den Sternen geschrieben, ob die #80 sonst eine echte Siechance gehabt hätte. Nachdem sich Verstappen und Engel in der Nacht ein wildes Rad-an-Rad-Duell lieferten, bekam man bei Mercedes-AMG kalte Füße. „Es wurde zu gefährlich“, erklärte Wendl. „Grundsätzlich gilt bei uns die Regel, dass man sich nicht ins Auto fährt.“

Verstappen und Engel schienen selbst großen Spaß an dem Duell gehabt zu haben. Der Zweikampf war besonders brisant, weil sich noch viele an das frühere Wortgefecht der beiden auf der Social-Media-Plattform X erinnerten, das um Verstappens



inoffiziellen GT3-Rundenrekord stattfand. Engel kommentierte: „Das Thema ist geklärt. Wir hatten einfach richtig viel Spaß dabei, uns gegenseitig auf der Strecke zu pushen.“ Der Kommando stand bat die Fahrer jedoch, sich zu beherrschen. Entsprechend galt für die Piloten, die das Steuer übernahmen, zunächst das Kommando „Freeze“. Zu diesem Zeitpunkt lag die #3 vor der #80. Wer sich an den Mercedes-Vierfachsieg 2016 erinnert, bei dem klingelt es: Damals saßen Hohenadel und Engel im Auto, Engel war damals in der Verfolger-Rolle, ehe er am Ende siegte.

Da beide Winward-Autos über das Rennen gesehen in etwa gleich schnell waren, will man sich gar nicht ausmalen, wie man den Schlamassel am Ende aufgelöst hätte. Aber die Frage stellte sich ja dann gar nicht mehr.

„Es ist unglaublich, was hier dieses Wochenende abging“, sagte Engel, nachdem man die Zielinie überquert hatte. „Das war hier dieses Jahr die Motorsporthauptstadt. Danke an die Fans für diese Energie. Und auch an mein Team, dass sie alles repariert haben nach dem, was am Freitag passiert ist. Endlich sind die zehn Jahre Warten vorbei.“

Für Stolz, Martin und Schiller war es der erste Sieg überhaupt beim 24h-Rennen Nürburgring. „Ich war zum 15. Mal hier“, sagte Martin. „Ich war schon dreimal Zweiter, jetzt habe ich es endlich geschafft. Ein Traum ist für mich wahr geworden. Mein Vater hat hier gewonnen, und jetzt ich.“

Luca Stolz hob eine entscheidende Phase hervor, die den großen Vorteil für Mercedes brachte: „Als es am Samstagabend zu regnen begann, wechselten wir auf den Drying-Wet-Reifen und fuhrten damit einen kompletten Stint – im Gegensatz zur Konkurrenz. Fabi hat dabei einen wirklich tollen Job gemacht.“ Der sogenannte „KK“-Reifen von Michelin zur richtigen Zeit brachte den Unterschied für beide Mercedes. Die #80 wurde von Schiller pilotiert, die #3 von Auer. Der Walkenhorst-Aston-Martin kam eine Runde zu spät zum Reifenwechsel und hatte danach rund zwei Minuten Rückstand.

Auch am Ende des Rennens ließ man nichts mehr anbrennen. Als es rund 40 Minuten vor Schluss noch mal zu regnen begann, zog man bei Winward geschnittene Slicks auf, verwaltete den Vorsprung von über zwei

Minuten eher konservativ, hatte im Ziel nur noch 46 Sekunden Vorsprung. Man war sich der nachträglichen Zeitstrafe für den Abt-Lambo (#84, Bortolotti/Niederhauser/Engstler) von 86 Sekunden wegen eines Code-60-Vergehens bewusst. „Maro hat das gut gemanagt“, lobte Stolz. „Er hat rausgenommen, um nichts zu riskieren.“

Insgesamt lässt sich sagen: Mercedes hat vieles richtig gemacht, obwohl man nicht das schnellste Auto auf der Strecke hatte. Zudem lieferten beide Fahrzeuge ein sauberes Rennen ohne Strafen ab. Die einzige offene Frage war: Hätte sich der Schaden an der Antriebswelle bei Verstappens Auto verhindern lassen? Die Antriebswelle gilt als eines der zuverlässigsten Teile am Mercedes-AMG und war zudem neu verbaut.

War die harte Gangart von Verstappen zu Beginn des Rennens, als er zweimal über die Wiese fuhr, eventuell die Ursache? Experten halten die Wahrscheinlichkeit für eher gering. Zwar wurden die Autos generell in diesem Sprint zu Beginn hart rangenommen, doch das dürfte nicht das Problem gewesen sein – auch wenn es von Verstappen in Sachen Langstrecke kein Fahren nach Lehrbuch war.

Sein Risikomanagement war aber trotzdem beeindruckend. Die Antriebswelle könnte eher durch einen Kontakt beschädigt worden sein. Natürlich denken da viele an das Rad-an-Rad-Duell mit Engel. Doch der sagt selbst: „Wir haben uns eher vorne berührt, nicht hinten.“ Am Ende wird diese Frage wohl unbeantwortet bleiben.

## Krimi um Platz 2

Während Mercedes an der Spitze gefestigt war, wurde es zumindest auf den letzten Metern noch mal spannend im Kampf um Platz 2. Denn der Abt-Lambo mit Bortolotti am Steuer musste sich gegen den heranfliegenden Aston Martin (#34, Drudi/Krognès/Thiim) von Mattia Drudi wehren. Zumindest imaginär, denn der Huracán hatte wie schon erwähnt eine 86-Sekunden-Strafe im Gepäck. Zunächst sah es zum Anbruch der letzten Stunde so aus, als könne er seinen Puffer von über zwei Minuten easy verwalten. Doch der einsetzende Regen mischte im Finale die Karten neu. Bortolotti war wegen eines früheren Stopps auf Slicks, Drudi erwischte das bessere >



Mercedes-Pilot Engel (oben rechts) holte seinen zweiten Sieg nach 2016



Der Abt-Lamborghini hatte die BOP und den Speed, um am Ring zu siegen



P3: Selbst bei Aston Martin hatte niemand mit einem Podestplatz gerechnet



Darling der Fans: Der BMW M3 Touring 24h kam auf Platz 5 ins Ziel





In der Einführungsrunde durften die Fans am Hatzenbach wieder zum Abklatschen auf die Rennstrecke

Timing zwei Runden später und holte sich geschnittene Pirelli-Slicks ab. Fortan knabberte er am Vorsprung von Bortolotti und schien die magische 86-Sekunden-Hürde gebrochen zu haben. Dann aber fiel er auf den wirklich allerletzten Metern im Verkehr sowie durch eine Code-60-Phase auf der Döttinger Höhe, die der Lambo noch nicht hatte, wieder zurück. Im Ziel fehlten mit der berücksichtigten Strafe 16 Sekunden auf die Mannschaft aus Kempten.

Die Walkenhorst-Truppe überraschte sich mit dem Aston Martin Vantage GT3 und den Pirelli-Reifen selbst. „Das haben wir echt nicht kommen sehen. Ich bin noch ein bisschen geschockt“, sagte Nicki Thiim. Vor allem die Pirelli-Performance hatten einige nicht auf dem Schirm. „Wir haben die Zusammenarbeit im letzten Jahr gestartet, und normalerweise brauchst du vier bis fünf Jahre für die Entwicklung“, sagte Krognes. „Wir sind mit einer Mischung das gesamte Rennen gefahren. Dieser Reifen hat ein sehr breites Temperaturfenster. Wir haben festgestellt, dass wir lange ins Trockene mit dem Regenreifen fahren können und lange mit dem Slick in den Regen.“

Auch die Show des Lamborghini überraschte so einige. Womit wir beim Thema Balance of Performance wären und den halben Teil der Erklärung dafür hät-

ten, weshalb das Rennen teilweise etwas eintönig war. In diesem 24h-Rennen spielte die Balance of Performance einerseits eine Rolle – andererseits auch nicht.

Über weite Teile des Rennens war es trocken, es gab nur eine sehr kurze Regenphase am Samstagabend. Insofern hätte die BOP durchaus ein Faktor sein können. Das war sie auch – allerdings nicht bei der Entscheidung um den Gesamtsieg, sondern vielmehr um die weiteren Plätze. Warum? Weil der Faktor beim Thema Gesamtsieg das nackte Überleben ohne Strafen war.

### Lambo mit guter BOP

Der Lamborghini war ohne Frage das am besten eingestufte Auto. Was sich beispielsweise an einer theoretischen Rundenzeit – also die besten Sektorzeiten addiert – von 8.04,022 Minuten (#130 Mapelli/Catsburg/Yelloly) Minuten zeigte. Wobei Mercedes, die in diesem Jahr mehr Abtrieb hatten und einen halben Millimeter mehr Restriktor, mit der theoretischen Bestmarke der #80 mit 8.06,752 zumindest nicht abgeschlagen war – und auch nicht so unter Druck durchs Feld pflügen musste wie Lamborghini.

Die schnellste Runde des Lamborghini lag bei 8.08,758 Minuten (#84). Im Vergleich dazu waren die anderen Hersteller mehrere Sekunden weg. So schaffte es der #84-Abt-Lambor-

**„Wir waren alle etwas überrascht. Wir sind tatsächlich mit einer Mischung das gesamte Rennen gefahren. Der Pirelli-Reifen hat ein sehr breites Temperaturfenster.“**

Christian Krognes, Walkenhorst

ghini beispielsweise trotz des Reifenschadens im Duell mit dem Verstappen-Mercedes, durch den man rund 2 Minuten und 30 Sekunden verlor, und der 86-Sekunden-Strafe für das Code-60-Vergehen von Engstler, auf Platz 2 – auch wenn man ebenfalls von den Ausfällen profitierte.

Patric Niederhauser gab zum Reifenschaden zu Bedenken: „Der Mercedes hätte eine Strafe verdient gehabt. Mirko hat viel Platz gelassen. Es war nur eine kleine Berührung, aber sie hat unser Rennen zerstört und war vermeidbar.“ Teamkollege Bortolotti sah es minimal anders. Er betonte, dass es ohne den Frühstart seines Kollegen Marco Mapelli erst gar nicht zu dieser Situation gekommen wäre. Die Abt-Lambos teilten sich über-

haupt nur deshalb die erste Reihe, weil Lamborghini bereits im Top-Qualifikation den Ton angegeben hatte. Daraufhin wurden der Restriktor um einen halben Millimeter verkleinert und fünf Kilogramm Zusatzgewicht für das Rennen eingeladen. Trotzdem war der Lambo extrem flott.

Auch Ford hatte Potenzial. Hier lag die schnellste Runde immerhin bei 8.11,247 Minuten. Also drei Sekunden hinter Lamborghini – und das obwohl es einen um ein Millimeter kleineren Restriktor nach dem Top-Qualifikation gab. Eine falsche Reifenwahl kostete im Rennen Zeit, dazu kam ein Reifenschaden, der bei der #67, dem heißen Eisen im Feuer, neun Minuten und damit eine ganze Runde kostete.

Dahinter könnte man den Aston Martin sehen. Porsche, Audi und Mercedes lagen auf die einzelne Runde halbwegs nah beieinander. Wobei auffällt, dass bei Porsche auch nur der Manthey-Porsche das Tempo an der Spitze mitgehen konnte – zumindest bis zum Ausfall. Am Ende reichte es beim besten 911 GT3 R nur für Rang 6 (#24 Lionspeed, Heinrich/Vanthoor/Feller). BMW hinkte hinterher. Und das, obwohl zuvor jeder aufgrund der dominanten Vorstellung des Gamota-BMW in den NLS-Läufen mit einem BMW-Durchmarsch gerechnet hatte. Das war auch ein Argument des Technikausschusses



des ADAC Nordrhein, dem BMW nach dem Top-Qualität auf die Finnen zu hauen: Nach Startplatz 9 für Rowe gab es plus 10 Kilo für den M4. Ähnliches Prozedere: Fünf Zusatzkilos für Manthey nach Rang 8 im Top-Qualität.

### BOP-Fingerklaps

Beide Aktionen mögen zwar nur symbolisch gewesen sein, doch es war das erste Mal, dass man die BOP-Philosophie etwas änderte. Bisher bekamen die, die nicht performten, ein Bonbon. Dieses Mal schien der Technikausschuss dem nicht zu trauen. Im Fall von BMW griff man mit dieser Vermutung aber daneben – im Rennen ging eher nix. Auch wenn der Unterschied der werksunterstützten M4 zum Gamota-BMW jetzt erst recht Rätsel aufgibt. Schließlich opfert kein Hersteller ein 24h-Rennen, um irgendeinen Schein zu wahren. Womöglich muss man die Frage umdrehen. Nicht: Warum waren die werksunterstützten BMW so langsam? Sondern: Warum war der Gamota-BMW so schnell? Auch im Falle von Manthey im Vergleich zu den anderen Porsche-Kundenteams blickte man in einige fragende Gesichter.

Interessant ist, dass nach dem Rennen seit längerem wieder einmal eine Prüfstands-Messung vom Technikausschuss angeordnet wurde. Sechs Autos von sechs Herstellern aus der Spitzengruppe müssen sich nun auf Herzen und Nieren prüfen lassen.

Man möge nun einwenden, dass das Rennen ja sportlich bei so viel Themen stellenweise gar nicht so langweilig war. Aber fasst man es zusammen, lässt es sich recht einfach auf den Punkt bringen: Diejenigen, die es aus eigener Kraft hätten schaffen können, wurden in Schlamassel verwickelt. Und diejenigen, die es nicht aus eigener Kraft schaffen konnten, profitierten davon. So fehlte einerseits ein echter Gegner für die beiden Mercedes, weil keiner mehr übrig war. Und andererseits, weil die verbliebenen den Vorsprung teils aus BOP-Gründen und teils wegen eigenen Patzern nicht mehr wettmachen konnten.

Wie schon beschrieben, war der Mercedes nicht das schnellste Auto auf der Strecke und hätte trotzdem beinahe einen Doppelsieg eingefahren. Engel fasste es so zusammen: „Wir hatten ein perfektes Rennen. Wir waren nicht die Schnellsten, haben aber alles richtig gemacht.“

Dabei forderte auch das Wetter seinen Tribut. Die Eisheiligen hielten Wort und lieferten in der Nacht Temperaturen um die 4 Grad Celsius. Das machte das Aufwärmen der Reifen nicht einfacher. Entsprechend viel Auslese gab es zu sehen.

Der Manthey-Porsche rutschte auf einer Betriebsmittel-Spur mit Kévin Estre am Samstagabend von der Strecke. Gounon hatte in der #3 noch richtig Duse, denn er folgte kurz dahinter, war aber durch einen Überholvorgang auf einer anderen Linie unterwegs. Manthey-Teamchef Nicki Raeder sagte: „Das Auto ist auf einer Ölspur ausgerutscht – ein Zwischenfall, bei dem Kévin keinerlei Schuld trägt. Nach dem Einschlag konnte das Fahrzeug zwar noch weiterfahren, allerdings hat sich dabei ein Riemen gelöst, wodurch der Motor irreparabel beschädigt wurde.“

Lamborghini war nicht nur mit dem Reifenschaden der #84 am Start gehandicapt, sondern

**„Ich fuhr in einem Pulk, als wir eine Doppelgelb-Zone erreichten. Danach beschleunigten wir wieder, doch dann kam wieder Code 60, und ich krachte in den Vordermann.“**

Alex Sims, Scherer-Audi

hatte sich direkt eine Zeitstrafe von 32 Sekunden für den Frühstart der #130 eingefangen. Dazu kam ein Reifenschaden gegen 20.30 Uhr vorne links im Bereich Schwedenkreuz. Dabei verlor man viel Zeit, denn selbst nachdem man sich an die Box zurückgeschleppt hatte, musste man nach der Reparatur erneut reinkommen. Am Sonntagvormittag folgte ein technischer Defekt.

Der Scherer-Audi (#16, Haase/Green/Sims) musste die Segel streichen, nachdem man aufgrund falsch geschwenkter Flaggensignale am Samstag in den KCMG-Mercedes krachte. „Ich fuhr in einem Pulk, als wir eine Doppelgelb-Zone erreichten. Als die grüne Flagge geschwenkt wurde, beschleunigten wir wieder. Direkt dahinter folgte allerdings eine Code-60-Zone. Wäh-

rend die Fahrer vor uns noch reagieren konnten, hatte ich in dieser Ziehharmonika-Situation keine Chance und lief auf meinen Vordermann auf“, erklärte Alex Sims.

Der Kondo-Ferrari by Rinaldi (#45, Perel/Vermeulen/Neubauer/Marschall) verunfallte im Abschnitt Hatzenbach beim Versuch, an einem langsameren Fahrzeug vorbeizugehen. Kurz vor Mitternacht erwischte es den Falken-Elfer (#44, Schuring/Müller/Heinemann/Bachler) nach einem Abflug von Morris Schuring. Nur wenig später folgte der Dunlop-Elfer (#17, Andlauer/Boccolacci/Menzel/Picariello) mit Alessio Picariello am Steuer. Das bedeutete, dass Schnabl Engineering komplett einpacken konnte.

Der Rowe-BMW #1 (Farfus/Marciello/Pepper/K. van der Linde) musste wegen eines technischen Problems beim Betanken kurz vor Mitternacht abstellen. Der Konrad-Lambo (#7, Lefterov/Engelhart/Paul/Stalidzane) zählte ebenfalls zu den Unfall-Kandidaten in der Nacht. Bei Ford war nur noch die #67 (Olsen/Mies/Vervisch/Stippler) auf aussichtsreicher Position.

Die #64 (Maini/Schumacher/Scherer/Stippler) hatte am Samstagabend einen Abflug im Brünchen, die #65 (Haupt/Kolb/Schumacher/Caresani) stand gegen 1 Uhr in der Mutkurve. Am Ende erwischte es auch die übrig gebliebene #67 nicht perfekt, denn ein Reifenschaden nach einem Ausrutscher und eine Strafe von 87 Sekunden wegen zu hoher Geschwindigkeit bei Doppelgelb kamen noch in den Sammeltopf. Für den Dinamic GT-Porsche #55 (Beretta/Ghiretti/Sturm/Hartog) war das Rennen 20 Minuten vor dem Zieleinlauf nach einem Ausrutscher ebenfalls beendet. Er lag auf Rang 12.

### BMW M3 Touring entzückt

BMW hat sich mit dem BMW M3 Touring 24H in die Herzen der Fans gefahren – und das bereits vor dem Rennen. Aus dem Aprilscherz im Jahr 2025 wurde beim 24h-Rennen 2026 Realität. Der Auftritt des Kombis war aber von Anfang nicht als Spaß zu verstehen. Das erkannte man bereits an der Fahrerbesetzung mit Jens Klingmann, Neil Verhagen, Connor de Phillippi und Ugo de Wilde. Das war äußerst konsequent, denn man wollte ja gerade zeigen, dass man auch mit diesem Auto sportlich dabei ist. Tatsächlich zeigte sich bei den NLS-▷

## FAHRERLAGER-NEWS

### REKORD OHNE MISSMUT

Der neue Zuschauerrekord am Nürburgring sorgte zwar für weiter erhöhtes Verkehrsaufkommen, das Chaos am Samstag – also dem Tag, an dem die meisten Eintageszuschauer anreisen – blieb jedoch aus. Erstens wurden die Fans gewarnt, frühzeitig anzureisen, zweitens wurden zentrale Anfahrtsstraßen wie B258 oder B412 temporär auf zweispurige Einbahnstraßen umgestellt, und drittens wurden neue und weiter entfernte Parkzonen eingerichtet, sodass sich das Chaos rund um den Nürburgring halbwegs in Grenzen hielt. Der größte Stau entstand jeden Morgen an den drei nichtsnutzigen Kreisverkehren auf der B258, die direkt an der Nürburgring-GP-Strecke vorbeiführen.

### ZEITNAHME-PROBLEM

Ab Samstagabend brach beim 24h-Rennen das von Wige Solutions gestellte Zeitnahmesystem zusammen, was hinter den Kulissen zu zahlreichen Problemen führte. Zwar lief das Backup-System, sodass die Zeitnahme für die Teilnehmer und Teams funktionierte, aber die Aussetzer sorgten dafür, dass die sogenannten Strategy-Overviews mit allen Stint-Zeiten, die von externen Partnern für Teams und Teilnehmer erstellt werden, zahlreiche Löcher aufwiesen, die auch im Nachhinein nicht mehr vollständig zu stopfen waren. Auch die Nachverfolgung und Ankündigung der Strafen war ein Problem, weil phasenweise jede Strafe einzeln und händisch ins System getippt werden musste.

### HOHE PROMI-DICHTE

Neben Toyota-Aufsichtsratschef Akio Toyoda und seinem Sohn waren auch zahlreiche VW-Vorstände aus Anlass des 50-jährigen Golf-GTI-Jubiläums vor Ort. Ebenfalls am Nürburgring gesichtet wurden der amtierende Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier (Toyota) sowie Hyundais Rallye-Star Thierry Neuville.





Fast beim Debüt gewonnen:  
Max Verstappen hatte am  
Ring die meisten Fans

BALDAUF

KOMMENTAR

VERSTAPPEN KANN ES

Vielen ging vor dem Start des 24h-Rennens der Hype um Max Verstappen auf den Wecker. Sagen wir es mal so: Für uns Journalisten macht es die Arbeit im vollgepackten Fahrerlager nicht leichter. Aber: Spätestens nach diesem Wochenende sollte feststehen, dass der viermalige Formel-1-Weltmeister der NLS und dem 24h-Rennen näher ist, als man denkt. Denn eines verbindet ihn mit den Nordschleifen-Teams: Er macht das, was er tut, mit Leib und Seele. Ihm ging es an keiner Stelle darum, sich in den Vordergrund zu stellen oder sich Vorteile aufgrund seines Status zu verschaffen. Stattdessen integrierte er sich, war wie jeder andere bei der vollgepackten Fahrerbesprechung und überließ in Top-Q3 Dani Juncadella die große Bühne. Im Rennen überzeugte er mit einem beeindruckenden Risikomanagement, das an den Nerven der Zuschauer zerrte. Wie er nach dem kurzen Abheben bei Pflanzgarten 2 das Auto gerade so in der Wiese abfangen konnte, ließ nicht wenigen den Atem stocken. Und auch seine Performance in der Nacht war stark. Zumal er – trotz unzähliger Rennen am Simulator – als Rookie in Sachen Fahren in der Nacht und im Verkehr zum Eifelmarathon kam. Aber wenn Verstappen etwas macht, dann richtig. Es ist kein Geheimnis, dass er während der F1-Wochenenden nebenher mit seinem GT-World-Challenge-Team über Dämpfereinstellungen philosophiert. Dem Niederländer geht es um den Sport. Damit hat er sich den Respekt seiner Fahrerkollegen an diesem Wochenende verschafft. Und er hat dem Langstreckensport auf der Nordschleife ein Geschenk gemacht: Dieser bekommt nun noch mehr von der Sichtbarkeit, die er verdient.



Bianca Leppert  
Redakteurin

Läufen, dass nur zwei bis drei Sekunden auf einer Runde auf den BMW M4 GT3 fehlen. Der Touring war genauso schwer wie der M4 GT3, hatte aber etwas mehr Boost im mittleren Drehzahlbereich. Am Ende landete der Touring auf dem fünften Gesamtrang direkt hinter dem Rowe-BMW #99 (Harper/Hesse/Vanthoor/S. van der Linde). Zeitweise war man vor dem Schwesterauto #77 (Wittmann/Weerts/Eng/Frey, ebenfalls auf Yokohama) und den beiden Rowe-M4 (Michelin) unterwegs. Im direkten Duell mit dem Schwesterauto war vor allem in der

Nacht eine Phase entscheidend, in der man früh genug auf den leicht einsetzenden Regen bei der Reifenwahl reagierte, was einen entscheidenden Vorteil brachte. Zudem vermutete Teamchef Torsten Schubert: „Wir fahren mit beiden Autos gleich. Der Unterschied ist, dass der M3 Touring etwas mehr Abtrieb hat. Das scheint die Reifen bei diesen kalten Temperaturen besser aufzuwärmen.“ Allerdings fragten sich manche in Sachen BOP, wie ein SP-X eingestuftes Auto so konkurrenzfähig wie die GT3-Kollegen sein kann oder ob das überhaupt das Ziel sein sollte.

Alles in allem feierten die Fans eine große Motorsport-Party und zeigten Durchhaltevermögen. Sie campen mitten im Schlamm und harrten bei frostigen Temperaturen aus. Auch wenn die Enttäuschung bei Verstappen und seinen Fahrerkollegen groß war, könnte der Ausfall etwas Gutes gehabt haben. Zumindest für die Fans. Denn Verstappen hat nun eine offene Rechnung mit der Eifel. Kurz vor dem Ausfall sagte der Niederländer in einem TV-Interview, er könne sich durchaus vorstellen, an den Nürburgring zurückzukommen, wenn es sein Kalender zulässt ... ■

24h-RENNEN NÜRBURGRING 2026

Nürburgring/D (GP-Kurs plus Nordschleife) – 16./17. Juni  
3958,968 km über 156 Runden à 25,378 km. 159 Teams gestartet, 111 Teams gewertet

|     | Klasse   | Nr.  | Fahrer                                   | Team                    | Auto                     | Distanz/Rückstd. |
|-----|----------|------|--|-------------------------|--------------------------|------------------|
| 1.  | SP 9 Pro | #80  | Engel/Stolz/Schiller/Martin              | Mercedes-Winward        | Mercedes AMG GT3         | 24:05.27,664 h   |
| 2.  | SP 9 Pro | #84  | Bortolotti/Engstler/Niederhauser         | Red Bull Abt            | Lamborghini Huracán GT3  | +2.12,311 min    |
| 3.  | SP 9 Pro | #34  | Krognes/Drudi/Thiim                      | Walkenhorst             | Aston Martin Vantage GT3 | +2.28,750 min    |
| 4.  | SP 9 Pro | #99  | Harper/Hesse/Vanthoor/S. van der Linde   | BMW M Team Rowe Racing  | BMW M4 GT3               | +2.46,074 min    |
| 5.  | SP-X     | #81  | Klingmann/De Wilde/De Phillippi/Verhagen | Schubert Motorsport     | BMW M3 Touring 24h       | +4.43,814 min    |
| 6.  | SP 9 Pro | #24  | Heinrich/Vanthoor/Feller                 | Lionspeed GP            | Porsche 911 GT3 R        | +7.50,506 min    |
| 7.  | SP 9 Pro | #54  | Buus/Christensen/Sturm/Hartog            | Dinamic GT Motorsport   | Porsche 911 GT3 R        | +1 Runde         |
| 8.  | SP 9 Pro | #67  | Olsen/Mies/Vervisch/Stippler             | HRT Ford Racing         | Ford Mustang GT3         | +1 Runde         |
| 9.  | SP 9 Pro | #77  | Frijns/Eng/Weerts/Wittmann               | Schubert Motorsport     | BMW M4 GT3               | +2 Runden        |
| 10. | SP 9 P/A | #48  | Arrow/Assenheimer/Müller/Pereira         | Losch Motorsport        | Porsche 911 GT3 R        | +2 Runden        |
| 11. | SP 9 P/A | #18  | Hofer/Hill/Tilley/Kolb                   | Lionspeed GP            | Porsche 911 GT3 R        | +3 Runden        |
| 12. | SP 9 P/A | #123 | Brundle/Rump/Bünnagel                    | Mühlner Motorsport      | Porsche 911 GT3 R        | +3 Runden        |
| 13. | SP 9 P/A | #30  | Kim/Bruins/Cho/Seefried                  | Hankook Competition     | Porsche 911 GT3 R        | +5 Runden        |
| 14. | SP 9 P/A | #4   | Goroyan/Kvitka/Berthon/Fontana           | Goroyan RT              | Porsche 911 GT3 R        | +6 Runden        |
| 15. | SP 9 P/A | #86  | Kerong/Fjordbach/Hongli/King             | High Class Racing       | Porsche 911 GT3 R        | +6 Runden        |
| 16. | SP 9 Pro | #69  | Glock/Scheider/Dörr/Kirchhöfer           | Dörr Motorsport         | McLaren 720S GT3         | +6 Runden        |
| 17. | SP 9 P/A | #32  | Nakajama/Sandtler/Gülden                 | Toyo Tires/Ring Racing  | Mercedes-AMG GT3         | +7 Runden        |
| 18. | Cup-2    | #900 | Hardt/Hites/Koslowski/Meijer             | Black Falcon            | Porsche 911 GT3 Cup      | +8 Runden        |
| 19. | Cup-2    | #902 | Harrison/Rennhofer/Wassertheurer         | Liqui Moly Black Falcon | Porsche 911 GT3 Cup      | +8 Runden        |
| 20. | SP 9 P/A | #5   | Kaya/Kiefer/Piana/Stursberg              | Black Falcon            | Porsche 911 GT3 R        | +9 Runden        |

**Pole-Position**  
#84, Luca Engstler (Red Bull-Team Abt / Lamborghini Huracán GT3 Evo2), 8.11,123 min

**Schnellste Rennrunde**  
#130, Patric Niederhauser, (Red Bull-Team Abt / Lamborghini Huracán GT3 Evo2), 8.08,758 min



# DEUTSCHLANDS KOMPAKTE AUTO-SHOW



**AUTOKAUF** zeigt den kompletten deutschen Pkw-Markt und hilft Ihnen beim Neu- und Gebrauchtwagenkauf mit allen kaufentscheidenden Fakten zu jedem Modell.

Immer topaktuelle Daten.

**NEU  
JETZT  
IM HANDEL  
ODER ONLINE**



**TELEFON:** 040-855 388 90 **E-MAIL:** motorpresse@dpv.de

**ONLINE:** [www.auto-motor-und-sport.de/autokauf](http://www.auto-motor-und-sport.de/autokauf)



Klasse SP 10 (SRO GT4)

# BMW nutzt Mercedes-Pech

Die späteren Sieger der GT4-Klasse starteten mit einem Handicap in die 24h-Hatz – dort lief dann aber alles nach Plan.

Von: **Michael Bräutigam**

**W**enn man über unnötige Strafen spricht, dann gehört diese sicherlich dazu: Joshua Bednarski pilotierte seinen BMW M4 GT4 im Q3 um 1,3 km/h zu schnell durch die Boxengasse und brockte dem Team (Riller & Schnauck by Cerny Motorsport) damit einen 30-sekündigen Strafstopp nach der ersten Rennrunde ein.

Bednarski saß die Strafe selbst ab, fuhr danach Topzeiten und übergab an Routinier Peter Cate, der die Aufholjagd fortsetzte. Auch danach lief für das von Tom Schütze und Jeroen Bleekemolen komplettierte Quartett alles nach Plan. Dass Bednarski durch einen Code-60-Verstoß am Sonntagmorgen weitere 45 Straf-



Zwei Strafen abgesehen, sonst keine Probleme: Der siegreiche Cerny-BMW

sekunden kassierte, sollte beim ansonsten problemlosen Rennen keine Rolle mehr spielen. Mit 143 absolvierten Runden und rund zweieinhalb Minuten Vorsprung auf den – mit einer Runde weniger klassierten – ersten Verfolger landete man auf dem 24. Gesamtrang den Klassensieg.

Auch beim zweitplatzierten BMW von Hofer Racing by Bonk Motorsport (Max Partl/Michael Schrey/Philip Wiskirchen/Thors-

ten Wolter) lief es ziemlich rund. Wolter fing sich am Samstagabend eine 45-Sekunden-Strafe für ein Code-60-Vergehen ein. Und links vorne war nach einem Feindkontakt eine kleine Schönheits-OP mit Racetape nötig, davon abgesehen rollte man zu einem souveränen 27. Gesamtrang.

Platz 3 ging an den Prosport-Mercedes, der in der Klasse eigentlich auch Siegchancen hatte. Aber ein Missverständnis

von Guilherme de Oliveira im Überrundungsverkehr führte am Samstagabend zu einer Kollision im Streckenabschnitt Aremberg, woraufhin beide Havaristen zunächst im Kiesbett strandeten. Nach der Bergungsaktion war ziemlich genau eine Runde futsch, die fehlte, um in den Kampf um den Sieg einzugreifen.

De Oliveira, der auch die schnellste Runde der Klasse verbuchte, sowie seine Fahrpartner Jörg Viebahn, Lluç Ibañez und Yannik Himmels landeten letztlich auf dem 29. Gesamtrang. Dass der Abstand am Ende eher anderthalb Runden auf die Sieger betrug, lag an einer 45-Sekunden-Strafe (Code-60-Vergehen von De Oliveira) und natürlich auch daran, dass man nach dem frühen Rückschlag nicht mehr mit letzter Konsequenz angaste.

Nach der Verbannung der GT4-Autos aus der SP8T-Klasse fanden sich übrigens deutlich weniger von ihnen im Feld ein. 2025 starteten noch insgesamt 22 GT4-Boliden in den zwei Klassen, diesmal nur 13 in einer. ■

Cup-Klassen

# Erst Feuerunfall, dann Sieg

Die vier Cup-Klassen im Feld kumulierten insgesamt 42 Fahrzeuge. Eines davon sorgte für den größten Schreckmoment.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**as Q1 war noch keine 20 Minuten alt, da gab es schon den Aufreger des Wochenendes: Der Black-Falcon-Porsche #900 von Alexander Hardt war ausgangs des Michael-Schumacher-S mit einem Brand im Hinterwagen gestrandet und wurde kurz darauf vom WS-Porsche aus der AT-Klasse getroffen – Hardt stand knapp daneben.

Auf den Schreck folgte die Arbeit fürs Team. Das baute ein neues Auto auf, das aber offensichtlich genauso gut funktionierte wie der ursprüngliche, abge-

brannte Porsche 911 GT3 Cup für die Cup-2-Klasse. Hardt, Benjamín Hites, Benjamin Koslowski und Paul Meijer fuhren ein (bis auf eine Strafe für ein Doppel-Gelb-Vergehen) perfektes Rennen und holten auf Gesamtrang 18 den Klassensieg. Das Schwester-auto (Harrison/Rennhofer/Wassertheurer) machte gar einen Doppelsieg perfekt.

Die mit 17 Autos stark besetzte Cayman-Klasse (Cup 3) sah eine ebenso beeindruckende Leistung der Sieger. Hier setzten sich Moritz Oberheim, Lorenz Stegmann, Philip Miemois und Niclas Wiedmann im Auto von W&S Racing durch – trotz kleinerer Berührungen, eines dadurch entstehenden Belüftungsproblems und einer Zeitstrafe gewannen sie klar die Klasse und holten den 25. Platz der Gesamtwertung.

Die Klasse der BMW M240i Racing umfasste elf Autos und

war lange Zeit offen. Die Sieger von Adrenalin Motorsport (Sven Markert/Yannick Fübrich/Santiago Baztarrica/Benjamin Albers) waren nach einer frühen Kollision von Albers schon nach rund anderthalb Stunden mehr oder weniger chancenlos. Doch weil in der Klasse keiner ungeschoren durchkam, fuhr man nach der

Reparatur doch wieder ganz nach vorne zum Klassensieg.

Noch etwas Anlauf braucht die Klasse der neuen BMW M2 Racing, in der nur drei Autos antraten. Hier setzte sich das Sorg-Quartett Maximilian Hill/Tim Peters/Max Schlichenmeier/Darian Donkel durch und war auf P45 auch bestes BMW-Cup-Auto. ■



Nach Schreckmoment mit dem Ersatzauto zum Cup-2-Sieg: Black Falcon



# Das perfekte Rennen

Der Adrenalin-BMW fuhr mit einem makellosen Rennen zum Heckantriebs-Sieg. Bei den Fronttrieblern gewann ein VW.

Von: **Michael Bräutigam**

Es ist nicht so, dass die Startnummer 500 (Philipp Leisen/Daniel Zils/Philipp Stahlschmidt/„Sub7BTG“) keine Gegner in der Klasse der VT2-Hecktriebler für seriennahe Zweiliter-Turbofahrzeuge gehabt hätte. Aber das erfahrene und sauschnelle Vierergespann fuhr einfach ein perfektes Rennen ohne Strafen und Schäden. Damit gewann man nicht nur die Klasse, sondern war auf dem 50. Gesamtrang auch das mit Abstand beste V-Auto überhaupt.

Der Ravenol-Supra von Malte Tack sowie Manfred und Matthias Röss, der die schnellste Runde der Klasse fuhr, fiel früh nach einer

Berührung samt Reparatur zurück und landete trotz weiterer Probleme mit der Abgasanlage auf P3. Die Toyota-Kollegen von Sorg Rennsport (Ooms/Eisberg/Yutaka/Baar) fuhren auf P2.

Im Feld der Frontriebler und Allradler war der Nett-Audi großer Favorit und führte das Rennen zunächst trotz einer frühen Zeitstrafe (Unterschreitung der Boxenstandzeit) souverän an.

Doch ein Unfall im Wehrseifen kostete rund drei Stunden und den möglichen Klassensieg.

Danach führte lange der beste Cupra von Jung-Motorsport, doch späte technische Probleme spülten den VW Golf von Time Attack Paderborn (Fabian Tillmann/Michael Wolpertinger/Boris Hrubesch/Fritz Hebig) in Front. Die Ex-RCN-Meistertruppe feierte den Klassensieg und Gesamt-P62. ■



Sogar wieder bestes V-Auto insgesamt: Der siegreiche Adrenalin-BMW

BALDAUF

SP 4T/SP 3T/TCR

## Blauer Dauerrenner

Eigentlich würfeln wir nur die SP 3T und die TCR zusammen. Doch die SP 4T mischte deren Renngeschehen mächtig auf.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Prinzip war die Klasse SP 4T (bis 2,6 Liter Hubraum) aus redaktioneller Sicht immer uninteressant, weil der Subaru WRX (Carlo van Dam/Kota Sasaki/Takuto Iguchi/Rinato Kubo) dort konkurrenzlos war und sie auch 2026 auf Gesamtrang 31 gewann. Diesmal starteten jedoch zwei Kruse-Gölfe mit Top-Besetzung ebenfalls in dieser Klasse, beide konnten wegen Bremsproblemen aber den Speed nicht umsetzen.

Ebenfalls wollen wir die Gegner von Hyundai nicht unerwähnt lassen, denn die testeten mit gleich zwei Elantra N1 RP vor allem motorisch für die TCR-Zu-

kunft. Mit vielen Problemen erreichte sie auf den Plätzen 108 und 109 gerade so die Wertung.

In der TCR-Klasse fuhren die Koreaner mangels ernsthafter Konkurrenz und trotz gleich zwei längerer Reparaturstopps und über zwei Stunden Zeitverlust auf Gesamtrang 69 einen weiteren 24h-Klassensieg ein. Es war bereits der sechste in Folge.

In der Klasse SP 3T (Zweiliter-Turbo-Specials) war der Kruse-Golf das schnellste Auto, Max Kruse fuhr sogar die schnellste Runde. Doch das gleiche Bremsproblem wie in der SP 4T vereitelte den möglichen Sieg. Den holten sich letztlich Wolfgang Haugg, Roland Waschkau, Thorsten Jung und Dirk Vleugels im Audi TTs auf Gesamtrang 59. ■



Sauberes Rennen und souveräner Sieger in der Klasse SP 4T: Subaru WRX

BALDAUF

### WEITERE SP-KLASSEN

Einen echten Überraschungserfolg gab es in der kleinsten Turbo-Klasse SP 2T. Hier brachten es die mächtigen Toyota GR Yaris auf mehr Boxen- als Streckenzeit, und der Bitter-Opel-Corsa (Strycek/Schäffer/Morhin/Soumagne) gewann auf Gesamtrang 100. In der Klasse SP 8T startete nur der McLaren-Artura von Dörr Motorsport (Schädler/Weishaar/Naumann/Dörr), der nach einer Kollision am Morgen lange repariert werden musste, aber durchkam. Ebenfalls „Einzelkämpfer-Klassensieger“ wurde der BMW 325CI von Oepen Motors (Oepen/Koger/Launhardt) in der SP 4. In der Klasse SP 7 setzte sich der Reiter-Porsche 911 GT3 Cup (Ertl/Ertl/Ertl/Benndorf) gegen zwei Gegner durch.

### WEITERE V-KLASSEN

Die großen Produktionswagenklassen mit Saugmotor (V5 und V6) waren mit jeweils fünf Autos besetzt, wobei bis auf einen Porsche 911 in der V6 alle Autos ein Porsche Cayman waren. In der V5 setzte sich – bei 100 Prozent Ankommerquote – mit dem Adrenalin-Cayman von Korn/Korn/Korn/Levlev der Favorit durch. In der V6 führte Adrenalin ebenfalls in den Morgenstunden souverän, bevor die #396 mit Getriebeproblemen ausfiel. Der Sieg ging an den Overtake Racing/tm-Racing.org-Cayman von Weber/Knötschke/Müller/Krey.

### ALTERNATIVE KLASSEN

In der Klasse AT1 starteten nur die beiden Audi R8 LMS GT3 von Max Kruse Racing. Das eine Auto crashte bereits in der zweiten Rennstunde wegen eines Reifenschadens am Schwedenkreuz hart. Das andere (Van Roon/Coronel/Kohlhaas/Huisman) fuhr mit einigen kleinen Schäden und einem Kupplungswechsel durch. In der Klasse AT2 gewann trotz zwei Ausrutschern und drei Strafen der Fourmotors-Porsche von Smudo/Bollerslev/van Ramshorst/López.



Die Motor Presse Stuttgart beim 24h-Rennen Nürburgring

# Redakteure in der Hölle

Gleich drei Redakteure der Motor Presse Stuttgart stellten sich in diesem Jahr dem Eifelmarathon – teils mit sehr interessanten Projekten und mit mehr oder weniger Erfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er größte Neidfaktor kam sicher sport auto-Supertestler Christian Gebhardt entgegen. Er startete auf einem der drei HWA Evo.R, also den modernen Reinkarnationen des Mercedes-Benz 190 E Evo II. Dass nicht nur Optik und Sound, sondern auch Technik passen, zeigte das Rennen. Einzig die Lenkung machte an der von Gebhardt, Bruno Spengler, Peter Ludwig und Evald Holstad pilotierten Nummer 63 Probleme. Diese Probleme und der Tausch der Lenkung kosteten rund fünf Stun-

den, danach ging es ohne weitere Zwischenfälle Richtung Ziel.

Auf dem quasi doppelten Jubiläum von Max Kruse Racing startete Jens Dralle, Ressortleiter Test & Technik bei auto motor und sport sowie Redaktionsleiter bei sport auto. Man feierte nicht nur 50 Jahre Golf GTI, sondern auch 80 Jahre auto motor und sport.



sport auto-Kollege Christian Gebhardt in einem der drei HWA Evo.R

Der schnelle, weil mit feinstem TCR-Hightech ausgestattete VW Golf GTI Clubsport 24h zeigte sich jedoch nicht durchgehend in Partylaune. Vor allem ein Bremsproblem, das auch die zwei Schwesterfahrzeuge heimsuchte, musste erst aussortiert werden. Der Zeitverlust von rund zwei Stunden vereitelte früh ein mög-

liches Topergebnis in der Klasse SP 3T. Dazu fiel Matthias Wasel nach dessen erstem Stint mit Rückenproblemen aus, sodass Dralle, Teambesitzer und Ex-Fußballprofi Max Kruse sowie Christoph Lenz zu dritt weiterfuhren. „Es hat superviel Spaß gemacht. Das Auto hat Druck und einen super Kurvenspeed“, sagte Dralle.

Der Autor dieses Textes flog da deutlich mehr unter dem Radar der öffentlichen Wahrnehmung, griff jedoch natürlich nicht zum reinen Privatvergnügen ins Lenkrad. In einer Art Last-minute-Deal, den der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. (DSK) nicht unerheblich mitverantwortete, landete er gemeinsam mit drei 24h-Rookies auf einem BMW M240i beim Team Giti Tires Motorsport by WS Racing. Hier hielt die Technik grundsätzlich durch, einzig eine verbogene Spurstange machte Sorgen. Die ganze Geschichte zu diesem Einsatz können Sie in Kürze in MSa lesen. ■

## 24H-NACHRICHTEN

### SPENDEN FÜR SCHILDER

Im vergangenen Winter wurden einige der Schilder auf der Nordschleife ausgetauscht, welche die entsprechenden Streckenabschnitte kennzeichnen. Doch die ersetzten Schilder erfüllen immer noch einen Zweck, in diesem Fall einen guten: Zehn dieser Tafeln wurden von zahlreichen 24h-Fahrern signiert und werden nun – noch bis zum morgigen Donnerstag, 21. Mai – versteigert. Die Erlöse kommen insgesamt neun Organisationen zugute, welche zuvor von den 220 fest angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Nürburgrings bestimmt wurden.

### DER BESTE MPS-DRIFTER

Neben den drei Motor-Presse-Redakteuren im Rennen (siehe oben) war auch noch ein Testfahrer unseres Verlags im Einsatz – allerdings im Rahmenprogramm beim Falken Drift Cup: Uwe Sener, ehemaliger Meister im Nürburgring Drift Cup, zählte

zu den vielen Quertreibern, die den Zuschauern am Freitagabend in der Mühlenbachschleife mit wilden Drifts einheizten.

### REGEN BEIM RACING DAY

Ein weiterer Fixpunkt für Fans ist der Adenauer Racing Day am Mittwoch. Der fiel diesmal aber, zumindest teilweise, ins Wasser. Trotz Anwesenheit des Verstappen-Autos – wenn auch ohne den vierfachen F1-Weltmeister selbst – kamen deshalb trotz mehr Fans an der Strecke deutlich weniger nach Adenau.

### BUNTE RAHMENRENNEN

Mit der RCN, den Tourenwagen Legenden und natürlich der Deutschen Historischen Langstrecken-Meisterschaft (DHLM) gab es auch in diesem Jahr ein breit gefächertes Rahmenprogramm. Im RCN-Lauf am Donnerstagmorgen schrieb Mario Fuchs als Gesamtsieger mit seinem pinken Mitsubishi Lancer Evo 9 Wagon die erste große „Kombi-Schlagzeile“ des Wo-

chenendes (siehe Bild). Vor allem akustisches Highlight waren die Tourenwagen Legenden, mit allerhand Tourenwagen aus den 90er- und 00er-Jahren – bis hin zu echten DTM-Raritäten. Im DHLM-Lauf, der das bisherige Classic-Rennen also zu einem Meisterschaftslauf machte, kamen die Fans des noch älteren Eisens voll auf ihre Kosten.



### EINE SCHLAMMSCHLACHT

Der Begriff „Schlammschlacht“ wird meist im übertragenen Sinne verwendet, diesmal traf er aber wortwörtlich auf die Situation auf den Campingplätzen zu. Schon bei Öffnung der Bereiche

am Montag sorgten Regenfälle für nasse Wiesen und schlammige Böden. Schlepper aller Couleur waren über die gesamte Woche im Dauereinsatz, um immer wieder feststeckende Fahrzeuge zu befreien. Nach dem Traumwetter 2025 kehrte die Eifel also meteorologisch in das gewohnte Muster zurück.

### DIE MEGASTRAFENFLUT

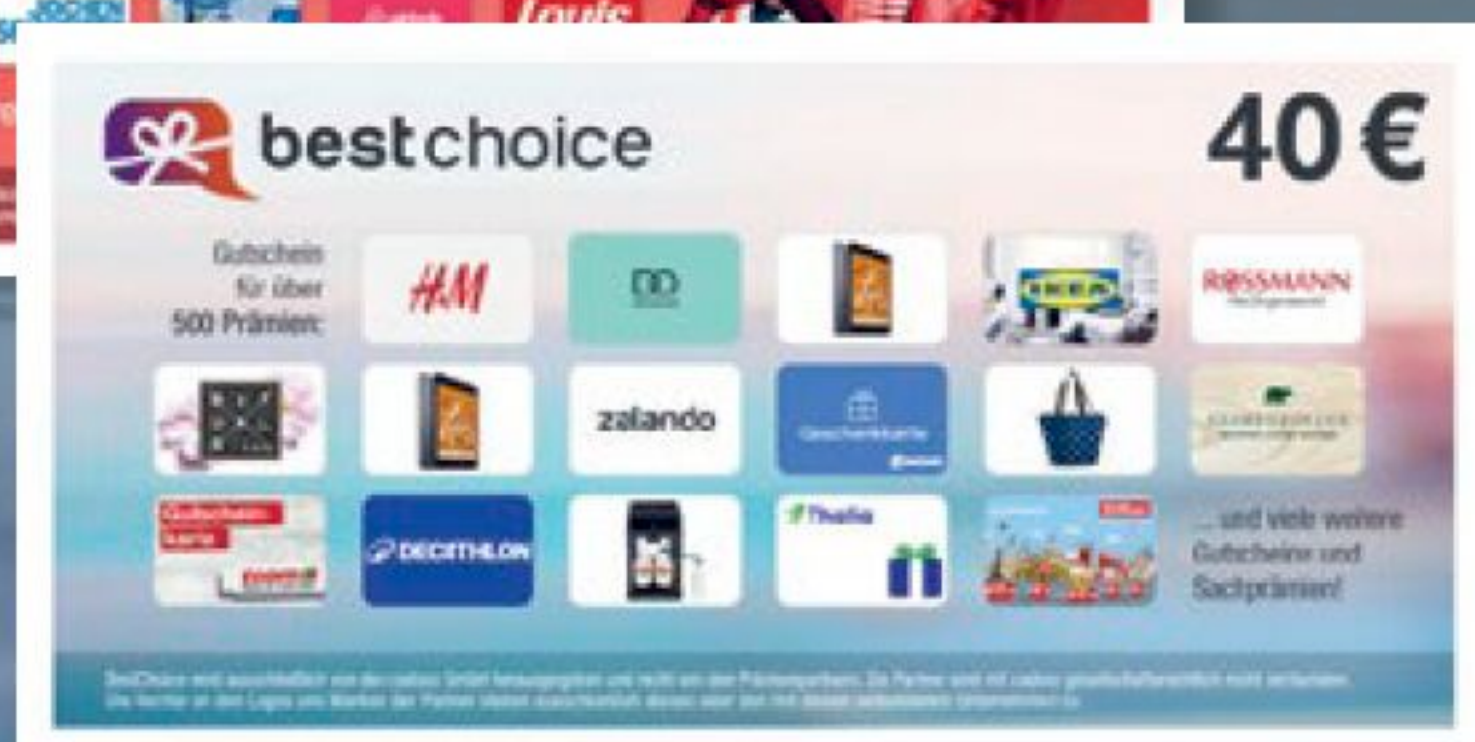
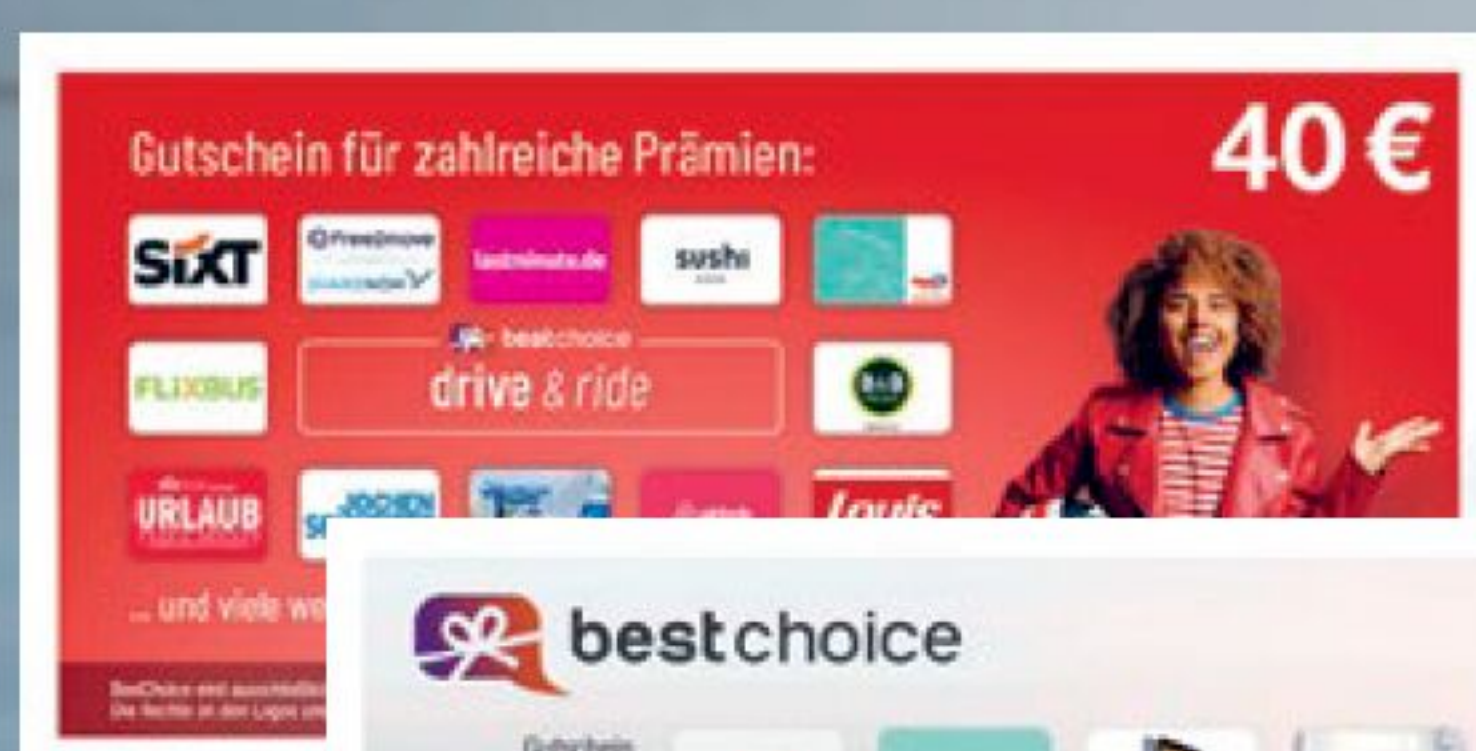
Apropos Regen: Die Meldungen über Strafen zu Code-60- oder Doppel-Gelb-Verstößen prasselten teils im Minutentakt über das Starterfeld herein. Zahlreiche Verstöße wurden also geahndet – nicht jeder, der belangt wurde, fühlte sich aber schuldig. Tatsächlich waren viele Flaggensignale nur im Bild der seit diesem Jahr verpflichtenden On-Board-Kameras zu erkennen, nicht aber im Eifer des Gefechts für so manches Fahrerauge. Auch die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring (ILN) ist sich der Problematik bewusst und will sich um Lösungen bemühen.



# WOCHE FÜR WOCHE RACING PUR.

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell lesen  
oder verschenken plus Prämie zur Wahl.




## GUTSCHEIN ZUR WAHL

40 € bestchoice drive & ride

40 € bestchoice

## IHRE VORTEILE

- ▶ versandkostenfreie Lieferung
- ▶ Prämie zur Auswahl (weitere im Shop)
- ▶ jederzeit kündbar nach Erstbezug
- ▶ Abonnenten erhalten einen Rabatt für 

## DIREKT BESTELLEN UND VORTEILE SICHERN

 [motorsport-aktuell.com/angebot](https://motorsport-aktuell.com/angebot)

 040-855 388 90  [motorpresse@dpv.de](mailto:motorpresse@dpv.de)



Für mich Best.-Nr. 2186307 oder verschenken Best.-Nr. 2186309, bitte Bestellnummer und Prämie bei telefonischer Bestellung oder E-Mail nennen.

**Angebot:** Die Mindestlaufzeit beträgt 50 Ausgaben zum Preis von 149,00 €. Das entspricht einem Einzelpreis von zzt. 2,98 € pro Ausgabe. Die Abrechnung erfolgt im Voraus. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Meine Prämie erhalten ich nach Zahlungseingang. Bei Prämien mit Zuzahlung erhalte ich diese zzgl. einer einmaligen Zahlung. Das Abonnement umfasst auch ggf. erscheinende Sonderhefte zum oben genannten Ausgabenpreis. Ich kann die Belieferung jederzeit mit einem Vorlauf von einem Monat kündigen, frühestens zum Ende der Mindestlaufzeit. Preise inkl. MwSt. und Versand. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Auslandsangebote auf Anfrage oder online unter [shop.motorpresse.de](https://shop.motorpresse.de)

**Verantwortlicher und Kontakt:** Anbieter des Abonnements ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer. **Widerrufsrecht:** Ich habe das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Einzelheiten zu meinem Widerrufsrecht, AGB, Datenschutz und weitere Informationen kann ich unter [shop.motorpresse.de/agb](https://shop.motorpresse.de/agb) abrufen.



# „Im Rally1 wird der kleinste Fehler bestraft“

Seine Verpflichtung war ebenso überraschend wie konsequent. Nach starker EM-Saison setzte M-Sport den früheren Sim-Rallye-Champion Jon Armstrong in den zweiten Ford Puma. In MSA spricht der 31-jährige Ire über den Druck, liefern zu müssen, und seine Chancen beim nächsten WM-Lauf in Japan.

Von: **Reiner Kuhn**

## Wie läuft die Vorbereitung auf den nächsten WM-Lauf?

M-Sport hat entschieden, dass wir in Japan mit dem Chassis vom Saisonbeginn und dem zweiten Motor starten. Damit sind wir flexibler und haben mehr Zeit, das Portugal-Triebwerk zu checken.

## Haben Sie wieder in der Werkstatt mitgearbeitet?

Nein, die Jungs und Mädels bei M-Sport hauen sich voll rein. Ich bin in Glasgow zu Hause, wo ich jetzt wohne. Ich fahre am Dienstag (nach Redaktionsschluss) den Rollout. Direkt danach muss das Auto per Luftfracht nach Japan.

## Portugal war ihr 25. WM-Start. Erinnern Sie sich noch an Ihren ersten?

Natürlich, Spanien 2015! Wir sind als Privatteam angereist, mein älterer Bruder und mein Vater haben am Ford Fiesta R2 geschraubt. Übrigens bin ich alle WM-Läufe in einem Ford gesessen. Angefangen habe ich viel früher – und immer hat es an Budget gefehlt. Mit 14 habe ich angefangen, ein bisschen Rallyesprints zu fahren. Mit dem Führerschein kamen ein paar richtige Rallyes in Irland und Großbritannien dazu.

## Ihr Durchbruch kam spät.

Ohne Geld ist das schwierig. Ich habe ja einige Talentproben abgegeben. So bin ich 2015 bei den EM-Läufen in Lettland, Irland und auf den Azoren gestartet und eben beim WM-Lauf in Katalonien. Aus Geldmangel saß ich viel am Simulator und habe sofort die Gelegenheit ergriffen, als es die vom WM-Promoter unterstützte Sim-Meisterschaft gab.



„Mehr Leistung und Aero, ansonsten fährt sich der Rally1-Puma gar nicht so viel anders als der Rally2-Fiesta.“

Jon Armstrong

## Die Sie zweimal gewannen.

So kam ich zu Codemasters, die mich zwei Jahre unterstützten. Für ein ernsthaftes Engagement mit Tests fehlte aber das Geld. 2024 verpasste ich den Junior-WM-Titel, aber dank der Irish Motorsport Academy und M-Sport startete ich im Vorjahr mit dem Fiesta Rally2 in der EM, fuhr zwei-

mal aufs Podium und gewann die beiden finalen Läufe. Nun darf ich 14 WM-Läufe im Rally1 bestreiten – eine Riesenchance.

## Die es zu nutzen gilt. Sie glänzen oft mit guten Zeiten, leisten sich oft aber auch Fahrfehler. Wie schwer ist es, die Balance zu finden?

Das ist die große Kunst! Der Rally1-Puma fährt sich gar nicht so viel anders als der Rally2-Fiesta. Klar, er hat mehr Leistung, Drehmoment, Aero – und ist schneller und größer. Was mir noch fehlt, ist, alles zusammenzubringen. Das fängt mit neuen Streckennotizen an. Die Luft in der WM ist deutlich dünner. Wird man da schneller, hat der kleinste Fehler eben auch größere Folgen. Mein Ausrutscher in



Neue Chance in Japan: Enge Asphaltpisten liegen Rally1-Rookie Armstrong



Jon Armstrong

**Geburtstag:** 11. Dezember 1994

**Geburtsort:** Kesh (IRL)

**Herkunftsland:** Irland

Portugal war nichts wildes, aber an einem Rally1-Auto sind sofort die Teile weg. Ich muss noch konzentrierter rangehen. Das ist aber extrem schwierig, wenn man sich gut fühlt und denkt, es passt. Auf Schotter spielen zudem Parameter wie die Startposition oder die Reifen eine noch gewichtigere Rolle.

## Sie gelten als Asphaltexperte.

Schotter liegt mir auch. Aber klar, Asphaltstrecken, egal wie eng und buckelig, kenne ich aus Irland. Und wenn man die beiden EM-Siege im Vorjahr sieht, unterstreicht dies, dass ich auf Festbelag etwas besser bin – ob beim Bremsen, bei der Linie oder am Kurvenausgang.

## Was ist in Japan drin?

In Japan war ich zweimal als Streckenspion für Toyota-Junior Yuki Yamamoto, kenne also die Pisten und den Belag. Das ist eine gute Basis, es besser zu machen als in Kroatien. Dort waren unsere hohen Erwartungen womöglich zu hoch. Wir waren aber bis zum ersten Plattfuß vorne dabei. Diesmal will ich etwas entspannter rangehen. Wenn es trocken ist, will ich in die Top 5 fahren. Rein vom Speed und ohne Fehler ist vielleicht noch mehr drin. Das Wichtigste ist aber, mein Potential aufzuzeigen, um weiter in der Topliga zu fahren.

## Beschäftigen Sie sich schon mit der kommenden Saison?

Nicht wirklich, das ist noch etwas weg. Man weiß, dass ich mit einem Rally2 richtig schnell sein kann. Wie gut der Umstieg gegen etablierte Rally1-Fahrer gelingt, wird man sehen. Aber zuerst muss ich die zweite Saisonhälfte nutzen, um die WM-Rallyes besser kennenzulernen und 2027 davon zu profitieren. Die WM wird kommende Saison aber eine andere. Denn wie in der EM werden wir es mit den heimischen Assen zu tun bekommen. ■



Rallye-WM | Estland mit kompaktem Rallyeformat

# Kurzprogramm in Estland

Die diesjährige Rallye Estland Ende Juli soll von Freitag bis Sonntag in etwas mehr als 48 Stunden absolviert werden.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**er Shakedown der Rallye Estland soll am Freitagvormittag stattfinden, sodass der Donnerstag den Fans gewidmet ist – mit Autogrammstunden,

dem Zeremonienstart in Tartu und einer brandneuen Rally1-Demonstrationsfahrt.

„Wir müssen darauf achten, was unsere Partner brauchen“, sagt Rallyeleiter Urmo Aava. „Der wirtschaftliche Effekt wird durch die Zuschauer erzielt. Die kommen, um die Veranstaltung zu verfolgen – der Donnerstag wird daher ein Werbetag. Das Ziel lautet, Kosten zu sparen, aber ein größeres Ergebnis zu erzielen. Die Teams, die weiterhin am Dienstag und Mittwoch zur Stre-

ckenbesichtigung kommen möchten, können dies tun. Aber es besteht auch die Möglichkeit, später anzureisen und die Strecke am Mittwoch und teilweise am Donnerstag zu begutachten. Die Strecken werden jenen aus dem Vorjahr sehr ähnlich sein.“

Die Idee, den längsten WM-Sprung zu realisieren, wird allerdings noch nicht umgesetzt. „Wir haben einen Streckenabschnitt mit einer abfallenden Gerade gefunden, bei dem die Autos 100 Meter springen und dennoch



**Fan-Fest: Der Zeremonienstart in Tartu zählt zu den bestbesuchten**

sanft landen könnten. Aktuell haben wir mit dem Promoter nur einen Vertrag für 2026. Um so etwas Spektakuläres umzusetzen, brauchen wir aber einen Vertrag mit längerer Laufzeit.“ ■



Rallye-EM | Saisonauftakt für die Junioren-EM

## Kontinentales Sprungbrett

Beim zweiten EM-Lauf starten die Junioren in die Saison. Nie waren in der kontinentalen Nachwuchsliga mehr Teams am Start, nie mehr Fahrzeugmodelle vertreten – und nie sprachen mehr Piloten Deutsch.

Von: **Reiner Kuhn**

**N**ach dem Auftakt in Spanien steht mit der Königlichen Rallye von Schweden der zweite EM-Lauf auf dem Programm. Die ehemaligen WM-Strecken haben es in sich. Auf den schnellen Schotterpisten sind Top-Leute wie Europameister Miko Marczyk, Vorjahressieger Eyvind Brynildsen oder die noch beim WM-Lauf in Portugal aktiven Mitfavoriten Martins Sesks, Teemu Suninen oder Fabrizio Zal-

divar am Start. Insgesamt gehen 30 Rally2-Fahrzeuge ins Rennen.

Die 14 Teams mit Rally3-Turboallradlern bilden dieses Mal aber nicht die zweitgrößte Fraktion. Im Fokus stehen 18 Teams mit frontangetriebenen Rally4-Autos von Ford, Lancia, Opel, Peugeot und Renault. 13 davon kämpfen um den begehrten Junioren-Titel, der den vom WM-Promoter finanzierten direkten Aufstieg in die Rallye-WM bietet.

Mit Aatu Hakalehto (FIN), dem italienischen Junioren-Champion Sebastian Dallapiccola und Tommaso Sandrin (alle Lancia), dem Norweger Karl Peder Nordstrand (Opel) und dem Iren Kyle McBride (Peugeot) sind fünf gut finanzierte Youngster mit reichlich Wettbewerbserfahrung auf losem Untergrund am Start. Im Vorfeld des Junioren-EM-Auftakts fanden intensive Vorbereitungstests sowie mehrere Proberitte statt.



**Neue Herausforderung: Opel-Juniorin Schönborn künftig im Fronttriebler**



**Schon platt: Dünkers Ford Fiesta**

Die mitteleuropäischen Nachwuchskräfte scheint dies nur bedingt zu beeindrucken. Ihr Kalkül: Vier der insgesamt sechs Junioren-EM-Läufe werden auf dem in Deutschland, Österreich oder Belgien bevorzugten Festbelag ausgefahren.

Timo Schulz, 2023 Klassensieger in Tschechien und Gesamtdritter der Junior-EM, wagt einen letzten Titelangriff. Zusammen mit Tom Heindrichs, Gewinner des vollelektrischen Opel Cup, und Claire Schönborn bildet Schulz das neu formierte ADAC Opel Rally Junior Team. Anders als ihre beiden Kollegen verzichtete die Hunsrückerin mangels Budget auf einen Wettbewerbstest bei der schwedischen Rally Nyköping. Ein Testtag vor ihrer EM-Premiere und der ersten Schotterrallye im frontangetriebenen Corsa Rally4 muss reichen.

Der deutsche 2WD-Champion Colin Dünker war wie Schulz und Heindrichs in Nyköping. Doch nach einer heftigeren Rolle versucht der Privatier mithilfe des schwäbischen PSH-Teams, den Ford Fiesta bis zum Wochenende umzubauen. Das deutschsprachige Junioren-Quintett komplettiert der österreichische Juniormeister Marcel Neulinger (Lancia). ■



Fliegendes Museum: Vom Toyota 222D auf Basis des MR2 wurden nur drei Prototypen gebaut



# Zu kurz gesprungen

MCKLEIN

Vor 40 Jahren beendete die FISA schlagartig das größte und wildeste Technik-Experiment in der Geschichte des Automobilsports. Sie begrub nicht nur Ende 1986 die Gruppe B, sondern schaffte die als Nachfolger gedachte Gruppe S gleich mit ab.

Von: **Markus Stier**

**W**ir schreiben den 3. Mai 1986, den Tag nach der Katastrophe. Am Vortag ist der Lancia Delta S4 von Henri Toivonen bei der Rallye Korsika aus bis heute ungeklärter Ursache mit hohem Tempo von der Strecke abgekommen. Toivonen und Beifahrer Sergio Cresto sind in den Flammen des brennenden Wracks umgekommen. FISA-Präsident Jean-Marie Balestre lädt zu einer Pressekonferenz und verkündet spontan, dass die Weltmeisterschaft ab 1987 mit deutlich seriennäheren und langsameren Gruppe-A-Autos ausgetragen werde. Der Alleingang des höchsten Motorsportfunktionärs sorgt für den größten technischen Umbruch in der Geschichte der Weltmeisterschaft und beendet das Kapitel der spektakulär schnellen und optisch monströsen Gruppe-B-Boliden.

Balestre hat das Kind mit dem Bade ausgeschüttet. Denn es war alles ganz anders geplant. Schon Ende 1984 machte man sich in Paris angesichts der im Mai aufgetauchten Audi Sport Quattro und des Peugeot 205 Turbo Gedanken über ein Nachfolge-Reglement für die ab 1982 geltende Gruppe B. Spätestens im Sommer 1985, als den beiden Autos deutlich potentere Turbolader und Flügel wuchsen, erkannte man die Dringlichkeit der Lage. Als Peugeot als Reaktion auf die zweite Evolutionsstufe des Sport Quattro selbst gewaltige Leitwerke an den längst überlegenen 205 bauen wollte, schob FIA-Technikchef Gabriele Cadringer der Homologation der Franzosen einen Riegel vor.

Eine Technikkommission mit Beteiligung der Hersteller hatte

im Frühjahr 1986 getagt. Die Auswüchse waren längst bekannt, die Lösungen lagen auf dem Tisch. Am Ende weiß niemand genau, warum die Nachfolge-Generation der Rallye-Raketen der frühen 80er Gruppe S heißen sollte. Die wahrscheinlichste Theorie ist, dass sich Balestre von Formel-1-Chef Bernie Ecclestone inspirieren ließ, dem für die Rundstrecke eine Rennserie mit Silhouetten-Autos vorschwebte.

## Sicherheit im Fokus

Das S stand in jedem Fall nicht für Safety, aber Sicherheit war das bestimmende Thema des Konzepts. Leichte, aber nicht allzu stabile Aluminium-Käfige sollten der Vergangenheit angehören, ebenso die höchst effektiven, aber auch gesundheitsschädlichen Ben-

zinzusätze, mit denen die Mechaniker der Werksteams, teilweise mit Masken bewehrt, hantierten. Bis heute gelten neben der schweren Erkältung, mit der sich Toivonen plagte, Benzindämpfe als mögliche Ursache für den Aussetzer des Finnen, der zur Tragödie führte. Der Tank lag beim S4 in einer Kunststoffblase unter seinem Sitz. Außer den wabernden Chemikalien war Feuer ein Thema der Gruppe B. Die Gruppe S sollte eine deutlich sicherere Aufbewahrung des Brennstoffs beinhalten. Die ständig eskalierende Leistung sorgte für spektakuläre Beschleunigung, überforderte aber Fahrwerke, Reifen und Bremsen. Die Leistung der ab 1988 geplanten Gruppe-S-Autos hätte auf 300 PS beschränkt werden sollen, das Limit, das auch für die Gruppe A ab 1987 galt. Um die Abrüstung leichter durchzusetzen, war ein Hubraumlimit von 1,2 Litern für aufgeladene und 2,4 Litern für Saugmotoren vorgesehen. Letzte Punkte auf der Abrüstungsliste: stark gestutzte Flügel, schmalere Räder und ein Verbot profilloser Reifen.

Einige Hersteller hatten schon vorgearbeitet. Audi testete bereits im Winter 1985 einen Mittelmotor-Quattro, mit dem Walter Röhrl eine Nacht lang durch den bayerischen Wald tobte. „Der ging ganz anders ab als der Sport Quattro“, erinnert sich der damalige Entwicklungsfahrer der Ingolstädter.



Im Alleingang beerdigte FISA-Präsident Jean-Marie Balestre die Gruppe B



Das Projekt war hochgeheim, flog aber auf. Der Prototyp wurde nach zwei Tests verschrottet. Noch weniger weiß man heute in Ingolstadt über einen weiteren Prototyp: Der RS002 ähnelt eher einem Gruppe-C-Renner als einem Rallyeauto, die weiße Flunder ist heute einer der Hingucker im Audi-Museum.

Peugeot hatte einen 405 in der Pipeline, und Lancia, erst Ende 1985 mit dem S4 ins Allradgeschäft eingestiegen, arbeitete bereits am Nachfolger, der auf dem neuesten Stand der Automobilsport-Technik, ach was, Raumfahrttechnik liegen sollte. In den frühen 80ern hatte McLaren Formel-1-Konstrukteur John Barnard mit dem MP4 erstmals ein Monocoque aus Kohlefasern gebaut, das aus dem Stand als neuer Maßstab galt.

Lancia entwickelte einen optisch an den Delta angelehnten Prototyp mit Carbon-Fahrgastzelle und Carbonkarosse. Die Italiener trieben das Thema auf die Spitze: Selbst die Speedline-Felgen waren aus Kohlefasern gebacken. Der erst 1987 als Ausstellungsstück gebaute ECV blieb aber ebenso ein Einzelstück wie der aerodynamisch deutlich extremere ECV2, der auf dem glei-

chen Chassis basiert. Chefkonstrukteur Claudio Lombardi sah zudem ein stufenloses CVT-Getriebe vor und einen Motor mit diagonal angeordneten Einlassventilen mit je einem Turbo auf beiden Seiten und Registeraufladung, die ein noch besseres Ansprechverhalten als der S4 mit seiner kombinierten Turbo-Kompressor-Aufladung bieten sollte.

### Prototypen-Fieber

In aller Stille holte auch Toyota zum großen Schlag aus. Mit dem heckgetriebenen Celica Turbo hatte man die Afrika-Rallyes totgesiegt, die Mannschaft von Ove Andersson wollte nun auch um WM-Titel kämpfen. Auf Basis des Arme-Leute-Ferrari MR2 entstanden in Köln-Marsdorf zwei Allrad-Versuchsträger, einer mit quer, einer mit längs eingebautem Motor, wobei sich Letzterer als bessere Lösung entpuppte.

Das Projekt lief unter dem Namen 222D. Opel wollte nach dem von Geburt an veralteten Manta 400 endlich auf Ballhöhe kommen und plante zum Modellwechsel einen Kadett E mit Allradantrieb, in den mangels Turboerfahrung in Rüsselsheim heimlich ein Zakspeed-Turbo von Ford eingebaut war.

Als letzter Hersteller im Gruppe-B-Konzert war im Februar 1986 Ford eingestiegen. Der RS200 war, gemessen an den zerklüftet aufgerüsteten Klein- und Kompaktwagen der Konkurrenz, der harmonischste und modernste Entwurf. Dementsprechend hielt man bei Ford keine komplette Neukonstruktion für nötig. Das Team aus dem englischen Boreham hatte 1986 gerade zwei Einsätze hinter sich, als Balestre eigenmächtig den Stecker zog. Chefdesigner John Wheeler hatte derweil schon erhebliche Verbesserungsvorschläge im Kopf, inklusive aktiver Radaufliehungen, mit der Lotus in der Formel 1 gerade experimentierte. Erst nach dem Gruppe-B-Verbot gab Sportchef Stuart Turner grünes Licht für einen Prototyp nach Gruppe-S-Reglement.

Wheeler konstruierte für diese Machbarkeits-Studie ein deutlich leichteres Chassis, vor allem aber baute er den Gruppe-A-Cosworth-Motor mit Nasssumpfschmierung ein und verlegte den Ölkühler weg vom Dach, um sich der endlosen Leitungen mit brennbaren Substanzen zu entledigen. Feuergefahr war in der Gruppe B ein erhebliches Thema. Wenige Wochen nach Toivonens Tod starb bei der Hessen-Rallye Copilot Michael

Wyder nach einem Baumtreffer in den Flammen eines RS200, Pilot Marc Surer erlitt schwere Verbrennungen. Viele Helden der Gruppe-B-Ära, von Stig Blomqvist bis Hannu Mikkola, waren sich sicher: Mit verbessertem Brandschutz wären entscheidende Probleme der Gruppe B bereits behoben gewesen.

So aber endeten die Gruppe-B-Autos dank Balestre in privaten Händen auf Rallycross-Pisten (Audi, Ford, MG und Peugeot) oder ab 1987 bei der Rallye Dakar (Opel und Peugeot). Die spannenden Gruppe-S-Entwürfe verschwanden unter schweren Tüchern, sorgen wie der Lancia allenfalls stehend für Spektakel.

Immerhin, für Fans gibt es manches der Einzelstücke auch in Action zu sehen. Beim Eifel-Rallye-Festival (23.–25. Juli) gab vor Jahren Audis RS002 seine Fahrpremiere. Hier gab sich auch schon der Opel Kadett die Ehre. John Wheelers Ford RS200 ist in und um Daun alljährlich zu bewundern. Toyota muss allerdings momentan mit dem 222D von Ernst Kopp passen: Das schwarze Schmuckstück steht aktuell im Nationalen Automuseum in der Rallye-Sonderausstellung der Loh-Collection. ■



Audi RS 002: Das Ding aus einer anderen Welt



Lancia-Studie ECV: Fast alles aus Carbon



Opel Kadett 4x4: Am Ende in die Wüste geschickt



Ford RS 200, Gruppe S: Weiterentwicklung des Gruppe-B-Renners





Mister Spa: Felipe Fernández konnte seine dritte Spa-Pole in Folge endlich in einen Sieg ummünzen

Am Start ging zunächst Junesung Park (Hyundai) in Führung, kurz danach warf jedoch Victor Fernández in „Bruxelles“ seinen Honda weg und löste eine Safety-Car-Phase aus. Die nutzte Ruben Volt aus, um die ALM-Motorsport-Box aufzusuchen und Regenreifen aufziehen zu lassen.

Der immer stärker werdende Regen sollte ihm recht geben. Während die Gegnerschaft mehr und mehr um Bodenhaftung rang, schnitt der Este durchs Feld wie das sprichwörtliche heiße Messer durch die Butter.

In der vorletzten der neun Runden knackte er dann auch den bis dato führenden und rein slick-bereiften Audi-Mann Nicolas Taylor und gewann souverän. Taylor musste sich danach ebenso Tiago Pernía (Honda) geschlagen geben. Der Argentinier war mischbereift unterwegs – Slicks vorn, Regenreifen hinten –, überholte Taylor jedoch offenbar unter Gelb und bekam dafür eine Fünf-Sekunden-Strafe. Damit landete er also wieder hinter dem Kanadier.

P4 ging erneut an Mike Halder, der damit seine am Vortag eroberte Tabellenführung verteidigen konnte. Erster Verfolger ist Taylor, der durch die Pernía-Strafe noch drei zusätzliche Punkte holte. Junesung Park als Tabellen-dritter verlor dagegen ein paar: Eine Zehn-Sekunden-Strafe (Verlassen der Strecke mit Vorteil) warf ihn von P6 auf P9 zurück. ■

Die Honda-Fahrer Felipe Fernández und Ruben Volt holten sich die Laufsiege in Spa. Markenkollege Mike Halder übernahm derweil die Gesamtführung.

Von: Michael Bräutigam

Alle guten Dinge sind drei. Das traf in diesem Fall auf Felipe Fernández zu. Der Honda-Pilot hatte sich schon 2024 und 2025 in Spa die Pole-Position gesichert, aber für einen Laufsieg reichte es auf der Arden-nachterbahn noch nicht. Nach der dritten Pole in Folge lief es in diesem Jahr dafür umso runder. Vom Start weg behielt der Spanier die Führung und konnte im Rückspiegel verfolgen, wie die Gegner sich um Platz 2 balgten. Nach den elf Rennrunden konnte er nicht nur auf dem belgischen Kurs, sondern auch insgesamt in der TCR Europe seinen ersten Laufsieg bejubeln.

Dahinter zählte Mike Halder zu den Hauptprotagonisten. Vom zweiten Startplatz aus musste er sich direkt zu Beginn Viktor Andersson im besten Monlau-Cupra geschlagen geben. Und im Duell Schweden gegen Schwaben biss sich der Deutsche die Zähne aus. Als kurzzeitig Regen einsetzte, wurde die Action zusätzlich etwas gewürzt, doch bald war die Strecke wieder trocken.

Halder verlor in der letzten Runde sogar noch P3, als Vorjah-

ressieger Marco Butti im zweiten Monlau-Cupra vorbeizog.

Crash des Auftaktsiegers

Für den Honda-Mann gab es trotzdem Grund zur Freude, denn auch P4 reichte ihm, um die Tabellenführung zu übernehmen. Der als Gesamtleader angereiste Alex Ley (BRC-Hyundai) ging in Belgien nämlich komplett leer aus. Der Dominator von Mugello feuerte sein Auto in der ersten

Quali-Runde im Eau-Rouge-Raidillon-Abschnitt vehement in die Streckenbegrenzung. Der Brite blieb bei seinem ersten heftigeren Unfall überhaupt zwar unverletzt, das Auto war aber für die Rennen nicht mehr reparabel.

So konnte er auch im zweiten Lauf am Sonntag nur zuschauen, wie die Konkurrenz weiter Punkte sammelte. Dort mischte das Ardennenwetter das Geschehen noch zusätzlich durch.

TCR EUROPE – LAUF 3

Spa-Francorchamps (BEL) – 16. Mai 2026  
77,044 km über 11 Runden à 7,004 km

| Fahrer                      | Marke   | Zeit/Rückstd. |
|-----------------------------|---------|---------------|
| 1. Felipe Fernández (ESP)   | Honda   | 27.44,221 min |
| 2. Viktor Andersson (SWE)   | Cupra   | +0,930 s      |
| 3. Marco Butti (ITA)        | Cupra   | +1,842 s      |
| 4. Mike Halder (GER)        | Honda   | +2,090 s      |
| 5. Nicolas Taylor (CAN)     | Audi    | +7,996 s      |
| 6. Adam Shepherd (GBR)      | Cupra   | +9,253 s      |
| 7. Junesung Park (KOR)      | Hyundai | +17,120 s     |
| 8. Nicola Baldan (ITA)      | Audi    | +21,407 s     |
| 9. Max Hart (IRL)           | Honda   | +23,660 s     |
| 10. Michael Markussen (DEN) | Honda   | +24,131 s     |



Sieger am Sonntag: Ruben Volt

TCR EUROPE – LAUF 4

Spa-Francorchamps (BEL) – 17. Mai 2026  
63,036 km über 9 Runden à 7,004 km

| Fahrer                     | Marke   | Zeit/Rückstd. |
|----------------------------|---------|---------------|
| 1. Ruben Volt (EST)        | Honda   | 29.09,144 min |
| 2. Nicolas Taylor (CAN)    | Audi    | +6,869 s      |
| 3. Tiago Pernía (ARG)      | Honda   | +9,059 s      |
| 4. Mike Halder (GER)       | Honda   | +10,933 s     |
| 5. Max Hart (IRL)          | Honda   | +11,116 s     |
| 6. Marco Butti (ITA)       | Cupra   | +12,313 s     |
| 7. Nicola Baldan (ITA)     | Audi    | +13,811 s     |
| 8. Giacomo Prandelli (ITA) | Audi    | +14,181 s     |
| 9. Junesung Park (KOR)     | Hyundai | +21,399 s     |
| 10. Adam Shepherd (GBR)    | Cupra   | +23,807 s     |



Neuer Tabellenführer: Mike Halder

STAND FAHRER

Nach 4 von 12 Rennen

| Fahrer          | Punkte |
|-----------------|--------|
| 1. M. Halder    | 92     |
| 2. N. Taylor    | 87     |
| 3. J. Park      | 71     |
| 4. A. Ley       | 65     |
| 5. M. Butti     | 64     |
| 6. N. Baldan    | 61     |
| 7. V. Andersson | 55     |
| 8. M. Hart      | 48     |
| 9. F. Fernández | 47     |
| 10. R. Volt     | 42     |



NASCAR All-Star Race

# Million für Mama

Bereits zum zweiten Mal konnte sich Denny Hamlin (Gibbs-Toyota) den Sieg im NASCAR All-Star Race sichern. Dieses fand erstmals in Dover statt.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ie Action auf der „Monster Mile“ stand einem regulären Cup-Rennen dabei praktisch in nichts nach. Immerhin ging es um nicht weniger als eine Million US-Dollar Preisgeld für den Sieger, was selbst im hochpreisigen NASCAR-Kosmos keine Kleinigkeit ist.

So wie die Reparaturrechnungen einiger Teams auch keine Kleinigkeiten sind. Gleich zwei Massenkollisionen rissen auch einige große Namen raus, darunter die Ex-Champions Ryan Blaney (Ford), Chase Elliott und Kyle Larson (beide Chevrolet).

Unterm Strich war aber wie so oft in diesem Jahr Toyota die

Marke, die es zu schlagen galt. In den Stages sicherten sich die 23XI-Piloten Bubba Wallace und Tyler Reddick die Siege. Im entscheidenden dritten Segment trugen mit Denny Hamlin und Chase Briscoe aber zwei Gibbs-Piloten den prestigeträchtigen Sieg unter sich aus.

29 Runden vor Ende übernahm Hamlin die Führung, hielt daraufhin Briscoe in Schach und

gewann zum zweiten Mal nach 2015 – damals in Charlotte – das All-Star Race. Erik Jones (Legacy Motor Club) komplettierte mit P3 das starke Toyota-Ergebnis.

Was der zweitälteste Sieger des Showrennens mit dem Siegerscheck machen wolle? „Vermutlich gebe ich ihn Mama!“ Die überlebte im Dezember 2025 nur knapp einen Hausbrand, im Gegensatz zu Hamlins Vater. ■



Denny Hamlin lässt es nach seinem zweiten All-Star-Sieg ordentlich qualmen

NASCAR

TCR Eastern Europe

# Doppel zum Auftakt

Martin Kadlecik (Audi) hat sich mit einem Doppelsieg beim Auftakt in Grobnik stark in Szene gesetzt. Er profitierte aber auch vom Pech des Meisters.

Von: **Michael Bräutigam**

**N**ach Platz 6 im nassen Qualifying war Youngster Kadlecik noch nicht ganz zufrieden. Doch in den Rennen lief es für den Aditis-Audi-Piloten dann umso besser. Im ersten Lauf duellierte sich zunächst Titelverteidiger und Pole-Mann Adam Kout (Janík-Hyundai) mit Teamkollege Jiri Zbožínek um P1. Kout ging zwar als Sieger des Zweikampfs hervor, musste aber im Verlauf der dritten Runde wegen einer defekten Antriebswelle vorzeitig die Segel streichen.

Kadlecik, der sich im leichten Regen schon auf P2 vorgearbeitet hatte, übernahm die Führung und fuhr zum Sieg vor Petr Cizek (Cupra) und Zbožínek.

Die Auslosung des Reversed-Grid drehte die Top 6 des ersten Laufs für den zweiten Lauf um. Kadlecik startete also erneut von

Startplatz 6 aus seine Aufholjagd und lag zur Rennhalbzeit schon wieder vorn. Er gewann letztlich deutlich vor Žarko Knego (Hyundai), der in der Unterwertung der TCR Croatia ebenfalls einen Doppelsieg feierte, und Adam Kout, der vom letzten Startplatz also noch aufs Podest kam. ■



Der König von Kroatien: Martin Kadlecik gelang in Grobnik ein Doppelerfolg

TCR EASTERN EUROPE

## NACHRICHTEN

### DTM: MEHR ZUSCHAUER AM NORISRING ERLAUBT

Der anhaltende Boom der DTM wirkt sich natürlich auch auf das Highlight-Event am Norisring aus. Wegen des gut laufenden Vorverkaufs werden deshalb noch mehr Zuschauerplätze geschaffen: Die Milwaukee-Tribüne direkt neben dem Fahrerlager wird um 500 Plätze erweitert.

### NASCAR: LEGGE STARTET DEN DOUBLE-VERSUCH

Als erste Frau wird die ehemalige DTM-Pilotin (2008 bis 2010, 31 Starts) Katherine Legge am kommenden Sonntag das „Double“ probieren – also zunächst das Indy 500 bestreiten und wenige Stunden später ins NASCAR-Cup-Auto steigen, um die 600 Meilen von Charlotte zu absolvieren. 2024 und 2025 hatte Kyle Larson denselben Plan. Beim ersten Versuch vermasselte ihm Regen den Doppelstart, im letzten Jahr fiel er jeweils vorzeitig aus.

### NASCAR: O'REILLY SERIES

Wie so oft kämpften erneut zwei Piloten von JR Motorsports (Chevrolet) um die Lorbeeren in der zweiten Liga des NASCAR-Sports. Diesmal war Justin Allgaier lange ein aussichtsreicher Kandidat für die Fahrt in die Victory Lane und seinen vierten Saisonsieg. Weil sich aber Teamkollege Corey Day sein Reifenmaterial besser eingeteilt hatte, konnte er vier Runden vor Schluss im Überrendungsverkehr vorbeiziehen – und seinerseits den ersten Saisonserfolg holen.

### NASCAR: TRUCK SERIES

Kyle Busch war der dominierende Fahrer beim Truck-Rennen in Dover. Nach der Pole-Position sicherte sich der Spire-Chevrolet-Pilot auch beide Stage-Siege sowie den Rennsieg. Es war bereits sein zweiter Truck-Erfolg in diesem Jahr. Einzig Niece-Markenskollege Ross Chastain bot ihm zeitweise die Stirn, fiel aber kurz vor Schluss zurück, weil er noch mal nachtanken musste.





# DiGia scheint am dunkle

Dieser Grand Prix von Katalonien wird weniger wegen der Leistung der MotoGP-Piloten als vielmehr wegen des Glücks im Unglück in Erinnerung bleiben. Zwei Horrorunfälle hätten noch viel schlimmer enden können. Zum Schluss gab es mit Fabio Di Giannantonio aber einen sympathischen Sieger.

Von: **Imre Paulovits**

**F**abio Di Giannantonio riss die Arme in die Höhe. Doch als er im Parc fermé zu seinem Team zurückkehrte, sah man eher Erleichterung, dass der Tag vorbei war, als überschäumende Freude über einen Sieg. Es war die Erlösung von einem Tag des Horrors, den man so schnell nicht wieder erleben möchte.

Als die MotoGP-Piloten am Freitag auf die Strecke gingen,

hörte man in jeder Box nur zwei Worte: „Kein Grip.“ Dass der Circuit Barcelona-Catalunya nicht zu den Strecken mit der besten Haftung gehört, ist lange bekannt, aber die Kälte an diesem Mai-Wochenende in Spanien brachte den Grip noch weiter herunter.

Das Ganze hatte das Feld ganz nah zusammengedrückt: 0,269 Sekunden trennten die ersten 10. Pedro Acosta lag ganze 18 Tausendstelsekunden vor Vorjahressieger Álex Márquez, von allen fünf Herstellern waren je zwei Fahrer fürs Q2 qualifiziert.

## KTM dominiert

Auch in der Quali, in der noch Jorge Martín und Franco Morbidelli weiterkamen, behielt Acosta seine Führungsposition. Die Probleme der Österreicher waren wie weggeblasen, Acosta schoss mit neuen Rekordwerten von über 360 km/h über die abschüssige Zielgerade. Doch so sehr er es auch versuchte – im Sprintrennen hatte Álex Márquez zu Rennmitte die bessere Pace und konn-

„Nach dem, was ich gesehen hatte, wollte ich kein Rennen fahren. Es hätte nicht wieder gestartet werden dürfen.“

Francesco Bagnaia

te ihn überholen, obwohl Acosta den Vorjahres-Sieger zum Schluss fast noch eingefangen hätte.

Die Österreicher waren voller Hoffnung. Gerade bei wenig Grip hatte man zu Saisonbeginn von allen Herstellern den geringsten Reifenverschleiß. Sollte endlich der große Tag für sie und Pedro Acosta kommen, auf den sie seit zweieinhalb Jahren sehnsüchtig warten? Lange sah es danach aus. Der 21-Jährige setzte sich erneut an die Spitze, und Álex Márquez konnte ihn nirgends überholen. Das Feld blieb aber dicht beisammen. In der elften Runde passierte es dann: Acostas Motor stellte

plötzlich ab. Er hob gleich die Hand, doch Álex Márquez konnte nicht reagieren und knallte ihm mit über 200 km/h ins Heck.

## Der Horror beginnt

Die Fernsehbilder waren schrecklich. Die Ducati überschlug sich entlang ihrer Längsachse und zerlegte sich in ihre Einzelteile, die die nachfolgenden Fahrer trafen. Márquez wurde zunächst Richtung Leitplanke geschleudert, zum Glück flog er aber entlang der Grasnarbe, während er sich mit Kopf und Beinen überschlug. Es musste das Schlimmste befürchtet werden. Das Rennen wurde sofort abgebrochen, dann kam die erlösende Nachricht: Der Gresini-Pilot war bei Bewusstsein. Er wurde gleich in die Universitätsklinik nach Barcelona transportiert.

Als sich die Fahrer und Teams einigermaßen gesammelt hatten, ging es weiter, aber es wurde nicht besser. Johann Zarco wurde beim Anbremsen vom Windschatten angesogen und knallte in das Hinterrad von Luca Marini,



**Fabio Di Giannantonio:**  
Im Rennen zur richtigen  
Zeit angegriffen und so den  
ersten Sieg seit Katar 2023  
feiern können



**Bild des Grauens:** Johann Zarcos Bein steckt in Bagnaia's Hinterrad fest



**Di Giannantonio:** Verhaltener Sieger



**Lange sah es nach einem KTM-Sieg aus:** Pedro Acosta (#37) vor Joan Mir (#36) und Fabio Di Giannantonio (#49)

dieser riss Francesco Bagnaia mit. Zarco landete mit seinem Bein im Hinterrad von Bagnaia's Motorrad, das ihn bei seinen Überschlängen im Kiesbett wie eine Puppe mitriss. Marini und Bagnaia leisteten sofort Hilfe, um Zarcos Bein aus dem Hinterrad zu befreien. Das Rennen wurde wieder abgebrochen und neu gestartet, aber die Nerven lagen blank.

Auch beim dritten Start lag wieder Acosta vorn, doch je länger das Rennen dauerte, desto mehr wurde klar, dass er Probleme mit seinem Hinterreifen hatte. Di Giannantonio überholte ihn in der vorletzten Runde, in der letzten gingen Joan Mir und Fermín Aldeguer an ihm vorbei. In der Zielkurve versuchte sich Ai Oguira innen reinzudrücken, aber das Manöver misslang, und Acosta landete im Kies.

War das Rennen nun überstanden und alle meinten, es könne nicht schlimmer kommen, folgte eine halbe Stunde später eine Schmierenkomödie. Dass Ogura eine Zeitstrafe bekam, war klar, aber dass fünf

Fahrer wegen zu niedrigen Reifendrucks vorn um 16 Sekunden zurückversetzt wurden, brachte das Fass endgültig zum Überlaufen. Der Tonus war eindeutig. „Nach dem, was ich im Kiesbett gesehen habe, wollte ich an diesem Tag kein Rennen mehr fahren“, machte Francesco Bagnaia seinem Unmut Luft. Er war zwar der Nutznießer und wurde letztlich als Dritter gewertet, aber er meinte: „Ich kann mich nicht über diesen Platz freuen. Das, was hier gelaufen ist, ist unserer Meisterschaft nicht würdig. Das Rennen hätte niemals ein drittes Mal gestartet werden dürfen.“

Álex Márquez kam mit einer Fraktur des siebten Halswirbels und einem Schlüsselbeinbruch davon und wurde noch am Sonntag operiert. Johann Zarco hat es ohne Oberschenkelbruch, dafür mit schweren Bandverletzungen am Knie und einem Bruch des Wadenbeins am Sprunggelenk überstanden. Beide werden lange ausfallen. Aber auch die MotoGP selbst hat schwere Verletzungen davongetragen. ■

## DREI FRAGEN AN FABIO DI GIANNANTONIO



### WIE SCHWER WAR ES, NACH ZWEI ABBRÜCHEN DIE KONZENTRATION ZU BEHALTEN?

Dieser Tag hat für mich vor allem nicht wegen meines Sieges gut geendet, sondern wegen des Wissens, dass es Álex Márquez und Johann Zarco den Umständen entsprechend gut geht. Das ist eine gute Nachricht für unseren Sport. Wir machen eine gute Show, aber diese ist gefährlich, und wir sind alle nur Menschen. Solche Dinge an der Strecke zu sehen ist nicht gut. Wenn man dann am Start steht und voller Adrenalin ist, weiß man nicht, was am besten ist. Man geht seine Gedanken durch und weiß, dass man einen Restart machen muss. Ich bin froh, dass diese schrecklichen Ereignisse nur als Horrorbilder in unserer Erinne-

rung bleiben werden und nicht mehr.

### WIE SEHR WURDEN SIE VON DEN TRÜMMERTEILEN VON ÁLEX MÁRQUEZ' MOTORRAD GETROFFEN?

Ich hatte nicht optimal reagiert. Ich habe mich einfach hinter die Verkleidung geduckt, dann habe ich ein großes Teil abbekommen. Ich hatte aber richtig Glück und wurde nur an einem Finger verletzt.

### WAS BLEIBT IHNEN VON DIESEM WOCHENENDE?

Eigentlich war es ein sehr gutes Wochenende. Bis auf die Quali habe ich keine Fehler gemacht, und das Team hat sehr gute Arbeit geleistet. Ich wollte zum Schluss ja nichts kaputtmachen, habe im richtigen Moment angegriffen und so den Sieg eingefahren.



# Auferstehung und Fall

KTM startete gewaltig ins Wochenende, doch der Elektronik-Defekt von Pedro Acosta, sein Reifen-drop zum Schluss und der Technik-Defekt von Enea Bastianini verdunkelten das Wochenende. Brad Binder war am Sonntag bester KTM-Pilot.

Von: **Imre Paulovits**

**D**ass Pedro Acosta die ersten Tage in Barcelona dominierte, war neben dem unbändigen Kampfwillen des 21-jährigen Spaniers auch einer sehr fundierten Arbeit der Techniker zu verdanken. „Die Strecke hatte dieses Jahr extrem wenig Grip, traditionell ist das aber nicht unbedingt ein Vorteil für uns“, so KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Wir hatten uns mit den Elektronikern bereits sehr gut darauf vorbereitet. Die Updates, die wir für den Jerez-Test gebracht hatten, haben wir mit Pedro Acosta zwar schon in Le Mans gefahren. Aber neue Teile, die besser sind, brauchen auch etwas Erfahrung bei ihrer Ab-



**Brad Binder: Ohne das neue KTM-Paket am Sonntag auf Platz 7**

stimmung, um das Maximale aus dem Paket herauszuholen. Auch beim Fahrer, bis er merkt, wie viel mehr er dem Vorderreifen vertrauen kann. Wir haben uns auch unseren verlorenen Top-speed zurückerkämpft, daher kamen wir mit einem Paket nach Barcelona, das messbar war.“

Dass beim Rennen am Sonntag, wo Acosta der klare Favorit war, alles schiefging, sitzt mit all den Folgen allen in den Knochen. „Warum die Elektronik den Motor abgestellt hat, konnten wir bis jetzt nicht herausfinden. Wir haben Pedro mit seinem Ersatzmotorrad weiterfahren lassen,

aber seither nichts gefunden“, versichert Beirer. Und dass Acosta zum Schluss mit nachlassenden Reifen kämpfte, wusste die KTM-Truppe schon zu Beginn des Rennens: „Beim ersten Restart hatte Pedro ein sehr gutes Gefühl. Doch für den zweiten hatten wir keinen weichen Reifen mehr übrig. Die Reifen sind ausgekühlt und wurden wieder aufgeheizt. Er hatte von Beginn an Vibrationen und wusste, dass er am Ende einen riesigen Drop haben würde.“

So wurde zum Schluss Brad Binder, der das neue Paket noch nicht hatte, bester KTM-Pilot. ■

## KOMMENTAR

**MOTORSPORT IST MIT RISIKO VERBUNDEN**, und gerade das beschert den Fans Gänsehaut. Doch wenn das Risiko regelmäßig zu schweren Verletzungen führt, dann ist ein Punkt überschritten, der sich auf längere Sicht nicht verantworten lässt, und wo die Show ihre eigenen Akteure frisst. An diesem Wochenende hat es in den Königsklassen sowohl der Motorrad- als auch der Superbike-WM schwere Verletzungen gegeben, nach denen Spitzenfahrer für längere Zeit ausfallen werden, und man kann nur hoffen, dass bei keinem irreversible Schäden bleiben werden. Mit dem Einstieg von Liberty Media wird mehr Geld und mehr weltweite Exposition erwartet. Damit stehen die Akteure aber auch mehr unter Druck. Und zum Schluss trifft es die, die ihre Knochen hinhalten. Es wurde in den letzten Jahren so viel für die Sicherheit getan – man sollte sie nicht wieder opfern.



**Imre Paulovits**  
Leiter  
Motorradsport

## AUS DEM FAHRERLAGER

### GEWALTIGES HEIMSPIEL

Die Dorna, heute MotoGP Entertainment Group, hat ihr Hauptquartier in Barcelona, und so hat sie beim Katalonien-GP auch eine Art Heimspiel. Entsprechend wurden bekannte Persönlichkeiten aus anderen Sportarten und dem Show-Business eingeladen. Das Liceu Blechbläser-Ensemble spielte vor dem MotoGP-Rennen die spanische und die katalanische Nationalhymne, Akrobaten zeigten nationale Körperkunst. Die Zielflaggen wurden beim Sprintrennen am Samstag von Fermín López, Spieler des FC Barcelona, nach der Moto3 von Saul Cravotto, fünffachem Olympia-Medaillist im Kanu, nach dem Moto2-Rennen von Schauspieler Enrique Arce und

nach der MotoGP von der zweifachen Olympia-Medaillistin im Kunstschwimmen Ona Carbonelli geschwungen.

### FANFEST IN DER CITY

In Barcelona wurde für die angereisten Fans ein neues Format vorgestellt, das in Zukunft auch bei anderen Grands Prix Schule machen soll. Schon am Mitt-

woch und Donnerstag vor dem Rennwochenende gab es in der Innenstadt von Barcelona, auf dem Plaça de Catalunya Station, das Fanfest jeweils von mittags zwölf bis abends neun. Dort konnten Fans sich auf MotoGP-Simulatoren und Spielkonsolen versuchen und sich die MotoGP-Bikes ansehen, dazu als Highlight die MotoGP-Piloten



**So werden Kinderträume gemacht: Kids der RACC-Serien beim Paddock-Walk**

Pedro Acosta, Jorge Martin, Álex Márquez, Joan Mir und Alex Rins treffen, die zwischen sechs und sieben am Nachmittag auf der Eventbühne standen.

### FÜR DIE KLEINEN

Es muss nicht weiter verwundern, dass die Spanier die Motorrad-Weltmeisterschaft dominieren. Die Kleinsten von ihnen wurden während des Grand-Prix-Wochenendes durch das MotoGP-Paddock geführt und konnten sich nicht nur den Lebensstil, den die, die es bis ganz nach oben schaffen, ansehen, sondern auch ihre Helden treffen. In ihrem Land gelten die Kleinen wie die Großen in der breiten Gesellschaft als Helden, und in Barcelona gaben sie sich die Hand.



MOTOGP-ERGEBNISSE

Barcelona (ESP) – 17. Mai 2026 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 55,884 km über 12 Runden à 4,657 km. 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet.  
Wetter/Piste: trocken, Luft: 19 Grad, Asphalt: 37 Grad. Schnitt des Siegers: 166,7 km/h.

RENNERGEBNIS

|                  | Fahrer                      | Motorrad          | Rdn. | Zeit/Rückstand | Topspeed   | Schnellste Rd. | Reifen v./h. | Pkt. |
|------------------|-----------------------------|-------------------|------|----------------|------------|----------------|--------------|------|
| 1.               | Fabio Di Giannantonio (ITA) | Ducati D16 GP26   | 12   | 20.06,243 min  | 350,6 km/h | 1.39,736       | M/M          | 25   |
| 2.               | Fermín Aldeguer (ESP)       | Ducati D16 GP24.2 | 12   | +1,460 sec     | 351,7 km/h | 1.39,945       | M/M          | 20   |
| 3.               | Francesco Bagnaia (ITA)     | Ducati D16 GP26   | 12   | +4,320 sec     | 356,4 km/h | 1.39,885       | M/M          | 16   |
| 4.               | Marco Bezzecchi (ITA)       | Aprilia RS-GP     | 12   | +4,679 sec     | 358,8 km/h | 1.40,097       | M/M          | 13   |
| 5.               | Fabio Quartararo (FRA)      | Yamaha YZR-M1     | 12   | +4,876 sec     | 350,6 km/h | 1.40,176       | M/M          | 11   |
| 6.               | Luca Marini (ITA)           | Honda RC 213 V    | 12   | +4,971 sec     | 350,6 km/h | 1.40,108       | M/M          | 10   |
| 7.               | Brad Binder (RSA)           | KTM RC16          | 12   | +5,137 sec     | 351,7 km/h | 1.39,846       | M/M          | 9    |
| 8.               | Ai Ogura (JPN)              | Aprilia RS-GP     | 12   | +5,377 sec     | 355,2 km/h | 1.39,936       | M/M          | 8    |
| 9.               | Diogo Moreira (BRA)         | Honda RC 213 V    | 12   | +6,839 sec     | 349,5 km/h | 1.40,132       | M/M          | 7    |
| 10.              | Franco Morbidelli (ITA)     | Ducati D16 GP24.2 | 12   | +7,160 sec     | 355,2 km/h | 1.40,046       | M/M          | 6    |
| 11.              | Maverick Viñales (ESP)      | KTM RC16          | 12   | +10,147 sec    | 351,7 km/h | 1.40,263       | M/M          | 5    |
| 12.              | Augusto Fernández (ESP)     | Yamaha YZR-M1     | 12   | +16,245 sec    | 346,1 km/h | 140,851        | M/M          | 4    |
| 13.              | Joan Mir (ESP)              | Honda RC 213 V    | 12   | +17,250 sec    | 352,9 km/h | 1.39,802       | M/M          | 3    |
| 14.              | Álex Rins (ESP)             | Yamaha YZR-M1     | 12   | +22,916 sec    | 349,5 km/h | 1.40,230       | M/M          | 2    |
| 15.              | Jack Miller (AUS)           | Yamaha YZR-M1     | 12   | +26,452 sec    | 350,6 km/h | 1.40,318       | M/M          | 1    |
| 16.              | Toprak Razgatlioglu (TUR)   | Yamaha YZR-M1     | 12   | +27,808 sec    | 347,2 km/h | 1.40,366       | M/M          | -    |
| 17.              | Raúl Fernández (ESP)        | Aprilia RS-GP     | 12   | +31,066 sec    | 350,6 km/h | 1.40,196       | M/M          | -    |
| Nicht gewertet:  |                             |                   |      |                |            |                |              |      |
|                  | Jorge Martín (ESP)          | Aprilia RS-GP     | 12   | +58,592 sec    | 350,6 km/h | 1.40,464       | M/M          | -    |
|                  | Pedro Acosta (ESP)          | KTM RC16          | 17   | +1 Runde       | 352,9 km/h | 1.39,797       | M/M          | -    |
| Nicht gestartet: |                             |                   |      |                |            |                |              |      |
|                  | Álex Márquez (ESP)          | Ducati D16 GP26   | -    | -              | -          | -              | M/M          | -    |
|                  | Enea Bastianini (ITA)       | KTM RC16          | -    | -              | -          | -              | M/M          | -    |
|                  | Johann Zarco (FRA)          | Honda RC 213 V    | -    | -              | -          | -              | M/M          | -    |

QUALIFYING

|     | Fahrer             | Zeit         |
|-----|--------------------|--------------|
| 1.  | P. Acosta          | 1.38,068 min |
| 2.  | F. Morbidelli      | 1.38,301 min |
| 3.  | Á. Márquez         | 1.38,342 min |
| 4.  | R. Fernández       | 1.38,453 min |
| 5.  | J. Zarco           | 1.38,474 min |
| 6.  | F. Di Giannantonio | 1.38,477 min |
| 7.  | F. Quartararo      | 1.38,511 min |
| 8.  | B. Binder          | 1.38,597 min |
| 9.  | J. Martín          | 1.38,652 min |
| 10. | J. Mir             | 1.38,686 min |
| 11. | J. Miller          | 1.38,773 min |
| 12. | M. Bezzecchi       | 1.38,785 min |
| 13. | F. Bagnaia         | 1.38,752 min |
| 14. | E. Bastianini      | 1.38,797 min |
| 15. | F. Aldeguer        | 1.38,851 min |
| 16. | L. Marini          | 1.39,011 min |
| 17. | M. Viñales         | 1.39,071 min |
| 18. | A. Ogura           | 1.39,212 min |
| 19. | A. Rins            | 1.39,280 min |
| 20. | D. Moreira         | 1.39,324 min |
| 21. | A. Fernández       | 1.39,876 min |
| 22. | T. Razgatlioglu    | 1.42,945 min |

SPRINTRENNEN

|  | Fahrer             | Zeit/Rückstand |
|--|--------------------|----------------|
| 1.   | Á. Márquez         | 20.02,258 min  |
| 2.   | P. Acosta          | +0,041 sec     |
| 3.   | F. Di Giannantonio | +0,457 sec     |
| 4.   | R. Fernández       | +2,928 sec     |
| 5.   | J. Zarco           | +4,764 sec     |
| 6.   | F. Bagnaia         | +4,894 sec     |
| 7.   | F. Morbidelli      | +6,175 sec     |
| 8.   | A. Ogura           | +6,871 sec     |
| 9.   | M. Bezzecchi       | +7,381 sec     |
| 10.  | E. Bastianini      | +7,869 sec     |
| 11.  | L. Marini          | +8,343 sec     |
| 12.  | F. Aldeguer        | +9,721 sec     |
| 13.  | F. Quartararo      | +10,042 sec    |
| 14.  | D. Moreira         | +14,096 sec    |
| 15.  | A. Rins            | +14,166 sec    |
| 16.  | J. Miller          | +14,334 sec    |
| 17.  | T. Razgatlioglu    | +20,452 sec    |
| 18.  | A. Fernández       | +20,558 sec    |
| Schnellste Runde: Á. Márquez, 1.39,209 min |                    |                |

WM-STAND FAHRER

|     | Fahrer             | Punkte |
|-----|--------------------|--------|
| 1.  | M. Bezzecchi       | 142    |
| 2.  | J. Martín          | 127    |
| 3.  | F. Di Giannantonio | 116    |
| 4.  | P. Acosta          | 92     |
| 5.  | A. Ogura           | 77     |
| 6.  | R. Fernández       | 68     |
| 7.  | Á. Márquez         | 67     |
| 8.  | F. Bagnaia         | 63     |
| 9.  | M. Márquez         | 57     |
| 10. | F. Aldeguer        | 47     |

WM-STAND MARKEN

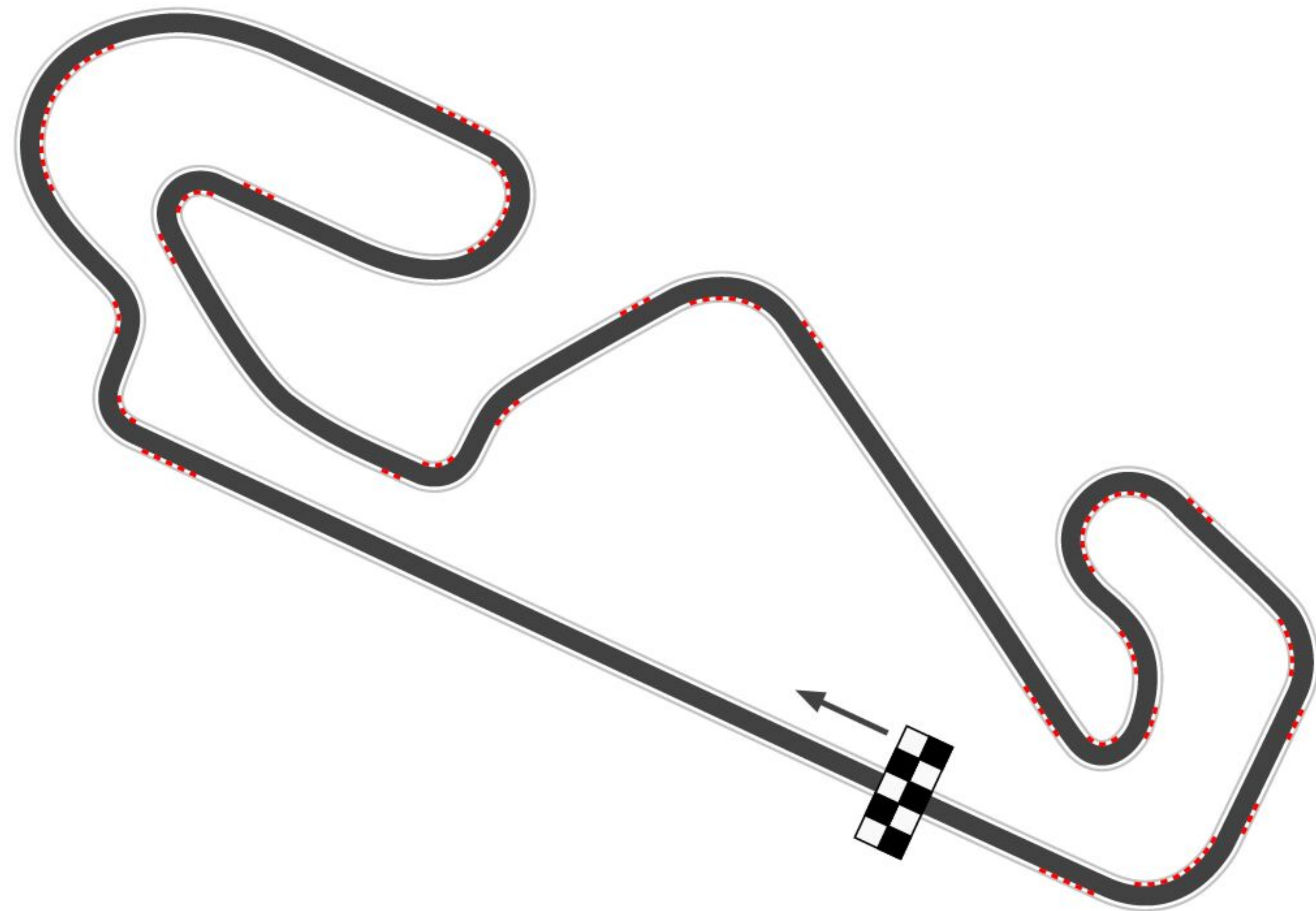
|    | Marke   | Punkte |
|----|---------|--------|
| 1. | Aprilia | 181    |
| 2. | Ducati  | 165    |
| 3. | KTM     | 114    |
| 4. | Honda   | 64     |
| 5. | Yamaha  | 40     |

WM-STAND TEAMS

|     | Team                        | Punkte |
|-----|-----------------------------|--------|
| 1.  | Aprilia Racing              | 269    |
| 2.  | Pertamina Enduro VR46       | 152    |
| 3.  | Trackhouse Racing           | 145    |
| 4.  | Red Bull KTM Factory Racing | 129    |
| 5.  | Ducati Lenovo Team          | 120    |
| 6.  | Gresini Racing MotoGP       | 114    |
| 7.  | Honda HRC Castrol           | 54     |
| 8.  | LCR Honda                   | 51     |
| 9.  | Monster Energy Yamaha       | 46     |
| 10. | Red Bull KTM Tech3          | 44     |

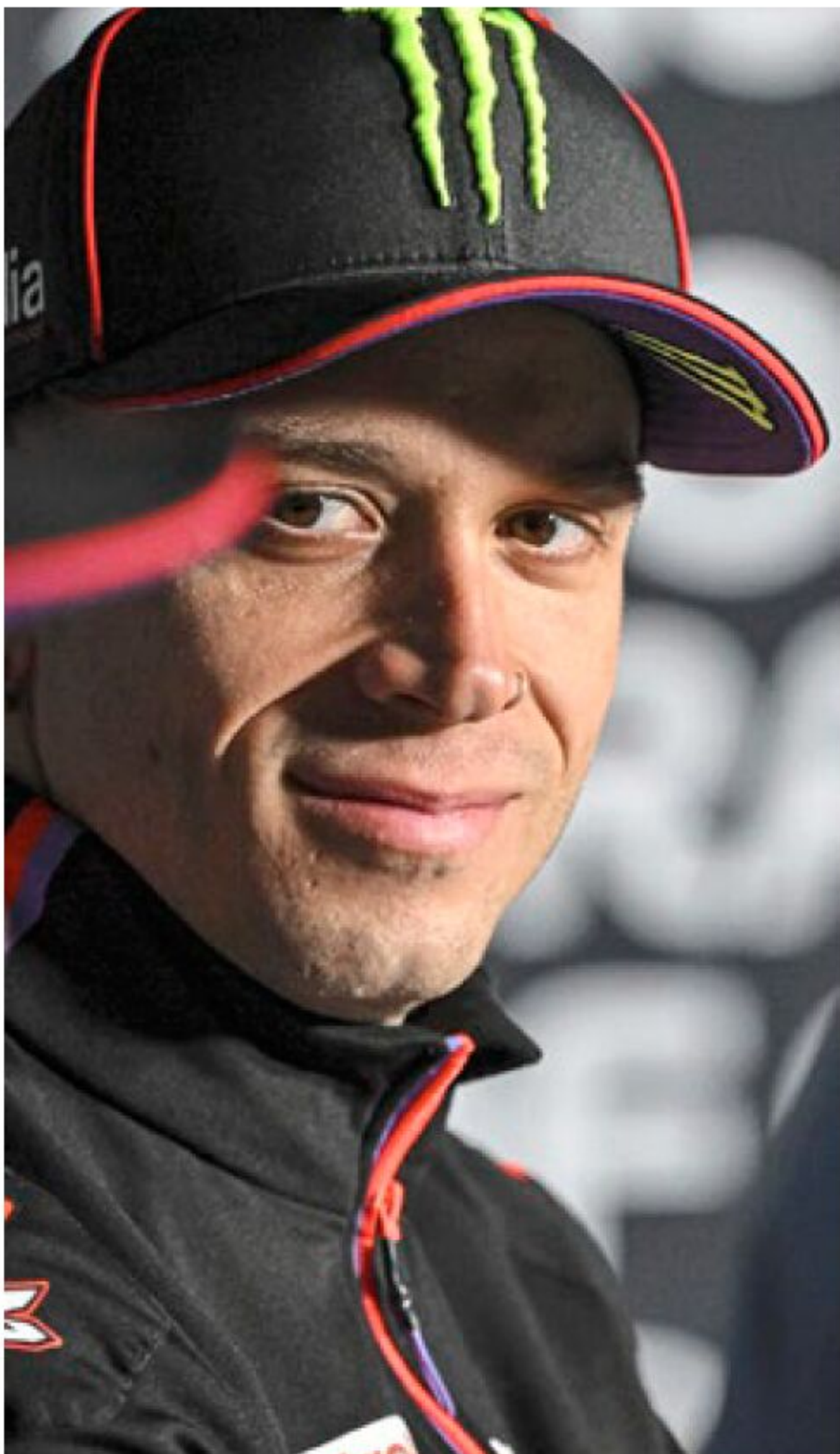
CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA (ESP) 4,657 KM

Rundenrekord 1.39,664 min Pedro Acosta (GasGas), 2024  
Quali-Rekord 1.37,536 min Álex Márquez (Ducati), 2025  
Topspeed-Rekord 363,6 km/h Pedro Acosta (KTM), 2026



„Dass solche Wochenenden kommen würden, haben wir gewusst. Deshalb konzentrieren wir uns immer neu auf die Rennen.“

Marco Bezzecchi

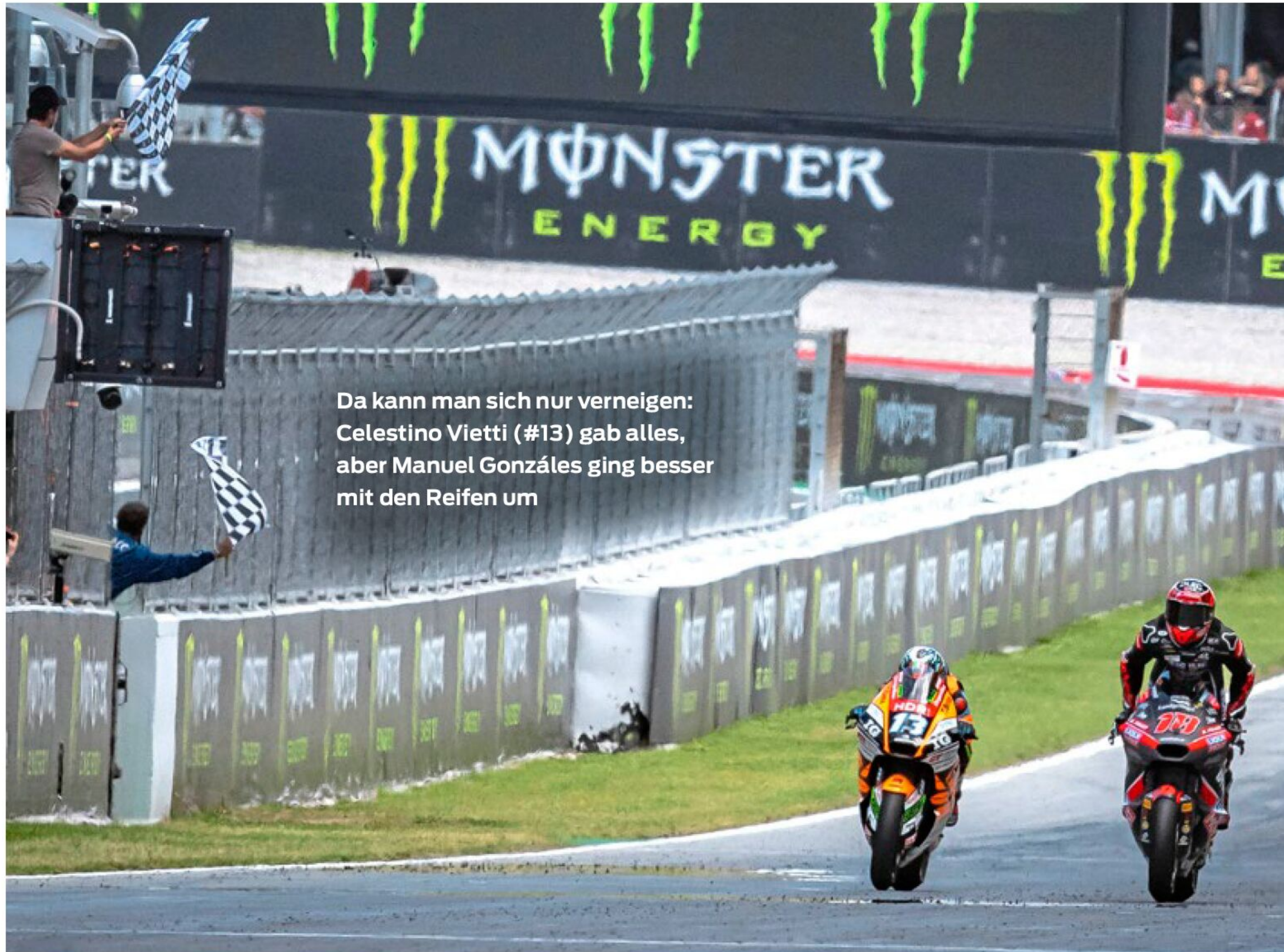


Marco Bezzecchi: Führung ausgebaut

MOTOGP



# González flüstert den Reif



Da kann man sich nur verneigen: Celestino Vietti (#13) gab alles, aber Manuel González ging besser mit den Reifen um

Manuel González galt schon immer als ein großer Meister bei der Einteilung seiner Reifen. In Barcelona brachte er genau das auf das nächste Level und gewann vor dem zuvor dominierenden Celestino Vietti.

Von: **Imre Paulovits**

**E**r war völlig aufgelöst und das Team an der Boxenmauer mit ihm. Intact-Pilot Manuel González hat das Unmögliche vollbracht: Er hat Celestino Vietti, der das Wochenende zuvor auf einer Strecke klar dominierte, die den Boscoscuro immer lag, im Barcelona-Rennen über die Lebensdauer der Reifen demontiert. Gleich als er seinen Helm im Parc Fermé absetzte sagte er es frei heraus: „Ich bin überglücklich. Es war das beste Rennen meines Lebens!“ Und

MotoGP

## Tech3 bleibt weiter mit KTM

Ein wichtiger Baustein für die MotoGP ab 2027 ist an seinen Platz gefallen. Günther Steiner hat sich mit seinem Tech3-Team entschieden, weiter mit KTM zusammenzuarbeiten. Damit eröffnen sich ganz neue Perspektiven für beide Seiten.

Von: **Imre Paulovits**

**A**m Freitag stellten sich KTM-CEO Gottfried Neumeister, KTM-Rennleiter Pit Beirer, Tech3-Eigentümer Günther Steiner und sein Teamchef Nicolas Goyon vor die Presse und teilten die erste große Neuigkeit für die neue MotoGP-Ära ab 2027 mit: Die Zusammenarbeit zwischen KTM und Tech3 wird weiter fortgesetzt. Ein Zeitraum wurde nicht genannt, die

Verträge zwischen den Herstellern und der MotoGP sind ja noch nicht unterschrieben. Aber mit dieser Verbindung wurde nun eine Zusammenarbeit bestätigt, die seit 2019 die Kooperation zwischen einem Privatteam und einem Hersteller in vielen Belan-

gen auf eine neue Ebene gehoben hat. Dass es nun weitergeht, sichert auch eine Ausgeglichenheit im MotoGP-Feld, da jeder Hersteller bei seiner Entwicklung und bei seinen Strategien weiter auf mindestens vier Fahrer bauen kann. Steiner hatte sich bei Pit

Beirer immer wieder Zeit erbeten, um das für ihn neue Umfeld kennenzulernen und auch die Möglichkeiten bei anderen Herstellern abzutasten.

Der Formel-1-erfahrene Steiner kam schließlich zu folgender Erkenntnis: „Oft sind Verbindungen, die man bereits kennt, auch auf lange Sicht die besten. Wir konnten dank KTM gleich mit einer funktionierenden Zusammenarbeit in die MotoGP starten. Diese fortzusetzen, gibt uns auch einen Vorteil beim Start in das neue technische Zeitalter.“ Für Pit Beirer bedeutet die Fortsetzung noch mehr: „Ich brauche in meiner Abteilung keine Stellen abzubauen, wie es bei nur noch zwei Fahrern sein müsste, und wir können mit einer gut eingespielten Zusammenarbeit unsere Entwicklung fortsetzen. Dazu bringt Günther Steiner Erfahrung mit und stellt manchmal Fragen, die uns selbst nicht aufgefallen wären.“ ■



Einig: Pit Beirer, Gottfried Neumeister, Günther Steiner und Nicolas Goyon (v.l.)



# en zum Sieg

wohl ein wichtiges auf dem Weg zum WM-Titel.

Dabei hatte der Boscoscuro-Werkspilot Celestino Vietti zuvor klar die Pace gemacht, sich mit über zwei Zehntelsekunden Vorsprung die Pole-Position gesichert und war auch bei der Pace deutlich vor allen anderen. „Einzig als der Drop bei den Reifen kam, war Manu deutlich schneller“, fiel Intact-Teamchef Jürgen Lingg auf. Gonzáles hatte den besten Start, doch schon nach der zweiten Kurve drückte sich Vietti vorbei und übernahm die Führung. Er konnte sich bis Rennmitte einen Vorsprung von sieben Zehnteln aufbauen, aber den begann Gonzáles sieben Runden vor Schluss abzubauen. Plötzlich begann Vietti herumzurutschen, während Gonzáles wie auf Schienen fuhr. Drei Runden vor Schluss war der Intact-Pilot dran, dann ging er in Führung, und Vietti hatte ihm nichts mehr entgegenzusetzen. „Es ist nicht schön, ein Rennen so zu verlieren“, gab Vietti zu. „Ich wusste, dass der Hinterreifen der

Schlüssel zum Sieg sein würde, und ich dachte, ich hätte richtig taktiert. Aber in den letzten vier Runden hatte ich wirklich Probleme. Manu hat seine Sache ganz klar besser gemacht. Er hatte einfach zum Schluss mehr.“

Gonzáles war überglücklich: „Nach dem Überqueren der Zielinie waren die Emotionen unglaublich. Ich schrie und weinte. Es ist die Belohnung für all die Arbeit, die ich zu Hause und im Training leiste, immer versuche, mich zu verbessern und mehr zu geben. Seit Jahren mache ich dasselbe und gebe niemals auf. Der heutige Sieg war wie ein Geschenk, da er genau im richtigen Moment kam. Wir kämpfen um die Meisterschaft, und diese Punkte sind superwichtig, um unseren Vorsprung etwas auszubauen, damit wir ein wenig durchatmen können.“ Sein Teamkollege Senna Agius wurde Zehnter. „Mein Hinterreifen fiel von einer Kurve zur nächsten in den Keller, da geht dieser Top-10-Platz in Ordnung“, meinte der Australier. ■

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Bereits in Le Mans machte sich das Gerücht breit, dass Trackhouse-Teamchef Davide Brivio nächstes Jahr das Honda-Werks-team leiten würde. Da derzeit jede Menge Gerüchte kreisen und alle eher darauf warten, wann der Vertrag zwischen MotoGP und den Herstellern unterschrieben wird und endlich alle Konstellationen bekannt gegeben werden, gab man wenig darum. Doch nun wurde offiziell verkündet, dass Alberto Puig ab nächstem Jahr von seiner Rolle als HRC-Teamchef zurücktritt und nur noch eine Berater-Rolle einnehmen wird. Einen Tag später wurde auch bekannt gegeben, dass Brivio nächstes Jahr nicht mehr bei Trackhouse sein wird. Nichts weiter wurde veröffentlicht. Wenn man aber eins und eins zusammenzählt, sollte klar sein, in welcher Box der Mann, der Suzuki vom Testteam bis zum WM-Titel führte, stehen wird.

### MOTOGP

Die Stürze von Álex Márquez und Johann Zarco waren nicht die einzigen an diesem Wochenende, über die man nachdenken sollte. Le-Mans-Doppelsieger Jorge Martín war bereits im ersten freien Training gestürzt und mitsamt der Aprilia hart in die Airfence eingeschlagen. Erinnerungen an den tödlichen Unfall von Luis Salom vor zehn Jahren an der gleichen Stelle wurden wach. Martín schlug mit dem Kopf an, es wurde eine Gehirnerschütterung vermutet. Dann aber folgte nicht das Protokoll, das man zur eigenen und der anderen Fahrer Sicherheit eigentlich verabschiedet hatte, und das besagt, den Fahrer sofort aus dem Rennwochenende zu nehmen. Martín hatte drei weitere Stürze am Wochenende und stürzte auch beim Test am Montag schwer. Dass weder Veranstalter noch Team etwas unternommen haben, ist bedenklich.

## MOTO2-ERGEBNISSE

**Barcelona (ESP) – 17. Mai 2026** 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,797 km über 21 Runden à 4,657 km. 27 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 18 Grad, Asphalt: 22 Grad.

### RENNERGEBNIS

|                        | Fahrer                     | Motorrad   | Rdn. | Zeit/Rückstd. | Schnellste Rd. | Pkt. |
|------------------------|----------------------------|------------|------|---------------|----------------|------|
| 1.                     | Manuel González (ESP)      | Kalex      | 21   | 36.06,295 min | 1.42,047 min   | 25   |
| 2.                     | Celestino Vietti (ITA)     | Boscoscuro | 21   | +0,203 sec    | 1.41,943 min   | 20   |
| 3.                     | Izán Guevara (ESP)         | Boscoscuro | 21   | +4,205 sec    | 1.41,992 min   | 16   |
| 4.                     | Iván Ortolá (ESP)          | Kalex      | 21   | +6,338 sec    | 1.42,094 min   | 13   |
| 5.                     | Daniel Holgado (ESP)       | Kalex      | 21   | +7,971 sec    | 1.42,028 min   | 11   |
| 6.                     | David Alonso (COL)         | Kalex      | 21   | +8,080 sec    | 1.42,073 min   | 10   |
| 7.                     | Filip Salac (CZE)          | Kalex      | 21   | +9,636 sec    | 1.42,354 min   | 9    |
| 8.                     | Alonso López (ESP)         | Kalex      | 21   | +11,312 sec   | 1.42,162 min   | 8    |
| 9.                     | Luca Lunetta (ITA)         | Boscoscuro | 21   | +13,545 sec   | 1.42,283 min   | 7    |
| 10.                    | Senna Agius (AUS)          | Kalex      | 21   | +13,761 sec   | 1.42,119 min   | 6    |
| 11.                    | Daniel Muñoz (ESP)         | Kalex      | 21   | +14,210 sec   | 1.42,208 min   | 5    |
| 12.                    | José Antonio Rueda (ESP)   | Kalex      | 21   | +15,056 sec   | 1.42,577 min   | 4    |
| 13.                    | Barry Baltus (BEL)         | Kalex      | 21   | +16,423 sec   | 1.42,550 min   | 3    |
| 14.                    | Arón Canet (ESP)           | Boscoscuro | 21   | +17,667 sec   | 1.42,385 min   | 2    |
| 15.                    | Ayumu Sasaki (JPN)         | Kalex      | 21   | +18,721 sec   | 1.42,607 min   | 1    |
| 16.                    | Unai Orradre (ESP)         | Kalex      | 21   | +20,730 sec   | 1.42,475 min   | -    |
| 17.                    | Tony Arbolino (ITA)        | Kalex      | 21   | +21,344 sec   | 1.42,536 min   | -    |
| 18.                    | Alberto Fernández (ESP)    | Boscoscuro | 21   | +21,405 sec   | 1.43,106 min   | -    |
| 19.                    | Zonta v.d. Goorbergh (NED) | Kalex      | 21   | +24,078 sec   | 1.43,240 min   | -    |
| 20.                    | Taiyo Furusato (JPN)       | Kalex      | 21   | +24,833 sec   | 1.42,667 min   | -    |
| 21.                    | Adrian Huertas (ESP)       | Kalex      | 21   | +31,147 sec   | 1.43,839 min   | -    |
| 22.                    | Deniz Öncü (TUR)           | Boscoscuro | 21   | +38,957 sec   | 1.42,411 min   | -    |
| 23.                    | Sergio García (ESP)        | Kalex      | 21   | +39,601 sec   | 1.42,708 min   | -    |
| 24.                    | Xabi Zurutuza (ESP)        | Forward    | 21   | +49,140 sec   | 1.43,845 min   | -    |
| <b>Nicht gewertet:</b> |                            |            |      |               |                |      |
|                        | Collin Veijer (NED)        | Kalex      | 16   | +5 Rdn.       | 1.42.609 min   | -    |
|                        | Joe Roberts (USA)          | Kalex      | 13   | +8 Rdn.       | 1.42.709 min   | -    |
|                        | Álex Escrig (ESP)          | Forward    | 10   | +11 Rdn.      | 1.42.990 min   | -    |

### WM-STAND FAHRER

|     | Fahrer      | Punkte |
|-----|-------------|--------|
| 1.  | M. González | 104,5  |
| 2.  | I. Guevara  | 86     |
| 3.  | C. Vietti   | 73     |
| 4.  | S. Agius    | 65     |
| 5.  | D. Alonso   | 58     |
| 6.  | I. Ortolá   | 52,5   |
| 7.  | D. Holgado  | 49     |
| 8.  | D. Muñoz    | 41     |
| 9.  | A. López    | 39,5   |
| 10. | A. Escrig   | 30     |

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

|    | Marke      | Punkte |
|----|------------|--------|
| 1. | Kalex      | 132,5  |
| 2. | Boscoscuro | 96     |
| 3. | Forward    | 30     |

### WM-STAND TEAMS

|    | Team                         | Punkte |
|----|------------------------------|--------|
| 1. | Liqui Moly Dynavolt IntactGP | 169,5  |
| 2. | CFMoto Aspar Team            | 107    |
| 3. | BLu Cru Pramac Yamaha        | 87,5   |
| 4. | SpeedRS Team                 | 80     |
| 5. | QJMotor - Galfer - MSI       | 52,5   |

### QUALIFYING

|     | Fahrer            | Zeit         |
|-----|-------------------|--------------|
| 1.  | C. Vietti         | 1.41,076 min |
| 2.  | C. Veijer         | 1.41,338 min |
| 3.  | M. González       | 1.41,436 min |
| 4.  | I. Ortolá         | 1.41,455 min |
| 5.  | A. López          | 1.41,521 min |
| 6.  | A. Canet          | 1.41,552 min |
| 7.  | F. Salac          | 1.41,583 min |
| 8.  | D. Holgado        | 1.41,626 min |
| 9.  | J. Rueda          | 1.41,655 min |
| 10. | L. Lunetta        | 1.41,681 min |
| 11. | I. Guevara        | 1.41,699 min |
| 12. | S. Agius          | 1.41,792 min |
| 13. | D. Alonso         | 1.41,806 min |
| 14. | A. Sasaki         | 1.41,833 min |
| 15. | D. Muñoz          | 1.42,298 min |
| 16. | D. Öncü           | 1.42,394 min |
| 17. | A. Ferrandez      | 1.42,594 min |
| 18. | A. Escrig         | 1.44,536 min |
| 19. | Z. v.d. Goorbergh | 1.41,972 min |
| 20. | S. García         | 1.42,010 min |
| 21. | B. Baltus         | 1.42,087 min |
| 22. | U. Orradre        | 1.42,284 min |
| 23. | T. Furusato       | 1.42,357 min |
| 24. | T. Arbolino       | 1.42,404 min |
| 25. | J. Roberts        | 1.42,405 min |
| 26. | A. Huertas        | 1.42,775 min |
| 27. | X. Zurutuza       | 1.43,381 min |



# Sieg für Quiles, aber Intact-P



Verdammt knapp: Máximo Quiles (#28) schlug David Muñoz (#64) um neun Hundertstel-Sekunden

WM-Leader Máximo Quiles war auch in Barcelona eine Macht und sicherte sich seinen vierten Saisonsieg. Richtig stark waren die Intact-Piloten, die sich schneller als erwartet von ihren Verletzungen erholten.

Von: **Imre Paulovits**

Intact-Teamboss Jürgen Lingg musste immer lächeln, wenn er auf David Muñoz angesprochen wurde. „Der kann zwar noch nicht wieder richtig gehen, aber er meint immer, das Fahren geht schon. Diese Jungs sind aus einem anderen Holz geschnitzt, und David ist einer der Härtesten, wenn es darum geht, Schmerzen zu verdrängen“, meinte er. Es war denn auch Muñoz, der sich im Qualifying gegen eine ganze Horde Rookies stellte. Denn es waren nicht die üblichen Ver-

Moto3

## Rammerstorfer: Kleine Schritte

Die Moto3-WM ist ein hartes Pflaster, in der man nur mit harter Arbeit vorankommt. In Barcelona konnte sich Leo Rammerstorfer weiter nach vorn arbeiten, zu den Punkten ist es aber noch ein weiter Weg.

Von: **Imre Paulovits**

Das Wochenende fing schon so an, wie es sich Leo Rammerstorfer gewünscht hatte. „Ich mag es nicht, wenn ich Letzter bin. Ich muss alles dransetzen, um von dort wegzukommen.“ Diesmal war zwar mit Hakim Danish ein anderer Rookie vorn, auf den dem 21-jährigen Österreicher 2,3 Sekunden fehlten, dafür war mit Veda Prata eine hinter ihm, der in diesem Jahr schon auf dem Po-

dest gestanden hat. Am Freitag-nachmittag war noch immer Danish ganz vorn, er konnte sich noch weiter verbessern, und Rammerstorfer fehlten 2,6 Sekunden auf ihn und 1,7 Sekunden, um ins Q2 zu kommen. Im Q1 war Rammerstorfer dann nur

noch 1,3 Sekunden hinter dem Schnellsten, Guido Pini. Obwohl dies Startplatz 25 bedeutete, konnte Rammerstorfer auf eine stetige Verbesserung zurückblicken. „Wir haben ein paar gute Steigerungen gesehen, vor allem am Setting. Das Gefühl für das

Motorrad wird nun von Wochenende zu Wochenende besser. Das stimmt mich optimistisch, denn das ist vielleicht, was ich brauche, um bald in den Punkten mitzufahren. Auf der Bremse bin ich bereits stark, ich verliere aber in den schnellen Kurven noch zu viel.“

Doch das Gefühl erzeugte auch Euphorie. So ging Rammerstorfer mit etwas zu viel Schwung ins Rennen und fuhr Nicola Carraro ins Heck, musste danach weit gehen und verlor den Anschluss zu den Vorderleuten. „Ich habe es dann geschafft, wieder auf die Gruppe aufzuschließen, aber dann habe ich noch einmal einen Fehler gemacht und kam danach nicht mehr dran. Aber ab Rennmitte hatte ich eine starke Pace. Als die Reifen angefangen haben, zu rutschen, war ich wieder gut unterwegs. Jetzt hoffe ich, dass ich in Mugello dort anknüpfen kann, wo ich aufgehört habe.“ ■



Steigende Form: Leo Rammerstorfer (#5) vor Zen Mitani (#32)



# iloten kommen

dächtigen, die sich die erste Startreihe teilten, sondern Rookie Brian Uriarte und der Argentinier Valentín Perrone – und eben Muñoz auf dem zweiten Startplatz. Auch der zweite Intact-Pilot David Almansa konnte als Vierter gleich von der Spitze der zweiten Startreihe ins Rennen gehen. Die beiden Intact-Piloten hatten zeitweilig gar die Doppelführung inne, doch zum Schluss war es wieder WM-Leader Máximo Quiles, der den längsten Atem hatte. Die Führungsgruppe war dank der wilden Windschatten-Spiele bis zum Schluss zehn Mann stark, und obwohl Brian Uriarte als Erster in die letzte Runde ging, war es Quiles, der sich in Turn 1 an die Spitze setzte. Muñoz konnte ihm am besten folgen, und der Intact-Pilot setzte in der letzten Kurve das gleiche Manöver an, mit dem 2009 Valentino Rossi gegen Jorge Lorenzo und 2024 Toprak Razgatlioglu gegen Álvaro Bautista gewann.

Das Manöver selbst gelang, doch bis zum Zielstrich huschten

Quiles und Álvaro Carpe wieder an ihm vorbei. „Ein Grand Prix in Spanien ist für mich immer etwas Besonderes für mich, deshalb bin ich auch sehr stolz auf dieses Rennen“, meinte Muñoz sichtlich zufrieden, als er vom Podest kam. „Ich blieb bis zum Schluss ruhig und war mir des Kampfes mit einigen Fahrern bewusst. In der letzten Runde habe ich hart gekämpft, um vorne zu bleiben, aber es hat nicht ganz gereicht.“

David Almansa machte mit einem fünften Platz das Intact-Ergebnis komplett. „In den ersten Runden habe ich versucht, an der Spitze eine Lücke aufzumachen“, verriet er. „Es war unser Plan, gemeinsam mit David die Gruppe zu sprengen. Aber dann war es schwieriger als gedacht, vorn zu bleiben, vor allem wegen der Windschatten-Spielchen auf der Geraden. So konnte ich meinen Plan nicht ganz umsetzen, aber auf P5 konnten wir doch noch gute Punkte für die Meisterschaft sammeln.“ ■

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Am Montag nach dem Grand Prix fand bis nach Redaktionsschluss der letzte gemeinsame Test der Hersteller mit ihren Grand-Prix-Fahrern auf den 2026er-Motorrädern und mit Michelin-Reifen statt. Der nächste Test in der Saison wird in Brunn bereits mit den 850ern und auf Pirelli-Reifen gefahren. Zur Mittagspause war Pedro Acosta mit 1.38,767 Schnellster vor Fabio Quartararo (1.38,831) und Enea Bastianini (1.38,884).

### MOTOGP

Dass am Ende des Rennens mit Toprak Razgatlioglu, Raúl Fernández, Joan Mir, Álex Rins und Jack Miller gleich fünf Fahrer eine 16-Sekunden-Strafe für die Unterschreitung des Mindestreifendrucks bekommen haben, stieß bei vielen sauer auf. „Regeln sind Regeln, aber das Reglement muss für so einen Fall geändert werden. Da kommen die Fahrer raus, die Reifen werden kalt,

müssen wieder aufgewärmt werden, allen steckt der Schock in den Knochen wegen dem, was sie draußen an der Strecke gesehen haben – dass da auch die besten Techniker nicht perfekt kalkulieren können, sollte einleuchten“, meinte KTM-Rennchef Pit Beirer. „Ogura hat für seine Aktion, bei der er einen Fahrer um ein Resultat gebracht hat, drei Sekunden bekommen, fünf Fahrer für etwas, wofür sie nichts konnten, 16. Das steht in keinem Verhältnis und wird auch bei den Zuschauern auf wenig Verständnis stoßen.“

### MOTO2

Ein weiterer Fahrer wird wegen einer Verletzung länger pausieren müssen. Bei Mario Aji vom Honda Team Asia wurde ein Riss im Halswirbelbereich gefunden, nachdem er über ein Taubheitsgefühl im rechten Arm geklagt hatte. Der Indonesier wurde operiert und muss für mehrere Rennen pausieren.

## MOTO3-ERGEBNISSE

**Barcelona (ESP) – 17. Mai 2026** 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 83,826 km über 18 Runden à 4,657 km. 26 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken; Luft: 19 Grad, Asphalt: 20 Grad

## RENNERGEBNIS

|                 | Fahrer                  | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand | Schnellste Runde | Pkt. |
|-----------------|-------------------------|----------|------|----------------|------------------|------|
| 1.              | Máximo Quiles (ESP)     | KTM      | 18   | 32.28,964 min  | 1.47,290 min     | 25   |
| 2.              | Álvaro Carpe (ESP)      | KTM      | 18   | +0,094 s       | 1.47,532 min     | 20   |
| 3.              | David Muñoz (ESP)       | KTM      | 18   | +0,098 s       | 1.47,602 min     | 16   |
| 4.              | Brian Uriarte (ESP)     | KTM      | 18   | +0,128 s       | 1.47,322 min     | 13   |
| 5.              | David Almansa (ESP)     | KTM      | 18   | +0,552 s       | 1.47,252 min     | 11   |
| 6.              | Marco Morelli (ARG)     | KTM      | 18   | +0,581 s       | 1.47,557 min     | 10   |
| 7.              | Hakim Danish (MAL)      | KTM      | 18   | +0,623 s       | 1.47,325 min     | 9    |
| 8.              | Veda Pratama (INA)      | Honda    | 18   | +0,984 s       | 1.47,577 min     | 8    |
| 9.              | Adrián Fernández (ESP)  | Honda    | 18   | +1,011 s       | 1.47,333 min     | 7    |
| 10.             | Casey O’Gorman (IRL)    | Honda    | 18   | +1,151 s       | 1.47,519 min     | 6    |
| 11.             | Eddie O’Shea (GBR)      | Honda    | 18   | +5,236 s       | 1.47,571 min     | 5    |
| 12.             | Valentin Perrone (ARG)  | KTM      | 18   | +9,805 s       | 1.47,365 min     | 4    |
| 13.             | Adrián Cruces (ESP)     | KTM      | 18   | +9,853 s       | 1.47,754 min     | 3    |
| 14.             | Matteo Bertelle (ITA)   | KTM      | 18   | +9,909 s       | 1.47,706 min     | 2    |
| 15.             | Ryusei Yamanaka (JAP)   | KTM      | 18   | +9,951 s       | 1.47,961 min     | 1    |
| 16.             | Joel Esteban (ESP)      | KTM      | 18   | +10,008 s      | 1.47,848 min     | -    |
| 17.             | Rico Salmela (FIN)      | KTM      | 18   | +10,074 s      | 1.47,757 min     | -    |
| 18.             | Joel Kelso (AUS)        | Honda    | 18   | +10,785 s      | 1.47,836 min     | -    |
| 19.             | Scott Ogden (GBR)       | KTM      | 18   | +18,949 s      | 1.48,156 min     | -    |
| 20.             | Ruché Moodley (RSA)     | KTM      | 18   | +20,287 s      | 1.48,132 min     | -    |
| 21.             | Guido Pini (ITA)        | Honda    | 18   | +21,969 s      | 1.48,114 min     | -    |
| 22.             | Zen Mitani (JAP)        | Honda    | 18   | +27,942 s      | 1.48,641 min     | -    |
| 23.             | Leo Rammerstorfer (AUT) | Honda    | 18   | +27,991 s      | 1.48,548 min     | -    |
| 24.             | Cormac Buchanan (NZL)   | KTM      | 18   | +40,082 s      | 1.49,518 min     | -    |
| Nicht gewertet: |                         |          |      |                |                  |      |
|                 | Jesus Rios (ESP)        | Honda    | 16   | +2 Rdn.        | 1.47,292 min     | -    |
|                 | Nicola Carraro (ITA)    | Honda    | 4    | +14 Rdn.       | 1.48,781 min     | -    |

## WM-STAND FAHRER

|     | Fahrer       | Punkte |
|-----|--------------|--------|
| 1.  | M. Quiles    | 140    |
| 2.  | A. Fernández | 76     |
| 3.  | A. Carpe     | 73     |
| 4.  | M. Morelli   | 58     |
| 5.  | V. Pratama   | 58     |
| 6.  | V. Perrone   | 56     |
| 7.  | D. Almansa   | 52     |
| 8.  | G. Pini      | 46     |
| 9.  | B. Uriarte   | 42     |
| 10. | D. Muñoz     | 38     |

## WM-STAND MARKEN

|    | Marke | Punkte |
|----|-------|--------|
| 1. | KTM   | 146    |
| 2. | Honda | 100    |

## WM-STAND TEAMS

|     | Team                         | Punkte |
|-----|------------------------------|--------|
| 1.  | CFMoto Aspar Team            | 198    |
| 2.  | Leopard Racing               | 122    |
| 3.  | Red Bull KTM Ajo             | 115    |
| 4.  | Liqui Moly Dynavolt IntactGP | 92     |
| 5.  | Red Bull KTM Tech3           | 77     |
| 6.  | Honda Team Asia              | 58     |
| 7.  | Level Up – MTA               | 49     |
| 8.  | CIP Green Power              | 36     |
| 9.  | MT Helmets – MSI             | 34     |
| 10. | Mlav Racing                  | 27     |

## QUALIFYING

|     | Fahrer           | Zeit         |
|-----|------------------|--------------|
| 1.  | V. Perrone       | 1.46,679 min |
| 2.  | D. Muñoz         | 1.46,684 min |
| 3.  | B. Uriarte       | 1.46,698 min |
| 4.  | D. Almansa       | 1.46,815 min |
| 5.  | M. Morelli       | 1.46,927 min |
| 6.  | J. Rios          | 1.46,948 min |
| 7.  | M. Quiles        | 1.46,982 min |
| 8.  | J. Kelso         | 1.46,992 min |
| 9.  | A. Fernández     | 1.47,007 min |
| 10. | H. Danish        | 1.47,058 min |
| 11. | J. Esteban       | 1.47,113 min |
| 12. | C. O’Gorman      | 1.47,149 min |
| 13. | M. Bertelle      | 1.47,168 min |
| 14. | A. Carpe         | 1.47,171 min |
| 15. | R. Salmela       | 1.47,356 min |
| 16. | E. O’Shea        | 1.47,423 min |
| 17. | G. Pini          | 1.47,718 min |
| 18. | R. Yamanaka      | 1.47,838 min |
| 19. | S. Ogden         | 1.47,608 min |
| 20. | A. Cruces        | 1.47,624 min |
| 21. | V. Pratama       | 1.47,636 min |
| 22. | R. Moodley       | 1.47,814 min |
| 23. | N. Carraro       | 1.48,372 min |
| 24. | Z. Mitani        | 1.48,525 min |
| 25. | L. Rammerstorfer | 1.48,681 min |
| 26. | C. Buchanan      | 1.48,703 min |



Nicolò Bulega (#11) vor Iker Lecuona (#7):  
Weit vor dem restlichen Feld in einer  
eigenen Liga – Bulega dreimal siegreich

# Überlegenes Ducati-Duo

Ducati-Werkspilot Nicolò Bulega setzte seine Siegesserie fort, musste sich diesmal allerdings heftig gegen seinen Teamkollegen Iker Lecuona wehren. Doch für richtig große Unterhaltung sorgten die Zweikämpfe weiter hinten im Feld.

Von: **Dian Sulistiyowati**

**D**as Publikum will immer neue Rekorde erleben. Wenn diese aber in eine Dauer-Dominanz übergehen, spricht plötzlich jeder von Langeweile. Dass Nicolò Bulega mit der Werks-Ducati seine unbesiegte Serie nun auf 19 Rennen in Folge

gesteigert hat, hat den Abstand zu den bisherigen Rekordhaltern Toprak Razgatliogu und Jonathan Rea noch einmal vergrößert, und es ist vorerst kein Ende in Sicht. „Ich hatte Angst vor dem Balaton Park und Most, denn diese Strecken liegen meinem Fahrstil gar nicht“, meinte der 26-jährige Italiener. Daher hatte sein Teamkollege Iker Lecuona große Hoffnungen, ihn diesmal schlagen zu können. Tatsächlich kam der Spanier dem WM-Leader so nah wie noch nie, im ersten Rennen konnte er sogar einige Runden führen. Doch letztendlich hatte Bulega jedes Mal die Nase vorn.

„Er hatte seine Stärken und ich meine, aber seine überwogen zum Schluss“, musste Lecuona zugeben, der seinerseits nun zwölf zweite Plätze in Folge zuweisen hat. „Ich wollte natür-

lich nichts Dummes anstellen. Aber ich bekomme immer mehr Erfahrung mit der Ducati, auch diesmal konnte ich viel von Nicolò lernen.“ Droht nun gar das Szenario, dass Bulega in diesem Jahr alle Rennen gewinnt? „Irgendwann geht jede Serie zu Ende“, meinte der Ducati-Werkspilot selbst dazu. „Wir haben ein sehr gutes Motorrad, und wir fahren Zeiten weit unter denen aus dem Vorjahr. Aber ich weiß zu gut, an welchen kleinen Dingen alles scheitern kann. Ich selbst gehe jedes Rennen mit vollem Einsatz an.“

## Starker Rookie

Yari Montella fuhr dreimal auf den dritten Platz, er war die klar nächste Kraft hinter den beiden Werks-Ducatis. Die Barni-Truppe konnte sich auch ganz dem

26-jährigen Italiener widmen: Álvaro Bautista stürzte am Samstagmorgen, zertrümmerte sich den rechten Fuß und fiel für das restliche Wochenende aus.

Richtig überraschen konnte aber Moto-Corsa-Pilot Alberto Surra. Der 21-jährige Italiener hatte im ersten Rennen eine Kontroverse, als er von Sam Lowes überholt wurde und beim Konter den Briten zu Fall brachte. Nach seiner Long-Lap-Penalty wurde er im diesem Rennen Neunter, steigerte sich aber im Superpole-Race auf den fünften Platz. Von dort wurde er in einem hart erkämpften zweiten Rennen Sechster. Er hatte sich lange gegen Kawasaki-Pilot Garrett Gerloff gewehrt, der in Most erstaunlich gut zurechtkam und die Show des Rennens lieferte, bis er Surra schließlich besiegen konnte. ■



Yari Montella: Nach Bautistas Sturz einziger Barni-Pilot, dreimal Dritter



Die Show im zweiten Rennen: Garrett Gerloff (#31) gegen Alberto Surra (#67)



Supersport-WM

# Debise: Doppelsieg

Mit zwei Siegen in Most schloss ZXMoto-Pilot Valentin Debise auf WM-Leader Albert Arenas auf, der im zweiten Rennen von Jaume Masiá abgeräumt wurde – der später selber stürzte.

Von: **Dian Sulistiyowati**

**Z**unächst sah es ganz nach einer Yamaha-Überlegenheit aus. Can Öncü hatte seine YZF-R9 auf die Pole-Position gestellt, und im ersten Rennen stritt er zunächst mit seinen Markenkollegen Lucas Mahias, Albert Arenas und Roberto García um die Führung. Doch von hinten kam Valentin Debise, überholte gleich drei Yamahas vor der ersten Schikane in einem Zug. Obwohl sich Öncü zunächst verzweifelt wehrte, konnte der französische Veteran mit der chinesischen ZXMoto vorn bald eine

Lücke aufmachen und seinen vierten Sieg in diesem Jahr feiern. Im zweiten Rennen konnte Debise dank seiner schnellsten Runde im ersten Rennen von der Pole-Position starten und zog auch gleich davon. Doch Öncü und die Yamahas machten sich über ihn her. Jaume Masiá mischte sich bald mit seiner Ducati ein. Doch dann brachte er WM-Leader Arenas zu Fall, wofür er eine Long-

Lap-Penalty bekam. Als er von dort wieder aufholen wollte, fuhr er zunächst die schnellste Runde. Doch dann übertrieb er es und stürzte selbst. Diesmal konnte Öncü an Debise dranhängen, dafür stürzten Tom Booth-Amos und Lucas Mahias in der letzten Runde. Debise gewann knapp vor Öncü, Oli Bayliss konnte wie bei seinem Heimrennen auf Phillip Island aufs Podest steigen. ■



Valentin Debise (#53): Im zweiten Rennen Can Öncü (#61) knapp besiegt

WORLDSBK

Superbike-WM

# Tragödie um Petrucci

Nach der Schulterverletzung von Miguel Oliveira in Ungarn muss das BMW-Werksteam nun auf seinen zweiten Piloten verzichten. Danilo Petrucci flog im ersten Rennen brutal ab und brach sich das Steißbein.

Von: **Dian Sulistiyowati**

**D**anilo Petrucci ist ein harter Hund, aber in diesem Jahr wird seine Leidenschaft arg auf die Probe gestellt. Bereits im Balaton Park hatte er sich die Hüfte angeschlagen. Nachdem sie mit zwei Wochen Physiotherapie einigermaßen hergerichtet war, erlitt die Saison des Italieners einen weiteren schmerzhaften Rückschlag. Im ersten Rennen flog er mit einem

brutalen Highsider ab. „Ich habe noch nie einen Fahrer so hoch fliegen gesehen. Ich wusste, dass es schmerzhaft enden würde“, gestand Alex Lowes. Das Rennen wurde umgehend mit der roten Flagge abgebrochen und Petrucci ins Krankenhaus gebracht, wo die Fraktur des Steißbeins festgestellt

wurde. Sonntagnacht wurde er nach Italien geflogen, wo er weiter untersucht wird, und wo man die Therapie einleiten wird. „Wir müssen uns jetzt entscheiden, mit welchen Fahrern wir in Misano testen und mit wem wir in Aragón antreten“, so BMW-Rennleiter Sven Blusch. ■



Danilo Petrucci: Immerhin konnte er am Sonntagabend wieder sitzen

BMW

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM

Der übermächtigen Ducati Panigale V4 versuchen die Regelmacher mit der weiteren Reduktion der maximalen Durchflussmenge beizukommen – bislang erfolglos. „Hier in Most spielt die Leistung aber auch weniger eine Rolle“, weiß MGM-Teamchef Michael Galinski. „Aber ich denke, in Aragón werden die Ducatis auf der langen Geraden ihre Probleme bekommen.“ Nicolò Bulega witzelte schon, dass sie irgendwann mit Diesel fahren müssten. Der Konkurrenz hingegen erscheint das System mit der Durchflussmenge zu wenig, um wieder ein Gleichgewicht herzustellen.

### SUPERBIKE-WM

Nicolò Bulega hofft für nächstes Jahr auf einen MotoGP-Platz. Derzeit wird gemunkelt, dass ihn Ducati bei VR46 unterbringen will. Doch italienische Insider wissen, dass Valentino Rossi sich das vom Werk bezahlen lassen will. Bulega war einst Mitglied von Rossis VR46 Academy, überwarf sich mit dieser aber. Rossi hätte lieber Celestino Vietti auf dem Motorrad, der auch heute der VR46 Academy angehört und ihn praktisch nichts kosten würde. Bulega stellt klar: „Ich bin Ducati sehr dankbar, dass sie mich dorthin gebracht haben, wo ich heute bin. Aber mein Ziel ist die MotoGP. Wenn es nach diesem Jahr nicht klappt, muss ich über meine Zukunft nachdenken.“

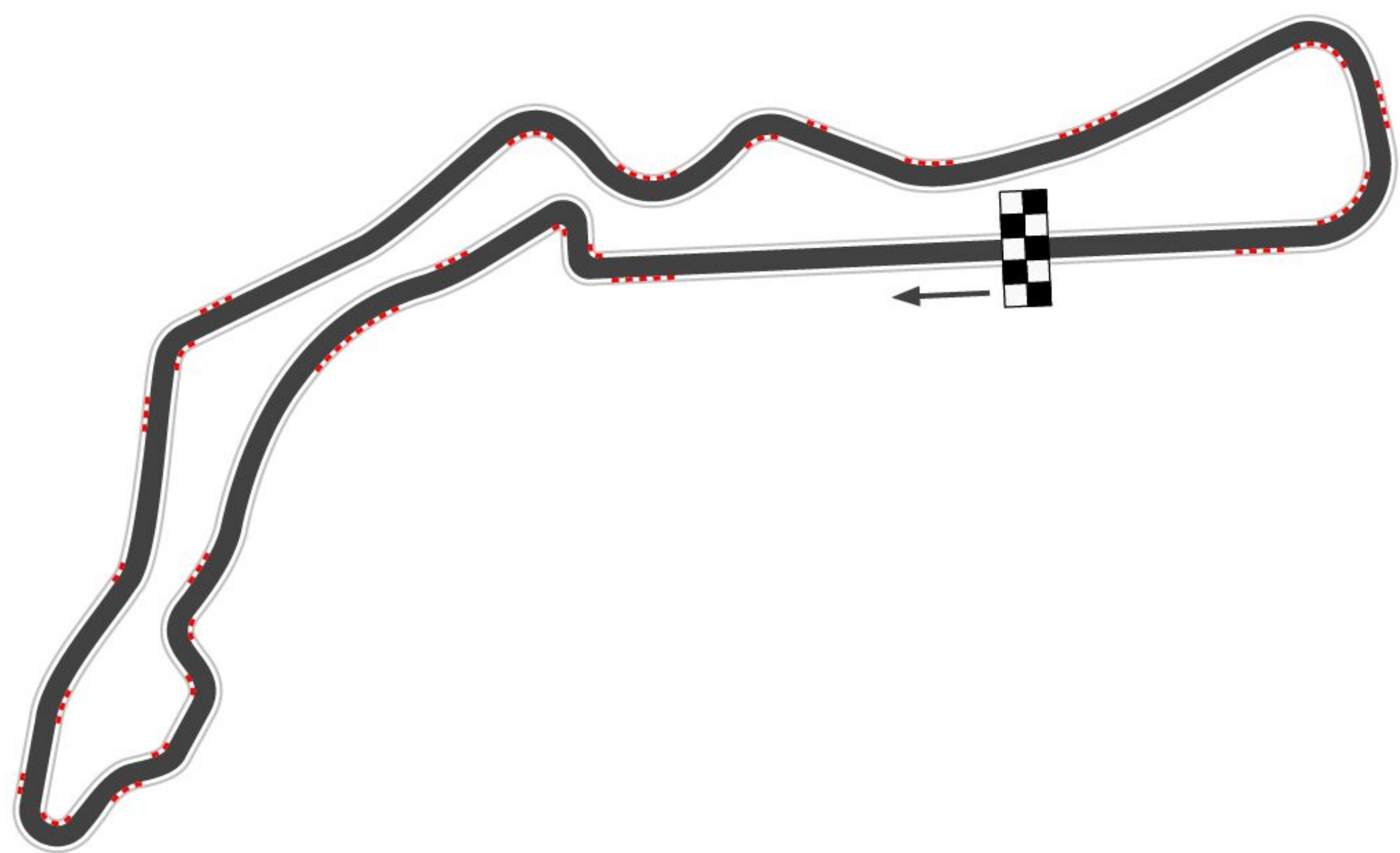
### SUPERSPORT-WM

Dominique Aegerter hatte in Most ein schweres Wochenende. Bei den kalten Bedingungen wollte seine Kawasaki nicht richtig funktionieren. Er musste aus der siebten Startreihe ins erste Rennen gehen, wo er nur enttäuschter 18. wurde. Immerhin konnte er am Sonntag bis auf den zwölften Platz vorfahren und vier Punkte kassieren. „Ich habe definitiv mein Bestes gegeben, aber es war nicht genug“, meinte er enttäuscht.



SUPERBIKE-WM-RESULTATE

AUTODROM MOST (CZE) 4,212 KM



SUPERPOLE

| Fahrer                         | Motorrad             | Schnellste Runde |
|--------------------------------|----------------------|------------------|
| 1. Nicolò Bulega (ITA)         | Ducati Panigale V4 R | 1.29,616 min     |
| 2. Yari Montella (ITA)         | Ducati Panigale V4 R | 1.29,896 min     |
| 3. Iker Lecuona (ESP)          | Ducati Panigale V4 R | 1.30,111 min     |
| 4. Sam Lowes (GBR)             | Ducati Panigale V4 R | 1.30,339 min     |
| 5. Alberto Surra (ITA)         | Ducati Panigale V4 R | 1.30,388 min     |
| 6. Garrett Gerloff (USA)       | Kawasaki ZX-10RR     | 1.30,417 min     |
| 7. Axel Bassani (ITA)          | Bimota KB998 Rimini  | 1.30,467 min     |
| 8. Lorenzo Baldassarri (ITA)   | Ducati Panigale V4 R | 1.30,493 min     |
| 9. Danilo Petrucci (ITA)       | BMW M 1000 RR        | 1.30,671 min     |
| 10. Stefano Manzi (ITA)        | Yamaha YZF-R1        | 1.30,758 min     |
| 11. Xavi Vierge (ESP)          | Yamaha YZF-R1        | 1.30,836 min     |
| 12. Michael van der Mark (NED) | BMW M 1000 RR        | 1.30,843 min     |
| 13. Tarran Mackenzie (GBR)     | Ducati Panigale V4 R | 1.30,916 min     |
| 14. Andrea Locatelli (ITA)     | Yamaha YZF-R1        | 1.30,957 min     |
| 15. Alex Lowes (GBR)           | Bimota KB998 Rimini  | 1.31,092 min     |

SUPERBIKE-WM – LAUF 13

**Most (CZE) – 16. Mai 2026**  
88,452 km über 21 Runden à 4,212 km. 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 14 Grad, Asphalt: 26 Grad

| Fahrer              | Zeit/Rückstand | Schnellste Rd. | Pkt. |
|---------------------|----------------|----------------|------|
| 1. N. Bulega        | 31.55,741 min  | 1.30,616 min   | 25   |
| 2. I. Lecuona       | +1,330 s       | 1.30,562 min   | 20   |
| 3. Y. Montella      | +11,222 s      | 1.30,829 min   | 16   |
| 4. G. Gerloff       | +14,094 s      | 1.31,340 min   | 13   |
| 5. A. Bassani       | +14,568 s      | 1.31,174 min   | 11   |
| 6. L. Baldassarri   | +15,168 s      | 1.31,174 min   | 10   |
| 7. A. Lowes         | +22,584 s      | 1.31,484 min   | 9    |
| 8. A. Locatelli     | +23,957 s      | 1.31,544 min   | 8    |
| 9. A. Surra         | +25,637 s      | 1.31,409 min   | 7    |
| 10. S. Manzi        | +27,500 s      | 1.31,483 min   | 6    |
| 11. T. Mackenzie    | +28,349 s      | 1.31,696 min   | 5    |
| 12. X. Vierge       | +28,378 s      | 1.31,530 min   | 4    |
| 13. T. Bridewell    | +28,387 s      | 1.31,739 min   | 3    |
| 14. M. van der Mark | +31,510 s      | 1.31,917 min   | 2    |
| 15. R. Gardner      | +31,516 s      | 1.32,002 min   | 1    |

SP RACE – LAUF 14

**Most (CZE) – 17. Mai 2026**  
42,120 km über 10 Rdn. à 4,212 km. 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: trocken, 15/26 Grad

| Fahrer              | Zeit/Rückstand |
|---------------------|----------------|
| 1. N. Bulega        | 15.07,499 min  |
| 2. I. Lecuona       | +1,959 s       |
| 3. Y. Montella      | +6,980 s       |
| 4. L. Baldassarri   | +7,679 s       |
| 5. A. Surra         | +9,714 s       |
| 6. G. Gerloff       | +9,853 s       |
| 7. T. Mackenzie     | +10,409 s      |
| 8. T. Bridewell     | +11,464 s      |
| 9. A. Lowes         | +11,873 s      |
| 10. M. van der Mark | +13,838 s      |
| 11. A. Locatelli    | +14,484 s      |
| 12. R. Gardner      | +14,695 s      |
| 13. A. Bassani      | +14,812 s      |
| 14. S. Manzi        | +21,325 s      |
| 15. M. Rato         | +27,224 s      |

SUPERBIKE-WM – LAUF 15

**Most (CZE) – 17. Mai 2026**  
92,664 km über 22 Runden à 4,212 km. 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 16 Grad, Asphalt: 28 Grad

| Fahrer              | Zeit/Rückstand | Schnellste Rd. | Pkt. |
|---------------------|----------------|----------------|------|
| 1. N. Bulega        | 33.20,149 min  | 1.30,109 min   | 25   |
| 2. I. Lecuona       | +0,594 s       | 1.30,149 min   | 20   |
| 3. Y. Montella      | +15,529 s      | 1.30,748 min   | 16   |
| 4. L. Baldassarri   | +16,783 s      | 1.31,037 min   | 13   |
| 5. G. Gerloff       | +22,947 s      | 1.30,801 min   | 11   |
| 6. A. Surra         | +23,177 s      | 1.30,982 min   | 10   |
| 7. A. Lowes         | +23,643 s      | 1.31,133 min   | 9    |
| 8. A. Bassani       | +23,869 s      | 1.31,172 min   | 8    |
| 9. A. Locatelli     | +26,991 s      | 1.31,503 min   | 7    |
| 10. T. Bridewell    | +27,740 s      | 1.31,373 min   | 6    |
| 11. X. Vierge       | +29,908 s      | 1.31,537 min   | 5    |
| 12. S. Lowes        | +29,928 s      | 1.31,547 min   | 4    |
| 13. M. van der Mark | +32,808 s      | 1.31,596 min   | 3    |
| 14. R. Gardner      | +34,188 s      | 1.31,480 min   | 2    |
| 15. S. Manzi        | +39,887 s      | 1.31,788 min   | 1    |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer            | Punkte | Fahrer         | Punkte | Fahrer           | Punkte |
|-------------------|--------|----------------|--------|------------------|--------|
| 1. N. Bulega      | 310    | 6. A. Lowes    | 101    | 11. A. Locatelli | 68     |
| 2. I. Lecuona     | 215    | 7. A. Bassani  | 86     | 12. A. Surra     | 56     |
| 3. Y. Montella    | 121    | 8. M. Oliveira | 85     | 13. T. Mackenzie | 53     |
| 4. L. Baldassarri | 107    | 9. A. Bautista | 81     | 14. X. Vierge    | 53     |
| 5. S. Lowes       | 103    | 10. G. Gerloff | 68     | 15. D. Petrucci  | 46     |

WM-STAND HERSTELLER

| Hersteller  | Punkte |
|-------------|--------|
| 1. Ducati   | 310    |
| 2. Bimota   | 129    |
| 3. BMW      | 97     |
| 4. Yamaha   | 88     |
| 5. Kawasaki | 68     |

SUPERSPORT-WM – LAUF 9

**Most (CZE) – 16. Mai 2026**  
80,028 km über 19 Runden à 4,212 km. 33 Fahrer gestartet, 31 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 15 Grad, Asphalt: 31 Grad

| Fahrer                       | Motorrad               | Zeit/Rückstand |
|------------------------------|------------------------|----------------|
| 1. Valentin Debise (FRA)     | ZXMoto 820 RR          | 30.08,886 min  |
| 2. Can Öncü (TUR)            | Yamaha YZF-R9          | +0,639 s       |
| 3. Albert Arenas (ESP)       | Yamaha YZF-R9          | +0,877 s       |
| 4. Jaime Masiá (ESP)         | Ducati Panigale V2     | +1,760 s       |
| 5. Lucas Mahias (FRA)        | Yamaha YZF-R9          | +1,865 s       |
| 6. Oliver Bayliss (AUS)      | Triumph St. Tr. RS 765 | +5,279 s       |
| 7. Matteo Ferrari (ITA)      | Ducati Panigale V2     | +7,696 s       |
| 8. Filippo Farioli (ITA)     | Yamaha YZF-R9          | +9,294 s       |
| 9. Philipp Öttl (GER)        | Ducati Panigale V2     | +14,115 s      |
| 18. Dominique Aegerter (SUI) | Kawasaki ZX-6R 636     | +23,210 s      |

SUPERSPORT-WM – LAUF 10

**Most (CZE) – 17. Mai 2026**  
80,028 km über 19 Runden à 4,212 km. 33 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 16 Grad, Asphalt: 29 Grad

| Fahrer                       | Motorrad               | Zeit/Rückstand |
|------------------------------|------------------------|----------------|
| 1. Valentin Debise (FRA)     | ZXMoto 820 RR          | 30.04,119 min  |
| 2. Can Öncü (TUR)            | Yamaha YZF-R9          | +0,056 s       |
| 3. Oliver Bayliss (AUS)      | Triumph St. Tr. RS 765 | +2,095 s       |
| 4. Aldi Mahendra (INA)       | Yamaha YZF-R9          | +2,835 s       |
| 5. Matteo Ferrari (ITA)      | Ducati Panigale V2     | +2,855 s       |
| 6. Alessandro Zaccane (ITA)  | Ducati Panigale V2     | +6,056 s       |
| 7. Philipp Öttl (GER)        | Ducati Panigale V2     | +9,027 s       |
| 8. Jeremy Alcoba (ESP)       | Kawasaki ZX-6R 636     | +9,035 s       |
| 12. Dominique Aegerter (SUI) | Kawasaki ZX-6R 636     | +12,927 s      |
| 24. Andreas Kofler (AUT)     | Yamaha YZF-R9          | +37,692 s      |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer          | Punkte |
|-----------------|--------|
| 1. A. Arenas    | 166    |
| 2. V. Debise    | 147    |
| 3. J. Masiá     | 130    |
| 5. P. Öttl      | 105    |
| 17. D. Aegerter | 25     |

WM-STAND HERSTELLER

| Hersteller  | Punkte |
|-------------|--------|
| 1. Yamaha   | 195    |
| 2. Ducati   | 179    |
| 3. ZXMoto   | 149    |
| 4. Triumph  | 102    |
| 5. Kawasaki | 79     |



SPORTBIKE-WM – LAUF 5

**Most (CZE) – 16. Mai 2026**  
50,544 km über 12 Runden à 4,212 km. 32 Fahrer gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 15 Grad, Asphalt: 27 Grad

|     | Fahrer                  | Motorrad               | Zeit/Rückstand |
|-----|-------------------------|------------------------|----------------|
| 1.  | Matteo Vannucci (ITA)   | Aprilia RS 660 Factory | 20.08,822 min  |
| 2.  | Jeffrey Buis (NED)      | Suzuki GSX-8R          | +0,059 s       |
| 3.  | David Salvador (ESP)    | Kawasaki ZX-6R 636     | +0,936 s       |
| 4.  | Antonio Torres (ESP)    | Kawasaki ZX-6R 636     | +0,950 s       |
| 5.  | Loris Veneman (NED)     | Kawasaki ZX-6R 636     | +1,013 s       |
| 6.  | Xavi Artigas (ESP)      | Kawasaki ZX-6R 636     | +1,024 s       |
| 7.  | Fenton Seabright (GBR)  | Triumph Daytona 660    | +1,176 s       |
| 8.  | Bruno Ieraci (ITA)      | Triumph Daytona 660    | +1,324 s       |
| 9.  | Ferre Fleerackers (BEL) | Suzuki GSX-8R          | +4,444 s       |
| 10. | Beñat Fernández (ESP)   | Kove 450RR             | +4,503 s       |

SPORTBIKE-WM – LAUF 6

**Most (CZE) – 17. Mai 2026**  
50,544 km über 12 Runden à 4,212 km. 32 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 16 Grad, Asphalt: 32 Grad

|     | Fahrer                  | Motorrad               | Zeit/Rückstand |
|-----|-------------------------|------------------------|----------------|
| 1.  | Antonio Torres (ESP)    | Kawasaki ZX-6R 636     | 20.08,367 min  |
| 2.  | Bruno Ieraci (ITA)      | Triumph Daytona 660    | +0,126 s       |
| 3.  | David Salvador (ESP)    | Kawasaki ZX-6R 636     | +0,442 s       |
| 4.  | Matteo Vannucci (ITA)   | Aprilia RS 660 Factory | +0,700 s       |
| 5.  | Carter Thompson (AUS)   | Yamaha YZF-R7          | +3,766 s       |
| 6.  | Harrison Dessoy (GBR)   | Triumph Daytona 660    | +3,794 s       |
| 7.  | Felix Mulya (INA)       | Yamaha YZF-R7          | +3,972 s       |
| 8.  | Álvaro Fuertes (ESP)    | Kawasaki ZX-6R 636     | +4,039 s       |
| 9.  | José Osuna (ESP)        | Kawasaki ZX-6R 636     | +4,339 s       |
| 10. | Ferre Fleerackers (BEL) | Suzuki GSX-8R          | +10,413 s      |

WM-STAND FAHRER

|    | Fahrer         | Punkte |
|----|----------------|--------|
| 1. | D. Salvador    | 101    |
| 2. | A. Torres      | 91     |
| 3. | J. Buis        | 84     |
| 4. | M. Vannucci    | 79     |
| 5. | F. Fleerackers | 72     |

WM-STAND HERSTELLER

|    | Hersteller | Punkte |
|----|------------|--------|
| 1. | Kawasaki   | 124    |
| 2. | Suzuki     | 102    |
| 3. | Aprilia    | 81     |
| 4. | Triumph    | 69     |
| 5. | Yamaha     | 34     |

Superbike-WM

Mackenzie bis Sturz genial

Tarran Mackenzie wurde in Most mit der MGM-Ducati immer schneller und fuhr bereits um einen fünften Platz, als er im zweiten Rennen stürzte.

Tarran Mackenzie kam mit guten Erinnerungen nach Most: 2023 hatte er hier im Regen das Supersport-Rennen gewonnen. An diesem Wochenende machte er sich daran, sein Image als Regenspezialist loszuwerden, und mit einem seiner bisher besten Superbike-WM-Rennen schloss der Schotte das Wochenende trotz Sturz glücklich ab. Dabei hatte es

gar nicht gut begonnen. Nach einem Sturz war Mackenzie im ersten freien Training nur 18. Doch am Samstag wurde es besser, und Mackenzie konnte nach der Superpole von Startplatz 13 ins Rennen gehen, nach der roten Flagge von P12. Im Rennen wurde er Elfter.

Für das Superpole-Race machte das Team einige Änderungen, und Mackenzie fuhr bis auf Platz 7 nach vorn. Von dort kämpfte er im zweiten Rennen um den fünften Platz, bis er in der 16. Runde zu Boden ging. „Ich bin trotzdem mit meinem Wochenende zufrieden“, konstatierte ein fröhlicher Mackenzie. „Am Freitag und Samstag hatte ich etwas zu kämp-

fen, aber am Sonntag haben wir mit dem Motorrad einen kleinen Schritt nach vorn gemacht, und mit P7 im Superpole-Rennen habe ich mein bestes Ergebnis im Trockenen erzielt.“ ■ DSU



Mackenzie (#95): Immer schneller

Supersport-WM

Öttl: Schadensbegrenzung

In Most, wo Philipp Öttl bereits zweimal auf dem Podest stand, wollte es dieses Jahr nicht so richtig klappen. Es mussten zuerst Technikprobleme gelöst werden.

Bereits im Training plagten Ötts Ducati Elektronikprobleme. Deshalb konnte der 30-Jährige nicht sein gewohntes Programm absolvieren und an der Abstimmung arbeiten, und in dem engen Supersport-Feld bedeuteten 0,9 Sekunden Rückstand lediglich der 16. Startplatz. Von dort konn-

te Öttl bis auf den neunten Platz vorfahren. Zum Sonntag verbesserte das Team die Ducati Panigale V2 erneut, und Öttl kam bis auf den siebten Platz vor. „Das Elektronikproblem in den Trainings am Freitag hat das ganze Wochenende maßgeblich beeinflusst“, meinte Öttl enttäuscht. „Bei der Leistungsdichte muss man sich in den ersten drei Startreihen qualifizieren, um eine Chance auf das Podium zu haben. Zum Glück hat mein Team das Problem am Freitagabend beheben können. Doch die wichtigen Abstimmungsarbeiten für die Rennen konnten wir nicht erledigen. Im Sonntagsrennen waren wir erstmals auf einem

guten Stand und konkurrenzfähig. Somit konnten wir weiter nach vorn kommen. Nächste Woche werden wir noch zwei Tage in Misano testen, um für Aragón gut vorbereitet zu sein.“ ■ DSU



Öttl: Erst am Sonntag problemfrei

NACHRICHTEN

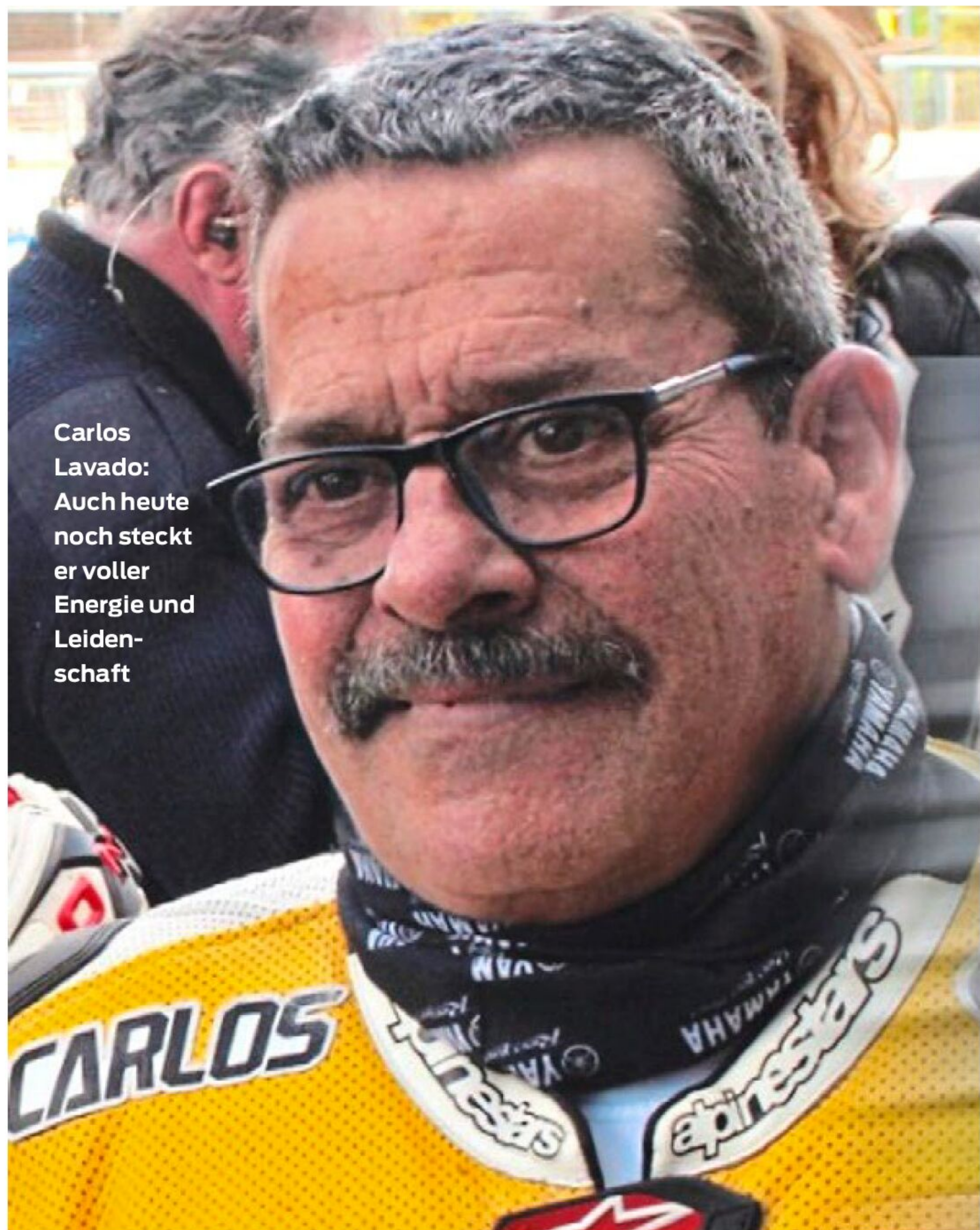
SPORTBIKE-WM

Phillip Tonn hat sich erneut beim Training verletzt, deshalb fuhr Loris Schönrock in Most seine Kove. „Mit Efrén Vázquez habe ich denselben Trainer wie Beñat Fernández, so wusste er, dass bei Kove ein Ersatzpilot benötigt wird“, sagte 21-Jährige aus Wesel. „Wir hatten uns mit Efrén schon früher überlegt, dass ich neben der Moto4 auch bei den Sportbikes starten könnte, um mal ein anderes Umfeld kennenzulernen, deshalb haben wir diese Chance genutzt. Aber das Motorrad ist ganz anders als das, was ich bisher gewohnt bin. Die Zeit, mich darauf einzustellen, war zu kurz. Und das hier ist eine Weltmeisterschaft, da kann man sich nicht die kleinste Schwäche leisten.“ So verpasste Schönrock die Qualifikation. „Es war aber eine wichtige Erfahrung“, meinte er.

SPORTBIKE-WM

Im ersten Rennen konnte sich erstmals in dieser Saison Matteo Vannucci mit der Aprilia RS 660 Factory durchsetzen, und so fuhr der 23-jährige Italiener den ersten Sieg von Aprilia im Rahmen der Superbike-WM seit Leon Haslam 2015 in Katar ein. Dabei wäre Vannucci einmal fast gestürzt und fiel bis auf den fünften Platz zurück, fuhr sich aber bis zur Zielflagge wieder nach vorn. Das zweite Rennen ging an Kawasaki-Pilot Antonio Torres.





Carlos Lavado: Auch heute noch steckt er voller Energie und Leidenschaft

ARCHIV

# Energiebündel wird 70

Die Karriere von Carlos Lavado war von Stürzen, aber auch zwei Weltmeistertiteln bei den 250ern geprägt. Der feurige Venezolaner feiert am 25. Mai seinen 70. Geburtstag.

Von: Imre Paulovits

**D**ass er Talent hatte, das zeigte Carlos Lavado dem WM-Zirkus gleich bei seinem ersten Auftritt. Beim WM-Auftakt 1978, dem Grand Prix von Venezuela, kam er als unbekannter einheimischer Junge daher und wurde gleich Zweiter – hinter Kenny Roberts, der gerade dabei war, die Motorradwelt aufzumischen.

Ein Jahr später prägten sich die WM-Piloten den Namen Carlos Lavado noch mehr ein, denn er gewann das 350er-Rennen. Für

die Grands Prix im Ausland hatte er aber noch kein Geld, bis er 1980 Unterstützung von Venemotos-Chef Andrea Ippolito bekam, dem Yamaha-Importeur seines Landes und Vater des späteren FIM-Präsidenten Vito Ippolito. Nun konnte Lavado zeigen, was in ihm steckte, und sein südländisches Temperament, sein unbändiger Bewegungsdrang und seine Geselligkeit stellten ihn schnell in den Mittelpunkt des Fahrerlagers.

Es sollte nicht lange dauern, da stand er auch in Assen als Sieger ganz oben auf dem Podest. Doch der Ehrgeiz und der Verstand brauchten eine Zeit, bis sie das Risiko richtig kalkulieren konnten, und auf niemanden traf das Motto Pokal oder Spital mehr zu als auf den aufstrebenden Venezolaner. 1981 stand er bei den 250ern fünfmal auf dem Podest. Bei den restlichen sieben Rennen fiel er runter, und seinen drei

Siegen 1982 standen erneut 13 Nuller gegenüber.

## Zum Weltmeister gereift

Doch 1983 platzte der Knoten, und Lavado wurde mit vier Siegen und sechs Podestplätzen 250er-Weltmeister. Er war fahrerisch so stark, dass ihn Marlboro-Yamaha-Teamchef Giacomo Agostini für das Finale auf die 500er setzte, um Kenny Roberts beim WM-Kampf gegen Freddie Spencer zu unterstützen und dem Honda-Piloten den entscheidenden zweiten Platz wegzunehmen. Lavado war mit der YZR 500 auch gleich sehr schnell, verletzte sich im Training aber und konnte am Rennen nicht teilnehmen. Danach sollte Lavado nie mehr eine Chance auf einen 500er-Einsatz bekommen.

Im Jahr darauf konnte er seinen Titel gegenüber Christian Sarron und dem aufstrebenden Manfred Herweh zwar nicht verteidigen und stand auch 1985 im Schatten von Freddie Spencer und Toni Mang. Aber nach dem Ausstieg Spencers war es 1986 Lavado, der mit sechs Siegen seinen zweiten WM-Titel vor dem WM-Favoriten Mang einfuhr.

Doch damit hatte der Venezolaner seinen Karrierhöhepunkt erreicht. Er fuhr zwar noch weitere sechs Jahre in der Weltmeisterschaft, konnte aber nur noch einen Sieg in Rijeka 1987 einfahren. Ende 1988 trennte er sich nach einem Jahrzehnt von Yamaha. Bei seinem Abschied fuhr er in Brasilien als Zweiter noch einmal aufs Podest – das letzte Mal in seiner Karriere. Der Umstieg auf Aprilia sollte ihm kein Glück bringen, und das Jahr bei Gilera 1992 wurde endgültig zum Schwanengesang.

Nachdem Lavado seinen Helm an den Nagel gehängt hatte, unterstützte er jahrelang junge Fah-

rer und war auch letztes Jahr beim MiniGP-Weltfinale in Valencia an der Seite seines Landsmanns Diego González, als dieser bei den 190ern Zweiter wurde. Er blühte seinen Schützlingen stets ein, neben dem Motorsport die Schulausbildung nicht zu vernachlässigen, um ein zweites Standbein zu haben, falls es mit der Karriere nicht klappt. Er selbst hatte sein Maschinenbaustudium abgebrochen, damit er an der WM im Ausland teilnehmen konnte. Heute lebt Lavado, genau wie seine Tochter Mercedes, in Italien, besucht regelmäßig Grands Prix und fährt bei Oldtimer-Veranstaltungen. Noch immer weiß er die Fans zu begeistern und mit seiner unvergleichlichen Art zu unterhalten.

Herzlichen Glückwunsch zum 70., lieber Carlos Lavado! ■



Carlos Lavado

**Geburtstag:** 25. Mai 1956  
**Geburtsort:** Caracas (VEN)  
**Herkunftsland:** Venezuela

## WM-KARRIERE

1978: 250 ccm, Yamaha (17.)  
1979: 350 ccm, Yamaha (14.)  
1980: 250 ccm, Yamaha (6.)  
350 ccm, Yamaha (13.)  
1981: 250 ccm, Yamaha (4.)  
350 ccm, Yamaha (5.)  
1982: 250 ccm, Yamaha (5.)  
350 ccm, Yamaha (5.)  
1983: 250 ccm, Yamaha (1.)  
1984: 250 ccm, Yamaha (3.)  
1985: 250 ccm, Yamaha (3.)  
1986: 250 ccm, Yamaha (1.)  
1987: 250 ccm, Yamaha (10.)  
1988: 250 ccm, Yamaha (11.)  
1989: 250 ccm, Aprilia (17.)  
1990: 250 ccm, Aprilia (15.)  
1991: 250 ccm, Yamaha (15.)  
1992: 250 ccm, Gilera (19.)



YAMAHA

Carlos Lavado: Mit Yamaha 250er-Weltmeister 1983 und 1986



# „Im Inneren liebe ich es nach wie vor“

Als erster Deutscher gewann Ken Roczen die US-Supercross-Meisterschaft. Das spannende Finale in Salt Lake City mit dem Sieg über Hunter Lawrence elektrisierte Millionen Fans weltweit. Im Gespräch mit den US-Legenden Ricky Carmichael und Ryan Villopoto ging der Deutsche auf technische Aspekte, aber auch auf seine Zukunftspläne ein.

Von: **Frank Quatember**

## Wie sind Sie in das Finale in Salt Lake City gegangen?

Nach Denver war ich überrascht davon, wie sich die Höhenlage auf die Motorräder auswirkte. Ich bin die vergangenen beiden Jahre nicht dort gewesen, weil ich verletzt war. Seit dem letzten Mal, also 2023, war die Erinnerung daran ein wenig verblasst. Wir reisten mit einem bestimmten Motorenpaket nach Salt Lake City, das ich bereits in der Saisonvorbereitung getestet hatte. Es hatte mehr Leistung oder vielmehr eine andere Art der Leistungsentfaltung. Doch es war mir schlichtweg zu aggressiv, und ich konnte meinen gewohnten Fahrstil damit nicht umsetzen. Also kehrte ich zu dem zurück, was ich bereits kannte, und das erwies sich als goldrichtig. Es ärgert mich im Nachhinein ein wenig, dass ich diesen Aspekt nicht schon vor dem Rennen in Denver bedacht hatte. Ich fühlte mich pudelwohl auf dem Bike, und wir nahmen lediglich winzige Feinabstimmungen vor. Und weil Hunter nun einmal so stark ist, wollte ich nichts dem Zufall überlassen. Ich wollte voll auf Angriff fahren und den leistungstärkeren Motor nutzen.

## Welche Rolle spielte der Start?

Ich hatte nur als Achtbester das Wahlrecht, was nicht gerade ideal war, und entschied mich für den Platz außen und direkt neben der Startbox. Den ganzen Tag über gab es ständig Diskussionen. Ich habe mich auch mit meinem Vater ausgetauscht und



RED BULL / MILAN

„Ich weiß noch nicht, wie es weitergeht. Ich brauche Zeit zum Nachdenken.“

Ken Roczen

mir die Starts in den Vorläufen genau angesehen. Die Innenseite ist normalerweise die sicherere Wahl, das wissen wir, aber dort drängen sich auch alle zusammen, und die Kurven sind enger. Ich sagte zu Heiko, es spielt keine Rolle, ob man sich innen oder außen neben die Startbox stellt. Wenn man einen guten Start erwischt, ist man so oder so gut dabei. Als Hunter sich dann aufstellte, schaute ich mir die Spurrillen an. Ich hätte mich zwar innen neben Hunter stellen können, doch die Spurrille dort war nicht besonders gut. Auf der rechten Seite der Startbox hatte ich hingegen zwei Spurrillen zur Auswahl, von denen eine deutlich besser aussah. Ich hatte das Gefühl, dass dies meine beste Option war. Selbst, wenn der Start nicht optimal gelingt, kann man sich in der ersten Kurve immer noch deutlich besser durchsetzen. Okay, du hast Hunter,

Jorge und Cooper, alles großartige Starter. Insgesamt standen fünf oder sechs Jungs direkt nebeneinander, allesamt hervorragende Starter. Wenn du da also einen guten Start erwischen willst, musst du wirklich perfekt sein. Ich stand dort mit etwas Freiraum zu meiner Linken und musste nicht mittendrin in der Topgruppe starten. Ich hatte das Gefühl, dass mir genau das bessere Chancen verschaffen würde.

## Sie sagten im Trubel nach dem Ziel zu Hunter Lawrence: „Du bist der Nächste. Ich hingegen habe fertig.“ Was bedeutet das?

Es stimmt. Ehrlich gesagt, weiß ich es immer noch nicht. Ich brauche Zeit zum Nachdenken. Ich würde niemals eine solche Entscheidung treffen, nachdem ich gerade 17 verrückte Wochenenden in Folge hinter mich gebracht habe, denn im Moment bin ich ziemlich ausgebrannt. Ich muss etwas Abstand gewinnen. Tief im Inneren liebe ich das Fahren nach wie vor, doch der Rennsport verlangt einem enorm viel ab. In den letzten Jahren schien der Kampf um einen Titel so unwahrscheinlich, so weit entfernt, dass ich mich gar nicht wirklich darauf konzen-



Ken Roczen

**Geburtstag:** 29. April 1994

**Geburtsort:** Apolda (GER)

**Herkunftsland:** Deutschland

## KARRIERE

**2006** ADAC Junior Cup (1.)

**2007** Junioren-WM 85 ccm (1.)

**2008** Youngster Cup (1.)

**2009** ADAC MX Masters (1.), MX2-WM (5.)

**2010** ADAC MX Masters (1.), MX2-WM (2.)

**2011** MX2-WM, Weltmeister

**2012** MXoN, mit Team Germany Weltmeister

**2014** Supercross-WM (3.), US-MX-Meisterschaft (1.)

**2016** Supercross-WM (2.)

**2019** Supercross-WM (4.)

**2020** Supercross-WM (3.)

**2022** Supercross-WM (1.)

**2023** Supercross-WM (1.)

**2025** Supercross-WM (4.)

**2026** US Supercross Championship (1.)

trieren konnte. Mein Ziel war es eigentlich, wieder ein Rennen zu gewinnen und anschließend noch eines und über mehrere Wochenenden hinweg konstant gute Ergebnisse abzuliefern. Genau das ist mir dieses Jahr gelungen. Ich habe einmal zu meiner Frau gesagt, wenn eines Tages alles perfekt zusammenpasst und ich diesen Titel gewinne, dann ist das für mich der Schlusspunkt. Damals habe ich das wirklich ernst gemeint, denn ein Sieg erschien mir zu jener Zeit fast schon unwirklich. Es war eher ein Traum als alles andere. Selbst zu Saisonbeginn, als ich gut in Form war, fühlte sich der Titel noch sehr weit entfernt an. Jetzt bin ich Champion. Da muss man die Dinge auch aus einer anderen Perspektive betrachten. Wäre ich erst 25 Jahre alt und würde sagen, ich wolle nach diesem Titelgewinn zurücktreten, könnte ich gut verstehen, wenn die Leute zu mir sagten: Du bist verrückt. Du bist jung, du fährst fantastisch. Mach weiter! Aber ich bin mittlerweile 32. Und ich habe meiner Frau auch gesagt, dass es vielleicht genau das Richtige wäre, abzutreten, solange ich noch heil und gesund bin. Im Moment weiß ich es schlichtweg noch nicht. ■





Alter vor Jugend  
forsch: Max Nagl  
gewann auch in  
Frankreich

ADAC

# Nagl: Das ganze Bild

Max Nagl war beim Auslandsgastspiel der ADAC MX Masters in Bitche das Maß der Dinge. Der Oberbayer gewann zwei von drei Läufen, die Gesamtwertung und konnte seinen Vorsprung in der Serie ausbauen. Titelverteidiger Roan van de Moosdijk (KTM) zeigte vor allem beim abschließenden Laufsieg enormen Kampfgeist.

Von: **Frank Quatember**

**E**s war starker Regen für Samstag vorhergesagt worden, doch der Wettergott

hatte ein Einsehen und wollte wohl lieber erstklassigen Motorsport sehen. Topfavorit Max Nagl ließ es mit der Dörr-Triumph als Fünfter im Qualifying ruhig angehen und überließ Roan van de Moosdijk die Pole für Lauf 1. Schnellstarter Noah Ludwig stürzte in Führung liegend, und Max Nagl ergatterte den Start-sieg. Van de Moosdijk auf der Kosak-KTM begann auf Position 5, setzte sich aber schnell gegen Tom Koch und den Esten Talviku durch und erreichte Platz 2. Doch da war Nagl längst außer Sichtweite. Bereits in Runde 5 hatte er 14 Sekunden Vorsprung auf den Zweiten. Im Ziel feierte der Deutsche einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg, Van de Moosdijk und Jere Haavisto folgten auf den Plätzen. „Die Strecke war brutal heute“, so Nagl auf dem

Stockertl. „Ich habe alles in einen guten Start gesetzt. Ich bin zwar nicht so gut aus dem Gatter gekommen, aber habe danach richtig Meter gemacht und hatte den Holeshot.“

Beim ersten Sonntagsrennen hatte Nagl überraschend Probleme auf der Startgeraden, wurde bis auf Rang 8 durchgereicht. Der Finne Haavisto dominierte lange das Rennen, dahinter Tom und Nico Koch.

### Nagl mit viel Risiko

Roan van de Moosdijk erwischte einen besseren Start, fand auf der im Vergleich zum Samstag wesentlich einfacheren Strecke schnell seinen Rhythmus und setzte sich an das Hinterrad des Spitzenreiters. Nico Koch wehrte sich rundenlang gegen Max Nagl, musste aber die Klasse des 38-

Jährigen anerkennen. Zeitgleich fand Van de Moosdijk den Weg vorbei am Finnen und kletterte auf P1. Auf Nagl wartete nun das Duell gegen Tom Koch, der aufgrund von Armpump Tempo verlor. Der Thüringer hatte keine Chance gegen den Oberbayer, der nach Rennhälfte Rang 3 erreichte. Vor ihm unterlief Haavisto ein Fehler, und der KTM-Pilot wehrte sich verzweifelt, aber erfolglos. Nagl sprang mit der Triumph und viel Risiko auf Platz 2 und machte sich in der Schlussphase auf die Jagd nach seinem ärgsten Widersacher. Der Vorsprung schmolz rasend schnell, und drei Runden vor Ultimo war Nagl in Schlagdistanz. Trotz des Versuchs, die Linie des Deutschen zu blockieren, schob sich Max unnachahmlich außen an Van de Moosdijk vorbei an die Spitze und feierte Laufsieg Nr. 2.

Der letzte Lauf begann mit dem Holeshot für Estlands WM-Piloten Jörgen-Mathias Talviku und dem Duell der Favoriten Nagl und Van de Moosdijk um Platz 3 in der Startkurve. Der Weilheimer setzte sich erst durch, kassierte aber sofort den Konter. Mit viel Schwung übernahm der amtierende Champion Platz 1 von Talviku, während sich Nagl im sicheren Gefühl der Stärke und ohne alles zu riskieren Zeit ließ. In Runde 4 am Hinterrad des Esten machte Max sofort ernst und schnitt Talviku hart, aber fair die Spur ab. Nun stand das letzte Duell um den Laufsieg an. Beide kämpften sich rundenlang an den Überrundeten vorbei. Den intensiven Kampf entschied am Ende der Holländer für sich, auch weil Nagl zum Ende hin Dampf rausnahm. Der Gesamtsieg war ihm sicher, was er auf dem Podium entsprechend feierte: „Am Ende hab’ ich den Kopf eingeschaltet und an die Meisterschaft gedacht. Das wurde mir auch von der Box angezeigt. Ich sehe das ganze Bild und bin happy mit dem Wochenende.“ ■

## MX MASTERS

### Bitche (FRA), 16. Mai 2026, 1. Lauf

| Fahrer                       | Motorrad  |
|------------------------------|-----------|
| 1. Max Nagl (GER)            | Triumph   |
| 2. Roan v. d. Moosdijk (NED) | KTM       |
| 3. Jere Haavisto (FIN)       | KTM       |
| 4. Maximilian Spies (GER)    | KTM       |
| 5. Peter König (GER)         | KTM       |
| 6. Tom Koch (GER)            | KTM       |
| 7. Jakub Teresak (CZE)       | KTM       |
| 8. Nico Koch (GER)           | KTM       |
| 9. Jörgen-M. Talviku (EST)   | Honda     |
| 10. Kaarel Tilk (EST)        | Husqvarna |

### Bitche (FRA), 17. Mai 2026, 2. Lauf

| Fahrer                       | Motorrad |
|------------------------------|----------|
| 1. Max Nagl (GER)            | Triumph  |
| 2. Roan v. d. Moosdijk (NED) | KTM      |
| 3. Jere Haavisto (FIN)       | KTM      |
| 4. Tom Koch (GER)            | KTM      |
| 5. Maximilian Spies (GER)    | KTM      |
| 6. Jörgen-M. Talviku (EST)   | Honda    |
| 7. Tomas Kohut (SVK)         | KTM      |
| 8. Nico Koch (GER)           | KTM      |
| 9. Jakub Teresak (CZE)       | KTM      |
| 10. Paul Haberland (GER)     | Honda    |

### Bitche (FRA), 17. Mai 2026, 3. Lauf

| Fahrer                       | Motorrad |
|------------------------------|----------|
| 1. Roan v. d. Moosdijk (NED) | KTM      |
| 2. Max Nagl (GER)            | Triumph  |
| 3. Jörgen-M. Talviku (EST)   | Honda    |
| 4. Tom Koch (GER)            | KTM      |
| 5. Jere Haavisto (FIN)       | KTM      |
| 6. Nico Koch (GER)           | KTM      |
| 7. Noah Ludwig (GER)         | KTM      |
| 8. Maximilian Spies (GER)    | KTM      |
| 9. Nico Greutmann (SUI)      | Honda    |
| 10. Max Thunecke (GER)       | Suzuki   |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Nach 3 von 7 Rennen

| Fahrer               | Punkte |
|----------------------|--------|
| 1. M. Nagl           | 214    |
| 2. R. v. d. Moosdijk | 197    |
| 3. T. Koch           | 147    |
| 4. J. Haavisto       | 146    |
| 5. M. Spies          | 145    |
| 6. J.-M. Talviku     | 121    |
| 7. N. Koch           | 103    |
| 8. N. Ludwig         | 95     |
| 9. T. Kohut          | 84     |
| 10. N. Greutmann     | 82     |



NACHRICHTEN

HUCKENBECK IM EM-CHALLENGE

Als Vierter qualifizierte sich Kai Huckenbeck (GER) in Lamothe-Landerron (FRA) für den Challenge der Speedway-EM 2026. Sieger wurde der Däne Mikkel Michelsen (15 Punkte) vor David Bellego (FRA, 13) und Adam Ellis (GBR, 12). Valentin Grobauer ((GER, 6) schaffte als Achter den Sprung in den Challenge am 13.6. in Lonigo (ITA) nicht.

NATÜRLICH TONI BOU

Für den Rekordweltmeister Toni Bou begann die Outdoor-Saison in Motegi wie immer, in Japan sogar mit einem Doppelsieg an beiden Tagen. Pro GP-Lauf werden jetzt zwei Rennen gefahren, beide gingen am ersten Tag an den Katalanen vor Jaime Busto. Am zweiten Tag hielt sich Bou wieder schadlos, HRC-Teamkollege Gabriel Marcelli kam als Dritter mit auf das Podium.

ABGESAGTER VATERTAG

Der Wettergott meinte es am 14. Mai nicht gut mit den Traditionsveranstaltern: Sowohl das Christi-Himmelfahrts-Rennen in Herxheim als auch das in Lüdinghausen fiel den Regenmassen zum Opfer. In Herxheim konnte wenigstens am Vorabend das Speedwayrennen der 2. Bundesliga ausgetragen werden: Güstrow siegte mit 43 Punkten vor den Inn Isar Devils (29), Cloppenburg (28) und dem Gastgeber Herxheim (20).

ICESPEEDWAY OF NATIONS 2027 IN SCHWEDEN

Überraschende Ankündigung der FIM: Die Nationen-WM im Eisspeedway findet 2027 auf der Natureisbahn in Örnsköldsvik statt, und damit erstmals überhaupt in Schweden. In Ö'vik fanden bisher Qualirennen zur Einzel-WM statt, das Nationsrennen 2026 war vor fünf Wochen in Heerenveen (NED). Die Neuregelung ermöglicht in 2027 wieder die Austragung von vier GP-Rennen, in Örnsköldsvik bleibt aber das Witterungsrisiko.

Nicht einfach, trotzdem dreimal gewonnen: Ducati-Pilot Marc-Reiner Schmidt

# Auf Ducati WM-Leader

Bei seinem zweiten WM-Start auf Ducati gelang dem vierfachen Weltmeister Marc-Reiner Schmidt auf Sardinien der erste Tagessieg. Der Friedrichshafener dominierte vom Zeittraining bis zum Superfinale die Konkurrenz.

Von: **Thomas Schiffner**

Schon bei seinem zweiten WM-Start auf der Ducati Desmo 450 MX im italienischen Team 11 Undici konnte Marc-Reiner Schmidt spürbare Verbesserungen an seinem neuen Supermoto-Bike registrieren: „Wir erhalten jetzt direkt vom Werk Unterstützung und waren auch in der Woche vor dem Rennen in Tramatzza auf der Strecke

zum Testen. So kommen wir mit dem Motorrad nach jedem Rennen ein Stück voran“, erklärte der vierfache Weltmeister.

Obwohl er das Zeittraining, die Superpole und alle drei Rennen für sich entschied, fand Schmidt die Aufgabe nicht einfach. Vor allem der Honda-Pilot Elia Sammartin legte eine starke Pace hin. In Rennen 1 gewann der Franzose Steve Bonnal auf TM den Start vor dem Deutschen, Sammartin klebte an dessen Hinterrad. MRS schaffte es bald an die Spitze, doch im Ziel lag Sammartin nur 22 Hundertstel hinter ihm.

Im Superfinale am Sonntag, in dem 30 Siegpunkte vergeben werden, gab es noch ein Schmankekl für die Zuschauer: Nach dem Start gab es eine Berührung zwischen dem vermeintlich führenden Sammartin und Schmidt, der vorbeikam, beide blieben auf

ihren Maschinen. In einem dramatischen Finale zwischen Schmidt, Bonnal und Sammartin wählte Sammartin die Strategie, als Erster in die Joker Lane abzubiegen. Dann folgte Schmidt, der aber den Italiener überholen konnte. In der letzten Runde bog der nun führende Bonnal ab, und er und Schmidt trafen sich ausgangs der Joker Lane im Millimeterabstand. Der Deutsche legte in der letzten Runde seine schnellste Runde hin und siegte schließlich mit 27 Hundertsteln Vorsprung.

Mit dem Gazza-Honda-Piloten Colin Beischroth bestreitet nun ein zweiter Deutscher die gesamte WM-Saison. Der Ludwigsburger verbesserte sich in Tramatzza mit den Plätzen 11, 9 und 9 auf den achten WM-Rang. Sein Schweizer Teamkollege Mitja Krasniqi fuhr in der Rookies-Tageswertung und im Rookies-Cup auf den zweiten Platz. ■

## SUPERMOTO – LAUF 2

Tramatza (ITA), 16./17. Mai 2026

| Fahrer                         | Platz   |
|--------------------------------|---------|
| 1. M.-R. Schmidt (GER), Ducati | 1-1-1   |
| 2. E. Sammartin (ITA), Honda   | 2-2-3   |
| 3. S. Bonnal (FRA), TM         | 3-4-2   |
| 4. J. Avila Cortes (ESP), KTM  | 4-3-4   |
| 5. G. Pernat (FRA), Suzuki     | 8-5-5   |
| 6. M. Krasniqi (SUI), Honda    | 6-6-8   |
| 7. R. Payet (FRA), KTM         | 7-8-7   |
| 8. J. Nedved (CZE), Honda      | 9-11-6  |
| 9. R. Kaivers (BEL), TM        | 10-7-11 |
| 10. C. Beischroth (GER), Honda | 11-9-9  |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 6 Rennen

| Fahrer                 | Punkte |
|------------------------|--------|
| 1. Marc-Reiner Schmidt | 155    |
| 2. Julen Avila Cortes  | 131    |
| 3. Steve Bonnal        | 125    |
| 4. Elia Sammartin      | 117    |
| 5. Mitja Krasniqi      | 85     |
| 6. Jonas Nedved        | 79     |
| 7. Raphael Payet       | 76     |
| 8. Colin Beischroth    | 68     |
| 9. Gabin Pernat        | 63     |
| 10. Melvin Viola (FRA) | 61     |



Platz 2: Elia Sammartin (Honda)



**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

**Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder**



## Audi



**Der letzte Audi TTRS**, ...mit VA, 400 PS, 32000 km, 8 Räder So/Wi mit ABT-Felgen, ohne Flügel, unfrr., Scheckheft, wird (leider) wg. PV-Anlage verkauft: NP 99000, VB 66.000,- €. Tel. 0176/2127777

## BMW



**2010 BMW M3 GTS**, Sondermodell, einer von 150, wie neu, Erst 1.762 km! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

## BMW Alpina



**Alpina B1 Biturbo**, 20300 km, 35.000,- €, 340 PS, 6-Zyl., Heckantr., Einzelst., unf.fr. Egelsbach, manfredkappes@icloud.com mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63792

**Jetzt online abonnieren!**  
**MOTORSPORT** aktuell  
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!  
[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)

## Ferrari



**2002/04 Ferrari Enzo**, für Sammlung gesucht, zusätzlich gesucht: F40, F50... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H

**Suche SF90 und F8**. Tel. 0171/7515577

**Ferrari 355 GTS**, Schaltgetriebe, EZ 04/98, 126000 km, rot, schw. Leder, Klimaanlage, TÜV bis Okt. 26. VB 85.000,- €. E-Mail: organisation-q@t-online.de

## Ford



**Wir SUCHEN automobile Legenden** Ford GT: Bj. 2004-2006, alle Farben, europäische Erstauslieferung, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, [www.axelschuetzte.de](http://www.axelschuetzte.de) H

## Jaguar



**F-Type Cabrio P450 AWD R-Dynamic Black**, 7311 km, 331 kW (450 PS), anthrazit, VOLLAUSSTATTUNG, VB 82.500,- €. 76829 Landau, Tel. 0177/4800051

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63761



**F-Type R-Dynamic Lim. Edition**, EZ 2020 9000 km, 280 kW (381 PS), top Ausst., neuwertig, 59.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251 - 94 94 110, [www.f1-automobile.de](http://www.f1-automobile.de) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63772

## Arden



**Jaguar F-Type** - Arden Manufaktur bietet Leistungssteigerungen bis 703 PS, Fahrwerke, Bremsanlagen und Aerodynamikteile für den F-Type sowie weiteres Zubehör in unserem Shop. Arden Jaguar Krefeld, [arden.de](http://arden.de), Tel. 02151 37230 H

## Lamborghini



**2006/13 Lamborghini Gallardo Spyder**, wenig km, top Zustand, gute Farbe... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH - 9451 Kriessern, Tel. +41 (0) 71 757 3700 H

## Lotus

**Suche Elise + Exige**. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: [www.bf-sportwagen.de](http://www.bf-sportwagen.de) H

## Mazda



**RX7 Turbo**, Bj. 91, orig. 31000 km, 2. Hd., kein Winter, rundherum wie neu! Fahrge- stell konserviert, Ausstellungsfg., 26.700,-, nieder1943@gmail.com, Tel. 08024/2850

## Bücher:

[www.motorbuch-versand.de](http://www.motorbuch-versand.de)

## Mercedes



**AMG GT**, EZ 10/2020, 19000 km, 350 kW (476 PS), top Ausstattung, unfallfrei, neuw. Zustand, 97.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesen- str. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494110, [www.f1-automobile.de](http://www.f1-automobile.de) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63771



**G 500 V8 AMG Superior Manufaktur**, 03/2024, 9000 km, 421 PS, selenitgrau, Volllausst., 148.800,- € inkl. MwSt., Tel. 0170-4563995, [jupp.robert.jr@gmail.com](mailto:jupp.robert.jr@gmail.com)







## REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell  
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
Telefax: +49 (0)711 82 19 58  
www.motorsport-aktuell.com  
msa@motorpresse.de  
Chefredakteur: Marcus Schurig  
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
Redaktion: Michael Bräutigam, Philipp Körner,  
Joel Lischka  
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
Cotton, Michael Heimrich, Reiner Kuhn, Markus  
Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank  
Quatember, Thomas Schiffner, Michael Schmidt,  
Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wiczorek  
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto  
Grafik und Produktion: Olga Kunz (Stv. Leitung),  
Christian Traulsen, Michael Wehner  
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

## VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
Telefon: +49 (0)711 82 18 01  
MOTORSPORT aktuell gehört zur  
auto motor und sport-Gruppe  
Geschäftsführer: Stefan Karcher, Michael Samak  
Telefon: +49 (0)711 82 0  
Leitung Geschäftsbereich: Stefan Karcher  
Publisher Automobil: Maik Müller  
Leitung Digital: Christian Jehle  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger  
Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 82 16 41  
Telefax: +49 (0)711 82 16 99  
Werbeverkauf Online:  
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 82 13 46  
Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 82 16 13  
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:  
Telefon: +49 (0)711 82 13 79 / 23 79  
Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb  
GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,  
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0  
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de  
Erscheinungsweise:  
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
Einzelheft:  
2,99 € (D), 3,50 € (A), 4,80 CHF (CH)  
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:  
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-  
ten zum Preis von zzt. 2,98 Euro) inkl. MwSt. und  
Versand Deutschland: 149,00 €  
(Österreich: 175,00 €, Schweiz: 240,00 CHF;  
übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft  
zum Preis von 2,10 Euro): Deutschland: 21,00 €  
(Österreich: 24,50 €, Schweiz: 33,50 CHF;  
übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
Studenten erhalten gegen Vorlage einer  
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.  
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 %  
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis  
von 89,70 € (Österreich: 105,00 €, Schweiz:  
144,00 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage),  
ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,79 €.  
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes  
e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises  
e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem  
Rabatt in Höhe von 25 %.  
**Kontakt Kundenservice**  
Einzelheftbestellung und Abonnenten Service  
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
Telefon: 040-855 388 90  
E-Mail: motorpresse@dpv.de  
Self-Service-Portal: shop.motorpresse.de/kontakt  
© 2026 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
**Datenschutzhinweis** Ausführliche Informa-  
tionen zur Verarbeitung Ihrer Daten finden Sie  
jederzeit unter shop.motorpresse.de/datenschutz  
**Datenschutzanfragen** datenschutz@  
motorpresse.de  
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum  
Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch  
durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur  
Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden  
Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO),  
solange für diese Zwecke oder aufgrund  
Aufbewahrungspflichten erforderlich.  
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes  
Interesse die Durchführung von Direktwerbung.  
Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung,  
Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung,  
Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf  
Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde  
bei einer Aufsichtsbehörde.  
Papier aus 100 % Recycling

# Leserbriefe

## BILD DER WOCHE



MotoGP-Horror: Álex Márquez erlitt nach dem Crash mit Pedro Acostas KTM in Barcelona mehrere Knochenbrüche

## Mit Beharrlichkeit

### Ende des Rundstrecken- Rennverbots in der Schweiz MSa 22/2026

Ein jahrzehntelanger Kampf geht erfolgreich zu Ende. Ab 1. Juli werden unter bestimmten Auflagen Rundstreckenrennen in der Schweiz wieder zugelassen. Bis es so weit kam, brauchte es mehrere parlamentarische Vorstöße und eine Petition mit über 70 000 Unterschriften sowie unzählige Gespräche bei den Behörden. Es erfüllt mich als Leader der SVP in der Verkehrskommission mit großer Genugtuung und auch einem gewissen Stolz, bei dieser umfassenden Gesetzesrevision und der Schlussabstimmung im September 2023 im Nationalrat dabei gewesen zu sein. Inzwischen sind die entsprechenden Verordnungen dazu erarbeitet und auch abgeschlossen. Dieser

lange politische Prozess mit dem erfolgreichen Endergebnis beweist, dass sich Ausdauer und Beharrlichkeit auch in der Politik lohnen. Ich hörte in all den Jahren immer wieder, dass es unmöglich sei, das Rundstreckenrennverbot in der Schweiz abzuschaffen. Nun besteht die Möglichkeit, Rundstreckenrennen wieder zu organisieren. Dies kann auf einem Flugplatz oder in einem Verkehrssicherheitszentrum sein. Ideal wäre natürlich auch eine noch zu bauende multifunktionelle Anlage. Also, packen wir es an!

**Rolf Enz,**  
CH-4658 Däniken

## Nicht jammern!

### WEC in Spa-Francorchamps MSa 22/2026

Ich war am Samstag mal wieder in Spa zur WEC. Übrigens das

erste Mal 1984. Was das kleine Land Belgien da auf die Beine stellt, ist einfach toll. Spektakuläre Autos, ein irrer Sound, eine tolle Strecke plus Kaiserwetter und die besten Pommes weit und breit. Über 100 000 Zuschauer können sich nicht irren. Und in Deutschland? Formel E (wie Ende!) auf einem toten Flughafen, der den deutschen Steuerzahler täglich tausende Euro kostet. Nürburgring und Hockenheim, ihr solltet euch schämen und nicht so rumjammern.

**Andreas Ringel,**  
D-53819 Neunkirchen-  
Seelscheidt

## KONTAKT

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

**24. Juni 2026: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)**

**10. Juli 2026: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)**

**17. Juli 2026: Freies Fahren Nordschleife (Pkw)**

Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)

## Infoservice Verlagsabonnenten

Damit wir Sie künftig rechtzeitig über Verzögerungen oder Probleme bei der Zustellung informieren können, bitten wir Sie, Ihre E-Mail-Adresse über unser Infoservice-Portal zu hinterlegen bzw. zu aktualisieren.

**DSK e.v.**  
Deutscher Sportfahrer Kreis





# Termine

## TV-Programm

Freitag, 22. Mai

|       |   |                             |
|-------|---|-----------------------------|
| 15.00 | F1 Academy Montreal, Freies Training <b>LIVE</b>  | Sky Sport F1 <sup>1</sup>   |
| 16.05 | Formel 2 Montreal, Freies Training <b>LIVE</b>    | Sky Sport F1 <sup>1</sup>   |
| 18.15 | Formel 1 Montreal, 1. Freies Training <b>LIVE</b> | Sky Sport F1 <sup>1</sup>   |
| 20.00 | Formel 2 Montreal, Qualifying <b>LIVE</b>         | Sky Sport F1 <sup>1</sup>   |
| 21.15 | Formel 1 Montreal, 1. Freies Training (Aufz.)     | Servus TV                   |
| 22.15 | Formel 1 Montreal, Sprint-Qualifying <b>LIVE</b>  | Sky F1 <sup>1</sup> /Servus |
| 22.25 | Formel 1 Montreal, Sprint-Qualifying <b>LIVE</b>  | SRF info                    |

Samstag, 23. Mai

|           |   |                               |
|-----------|---|-------------------------------|
| 00.00     | F1 Academy Montreal, Qualifying <b>LIVE</b>     | Sky Sport F1 <sup>1</sup>     |
| 04.55     | Supercars Symmons Plains, 1. Rennen <b>LIVE</b> | Sportdigital1+ <sup>1</sup>   |
| 07.50     | Supercars Symmons Plains, 2. Rennen <b>LIVE</b> | Sportdigital1+ <sup>1</sup>   |
| ca. 13.00 | DTM Zandvoort, 1. Rennen <b>LIVE</b>            | Pro 7/Servus                  |
| 13.45     | EN V8GP Le Castellet, 1. Rennen <b>LIVE</b>     | Sportdigital1+ <sup>1,2</sup> |
| 15.40     | F1 Academy Montreal, 1. Rennen <b>LIVE</b>      | Sky Sport F1 <sup>1</sup>     |
| 17.15     | Formel 1 Montreal, Sprint <b>LIVE</b> (18.00)   | Sky Sport F1 <sup>1</sup>     |
| 17.30     | Formel 1 Montreal, Sprint <b>LIVE</b> (18.00)   | Servus TV                     |
| 20.00     | Formel 2 Montreal, Sprintrennen <b>LIVE</b>     | Sky Sport F1 <sup>1</sup>     |
| 21.30     | Formel 1 Montreal, Qualifying <b>LIVE</b>       | Sky Sport F1 <sup>1</sup>     |
| 21.55     | Formel 1 Montreal, Qualifying <b>LIVE</b>       | Serv./SRF info                |

Sonntag, 24. Mai

|           |   |                               |
|-----------|---|-------------------------------|
| 00.00     | F1 Academy Montreal, 2. Rennen <b>LIVE</b>      | Sky Sport F1 <sup>1</sup>     |
| 06.40     | Supercars Symmons Plains, 3. Rennen <b>LIVE</b> | Sportdigital1+ <sup>1</sup>   |
| 10.30     | EN Open Le Castellet, 2. Rennen <b>LIVE</b>     | Sportdigital1+ <sup>1,2</sup> |
| ca. 13.00 | DTM Zandvoort, 2. Rennen <b>LIVE</b>            | Pro 7/Servus                  |
| 14.35     | EN V8GP Le Castellet, 2. Rennen <b>LIVE</b>     | Sportdigital1+ <sup>1,2</sup> |
| 15.00     | GT Masters Zandvoort, 2. Rennen <b>LIVE</b>     | Sport 1                       |
| 16.40     | F1 Academy Montreal, 3. Rennen <b>LIVE</b>      | Sky Sport F1 <sup>1</sup>     |
| 17.55     | Formel 2 Montreal, Hauptrennen <b>LIVE</b>      | Sky Sport F1 <sup>1</sup>     |
| 18.30     | IndyCar Series, Indianapolis 500 <b>LIVE</b>    | Motorvision+ <sup>1</sup>     |
| 19.00     | IndyCar Series, Indianapolis 500 <b>LIVE</b>    | Sky Sp. Top Ev. <sup>1</sup>  |
| 20.00     | Formel 1 Montreal, Rennen <b>LIVE</b> (22.00)   | Sky Sport F1 <sup>1</sup>     |
| 20.15     | Formel 1 Montreal, Rennen <b>LIVE</b> (22.00)   | Servus TV                     |
| 21.20     | Formel 1 Montreal, Rennen <b>LIVE</b> (22.00)   | SRF info                      |
| 23.00     | NASCAR Cup Series, Charlotte <b>LIVE</b>        | Sportdigital1+ <sup>1</sup>   |

Montag, 25. Mai

|          |   |                          |
|----------|---|--------------------------|
| ab 07.00 | Motocr.-WM Frankreich, alle Läufe (Aufz.) | Eurosport 2 <sup>1</sup> |
|----------|---|--------------------------|

## Livestream/Internet

Freitag, 22. Mai

|          |   |                       |
|----------|---|-----------------------|
| 11.55    | DTM Zandvoort, 1. Freies Training <b>LIVE</b> | Joyn/YouTube          |
| 16.15    | DTM Zandvoort, 2. Freies Training <b>LIVE</b> | Joyn/YouTube          |
| ab 18.00 | Rallye-EM Skandinavien, Freitag <b>LIVE</b>   | rally.tv <sup>1</sup> |

Samstag, 23. Mai

|          |  |                          |
|----------|--|--------------------------|
| ab 07.45 | Rallye-EM Skandinavien, Samstag <b>LIVE</b>  | rally.tv <sup>1</sup>    |
| ab 08.15 | DTM & Co. Zandvoort, der Samstag <b>LIVE</b> | Joyn/YouTube             |
| 15.00    | GT Masters Zandvoort, 1. Rennen <b>LIVE</b>  | YouTube                  |
| ab 15.00 | BTCC Snetterton, Quali & Q Race <b>LIVE</b>  | YouTube                  |
| 18.40    | Speedway-WM, Prag <b>LIVE</b>                | fim-moto.tv <sup>1</sup> |

Sonntag, 24. Mai

|          |   |                         |
|----------|---|-------------------------|
| ab 07.30 | Rallye-EM Skandinavien, Sonntag <b>LIVE</b>   | rally.tv <sup>1</sup>   |
| ab 08.10 | DTM & Co. Zandvoort, der Sonntag <b>LIVE</b>  | Joyn/YouTube            |
| ab 12.15 | BTCC Snetterton, die Rennen <b>LIVE</b>       | YouTube                 |
| ab 13.00 | Motocross-WM Frankreich, 1. Läufe <b>LIVE</b> | Discovery+ <sup>1</sup> |
| ab 15.45 | Motocross-WM Frankreich, 2. Läufe <b>LIVE</b> | Discovery+ <sup>1</sup> |

<sup>1</sup> kostenpflichtig    <sup>2</sup> auch auf YouTube

## Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

|            |   |     |
|------------|---|-----|
| 22.-24.05. | Rallye-EM, Skandinavien                   | SWE |
| 23./24.05. | DTM, Zandvoort (+ GT Masters/PCC/FREC)    | NED |
| 23./24.05. | NASCAR Euro Series, Le Castellet          | FRA |
| 23./24.05. | Supercars Australien, Symmons Plains      | AUS |
| 24.05.     | Formel 1, Montreal (+ F2/F1A)             | CAN |
| 24.05.     | IndyCar, Indianapolis 500                 | USA |
| 24.05.     | NASCAR Cup, Charlotte (+ O'Reilly/Trucks) | USA |
| 24.05.     | Tourenwagen/BTCC, Snetterton              | GBR |

# Vorschau



XPB

Formel 1: Vorjahressieger George Russell will in Montreal wieder glänzen



GETTY IMAGES

IndyCar: Saisonhighlight Indy 500 mit Rookie Mick Schumacher



RED BULL

Motocross-WM: Kann Simon Längenfelder das Red Plate verteidigen?

Motorrad

|            |   |     |
|------------|---|-----|
| 22.05.     | 2. Speedway-Bundesliga, Güstrow         | GER |
| 22./23.05. | Speedway U21-Team-WM & Grand Prix, Prag | CZE |
| 23./24.05. | Enduro-WM, Vierumäki                    | FIN |
| 23./24.05. | Speedway & Bergringrennen, Teterow      | GER |
| 24.05.     | Motocross-WM, Lacapelle Marival         | FRA |
| 24.05.     | Speedway, Güstrow & Norden              | GER |
| 25.05.     | Speedway-WM-Quali, Abensberg            | GER |
| 25.05.     | Motocross-DM, Tessin (65/85)            | GER |





Scan Me

# TRACK PERFORMANCE

## Racing. At its best.

Die Nordschleife lügt nicht. 2002, 2006, 2007, 2008, 2009, 2011, 2018, 2020, 2021, 2025 – zehnmal stand der Gesamtsieger des 24h-Rennens Nürburgring auf KW suspensions Racing-Dämpfern. Beim 54. ADAC RAVENOL 24h Nürburgring vertrauten 92 von 162 Rennwagen auf unsere Technologie. Unseren KW Kunden-teams gratulieren wir zu ihren Klassensiegen und danken für ihr Vertrauen. Herzlichen Glückwunsch an den Gesamtsieger – wir nehmen die Herausforderung an.

**Die Grüne Hölle kennt unsere Performance seit über zwei Jahrzehnten.**



TRANSFORMING SUSPENSION TECHNOLOGY.

