

MOTOR SPORT aktuell

NR. 16 / 1. APRIL 2026

F1: Mercedes gewinnt auch Japan-GP

Antonelli setzt noch einen drauf



56
Seiten

IndyCar in Alabama
**Nächster Rückschlag
für Mick Schumacher**

Motocross-WM in Frauenfeld
**Längenfelder rast
an die MX2-Spitze**

Deutschland € 2,99
A € 3,50 · CH sfr 4,80
IT € 4,20 · B, NL, LUX € 3,60



Superbike-WM in Portimão
**Bulega hört einfach
nicht auf zu siegen**



MotoGP in Austin
**Martín und Bezzecchi
lassen Aprilia jubeln**



DRM im Erzgebirge
**Geipel beim Auftakt
nicht zu schlagen**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Antonelli mit etwas SC-Dusel zum zweiten Erfolg **S. 4**
- Formel 1** Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Suzuka **S. 6**
- Formel 1** Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
- Formel 1** Verstappen unglücklich: Geht der Ex-Champion? **S. 10**
- Formel 1** Weitere aktuelle News aus der Königsklasse **S. 12**
- Formelsport** Palou wieder IndyCar-Sieger in Barber **S. 14**
- Sportwagen** Hypercar-Pläne für 2030 und aktuelle News **S. 16**
- Rallye** Interview Thierry Neuville und aktuelle Nachrichten **S. 20**
- Rallye** Geipel erneut Sieger beim DRM-Auftakt im Erzgebirge **S. 22**
- DTM** Interview K. van der Linde, Abt-Fahrer und mehr **S. 24**
- NASCAR** Elliott schnappt Hamlin Martinsville-Triumph weg **S. 26**
- Tourenwagen** Aktuelles vom BTCC-Test und TCR-News **S. 28**
- Historie** V8Star, Teil 1: Von der Idee bis zur Premiere **S. 30**

Motorrad:

- MotoGP** Bezzecchi bleibt in Austin weiter an der Spitze **S. 32**
- MotoGP** Weitere Hintergründe und Ergebnisse aus Austin **S. 34**
- Moto2-WM** Senna Agius lässt Intact GP erneut jubeln **S. 36**
- Moto3-WM** Pini beschert Honda den ersten Saisonserfolg **S. 38**
- Motorrad** Premiere des Bagger-Weltcups in Austin **S. 40**
- Superbike-WM** Bulega auch in Portimão ungeschlagen **S. 42**
- Straßensport** Rolf Biland wird 75 und aktuelle Nachrichten **S. 46**
- Motocross-WM** Vialle-Premiere und Längenfelder baut aus **S. 48**
- Offroad** Supercross, Speedway, Supermoto und News **S. 50**

Leserservice:

- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**



14

IndyCar: Alex Palou fährt in Birmingham fast wie gewohnt in seiner ganz eigenen Liga und gewinnt

GETTY IMAGES



36

Moto2: Senna Agius beschert Intact GP in Austin den zweiten Saisonserfolg und wird so emotional wie nie

INTACT GP/LEKL



30

Historie: Vor 25 Jahren sorgte die V8Star-Serie für Aufsehen. MSa schaut in drei Teilen auf sie zurück

KASAN

Editorial

Es zeichnet sich ein großer technischer Richtungswechsel im Motorsport ab: Hybrid könnte zeitnah ein Auslaufmodell werden. Eine gute Idee?

Alles im Leben hat seine Zeit. Der Aphorismus des guten alten Johann Wolfgang von Goethe gilt auch im Motorsport. Die flächendeckende Einführung der Hybridtechnik folgte nie einer gesamthaften Strategie, sondern war ein panischer Reflex auf politische Richtungsentscheidungen, die wenige Jahre später mit Recht schon wieder angezweifelt werden dürfen. Ein kurzer Rundblick belegt jetzt die Trendwende: Die hitzigen Debatten in der Formel 1 zur Erhöhung des Hybridanteils für 2026 stellen dem Übereifer der Regulatorik ein schlechtes Zeugnis aus. Die Rallye-WM hat sich bereits 2025 von der teuren und komplexen Technik getrennt, eine Rückkehr beim neuen Regelzyklus ab 2027 ist unwahrscheinlich. Und last, but not least wird auch bei der Regelreform der Hypercar-Klasse der Sportwagen-WM für 2030 eine Abkehr vom Hybridkonzept als Option offen diskutiert (s. Seite 16 f.).

Was sind die Gründe für die harsche Trendwende? Erstens wurde Hybrid als Startpunkt einer flächendeckenden Elektrifizierung im Motorsport verstanden, doch da hatte man das Geschäft wohl ohne den Kunden gemacht. Die flauere Überlebenskurve der Formel E zeigt, dass Renn-Fans nach mehr Erlebnis und Emotionen verlangen, als die surrenden E-Flitzer bieten. Der Hype um die Elektrifizierung war ein Kind der Zeit.

Zweitens wurde uns die Hybridisierung auf der Straße und auf der Rennstrecke als einzige Lösung der CO₂-Problematik verkauft. Auf der Straße kann die Teilelektrifizierung über den Reichweiten-Hybrid in der Tat Benzin sparen und so die CO₂-Emissionen senken. Im Motorsport wurde das Konzept

aber in sein wildes Gegenteil verkehrt: Bei der Rallye Dakar und aktuell in der Formel 1 liefern Verbrennungsmotoren den Strom für die Batterie, was schlicht technischer Unsinn ist. Das Thema CO₂-Reduktion ist im Motorsport viel besser über die Verwendung synthetischer Kraftstoffe zu erreichen.

Drittens wollte die unselige, aber mächtige Allianz aus Politik, Regulatorik und Autoindustrie den Kunden weismachen, dass an der E-Mobilität kein Weg vorbeiführe – und zwar jetzt, heute und sofort. Doch noch gibt es die freie Marktwirtschaft, wo der Kunde die Produktentscheidung nach seinem Nutzungsprofil fällt – und da entscheiden sich viele gegen die E-Mobilität. John Elkann, Aufsichtsratschef der Stellantis-Gruppe, sagte letzte Woche: „Die Hersteller müssen wieder lernen, auf ihre Kunden zu hören.“

Das gilt auch im Motorsport. Es gibt aber Bereiche, wo der Hybrid Teil des Erfolgs ist, beispielsweise in der Hypercar-Klasse der WEC. Trotzdem wird darüber diskutiert, die Technik 2030 fallen zu lassen, weil sie unglaublich komplex und teuer ist – gerade im Kontext einer Motorsport-Applikation, wo es primär um Performance geht und nicht um CO₂-Kennzahlen.

Gut möglich also, dass der Hybridisierungswahn im Motorsport sehr zeitnah wieder endet. Aus guten Gründen. Die Idee war ein Kind ihrer Zeit – aber die bleibt niemals stehen.

Marcus Schurig
Redakteur



VERSTAPPEN VORM ABSPRUNG?

Kritik an den neuen Autos, im Quali-Duell gegen Isack Hadjar zurück, noch kein Podest in Reichweite und kein Spaß mehr am Fahren – Max Verstappen wirkt zunehmend frustriert mit der aktuellen F1-Saison. Doch wie ernst ist es dem Niederländer mit seinem Abschied von Red Bull oder sogar aus der Formel 1?

Seite 10

EIN ERSEHTES COMEBACK

Als Kelvin van der Linde sich Ende 2024 vorerst aus der DTM verabschieden musste, war seine Enttäuschung darüber nicht zu übersehen. Dieses Jahr kehrt er, erstmals in BMW-Diensten, in seine Lieblingsserie zurück. Was er sich für die Comeback-Saison erwartet, verrät er im MSA-Interview.

Seite 24

DICKE DINGER AUF ZWEI RÄDERN

Mit Spannung wurde der neue Harley-Davidson Bagger World Cup als Nachfolgeserie der MotoE im Rahmen der Motorrad-WM erwartet. Im Harley-Land USA gaben sich die schwerfällig wirkenden V-Twin-Renner nun erstmals Saures. Wir sagen Ihnen, wer bei der Premiere in Austin die Nase vorn hatte.

Seite 40



50

US-Supercross: Zweiter Saisonsieg für Publikumsliebling Ken Roczen in Detroit

FELD

Machtwechsel bei

Nur 14 Tage nach der ersten Pole-Position und dem Premiersieg in China wiederholte Kimi Antonelli dieses Kunststück in Suzuka. Mit gerade einmal 19 Jahren ist er nun der jüngste Pilot der Formel-1-Geschichte, der die Fahrerwertung anführt.

Von: **Tobias Grüner**

Hätte Oscar Piastri ohne Safety Car gewonnen?

Nach seinem verpatzten Start schien der zweite Sieg von Kimi Antonelli bereits in weiter Ferne. „Ich hatte den Finger nicht fest genug am Kupplungshebel. Dadurch kam sie schneller als geplant, und die Reifen drehten durch“, entschuldigte sich der Pilot für den kurzzeitigen Absturz auf Platz 6. Teamchef Toto Wolff scherzte: „Vielleicht muss er noch mal in die Fahrschule. Die jungen Leute fahren heute ja alle nur noch Automatik.“

Oscar Piastri übernahm die Führung und konnte seine Verfolger bis zum Boxenstopp in Runde 18 auch relativ mühelos in Schach halten. Doch dann wirbelte das Safety Car in Runde 22 alles durcheinander. Von den Sieganwärtern war nur Antonelli noch nicht an der Box. Der Italiener nutzte das Geschenk und setzte sich an die Spitze. Danach ließ er nichts mehr anbrennen.

Die Frage lautet, wie das Rennen ohne das Safety-Car-Glück ausgegangen wäre. „Russell hätten wir wohl hinter uns gehalten. Der hatte sogar Probleme, die Ferrari zu überholen“, grübelte McLaren-Teamchef Andrea Stella. „Antonelli hatte eine bessere Pace. Er hätte uns wohl irgendwann herausgefordert.“

Die Mercedes-Strategen sind sich jedoch sicher, dass der Italiener nicht zu stoppen gewesen wäre: „Er fuhr auf alten Medium-Reifen schneller als die anderen auf frischen Hards. Bei seiner guten Pace hätten wir ihn noch lange draußen gelassen. Sicher noch zehn Runden oder mehr. Vielleicht hätte es auch gereicht, ihn danach auf Softs zu setzen.“

Was lief alles bei George Russell schief?

Die neutralen Formel-1-Fans können aufatmen. Der dritte Mercedes-Doppelsieg konnte verhindert werden. Allerdings musste dafür bei George Russell auch jede Menge schiefgehen.

Kurz vor der Qualifikation nahm das Unheil seinen Lauf. Eine kleine mechanische Setup-Änderung im Heck des Autos führte überraschend zu massivem Übersteuern. Russell musste am Frontflügel Abtrieb rausnehmen, um das Auto wieder in die Balance zu bringen. Und er musste seinen Fahrstil umstellen.

Wie Pole-Setter Antonelli verlor Russell auf den ersten Metern gleich ein paar Positionen. „Das war nicht sein Fehler“, entschuldigten sich die Ingenieure. „In den Daten konnten wir erkennen, dass sich die Bremse nicht richtig gelöst hatte.“

Als die Konkurrenz zu den Boxenstopps abgebogen war, übernahm Russell in Runde 18 wieder die Führung. „Wir mussten uns dann entscheiden, wen wir eher nach hinten absichern müssen“, verriet Wolff. Weil Russell durch sein Setup-Problem langsamer unterwegs war als Antonelli, entschied man sich für den Briten.

Dass kurz nach dem Stopp in Runde 21 das Safety Car rauskam, war Pech. Damit verlor Russell die Position gegen Antonelli. Nach dem Restart zog auch noch Lewis Hamilton vorbei. „George hatte in der Runde das Aufladelimit zu früh erreicht und damit nicht genügend Energie für den Neustart“, verriet Chefingenieur Andrew Shovlin.

In Runde 37 zog dann auch noch Charles Leclerc locker vor der Spoon-Kurve vorbei: „Das war ein Softwarefehler. Das gleichzeitige Drücken eines Knopfes und ein Gangwechsel lösten den Superclipping-Modus aus“, erklärte Shovlin. Hamilton konnte Russell noch einfangen. An Leclerc biss er sich die Zähne aus.

Warum war McLaren schneller als Ferrari?

Nach dem verkorksten Saisonauftakt präsentierte sich McLaren in Suzuka überraschend als zweite Kraft. Piastri kämpfte wie erwähnt mit den Mercedes um



Dank eines guten Starts lag Piastri bis zu seinem Boxenstopp in Führung. Dann zerstörte eine Safety-Car-Phase den Traum vom ersten Saisonsieg

Mercedes?



Kimi Antonelli hat die WM-Führung übernommen. Wie in China profitierte der Youngster von Problemen bei Teamkollege Russell

den Sieg. Lando Norris schaffte es wenigstens, den Ferrari von Hamilton hinter sich zu lassen. Und das, obwohl er nach Hydraulik- und Batterieproblemen nur 50 Trainingsrunden absolvierte. „Wir können jetzt mehr aus der Power Unit rausholen. Und die Strecke hat uns besser gelegen“, freute sich der Weltmeister über die Leistungssteigerung.

Stella will aber nicht zu viel in das Ergebnis interpretieren. „Wir hatten eine ähnliche Pace wie Ferrari. In den GPS-Daten sieht man, dass sie in den Kurven schneller sind. Wir profitieren auf den Geraden von der besseren Power Unit. In den ersten Rennen hatten wir Probleme mit Graining. Das war hier kein Thema. Auch der hohe Grip des Asphalts hat uns geholfen, das Abtriebsdefizit zu kompensieren.“

Ferrari hat genau wie McLaren angekündigt, größere Upgrade-Pakete in Miami nachzulegen. Der Rückstand bei der Motorleistung lässt sich aber nicht so einfach aufholen. Im Maranello hofft man, dass über das Angleichungsverfahren (ADUO) der FIA ein Fenster für Motor-Upgrades geöffnet wird. Dazu muss Ferrari bis Miami nachweisen, dass man bei der Verbrennerleistung mehr als zwei Prozent Rückstand hat.

War Colapinto schuld am Bearman-Crash?

Ollie Bearman erlebte in Runde 22 den schwersten Crash seiner Formel-1-Karriere. Der Brite versuchte Franco Colapinto in Kurve 13 mit Boost-Unterstützung zu überraschen. Während sein Gegner in den Energiesparmodus schaltete, beschleunigte der Haas bis auf 308 km/h.

Die Folge war ein massiver Geschwindigkeitsunterschied von rund 50 km/h bei der Anfahrt zur Spoon-Kurve. Als Bearman gerade ausgesichert war, zuckte auch Colapinto zur Verteidigung nach links. Der Angreifer musste sich entscheiden: Entweder ins Heck seines Vordermanns krachen oder noch weiter nach links neben die Strecke ausweichen.

Bearman entschied sich für Option Nr. 2. Nach einem halben Dreher in der Wiese trudelte das Auto zurück über die Piste und schlug hart in den Reifenstapel

ein. Der 50-G-Einschlag ging mit einer schweren Knieprellung noch relativ glimpflich aus. Doch die Fahrer sind alarmiert.

„Wir haben immer gewarnt, dass solche Unfälle passieren“, schimpfte Carlos Sainz, der als GPDA-Vorsitzender die Interessen der Piloten vertritt. „Hier gab es zum Glück eine Auslaufzone. Man stelle sich vor, was in Baku, Singapur oder Las Vegas passiert, wo es direkt in die Mauer geht.“

Laut Sainz habe man die FIA früh auf die Problematik hingewiesen: „Wir haben ihnen gesagt, dass wir schnelle Änderungen brauchen. Aber die Teams behaupten immer, dass die Rennen okay sind. Die Rennen sind aber nicht okay.“

Colapinto selbst hatte die Aktion einen ordentlichen Schrecken eingejagt: „Die Geschwindigkeiten sind im Cockpit kaum abzuschätzen. Man schaut kurz in den Spiegel, und in der nächsten Sekunde fliegt das andere Auto schon vorbei. Wenn die Gerade wie in diesem Fall auch noch einen Knick hat, dann wird es noch gefährlicher. Da bleibt keine Zeit zum Reagieren.“

Sky-Experte Timo Glock gab Colapinto aber zumindest eine Mitschuld: „Er hätte ahnen müssen, dass ihm die Batterie ausgeht. Er hätte einberechnen müssen, dass Bearman gleich neben ihm liegt. Wenn du im falschen Moment aufs Display schaust und nicht einschätzen kannst, was um dich herum passiert, dann kommt es zu solch gefährlichen Situationen.“

Die FIA hat bereits Meetings mit den Technikern im April angesetzt. Auf der Agenda stehen Anpassungen für die Qualifikation und das Rennen. Dabei soll auch diskutiert werden, am Energiemanagement Hand anzulegen, zum Beispiel durch eine Reduzierung der Elektropower.

„Man könnte auch das Limit beim Superclipping von 250 auf 350 kW erhöhen“, schlug Stella vor. „Dann müssten die Fahrer nicht so oft lupfen, was zu hohen Tempounterschieden führt.“ Auch über neue Lichtsignale am Heckflügel wird diskutiert, damit der Hintermann schneller gewarnt wird, wenn das Auto vor ihm verlangsamt. ■



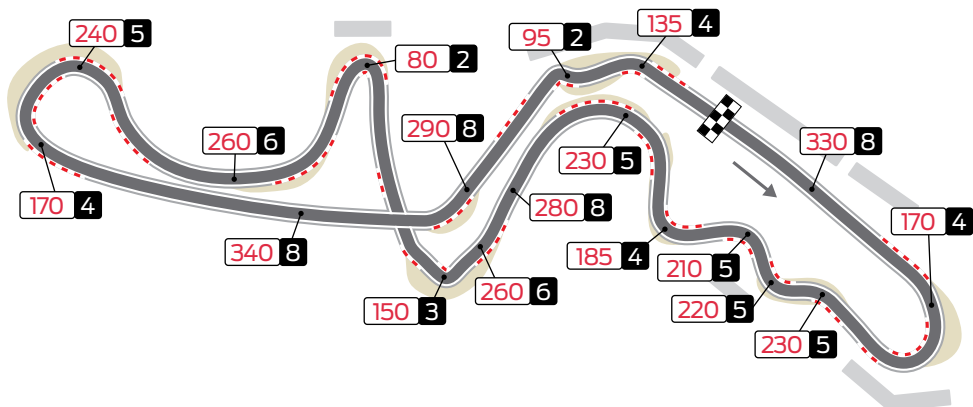
Nach dem 50-G-Einschlag blieb von Ollie Bearmans Haas nicht viel übrig. Der Pilot kam glimpflich davon. Der Unfall löste eine Sicherheitsdebatte aus

3. VON 24 LÄUFEN, 29. MÄRZ. 2026 Suzuka Circuit (5,807 km)

307,471 km über 53 Runden à 5,807 km. Wetter/Piste: Sonnig, Luft: 21 Grad, Asphalt: 32 Grad. Zuschauer: 115 000

Kurvenzahl	18 (8 links/10 rechts)
Pole-Position → 1. Kurve	330 Meter
Griplevel	4 von 5
Bremsbelastung	2 von 5
Reifenmischungen	C1, C2 & C3
Reifenverschleiß	5 von 5
Länge Boxengasse	396 Meter
Zeitverlust beim Boxenstopp	22 Sekunden
Rundenrekord (Rennen)	1.30,965 min Kimi Antonelli, 2025
Topspeed Rennen	346,5 km/h, Max Verstappen
Durchschnittsspeed Rennen	209,504 km/h, Kimi Antonelli
Safety-Car-Phasen	1 für 6 Runden
Führungswechsel	5
Boxenstrategie Sieger	1 (m/h)

km/h Gang



FREIES TRAINING 1

Fahrer	Zeit/Rückstand	Runden
1. George Russell	1.31,666 min	27
2. Andrea Kimi Antonelli	+ 0,026 s	26
3. Lando Norris	+ 0,132 s	20
4. Oscar Piastri	+ 0,199 s	23
5. Charles Leclerc	+ 0,289 s	25
6. Lewis Hamilton	+ 0,374 s	23
7. Max Verstappen	+ 0,791 s	27
8. Liam Lawson	+ 0,863 s	27
9. Esteban Ocon	+ 0,935 s	23
10. Arvid Lindblad	+ 0,999 s	29
11. Gabriel Bortoleto	+ 1,093 s	27
12. Nico Hülkenberg	+ 1,132 s	26
13. Isack Hadjar	+ 1,137 s	27
14. Oliver Bearman	+ 1,234 s	27
15. Pierre Gasly	+ 1,312 s	25
16. Franco Colapinto	+ 1,695 s	24
17. Carlos Sainz	+ 1,717 s	26
18. Alexander Albon	+ 2,031 s	22
19. Sergio Pérez	+ 2,555 s	18
20. Valtteri Bottas	+ 2,824 s	24
21. Lance Stroll	+ 3,628 s	22
22. Jak Crawford	+ 4,696 s	11

FREIES TRAINING 2

Fahrer	Zeit/Rückstand	Runden
1. Oscar Piastri	1.30,133 min	29
2. Andrea Kimi Antonelli	+ 0,092 s	28
3. George Russell	+ 0,205 s	29
4. Lando Norris	+ 0,516 s	17
5. Charles Leclerc	+ 0,713 s	28
6. Lewis Hamilton	+ 0,847 s	27
7. Nico Hülkenberg	+ 1,308 s	27
8. Alexander Albon	+ 1,363 s	30
9. Oliver Bearman	+ 1,365 s	28
10. Max Verstappen	+ 1,376 s	29
11. Esteban Ocon	+ 1,399 s	30
12. Liam Lawson	+ 1,457 s	31
13. Carlos Sainz	+ 1,475 s	30
14. Pierre Gasly	+ 1,601 s	29
15. Isack Hadjar	+ 1,626 s	29
16. Gabriel Bortoleto	+ 1,800 s	11
17. Franco Colapinto	+ 2,305 s	28
18. Valtteri Bottas	+ 2,482 s	28
19. Fernando Alonso	+ 3,463 s	24
20. Sergio Pérez	+ 3,556 s	14
21. Lance Stroll	+ 3,818 s	21
22. Arvid Lindblad	keine Zeit	1

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Nr.
1. Andrea Kimi Antonelli (ITA)	12
1.28,778 min	
2. George Russell (GBR)	63
1.29,076 min	
3. Oscar Piastri (AUS)	81
1.29,132 min	
4. Charles Leclerc (MON)	16
1.29,405 min	
5. Lando Norris (GBR)	1
1.29,409 min	
6. Lewis Hamilton (GBR)	44
1.29,567 min	
7. Pierre Gasly (FRA)	10
1.29,691 min	
8. Isack Hadjar (FRA)	6
1.29,978 min	
9. Gabriel Bortoleto (BRA)	5
1.30,274 min	
10. Arvid Lindblad (GBR)	41
1.30,319 min	
11. Max Verstappen (NED)	3
1.30,262 min	
12. Esteban Ocon (FRA)	31
1.30,309 min	
13. Nico Hülkenberg (GER)	27
1.30,387 min	
14. Liam Lawson (NZL)	30
1.30,495 min	
15. Franco Colapinto (ARG)	43
1.30,627 min	
16. Carlos Sainz (ESP)	55
1.31,033 min	
17. Alexander Albon (THA)	23
1.31,088 min	
18. Oliver Bearman (GBR)	87
1.31,090 min	
19. Sergio Pérez (MEX)	11
1.32,206 min	
20. Valtteri Bottas (FIN)	77
1.32,330 min	
21. Fernando Alonso (ESP)	14
1.32,646 min	
22. Lance Stroll (CAN)	18
1.32,920 min	

FREIES TRAINING 3

Fahrer	Zeit/Rückstand	Runden
1. Andrea Kimi Antonelli	1.29,362 min	18
2. George Russell	+ 0,254 s	18
3. Charles Leclerc	+ 0,867 s	20
4. Oscar Piastri	+ 1,002 s	19
5. Lewis Hamilton	+ 1,021 s	23
6. Lando Norris	+ 1,238 s	13
7. Nico Hülkenberg	+ 1,296 s	21
8. Max Verstappen	+ 1,548 s	22
9. Gabriel Bortoleto	+ 1,638 s	21
10. Pierre Gasly	+ 1,720 s	20
11. Isack Hadjar	+ 1,732 s	21
12. Liam Lawson	+ 1,735 s	21
13. Arvid Lindblad	+ 1,926 s	17
14. Esteban Ocon	+ 1,964 s	22
15. Oliver Bearman	+ 2,196 s	18
16. Alexander Albon	+ 2,371 s	20
17. Franco Colapinto	+ 2,397 s	25
18. Carlos Sainz	+ 2,467 s	26
19. Valtteri Bottas	+ 3,141 s	20
20. Sergio Pérez	+ 3,178 s	18
21. Lance Stroll	+ 4,123 s	19
22. Fernando Alonso	+ 4,167 s	14

QUALIFIKATION

Fahrer	Q1	Q2	Q3
1. Andrea Kimi Antonelli	1.30,035	1.29,048	1.28,778
2. George Russell	1.29,967	1.29,686	1.29,076
3. Oscar Piastri	1.30,200	1.29,451	1.29,132
4. Charles Leclerc	1.29,915	1.29,303	1.29,405
5. Lando Norris	1.30,401	1.29,795	1.29,409
6. Lewis Hamilton	1.30,309	1.29,589	1.29,567
7. Pierre Gasly	1.30,584	1.29,874	1.29,691
8. Isack Hadjar	1.30,662	1.30,104	1.29,978
9. Gabriel Bortoleto	1.30,359	1.29,990	1.30,274
10. Arvid Lindblad	1.30,781	1.30,109	1.30,319
11. Max Verstappen	1.30,519	1.30,262	
12. Esteban Ocon	1.30,915	1.30,309	
13. Nico Hülkenberg	1.30,358	1.30,387	
14. Liam Lawson	1.30,657	1.30,495	
15. Franco Colapinto	1.30,931	1.30,627	
16. Carlos Sainz	1.30,927	1.31,033	
17. Alexander Albon	1.31,088		
18. Oliver Bearman	1.31,090		
19. Sergio Pérez	1.32,206		
20. Valtteri Bottas	1.32,330		
21. Fernando Alonso	1.32,646		
22. Lance Stroll	1.32,920		