

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

**Formel 1**

Wolff gegen Dennis: Der Teamchef-Check

S. 4

**Rallye-WM**

Große Vorschau auf die «Deutschland»

S. 14

MotoGP: Ducati landet beim Comeback in Spielberg einen grandiosen Doppelsieg

Bann gebrochen



Andrea Iannone hat beim ausverkauften Comeback am Red Bull Ring den ersten MotoGP-Sieg für Ducati seit Casey Stoner 2010 geholt. «The Maniac» setzte sich gegen seinen Teamkollegen Andrea Dovizioso durch. Womit die Italiener sogar den ersten Doppelsieg seit Phillip Island 2007 bejubeln konnten. **ab S. 18**

Jeden
Dienstag
neu

**motorsport-
aktuell.com**

Formel 1

Pérez und Button zu Williams?

S. 3

Moto 2

Lüthi zwei weitere Jahre bei CGBM

S. 24

Panorama

Impressionen vom Oldtimer-GP

S. 36



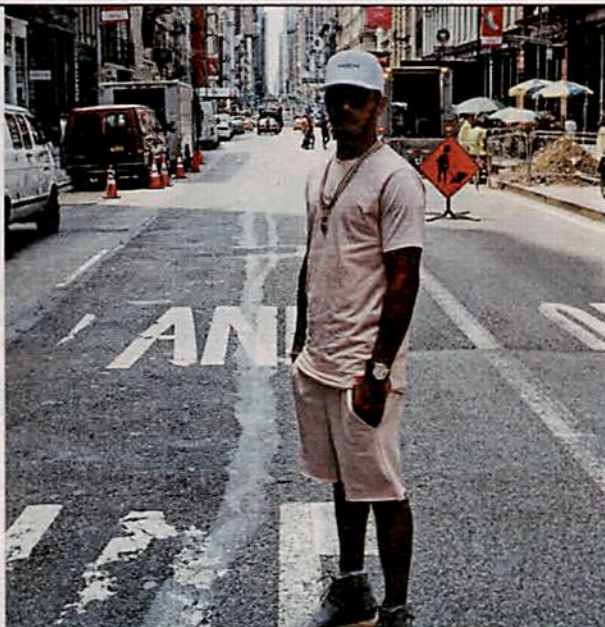
LIEBE LESER!

Fast 20 Jahre mussten sich die Zweirad-Fans in Österreich gedulden, ehe die Motorrad-WM wieder in die Alpenrepublik kam. Am Wochenende war es so weit. Und der Red Bull Ring bot eine traumhafte Kulisse. Dass ausgerechnet Ducati einen Doppelsieg in der Steiermark feierte, passte perfekt ins Bild. Die Italiener hatten fast zehn Jahre darauf gewartet. Jetzt ist der Bann gebrochen (ab Seite 18). Doch nicht nur Ducati wurde in Spielberg bejubelt. KTM stellte auf seiner Heimstrecke die Moto-GP-Maschinen für 2017 vor – werbewirksamer geht es nicht (Seite 17). Schon diese Woche geht es weiter mit der Motorrad-WM: in Brunn. Auch das ist fast so etwas wie ein Heimrennen für MSA-Leser. Und das ist nicht das einzige Highlight. Am Donnerstag fällt der Startschuss zur Rallye Deutschland. Wir blicken voraus auf vier spannende Tage in den Weinbergen rund um Trier (Seite 14) und erklären Ihnen, wie aus einer normalen Straße eine Wertungsprüfung entsteht (Seite 16). Viel Action also. Und das, obwohl sich die Formel 1 in der Sommerpause befindet.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Lewis Hamilton (GB)
WO? New York City (USA)

WAS? Am modischen Limit im «Big Apple» unterwegs



WER? Marc Márquez (E)
WO? Spielberg (A)

WAS? Nach 19 Jahren die Rückkehr der Motorrad-WM nach Österreich – und der Ex-Weltmeister packt den Stier bei den Hörnern



WER? Brad Binder (ZA)
WO? Spielberg (A)

WAS? Der Moto3-WM-Leader jagte am Red Bull Ring nicht nur Bestzeiten, sondern auch Vertreter der dortigen Tierwelt

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- ! Formel 1: Wechseln Pérez und Button zu Williams? S. 3
- ! Formel E: Verwirrung um Finale und Titel S. 3
- ! FORMEL 1 Managerduell: Wolff gegen Dennis S. 4
- FORMEL 1 Die vergessenen Vorjahresfahrer S. 6
- FORMEL 1 Haryanto raus, Ocon rein bei Manor S. 8
- INDYCAR Testfahrten in Indy überschattet S. 9
- LANGSTRECKEN-WM Toyota sucht den Grip S. 10
- TOURENWAGEN-WM Ohne Rennen näher am Titel S. 12
- DTM So eng war das Feld noch nie beisammen S. 13
- ! RALLYE-WM Deutschland: Große Vorschau S. 14

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Starke KTM-Vorstellung; Superbike-WM: Die Zukunft von Randy Krummenacher S. 17
- ! MOTOGP Ducati nach sechs Jahren erlöst S. 18
- MOTO2 Zarco in Spielberg nicht zu schlagen S. 22
- MOTO2 So schnitten die Deutschsprachigen ab S. 23
- ! MOTO2 Lüthi verlängert um zwei Jahre S. 24
- MOTO3 Mir holt seinen ersten WM-Laufsieg S. 24
- SUPERBIKE-WM Interview mit Reiterberger S. 27

PANORAMA

- ! AUTOMOBIL OGP: Das rollende Museum S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Was macht eigentlich...?; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 39

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:
PICTURE ALLIANCE

KONTAKT

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1

Das Karussell dreht sich

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Hinter den drei Top-Teams wird es für 2017 einige Verschiebungen geben. Wir haben mal zusammengetragen, wie das Feld im nächsten Jahr aussehen könnte.

Bei den drei Top-Teams ist die Predigt gelesen. Mercedes, Red Bull und Ferrari haben ihre Fahrer für 2017 bestätigt. Keine Rochaden bedeutet Stabilität. Und darauf setzt das Trio. Lewis Hamilton und Nico Rosberg gehen schon in ihre vierte gemeinsame Saison bei Mercedes. Das Ferrari-Duo Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen nimmt das dritte Jahr zusammen in Angriff. Nur die beiden Red-Bull-Piloten kennen sich erst seit dem Spanien-GP 2016.

Hinter den Top-Teams wird mit wenigen Ausnahmen kein Stein auf dem anderen bleiben. Die Ausnahme soll Toro Rosso sein. Der zweite Rennstall des Brauseherstellers soll nach Angaben von Helmut Marko auch 2017 mit Carlos Sainz jr. (fix) und Daniil Kvyat antreten. Hinter den Russen würden wir aber ein großes Fragezeichen setzen. Seit seiner Rückkehr zu Toro Rosso hat er nicht überzeugt. Falls Red-Bull-Junior Pierre Gasly den GP2-Titel holt, könnte es für Kvyat eng werden. Auch wenn ihn Marko in Schutz nimmt: «Daniil braucht nur Zeit, um den Kopf wieder



Pérez und Button zu Williams? Die beiden waren 2013 schon bei McLaren Teamkollegen

frei zu kriegen, um dann sein volles Potenzial abzurufen.»

Klingt logisch. Hat aber mit der Fahrerpolitik bei Red Bull herzlich wenig zu tun. Kvyat ist der erste Junior, der degradiert und nicht aus dem Kader geworfen wurde. Nun wäre er auch der erste, der bei stagnierender Leistung seinen Sitz behalten dürfte. Zweifel sind jedenfalls angebracht. Red Bull ist nicht bekannt dafür, Fahrer durchzufüttern, die ihre Leistung nicht abrufen (können).

Button/Pérez bei Williams?

Bei den restlichen Teams wird es definitiv Veränderungen geben. McLaren hat klar kommuniziert, dass man vor Monza nicht über den zweiten Fahrer

reden möchte. Das betont auch Jenson Button. Doch hinter den Kulissen zeichnet sich ab, dass der Weltmeister von 2009 wohl kaum mehr eine Zukunft neben Fernando Alonso hat. Testfahrer Stoffel Vandoorne soll 2017 zum Stammpiloten aufrücken. Noch ein Jahr in der Warteschlange kann sich McLaren für seinen hochgelobten Junior nicht leisten.

Buttons Hunger in der Formel 1 ist noch nicht gestillt. Trotz 296 Starts! Eine Rückkehr zu Williams macht am meisten Sinn. Die Briten sind wohl eines der beiden Teams, das mit ziemlich hoher Wahrscheinlichkeit beide Fahrer auswechselt. Teamchefin Claire Williams hat vor Ho-

ckenheim gesagt, dass man auch die Fühler nach Sergio Pérez ausgestreckt habe. Der Mexikaner wäre nach drei Jahren Force India reif für den nächsten Schritt. Und mit Button an seiner Seite wäre Williams fahrerisch glänzend aufgestellt. Die beiden kennen sich noch von 2013. Damals fuhren sie gemeinsam bei McLaren.

Für die beiden aktuellen Williams-Kutscher Felipe Massa und Valtteri Bottas sieht die Zukunft unterschiedlich aus. Bottas wird mit seinem Talent irgendwann unterkommen – am ehesten bei Renault. Massa dagegen gehen die Optionen aus. Wer unbedingt einen Brasilianer haben will, der entscheidet sich für den zwölf Jahre jünge-

ren Felipe Nasr, der bei Sauber wohl keine Zukunft mehr hat.

Zurück zu Force India: Falls Pérez dort geht, wird neben Nico Hülkenberg ein Cockpit frei. Weil es sich um ein von Mercedes gefördertes Team handelt, könnte dort einer wie Pascal Wehrlein andocken. Doch will man wirklich zwei deutsche Fahrer im Team?

Wehrlein muss sich den Rest der Saison zuerst einmal gegen Haryanto-Ersatz Esteban Ocon durchsetzen (siehe auch Seite 8). Dieser kommt – je nach Ausgang des Duells mit Wehrlein – als zweiter Fahrer bei Renault oder eben Force India infrage.

Bei Sauber sitzt Marcus Ericsson durch die neuen Besitzer fest im Sattel. Auch wenn er in Ungarn meinte, er schaue sich auch um. Der zweite Fahrer ist noch offen. Eine Rückkehr von Massa hört sich unwahrscheinlich an, gäbe dem Team aber Stabilität.

HaasF1 wird mit Romain Grosjean weitermachen. Ein Verbleib von Esteban Gutiérrez ist abhängig von den Alternativen, die es auf dem Markt gibt.

Bei Manor könnte einer der beiden Mercedes-Junioren bleiben. Es könnte aber auch hier zu einer neuen Konstellation kommen. Fakt ist: Für Kevin Magnussen, Jolyon Palmer, Esteban Gutiérrez und Felipe Massa wird es eng werden. Vielleicht sind sie die nächsten vier, die bald in Vergessenheit geraten (siehe Seite 6). ♦

Formel E

Neue Wirren und neuer Deutscher

Große Verwirrung herrscht um das Saisonfinale der FIA Formel E Anfang Juli in London: Auch sechs Wochen danach gibt es noch kein offizielles Resultat – also auch keinen Gewinner.

Das Team Dragon Racing hat beim Automobil-Weltverband FIA einen Einspruch gegen das Rennergebnis des zweiten London-Rennens eingereicht. Hintergrund ist eine von der Rennleitung verhängte Zeitstrafe (50 Sekunden wegen null Prozent verbliebener Energie bei Zieldurchfahrt) gegen Jean-Éric Vergne (Virgin), die Einfluss auf die Teamwertung hat. Vergne wurde zwar von P3 auf P8 zurückgestuft, aber mit den dafür

vergebenen vier Punkten lag Virgin in der Teamwertung immer noch einen Zähler vor Dragon. Das US-Team kämpft jetzt am grünen Tisch um eine Erhöhung der Strafe für Vergne, um sich dadurch in der Teamwertung noch auf Gesamtrang 3 zu verbessern.

Verliert Buemi den Titel?

Noch größeren Wirbel gibt es um die Kollision in der ersten Runde des Finallaufs zwischen dem vermeintlichen Gesamtsieger Sébastien Buemi (Team Renault e.dams) und dem Tabellenzweiten Lucas di Grassi (Team ABT Schaeffler Audi Sport). Nach MSA-Informationen aus FIA-Kreisen wird untersucht, ob dem Brasilianer bei

dem Crash ein Vorsatz nachgewiesen werden kann.

Zudem wird geprüft, ob Buemi, der nicht in Wertung kam, die zwei Zusatzpunkte, die er für seine schnellste Rennrunde erhalten und mit denen er sich letztendlich auch den Titel gesichert hat, rechtmäßig erhalten hat! Auch der Fan-Boost, von dem u.a. Buemi in London profitierte, steht massiv in der Kritik. Laut Medienberichten soll er bei den London-Rennen manipuliert worden sein!

Coup: Maro Engel neu dabei!

Unterdessen hat das Venturi-Team überraschend die Verpflichtung von Maro Engel bekannt gegeben. «Maro hat die Entwicklung unseres neuen Au-

tos über weite Strecken mitbegleitet und wichtigen Input geliefert», sagt Venturi-Miteigentümer Marc Gindorf, der zudem auf MSA-Nachfrage augenzwinkernd erklärt: «Dass Maro für Mercedes auch weiterhin Rennen fährt, hat im Mo-

ment (noch) keine weitere Bedeutung.» Auch BMW-DTM-Pilot António Félix da Costa wurde inzwischen bei Andretti für die dritte Saison bestätigt. Wetten, dass sich beide Hersteller intensiv mit der Formel E beschäftigen? ♦ AW

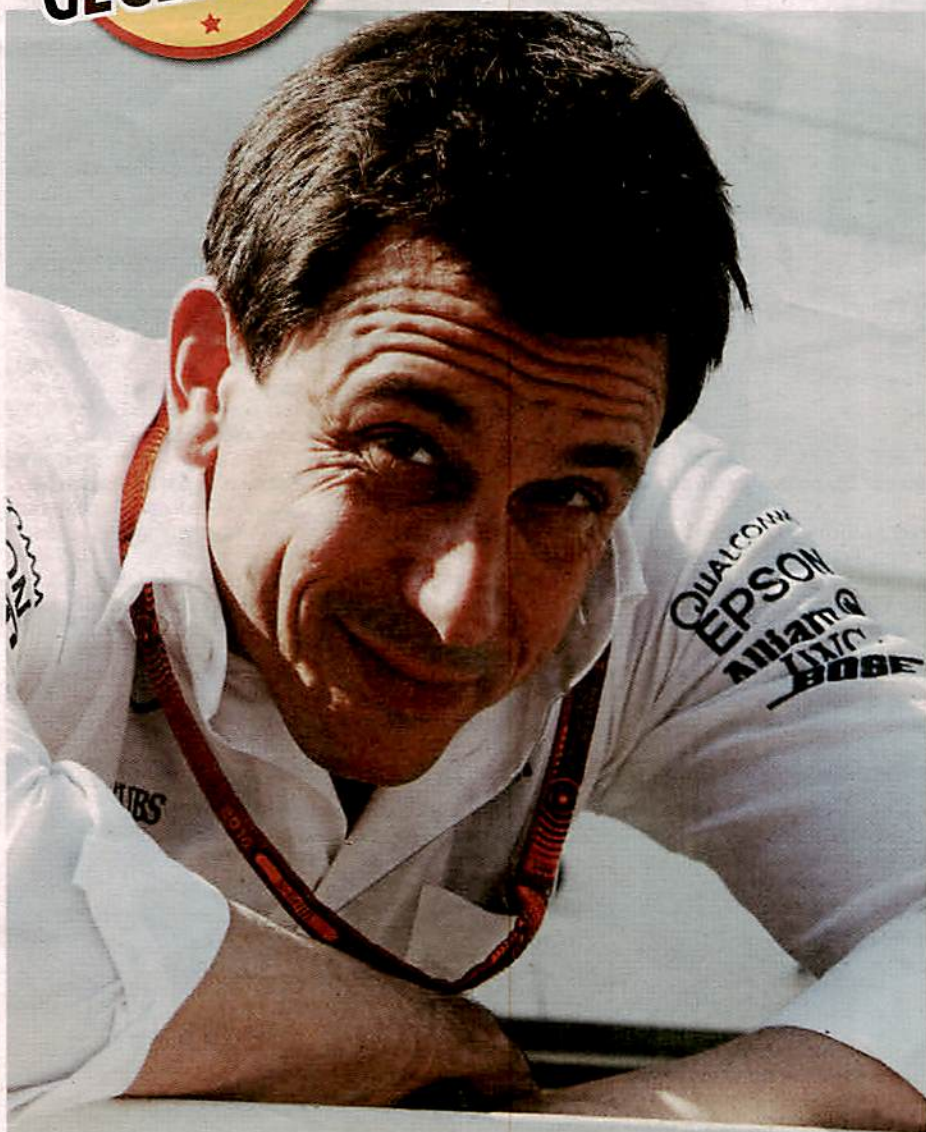


Buemi: Verliert er die Zusatzpunkte und womöglich den Titel?

Wolff gegen Dennis

SOMMER-SERIE
**FORMEL
 GEGENSATZ**

Zwei Generationen



Mercedes-Teamchef Toto Wolff: Die Mischung aus eiserner Hand und österreichischem Humor passt

Von ELMAR BRÜMMER

Mit das Schönste an der Formel 1 sind ihre Gegensätze. Davon gab es in der ersten Hälfte der Saison reichlich, und von ihnen erzählt unsere Sommer-Serie. Diesmal von unterschiedlichen Teamchef-Generationen - Toto Wolff und Ron Dennis.

Aber sind die beiden, der Chef des McLaren-Konzerns aus Woking und der Statthalter von Mercedes in Brackley, trotz eines Vierteljahrhunderts Altersunterschied tatsächlich so verschieden? Gibt es denn in diesem Business, in dem alles auf die Spitze getrieben wird, etwas anderes als den bedingungslosen Erfolg? Natürlich ist der smarte Österreicher vom Grundsatz her dem cleveren Briten nicht so unähnlich. Natürlich wird auch bei Mercedes nach einer bestimmten Befehlsform gehandelt - und trotzdem sind sie keine Brüder im Geiste.

Ron Dennis, besessen von seiner Perfektion und dem Glauben an sich selbst, hat nach langen Jahren der Erfolglosigkeit auch die Führung des Rennstalls wieder an sich gerissen. Eric Boullier und vielleicht auch irgendwann Jost Capito müssen sich dem Willen des Patriarchen unterordnen. Der Selfmade-Unternehmer Dennis hat darin eine ungeheure Energie und Erfahrung. Selbst die Marke Mercedes hatte er fast zum Junior-Partner gemacht, der am besten nur bezahlen sollte. Ein Rezept gegen den schwindenden Erfolg war das nicht. Und so taumelte das anthrazitfarbene Raumschiff aus

dem Londoner Vorort in tiefe Regionen der Königsklasse. Mit Geduld und Honda muss man sich da erst wieder rauspropellern. Doch auch die jüngste Misere ist für Dennis kein Grund, an seinem System zu zweifeln, das ja tatsächlich eines der am längsten und besten funktionierenden im Motorsport ist. Und das er auf den Bau von Straßensportwagen ausgedehnt hat.

Dennis von alter Schule

Allein mit Szenekenntnis und einsamen Entscheidungen entsteht noch keine Perspektive. Doch wer, außer seinen arabischen Geldgebern, sollte Traute und Standing haben, Don Ron zu widersprechen? Egoismus und Traditionalismus sind das Fundament jener Teamchef-Generation, die in den 70ern und 80ern den Grundstein für ihre Erfolge in den 90ern legte, als die Gewinne in der Formel 1 explodierten. Der letzte Gegner aus jener Zeit, der noch dabei ist, wenn auch nicht mehr aktiv im Tagesgeschäft, ist Frank Williams.

Dennis ist nicht nur hart gegen andere, sondern auch gegen sich selbst. Die Narben aus den Kämpfen trägt er mit einem gewissen Stolz, wie er kürzlich verriet: «Als Führungspersönlichkeit muss man manchmal die Kugeln abfangen, die auf die Mitarbeiter zufliegen. Das ist niemals ganz schmerzfrei. Ich würde mir nur wünschen, dass die Welt manchmal ein klein wenig toleranter wäre, wenn man Kanonenkugeln für Dinge abbekommt, auf die man gar keinen direkten Einfluss hat. Aber einer muss ja die Verantwortung übernehmen.»



Wolff 2002 im Porsche 996



Toto Wolff als Rennfahrer



Dreamteam: Toto Wolff mit seinem Weltmeister Lewis Hamilton

Toto Wolff

Herkunft	Österreich
Geboren	12. Januar 1972
Alter	44
Zivilstand	verheiratet mit Susie Stoddart (zwei Kinder aus 1. Ehe)
Siege als Teamchef	46
WM-Titel als Teamchef	2x bei den Fahrern, 2x bei den Konstrukteuren

Karriere: Christian Torger «Toto» Wolff kam 1992 zum Motorsport. Die ersten Schritte absolvierte er in der Formel Ford. 1994 sicherte er sich bei den 24h am Nürburgring einen Klassensieg. Der weitere Weg führte ihn in die FIA-GT-Meisterschaft, wo er 2004 an der Seite von Karl Wendlinger fuhr. 2006 gewann er die 24h von Dubai. Außerdem wurde er Zweiter der Rallye-ÖM. Parallel zu seinen motorsportlichen Aktivitäten gründete Wolff die Beteiligungsgesellschaften Marchifteen (1998) und Marchsixteen Investments (2004). Wolff investierte anfänglich in Internet- und Technologieunternehmen, später auch in größere Firmen, die an der Börse notiert waren, darunter die HWA AG, bei der Wolff als Stellvertreter von Hans Werner Aufrecht, Gründer von AMG, bis 2013 im Aufsichtsrat saß. Zusammen mit Mika Häkkinen hat Wolff eine Sportmanagementfirma, die sich um Fahrer wie Valterri Bottas oder Bruno Spengler kümmert. Ende 2009 erwarb Toto mit seiner Marchsixteen-Beteiligungsgesellschaft Anteile am F1-Team Williams. Im Februar 2011 führte er den Rennstall an die Börse. Knapp zwei Jahre später übernahm Wolff den Posten des Motorsportchefs bei Mercedes. Seit 2013 sind Wolff und sein Geschäftspartner René Berger mit 30 Prozent an Mercedes GP beteiligt.

Im Duell clever gegen smart

Die Leichtigkeit, mit der Christian Torger Wolff, ein Managertyp aus dem dot.com-Zeitalter, seine Aufgabe als Mercedes-Sportchef wahrnimmt, darf einen nicht täuschen: Darunter stecken eine ähnliche Beharrlichkeit, ein starker Ehrgeiz und eine vergleichbare Härte. Nur steht die Eitelkeit nicht im Vordergrund, und den Teamwork-Gedanken pflegt der Wiener auch anders als McLaren.

Mitarbeiter sollen bei ihm keine reinen Befehlsempfänger sein – die kluge Zusammenstellung des Ensembles in Brackley ist einer der Erfolgsgaranten von Mercedes. Dahinter steckt eine mehrgleisige Strategie, und sie wird von einer breiten Führungsebene mitgetragen. Für die Punkte, die Dennis mit seiner enormen Erfahrung leichter meistern kann, steht Niki Lauda an Wolffs Seite. Selbst wenn die beiden rivalisieren sollten, spielen sie doch den Doppelpass – beide sind ja am Team beteiligt.

Der vielseitige Wolff

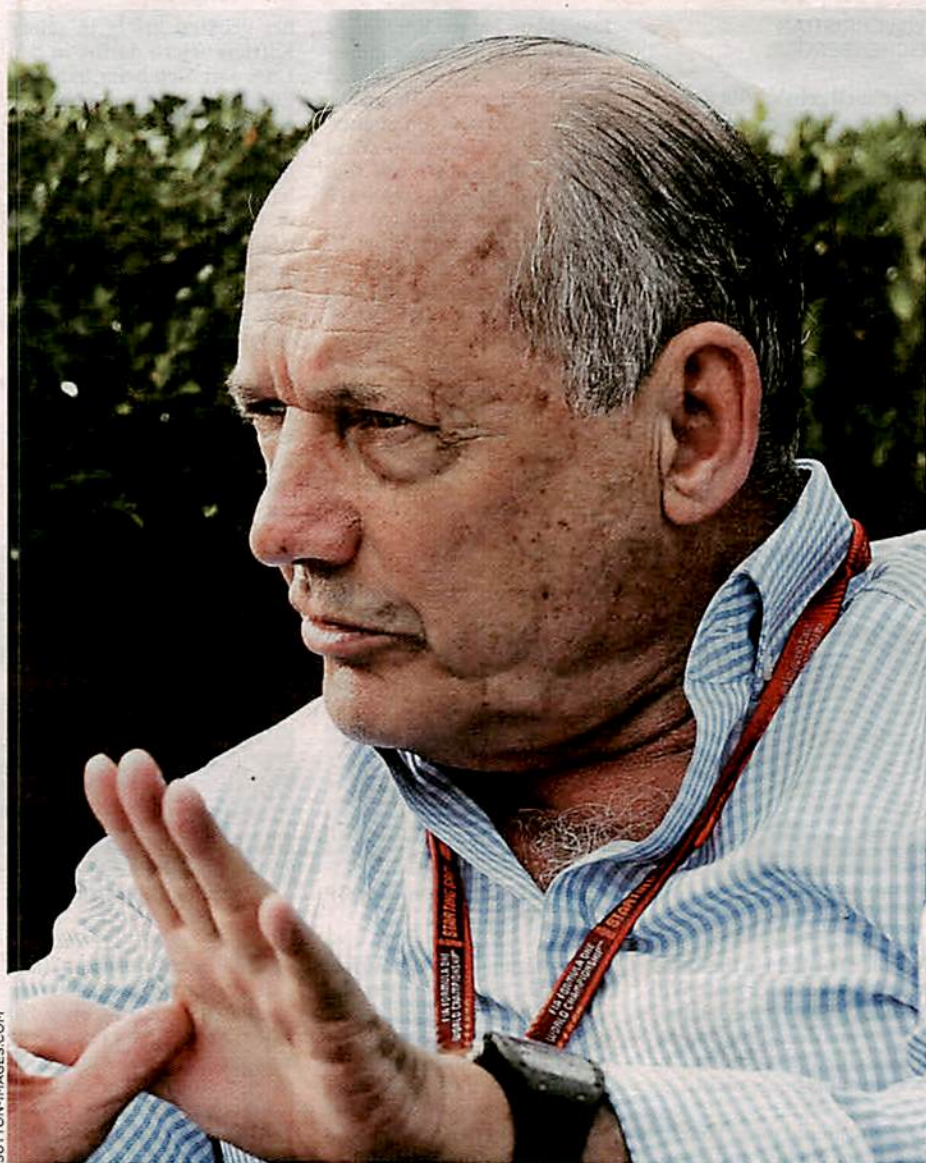
Selbstbewusstsein ist etwas, das bei Ron Dennis wie ein Hybridmotor funktioniert, es erneuert sich permanent, Zweifel von außen lässt er nicht gelten: «Wir hatten eine steile Lernkurve, haben auch viel gelitten. Es war bislang hart. Aber: Wir bei McLaren und bei Honda haben eine Vision. Wir blicken nach vorn, treiben alles mit aller Macht voran.»

Toto Wolff ist als Managertypus nicht so leicht zu fassen. Er wirkt manchmal wie ein abgeklärter New-Economy-Investor (der er ja ursprünglich war), manchmal wie ein Skillehrer

(mit Augenzwinkern), manchmal wie ein Coach (in der Dauerfehde Hamilton-Rosberg), manchmal wie ein Schuljunge mit glänzenden Augen (vor allem bei Siegen), manchmal wie ein Herrenfahrer (der sein Metier beherrscht). Vermutlich ist er ein Mix von allem, und er steht damit stellvertretend für die neue Generation von Teamchefs – bei Red Bull mit Christian Horner und bei Ferrari mit Maurizio Arrivabene verhält es sich nicht anders. Ganz anders als Ron Dennis versteht er sich aber offenbar prächtig mit Bernie Ecclestone, und das ist immer noch eine ganze Menge wert.

Bezeichnend ist eine Episode aus dem ersten Amtsjahr von Toto Wolff als Teamlenker, als es mit Red Bull Ärger um einen vermeintlich illegalen Reifentest gab. Damals gab Sterne-Kommandeur Wolff die Kampf-Formel aus: «Es ist nicht akzeptabel, wenn ein Brausehersteller dauerhaft 100 000 Mercedes-Mitarbeitern vor der Nase herumfährt.» Das war frech, mutig und motivierend. Bei Red Bull schäumten sie entsprechend, gingen wieder auf Schmusekurs – aber Wolffs Ego war da schon beleidigt.

«Anerkennung muss man sich erarbeiten, Mitleid kriegt man umsonst», erwiderte er. «Aber wir brauchen keine Komplimente von Red Bull. Sie sind ein Konkurrent, nicht mehr und nicht weniger.» Sich die Dinge erarbeiten, erkämpfen, erstreiten – das hat er dann doch wieder mit Ron Dennis gemeinsam. ♦



McLaren-Oberboss Ron Dennis: Kühler Analytiker, der im Hintergrund die Fäden in der Hand hält

Ron Dennis	
Herkunft	Großbritannien
Geboren	1. Juni 1947
Alter	69
Zivilstand	geschieden (3 Kinder), Freundin Carol Weatherall
Siege als Teamchef	140
Titel als Teamchef	10 x bei den Fahrern, 7 x bei den Konstrukteuren

Karriere: Ron Dennis begann seine Karriere im Motorsport 1966 bei Cooper. Zwei Jahre später war er Chefmechaniker von Jack Brabham in dessen Team. 1971 gründete er zusammen mit Neil Trundle das Team Rondel Racing, das in der Formel 2 antrat. Als eigenständiger Konstrukteur wollte der Rennstall 1974 in die Formel 1 einsteigen. Doch dann sprang im letzten Moment Sponsor Motul ab, und Dennis verkaufte das Inventar an Graham Hill, der daraus seinen Embassy-Rennstall aufbaute. Dennis setzte weiter auf die Formel 2 und feierte mit dem 1976 gegründeten Rennstall Project Four Racing diverse Erfolge. Der Auftrag von BMW, die BMW M1 für die Procar-Serie einzusetzen, führte dazu, dass Dennis mit Project Four 1981 einen zweiten Anlauf nehmen wollte, in die Formel 1 einzusteigen. Doch statt ein eigenes Team auf die Beine zu stellen, fusionierte er mit McLaren. Als Teamchef war er dort bis 2009 im Amt. Danach übernahm Martin Whitmarsh diesen Posten bis 2013. Dennis behielt als Mitbesitzer des Traditionsrennstalls die Fäden in der Hand. Anfang 2014 kehrte er als CEO «zurück». 1989 war Dennis Mitbegründer von McLaren Automotive, einer Zweigstelle der McLaren Group, die für den Bau der Supersportwagen verantwortlich ist.



Dreamteam: Dennis und Senna waren von 1988 bis 1993 ein Duo



Dennis als Mechaniker (l.) 1968



Ron Dennis mit Lauda 1984

Ex-Rennfahrer

Nach nur einem Jahr schon in

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

So schnell geht's. 2015 waren die hier aufgeführten Fahrer noch Teil der Formel 1. Heute kräht kein Hahn mehr nach ihnen. Mit Ausnahme vielleicht von Alex Rossi, dem Indy-500-Sieger von 2016.

In Spielberg stattete Alexander Rossi dem Formel-1-Zirkus einen Besuch ab. Ganz abgeschlossen hat er mit der Königsklasse nicht. «Ich will nicht von einer offenen Rechnung reden», sagt Rossi. «Aber ich habe nicht wirklich zeigen können, was in mir steckt. Dafür reichen fünf Grands Prix nicht aus.»

Rossi hatte bis vor Kurzem als Ersatzfahrer bei Manor immer noch einen Fuß in der Tür. Und wusste so aus erster Hand, wie es um die Aktien von Stammfahrer Rio Haryanto stand (s. Seite 8). Deshalb war sein Auftritt beim Österreich-GP auch kein reiner Höflichkeitsbesuch: Rossi hatte sich Hoffnungen auf eine Rückkehr gemacht. Doch diese zerschlugen sich. Alex' Vater Pieter Rossi, der die Karriere seines Sohnes managt, war deshalb auch beim GP Ungarn nochmals vor Ort. Doch da war der Deal mit Esteban Ocon als Haryanto-Ersatz bereits weit fortgeschritten. Rossis Zukunft wird deshalb wohl dort liegen, wo er den bis-

her größten Erfolg in seiner Karriere feiern durfte: in den USA. Der Sieg beim Indy 500 Ende Mai kam aus heiterem Himmel. Nicht, dass man seinem Team Andretti Autosport diesen Triumph nicht zugetraut hätte. Aber Rossi war zum ersten Mal am Start. Genau genommen war es erst sein sechstes Rennen in der IndyCar-Serie. Niemand hatte von ihm einen Sieg erwartet, erst recht nicht im Oval.

Gutes Geld in den USA verdienen

Der Sieg beim wohl bekanntesten Autorennen der Welt hat Rossi über Nacht berühmt gemacht. Den Medien-Marathon nach dem Triumph im größten

Nudeltopf der Welt hat Rossi zwar genossen, «aber es war auch anstrengend». Oder anders formuliert, so wie es Rossis Landsmann Eddie Cheever vor Jahren sagte: «Ein Sieg beim Indy 500 wird dein ganzes Leben auf den Kopf stellen.»

Rossi (24) ist clever genug, um zu wissen, dass er auch in seiner Heimat Karriere machen kann. Die Chancen, in den USA gutes Geld zu verdienen, sind für ihn (nach seinem Indy-Sieg) deutlich höher als in der Formel 1, wo er fürs Fahren Geld mitbringen muss.

So wie im Vorjahr, als er in Singapur zu seinem GP-Debüt bei Manor kam. Viel haben ihn die fünf Grands Prix nicht ge-

kostet, man schätzt etwa 1 bis 1,5 Millionen Dollar, denn Manor hinkte 2015 chancenlos hinterher. Die Entwicklung am Auto wurde schon Monate vor Rossis Debüt gänzlich eingestellt. Und Mercedes war auch noch nicht an Bord. Der Preis kann deshalb nicht so hoch gewesen sein. Der zwölfte Platz beim Heim-GP ist daher hoch einzustufen.

In der IndyCar-Serie liegt Rossi vier Rennen vor Schluss auf dem elften Zwischenrang – eine Position vor Auftaktsieger Juan-Pablo Montoya. Ein Top-10-Ergebnis ist das proklamierte Ziel. Den Titel des Besten Rookies hat er schon fast in der Tasche. Den kann ihm nur noch Conor Daly streitig machen. ♦



Nur noch Gast bei der Formel 1: Alex Rossi beim Österreich-GP



Mit einem Schlag berühmt: Rossi am Tag nach seinem Sieg bei den 500 Meilen von Indianapolis

Von der Formel 1 in die Langstrecken-WM: Der Brite Will Stevens ist nach einem Jahr Manor aus der Königsklasse ausgeschieden. Vermisst wurde er bis heute nicht.

Manche Rennfahrer kommen aus dem Nichts und fahren plötzlich Formel 1. Dann verschwinden sie wieder. Und niemand trauert ihnen nach. Will Stevens gehört zu dieser Kategorie. Er fuhr im Vorjahr für Manor, war das ganze Jahr gesetzt. Doch als es darum ging, 2016 ein zweites Jahr anzuknüpfen und das Gelernte aus dem Vorjahr umzusetzen, fiel Stevens durch den Rost.

Seine Leistungen in der Formel 1 2015 sind nicht besonders abgefallen. Stevens war der gewöhnliche Durchschnitt, der, ähnlich wie heute sein Nachfolger Rio Haryanto, aus einer der Nachwuchsserien mit viel Geld in der Tasche aufsteigt, dieses aufbraucht und dann wieder in der Versenkung verschwindet.

Gegen Teamkollege Alexander Rossi zog Stevens in den fünf direkten Vergleichen den Kürzeren. Und das, obwohl er schon seit Beginn des Jahres mit Team, Auto und den Pirelli-Reifen vertraut war.

In einem Interview mit MSA vor einem Jahr sagte Stevens:

«Einmal beim britischen Grand Prix am Start zu stehen, ist ein Traum von mir.» Es blieb bei einem einmaligen Ereignis vor heimischem Publikum. Doch nichtsdestotrotz: Stevens hatte teamintern die beiden damaligen Bosse John Booth und Graeme Lowdon beeindruckt. Und sich doch noch eine Zukunft bei Manor gesichert. Zwar «nur» in der WEC, «aber Will hat uns mit soliden Leistungen überzeugt», so der ehemalige Formel-1-Sportchef Lowdon.

Fl nur, wenn konkurrenzfähig

In Le Mans beim 24h-Rennen fuhr Stevens 2016 mit seinen Teamkollegen René Rast und

Roman Rusinov in der LMP2 sogar aufs Podest. Der Oreca-Nissan wurde dabei nur knapp vom Alpine A460 von Lapierre/Menezes/Richelmi geschlagen. Für Stevens war dieser Erfolg einer der größten seiner Karriere, denn vor seinem Intermezzo in der Formel 1 kannten ihn nur Hardcore-Fans. Drei Jahre verbrachte er in der Renault 3.5. Zwei Siege reichten, um beim Saisonfinale 2014 für Caterham F1 zu fahren. 2015 folgte dann der Wechsel zu Manor.

Neben seinem Engagement in der LMP2 ist der klein gewachsene Engländer auch noch in der Blancpain-Serie am Start. Auch hier teilt er sich das Cock-

pit mit René Rast. Am Nürburgring belegte das Duo zuletzt den zweiten Platz. In der Meisterschaft liegt die britisch-deutsche Allianz, die für das belgische WRT-Team antritt, auf dem achten Zwischenrang.

Als Haryantos Sitz bei Manor zu wackeln begann, war Stevens' Name auch im Gespräch, wenn auch nur kurz. Doch an eine Rückkehr ist im Moment nicht zu denken: «Wenn ich die Chance habe, für ein konkurrenzfähiges Team zu fahren, dann würde ich sie annehmen – logisch. Aber so fahre ich lieber WEC und Blancpain. Diese Serien sind durchaus mit der Formel 1 vergleichbar.» ♦



Will Stevens: 2015 noch Vollzeitpilot bei Manor in der Formel 1



2016 im LMP2: Stevens belegte mit René Rast und Roman Rusinov Platz 2 bei den 24h von Le Mans

Iergessenheit geraten

Kein Fahrer war in den letzten Jahren so umstritten wie Pastor Maldonado. Zuletzt sorgte er bei Lotus für viel Schrott. Noch glaubt er an ein Comeback in der Formel 1.

In Abu Dhabi 2015 fuhr Maldonado seinen letzten Formel-1-Grand-Prix. Fast gleichzeitig stellte die Webpage «Has MaldonadoCrashedToday.com» ihren Dienst ein. Inzwischen wurde umgestellt. Jetzt wird man weitergeleitet auf: «Has McLarenHondaWonYet.com»... Maldonados FI-Karriere ist ein großes Mysterium. 2012, in seinem zweiten Jahr, gewann der unerschütterliche Venezolaner in Barcelona souverän.

Danach kam er nie mehr in die Nähe des Podests. Doch der 95-fache GP-Teilnehmer hielt sich über Wasser. Oder besser gesagt: Die Petrol-Dollars aus seiner Heimat sicherten ihm seinen Sitz. Bis 2015. Als Renault das Team Lotus übernahm, trennte man sich von Altlasten. Der Crash-Pilot war eine davon. Maldonado hatte Jahre am Tropf der Regierung gehangen. Als Präsident und Maldonado-Verhörer Hugo Chávez sein Amt 2013 niederlegen musste, flossen die Millionen nicht mehr so zielgerichtet wie zuvor. Dennoch hatte der Südamerikaner seinen Platz in der Formel 1 sicher – bis eben Renault kam und ausmistete.

Eine Zeit lang war es danach still geworden um Pastor. Beim Großen Preis von Monte Carlo tauchte er erstmals wieder an der Rennstrecke auf. Natürlich mit dem berühmten Satz auf den Lippen: «Ich bin zuversichtlich, dass ich für 2017 ein Cockpit finden werde.» Trotz seiner Erfahrung steht Maldonados Name aber bei keinem Formel-1-Teamchef im Notizblock. Zu viel Schrott hat der 31-Jährige aus Maracay produziert. Und zu oft war er danach uneinsichtig. **Auch kein Platz in den USA** Es erstaunt deshalb nicht, dass Maldonado im Juli auch der IndyCar-Serie einen Besuch

abstattete. In der Hoffnung, dass die dort noch mehr auf Geld angewiesenen Teams zugreifen würden. Doch bisher ist auch da nichts passiert. Selbst Kevin Kalkhoven von KV Racing, der anfangs Interesse zeigte, hat zurzeit keinen Bedarf am Ex-Formel-1-Piloten. Noch hat Maldonado also viel Zeit für seine Familie. «Ich schaue mir die Serie aber genau an», sagt Pastor. «Sie ist gegenüber den vergangenen Jahren gewachsen. Und bietet ihren Reiz.» Danach folgt allerdings der Standardsatz: «Im Moment kann ich aber noch nichts Konkretes verraten.» Obwohl nicht mehr aktiv, ist Maldonado noch immer beim

selben Management unter Vertrag wie zu Formel-1-Zeiten – sprich bei Allroad, dem Driver-Coaching-Unternehmen von Nicolas Todt, dem Sohn von FIA-Präsident Jean Todt, unter dessen Fittichen auch Noch-Williams-Pilot Felipe Massa, James Calado, Charles Leclerc und WTCC-Champion José María López stehen. Ganz arbeitslos ist Maldonado seit seinem Formel-1-Aus allerdings nicht. Der GP2-Meister von 2010 hatte schon immer ein Flair für flotte Straßenautos. Daraus hat er nun ein Geschäft gemacht. Maldonado gibt Tipps für potenzielle Interessenten schneller Sportwagen. Wenn das nur gut geht... ♦



Jetzt zählt nur die Familie: Maldonado bei seinem letzten GP 2015



So ist er in Erinnerung geblieben: Pastor Maldonado bei einem seiner zahlreichen Unfälle

Wie Will Stevens hat auch Roberto Merhi in die WEC gewechselt. Und wie sein Ex-Teamkollege fährt auch er für Manor. Die F1 hat er aber noch nicht abgeschlossen.

Wenn Roberto Merhi sieht, gegen wen Manor 2016 in der Formel 1 auf Augenhöhe kämpfen kann, dann kommt bei ihm schon etwas Wehmut auf. Denn als er im Vorjahr für die Briten fuhr, war er chancenlos. «Ich hatte nur ein Ziel: Schneller sein als mein Teamkollege. Gegen den Rest des Feldes war kein Kraut gewachsen», sagt Merhi. «Wenn ich sehe, was heute möglich ist, könnte man sagen,

ich bin ein Jahr zu früh in die Formel 1 gekommen.» Doch Merhi weint einer verpassten Möglichkeit nicht nach: «Wenn sich eine Chance bietet, musst du zupacken. Da darfst du nicht lange überlegen.» Wie Stevens arbeitete sich auch der Spanier über die World Series hoch (zu Caterham in die F1). Allerdings hatte er sich im Gegensatz zum Briten schon als DTM-Fahrer einen Namen gemacht. Dort fuhr er nämlich zwei Jahre für Mercedes – 2012 und 2013. Außerdem war Merhi 2011 F3-Euroserie-Champion. Sein Leistungsausweis war also von einem anderen Kaliber als der von

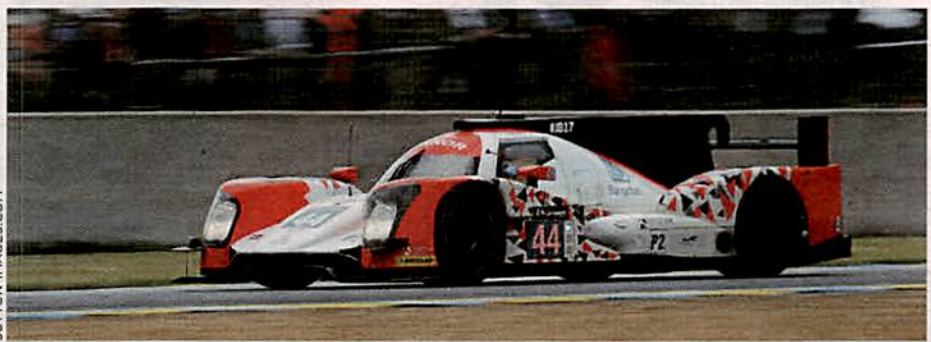
Stevens. Trotzdem konnte sich Merhi in der Formel 1 nicht behaupten. Im Quali-Duell gegen den Briten ging der 25-Jährige überraschend mit 3:9 unter. Damit hätte vor der Saison niemand gerechnet. Sein bestes Ergebnis war ein zwölfter Platz beim Großen Preis von Silverstone. **Das Ziel ist Profi-Rennfahrer** Wie Stevens ist auch Merhi dem Ruf der immer populärer werdenden Langstrecken-WM gefolgt. Und wie Stevens fährt auch er einen von Manor eingesetzten Oreca-Nissan. Beim 6h-Rennen in Spa stand der Mann aus Castellón als Dritter auf dem LMP2-Podium. In Le Mans

schied sein Team aus, nachdem Merhi Führungsrunden in seiner Klasse gesammelt hatte. Den Kontakt zur Formel 1 hat er nicht abreißen lassen. So etwas wie eine offene Rechnung kennt er jedoch nicht. «Natürlich hätte ich in der Formel 1 besser abschneiden wollen», sagt Merhi, «aber unsere Mittel waren 2015 extrem beschränkt. Wenn sich eine Gelegenheit bietet, bin ich bereit. Aber es gibt halt nur 22 Cockpits. Und die meisten davon sind eh auf längere Zeit hinaus vergeben.» Nach Tourenwagen und Formelsport ist Sportwagen bereits die dritte Disziplin in Merhis Karriere. Wobei das Herz ein-

deutig am Formelsport hängt. Doch Merhi warnt: «Irgendwann muss es dein Ziel sein, Profi zu sein. Und ich habe immer gesagt: Ich will für ein Team fahren, bei dem ich mir nicht ständig Sorgen machen muss, ob ich beim nächsten Rennen noch dabei bin.» Merhi hat wie Will Stevens und Alex Rossi sein großes Ziel erreicht. Die Frage ist: Zu welchem Preis? Sie alle hatten eine Hand am großen Topf der Königsklasse. Mehr aber nicht. Und laufend kommen neue Talente hoch. Wer seine Chance nicht nutzt, purzelt vom Karussell. Glücklicherweise landet er dann auf den Füßen. ♦



Da waren es noch drei Spanier: Merhi mit Alonso und Sainz 2015



Komplettes Programm mit Manor in der WEC: Merhi fährt seit diesem Jahr wieder ein Auto mit Dach

Manor

Ocon für Haryanto

Von TOBIAS GRÜNER

Was MSa bereits aus Hockenheim angekündigt, ist nun eingetroffen: Rio Haryanto muss sein Cockpit bei Manor für Mercedes-Junior Esteban Ocon (19) räumen, bleibt aber Ersatzfahrer.

Für Rio Haryanto dürfte die Formel-1-Karriere schon nach zwölf Rennen beendet sein. Der erste indonesische GP-Fahrer wurde am Mittwoch offiziell von seinem Arbeitgeber aufs Abstellgleis gestellt.

Nach Angaben des Rennstalls aus Banbury konnte Haryanto seine vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllen. In einfachen Worten heißt das übersetzt: Dem Paydriver ging die Kohle aus. Um den Image-Schaden für den Fahrer in Grenzen zu halten, bekam er von Manor immerhin das Angebot, in den verbleibenden neun Rennen der Saison als Ersatzpilot an Bord zu bleiben. «Rio ist seit der Vertragsunterzeichnung im Januar ein hoch geschätztes Mitglied unseres Teams. Vor einiger Zeit hat sein Management jedoch angedeutet, dass sie Probleme erwarten, die vertraglichen Verpflichtungen über den Grand Prix von Ungarn hinaus zu erfüllen», erklärt Teamchef Dave Ryan die Situation.

Und weiter: «Rios Team hat unermüdlich daran gearbeitet, die Situation mithilfe seiner indonesischen Förderer zu lösen. Und auch wir haben die Bemühungen soweit wie möglich unterstützt. Das beinhaltet auch die Starterlaubnis für den GP

Deutschland. Leider sind wir nun an einem Punkt angekommen, wo die beste Lösung im Interesse des Teams darin besteht, neue Optionen für den Rest der Saison auszuloten.»

Neue Messlatte für Wehrlein

Wie Manor ebenfalls offiziell bestätigt hat, wird Esteban Ocon ab dem GP von Belgien im zweiten Cockpit neben Pascal Wehrlein sitzen. Der Franzose hatte bereits im Juli erfolgreich Tests für Mercedes in Silverstone bestritten und darf nun den Rest der Saison Rennerfahrung sammeln.

Bei der Beförderung Ocons hatten sowohl Renault als auch Mercedes ihre Finger im Spiel. Der 19-Jährige gehört wie Wehrlein zum Mercedes-Nachwuchskader. Er war seit dieser Saison allerdings als Ersatzpilot des Renault-Werksteams an die Franzosen ausgeliehen. Mercedes-Teamchef Toto Wolff zeigte sich zufrieden, dass künftig ein weiterer Sternfahrer in der Formel 1 unterwegs ist. «Wir sind sehr glücklich darüber, dass sich die Möglichkeit für Esteban eröffnet hat», sagt Wolff. «Die gute Zusammenarbeit zwischen Mercedes und Renault hat dafür gesorgt, dass am Ende alles gepasst hat. Wir haben dieses Jahr schon gesehen, dass Manor unter den richtigen Umständen ein Punktekandidat ist. Es ist ein professionelles, kleines Team, das einen klaren Aufwärtstrend zeigt und bei dem ein Fahrer noch einen Unterschied machen kann. Esteban hat beim Silverstone-Test für Mercedes tolle Arbeit abgeliefert. Wir

freuen uns schon darauf, dabei zuzusehen, wie er die ersten Schritte im Renncockpit macht.»

Während Renault herausfinden will, ob Ocon als Stammfahrer für das Werksteam in der kommenden Saison infrage kommt, erhofft sich Mercedes mit der Unterstützung Ocons neue Erkenntnisse zum Speed von Pascal Wehrlein. Haryanto konnte den Deutschen zwar ab und zu ärgern, war aber nie eine echte Messlatte.

Mit dem ehemaligen GP3-Champion Ocon kann sich Wehrlein auf mehr Gegenwehr einstellen. «Ich bin begeistert, dass ich schon am Ende des Monats mein GP-Debüt mit Manor feiern werden. Und dann auch noch in Spa», kommentierte Ocon seine Beförderung. «Dank der Erfahrung, die ich dieses Jahr als Ersatzfahrer gesammelt habe, bin ich bereit für den Aufstieg. Ich habe die Manor-Fabrik bereits besucht, die Sitzanpassung hinter mir und schon einige aus dem Team getroffen. Wir sind also bereit, nach der Sommerpause Gas zu geben. Ich kann es kaum erwarten, bis es endlich losgeht.»

Rosenqvist wird DTM-Ersatz

Obwohl sich die verbleibenden vier DTM-Rennen nicht mit den Formel-1-Terminen überschneiden, gibt Ocon seinen Platz in der deutschen Tourenwagen-Serie auf. Wie Mercedes bereits offiziell mitgeteilt hat, wird der Schwede Felix Rosenqvist das C63-DMT-Cockpit übernehmen und bereits am 20. August in Moskau sein Renndebüt feiern. ♦

Zuverlässigkeit

Renault ist das Schlusslicht

Das schnellste Auto ist auch das zuverlässigste. Mercedes hat im Rennen noch keinen Defekt zu beklagen. Trotzdem liegen die Silberpfeile bei der Zahl der zurückgelegten Runden nicht vorn.

Die Halbzeit in der F1-Saison 2016 ist knapp vorbei. Vor der Sommerpause werden die ersten Zwischenbilanzen gezogen. Ein Blick auf die Tabelle der Runden und Defekte zeigt, dass das schnellste Auto auch das zuverlässigste ist. Mercedes hatte im Rennen noch keinen Defekt zu beklagen. Alle Technikpannen passierten im Training.

Trotzdem liegt Mercedes nicht auf P1 der zurückgelegten Runden. Die Schwachstelle saß im Cockpit. Ohne die Kollision in der ersten Runde des GP Spanien hätte Mercedes die Maximaldistanz von 1354 Runden zurückgelegt. So fehlen exakt die 132 Runden von Barcelona. Das bedeutet nur Platz 4 hinter Williams, Red Bull und Force India.

Williams liegt mit 1278 Runden in Führung, schwächelte aber zuletzt. Felipe Massa kam in Montreal, Spielberg und Hockenheim nicht ins Ziel. Dafür wird Force India immer stärker. Das Team aus Silverstone rangiert mit 1246 Runden schon auf P3. Hier schmerzt Hülkenbergs Startkollision mit Gutiérrez in Russland.

Unfälle haben auch Ferrari nach hinten geworfen. Der

WM-Dritte liegt mit 1119 Runden nur an vorletzter Stelle. Sebastian Vettel fuhr nach der Kollision mit Daniil Kvyat in Russland keine Runde. In Österreich warf den Deutschen ein Reifenplatzer in der 27. Runde aus dem Rennen. Dazu kommt der Motorschaden in der Formationsrunde von Bahrain. Kimi Räikkönen verzeichnete in Melbourne (Turbolader) und Monaco (Unfall) frühe Ausfälle.

Schlechter ist nur Renault. Das wiederbelebte Werksteam ist mit 1092 Runden, vier Defekten und zwei Unfällen das Schlusslicht. Vorgänger Lotus war 2015 auch nicht besser.

McLaren-Honda hat sich deutlich gesteigert. Mit 1149 Runden liegt der stolze Rennstall aus Woking im Mittelfeld. Allerdings ist die Ausfallquote mit sechs Defekten immer noch relativ hoch. In der Saison 2013 waren es 13. Die technischen Probleme betreffen nicht nur den Motor. McLaren fiel zweimal wegen des Getriebes und je einmal mit Problemen an den Bremsen, der Batterie, dem Motor und der Elektronik aus. ♦ MS



Williams: Nr. 1 mit 1278 Runden



Sagt tschüss: Rio Haryanto



Testete auch für Renault: Ocon



Esteban Ocon: Der neue Manor-Teamkollege für Pascal Wehrlein

KOMPAKT

»»» **Toro Rosso** Helmut Marko hat Gerüchte, wonach Toro Rosso seinen Technikchef James Key an die Konkurrenz verlieren könnte, aus dem Weg geräumt. Key habe bis 2018 einen Vertrag mit dem Team aus Faenza, so der Red-Bull-Talentscout. Spekulationen über einen Weggang von Key kamen im Zusammenhang mit Ferrari auf. Die Scuderia sucht nach der Trennung von James Allison einen neuen technischen Direktor.

»»» **Pirelli** Motorsportchef Paul Hembery will 2017 Reifen-Tests in wärmeren Gefilden abhalten. Dem Briten schweben Testtage in Bahrain vor. «Das wäre ideal», sagt Hembery.

»»» «Dort haben wir schon bei den letzten Tests sehr verlässliche Daten sammeln können.»

»»» **Halo** Felipe Massa hat sich in die Diskussion um den Cockpitschutz eingemischt. Der Brasilianer, der 2009 in Ungarn von einer Feder am Kopf getroffen wurde, wünscht sich, dass die FIA den Halo unter dem Aspekt der Sicherheit schon für 2017 ins Reglement aufnimmt. Die Teams haben gemeinsam mit FIA-Präsident Jean Todt und Bernie Ecclestone beschlossen, dass der Heiligenschein frühestens 2018 kommt, und man in Spa und Monza weitere Tests absolviert. Red-Bull-Testfahrer Pierre Gasly verriet MSa, er habe bei seinem Halo-Test in Silverstone Platzangst gehabt. ♦ CE

IndyCar

Schatten über Testfahrten

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die als Reifentest in Indianapolis angesetzten Probefahrten wurden vom Tod des Indy-500-Starters Bryan Clauson überschattet.

Es hätte ein ganz normaler Test werden sollen. Doch die Nachricht von Bryan Clausons Tod bei einem Midget-Rennen (s. rechts) machte aus einem Reifentest in Indianapolis eine für alle Beteiligten schwierige Angelegenheit. Andretti-Pilot Ryan Hunter-Reay drückte es richtig aus: «An solche Nachrichten kann man sich nicht gewöhnen. Es ist einfach schrecklich, was passiert ist. Ich für mich bin froh, dass ich im Rennwagen sitze. Das ist der beste Ort, um das zu verarbeiten.»

Hunter-Reay sowie Oval-Spezialist und Teameigner Ed Carpenter waren die Ersten, die nach der schlimmen Botschaft aus dem Krankenhaus in Nebraska Meilen im IMS abspulten. Beide waren mit Firestone-Prototypen für das Indy 500 2017 ausgerüstet. «Ich staune», sagte Hunter-Reay. «Die Reifen, die wir dieses Jahr hatten, waren schon gut. Aber Firestone legt jedes Mal nochmals nach.»

Drei Penske-Piloten vorn

Im Kampf um die IndyCar-Krone spielt der Meister von 2012 keine Rolle. Hunter-Reay liegt



484 PUNKTE
Simon Pagenaud



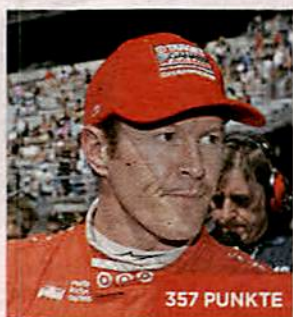
426 PUNKTE
Will Power



373 PUNKTE
Hélio Castroneves



364 PUNKTE
Josef Newgarden



357 PUNKTE
Scott Dixon



357 PUNKTE
Tony Kanaan

vier Rennen vor Saisonende auf dem 13. Rang. Den Titel werden andere unter sich ausmachen. Allen voran Simon Pagenaud. In seinem ersten Penske-Jahr 2015 nur Elfter, ist der Franzose in diesem Jahr auf jeder Strecke ein Sieggandidat. Viermal stand er schon ganz oben, zuletzt beim «Honda 200».

Pagenauds Verfolger stammen aus demselben Stall: Womit schon jetzt klar sein dürfte,

dass Penske den 14. Fahrertitel einheimen wird. Will Power liegt 58 Punkte zurück, Hélio Castroneves III – das klingt nach unheimlich viel. Man darf aber nicht vergessen, dass beim Finale wieder die doppelte Punktzahl vergeben wird.

Die weiteren Verfolger liegen alle auf Castroneves' Höhe: Josef Newgarden als Vierter fehlen 120 Zähler auf Pagenaud. Die punktgleichen Scott Dixon

und Tony Kanaan haben einen Rückstand von je 127 Punkten.

Von den Strecken her ist keiner der Fahrer im Vorteil. Dem Trioval in Pocono (21. August) folgt der zweite Teil des Texas-Rennens (27. August) auf dem 1,5-Meilen-Oval sowie die beiden Klassiker auf den Naturrennstrecken in Watkins Glen (4. September) und Sonoma (18. September). Noch ist Pagenaud also nicht am Ziel. ♦

Bryan Clauson Indy-Pilot verunglückt

Der Kalifornier Bryan Clauson (27) ist bei einem Midget-Rennen ums Leben gekommen.

Bryan Clauson bestritt dreimal das Indy 500 (bestes Ergebnis: P23 2016 mit Dale Coyne). Zu mehr reichte es nicht. Seine Liebe galt den Midget-Rennern, auf denen er 2004 seine Karriere begann. Dort zählte der Mann aus Carmichael/Kalifornien zu den Besten. Am Sonntag vor einer Woche startete er in Lincoln/Nebraska. Von SP9 hatte er schon nach wenigen Runden die Führung inne, als er mit einem zu überrundenden Fahrzeug kollidierte, in die Streckenbegrenzung geschleudert und von einem weiteren Fahrzeug torpediert wurde. Die Rettungskräfte brauchten 30 Minuten, um ihn aus seinem havarierten Fahrzeug zu bergen. Am Montag erlag er seinen Verletzungen. ♦ CE



Bryan Clauson (1989-2016)

Formel-3-Masters Zandvoort

Ohne Prema, dafür mit Kumho

Stellen Sie sich vor, die Formel 1 veranstaltet ein Einladungsrennen und rollt bei dieser Veranstaltung nicht auf den üblichen Pirelli-Reifen, sondern auf Pneus von Michelin oder Dunlop.

So oder so ähnlich stellt sich die Situation in der Formel 3 dar: Die Formel-3-Europameisterschaft hat Hankook als Reifenpartner. Und beim traditionsreichen Formel-3-Masters vertrauen die Nachwuchspiloten auf Kumho-Gummis. Was etwas seltsam anmutet, sieht Motopark-Teamchef Timo Rumpfkeil keinesfalls als Nachteil. «Die Fahrer müssen in ihrem Entwicklungsprozess auch lernen, mit anderen Randbedingungen zurechtzukommen. Sie sammeln neue Erfahrungen, die ihnen beispielsweise beim F3-Rennen

Ende des Jahres in Macau zugutekommen können.» Folglich tritt die Mannschaft aus Oschersleben, die vor Kurzem mit Rookie Joël Eriksson ihren ersten Saisonsieg feiern durfte, am Wochenende auch mit dem gesamten Quartett aus der F3-EM in Zandvoort an.

Doch nicht alle Teams und Fahrer teilen die Ansichten von Rumpfkeil. Das Prema Power-team zum Beispiel bleibt komplett zu Hause. Somit fehlen auch Lance Stroll und Maxi Günther, die Frontrunner der F3-EM. Prema war auch in den vergangenen Jahren nicht beim

Masters. Der Fokus liegt zumindest während der Saison klar auf der EM. «Wir wollen perfekt vorbereitet in die letzten Saisonrennen gehen», erklärt Maxi Günther den Verzicht auf die Reise nach Zandvoort.

Insgesamt stellen sich 16 Nachwuchspiloten dem Wettbewerb. Neben Teams aus der F3-EM kommen noch die britischen Mannschaften Fortec und Double R mit drei Fahrzeugen hinzu. Auf Fahrerseite fällt Rückkehrer Alexander Albon ins Auge, der im vergangenen Jahr eine gute Rookie-Saison in der EM ablieferte, dieses Jahr aber in die GP3 wechselte. Er hat sich für diesen einen Auftritt der Truppe von Hitech angeschlossen. Einziger deutscher Starter an der niederländischen Nordseeküste ist Mücke-Pilot David Beckmann. ♦ AL



Kumho statt Hankook: Beim Masters fährt die F3 auf anderen Reifen

KOMPAKT

»»» **IndyCar** Der in der letzten MSA angekündigte Test von Dean Stoneman bei Andretti Racing kam schneller als gedacht: Als einer der insgesamt 20 Piloten fuhr der Brite vergangene Woche bei Testfahrten in Watkins Glen und pilotierte dort das Einsatzfahrzeug von Ryan Hunter-Reay.

»»» **IndyCar** Noch vor dem Rennen in Pocono dieses Wochenende wurde bekanntgegeben, dass man auch 2017 und 2018 auf dem «Tricky Triangle» fahren wird. Nach längerer Pause gastiert die IndyCar seit 2013 wieder in Long Pond.

»»» **Formula Student** Opel hat sein Engagement ausgebaut und unterstützt ab sofort die Unis Stuttgart, Karlsruhe und Ravensburg. ♦ MBR/CE

Langstrecken-WM

Die Suche nach Grip

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ANDREAS HAUPT

Während sich die Langstrecken-WM (WEC) in der Sommerpause befindet, steht immer noch die Frage im Raum: Warum waren die Toyota am Nürburgring nicht auf Augenhöhe mit den Gegnern?

Fakt ist, dass alle drei Hersteller in der Eifel ihr jeweils drittes und damit letztes Aerodynamikpaket der Saison an den Start brachten. Bei den Werkmannschaften von Audi und Porsche konnten mit den jeweils auf höchsten Abtrieb getrimmten Paketen auch große Fortschritte erzielt werden. «Es hilft uns vor allem dabei, dass wir die Reifen besser im Arbeitsfenster halten», sagte Audi-Werksfahrer Marcel Fässler. Dass die Michelin-Pneus bei den 24h von Le Mans nur in einem sehr schmalen Fenster funktionierten, ließ die Audianer auch nur in diesen Phasen konkurrenzfähigen Speed zeigen. Dieses Manko ist nun beseitigt.

Auch bei den Le-Mans-Siegern von Porsche funktionierte das Aero-Update, was sich schon bei vorherigen Testfahrten abzeichnete. «Eigentlich wollten wir es erst nach Mexiko



Das Bild am Nürburgring: Die Toyota führen den Werksteams von Audi und Porsche hinterher

bringen. Aber weil es so gut funktioniert hat, haben wir es vorgezogen», berichtet Porsche LMP1-Chef Fritz Enzinger von den großen Fortschritten, die die Aerodynamik-Abteilung in Weissach erzielen konnte.

Auch Probleme mit den Reifen

«Die Nase ist anders als in Le Mans. Und einige Sachen unter dem Bodywork, um die Durchströmung zu optimieren. Ein großer Schritt in Bezug auf den Abtrieb. Aber auch bei der

Empfindlichkeit», ergänzt Porsche-LMP1-Teamchef und Technikdirektor Andreas Seidl. Will sagen: Der Abtrieb liegt konstanter an und macht das Auto damit fahrbarer.

Davon kann bei Toyota keine Rede sein. Zu keinem Zeitpunkt des Rennens am Nürburgring schien der Speed zu passen. Technikchef Pascal Vasselon mit einem Erklärungsversuch: «Wir haben immer noch nicht ausreichend Anpressdruck für eine solche Streckencharaktere-

istik. Und wir kämpfen mit dem richtigen Temperaturfenster für die Reifen.» Das klingt nach ganz ähnlichen Problemen wie die von Audi in Le Mans. Auch im Fall Toyota scheint es aber ein strecken-spezifisches Problem zu sein.

Der Toyota TS 050 Hybrid, der speziell für die Highspeed-Strecke an der Sarthe konzipiert wurde, trat am Nürburgring mit einer von Toyota selbst als «Ultra High Downforce»-Paket bezeichneten Konfiguration an.



Porsche-LMP1-Chef Enzinger



Audi: Aero-Update funktioniert

Diese entspricht ungefähr den High-Downforce-Varianten der Konkurrenz, die vor Le Mans zum Einsatz kamen – unterm Strich also zu wenig für den kurvigen Nürburgring.

Diesen Malus muss man nun auch in die restliche Saison mitnehmen. Wobei dieser – eben je nach Strecke – sogar ein Bonus werden könnte. Für das Heimrennen in Fuji wird man bei den Japanern vermutlich sogar auf das High-Downforce-Paket zurückrüsten. ♦

GT-Sport

Ratels GT-Welt wird größer



Stéphane Ratel: Der GT-Visionär hat die nächsten Projekte im Blick



Wachsender Sektor: Die GT4-Kategorie bekommt neue Serien

Bereits im Rahmen des 24h-Rennens in Spa-Francorchamps hat SRO-Promotor Stéphane Ratel ein neues Championat in Asien vorgestellt. Auch die Intercontinental GT Challenge soll ausgeweitet werden.

Als Vorbild gilt die Asian Le Mans Series bei den Prototypen. Nun soll es auch für GT-Sportwagen eine Asien-Serie (Blancpain GT Series Asia) mit sechs Veranstaltungen in China, Japan, Malaysia und Thailand geben. Die Termine will Ratel zu einem späteren Zeitpunkt bekannt geben.

Bei der europäischen Blancpain GT Series (BGTS) 2017 bleibt es bei zehn Events (fünf Sprint- und fünf Langstreckenrennen). Allerdings wird es zum Leidwesen der deutschen GT3-Fans kein Endurance-, sondern lediglich ein Sprint-

rennen auf dem Nürburgring geben. Der Endurance-Lauf, der in diesem Jahr noch als Saisonfinale in der Eifel abgehalten wird, wechselt nach Barcelona.

Der Endurance-Kalender für das Jahr 2017 bleibt ansonsten unverändert. Los geht es mit dem Rennen in Monza (24. April), danach stehen Silverstone (14. Mai), Le Castellet (25. Juni), die 24h von Spa (29./30. Juli) sowie das neue Finale in Barcelona (1. Oktober) an.

Revival für 9h von Kyalami?

Was Ratel schon für dieses Jahr in Austin (Texas) geplant hatte, soll nun 2017 endgültig umgesetzt werden: Ein viertes Rennen der Intercontinental GT Challenge (IGTC). Für das mögliche Rennen in den USA hat sich der geschäftstüchtige Manager einen Coup einfallen lassen, nämlich ein 8h-Rennen auf der spektakulären Berg- und

Talbahn im kalifornischen Monterey – auf dem Mazda Raceway Laguna Seca. Die drei weiteren Events, die auch dieses Jahr zur IGTC zählen, sind die beiden 12h-Rennen in Bathurst/Australien und Sepang/Malaysia sowie die 24h von Spa.

Für 2018 plant Ratel mit Afrika sogar, den fünften Kontinent in den Kalender aufzunehmen. Dem Vernehmen nach wird Kyalami als Austragungsort von SRO favorisiert. Das 9h-Sportwagenrennen auf dem südafrikanischen Kurs zählt zu den traditionsreichsten weltweit und war sogar schon Teil der Sportwagen-WM.

Auch auf dem wachsenden GT4-Sektor gibt es Neuigkeiten. 2017 wird sich die European Series in einen Northern und einen Southern Cup aufspalten. Ab 2018 könnte ein «Alpine Cup» die dritte Europa-GT4-Serie werden. ♦ AW/MBR

BMW MOTORSPORT.

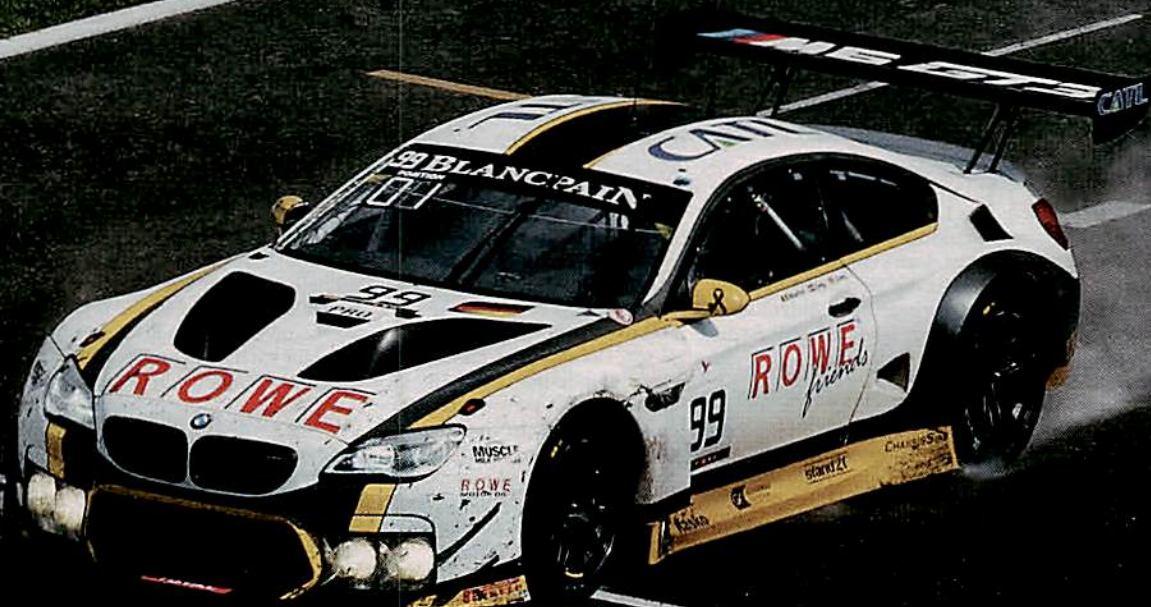
powered by 

BMW Motorsport

www.bmw-motorsport.com



Freude am Fahren



SIEG AUF GANZER ZIELLINIE.

DER NEUE BMW M6 GT3 GEWINNT DAS 24H-RENNEN IN SPA UND UNSERE KUNDENSORT-TEAMS KÖNNEN ES KAUM ERWARTEN, DIE NÄCHSTEN SIEGE EINZUFAHREN.

NACHRICHTEN

Vorentscheidung
in Zandvoort?

ADAC GT Masters Am Wochenende geht es für die Akteure der «Liga der Supersportwagen» zum vorletzten Event des Jahres. Nach Zandvoort reisen Daniel Keilwitz und Jules Gounon (Corvette) an. Mit einem Vorsprung von 14 Punkten auf Christopher Mies und Connor de Phillippi gehen sie in die Rennen in Nordholland. Patzen die Audi-Piloten, ist vielleicht sogar schon eine Vorentscheidung möglich. Im Vorjahr holten sich die späteren Meister Sebastian Asch und Luca Ludwig (Mercedes) einen Laufsieg – und diesen brauchen sie diesmal dringend, wenn sie noch um die Titelvergabe mitreden wollen.

«Junior»: Comeback
noch nicht geplant

NASCAR Dass Dale Earnhardt Jr. wieder Rennen fahren können wird, darin sind sich alle einig. Die große Frage ist: Wann? «Das Wichtigste ist, dass ich gesund werde», erteilt «Junior» allen Hoffnungen auf eine baldige Rückkehr ins Cockpit eine Absage. Der an einer Gehirnerschütterung laborierende Superstar wird derzeit von Altmeister Jeff Gordon ersetzt, der auch kommendes Wochenende in Bristol am Steuer sitzen wird.

Stanaway: Nächster
Supercars-Test

Supercars Die Enduro-Rennen, die im September und Oktober auf dem Programm stehen, werfen ihre Schatten voraus. Erstmals als Fahrer dabei sein wird in diesem Jahr WEC-Pilot Richie Stanaway, der Stammfahrer Chris Pither bei den Langstreckenrennen unterstützt. Diese Woche steht für den «Kiwi» der letzte Test mit dem Ford Falcon an. Aus europäischer Sicht werden bei den drei Enduros Oliver Gavin, Alexandre Prémot sowie (jedoch nur in Bathurst) auch erneut Simona de Silvestro dabei sein.

Yoong und Mortara
siegen in Sepang

Audi R8 LMS Cup Alex Yoong und Gastfahrer Edoardo Mortara feierten je einen Laufsieg in Sepang. Rahel Frey holte zweimal P3. Punktgleiche Leader sind Yoong und Alessio Picariello. ♦ MBR

Tourenwagen-WM

Wieder näher am Titel

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

José María López (Citroën) ist ohnehin ganz klarer WM-Favorit. Und wahrscheinlich haben die Verfolger nun sogar zwei Rennen weniger, um den Rückstand aufzuholen: Die Rennen in Thailand wackeln.

Um genau zu sein: Gedanklich sind die Rennen in Buriram eigentlich schon aus dem Kalender gestrichen. Doch der FIA-Weltrat muss auf seiner Sitzung nächsten Monat noch den offiziellen Segen geben. Als Grund wird genannt, dass die nationale Motorsportthematik als Ausrichter (finanziellen) Verpflichtungen nicht nachgekommen sei. Einen Ersatz-Event zu organisieren, dafür ist jedoch keine Zeit. Damit bleiben der Konkurrenz nur noch sechs statt acht Läufe, um den WM-Leader einzuholen. Wenn also überhaupt noch jemand gedacht hatte, dass der designierte Triple-Weltmeister noch aufzuhalten sei, dann ist wohl spätestens jetzt der Ofen aus.

Guerrieri auf López' Spuren

Also werden die restlichen Saisonstationen eher eine Abschiedstour des Argentiniers, der in nur drei Jahren die WTCC geprägt und auf ein neues Level gehoben hat. Klar, so-



López schon am Ziel? Den Gegnern gehen die Rennen aus

lange die theoretische Möglichkeit besteht, ist auch alles noch möglich. Allein die Frage, wer noch am dritten WM-Titel des Citroën-Piloten zweifelt?

Wie in der letzten Ausgabe angedeutet, schicken sich derzeit zwei Argentinier an, in die Fußstapfen von «Pechito» zu treten. Der eine, Esteban Guerrieri, überzeugte bei seinem Gaststart in Termas de Río Hondo mit irrem Speed und möchte unbedingt 2017 in der WM fahren. Seine Visitenkarte hat er ja nun abgegeben, in ähnlicher Weise wie López drei Jahre zuvor an gleicher Stelle.

Der zweite Gaucho, Néstor Girolami, durfte in der vergangenen Woche für Volvo testen. Wie zu hören ist, hat er das Team auf seinen insgesamt 30 Runden dabei mit richtig schnellen Zeiten beeindruckt. Jetzt steht sogar die Möglichkeit im Raum, dass er noch in diesem Jahr auch Renneinsätze für die Schweden bestreitet.

Fährt Girolami für Volvo?

Anlass dazu könnte der Titelkampf von Stammfahrer Robert Dahlgren in der STCC (siehe unten) geben. Sowohl in Japan als auch in China gibt es Über-

schnidungen mit den Rennen in Skandinavien. Zwar hat Dahlgren grundsätzlich klare Priorität auf der WTCC, aber durch die mögliche Konstellation mit Girolami könnte sich eine klassische Win-win-Situation ergeben: Girolami ist zum einen sauschnell und hat zudem Erfahrungen auf den TCI-Rennen von Lada und Honda, was den «Blauen» in der Entwicklung des S60 helfen würde.

Und Dahlgren könnte, bevor er 2017 vermutlich in Vollzeit in die Tourenwagen-WM zurückkehrt, noch um einen möglichen Meistertitel fahren. ♦

STCC Karlskoga

Dahlgren im Titelrennen



Die Nummer 1 in Rennen 1: Robert Dahlgren jubelt Laufsieg

Mit einem Laufsieg hat sich Robert Dahlgren (Volvo) ins Titelrennen zurückgekämpft. Erster STCC-Sieg für Björn Wirdheim (Saab).

Ex-Champion Johan Kristoffersson (Seat) sicherte sich zunächst die Pole-Position für das erste Rennen. Doch weil scheinbar eine Radmutter nicht richtig festgezogen war, löste sich das entsprechende Rad schon in der ersten Runde. Für Dahlgren war danach der Weg zu

seinem dritten Saisonsieg frei. Gleichzeitig kam Teamkollege Richard Göransson nur auf P4.

Mögliches Problem für Dahlgren: Die letzten beiden STCC-Events überschneiden sich jeweils mit der WTCC – wo er startet, ist noch unklar.

Im zweiten Durchgang machte Björn Wirdheim das Beste aus dem Reversed Grid. Der Ex-F3000-Champ und -F1-Tester holte in dominanter Manier seinen ersten Sieg im skandinavischen Championat. ♦ MBR

BTCC Knockhill

Ein Sieg beim 500. Start

Urgestein Jason Plato (Subaru) hat in seinem 500. BTCC-Rennen gewonnen. Die weiteren Laufsiege in Knockhill gingen an Matt Neal (Honda) und Mat Jackson (Ford).

Im Qualifying, wo die Top 6 innerhalb einer Zehntelsekunde zusammenlagen, sicherte sich Plato seine erste Pole-Position der Saison. Und die setzte er im ersten Durchgang auf der schottischen Berg- und Talbahn auch knallhart um – in seinen ersten Sieg der Saison. Das Timing war perfekt, war es doch sein 500. (!)



Sieg im 500. Rennen: Plato

Start in einem BTCC-Rennen seit seinem Einstieg 1997.

Lauf 2 sah einen irren Mehrkampf um die Spitze, in dem Plato erneut lange wie der mögliche Sieger aussah. Doch drei Runden vor Schluss kamen sich die Top 4 ins Gehege und Matt Neal konnte durchschlüpfen.

Im letzten Durchgang musste sich Mat Jackson das ganze Rennen über gegen die BMWs von Rob Collard und Sam Tordoff wehren. Das gelang, und der Motorbase-Fahrer holte seinen vierten Saisonsieg. Tordoff (P2) freute sich dennoch: über die Tabellenführung. ♦ MBR



Rennen 3 gewonnen: Jackson

DTM

So eng wie nie

Am kommenden Wochenende steht auf dem Moscow Raceway in der Nähe der russischen Hauptstadt das dritte Gastspiel der DTM außerhalb Deutschlands auf dem Programm. Der spannende Titelkampf tritt in die entscheidende Phase.

Nie zuvor in der mehr als 30-jährigen DTM-Historie gab es in den ersten zehn Saisonrennen neun verschiedene Sieger mit Fahrzeugen aller drei Marken. Nur Audi-Pilot Edoardo Mortara konnte bisher als einziger Fahrer zwei Läufe (Hockenheim- und Norisring) gewinnen. Sechs Piloten, je zwei von jedem Hersteller, liegen in der Tabelle auf den ersten sechs Plätzen: Marco Wittmann (BMW/105 Punkte), Jamie Green (Audi/98), Mortara (88), die beiden Sternfahrer Robert Wickens (83) und Paul Di Resta (74) sowie Maxime Martin (BMW/63).

Die Moskau-Bilanz spricht für Audi und BMW, die dort in den bisherigen vier Rennen fünf bzw. sechs Podestplätze erzielen konnten. Als einziger Fahrer



Bislang einziger «Doppelsieger» des Jahres: Jamie Green

feierte Phoenix-Pilot Mike Rockenfeller (siehe Kolumne) zwei Siege: bei der Premiere 2013 auf der 2,555 km langen und zuletzt 2015 auch auf der 3,931 km langen Streckenvariante, die auch diesmal gefahren wird.

Neuer TV-Talk auf Sport 1

Wegen der Olympiade in Brasilien gehen die beiden Rennen am Samstag und Sonntag schon ungewohnt früh in der Mittagszeit über die Bühne. Die ARD berichtet über die Ereignisse in

Wolokolamsk an beiden Tagen ab 12.05 Uhr live.

Drei Tage später (24.8.) stehen Timo Scheider (Audi) und Timo Glock (BMW) bei Sport 1 in dem neuen TV-Format «Boxenfunk - Der Motorsport-Talk» im Mittelpunkt. Die Fernsehzuschauer dürfen sich ab sofort jeweils mittwochs nach den DTM-Rennen um 22.00 Uhr auf Diskussionsrunden mit Fahrern und Teamchefs aus der DTM sowie fachkundige Analysen der Experten freuen. ♦ AW

DTM

Neuer Schwede



Blickt seinem DTM-Debüt entgegen: Felix Rosenqvist

Erneut hat in Esteban Ocon ein Mercedes-Junior und DTM-Pilot den Sprung in die Formel-1-WM geschafft (siehe auch Seite 8). Der Franzose wird bei Manor Teamkollege des letztjährigen Mercedes-DMT-Champions Pascal Wehrlein. Das DTM-Cockpit von Ocon erhält Felix Rosenqvist (24).

Der Schwede wurde schon im November 2014 nach seinem zweiten Formel-3-Triumph in Macau von MSa als möglicher DTM-Pilot gehandelt. Knapp

drei Wochen später erhielt der Youngster auch die Chance, sich in Jerez de la Frontera in einem DTM-Mercedes AMG-C Coupé gegen Lucas Auer, Maximilian Götz, Esteban Ocon und Charles Pic zu behaupten. Während sich Auer und Götz in der DTM für das in sie gesetzte Vertrauen inzwischen mit guten Leistungen bedankt haben und Ocon nach nur zehn DTM-Rennen sogar den Aufstieg in die Königsklasse des Motorsports geschafft hat, kann nun möglicherweise auch Rosenqvist die Gunst der Stunde nutzen.

«Es ist eine riesige Chance für mich. Ich bin schon seit vielen Jahren Teil der Mercedes-AMG-Familie (2016 als Test- und Ersatzfahrer, d. Red.), und die DTM war stets mein großes Ziel. Es wird eine echte Herausforderung für mich, während der Saison in eine so unglaublich starke Meisterschaft einzusteigen», meint der amtierende F3-Europameister, der zuletzt Platz 2 bei den 24h von Spa feierte und als weltweit bisher einziger Fahrer das Formel-3-Masters in Zandvoort (2011 und 2013) sowie den Macau-Grand-Prix (2014 und 2015) zweimal gewinnen konnte, realistisch.

Aller Einstieg ist schwer

Davon können seine Vorgänger ein Lied singen. Antonio Giovinazzi (Audi), der vor Jahresfrist den gesperrten Timo Scheider in Moskau vertrat, kam nicht über die Ränge 19 und 21 hinaus. Das gilt auch für René Rast, der zuletzt im Sonntagslauf von Zandvoort den verletzten Audi-Stammfahrer Adrien Tambay für ein Rennen ersetzte und dabei Rang 19 belegte. ♦ AW

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von **Mike Rockenfeller**
Audi Sport Team Phoenix

Man muss sicher kein Hellseher sein, um zu wissen, dass ich mit meinen Ergebnissen in der ersten Saisonhälfte nicht zufrieden bin. Im Gegenteil: Irgendwie steckte bisher der Wurm drin. Und wenn der Speed doch mal passte, kamen auch noch individuelle Fehler dazu, wie etwa am Lausitzring. Auffällig dabei ist, dass auch mein Phoenix-Teamkollege Timo Scheider nicht so richtig in Tritt kommt. Das hat möglicherweise damit zu tun, dass wir in den letzten Jahren eher unsere eigenen Wege gegangen sind, uns aber in diesem Jahr – speziell was das Set-up angeht – stärker an den anderen Audi-Teams orientieren. Hier braucht die Umstellung vielleicht auch noch ein wenig Zeit.

So oder so gibt es keinen Grund, den Kopf in den Sand zu stecken. Die guten Ansätze sind ja durchaus da. Und die kurze Sommerpause haben wir unter anderem dazu genutzt, um eine umfassende Analyse zu betreiben. Auch mein Schaeffler Audi RS 5 DTM wurde bei Audi Sport in Neuburg praktisch komplett auseinandergenommen, um auf

technischer Seite nichts dem Zufall zu überlassen. Bei der Analyse sind wir auf Kleinigkeiten gestoßen, die wir nun besser machen können und natürlich wollen. Ein großes Thema sind zum Beispiel immer wieder die Reifen gewesen, bei denen ich mich teils sehr schwergetan habe, den «Peak» zu spüren. Und das ist natürlich speziell im Qualifying nicht optimal. Mit einer anderen Reifenheizmethode sollten wir da Abhilfe schaffen können.

Ich gehe also durchaus optimistisch in die zweite Saisonhälfte. Noch sind acht Rennen zu fahren. Acht Chancen, ums Podium und vielleicht um Siege zu kämpfen. Speziell für das kommende Wochenende in Moskau ist dieser Optimismus auch historisch gesehen nicht unbegründet. Von den bisher vier DTM-Rennläufen auf dem Moscow Raceway konnte ich zwei gewinnen und hätte noch einen weiteren gewinnen können. Die Strecke mit ihren technischen, aber auch schnellen Abschnitten kommt mir also fahrerisch durchaus entgegen. Ideale Voraussetzungen, um nach dem Sommer-Reset wieder voll anzugreifen.



Viel Analysearbeit: «Rocky» mit Renningenieur Arnau Niubo

SCHAEFFLER-NEWS

Die Formel-E-Truppe der RWTH Aachen wurde im Namen von Schaeffler mit dem Award «Best Systems Engineering» ausgezeichnet. Eine Jury, zu der unter anderem fünf Schaeffler-Ingenieure gehörten, hatte dabei die teilnehmenden Teams in den Kriterien Prozessoptimierung und Tools, Projektmanagement sowie Systementwicklung bewertet.

Vorschau Rallye Deutschland

Moderner Dreikampf



Volkswagen (im Bild Latvala) freut sich auf das Heimspiel: 2015 gab es einen Dreifachsieg

Von REINER KUHN

Enge Pisten in den Weinbergen, Panzerplattenwege auf dem Militär-Areal in Baumholder sowie schnelle Landstraßen im Saarland und in der Pfalz bilden den kniffligen Mix beim deutschen WM-Lauf. Die Weltmeister von Volkswagen freuen sich dennoch auf die erste volle Asphalttrallye der Saison.

Drei unterschiedliche Rallye-Welten an drei Tagen – die Rallye Deutschland bildet nicht nur den ersten vollen Asphaltlauf der WM-Saison, sie ist auch in Sachen Charakteristik eine Herausforderung für Mensch und Material. Schnelle Prüfungen durch Wälder und offene Landschaft, enge, verschlungene Pfade durch die Weinberge und das Highlight mit der «Arena Panzerplatte» auf dem Truppenübungs Gelände von Baumholder. Nicht nur der Untergrund ändert sich, sondern auch der Fahrstil und die Dienstwagen der Top-Piloten: Gegenüber den Schottereinsätzen kauern die World Rally Cars rund 95 Millimeter tiefer über der Fahrbahn. Die 215 Millimeter breiten Schotterreifen auf 15-Zoll-Felgen werden durch 18-Zoll-Räder mit 235 mm Lauffläche ersetzt. Außerdem kommen straffere Asphaltfahrwerke und größer dimensionierte Bremscheiben und -zangen zum Einsatz.

Volkswagen freut sich auf das Heimspiel. Nachdem die Wolfsburger im Vorjahr mit einem Dreifachsieg ihren Frieden mit der Rallye Deutschland gemacht und sich in der laufenden Saison als WM-Führende mit den Plätzen 1, 2 und 3 die ideale Ausgangsposition geschaffen haben, geht das Team als Favorit in den neunten Saisonlauf. Auch, weil anders als bei Schottertrallyes auf Asphalt die vorderen Startpositionen als Vorteil gelten. Ergo verzichtet der scheidende VW-Sportchef Jost Capito auf sein gebetsmühlenartiges Klagelied, die VW-Fahrer, allen voran Weltmeister und Tabellenführer Sébastien Ogier, würden per Reglement benachteiligt. «Die Voraussetzungen sind vor der Rallye Deutschland die bisher besten der Saison. Wir wissen aber auch um unsere starken Gegner von Hyundai, Citroën und M-Sport-Ford und die Tatsache, dass die Rallye Deutschland unberechenbar und extrem anspruchsvoll ist», so Capito vor seinem wohl letzten Auftritt in VW-Diensten.

Für Extra-Spannung könnten das wechselhafte Wetter in diesem Sommer allgemein und die unbeständige Witterungslage in der Region sorgen. Sollte es – wie zu erwarten – während der Rallye regnen, werden die Bedingungen auf den verschiedenen Oberflächen besonders heikel. «Es wechselt so schnell,

dass wir auf derselben WP unterschiedliche Bedingungen antreffen können. Das kann das Klassement auf den Kopf stellen», warnt Thierry Neuville. Der Belgier gilt wie Hyundai-Teamkollege Dani Sordo als Mitfavorit, schließlich haben beide hier schon gewonnen.

Breit und top besetzte WRC2

Der neunte von 14 WM-Läufen führt über eine Gesamtdistanz von 1.209,69 Kilometern mit 18 Wertungsprüfungen über insgesamt 306,80 WP-Kilometer. Die Spitze des 88 Teams zählenden WM-Feldes ist hochkarätig, aber dünn besetzt. Nur zehn World Rally Cars – jeweils drei VW Polo WRC, Hyundai i20 WRC und Ford Fiesta WRC sowie Citroën-Werkspilot Stéphane Lefebvre in einem privat gemeldeten DS3 WRC – haben für die erste von vier hintereinander folgenden Asphalttrallyes genannt. Der Italiener Lorenzo

Bertelli musste seinen Start absagen, sein Copilot Simone Scatolin klagt nach dem heftigen Finnland-Abflug noch über Rückenprobleme. Trotz oder gerade wegen des Belagwechsels glänzt die WRC2 erneut einem breiten und top besetzten Feld. Mit Esapekka Lappi und Jan Kopecky sind zwei der drei Skoda-Werkspiloten für WRC2-Punkte nominiert. Sie treffen auf 21 Konkurrenten, zehn davon Markenkollegen, darunter die Deutschen Armin Kremer und Fabian Kreim sowie Titelfavorit Teemu Suninen. Ein halbes Dutzend französischer Jungstürmer will auf seinem bevorzugten Untergrund in den R5-Citroën und Peugeot dagegenhalten.

Sieben der insgesamt zwölf WRC3-Akteure treten in identischen Citroën DS3 R3 in der Junior-WM an. Schwund auch in der mit gleichen Ford Fiesta R2 ausgefahrenen DMack Trophy. Nach der Absage von Ex-

Red-Bull-Junior Bernardo Sousa sind nur noch acht Fahrer dabei, darunter mit Max Vatanen und Oscar Solberg zwei Jungs mit großem Namen. ♦

ZUM THEMA Zeitplan

»» **Donnerstag, 18. August** Morgens Shakedown bei Konz. Ab 19:30 Uhr Autogramme in der Trierer Innenstadt. Ab 20:15 Uhr Showstart vor der Porta Nigra.

»» **Freitag, 19. August** Zum Auftakt gibt es vier Weinberg-Prüfungen in der Moselregion. Zum Abschluss folgt der neue Rundkurs Ollmuth. 5 WPs, 98,97 WP-km.

»» **Samstag, 20. August** Der zweite Tag beginnt mit der zwischen Saarland und Pfalz gelegenen WP Freisen-Westrich, dann folgt die Panzerplatte im Militärgelände Baumholder. 9 WPs, 148,57 WP-km.

»» **Sonntag, 21. August** Vor Zieleinlauf und Siegerehrung am Nachmittag in Trier geht es an die Mosel. Premiere der WP Saerualt als abschließender Power Stage. 4 WPs, 59,26 km. ♦ RK



Einer der VW-Herausforderer: Paddon im Hyundai i20 WRC

Rallye Deutschland

19 Lokalmatadore

Von REINER KUHN

WRC2-Pilot Armin Kremer und DRM-Tabellenführer Fabian Kreim bilden die Doppelspitze der insgesamt 19 heimischen Starter beim deutschen WM-Lauf.

Ehre wem Ehre gebührt. Armin Kremer geht mit Startnummer 31 als elfter und erster WRC2-Pilot hinter den Topstars auf die Zeitenjagd. «Auch wenn ich mich riesig auf unser Heimspiel freue, das wird alles andere als ein Zuckerschlecken», blickt der Routinier voraus, der zum 15. Mal mit von der Partie ist und 1999 im Subaru Impreza WRC als bisher letzter Deutscher bei der damals noch zur Rallye-EM zählenden Asphalt-hatz triumphierte. Bei seinem ersten Auftritt 1992 landete der damals 23-jährige Nachwuchsfahrer im seriennahen Peugeot

205 GTI auf Gesamtrang 30. Noch länger und öfter war Hermann Gassner senior dabei, der 1988 erstmals im Mitsubishi Starion antrat. 28 Jahre danach bleibt der viermalige Landesmeister der Marke treu und startet im Lancer Evo X.

Chancenreicher geht Skoda Deutschland-Junior Fabian Kreim ins Rennen. Als Gaststarter in der WRC2 profitiert er ähnlich wie Markenkollege Kremer von einer frühen Startposition und weniger verschmutzten Strecken. Ebenfalls im R5-Turbo-Allradler dabei sind die Privatiers Dirk Riebensahm (Peugeot 208) und Thomas Wallenwein (Skoda Fabia).

Viel Konkurrenz in der ZWD

In der 2WD-Wertung für Fronttriebler wollen die Opel-Werksjunioren Marijan Griebel und Julius Tannert (beide Opel Adam R2) die leistungsstärke-

ren R3-Vertreter Hermann Gassner junior (Toyota GT 86), Uwe Gropp, Norman Kreuter (beide DS 3) Eric Freichels (Renault Clio) und Michael Ecker (Honda Civic) ebenso in die Schranken weisen wie den R2-Kollegen Jürgen Hohlheimer (Renault Twingo).

Vielfalt im hinteren Feld: Während Sebastian Schwinn, Manuel Eggner (beide Mitsubishi) und Stefan Jetter (Subaru) auf Allradantrieb setzen, versucht sich Alexander Herrmann als Einziger in einem selbstzündenden BMW 120d. Den Abschluss des insgesamt 88 Teams umfassenden WM-Feldes bilden zwei mit Nachwuchsfahrern besetzte DS 3 RL. Im einen der vorzeitige Citroën-Trophy-Gewinner Tobias Just, im anderen die einzige Fahrer im Feld, Eve Wallenwein, jüngstes Mitglied der umtriebigen schwäbischen Rallye-Familie. ♦



Die Speerspitze der Lokalmatadore bei der Rallye Deutschland: WRC2-Pilot Armin Kremer

NACHGEHAKT BEI Fabian Kreim

(23/D) Der Skoda-Junior und DRM-Tabellenführer vor seinem vierten WM-Start über den Druck beim weltmeisterlichen Heimspiel sowie Hoffnungen und Chancen als deutscher Fahrer.



Von REINER KUHN

? Wie hast du dich auf das WM-Heimspiel vorbereitet? Vor drei Wochen testeten wir mit dem Skoda Werksteam einen Tag im Fabia R5 in den Weinbergen bei Veldenz. Und nach der Schotterrallye in China waren wir vergangene Woche noch einmal einen Tag mit dem BRR-Einsatzteam in Österreich unterwegs, um uns nochmals auf Asphaltstrecken einzustellen.

? Reicht das, um in der WRC2 vorne mitzufahren? Das wird sich zeigen. Davon abgesehen, dass man nie genug im Auto sitzen kann, ist der Level in der WRC2 ungleich höher

als in der Deutschen Meisterschaft. Dies ist erst mein zweiter WM-Start in einem Turbo-Allradler. Deshalb will und muss ich zuallererst versuchen, eine saubere Rallye abzuliefern. Dann sehen wir weiter.

? Also keine Kampfansage des DRM-Tabellenführers? Sicher nicht. Es macht wenig Sinn, hier über eine mögliche Podiumsplatzierung zu spekulieren. Das Niveau in der WRC2 ist enorm. Allein, was da an Skoda-Markengefährten antritt, ist irre. Es startet die Crème de la Crème in dieser Klasse.

? Steht ein deutscher Fahrer beim Heimspiel also beson-

ders unter Druck? Ich denke schon. Man kann mehr verlieren als gewinnen. Jeder denkt, als Deutscher kennt man die speziellen Bedingungen. Dem ist nicht so. Trotzdem muss und sollte man das Risiko eingehen, wenn man vorwärtskommen will. Auch wenn ich noch jung bin, will ich den Sprung in die WRC2 schaffen.

? Wie geht's für dich weiter? Direkt nach dem WM-Lauf darf ich bei der Barum Rallye ran. Umgekehrt wär's mir lieber: Erst der EM-Asphaltklassiker und dann unser WM-Heimspiel. Danach folgen Läufe in der DRM und in der Asien-Pazifik-Meisterschaft.

ADAC Opel Adam Cup

Große Doppelnummer

Große Kulisse für den internationalen Nachwuchs. Zum vierten Mal tritt der ADAC Opel Rallye Cup im Rahmen der deutschen WM-Runde auf. Mangels FIA-Homologation des mit sequenziellem Getriebe ausgestatteten Adam Cup geht die Meute erneut in einem separaten Feld hinter den WM-Akteuren auf die Reise. Unverändert der Modus: Die Rallye Deutschland wird in die Wertungsläufe 5 (Freitag) und 6 (Samstag/Sonntag) aufgeteilt.

Als Top-Favorit gilt der Finne Juri Huttunen, der drei der bisher vier Saisonläufe gewinnen konnte und die Tabelle mit 155 Zählern vor den Schweden Pontus Ahmann (96 Punkte) und Tom Kristensen (77) an-

führt. Hinter dem skandinavischen Trio folgt mit Sebastian von Gartzten der bestplatzierte Deutsche (65). Einmal mittendrin statt nur dabei: MSa-Rallye-Experte Reiner Kuhn, der mit Copilot Jan Enderle als Gaststarter das 18 Teams zählende Teilnehmerfeld komplettiert. ♦ RK



Kleine Renner - große Kulisse

Rallye China

WM-Strecken weggespült

Wegen starker Unwetter könnte die Rallye China sprichwörtlich ins Wasser fallen. Einen Monat vor dem WM-Lauf öffnete Petrus so stark seine Schleusen, dass ganze Straßen und Brücken weggeschwemmt wurden. Mit großer Mühe versuchen die Veranstalter, den WM-Lauf zu retten und arbeiten daran, den WM-Lauf vom 8. bis zum 11. September stattfinden zu lassen. Schon jetzt ist klar: Die Streckenführung wird deutlich verkürzt. Statt der bislang vorgesehenen 313 Wertungskilometer ist im Moment von knapp 250 km die Rede.

«Unser aktueller Stand ist, dass der chinesische WM-Lauf trotz aller Widrigkeiten stattfindet», sagte Oliver Ciesla,

Chef der WRC-Promoter GmbH. «Leider war der Regen in der Region so stark, dass mehrere Passagen der geplanten Strecke nicht mehr genutzt werden können. Michèle Mouton war aber vor Ort und unterstützte den Veranstalter, der nun dabei ist, die Route anzupassen.» ♦ RK



Das war's: Streckenteil in China

Toyota

Mäkinen setzt auf Finnen

Im ersten finnischen WM-Team soll auch ein Finne sitzen. Das erwartet die stolze Rallye-Nation von Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen. Der ließ erstmals potenzielle Nachwuchskandidaten im Yaris WRC ran. Auch, weil Mikko Hirvonen im Vorfeld klar machte, dass er keine Rückkehr in die Rallye-WM plant. Nichtsdestotrotz eröffnete der viermalige Vizeweltmeister zusammen mit Testpilot Juho Hänninen den rein finnischen Testreigen auf aktuellen WM-Strecken rund um Jämsä, bevor sich die nationalen Top-Talente die Klinke in die Hand gaben. Esapekka Lappi - bei Skoda unter Vertrag - schaute sich den Yaris WRC näher an. Teemu

Suninen hat das Auto bereits bewegt. Auch der erst 15-jährige Kalle Rovannerä durfte erstmals WRC-Luft schnuppern und scheint in den Plänen von Mäkinen eine langfristige Rolle zu spielen. «Er ist noch ein kleiner Junge, aber er fuhr sehr gut und schnell», meinte Mäkinen nach Rovanneräs Test. ♦ RK



Fast für Finnen reserviert: Yaris

Rallye Deutschland

Vom Feldweg zur WP



Eine Monsteraufgabe mit viel Teamwork: Für die Rallye Deutschland werden über 300 Kilometer für die Wertungsprüfungen vorbereitet

von REINER KUHN

Nach der Rallye ist vor der Rallye. Kaum sind die Teams im Ziel, analysieren die Organisatoren die Veranstaltung und planen die nächste Ausgabe. Die heiße Phase beginnt sechs Wochen vor dem WM-Lauf.

Es ist angerichtet: Die zum 34. Mal stattfindende und zum 14. Mal zur Weltmeisterschaft zählende Rallye Deutschland führt in diesem Jahr über eine Gesamtdistanz von 1196,78 Kilometern. Dabei geht es auf insgesamt 18 Wertungsprüfungen zur Sache. Das sind 306,80 WP-Kilometer, die perfekt vorbereitet sein müssen. Entsprechend akribisch gehen Rallye-Leiter Alfred Rommelfanger und sein Organisationsteam die Planung der Wertungsprüfungen (WP) an. Eine Mission, die viel Erfahrung, Fingerspitzengefühl und Detailgenauigkeit erfordert. „Vor allem bei neuen Prüfungen oder solchen, die wir länger nicht im Programm hatten, ist der Planungsaufwand sehr hoch,“ erläutert Rommelfanger.

Monatelanger Vorlauf

Die konkreten Planungen beginnen direkt im Anschluss an den vorherigen WM-Lauf. Kommt eine WP in Betracht, folgen mehrere Ortstermine mit Beteiligung der verschiedenen Planungsgremien, zum Beispiel den Verantwortlichen für die Streckensicherung und der Zuschauerlenkung sowie mit der designierten WP-Leitung.

«Vor allem im Start- und Zielbereich gilt es, eine Infrastruktur zu schaffen, um das Teilnehmerfeld eines WM-Laufes managen zu können», weiß Kai Hantel, der seit 2013 bei der Rallye Deutschland als Leiter der Streckensicherung fungiert. «Ähnliches gilt für die Zuschauerbereiche, die Parkplätze und die An- und Abfahrtswege.» Zeitgleich werden Vorgespräche mit den beteiligten Gemeinden und Behörden geführt. Mindestens fünf Monate vor Veranstaltungsbeginn muss der Streckenplan zur FIA-Abnahme eingereicht werden. Während der FIA-Prüfung gehen die Planungen unvermindert weiter: So wird unter anderem der Rallye Guide erarbeitet, das Road Book aufgenommen und weitere Planungsunterlagen erstellt.

Akribische Detailarbeit

«Auch diesmal haben wir neue Passagen in den Streckenplan aufgenommen. So steht mit der WP Ollmuth am Freitagabend ein komplett neues Highlight

auf dem Programm. Wir erwarten hier sehr viele Zuschauer, denn die Strecke liegt ganz in der Nähe von Trier und bietet wunderbare Naturtribünen», erklärt Hantel. Steht die Streckenplanung von Seiten des ADAC, folgt der Prozess der offiziellen behördlichen Genehmigung. In den vergangenen Jahren wurde gemeinsam mit der Polizei und den Genehmigungsbe-

«Sicherheit von Fahrern und Zuschauern hat Vorrang.»

KAI HANTEL



hörden ein Sicherheitskonzept entwickelt, das weltweit große Anerkennung findet. «Wir müssen dabei auch dem Umstand gerecht werden, dass die World

Rally Cars über die Jahre immer schneller werden. Das heißt für uns Planer, dass wir immer wieder Streckenanpassungen vornehmen müssen und im Extremfall zugunsten der Sicherheit auch ganz auf eine Wertungsprüfung verzichten. Die Sicherheit von Fahrern und Zuschauern hat immer Vorrang.»

In den Wochen und Monaten vor der Veranstaltung richtet sich der Fokus der Planer auf den Personaleinsatz bei den Wertungsprüfungen. Wenige Tage vor Beginn der Rallye entsteht die WP schließlich durch die Arbeit der Auf- und Abbauteams. Zahlreiche freiwillige Helfer gehen unter der Führung des WP-Leiters exakt nach dem Plan der Streckensicherung vor. Dabei gilt es, kilometerlange Kunststoffzäune, zahlreiche Schilder und weitere Absperrungen aller Art zu den jeweiligen Punkten zu transportieren und dort zu installieren.

Fans dürfen sich nur auf ausgeschilderten Wegen und in den ausgewiesenen Zuschauerbereichen aufhalten. Die Anweisungen der Sportwarte sind strikt zu beachten. «Jeder Zuschauer ist auch Teil der Veranstaltung und trägt eine Mitverantwortung für den Erfolg. Darauf basiert auch unser Konzept zum Schutz der Umwelt», appelliert Rallye-Leiter Rommelfanger an die Fans. Nach Durchfahrt des letzten Rallyeautes beginnt bereits der vollständige Rückbau. Die Natur soll nach einer WP möglichst so intakt sein wie zuvor. ♦



Hier nicht: Freiwillige Helfer errichten eine Sperrzone für Fans

ZUM THEMA Zahlen & Fakten

»» **Sicherheit** 350 Kilometer Absperrband, 45 Kilometer Zwiebelzaun und knapp 16 Kilometer Absperrgitter sorgen dieses Jahr dafür, dass die Besucher des deutschen WM-Laufes immer auf der sicheren Seite sind.

»» **Material** Fast 100 000 Kabelbinder gehören zur Ausstattung der Auf- und Abbauteams. Die Befestigungen werden unter anderem gebraucht, um 7500 Hinweis- und Richtungsschilder für die optimale Zuschauerführung anzubringen.

»» **Umwelt** 6500 Müllbeutel tragen neben vielen weiteren Maßnahmen zum vorbildlichen Umweltschutz bei. Der Veranstalter verfolgt seit jeher erfolgreich das Ziel, dass die Natur in der Rallye-Region nach der Großveranstaltung so intakt sein soll wie zuvor.

»» **Helfer** 3000 freiwillige Helfer bilden das Fundament für den Erfolg der Rallye Deutschland. Zu ihnen gehören u.a. rund 2000 Sportwarte, die als ehrenamtliche Streckenposten einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit leisten. Sie stammen aus allen 18 deutschen Regionalclubs des ADAC.

»» **Zuschauer** 39 Zuschauerzonen unterschiedlicher Größe sind bei der diesjährigen Ausgabe ausgewiesen. Sie alle vereinen beste Sicht und maximale Sicherheit. Jeder Zuschauerzone ist dabei mindestens ein Parkplatzbereich zugeordnet.

»» **TV** Zwölf Kilometer Kabel werden allein für die offizielle TV-Produktion verlegt. Insgesamt sind rund sechs Tonnen TV-Equipment im Einsatz. Ein TV-Helikopter wird an allen Rallyetagen jeweils mehrere Stunden in der Luft sein. Weltweit werden über 50 TV-Stationen bewegte Bilder von der Rallye Deutschland zeigen. ♦ RK



Materialschlacht für die Macher

MotoGP

KTM: Starke Vorstellung daheim

Von IMRE PAULOVITS

KTM stellte auf dem Red Bull Ring sein MotoGP-Motorrad in der endgültigen Lackierung der Öffentlichkeit vor. Powerplay und Emotionen gingen dabei Hand in Hand.

Stefan Pierer war nervös. Der sonst so kühl kalkulierende Top-Manager und KTM-Visionär war sichtlich ergriffen und hatte ein Beben in der Stimme, als er im Beisein seines Rennleiters Pit Beirer und Dorna CEO Carmelo Ezpeleta im Rahmen des Österreich-GPs das MotoGP-Projekt RC16 nun endgültig vorstellte.

«Es ist ein sehr emotioneller Moment», gab Pierer zu. «KTM steht für Ready to Race, das ist unsere Philosophie und unser Antrieb. In der MotoGP werden wir sicherlich erst viel lernen müssen, aber ich bin mir sicher, dass wir eine steile Lernkurve haben und das Podium erreichen werden. Und der Traum meines Lebens ist es, dass wir eines Tages Weltmeister in der MotoGP werden.»

Diese Entschlossenheit und Begeisterung haben Pierer auch zur größten Investition im Motorsport in der gesamten KTM-Geschichte getrieben. «Als wir unser früher gestecktes Ziel, größter Motorradhersteller Europas zu werden, erreicht hatten, waren wir sozusagen verpflichtet, den letzten Schritt zu machen und in die MotoGP zu gehen», so Pierer weiter. «Es ist nicht nur ein Marketing-Tool. Wenn man als Global Player ernst genommen werden will, muss man sich dem Wettbewerb der Besten stellen. Letzt-



Mika Kallio und Alex Hofmann in voller Rennoptik: Die MotoGP-KTM wurde wild gefeiert

endlich profitiert auch unsere Technologie davon.»

Bald schon der Ernstfall

Die RC16 hat bei ihrem direkten Vergleich mit der Konkurrenz beim letzten Test gezeigt, dass sie bereits ganz nah dran ist, vor allem was den Motor anbelangt. «Wir haben einen sehr starken und zuverlässigen Motor», verrät Pit Beirer. «Da muss ich unseren Ingenieuren ein Kompliment machen. Der hat uns den Hintergrund gesichert, dass wir die Tests so gut

durchziehen konnten und bereit sind, beim WM-Finale in Valencia mit einer Wildcard dabei zu sein. Bis dahin haben wir noch vier Tests. Wir haben großen Respekt vor der Konkurrenz in dieser Klasse. Doch für Valencia sollten wir ohne großer Panik bereit sein, ich kann nur bestätigen, dass wir im Zeitplan sind.»

Als KTM-Onroad-Vizepräsident Mike Leitner, Projektleiter Sebastian Risse sowie der Testpilot den Schleier von der erstmals in voller Kriegsbe-

mauerung strahlenden RC16 lüften, geht ein Raunen durch die Menge. Die KTM-Techniker bekommen stehende Ovationen von den Anwesenden.

Mike Leitner, der die Welt des MotoGP bei Honda sehr genau kennenlernte, ist überzeugt, dass die RC16 bald zur Spitze aufschließen wird. «Die Art, wie KTM die Sache angegangen ist, wie alle bis in die Haarspitzen motiviert sind und die Sache vorantreiben, das stimmt zuversichtlich», gibt Leitner zu. «Für das Projekt sind

zu den sehr guten Ingenieure, die KTM bereits im Haus hatte, noch weitere sehr gute rekrutiert worden. Seit ich am Projekt beteiligt bin, konnte ich noch einige Spezialisten dazugewinnen, die sehr gut wissen, worauf es im Renneinsatz an der Strecke ankommt.»

Noch einmal intensiv testen

Bereits in dieser Woche wird KTM gemeinsam mit Ducati in Misano testen. Von da geht es gleich zu weiteren drei Testtagen nach Aragón. Dann werden die Sachen in Mattighofen noch einmal überarbeitet und es folgt noch ein Test in Brünn und einer in Valencia, bevor Mika Kallio am 14. November zu seinem Wildcard-Einsatz antritt.

Dass sich die RC16 mit ihrem Stahlrohr-Rahmen und WP-Feder-elementen in zwei wichtigen Punkten elementar von der Konkurrenz unterscheidet, bereitet Projektleiter Sebastian Risse keine Sorgen. «Jedes Konzept hat seine Vor- und Nachteile», weiß Risse. «Um erfolgreich zu sein, muss man es verstehen, die eigenen Vorteile so gut es geht zu nutzen.»

Mika Kallio, der den Wildcard-Einsatz fahren wird, ist zuversichtlich: «Wir sind bereits auf einem sehr hohen Level, speziell unser Motor ist sehr gut, und bis zum Einsatz werden wir noch einiges verbessern.»

Als dann am Sonntag vor dem MotoGP-Rennen Mika Kallio und Alex Hofmann im kompletten Renn-Livree ihre Demorunden drehten, waren die Tribünen völlig in Rage. Nicht nur Österreich fiebert dem MotoGP-Einstieg von KTM mit Begeisterung entgegen. ♦

Superbike-WM

Krummenacher: Drei Optionen

Randy Krummenacher hat über seine Zukunft noch nicht entschieden. Dafür hat er sich in der Sommerpause operieren lassen.

In den letzten Tagen machte Manuel Puccetti, in dessen Kawasaki-Team der amtierende Supersport-Weltmeister Kenan Sofuoglu und Randy Krummenacher fahren, dadurch Schlagzeilen, dass er öffentlich um die Gunst des für 2017 entlassenen Ducati-Werksfahrers Davide Giugliano buhlt. Er will ihm eine Werks-Kawasaki für die Super-

bike-WM anbieten. Nur: Dieser Platz wurde zuvor Randy Krummenacher angeboten.

Krummenacher selbst macht sich deswegen keine Sorgen. «Ich habe derzeit drei Optionen: Ich bleibe bei Puccetti in der Supersport-WM, wechsle bei Puccetti in die Superbike-WM oder fahre Supersport-WM mit Yamaha, die wieder ein Team mit werksunterstütztem Material ausstatten und mir dort einen Platz angeboten haben. Derzeit verhandeln wir weiter an allen drei Optionen. Ich denke, es wird noch vor Ende der Sommerpause eine

Entscheidung geben, wo ich 2017 fahren werde.»

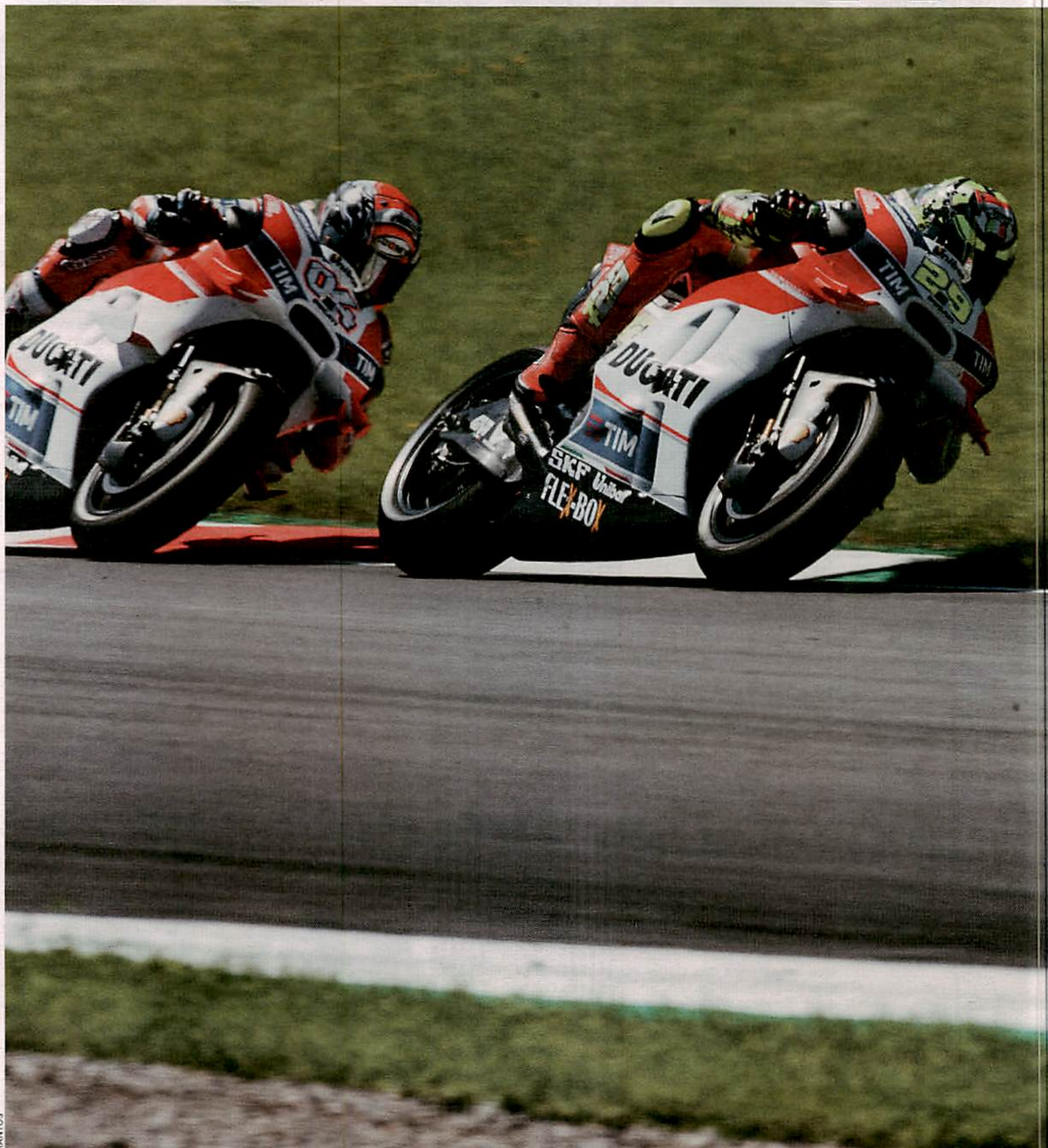
Weil er sich bei seinem Sturz in Assen die Gelenkkapsel seiner rechten Schulter beschädigt hatte, ließ sich Krummenacher operieren. Er arbeitet daran, bis zum nächsten Rennen Mitte September auf dem Lausitzring seine volle Fitness zurückzubekommen. «Es läuft alles nach Plan, ich sollte bis dahin ganz fit sein. Es sind auch noch zwei Tests im September geplant, einer in Imola, einer in Magny-Cours, von dort fahre ich dann direkt zum Lausitzring», verrät der 26-jährige Zürcher. ♦ IP



Randy Krummenacher: Erst einmal die Operation auskurieren

Grand Prix von Österreich - MotoGP

Siegen im Doppel



Ducati konnte die überlegene Leistung endlich in Sieg umsetzen. Andrea Iannone und Andrea Dovizioso waren eine Klasse für sich, Iannone gewann durch Reifenwahl

pack ist schöner

Von IMRE PAULOVITS

Ducati hat nach sechs Jahren der Dürre wieder gewinnen können. Und weil es so schön war, wurde es gleich ein Doppelsieg.

Er war gespannt wie eine Feder. Andrea Iannone ging in die Hocke, dann begann er zu hüpfen. Er hüpfte auf sein Team zu, sprang über die Absperrung des Parc Fermé in die Arme seiner Truppe, wo ihn jedes Mitglied einzeln umarmte. Dann nahm Iannone Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna in die Arme und das Hüpfen ging weiter. Die Emotionen entluden sich auch bei dem Mann, der all sein Konstruktions-Wissen in die Ducati GP 16 gepackt hat. Mit einem Pokerface sitzt Dall'Igna sonst während der Rennen in der Box, mit dem er alle Zocker-Profis dieser Welt um Längen schlagen würde. Doch jetzt streichelte und küsste er die beiden Desmosedici, die Ducati den ersten Sieg seit dem Australien-GP 2010 eingebracht haben, und dann auch noch gleich im Doppelpack.

Die Überlegenheit der Ducati war schon seit den Tests bekannt, doch ob sie es auch im Rennen umsetzen können, darin

war auch das Werksteam nicht ganz sicher. Zunächst einmal hatten die Reifen beim Test nur wenige Runden gehalten, dazu wussten sie wohl am besten selber, dass bei der vollen Leistung der Sprit nicht über die Distanz reichen würde.

Doch Michelin brachte für das Rennwochenende ganz neue Reifen. «Was wir beim Test hatten, waren Reifen, die wir auf anderen Strecken verwendet hatten», verriet Michelin-Rennchef Nicolas Goubert. «Wir hatten sie nur als Anhaltspunkt dabei, um zu sehen, welchen Belastungen sie ausgesetzt werden, damit wir aus diesen Daten die wirklichen Rennreifen fürs Wochenende herstellen können.»

Ducati als Reifenflüsterer

Doch nicht nur Michelin hatte gearbeitet, auch das Ducati-Werksteam selbst. Valentino Rossi fiel schon am Samstag auf: «Das Ablaufbild an den Ducati sieht besser aus, als bei uns. Dabei ist die Yamaha sonst viel schonender mit den Reifen.» Die Truppe von Andrea Iannone hatte dabei die noch bessere Arbeit gemacht. «Ich hatte alle Reifen durchprobiert und festgestellt, dass mein Motorrad mit der weichen Option vorn und hinten besser funktio-

niert», verriet Iannone eine Stunde nach seinem Sieg, als sein Dauergrinsen noch immer nicht aus seinem Gesicht gewichen war. «Dabei hatte ich auf einem Reifen 22 Runden, so hatte ich die weichere Option fürs Rennen ins Auge gefasst und mit meinem Team erörtert. Michelin hat mir jedoch davon abgeraten.» So stand Iannone zunächst mit den gleichen Reifen in der Startaufstellung wie Rossi und Dovizioso neben ihm, fasste aber einen Entschluss: «Es war mir schon mulmig, als ich die Reifenwahl der anderen gesehen habe. Aber ich habe einfach an mein Gefühl geglaubt und mir die weicheren Reifen reinstecken lassen.»

Nun war jeder darauf gefasst, dass Iannone zunächst ein Strohfeuer abbrennen wird, später aber nach hinten durchgereicht wird. Doch es kam ganz anders. Je länger das Rennen dauerte, desto mehr kam die Dominanz des 27-jährigen Italieners durch. «Ich war machtlos», konstatierte der sichtlich frustrierte Andrea Dovizioso, der selbst den ersten Ducati-Sieg nach der langen Dürre herausfahren wollte und in Katar auch schon zweimal nah dran war. «Ich war auf der Bremse klar besser als Iannone, aber er hatte einfach mehr

Traktion, ich hatte keine Chance, neben ihn zu kommen. Er hatte einfach die bessere Reifenwahl.»

Auch Jorge Lorenzo, der verbissen kämpfte, um mit den Ducati mithalten, musste feststellen: «Die beiden Ducati haben uns genarrt», so Lorenzo. «Dass wir zu Beginn so gut mitgehen konnten, lag einfach daran, dass sowohl Iannone als auch Dovizioso nicht mit der vollen Leistung losgelegt haben, um Sprit und Reifen zu sparen. Dann legten sie zu, und dann sah man auch, wie viel sie stärker waren als wir. Aber mit Iannones Reifen, das hat uns alle überrascht. Statt langsamer zu werden, wurde er immer schneller. Bei uns hätten diese Reifen nie funktioniert.»

Valentino Rossi wurde zwar nur knapp von seinem Teamkollegen geschlagen, trotzdem wirkte er nicht besonders fröhlich. «Um Traktion zu haben und die Reifen zu schonen, haben wir die Balance verändert», gab der neunfache Weltmeister zu. «Doch dadurch hatte ich vorn zu wenig Gewicht, und ich hatte ein echtes Problem beim Bremsen. Mir wollte immer das Vorderrad einklappen, deshalb habe ich zu Beginn auch einige Fehler gemacht. Ich bin zwar nur drei Sekunden hinter dem Sieger ins

Ziel gekommen, das ist positiv. Aber dass ich deshalb von meinem Teamkollegen geschlagen wurde, das ist frustrierend.»

WM-Leader Marc Márquez wurde Fünfter, was ihn nicht sonderlich beunruhigte. «Ich habe schon am Samstag gesagt, dass das unsere Platzierung ist», so der Honda-Werkschüler. «Unser Mangel an Beschleunigung ließ sich hier einfach nicht verbergen. In Turn 10 war ich zwar schneller als alle anderen, dafür habe ich bei jedem Beschleunigen viele Meter eingebüßt.» Márquez fuhr auch sonst gehandicapt: Am Samstag war er in Turn 3 fast mit seinem Teamkollegen zusammengestoßen, als sich beide verbremsten. Beim Ausweichmanöver ging Márquez zu Boden und renkte sich die rechte Schulter aus. «Die tat im Rennen zwar weh, aber das war es nicht, was mich behindert hat», versicherte er.

Stefan Bradl hatte ein Rennen zum Vergessen: Er bekam wegen Frühstarts eine Durchfahrtsstrafe. Weil diese im Display nicht richtig angezeigt wurde, glaubte er an einen Motorschaden und fuhr an die Box. Dies wurde nicht als Durchfahrt akzeptiert, er musste noch einmal durchfahren und wurde so mit einer Runde Rückstand 19. ♦



Pokerface abgeduscht: Gigi Dall'Igna badet voller Freude im Siegersekt von Iannone und Lorenzo



Valentino Rossi und Marc Márquez konnten nur zu Beginn kämpfen



Jorge Lorenzo: Dritten Platz gegen Ducati wie einen Sieg gefeiert

Grand Prix Deutschland

Sachsenring für fünf weitere Jahre fix

Das Tauziehen und Rätselraten ist vorbei. Letzten Donnerstag unterschrieb der ADAC einen Fünfjahres-Vertrag mit dem Sachsenring Race Management, dem Veranstalter des GP von Deutschland auf dem Sachsenring.

Die Angst war groß in der Region um den Sachsenring. Zwar hatte der deutsche Grand Prix laufend neue Besucher-Rekorde geschrieben, trotzdem gab es ein Bangen um den Erhalt des Großen Preises von Deutschland in Sachsen. Weil das Konstrukt der nicht-permanenten Rennstrecke in einem Verkehrs-Sicherheitszentrum und viele Gesellschafter bei der Strecke und dem Veranstalter sehr fragil ist, wollte der ADAC einige Auflagen erfüllt sehen, bevor er seinen Fünfjahres-Vertrag mit der Dorna an den Sachsenring weitergibt.

Jetzt wurden die Forderungen erfüllt, und die erfolgreichste



Vertrag für fünf Jahre: SRM-Geschäftsführer Wolfgang Streubel

Sportveranstaltung der letzten 20 Jahre in Deutschland kann weitergehen. Nächstes Jahr feiert der Sachsenring sein 90-jähriges Bestehen. Das wird im Hinblick darauf, dass er auch weiterhin der Austragungsort des deutschen Grand Prix ist, ein besonderes Fest.

ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk war sichtlich erleichtert, dass das Thema Sachsenring-GP zu einem guten

Abschluss gebracht wurde. «Es gibt keine andere Rennstrecke in Deutschland, wo der Grand Prix einen solchen Zulauf hat», weiß Tomczyk. «Aber es gibt viele Strecken, die einen GP haben wollen. Deshalb hat der ADAC zuerst den Vertrag mit der Dorna verlängert, um den GP nicht zu verlieren. Ich bin sehr froh, dass am Sachsenring die Probleme behoben wurden und es dort weitergeht.» ♦ IP

KOMPAKT

»» MotoGP Bereits dieses Jahr wird das Display im Cockpit der MotoGP-Bikes für Mitteilungen der Rennleitung genutzt. Beim Massen-Jumpstart hat dies zwar nicht so gut funktioniert, denn Héctor Barberá hat die Message

bekommen und ist so lange draußen geblieben, bis er mit der schwarzen Flagge aus dem Rennen genommen wurde, bei Bradl leuchteten nur die Kontrollleuchten auf, und er dachte an einen Motorschaden, weshalb er an die Box fuhr. Für nächstes

Jahr soll die «Dashboard-Info» erweitert werden, auch das Team wird ausgewählte Mitteilungen an den Fahrer schicken können. Valentino Rossi begrüßt das: «Da kann mir das Team helfen. Bei Flag-to-Flag-Rennen taktiere ich immer falsch.» ♦ IP

GASTKOMMENTAR

Nicht alleine benzinverrückt



(61/A) Der 125er-WM-Dritte von 1985 über den Österreich-GP und was er in Zukunft bewirken kann.

Von AUGUST AUINGER

Weil ich ständig unterwegs war, habe ich eigentlich gar nicht gemerkt, dass uns der Heim-GP 19 Jahre lang abhandeln gekommen ist. Aber jetzt, wo ich mit Haut und Haaren erlebt habe, was auf der Rennstrecke passiert ist, was sich in Österreich dadurch bewegt und welch enormes Publikumsinteresse da ist, habe ich gemerkt, dass ich nicht alleine benzinverrückt bin. Wenn über 200.000 Zuschauer das gleiche Fieber haben, ist es einfach etwas Herrliches. Über diese Emotion hinaus bedeutet dies für uns Österreicher Dinge, die auf den ersten Blick noch gar nicht absehbar sind.

Wir haben mit Red Bull einen Konzern im Land, der sehr viel im Motorradsport macht. Wir haben mit KTM eine Firma, die nicht so groß ist wie die Japaner, aber sie steigen als David in die MotoGP ein. Da ist der Grand Prix von Österreich mit so einem Zuschauerinteresse ein weiterer Mosaikstein. Und da liegt es fast in der Luft, dass sich weitere Firmen für das Motorrad und um das Motorrad herum interessieren.

Was wir jetzt noch brauchen, ist ein Lokalmatador. Und ich sage immer, dass es unter acht Millionen Österreichern doch einen geben muss, der das kann. Und wenn es den gibt, dann finden wir den, und dann helfen wir ihm, denn wir alle wünschen uns, dass wir diesen Puzzlestein auch noch finden.

In den 1970er-Jahren hatte Österreich noch viele GP-Fahrer. Aber seither hat sich der Motorsport dramatisch verändert. Du musst heute mit 16 Jahren so weit sein, dass du in die Moto3-WM einsteigen kannst. Dafür muss man aber im Kindesalter angefangen haben. Und dafür haben wir derzeit in Österreich keine Szene. Wenn wir diese Lücke noch füllen, sollten wir wieder einen GP-Fahrer haben.

Aber jetzt genießen wir das ganze Spektakel einfach, denn es ist nicht aufdringlich, sondern einfach ein schöner Sport, der eine Euphorie hervorgerufen hat, wie wir sie schon lange nicht mehr hatten. Wenn jetzt die Wunsche von 200.000 Zuschauern erfüllt worden sind, dann ist das ein Ansporn, dass es in dieser Weise bei uns weitergeht.

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Die Red-Bull-unterstützten GP-Piloten **Marc Márquez**, **Stefan Bradl**, **Jonas Folger**, **Sandro Cortese**, **Brad Binder** und **Bo Bendsneder** machten am Mittwoch vor dem Österreich-GP einen Stadtbummel durch Graz, der Hauptstadt der Steiermark, wo der Red Bull Ring liegt. Danach führten sie eine Parade mit ihren GP-Bikes. Obwohl diese im strömenden Regen stattfand und auch das Treffen mit den Fans auf dem Hauptplatz von Graz zu einer sehr feuchten Angelegenheit wurde, hielt dies die Zuschauer nicht davon ab, zahlreich herbeizuströmen und den Platz in ein Meer von Regenschirmen zu verwandeln.

Es ist ziemlich genau zehn Jahre her, dass die erste Sichtung des MotoGP Rookies Cup stattfand. Zum Jubiläum luden die Initia-

toren, die Dorna, Red Bull und KTM, am Freitagabend zahlreiche Gäste in den Red Bull Gästegarten, und dort resümierten sie die zehn Jahre des Cups. Die amtierenden Moto2- und Moto3-Weltmeister **Johann Zarco** und **Danny Kent** gaben sich genauso die Ehre wie KTM-Rennleiter **Pit Beirer** und Dorna-CEO **Carmelo Ezpeleta**. Aber auch der fünffache Weltmeister **Mick Doohan**, der als Gast in der Steiermark weilte, meldete sich zu Wort. «Als ich begann,

Rennen zu fahren, haben wir die Blinker von den Straßen-Motorrädern abgeschraubt und sind mit ihnen Rennen gefahren», so der 51-jährige Australier. «Kein Vergleich mit den Chancen, die die Jungs heute bekommen.» Johann Zarco gab den aktuellen Rookies einen Tipp: «Hört ganz genau hin, was Gustl Auinger zu sagen hat und befolgt es, das ist die beste Chance, ganz nach oben zu kommen.»

Die Rookies bekamen neben ihren Rennen auch noch andere Möglichkeiten zu glänzen, bei den Feierlichkeiten zum 400. GP, seit die Dorna die Veranstaltung der Weltmeisterschaft übernommen hat. Jeder der 24 Rookies symbolisierte dabei einen der Weltmeister dieser Ära.

Zu einem richtig schönen Fest wurde der Österreich-GP für **Philipp Öttl** und seinen Vater **Peter** nicht nur wegen des tollen 5. Platzes von Öttl Junior. «Das ist eigentlich unsere Heimstrecke, denn wir wohnen nur 250 Kilometer entfernt», freute sich Peter Öttl. «Es ist wunderschön gelegen, so sind viele Sponsoren und Freunde hierher mitgekommen, und wir konnten zusammen mit ihnen feiern.»

Jonas Folger feierte am Samstag des Österreich-GP seinen 23. Geburtstag. Er wurde

hierfür vom Team nicht nur mit einer ansehnlichen Torte versorgt. Unter den Geschenken befand sich auch das Original-Minibike, mit dem der nächstjährige MotoGP-Pilot seinen ersten Meistertitel eingefahren hat. Es ist wieder aufgetaucht und von einem Freund restauriert worden.

Ein solches Spektakel wie der erste Österreich-GP seit 19 Jahren hat auch viele andere Sportler zum Wochenende angelockt. Ex-Formel-1-Pilot **Gerhard Berger**, der ein bekennender Motorradfan ist, ließ sich die Chance nicht entgehen, genau wie **Mark Webber**, Ex-Weltmeister **Johnny Cecotto**, **Harald Bartol**, **Toni Cairoli**, **Tim Gajser**, die Wintersportler **Andy Goldberger**, **Marcel Hirscher**, **Christof Innerhofer**, **Thomas Morgenstern** und **Matthias Mayer** sowie Schauspieler **Tobias Moretti**.



Marc Márquez im verregneten Graz



Doohan vor seinem Bild im Museum

Höhepunkte des Rennens

Start: Miller fehlt nach seinem Crash im Warm-Up. 5 Fahrer produzieren einen Frühstart und müssen später durch die Boxengasse: Hernandez, Bautista, Barbera, Crutchlow und Bradl. Dovizioso kommt am besten weg vor Iannone, Rossi und Iannone, der rasch auf P1 vorprescht.

1. Runde: Rossi, Iannone, Dovizioso, Lorenzo, Márquez, Viñales, Barbera, Aleix Espargaró, Pedrosa, Redding sind die Top 10.

2. Runde: Gegen die Ducati-Power hat Rossi keine Chance, er fällt wieder auf P3 zurück.

3. Runde: Márquez hält P5 vor Viñales.

4. Runde: Lorenzo geht kurz in Führung, aber auch er fällt wie Rossi auf den Geraden wieder hinter Iannone zurück.

6. Runde: Iannone, Lorenzo, Dovizioso, Rossi, Márquez und Viñales ziehen vom Rest weg.

11. Runde: Dovizioso geht an Iannone vorbei auf P1.

12. Runde: Márquez und Viñales müssen die Top 4 ziehen lassen.

13. Runde: Schwarze Flagge für Barbera (Missachten der Boxendurchfahrtsstrafe).

19. Runde: Iannone wieder an Dovizioso vorbei auf P1.

20. Runde: Iannone und Dovizioso lösen sich 1 sec von Lorenzo und Rossi. Márquez auf P5 liegt bereits deutlich zurück.

26. Runde: Iannone und Dovizioso 2 sec vor Lorenzo und Rossi.

28. Runde: Dovizioso lässt Iannone in Ruhe und sichert so den Ducati-Doppelsieg in Spielberg vor Lorenzo und Rossi. ♦ ML

GRAND PRIX VON ÖSTERREICH – MOTOGP / Resultate

Spielberg (A): 14. August 2016; 10. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 120,904 km über 28 Runden à 4,318 km; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 27 Grad, Asphalt: 46 Grad

27°



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP16	28	39:46,255 min		1:24,561	s-m	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	28	+0,938 sec		1:24,686	m-h	20
3. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	28	+3,389		1:24,786	m-h	16
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	28	+3,815		1:24,854	m-h	13
5. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	28	+11,813		1:25,117	m-h	11
6. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	28	+14,341		1:25,073	m-h	10
7. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	28	+17,063		1:25,206	m-h	9
8. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	28	+29,437		1:25,508	m-h	8
9. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	28	+29,785		1:25,521	s-h	7
10. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	28	+37,094		1:25,878	m-h	6
11. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	28	+39,765		1:25,875	m-h	5
12. Danilo Pirro (I)	Ducati D16 GP16	28	+39,766		1:25,859	m-h	4
13. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14.2	28	+44,284		1:26,024	m-h	3
14. Esteve Rabat (E)	Honda RC 213V	28	+45,004		1:25,969	h-h	2
15. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	28	+1:03,246 min		1:25,479	m-h	1
16. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	28	+1:12,448		1:25,342	m-h	-
17. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	28	+1:14,517		1:25,809	s-h	-
18. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	28	+1:36,510		1:25,651	s-h	-
19. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	27	+1 Rde.		1:25,934	m-h	-
Nicht klassiert:							
Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	24	+4 Rdn.	Verletzung	1:25,580	m-h	-
Disqualifiziert:							
Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	12	+16 Rdn.	Strafe ignoriert	1:25,368	m-h	-

Durchschnittstempo des Siegers: 182,4 km/h

Schnellste Runde: Iannone, Runde 24 in 1:24,561 min (= 183,8 km/h)

Führung: Rossi (Runde 1); Iannone (2-9, 21-28/Ziel); Dovizioso (10-20)

Nächstes Rennen: 21. August 2016, Brünn (CZ)
Internet: www.motogp.com



Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																											
Rdn.	Ne.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1	46	29	4	99	93	25	8	41	26	45	38	50	44	9	35	19	68	51	6	53	76								
2	29	99	46	4	93	25	8	41	26	50	45	38	9	44	35	19	68	53	51	6	76								
3	29	99	4	46	93	25	8	41	26	50	45	38	9	35	44	19	68	53	51	76	6								
4	29	99	4	93	46	25	41	8	26	50	45	38	9	35	44	68	53	19	51	76	6								
5	29	99	4	93	46	25	8	50	26	45	41	38	9	35	44	53	51	76	68	6	19								
6	29	4	99	46	93	25	8	50	26	45	41	38	9	44	53	51	76	35	68	19	6								
7	29	4	99	46	93	25	8	50	26	45	41	38	9	44	53	51	76	35	68	19	6								
8	29	4	99	46	93	25	8	50	26	45	38	41	9	44	53	51	76	35	68	19	6								
9	29	4	99	46	93	25	8	26	50	45	38	41	44	9	51	53	76	35	68	19	6								
10	4	29	99	46	93	25	8	26	50	45	38	41	44	9	51	53	76	35	68	19	6								
11	4	29	99	46	93	25	8	26	50	45	38	41	44	9	51	53	76	35	68	19	6								
12	4	29	99	46	93	25	8	26	50	45	38	41	44	9	44	53	51	76	35	68	19	6							
13	4	29	99	46	93	25	26	50	45	38	41	9	44	51	53	76	35	68	19	6									
14	4	29	99	46	93	25	26	50	45	38	41	9	44	51	53	76	35	68	19	6									
15	4	29	99	46	93	25	26	50	45	38	41	44	9	51	53	76	35	68	19	6									
16	4	29	99	46	93	25	26	50	45	38	41	44	9	51	53	76	35	68	19	6									
17	4	29	99	46	93	25	26	45	38	50	41	44	9	51	53	76	35	68	19	6									
18	4	29	99	46	93	25	26	45	38	50	41	44	9	51	53	76	35	68	19	6									
19	4	29	99	46	93	25	26	45	38	50	41	44	9	51	53	76	35	68	19	6									
20	4	29	99	46	93	25	26	45	38	50	41	44	9	51	53	76	35	68	19	6									
21	29	4	99	46	93	25	26	45	38	50	41	44	9	51	53	76	35	68	19	6									
22	29	4	99	46	93	25	26	45	38	44	50	9	51	53	76	35	68	19	6										
23	29	4	99	46	93	25	26	45	38	50	44	41	9	51	53	76	35	68	19	6									
24	29	4	99	46	93	25	26	45	38	44	50	9	51	53	76	35	68	19	41	6									
25	29	4	99	46	93	25	26	45	38	44	50	9	51	53	76	35	68	19	6										
26	29	4	99	46	93	25	26	45	38	44	50	9	51	53	76	35	68	19	6										
27	29	4	99	46	93	25	26	45	38	44	9	50	51	53	76	35	19	68	6										
28	29	4	99	46	93	25	26	45	38	44	9	51	76	53	35	19	68	50											

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

Qualifying

1. Iannone	1:23,142
2. Rossi	1:23,289
3. Dovizioso	1:23,298
4. Lorenzo	1:23,361
5. Márquez	1:23,475
6. Viñales	1:23,584
7. Crutchlow	1:23,597
8. Redding	1:23,777
9. A. Espargaró	1:23,813
10. Barberá	1:23,822
11. Laverty	1:24,218
12. Pedrosa	1:24,263
13. Petrucci	1:24,123
14. Smith	1:24,126
15. P. Espargaró	1:24,265
16. Hernández	1:24,472
17. Pirro	1:24,593
18. Rabat	1:24,665
19. Bautista	1:24,673
20. Miller*	1:24,852
21. Bradl	1:24,895
22. Baz	1:25,192

XX = 02 (Top 12)
XX = 01 (übrige Fahrer)
* nach Sturz im Warm-up nicht gestartet

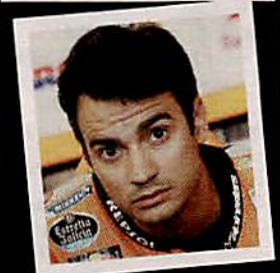
MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix der Österreich.



Cal Crutchlow (15.)

«Sorry, der Frühstart war mein Fehler. Ich ließ die Kupplung zu früh heraus. Nach der Boxendurchfahrt war ich mit 1:25,4 einer der Schnellsten da draußen.»



Dani Pedrosa (7.)

«Das Rennen war klar besser als das Training. Meine Rundenzeiten waren nahe an den Topzeiten dran. Diese Fortschritte müssen wir in Brünn weiter ausbauen.»



Maverick Viñales (6.)

«Das halbe Rennen konnte ich mit der Spitze mithalten. Aber auf der Geraden fehlte der Speed. Nach Halbzeit baute der Hinterreifen mächtig ab. P6 ist auf dieser schnellen Piste ok.»

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	181
2. Lorenzo	138
3. Rossi	124
4. Pedrosa	105
5. Viñales	93
6. Iannone	88
7. Dovizioso	79
8. P. Espargaró	78
9. Barberá	65
10. Redding	53
11. Laverty	53
12. A. Espargaró	51
13. Miller	42
14. Smith	42
15. Crutchlow	41
16. Bradl	37

WM-Stand Marken

1. Yamaha	202
2. Honda	196
3. Ducati	149
4. Suzuki	99
5. Aprilia	51

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	286
2. Movistar Yamaha MotoGP	262
3. Ducati Team	167
4. Team Suzuki Ecstar	144
5. Monster Yamaha Tech3	120
6. Octo Pramac Yakhnich	94
7. Avintia Racing	77
8. Aprilia Racing Team Gresini	72
9. Estrella Galicia 0,0 Marc VdS	62
10. Pull & Bear Aspar Team	56

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Morbidelli gewinnt den Start vor Márquez, Schrötter und Lüthi. Zarco kommt weit nach außen, fällt auf P5 zurück.

1. Runde: Morbidelli, Márquez, Schrötter, Lüthi, Zarco, Rins, Nakagami, Pons, Baldassarri und Aegerter sind die Top 10. Folger P13, Cortese P19.

3. Runde: Zarco an Lüthi vorbei auf P4. Lowes stürzt!

4. Runde: Schrötter vor auf P2. Lüthi vor auf P3 nach Fehler von Márquez. Folger stürzt.

5. Runde: Morbidelli führt weiter vor Schrötter, Lüthi, Zarco, Rins. Aegerter hält P10, Cortese P15.

8. Runde: Morbidelli, Schrötter, Lüthi und Zarco 2 sec vor Rins und Márquez.

10. Runde: Schrötter übernimmt die Führung vor Morbidelli! Doch der Italiener kontert bald.

14. Runde: Morbidelli löst sich leicht von Schrötter, Zarco und Rins. 1 sec zurück Rins. Aegerter weiter auf P10, Cortese P12.

15./16. Runde: Zarco schaltet den Turbo ein und schließt zu Morbidelli auf. Rins schließt von hinten zu Lüthi (P3) und Schrötter auf.

17. Runde: Zarco auf P1. Der Weltmeister zieht sofort weg.

18. Runde: Lüthi reagiert und verdrängt Morbidelli auf P3.

Rins verdrängt Schrötter auf P5.

24. Runde: Zarco 2 voraus. Morbidelli dicht hinter Lüthi, nur eine halbe Sekunde zurück Rins auf P4.

25. Runde: Zarco siegt klar. Lüthi wehrt zuerst die Angriffe von Morbidelli ab, dann drücken sich der Italiener und sogar noch Rins am Schweizer vorbei! Schrötter starker Fünfter. ♦ ML

GRAND PRIX VON ÖSTERREICH - MOTO2 / Resultate

Red Bull Ring Spielberg/A: 14. August 2016; 10. Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 107,95 km über 25 Rdn. à 4,318 km; 28 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: schön/trocken; Luft: 26 Grad, Asphalt: 40 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Johann Zarco (F)	Kalex	25	37:34,180	1:29,497	25
2. Franco Morbidelli (I)	Kalex	25	+3,0589	1:29,717	20
3. Alex Rins (E)	Kalex	25	+3,376	1:29,660	16
4. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+3,467	1:29,591	13
5. Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+4,740	1:29,743	11
6. Alex Márquez (E)	Kalex	25	+9,416	1:29,981	10
7. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	25	+10,178	1:29,882	9
8. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	25	+11,951	1:29,992	8
9. Axel Pons (E)	Kalex	25	+12,801	1:29,761	7
10. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	25	+13,977	1:30,147	6
11. Sandro Cortese (D)	Kalex	25	+18,046	1:30,142	5
12. Danny Kent (GB)	Kalex	25	+18,284	1:29,880	4
13. Mattia Pasini (I)	Kalex	25	+18,424	1:30,148	3
14. Miguel Oliveira (P)	Kalex	25	+18,850	1:30,140	2
15. Julian Simón (E)	Speed-up	25	+20,022	1:29,900	1
16. Xavi Vierge (E)	Tech3	25	+28,885	1:30,567	-
17. Luca Marini (I)	Kalex	25	+28,970	1:30,480	-
18. Isaac Viñales (E)	Tech3	25	+29,032	1:30,493	-
19. Remy Gardner (AUS)	Kalex	25	+29,115	1:30,536	-
20. Edgar Pons (E)	Kalex	25	+29,424	1:30,595	-
21. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	25	+29,977	1:30,092	-
22. Rattthapark Wilairot (THA)	Kalex	25	+37,935	1:30,841	-
23. Xavier Siméon (B)	Speed-up	25	+43,276	1:31,136	-
24. Jesko Raffin (CH)	Kalex	25	+44,206	1:30,987	-
25. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	25	+48,835	1:30,965	-
26. Jonas Folger (D)	Kalex	25	+1:12,148	1:30,060	-

Nicht klassiert:

- Simone Corsi (I)	Speed-up	13	+12 Rdn.	1:30,365	-
- Sam Lowes (GB)	Kalex	16	+9 Rdn.	1:30,901	-

Durchschnittstempo des Siegers: 172,3 km/h

Schnellste Runde: Johann Zarco (F), 8. Runde, 1:29,497 min (= 173,6 km/h), Rekord

Nächstes Rennen: 21. August, Brünn (CZ)

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Zarco	1:29,255
2. Morbidelli	1:29,367
3. Lüthi	1:29,480
4. Schrötter	1:29,645
5. A. Márquez	1:29,702
6. A. Pons	1:29,702
7. Lowes	1:29,714
8. Nakagami	1:29,728
9. Rins	1:29,752
10. Folger	1:29,844
11. Aegerter	1:29,861
12. Baldassarri	1:29,926
13. Cortese	1:29,978
14. E. Pons	1:30,031
15. Kent	1:30,129
16. Syahrin	1:30,264
17. Pasini	1:30,305
18. Oliveira	1:30,308
19. Marini	1:30,332
20. Simon	1:30,400
21. Wilairot	1:30,438
22. Corsi	1:30,622
23. Gardner	1:30,743
24. Siméon	1:30,762
25. Viñales	1:30,775
26. Raffin	1:30,870
27. Vierge	1:30,878
28. Mulhauser	1:30,884

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	176	13. Salom	37
2. Rins	142	14. Schrötter	33
3. Lowes	121	15. Pasini	30
4. Lüthi	106	16. Siméon	28
5. Nakagami	92	Ferner:	
6. Morbidelli	86	21. Cortese	20
7. Folger	83	23. Raffin	10
8. Aegerter	71	26. Mulhauser	4
9. Syahrin	69		
10. Corsi	59		
11. Baldassarri	55		
12. A. Pons	41		

WM-Stand Konstrukteure

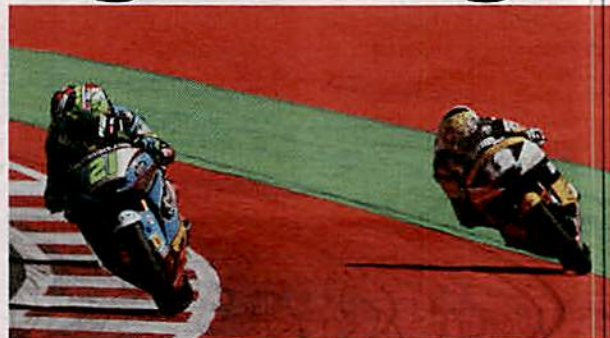
1. Kalex	250
2. Speed-up	89
3. Tech3	13



Cortese (#11) hielt Kent (#52), Pasini und Oliveira hinter sich

GP von Österreich - Moto2

Zarco in einer eigenen Liga



Morbidelli (#21) zwängte sich in der letzten Runde an Lüthi vorbei



Zarco: Perfekte Strategie



Zarco: Feiern in der Lederhose

Von MARKUS LEHNER

Nach dem GP von Österreich zweifelt kaum noch jemand daran, dass Johann Zarco als erster Moto2-Pilot seinen Titel erfolgreich verteidigen kann. Marcel Schrötter erzielte direkt hinter Tom Lüthi mit Platz 5 sein bestes Moto2-Resultat.

Johann Zarcos Teammanager Aki Ajo hat schon viele Erfolge feiern können. Doch nach der eindrucksvollen Demonstration seines Schützlings auf dem Red Bull Ring und dem fünften Saisonsieg des Weltmeisters fehlten auch ihm die Worte: «Die Wahrheit ist, dass ich keine neuen Superlative mehr für Johann finde. Er war während des gesamten Weekends nichts anderes als perfekt, sowohl vom Speed als auch von der mentalen Stärke her.» Zarco selbst analysierte sein Rennen mit der ihm eigenen Genauigkeit: «Ich verlor zwar einige Plätze beim Start, aber wusste, dass ich noch gar nichts verloren hatte. Es hieß einfach, ruhig zu bleiben und sich in Erinnerung halten, dass ich eine sehr hohe Pace gehen konnte. Ich wartete, bis die anderen ihre kleinen Probleme bekamen und habe dann Platz um Platz gutgemacht. Als ich an Morbidelli vorbei war, hatte ich

noch Reserven, die ich sofort benutzt habe, um von ihm und Lüthi wegzufahren. Heute war ein perfekter Tag. Aber der Weg bis zur Titelverteidigung ist noch weit. Sehr weit.»

«Zarco war unglaublich»

Franco Morbidelli lag lange in Führung, bis Zarco von hinten herangerauscht kam. «Ich glaubte an meine Siegchance. Doch die Leichtigkeit, mit der sich Zarco nach dem Überholmanöver absetzte, war unglaublich. Ich versuchte gar nicht, an ihm dranzubleiben, sondern habe mich nach hinten auf Lüthi konzentriert. Der war gleich schnell wie ich, also wusste ich, dass sich alles im Finale entscheiden würde. Die letzte Runde hatte es in sich, aber alles war fair.» Alex Rins konnte wegen des Duells zwischen Morbidelli und Lüthi noch aufschließen und verdrängte den Schweizer vom Podest. «Ich hatte Glück, Franco und Tom verloren beim Kampfzeit. Lüthi hatte offenbar nicht mehr mit mir gerechnet.»

Marcel Schrötter kämpfte lange in der Spitzengruppe mit, führte sogar ein paar Kurven lang und wurde am Ende Fünfter: «Alle Welt hat mir zugesehen, wie ich mit den Besten gekämpft habe, das habe ich noch nie erlebt. Es war ein unglaubliches Gefühl.» ♦

Moto2

Drei in den Top 10

Von MARKUS LEHNER

Mangels österreichischer Moto2-Piloten mussten drei Deutsche und vier Schweizer die Kohlen aus dem Feuer holen. Tom Lüthi verpasste das Podest knapp, Marcel Schrötter glänzte mit Platz 5. Auch Dominique Aegerter schaffte die Top 10, die Sandro Cortese knapp verpasste. Jonas Folger versenkte die Hoffnungen frühzeitig im Kiesbett.

Tom Lüthi (4.)

«Klar bin ich vom verpassten Podestplatz enttäuscht. Zarco hat mich unter Gelber Flagge überholt, und ich erwartete eine Reaktion von der Rennleitung, aber passiert ist nichts. Dennoch ziehe ich den Hut vor ihm. Er war heute klar der Beste. Das Duell mit Morbidelli war hart, aber fair. Das Setup war perfekt, ich konnte so spät bremsen, wie ich es in den GP zuvor nicht gewagt hätte. Ich wollte im Finale ein Maximum an Speed auf die Zielgerade mitnehmen, aber dann ist plötzlich von hinten Rins gekommen. Ich wusste nicht, dass er so nah dran war.»

Jonas Folger (Sturz, 26.)

«Ich war in der ersten Kurve außen und habe ein paar Plätze verloren. Corsi ist an mir vorbei, und ich habe versucht, mich wieder vorbeizubremsten. Aber ich musste aufmachen, weil ich ihm sonst reingefahren wäre. Ich konnte das Bike nicht stoppen, geriet ins Kiesbett und kippte um. Das Motorrad lief tadellos, die Schuld lag bei mir.»

Marcel Schrötter (5.)

«Ich freue mich riesig über diesen 5. Rang, mein bestes Ergebnis in der Moto2. Schade, dass es nicht für ein Podium gereicht hat. Immerhin habe ich mit dem



Marcel Schrötter (#23) kämpfte lange mit den «Großen» mit, am Ende musste er Zarco (#5) und Lüthi (#12) ziehen lassen

Champion und dem Vize-Weltmeister ums Podest gekämpft. Ich konnte sogar kurz in Führung gehen. Doch als ich Morbidelli überholte, habe ich gelbe Flaggen gesehen. Deshalb ließ ich ihn wieder vorbei. Ab Halbzeit kam vorne Chattering auf, ich konnte Lüthi und Rins nicht mehr halten.»

Sandro Cortese (11.)

«Ich habe in der ersten Runde alles riskiert. Leider ist das in

die Hose gegangen. Deshalb bin ich auf Platz 18 nach der ersten Runde. Aber ich habe mich nach vorne gekämpft, hab keine Fehler gemacht und bin stets meine Zeiten gefahren. Ich habe viel Kampfgeist gezeigt, und ich wusste, dass ich tiefe 1:30er-Zeiten fahren kann. Das habe ich im Rennen bestätigt.»

Dominique Aegerter (10.)

«Während der vier Trainings fand ich einen guten Rhythmus,

das Motorrad mit dem 2014er-Chassis reagierte gut auf die Änderungen. Aber im Rennen war mein Gefühl weniger gut. Ich hoffe, dass sich in den nächsten Tagen alle Fragen über meine Zukunft klären werden, damit ich mich wieder auf den Job konzentrieren kann.»

Jesko Raffin (24.)

«Ich kam nie in den Rhythmus an diesem Weekend. Es lief hier so schlecht, wie es auf dem

Sachsenring mit Rang 8 gut lief. Ein Tag zum Vergessen.»

Robin Mulhauser (25.)

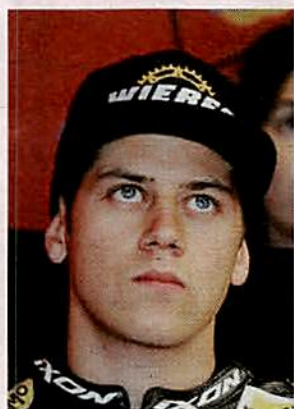
«Zu Beginn fand ich nicht den nötigen Grip und verlor viel in den Beschleunigungszonen. Fünf Runden vor Schluss bekam ich Probleme mit dem Getriebe, die ersten beiden Gänge gingen nicht rein und deswegen verlor ich zwei Plätze. Aber ob 23. oder 25. ist egal, ich will weiter nach vorn.» ♦



Lüthi: Enttäuscht von Platz 4



Folger: Früher Rennsturz



Schrötter: Kurz an der Spitze



Cortese: Am Start viel riskiert



Aegerter: Nicht happy mit P10

Moto2

Lüthi bleibt Team treu



Thomas Lüthi: KTM-Angebot doch nicht erlegen

Thomas Lüthi hat für zwei weitere Jahre beim Team von Olivier Métraux und Fred Corninboeuf unterschrieben. Der 29-jährige Schweizer hatte auch ein Angebot von KTM gehabt, in ihrem neuen Moto2-Team von Aki Ajo zu fahren, letztendlich entschied er sich, doch bei seinem bewährten Team und auf dem bewährten Kalex-Material zu bleiben. Das Thema MotoGP mit einer Satelliten-KTM ist auch so noch nicht abgehakt. Métraux bemüht sich, für 2019 ein solches Team aufzubauen.

Dominique Aegerter und sein Manager Robert Siegrist führ-

ten in Spielberg einige Verhandlungen, Teamchef Corninboeuf geht davon aus, dass auch sein zweiter Schweizer Top-Fahrer bleibt. «Wie wir das Team technisch strukturieren, müssen wir dann noch klären», so Corninboeuf. Mehr Sorgen macht er sich um Robin Mulhauser. «Seine Resultate müssen einfach besser werden», ist sich Corninboeuf im Klaren. «Wir haben zwar unsere drei Teamplätze in der Moto2 sicher, aber die Dorna wird sicherlich nach einem stärkeren Fahrer ersuchen, wenn Robin zum Ende der Saison keine klare aufsteigende Tendenz zeigt.» ♦ ML

NACHRICHTEN

Kalex: Heuer keine Tests bei Rennen

Moto2 Bis zum Saisonende plant Kalex keine weiteren Updates für die Teams, aber da mit KTM für die nächste Saison ein starker Gegner erwartet wird, beschäftigt sich Konstrukteur Alex Baumgärtel bereits tief greifend mit der weiteren Optimierung des Kalex-Chassis auf die Dunlop-Reifen. «Wir haben einige Ideen und werden sie auch testen», so Baumgärtel. «Aber werden sie nicht wie im Vorjahr bei Rennen einsetzen. Wenn sich die Teams bereit erklären, sie zu probieren, ohne sie später bei Rennen einzusetzen, dann können sie es machen.» Das Team von Aki Ajo hat Kalex bereits am Sachsenring mitgeteilt, dass sie nächstes Jahr mit KTM fahren, bei den anderen Teams geht Baumgärtel davon aus, dass sie bleiben. «Wir werden die Verträge für Misano fertig machen. Zu den bisherigen Teams könnte noch VR46 hinzukommen. Wenn man den Gerüchten glauben kann, wird QMMF aufhören, sie werden ihren Platz übernehmen.» ♦ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Joan Mir startet gut aus der ersten Pole-Position seiner Karriere und ist Dritter hinter Bastianini und WM-Leader Binder. Öttl reiht sich von Startplatz 8 aus auf P9 ein.

1. Runde: Die Top 10 nach der ersten Runde heißen Bastianini, Mir, Binder, Canet, Di Giannantonio, Bagnaia, Quartararo, Bulega, Öttl und Locatelli.

3. Runde: Mir, Binder und Bastianini lösen sich etwas von den Verfolgern. Binder mit Führungsarbeit.

5. Runde: Die Verfolger haben aufgeholt, Öttl rückt auf P5 vor!

6. Runde: Zehn Fahrer setzen sich vom Feld ab, Binder verrichtet die Führungsarbeit, Öttl hält P5.

7. Runde: Öttl stürmt vor auf P4.

9. Runde: Quartararo geht in Führung, Öttl erstmals auf P3, doch Mir kontert.

10. Runde: Binder wieder auf P1. Öttl zwängt sich auf P2 vor!

11. Runde: Binder, Öttl, Mir, Bastianini und Quartararo lösen sich aus der Zehnergruppe.

14. Runde: Binder zieht Meter um Meter von Öttl, Quartararo, Bastianini und Mir davon, kommt aber nicht wirklich weg.

17. Runde: Die Top 5 wieder dicht beisammen.

18. Runde: Binder verbremst sich und fällt auf P5 zurück.

19. Runde: Navarro stürzt.

20. Runde: Öttl in Führung, fällt aber bald wieder auf P5 zurück. Unzählige Positionswechsel.

22. Runde: Öttl in Führung, fällt aber bald wieder auf P5 zurück.

23. Runde: Mir siegt hauchdünn vor Binder, Bastianini, Quartararo und Öttl. ♦ ML

Qualifying

1. Mir	1:36,228
2. B. Binder	1:36,335
3. Bastianini	1:36,600
4. Canet	1:36,661
5. Quartararo	1:36,693
6. Bagnaia	1:36,843
7. Bulega	1:36,919
8. Öttl	1:36,929
9. Di Giannantonio	1:36,950
10. Bendsneyder	1:36,965
11. Fenati	1:36,993
12. Danilo	1:37,159
13. Antonelli	1:37,203
14. Martin	1:37,209
15. Guevara	1:37,217
16. Locatelli	1:37,224
17. D. Binder	1:37,233
18. Navarro	1:37,237
19. Rodrigo	1:37,252
20. Bezzecchi	1:37,280
21. Migno	1:37,308
22. Loi	1:37,462
23. Manzi	1:37,538
24. Arenas*	1:37,589
25. Kornfeil	1:37,619
26. Ono	1:37,644
27. Norrodin	1:37,808
28. Pawi	1:37,812
29. McPhee	1:37,874
30. Valtulini	1:38,075
31. Herrera	1:38,250
32. Ramirez	1:38,347
33. Suzuki	1:38,395
34. Spiranelli	1:38,455
35. Petrarca	1:39,331

* +3 Gridpositionen (langsam Fahren/OP)

GRAND PRIX VON ÖSTERREICH – Moto3 / Resultate

Spielberg (A): 14. August 2016; 10. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 99,314 km über 23 Runden à 4,318 km; 34 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 24 Grad, Asphalt: 35 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Joan Mir (E)	KTM	23	37:23,325	1:36,955	25
2. Brad Binder (RSA)	KTM	23	+0,279	1:36,813	20
3. Enea Bastianini (I)	Honda	23	+0,431	1:36,650	16
4. Fabio Quartararo (F)	KTM	23	+0,439	1:36,810	15
5. Philipp Öttl (D)	KTM	23	+0,600	1:36,557	11
6. Jorge Martín (E)	Mahindra	23	+4,134	1:36,930	10
7. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	23	+4,161	1:36,952	9
8. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	23	+4,970	1:36,900	8
9. Nicolò Bulega (I)	KTM	23	+4,972	1:36,982	7
10. Livio Loi (B)	Honda	23	+5,262	1:36,899	6
11. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	23	+5,415	1:37,030	5
12. Juanfran Guevara (E)	KTM	23	+5,471	1:36,997	4
13. Andrea Locatelli (I)	KTM	23	+5,905	1:37,060	3
14. María Herrera (E)	KTM	23	+12,775	1:36,989	2
15. Hiroki Ono (J)	Honda	23	+12,839	1:37,121	1
16. Jules Danilo (F)	Honda	23	+12,942	1:37,098	1
17. Darryn Binder (RSA)	Mahindra	23	+14,090	1:37,183	1
18. Niccolò Antonelli (I)	Honda	23	+14,406	1:37,211	1
19. Jakub Kornfeil (CZ)	Honda	23	+14,517	1:37,154	1
20. Stefano Manzi (I)	Mahindra	23	+14,545	1:37,210	1
21. Aron Canet (E)	Honda	23	+14,663	1:37,334	1
22. Albert Arenas (E)	Peugeot	23	+17,132	1:37,359	1
23. Adam Norrodin (MAL)	Honda	23	+17,443	1:37,432	1
24. John McPhee (GB)	Peugeot	23	+28,306	1:37,984	1
25. Andrea Migno (I)	KTM	23	+28,405	1:37,680	1
26. Marcos Ramírez (E)	Mahindra	23	+40,213	1:38,136	1
27. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	23	+40,361	1:38,096	1
28. Stefano Valtulini (I)	Mahindra	23	+1:04,040	1:38,342	1
29. Fabio Spiranelli (I)	Mahindra	23	+1:04,058	1:39,470	1
30. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	23	+1:04,513	1:39,516	1
Nicht klassiert:					
Jorge Navarro (E)	Honda	18	+5 Rdn.	1:36,811	1
Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	14	+9 Rdn.	1:36,848	1
Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	5	+18 Rdn.	1:37,822	1
Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	5	+18 Rdn.	1:37,926	1

Nicht gestartet (vom Team suspendiert):

Romano Fenati (I) KTM

Durchschnittstempo des Siegers: 159,3 km/h

Schnellste Runde: Öttl, Runde 15 in 1:36,557 min (= 160,9 km/h)

Nächster Grand Prix: 21. August 2016, Brünn (CZ) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. B. Binder	179
2. Navarro	112
3. Fenati	95
4. Bagnaia	90
5. Bulega	82
6. Bastianini	81
7. Mir	75
8. Di Giannantonio	66
9. Antonelli	63
10. Kornfeil	58
11. Pawi	54
12. Locatelli	53
13. Quartararo	52
14. Öttl	43
15. Danilo	41

WM-Stand Konstrukteure

1. KTM	217
2. Honda	205
3. Mahindra	107
4. Peugeot	20



WM-Leader Brad Binder: Auch als Zweiter viel zu feiern

Grand Prix von Österreich - Moto3

Ein neuer Stern wurde geboren

Er kam aus der Sommerpause, sah und siegte. Der Spanier Joan Mir überrollte auf dem Red Bull Ring das gesamte Etablissement, fuhr auf die Pole-Position und gewann auch das Rennen.

Wie man die Uhr für die Pole-Position von dem Tissot-Botschafter übernehmen muss, das muss der 18-jährige Spanier Joan Mir noch lernen – wie man von diesem Startplatz zu einem blitzsauberen Moto3-WM-Sieg fährt, nicht mehr. Dass Leopard-Teambesitzer Flavio Becca große Stücke auf ihn hält und nach seinem vierten Platz in der Junior-WM in die WM schickte, hat er jetzt mit dem ersten Sieg des letztjährigen Weltmeister-Teams in dieser Saison gedankt.

Mit einem Strahlen im Gesicht saß er da und beantwortete in astreinem Englisch die Fragen, als er nach seinem Überraschungssieg auf dem Red Bull Ring plötzlich im Mittelpunkt des Interesses stand. «Es war ein fantastisches Wochenende für mich», sprudelte es aus ihm hervor. «Zunächst will ich diesen Sieg Luis Salom widmen, ich freue mich, dass mir das so früh gelungen ist. Sicher war es ein schwieriges Rennen, denn ich konnte erstmals mit den Top-WM-Piloten kämpfen. Wir konnten an diesem Wochenende mit meinem Team hervorragend arbeiten, und es hat sich ausgezahlt. Es ist für mich als

Rookie unglaublich, an einem Wochenende die erste Pole-Position und dann den ersten Sieg in der WM einzufahren.»

Der junge Spanier ist aber auch ungeheuer reif für sein Alter. Er ist in der Sommerpause in sich eingeekehrt, um die nötige Motivation für solche Taten aufzubauen. «In der Junior-WM habe ich entweder gewonnen, oder ich bin gestürzt», erinnert er sich. «So bin ich letztes Jahr dort nur Vierter geworden. Als ich die WM begann, war es etwas frustrierend, denn plötzlich musste ich um Plätze im Mittelfeld kämpfen. Doch in der Sommerpause habe ich mir Gedanken gemacht, wie ich noch stärker werden kann, ohne mehr zu riskieren.»

Trotz Niederlage Sieger

WM-Leader Brad Binder musste zum Schluss Mir zwar ziehen lassen, trotzdem hat der Österreicher-GP seine WM-Chancen weiter erhöht: Fenati ist bei VR46 rausgeflogen, Jorge Navarro gestürzt, so hat der südafrikanische KTM-Werksfahrer gesunde 67 Punkte Vorsprung an der WM-Spitze. Binder kämpfte beim Heim-GP seines Teams nicht nur mit den Gegnern, sondern auch mit einer merkwürdigen Gasannahme. «Wenn ich das Gas voll aufgerissen habe, verschluckte sich der Motor. Als ich dann versucht habe, das Gas langsam aufzudrehen, wurde es besser. Aber so reichte es eben nicht», verriet Binder. ♦ IP

Philipp Öttl

Furiöse Fahrt



Erhebendes Gefühl: Philipp Öttl führt den Grand-Prix-Lauf an

Auf dem Red Bull Ring wuchs Philipp Öttl über sich hinaus, führte das Rennen zeitweilig gar an und wurde schließlich Fünfter.

«Ich habe es in der Sommerpause geschafft, wieder die Form herzustellen, mit der ich die Saison begonnen habe», meinte Philipp Öttl bescheiden. Doch was er in diesem Rennen gezeigt hat, war weit mehr. Nach herzhaftem Einsatz holte er das Spitzenquartett mit KTM-Werksfahrer Brad Binder, Shooting Star Joan Mir, Fabio Quartararo und Enea Bastianini ein, kämpfte sich an einem nach dem anderen vorbei und führte mehrfach das Rennen an. Zwischenzeitlich fuhr er die Rekordrunde auf der Strecke, von der er nur 250 Kilometer entfernt wohnt.

Gut klargekommen

Das Wochenende hatte für den 20-jährigen Deutschen gleich gut angefangen. Öttl war Acht-

schnellster und fühlte sich auf der schnellen Strecke in der Steiermark pudelwohl. «Das Bike lässt sich nur schlecht auf den Linien halten, ansonsten geht es hier sehr gut», freute er sich. Für den zweiten Tag bekamen sie dieses Problem mit geänderter Abstimmung hin, und auch der achte Startplatz gab Öttl viel Hoffnung. «Wir haben die Abstimmung gleich in FP3 in den Griff bekommen, danach ging es gut voran», freute er sich.

Dass er sich im Rennen noch steigern kann, hatte er im Geheimen gehofft, und nach P5 konnte er richtig strahlen. «Besser wäre es nur noch gewesen, wenn wir gewonnen hätten», freute er sich. Wäre da nicht vielleicht noch mehr drin gewesen? «Als ich in Führung lag, haben sich leider einige Fehler eingeschlichen, und als ich am Ende der Gruppe war, konnte ich dies in der letzten Runde einfach nicht wieder wettmachen. Aber ich bin zufrieden, und diesen Schwung will ich nach Brunn mitnehmen.» ♦ IP

MotoGP Rookies Cup

Sasaki setzt sich ab

Nach acht von 13 Cup-Läufen macht sich ein Rookies-Cup-Favorit bemerkbar: Ayumu Sasaki. Der kleine Japaner war, abgesehen vom Regenrennen in Assen, bei allen acht Rennen auf dem Podest und führt in der Cup-Wertung mit 155 Punkten vor dem Spanier Aleix Viu (132).

Im ersten Lauf auf dem Red Bull Ring lieferten sich die beiden Spanier Marc Garcia und Aleix Viu 16 Runden lang ein spannendes Duell um den Sieg. Obwohl Viu als Erster über die Ziellinie raste, wurde Garcia zum Sieger erklärt. Weil Viu mehrmals die Streckenbegrenzung überquerte, wurde er um eine Platzierung zurückversetzt. In Lauf 2 bildeten Viu, Sasaki und Garcia das heftig kämpfende

Spitzenrio. Schließlich siegte Viu mit einer Zehntelsekunde.

Der 16-jährige Deutsche Kevin Orgis eroberte Platz 5 im zweiten Lauf. Er war damit der beste Neuling 2016. ♦ PP



Garcia und Viu in Rennen 2

NACHRICHTEN

Peugeot trennt sich von Alexis Masbou

Moto3 In gegenseitigem Einverständnis haben sich das Peugeot MC Saxoprint und der Franzose Alexis Masbou getrennt. Für den 29-jährigen Masbou wäre es wegen des Alterslimits ohnehin die letzte Moto3-Saison gewesen. «Als wir ihn im Winter weiterverpflichtet haben, sind wir davon ausgegangen, dass seine letzte Saison eine zusätzliche Motivation für ihn darstellt und er mit der französischen Flagge auf einem französischen Motorrad noch einmal richtig zeigen kann, was er kann», bedauert Teamchef Terrell Thien. «Leider hat er nicht die Leistung gebracht, die wir gern gesehen hätten, er hat in zehn Rennen keine Punkte geholt, und zum Schluss konnten er und das Team sich nicht mehr gegenseitig motivieren.» Zum Abschied hat ihm Thien einige Kontakte aus der Supersport-WM gegeben, wo der Franzose versucht, seine Karriere fortzusetzen. Auf dem Red Bull Ring wurde er von Albert Arenas ersetzt. «Der ist sehr professionell und hat genau das Leuchten in den Augen, das wir brauchen», freute sich Thien über den Neuzugang. «Aber wenn wir jetzt einen Ersatzfahrer für Masbou einsetzen, der bis zum Ende der Saison bei uns bleiben kann, ist es nur einer, der auch 2017 bei uns bleibt. Bei Arenas könnte ich mir das gut vorstellen.» John McPhee wird wahrscheinlich bei Peugeot bleiben, der Schotte kümmert sich momentan um ein neues Management, mit diesem will Thien dann verhandeln. Peugeot hat dem Team für 2017 Top-Material von Mahindra zugesichert. «Damit wollen wir wieder angreifen», so Thien. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Moto3** Kevin Hanus will in Brunn wieder mit einer Wildcard fahren. Für das nächste Jahr hofft sein Vater Jaroslav, dass er das Budget auftreibt, damit der 22-jährige Nürnberger die volle Moto3-Saison fahren kann.

»» **Moto3** Lorenzo Dalla Porta, Leader der Moto3-Junior-WM, wird nächstes Jahr bei Aspar in die WM aufsteigen. «Ich freue mich schon, vollwertiger Mahindra-Werksfahrer zu werden», so der 19-Jährige. ♦ ML



Geschafft: Binder, Quartararo und Öttl gratulieren Sieger Mir



Das Leopard-Team hat zu feiern



Lachender Dritter: Bastianini

Zeitplan und Statistik GP von Brünn/CZ

(alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 19. August 2016

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

Samstag, 20. August 2016

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

Sonntag, 21. August 2016

08.40-09.00	Moto3	Warm-up
09.10-09.30	Moto2	Warm-up
09.40-10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Rennen Moto3	19 Rdn. 102,7 km
12.20	Rennen Moto2	20 Rdn. 108,1 km
14.00	Rennen MotoGP	22 Rdn. 118,9 km

Sieger 2015:

Moto3: Niccolò Antonelli (I), Honda
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha

Pole-Position 2015:

Moto3: N. Antonelli (I), Honda, 2:07,667
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 2:01,614
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:54,989 (= 169,1 km/h)

Schnellste Runde 2015:

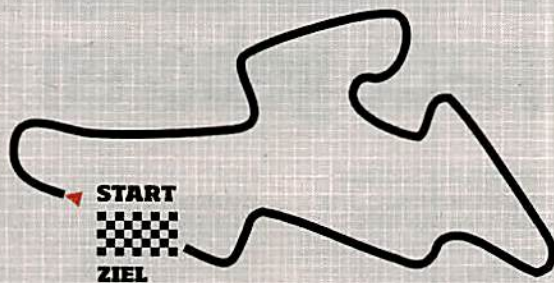
Moto3: Miguel Oliveira (P), Honda, 2:08,466 (= 151,4 km/h)
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 2:02,422 (= 158,8 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:56,048 (= 167,6 km/h)

Rundenrekorde:

Moto3: Romano Fenati (I), KTM, 2:08,064 (= 151,8 km/h), 2014
Moto2: Tito Rabat (E), Kalex, 2:02,383 (= 158,9 km/h), 2014
MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1:56,027 (= 167,6 km/h), 2014

STRECKE

Brünn - Masaryk Circuit



ADAC Junior Cup

Die Kleinen bei den Großen

Gleich zwei Rennen hatte der ADAC Junior Cup beim Österreich-GP auf dem Red Bull Ring. Die Teenager mit den identischen KTMRC 390 lieferten sich spannende Rennen, die denen der WM-Piloten in nichts nachstanden.

Jan-Ole Jähniß gewann den ersten Lauf mit 0,052 Sec. vor dem Tschechen David Kuban. Doch dieser wurde wegen Unregelmäßigkeiten an seinem Motorrad disqualifiziert, so erbte Yannik Kruse den zweiten Platz. Das zweite Rennen ging

genauso knapp aus, Gaststarter Finn de Bruin gewann.

Junior Cup bis 2019 mit KTM

Gute Dinge sollte man beibehalten, daher verlängerte der ADAC den Vertrag mit Ausrüster KTM um drei weitere Jahre. ♦ IP



Jan-Ole Jähniß: Sieg in Lauf 1

ADAC JUNIOR CUP POWERED BY KTM / Resultate

Red Bull Ring (A): 1. Rennen: 13 Runden à 4,318 km; 26 Fahrer gestartet, 24 gewertet

1. Jan-Ole Jähniß (D), in 25:05,681 min; 2. Yannik Kruse (D) +1,607 sec; 3. Lee Doti (CH) +1,653; 4. Máté Laczkó (H) +1,921; 5. Bálint Kovács (H), +2,133; 6. Joep Overbeek (NL) +2,173

2. Rennen: 13 Runden à 4,318 km; 26 Fahrer gestartet, 24 gewertet

1. Finn de Bruin (NL), in 25:10,631 min; 2. Overbeek +0,051 sec; 3. Laczkó +0,128; 4. David Kuban (CZ) +0,221; 5. Doti, +0,405; 6. Glenn Straalen (NL) +0,565

Stand (nach 5 von 8 Läufen): 1. Jähniß, 89 Punkte; 2. Kruse 78; 3. Fetz und Laczkó 74

Nächster Lauf: 26. August, Oschersleben (D)
Internet: www.adac-motorsport.de

NACHRICHTEN

Sachsenring: Trauer um Wolfgang Wirth

MotoGP Der langjährige Pressechef des Sachsenring-GP ist tot. Wolfgang Wirth erlag im Alter von 77 Jahren seiner schweren Krankheit. «WW» war über Jahrzehnte als freier Mitarbeiter im Sportressort der heimischen «Freien Presse» tätig. Er arbeitete früher als Lehrer, aber sein Lebensinhalt war neben der Familie der Motorsport. Zu seinem Lebenswerk gehört das Buch «Die Sachsenring-Story». Direkt an der Strecke widmete sich Wolfgang Wirth in der Berichterstattung vor allem den GP-Teams aus der Region sowie dem Racing Team Germany. In seiner Funktion als Pressechef auf

dem Sachsenring fand das Urgestein endgültig seine Berufung. Seine Passion wirklich loslassen konnte er auch später, im höheren Alter, nie. Wolfgang Wirth wird am 26. August um 13 Uhr auf dem Friedhof in seinem Wohnort Langenchursdorf beigesetzt. ♦ AWI

KOMPAKT

»» **Gerhard Heukerott** Der deutsche 350er-Meister von 1968 aus Rüdeshheim ist am 1. August im Alter von 75 Jahren einer Krebserkrankung erlegen. Heukerott wurde als Teamchef von Klaus Enders und Ralf Engelhard 1974 Weltmeister. Seine Gedenkfeier findet am 1. Oktober um 14 Uhr in der Villa Sturm in Rüdeshheim statt. ♦ IP

GEWINNSPIEL

Gewinnen Sie zwei Karten zum Superbike-WM-Lauf auf dem Lausitzring!

Motorsport aktuell schenkt Ihnen und einem Begleiter den Eintritt zur Superbike-WM auf dem Lausitzring am 16.-18. September. Dazu müssen Sie nur die nebenstehenden drei Fragen richtig beantworten, und mit etwas Glück gehören Sie bei der Verlosung zu den Glücklichen.

Unter den Einsendern mit der richtigen Antwort verlosen wir 5x2 Wochenendtickets inklusive Fahrerlager. Teilnahmeschluss ist der 22.8.2016.

Mitmachen kann jeder Leser ab 18 Jahren, außer Mitarbeitern der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Rechtsweg, Barzahlung und Umtausch sind ausgeschlossen.

Bitte schicken Sie die Antwort an folgende eMail-Adresse: msa-lesertribune@motorpresse.de

Wer war der Superbike-Weltmeister 2009?

- Troy Bayliss
- Ben Spies
- Jonathan Rea

Welches Motorrad fährt Markus Reiterberger?

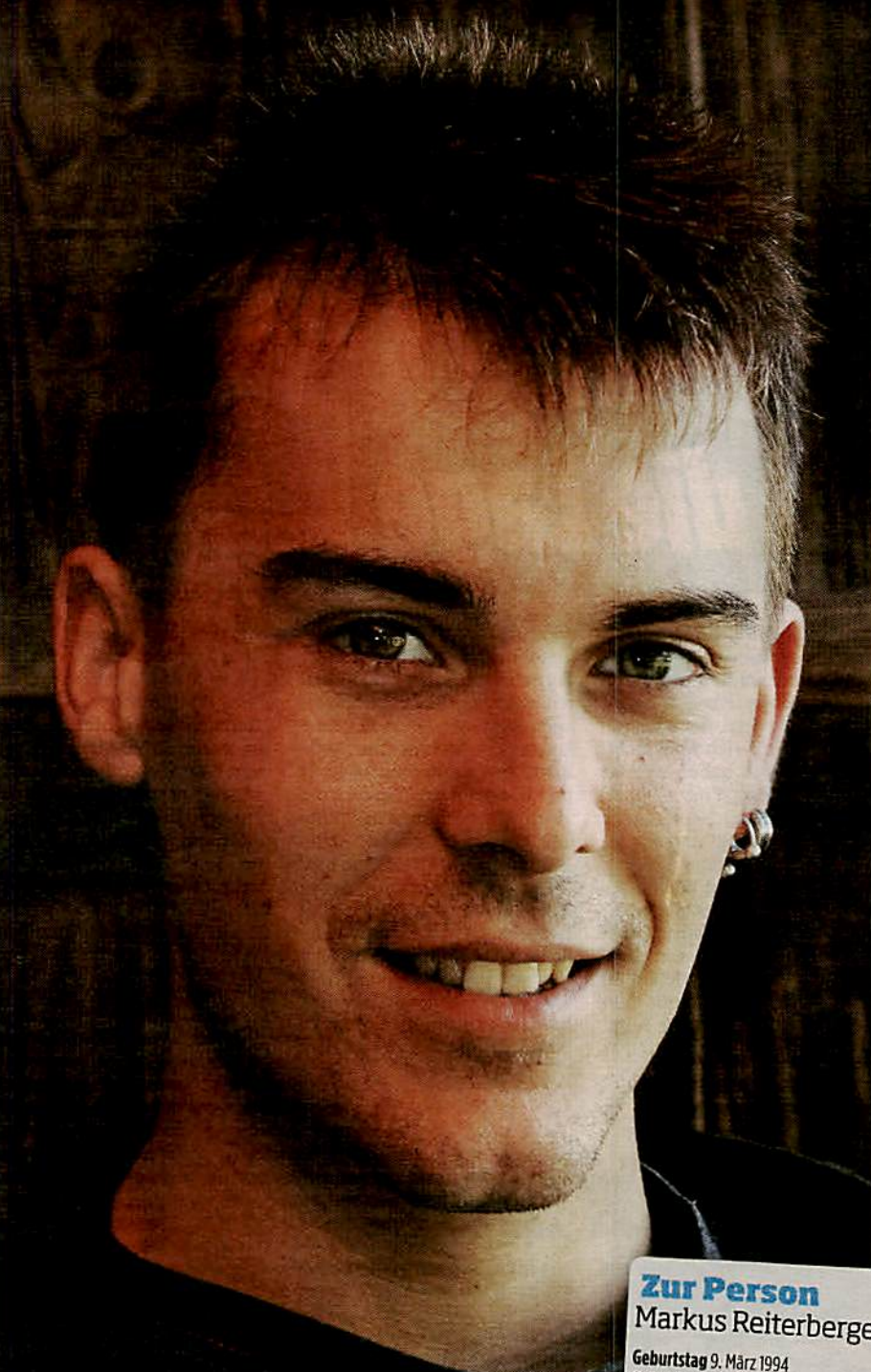
- BMW S 1000 RR
- BMW R 1200 R
- BMW S 1000 XR

Wer hat den letzten Superbike-WM-Lauf in Deutschland gewonnen?

- Max Neukirchner
- Tom Sykes
- Chaz Davies



Markus Reiterberger: Bislang gut von Wirbelerkrankung erholt, nun muss er seine Fitness wieder aufbauen



Markus Reiterberger

«Liege im Zeitplan»

Zur Person Markus Reiterberger

Geburtsdag 9. März 1994
Geburtsort Trostberg (D)
Herkunftsland Deutschland

WM-KARRIERE

- 2004 Meister ADAC Minibike Cup Einsteigerklasse
- 2005 2. ADAC Minibike Cup Nachwuchs
- 2006 Meister ADAC Minibike Cup Nachwuchsklasse
- 2007 8. MotoGP Rookies Cup (KTM)
- 2008 11. MotoGP Rookies Cup (KTM)
- 2009 4. Yamaha R6 Dunlop Cup
- 2010 Meister Yamaha R6 Dunlop Cup
- 2011 8. FIM Superstock 1000 Cup (BMW)
- 2012 6. FIM Superstock 1000 Cup (BMW)
- 2013 Meister IDM Superbike (BMW)
- 2014 3. IDM Superbike (BMW)
- 2015 Meister IDM Superbike (BMW)
- 2016 zurzeit 12. Superbike-WM (BMW)

HOBBYS

Speedway, Motorräder restaurieren

Von IMRE PAULOVITS

Markus Reiterberger ist auf dem Weg der Besserung. Im MSA-Interview erklärt der 22-jährige BMW-Werkspilot, wie er nach seiner Rückenverletzung bei seinem Heimrennen auf dem Lausitzring wieder fahren kann.

Wie geht es dir mittlerweile?

MARKUS REITERBERGER: Es geht mir ganz gut. Seit knapp drei Wochen brauche ich das Korsett nicht mehr zu tragen, und ich habe wieder leichtes Fitness-Training machen können. Ich spüre zwar noch immer ein wenig die Verstauchung an der Lendenwirbelsäule und über dem Gesäß, das schmerzt noch ein bisschen. Aber ich bereite mich drauf vor, dass ich auf dem Lausitzring an den Start gehen kann. Wenn ich den Oberkörper etwas zur Seite drehe, schmerzt er ein wenig. Aber mit meinem Physio und mit

Aber ich selbst bin sehr zuversichtlich.

Wie sieht dein Trainingsprogramm im Moment aus?

Die ersten zwei Wochen waren nur Bewegung, keine Kraft, keine Gewichte. Es waren ganz sanfte Bewegungen angesagt, wie zum Beispiel Schwimmen. Ich war in den umliegenden Seen und bin ganz viel geschwommen. Dafür habe ich mir ein Schnorchelset gekauft, so habe ich angefangen. Dann haben wir im Fitness-Studio mit ganz leichtem Krafttraining begonnen, mit dem Liegerad, auch dort einfach nur Bewegung. So langsam fangen wir wieder mit Krafttraining an.

Wie viel Muskulatur hast du während der Ruhezeit verloren?

Nicht so viel, denn ich war trotz des Korsetts ziemlich viel in Bewegung. Meine Rückenmuskulatur ist noch ziemlich verspannt, aber das ist normal nach so einer Verletzung und fünf Wochen Korsett. Das kriegt der

Physio aber alles wieder in den Griff. Ich denke, viel an Muskulatur habe ich nicht verloren, denn mein Gewicht ist ziemlich gleich geblieben. Aber wie meine Fitness ist, weiß ich erst am



«Mein Ziel ist, den WM-Lauf auf dem Lausitzring zu fahren.»

MARKUS REITERBERGER

Muskelaufbau kriegen wir das wieder in den Griff.

Verläuft die Heilung also nach Plan?

Es war vorgesehen, das Korsett vier bis sechs Wochen zu tragen. Nach fünf Wochen habe ich es abnehmen können. So gesehen läuft alles nach Plan.

Wann hattest du deine letzte Röntgen-Kontrolle?

Letzten Mittwoch. Der Arzt hat mir gesagt, es schaut ganz gut aus. Die Heilung verläuft richtig schnell und gut, er ist zuversichtlich, dass ich auf dem Lausitzring fahren kann. Ein bis zwei Wochen davor wollen wir noch einmal testen, um zu schauen, wie es geht mit dem Fahren.

der eine Renndistanz fahre. Das wird der erste wirkliche Härtestest.

Wirst du dich vor dem Test noch auf ein Offroad- oder Speedway-Motorrad setzen?

Speedway und Motocross sind erstmal nicht geplant. Wenn, dann fahre ich etwas auf der Straße mit einem Motorrad herum. Ich muss jetzt erst einmal bis Ende August, Anfang September abwarten, und dann auf die Rennstrecke gehen. Enduro oder Supermoto könnte ich vielleicht noch fahren. Aber es muss etwas sein, wo es keine Schläge auf den Rücken gibt.

Was machst du derzeit außer deiner Vorbereitung?

Ich war bei einigen Sponsoren-Events. Ich war bei den Remeha Race Days, am Wochenende war ich mit anderen Sponsoren in Brünn. Da sollte ich als Instruktor fahren, das geht aber im Moment noch nicht. Außer der Vorbereitung ist derzeit nichts anderes geplant. ♦



Derzeit bewegen Reiterberger und Vater Thomas nur kleine Bikes

Alle gegen einen, aber Marvin Fritz war auch in den Niederlanden unschlagbar. Die Klasse ist aber noch kleiner geworden.

Superbike-IDM Assen

Fritz beherrscht die Lage

WIESSMANN

Von ANKE WIECZOREK

Wer kann Marvin Fritz noch stoppen? Gelingt ihm beim nächsten Mal ein weiterer Sieg, wird er vorzeitig IDM-Superbike-Meister. Die Anzahl der potenziellen Bezwingler und auch der Fahrer überhaupt ist mittlerweile auf ein Minimum geschrumpft.

Jan Halbich erwischte es am Freitag gleich in der ersten Runde des Freien Trainings: Highsider. Der einzige Honda-Fahrer im Feld machte nach leichten Set-up-Änderungen noch einen

zweiten Versuch, der ähnlich endete, und den Riss des rechten Bizeps nach sich zog. Gerade jetzt, wo der Tscheche in Fahrt gekommen war, passierte das Unglück. Das HRP-Team packte noch am Freitagabend ein und reiste ab. Nun ist Ursachenforschung angesagt.

Marvin Fritz vom kleinen Bikerbox-Team war unterdessen schon wieder eine Klasse für sich, fuhr sämtliche Runden des ersten Rennens mit einer 1:40er-Zeit und entfernte sich auf der Yamaha YZF-R1M immer weiter vom Feld. Am Start hatte er noch Bastien Mackels vom Wilbers-BMW-Team auf Augenhöhe.

Der 23-jährige Fritz musste aufpassen, unterwegs die Konzentration nicht zu verlieren. «Ich war dann immer alleine.» Was könnte jetzt noch besser laufen für ihn? «Ich weiß nicht, die Elektronik haben wir im Griff. Es wäre jetzt nur schöner, wenn Gines und Neukirchner auch dabei wären und ich jemandem zum Kämpfen hätte.» Spätestens nächste Woche bekommt Fritz wieder genügend Gegner. Er tritt für Yamaha Austria beim Finale der Langstrecken-WM in Oschersleben an und hat die Chance, mit dem Team beim 8h-Rennen sogar noch Weltmeister zu werden.

Zurück zur IDM: Das Wilbers-Team machte in Assen weitere Fortschritte mit den Dunlop-Reifen. «Auf einer Skala von eins bis zehn sind wir bei acht angelangt», sagt Technik-Chef Burkhard Stember. Bastien Mackels fuhr in den Freien Trainings mit zwei Motorrädern. «Das Beste aus beiden haben wir dann kombiniert.» Mackels kann jetzt länger und stabiler in die Kurve hineinbremsen. «Am Anfang des Jahres haben wir kein Licht gesehen», meint Stember, «aber jetzt sind wir vorne dabei und froh, auch gelegentlich vor dem Yamaha-Werksteam zu landen, das zu Beginn auf den Dunlops die klare

Nummer eins gegenüber uns war.» In den Niederlanden gelang es Mackels im ersten Lauf, wenigstens einen der beiden Dunlop-bereiften Yamaha-Fahrer hinter sich zu lassen. Dort sieht Teamchef Galinski das ganz gelassen. «Da ist keine Konkurrenz. Seit Schleiz sind wir auf einem aufsteigenden Ast. Dunlop bringt zu jedem Rennen neue Reifen mit.» Florian Alt ging den ersten Lauf dennoch vorsichtig an. «In den ersten zwei Runden musste ich den Hinterreifen erst richtig auf Temperatur bringen.» So wie es aussieht, werden sogar beide Dunlop-Teams am Saisonende auf dem Podium stehen. ♦



Yamaha-Parade nach dem zweiten Lauf: Sieger Marvin Fritz mit Florian Alt und Lukas Trautmann

IDM Superstock 1000 Assen

De Boer eine Klasse für sich

Das Assen-Wochenende tat weh für Luca Grünwald. Der Rückstand auf Danny de Boer ist auf 55 Punkte angewachsen. Der Bayer landete nichtmals auf dem Podium.

«Ich habe den härteren Reifen nicht ans arbeiten gekriegt», klagte Grünwald. «Ich bin um mein Leben gefahren, aber beim Beschleunigen habe ich immer wieder Meter verloren. Das raubt Energie.» Yamaha-Markenkollege Danny de Boer scherte das wenig. Der Niederländer feierte gleich zweimal die volle Punktzahl auf seiner Heimstrecke und klemmte sich in beiden Läufen am Anfang sogar direkt hinter den führenden Superbiker Marvin Fritz. Der 26-Jährige, der sein viertes IDM-Jahr bestreitet, bekommt von seiner Boxencrew übrigens nicht angezeigt, auf welchem Platz sich Luca Grünwald je-



BMW-Teamkollegen unter sich: Bijsterbosch und Bühn

weils befindet. Und von der kleinen Party, die seine Fans abends im Fahrerlager inszenierten, bekam er auch nichts mit. Der Local Hero fuhr zum Schlafen nach Hause, er wohnt nur 25 Minuten entfernt.

Der zweite Platz in der Superstock-1000-Wertung ging in bei-

den Rennen an Landsmann Pijp Bijsterbosch, der sein bestes Saisonergebnis einfuhr. Es spülte ihn in der Tabelle auch gleich an Stefan Kerschbaumer und Dominik Vincon vorbei. «Steff» stürzte im zweiten Lauf in der zweiten Runde. Aus deutscher Sicht holte Jan Bühn die



Locker: Danny de Boer

Kohlen aus dem Feuer. Vor dem Start des ersten Rennens hatten die Mechaniker noch einen Dämpfer getauscht. «Damit hat sich die BMW leider nicht mehr so gut angefühlt wie im Training.» Vor dem zweiten Rennen bekam er sein altes, repariertes Federbein zurück. ♦ AWI

IDM Superbike, Höhepunkte

- 1. Lauf, Start:** Fritz vorn.
- 1. Runde:** Fritz vor De Boer, Mackels, Walraven, Alt, Bühn, Bijsterbosch, Grünwald, Vincon.
- 2. Runde:** Yamaha-Werksfahrer Trautmann stürzt von P 11.
- 4. Runde:** Trautmann spielt wieder mit, Teamkollege Alt schon auf P 4.
- 7. Runde:** Fritz hat als Spitzenreiter schon drei Sekunden Vorsprung.
- 9. Runde:** Alt legt sich mit Mackels an.
- 15. Runde:** Fritz gewinnt mit 10,377 sec Vorsprung vor STK-1000-Pilot De Boer sowie den Superbikern Alt und Mackels.
- 2. Lauf, Start:** Fritz ohne Gnade.
- 1. Runde:** Fritz, De Boer, Mackels, Bijsterbosch, Alt, Bühn, Trautmann, Grünwald.
- 6. Runde:** Mackels fällt zurück.
- 12. Runde:** Alt beißt sich auf P 3 durch.
- 15. Runde:** Fritz-Sieg. ♦ AWI

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Assen (NL): 13./14. August 2016, 6. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 4,555 km.

Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 15 Runden, 34 Fahrer gestartet, 31 gewertet.
 Superbike: 1. Marvin Fritz (D/Yamaha), in 25:10,921 min; 2. Florian Alt (D/Yamaha) +15,385 sec; 3. Bastien Mackels (B/BMW) +15,405; 4. Irenusz Sikora (PL/BMW) +1:08,984 min; 5. Lukas Trautmann (A/Yamaha) +1 Rde.; 6. 2 Rdn. – Nicht gewertet: Sergij Grygorovych (UKR/BMW); Hannes Zemsauer (A/KTM)
 Superstock 1000: 1. Danny de Boer (NL/Yamaha), in 25:21,298 min; 2. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW) +7,417 sec; 3. Jan Böhn (D/BMW) +9,961; 4. Luca Grünwald (D/Yamaha) +14,436; 5. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki) +14,840; 6. Lucy Glöckner (D/BMW) +14,992; 7. Dominik Vincon (D/BMW) +15,142; 8. Daniel Kartheiner (D/Kawasaki) +24,542; 9. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +27,282; 10. Koen Zeelen (NL/Yamaha) +31,586
 Schnellste Runde: Fritz, in 1:39,910 min
 2. Lauf: 15 Runden, 33 Fahrer gestartet, 30 gewertet.
 Superbike: 1. Marvin Fritz (D/Yamaha), in 25:15,912; 2. Florian Alt (D/Yamaha) +10,341 sec; 3. Lukas Trautmann (A/Yamaha) +15,887; 4. Bastien Mackels (B/BMW) +20,779; 5. Irenusz Sikora (PL/BMW) +1:11,972 min; 6. Sergij Grygorovych (UKR) +1 Rde.; 7. Christoph Kasberger (D/Yamaha), +1 Rde. – Nicht gewertet: Hannes Zemsauer (A/KTM)
 Superstock 1000: 1. Danny de Boer (NL/Yamaha), in 25:22,633 min; 2. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW) +3,899 sec; 3. Jan Böhn (D/BMW) +4,072; 4. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +15,333; 5. Luca Grünwald (D/Yamaha) +16,711; 6. Daniel Kartheiner (D/Kawasaki) +21,095; 7. Koen Zeelen (NL/Yamaha) +24,348; 8. Dominik Vincon (D/BMW) +25,803; 9. Marc Neumann (D/BMW) +31,763; 10. Arnaud Friedrich (D/BMW) +40,289
 Schnellste Runde: Fritz, in 1:40,010 min

Stand Superbike (nach 12 von 16 Läufen): 1. Fritz, 240 Punkte; 2. Alt 161; 3. Gines 158; 4. Mackels 129; 5. Halbich 105; 6. Sikora 94; 7. Neukirchner 78; 8. Trautmann 72
 Stand Superstock 1000 (nach 12 von 16 Läufen): 1. De Boer 255; 2. Grünwald 200; 3. Böhn 139; 4. Stamm 123; 5. Bijsterbosch 121; 6. Vincon 105; 7. Kerschbaumer 100; 8. Zeelen 70

Superstock 600

1. Lauf: 10 Runden, 14 Fahrer gestartet, 13 gewertet.
 1. Kevin Wahr (D/Suzuki), in 17:40,427 min; 2. Bryan Schouten (NL/Yamaha) +10,342 sec; 3. Janusch Prokop (D/Kawasaki) +10,407; 4. Christian Stange (D/Kawasaki) +10,641; 5. Thomas Gradinger (A/Yamaha) +10,722; 6. Rafael Neuner (A/Yamaha); 7. Christoph Beinlich (D/Honda); 8. Braeden Ortt (CDN/Honda); 9. Marc Buchner (D/Yamaha); 10. Eemeli Lahti (FIN/Suzuki). – Schnellste Runde: Lahti, in 1:44,369 min
 2. Lauf: 14 Runden, 14 Fahrer gestartet, 14 gewertet.
 1. Bryan Schouten (NL/Yamaha), in 24:23,898 min; 2. Thomas Gradinger (A/Yamaha) +3,501 sec; 3. Eemeli Lahti (FIN/Suzuki) +3,874; 4. Kevin Wahr (D/Suzuki) +3,982; 5. Christian Stange (D/Kawasaki) +4,084; 6. Janusch Prokop (D/Kawasaki); 7. Rafael Neuner (A/Yamaha); 8. Alen Györfi (H/Yamaha); 9. Marc Buchner (D/Yamaha); 10. Christoph Beinlich (D/Honda). – Schnellste Runde: Schouten, in 1:43,549 min
 Stand (nach 12 von 16 Läufen): 1. Stange, 174 Punkte; 2. Schouten 165; 3. Wahr 128; 4. Ullrich 128; 5. Geitner 99; 6. Prokop 98; 7. Buchner 89; 8. Neuner 82; 9. Beinlich 64

Nächster Lauf: 16.–18. September, Lausitz (D)
 Internet: www.superbike-idm.de

IDM Sidecar

1. Lauf: 14 Runden, 19 Gespanne gestartet, 16 gewertet.
 1. Streuer/Daalhuizen (NL/LCR-Suzuki) in 25:38,550 min; 2. Kretzer/Wechselberger (D/LCR) +8,759 sec; 3. Smits/Verhagen (NL/RCN-Yamaha) +17,175; 4. Endevelde/Remme (NL/LCR) +24,295; 5. Kentrop/De Haas (NL/Kawasaki) +32,261; 6. Nicholson/De Haas (GB/NL/RCN-Yamaha); 7. Kranenburg/Schmitz (NL/LCR-Yamaha); 8. Ruppert/Wäfler (CH/LCR-Yamaha); 9. Rutz/Fries (CH/LCR-Yamaha); 10. Pichler/Pichler (A/RSR-Suzuki). – Schnellste Runde: Streuer/Daalhuizen, in 1:47,518 min.
 2. Lauf: 14 Runden, 16 Gespanne gestartet, 16 gewertet.
 1. Streuer/Daalhuizen (NL/LCR-Suzuki) in 25:25,238 min; 2. Roscher/Burkard (D/LCR-BMW) +7,582 sec; 3. Kretzer/Wechselberger (D/LCR) +10,977; 4. Smits/Verhagen (NL/RCN-Yamaha) +23,338; 5. Endevelde/Remme (NL/LCR) +29,495; 6. Kentrop/De Haas (NL/Kawasaki); 7. Rutz/Fries (CH/LCR-Yamaha); 8. Schröder/Werth (D/LCR-Suzuki); 9. Ruppert/Wäfler (CH/LCR-Yamaha); 10. Pichler/Pichler (A/RSR-Suzuki). – Schnellste Runde: Roscher/Burkard, in 1:47,479 min.
 Stand (nach 8 von 9 Läufen): 1. Streuer 158 Punkte; 2. Roscher 103; 3. Rutz 92; 4. Sattler 66; 5. Schröder 66; 6. Pichler 64; 7. Schlosser 54; 8. Pfauth 46; 9. Ruppert 45; 10. Lingen 43

Nächster Lauf: 23.–25. September, Hockenheim (D)
 Internet: www.ig-gespannrennen.de



Pech für Prokop: Der erste 600er-Lauf wurde abgebrochen

IDM Superstock 600

Jetzt wird es eng



WIESSMANN

Ein weiterer Sieg für Kevin Wahr: Er ist schon Gesamt-Dritter

Die 600er-Klasse lieferte sich eine Schlacht, die nicht wie erwartet beide Male zu Gunsten von Bryan Schouten ausging. Gegen Kevin Wahr kam in Lauf 1 niemand an. Auch Kawasaki-Junior Janusch Prokop wuchs über sich selbst hinaus und war bereits Zweiter, als das Rennen wegen des stärker werdenden Regens abgebrochen wurde. Die vorherige Runde wurde gewertet. Genau in dieser war Schouten allerdings noch vor Prokop gewesen.

Im zweiten Lauf ahnte Schouten an der Spitze, dass ihn Wahr nun gerne aus dem Konzept bringen würde. «Er hat es immer wieder versucht. Aber das, was er gemacht hat, hat er von mir sofort zurückgekriegt.»

Nach der Niederlage im ersten Lauf hatte Schouten noch etwas geschmollet, aber Lauf 2 erhellte die Miene des Niederländers. «Jetzt bin ich vor Wahr und vor allem Stange ins Ziel gekommen.» Somit trennen ihn vom IDM-Führenden nur noch neun Punkte. Der Sachse war es in Assen vorsichtig angegangen, nachdem er am Freitag einen Sturz fabriziert hatte. Mitten im Gefecht war auch immer der finnische Suzuki-Heißsporn Eemeli Lahti. Die Chance, dass er noch einmal auftaucht, liegen aber nur bei 50 Prozent. Alles geschah in der Abwesenheit von Jonas Geitner und Maurice Ullrich. Ersterer erlitt vor einer Woche beim Supermoto-Training einen Wadenbruch. ♦ AWI

YAMAHA R6-DUNLOP-CUP / Resultate

Assen (NL): 12 Runden à 4,555 km; 29 Fahrer gestartet, 27 gewertet.
 1. Patryk Kosiniak (PL) in 21:25,332 min; 2. Marc Zellhöfer (D) +0,341 sec; 3. Andreas Klambauer (A) +2,544; 4. Leon Langstädler (D) +16,764; 5. Jan Schmidt (D) +17,259; 6. Dennis Stelzer (D); 7. Timo Kugler (CH); 8. Jan Mohr (D); 9. Christof Höfer (D); 10. Toni Thurmayr (D); 11. Reto Wiederkehr (CH); 12. Jan Viehmann (D); 13. Marc Ruber (D); 14. Michael Götz (D); 15. Emanuele Volpi (D), alle Yamaha YZF-R6
 Punktestand nach 7 von 8 Läufen: 1. Kosiniak, 147 Punkte; 2. Zellhöfer 146; 3. Daniel Rubin 102; 4. Klambauer 91; 5. Kugler 64; 6. Stelzer 58; 7. Höfer 55; 8. Dominik Rubin 54; 9. Langstädler 50; 10. Schmidt 41

Nächster Lauf: 23.–25. September, Hockenheim (D)
 Internet: www.yamaha-cup.de

IDM Sidecar

Streuer schon Meister

Auch wenn aus einem weiteren WM-Titel derzeit wohl nichts wird, so hat Bennie Streuer zumindest schon den IDM-Titel in der Tasche. Daran war am Ende nichts mehr zu rütteln. Selbst dann nicht, als sich der Niederländer im Freien Training überschlug und sich Beifahrer Geert Koerts die rechte Mittelhand brach. Ersatz auf heimischem Boden war schnell zur Stelle. Gerard Daalhuizen sprang ein. Das funktionierte auf Anhieb: zwei Siege und Titelgewinn.

Mike Roscher/Anna Burkard hätten das herauszögern können, aber der Sachse zog nach zwei Motorschäden am Samstag seine Nennung für beide

Rennen zurück. Um sie eine halbe Stunde später wieder abzugeben, da ihm Superbike-Teamchef Werner Daemen über den Weg lief und mit einem BMW S 1000 RR-Motor aushelfen konnte. Den Einbau bis zum ersten Lauf schaffte Roscher allerdings nicht mehr. Damit war die Sache gelaufen. Und Sattler schrieb einen Doppelnüller: Technikprobleme. ♦ AWI



WIESSMANN

Ziel erreicht: Streuer/Koerts

NACHRICHTEN

Michael Günther bleibt auf Chefposten

DMSB Sportdirektor Michael Günther bleibt im Amt. Er ist für die strategischen Planungen im Automobil- und Motorsport verantwortlich. Kommissarisch hatte Günther zeitweilig auch operative Aufgaben im Motorradbereich übernommen. Nachdem Jochen Schäfer inzwischen als Leiter Motorsport eingebunden ist, hat Günther die betreffenden Bereiche an Schäfer übergeben. Entgegen anderer Informationen bleibe Günther selbstverständlich weiterhin Sportdirektor, heißt es offiziell seitens des DMSB.

Glöckner: Souverän als Allrounderin

IDM Superstock 1000 Lucy Glöckner wurde am Sonntag 26 Jahre alt und landete gleichzeitig auf den Plätzen 6 und 15 in der Superstock-1000-Klasse. Teamchef Stefan Schmidt aus Altendorf lässt Glöckner auch bei der IDM-Runde am 17./18. September auf dem Lausitzring am Kabel der BMW S 1000 RR ziehen. Er überlegt, sich wieder stärker mit einem eigenem Team im Rennsport zu engagieren. Glöckner ist momentan meistens als Instruktorin bei Renntrainings tätig, oder sie springt als Mechanikerin ein. Den Job hat sie von der Pike auf gelernt.

Entscheidung nach vier Jahren endgültig

IDM Jetzt ist es schwarz auf weiß: MotorEvents hat den Vertrag als Superbike-IDM-Promoter bei der Wirtschaftsabteilung des DMSB zum Saisonende gekündigt. ♦ AWI

KOMPAKT

IDM Superbike Am 17./18. August testen die SBK- und SSP-WM-Teams auf dem Lausitzring für die Rennen am 17./18. September. Von den IDM-Teams ist Yamaha MGM dabei. Van Zon-Remeha-BMW nimmt nicht teil, sondern fährt lieber auf einer Strecke, auf der die IDM in diesem Jahr noch nicht war: Hockenheim.

IDM Superstock 1000 Remy Gardner ist als Ersatzfahrer bei Yamaha MGM kein Thema mehr. Es wird auch keinen weiteren mehr geben. ♦ AWI

Enduro-DM Burg

Burg-Herr von Zitzewitz

Von ROBERT PAIRAN

Beim zweiten Aufeinandertreffen der Fahrer der Deutschen Enduro-Meisterschaft im sachsen-anhaltinischen Burg sah es zunächst so aus, als ob sich Titelverteidiger Dennis Schröter die DM-Führung zurückholen würde.

Tatsächlich beherrschte Dennis Schröter am ersten Fahrtag die Konkurrenz: «Wenn ich verletzt bin, bin ich am besten», meinte der Husqvarna-Fahrer augenzwinkernd. In der Vorwoche hatte er sich beim Training an einem Baum die Schulter angeschlagen und war danach, statt beim Training, in ärztlicher Behandlung gewesen.

Aber auch von Zitzewitz war noch nicht völlig fit: Nach seiner Schlüsselbein-OP saß der Norddeutsche erst seit drei Wochen wieder auf dem Motorrad.

Schröter scheitert an Technik

«Am zweiten Tag lief es dann in der ersten Runde gleich perfekt, ich konnte alle drei Sonderprüfungen gewinnen und hatte dann schon einen kleinen Puffer.» Schröter versuchte noch zurückzuschlagen, doch dann bekam er technische Probleme: «Die Gabel hatte keine Zugstufe mehr und klapperte hörbar.» So konnte er sich mit stumpfen Waffen gerade noch gegen Andi Beier wehren: Der E2-Fahrer mit dem hubraumkleinsten Motorrad konnte auch im Sand zwei Sonderprüfungen in der

Gesamtwertung gewinnen. «Ich verpenne immer die erste Runde und mache da noch zu viele Fehler», weiß Beier, weshalb er sich an Tag 2 erst in der

letzten Sonderprüfung Platz 3 sichern konnte. Mit den ersten drei Plätzen auf dem Podium und in der Meisterschaft sind alle drei Klassen vertreten. ♦

ENDURO-DM / Resultate

Burg (D): 2. und 3. DM-Lauf; Wetter/Strecke: warm, sonnig/staubig, trocken
Klasse E1, 1. Tag (15 Fahrer gestartet, 15 gewertet): 1. Beier, in 1:02:26,26 Std.; 2. Jonathan Rossé (CH/Yamaha), +1:20,23 min; 3. Derrick Görner (D/Husqvarna), +2:26,78 min; 4. Tim Apolle (D/Husqvarna); 5. Tilman Krause (D/KTM)
2. Tag (14 Fahrer gestartet, 11 gewertet): 1. Beier in 1:02:19,29 Std.; 2. Apolle, +2:16,53 min; 3. Yanik Spachmüller (D/KTM), +2:45,31 min; 4. Krause; 5. Maria Franke (D/KTM)
Stand nach 3 Tagen: 1. Beier, 75 Punkte; 2. Spachmüller 51; 3. Krause 49; 4. Franke 44; 5. Apolle 40; 6. Rosse 40; 7. Görner 40; 8. Findling 37; 9. Schubert 34; 10. Kunzelmann 33
Klasse E2, 1. Tag (20 Fahrer gestartet, 15 gewertet): 1. Von Zitzewitz in 1:01:47,22 Std.; 2. Neubert, +55,84 sec; 3. Nick Emmrich (D/Husqvarna), +2:27,38 min; 4. Paul Roßbach (D/KTM); 5. Kai-Arne Petruck (D/Husqvarna)
2. Tag (19 Fahrer gestartet, 18 gewertet): 1. Von Zitzewitz in 1:01:21,46 Std.; 2. Edward Hübner (D/Yamaha), +1:17,27 min; 3. Emmrich, +2:47,84 min; 4. Roßbach
Stand: 1. von Zitzewitz, 75 Punkte; 2. Emmrich 56; 3. Hübner 54; 4. Neubert 44; 5. Springmann 40; 6. Roßbach 36; 7. Petruck 28; 8. Liermann 28; 9. Kradorf 27
Klasse E3, 1. Tag (11 Fahrer gestartet, 8 gewertet): 1. Schröter, in 1:01:28,57 Std; 2. Björn Feldt (D/KTM), +2:09,71 min; 3. Jan Schäfer (D/KTM), +2:10,04 min; 4. Nico Rambow (D/KTM); 5. Mark Risse (D/Beta)
2. Tag (15 Fahrer gestartet, 13 gewertet): 1. Schröter in 1:01:54,36 Std.; 2. Feldt, +28,81 sec; 3. Schäfer, +1:22,38 min; 4. Rambow; 5. Risse
Stand: 1. Schröter, 75 Punkte; 2. Feldt 64; 3. Schäfer 62; 4. Rambow 50; 5. Risse 47; 6. Weib 46; 7. Neumann 36; 8. Hänel 31; 9. Dolling 28; 10. Decker 24
Int. Deutsche Enduro-Meisterschaft, 1. Tag (61 Fahrer gestartet, 53 gewertet): 1. Dennis Schröter (D/Husqvarna), in 1:01:28,57 Std.; 2. Davide von Zitzewitz (D/KTM), +18,65 sec; 3. Andreas Beier (D/Husqvarna), +57,69 sec; 4. M. Neubert (D/KTM); 5. B. Feldt (D/KTM)
2. Tag (57 Fahrer gestartet, 49 gewertet): 1. Von Zitzewitz in 1:01:21,46 Std.; 2. Schröter, +32,90 sec; 3. Beier, +57,83 sec; 4. Feldt; 5. Edward Hübner (D/Yamaha)
Stand: 1. Von Zitzewitz, 251 Punkte; 2. Schröter 247; 3. Beier 231; 4. Feldt 209; 5. Schäfer 204; 6. Emmrich 198; 7. Roßbach 184; 8. Rambow 172; 9. Hübner 171

Nächster Lauf: 28. August, Waldkappel (D)
 Internet: www.enduro-dm.de



Schröters Pech, DvZs Glück: DM-Leader Davide von Zitzewitz

Langbahn-DM Hertingen

Smoli zum Dritten

Ohne Verlustpunkt holte am Freitagabend in Hertingen Martin Smolinski seinen dritten Deutschen Langbahntitel.

Nur zwölf Fahrer bekam der DMSB auf der Berg- und Talbahn in Südbaden zusammen. Nach der Absage von Michael Härtel wegen einer Motocross-Verletzung musste noch B-Lizenzler Sven Klein einspringen. Smolinski gewann alle Läufe, im Finale lag



M. Smolinski

er vor Stephan Katt, Bernd Diener, David Pfeffer und Marcel Dachs. Hülshorst verpasste das Podium, weil er im Finallauf mit leerem Tank liegen blieb! Enttäuschend nur der siebte Platz für Jörg Tebbe, der über dritte Plätze nicht hinauskam. Stephan Katt unterlag Smolinski und zweimal Bernd Diener, wurde aber vor dem 57-Jährigen Vize. Smolinski kann sich nun für die WM-Quali 2017 nominieren lassen. ♦ TS

LANGBAHN-DM / Resultate

Hertingen (D): 12. August 2016, Bahnlänge: 510 m, Wetter: sonnig, 20 Grad
 1. Martin Smolinski, 25 Punkte; 2. Stephan Katt 21; 3. Bernd Diener 18; 4. Christian Hülshorst 17; 5. Marcel Dachs 12; 6. David Pfeffer 12; 7. Jörg Tebbe 10; 8. Kai Dorenkamp 8; 9. Jens Bennecker 5; 10. Markus Eibl 4; 11. Dennis Helfer 3; 12. Sven Klein 0
Seitenwagen (13.08.): 1. Markus Brandhofer/Tim Scheunemann (D), 10 Punkte; 2. William Matthijssen/Sandra Mollema (NL), 9; 3. Josh Goodwin/Liam Brown (GB), 9; 4. Christophe Grenier/Vincent Bertoneche (F), 4; 5. Manuel Maier/Benjamin Meier (D), 4; 6. Oliver Wehrle/Roman Löffler (D), 2; 7. Marco Hundsrucker/Corina Günthör (D), 2

Internet: www.speedway.org

Speedway-Paar-EM Riga

Ominöses Ergebnis

Deutschland startete in Riga in drittklassiger Besetzung. Italien gewann sensationell, aber die favorisierten Polen fühlten sich verschaukelt.

Martin Smolinski und Michael Härtel, die den DMSB für das Paar-Finale qualifiziert hatten, standen nicht zur Verfügung: Härtel verletzt, Smolinski fuhr Langbahn-DM. Die nachnominierten Kai Huckenbeck und Tobias Busch weigerten sich, nach Lettland zu fahren und wur-

den vom DMSB gesperrt. Sandro Wassermann und Valentin Grobauer sprangen ein – 4 Punkte/letzter Platz. Das Rennen wurde nach 14 Läufen wegen schlechter Bahn abgebrochen, Italien vor den punktgleichen (!) Dänen und Letten zum Sieger erklärt. Polen fehlte ein Zähler, die Polen hätten aber in ihren letzten beiden Rennen mit Deutschland und Lettland die leichtesten Gegner gehabt. Die meisten Teams wollten weiterfahren, aber Italien weigerte sich! ♦ TS

SPEEDWAY-PAAR-EM-FINALE / Resultate

Riga (LV): Bahnlänge: 355 m, Wetter: Regen
 1. ITALIEN 14 Punkte: Nicolas Covatti 11, Nicolas Vicentin 3; 2. DÄNEMARK 14 Punkte: Michael Jepsen Jensen 7, Rasmus Jensen 7; 3. LETTLAND 14 Punkte: Andrejs Lebedevs 6, Kļastis Puodzuks 8; 4. POLEN 13 Punkte: Kacper Gomiński 6, Szymon Wozniak 7; 5. TSCHIECHIEN 12 Punkte: Vaclav Milik 11, Eduard Krčmar 1, Josef Franc 0; 6. RUSSLAND 12 Punkte: Sergej Logatchev 4, Andrej Kudriashov 5, Grigorij Laguta 3; 7. DEUTSCHLAND 4 Punkte: Valentin Grobauer 2, Sandro Wassermann 2

Internet: www.fim-europe.com

NACHRICHTEN

Ryan Dungey kommt nach Gelsenkirchen

Motocross Die ersten drei von sieben Herstellern haben ihre Teams für das Super-Motocross am 8. Oktober «auf Schalke» benannt. KTM hat die Messlatte mit Ryan Dungey, Marvin Musquin und Jeffrey Herlings hoch gelegt. Ursprünglich sollten Dungey und Musquin das Nationencross fahren, aber nach der Verletzung des US-Boys bekommt der SX-ähnliche Hersteller-Pokal Priorität. Max Nagl, Jason Anderson und Zach Osborne fahren für Husqvarna. Honda schickt Tim Gajser, Evgeny Bobryshev und Gautier Paulin.

Enduro-Comeback von Peterhansel

Enduro Der zweifache Enduro-Weltmeister und zwölfmalige Dakar-Sieger Stéphane Peterhansel ist zurück auf dem Motorrad:



Retro: Stéphane Peterhansel

Bei der Classic-Geländefahrt in Sulzbach-Rosenberg stieg der Franzose auf seine alte Yamaha, mit der er 1988 französischer Meister wurde. Nicht ganz überraschend wurde Peterhansel Gesamtsieger. Mehr als 200 Fahrer starteten, es wurde aber nicht so schwer wie bei der Enduro-EM 1987. ♦ AH/RP

KOMPAKT

»» **Motocross-ÖM** Nachdem Lukas Neurauber beide Male vor Manuel Obermair blieb, fiel die Entscheidung in der Open-ÖM vorzeitig in Guntersdorf. Der Tiroler holte sich seinen ersten Open-Titel. Auch Pascal Rauchenecker schaltete sich ein, gewann einen Open- und zwei MX2-Läufe.

»» **Langbahn** Martin Smolinski gewann in Rastede vor dem punktgleichen Dirk Fabrik (NL) und Stephan Katt. Bernd Diener (5.) fiel zweimal aus, wurde aber im Finallauf Zweiter. ♦ AD/TS

US-Motocross-Meisterschaft Unadilla

Titel schon in dieser Woche?

Von ALEX HODGKINSON

Nach seinem siebten Tagesieg des Jahres im zehnten von zwölf Rennen zur US-Motocross-Meisterschaft auf der historischen Unadilla-Rennbahn kann sich Ken Roczen schon am Samstag den Titel vorzeitig sichern.

Schon in der Startrunde des ersten Laufes konnte der 22-jährige Thüringer die schnell startenden Justin Barcia und Eli Tomac überholen und klar distanzieren. Im Ziel betrug sein Vorsprung auf Tomac mehr als 13 Sekunden.

Zwei Stunden später sicherte sich Roczen den Holeshoot und gewann 52 Sekunden vor dem Franzosen Marvin Musquin, während Titelrivale Tomac auf der Wiesenstrecke in Upstate New York mehr als eine Minute hinter ihnen lag.

«Es war aufregend, nach der Sommerpause wieder Rennen zu fahren», berichtete Roczen. «Wir hatten einen tollen Tag. Meine Suzuki hat auf dieser technischen Strecke hervorragend funktioniert, und es war wichtig, die Führung in beiden Läufen schnell zu übernehmen. Damit konnte ich mich voll auf meine eigenen Spuren konzen-

trieren. Es war erfrischend, zum siebten Mal in diesem Jahr beide Läufe zu gewinnen.»

Nationencross ohne Roczen

Der Suzuki-Leader hat jetzt einen Vorsprung von 63 Punkten und kann am Samstag im Bundesstaat Maryland den Sack zumachen und sich seinen zweiten Titel in den letzten drei Jahren sichern.

KTM-Pilot Marvin Musquin wurde Zweiter in der Tageswertung, nachdem er Tomac in Lauf 2 schlagen konnte. In seiner Rookie-Saison in der 450-ccm-Klasse ist dem Franzosen der dritte Platz in der Meis-

terschaft kaum noch zu nehmen, aber seine Chancen auf Rang 2 sind nur mathematisch.

Vor dem Rennen stellte Roger De Coster das US-Team für das Nationencross am 25. September in Maggiora vor. Cooper Webb, der nächste Woche wahrscheinlich den US-250-ccm-Titel vorzeitig gewinnt, ist Teamcaptain auf einem MX1-Bike; Alex Martin übernimmt die MX2-Rolle und in der Open-Klasse debütierte Jason Anderson. Der Husqvarna-Fahrer, seit Juni verletzt, sollte rechtzeitig gesund sein. Schon im Vorfeld hatte Eli Tomac verkündet, dass er nicht zur Verfügung stehe:

«Ich will mich auf die beiden US-GPs konzentrieren, danach meine Vorbereitung für die Supercross-Saison aufnehmen.»

Seltsam, dass Justin Barcia nicht in Betracht kam: Der Yamaha-Fahrer ist zurzeit der zweitschnellste Einheimische in der US-Meisterschaft und hat zweimal seine Klasse bei der Team-WM gewonnen.

Auch Roczen ist in Italien nicht am Start. In einem Interview in den USA erklärte er vor Kurzem, er sehe keinen Sinn darin, da Deutschland «keine Chancen auf den Sieg in der Teamwertung hat.» ♦



Nach einem weiteren Doppelsieg ist Ken Roczen dem Titel nah



Nr. 3: KTM-Mann Musquin

US-MOTOCROSS-MEISTERSCHAFT / Resultate

Unadilla (USA): 13. August 2016, 10. Lauf.
 450 ccm, Gesamt: 1. Ken Roczen (D/Suzuki), 1-1; 2. Marvin Musquin (F/KTM), 3-2; 3. Eli Tomac (USA/Kawasaki), 2-3; 4. Benny Bloss (USA/KTM), 7-4; 5. Justin Barcia (USA/Yamaha), 4-7; 6. Fredrik Noren (S/Honda), 6-6; 7. Weston Peick (USA/Yamaha), 5-9; 8. Dean Wilson (GB/KTM), 11-5; 9. Phil Nicoletti (USA/Yamaha), 8-8; 10. Matt Bisceglia (USA/Suzuki), 9-10; 11. Justin Brayton (USA/KTM), 10-11; 12. Anthony Rodriguez (YV/Kawasaki), 14-12; 13. Kyle Chisholm (USA/Honda), 13-14; 14. Cole Martinez (USA/Yamaha), 12-15; 15. Austin Howell (USA/Suzuki), 15-18; 16. Andrew Short (USA/KTM), 38-13; 17. Hayden Mellross (Aus/Yamaha), 18-16; 18. John Short (USA/Yamaha), 20-17; 19. Matthew Babbitt (USA/KTM), 16-33; 20. Dustin Pipes (USA/Suzuki), 17-30
Stand nach 10 von 12 Läufen: 1. Roczen, 484 Punkte; 2. Tomac 421; 3. Musquin 325; 4. Barcia 276; 5. Christophe Pourcel (F/Husqvarna), 217; 6. Bloss 183; 7. Brayton 173; 8. Broc Tickle (USA/Suzuki) 171; 9. Nicoletti 168; 10. Short 163; 11. Peick 157; 12. Cole Seely (USA/Honda), 151; 13. Noren 141; 14. Justin Bogle (USA/Honda), 136; 15. R. Dungey (USA/KTM), 131

Nächstes Rennen: 20. August, Budds Creek (USA)
 Internet: www.mxsportsproracing.com

Speedway-GP Målilla

Greg Hancocks erster «Heimsieg»

Von JESPER VELDHUIZEN

Greg Hancock hat den Speedway-GP in Målilla gewonnen. Der in Schweden wohnende Amerikaner gewann das Finale vor Jason Doyle und Piotr Pawlicki. Für Hancock war es nach 21 Jahren und 36 Schweden-Grands-Prix der erste Sieg in seiner Wahlheimat.

Der Grand Prix sollte eigentlich Samstagabend gefahren werden, aber wegen Dauerregens wurde das Rennen auf Sonntag verschoben. Zudem war die Bahn unbefahrbar, weil das Bahnpersonal neues Material aufgebracht hatte und es danach noch mehr regnete.

Speedway zum Frühstück

Wegen der Ligarennen in Polen und der Wettervorhersage wurde das Rennen jetzt am Sonntagmorgen gefahren. Schon um 10.00 Uhr war der erste Heat an-

gesetzt, und nach einer kurzen Fahrervorstellung konnte das Rennen beginnen. Die Läufe waren hart, aber nicht immer fair. Bei jedem Grand Prix sieht man Fehlentscheidungen, und auch beim Schweden-GP war nicht alles in Ordnung. Referee Artur Kusmierz wartete oft sehr

lange am Start, und daher gab es mehrmals «unbefriedigende Starts» mit Startwiederholung. In Heat 19 war es Maciej Janowski, der zu Unrecht disqualifiziert wurde, obwohl Fredrik Lindgren ihm das Vorderrad wegfuhr. Beim Restart brachte Lindgren auch fast noch Matej

Zagar zu Boden. Janowski war bis dahin mit elf Punkten aus vier Heats der überragende Fahrer. Von Nicki Pedersen gab es wieder eine echte «Nicki-Action», als der Däne auf der Geraden Chris Harris zu Sturz brachte. Pedersen wollte auf der Innenseite Harris überholen und drückte den englischen Fahrer nach außen, wo er in die Bande stürzte. Glücklicherweise blieb der «Bomber» unver-

letzt – und Pedersen wurde disqualifiziert.

Im Finale war es Doyle, der drei Runden lang führte, während ihn Hancock mit allen Registern attackierte. In der letzten Kurve zog der Amerikaner mit einem klassischen Cutback an Doyle vorbei. Chris Holder war auch im Finale, kam aber nach schlechtem Start nicht von Platz 4 weg. Hancock baute seinen Vorsprung in der WM auf zwölf Punkte aus. ♦



Mit 46 Jahren erster Schweden-Sieg: WM-Leader Greg Hancock

SPEEDWAY-WM / Resultate

Målilla (S): 6. WM-Lauf, Rennen verlegt auf 14. August; Bahnlänge: 305 m, Wetter: bewölkt, 17 Grad.
 1. Greg Hancock (USA), 17 Punkte; 2. Jason Doyle (AUS), 17; 3. Piotr Pawlicki (PL), 13; 4. Chris Holder (AUS), 12; 5. Maciej Janowski (PL), 12; 6. Bartosz Zmarzlik (PL), 10; 7. Peter Kildemand (DK), 9; 8. Niels Kristian Iversen (DK), 8; 9. Tai Woffinden (GB), 8; 10. Fredrik Lindgren (S), 8; 11. Antonio Lindbäck (S), 7; 12. Nicki Pedersen (DK), 6; 13. Peter Ljung (S), 4; 14. Matej Zagar (SLO), 3; 15. Chris Harris (GB), 2; 16. Andreas Jonsson (S), 2
WM-Stand nach 6 von 11 Läufen: 1. Hancock, 83 Punkte; 2. Woffinden 71; 3. Doyle 71; 4. Janowski 64; 5. Holder 62; 6. Zmarzlik 61; 7. Lindbäck 60; 8. Pawlicki 50; 9. Peter Kildemand (DK), 47; 10. Pedersen 43; 11. Zagar 42; 12. Lindgren 42; 13. Iversen 41; 14. Jonsson 39

Nächster Lauf: 27. August, Gorzów (PL)
 Internet: www.speedwaygp.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



A4 Avant 2.0 TDI quattro - Autokredit günstig EZ 3/2015, 300 km, (177 PS), schwarz, Navi, Klima, Xenon, Alufelgen, Luxusausstattung, VB 37.700,- € (MwSt. ausw.), LNP 49.423,- €, Kraftstoffverbr. 5,5 l/100 km (komb.) 6,5 l/100 km (innerorts) 4,9 l/100 km (außerorts) CO2-Ausst. 144 g/km, Effizienzkl. B. K1-AutoCenter by BEAUTEK GmbH, Altenbürener Str. 29, 59929 Brilon, Tel. 02961/979700, info@k1-autocenter.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34309

BMW

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

Cobra

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

Ferrari

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

Jaguar

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

Lancia



Lancia Delta HF Integrale 8V, 1995 ccm, 185 PS, bei 5300 U/min V-max 215 km/h, 0-100 in 6,8 Sek., Bj. 89, Fahrleistung nur 19500 km, Gutachten 2010 Stufe 1, TÜV neu, Preis 35.000,- €. Chiffre 3622297

Mercedes



Design-Paket „SportLINE“ für Mercedes-Benz Vito (BM447), (Frontspoiler + Edelstahlseitenrohre + Dach-Heckspoiler). Festpreis: 2.990,- € inkl. Lackierung, Montage, MwSt. und TÜV. VANSports.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H



19 Zoll Alu-Radsatz VEST1 für Mercedes-Benz Vito / V-Klasse (BM447) mit Bereifung Conti 245/45 R19 XL. Verkaufspreis 3.550,- € inkl. Montage, MwSt. und TÜV. VANSports.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

Porsche

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

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

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

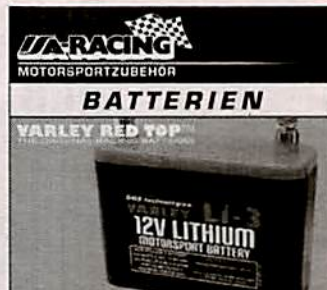
www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Renault

Megane RS Cup Recaro, EZ 3/2016, 2800 km, 195 kW (265 PS), mehr PS möglich, gelb, Klima, wie neu, 25.450,- (MwSt. awb.) Tel. 0911/751130

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 34365

Renn/Rallye



Beratung • Verkauf • Service

ISA-Racing GmbH

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

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

Beratung - Verkauf - Service



Direkt vom Importeur

Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

FERODO
Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service • Verkauf • Beratung



e-mail: info@bsa-corse.de

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320688 88

Fax 0711/182-2550

Bestellservice* und Abo-Service

motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

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

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

SCHARF und SCHNELL
www.CATCAM.S.BE
TEL. +32 (0)3 320.25.60

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL [SAE 4340, geschmiedet]

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

www.Rennsportshop.com

Vergleich Serie vs. Trackday-Tuning

Brüder im Geiste



Sechs Autos, eine Mission: Mit jeweils der Serien- und einer modifizierten Variante von drei Fahrzeugmodellen auf Entdeckungstour in der Fahrphysik

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Wer den Quereinstieg in den Motorsport sucht, für den sind Trackdays ein möglicher Startpunkt. Doch welche Modifikationen am Auto sind sinnvoll und zielführend? RSR Spa gibt mit dem «Besser als das Original»-Programm Aufschluss. Vergleichstest mit drei sportlichen Autos.

Die Truppe rund um RSR-Chef Ron Simons ist MSA-Lesern bereits bekannt. Im vergangenen Jahr weihte diese, und speziell Instruktor Patrick Heinen, mich in die Geheimnisse des Circuit Spa-Francorchamps ein (siehe Heft 41/2015). Die nach wie vor faszinierende Ardennen-Achterbahn dient heute aber nur als Mittel zum Zweck. Heute sind die fahrbaren Untersätze die Stars. Insgesamt sechs an der Zahl – je drei serienmäßige und modifizierte «Brüder».

Der Sinn: Gemeinsam mit seinen Partnern will Simons einen

Eindruck vermitteln, welche Umbauten am Fahrzeug welchen Effekt erzielen. Welchen Einfluss haben Reifen und Fahrwerk? Wie kann ein Auspuff Leistung und Beschleunigung verbessern? Welchen Unterschied macht geringere ungefederte Masse bei einer leichteren Felge? Wie viel mehr Gefühl gibt eine Sitzschale? Da sich dieses Programm auch und vor allem an Einsteiger richtet, darf ich «Testfahrer» sein. Spürt auch der Laie einen Unterschied? Das gilt es herauszufinden.

Dann mal los! Mein Instruktor ist auch dieses Mal Patrick. Mit dem ersten Auto, einem Renault Mégane RS 265, bin ich auch im vergangenen Jahr meine ersten Runden auf der 7,004 km langen Berg- und Talbahn gefahren. Per se ein sportliches und für Trackdays nicht ungeeignetes Auto. Das bestätigt sich auch schon auf den ersten Runden. Mit gezielter Gaswegnahme lässt sich die Vorderachse in der Kurve wunderbar einknicken, wodurch das Heck herum-

schwenkt. Die Bremse greift ordentlich zu, doch speziell die Vorderreifen bauen nach drei Runden schon stark Grip ab.

Feeling fast wie im Rennwagen

Zum Vergleich nun der modifizierte Mégane, der motorisch jedoch unverändert bleibt. Dafür gibt es Dixcel-Bremsbeläge, ein KW-Clubsport-Fahrwerk, Akrapovic-Auspuff, Michelin Pilot Cup Sport 2, BBS-Felgen, Recaro-Sitz und Vierpunktgurte sowie einen Wiechers-Käfig.

Akustisch sorgt die Auspuffanlage schon im Stand für Rennfeeling. Doch was sagt das Fahrgefühl? Der erste Bremspunkt, jener vor Les Combes, gibt Aufschluss: Die Beläge packen ordentlich zu! Jetzt nicken wir, als beim Tritt aufs Bremspedal die Verzögerung einsetzt. Um die Kurvenkombination selbst geht es mit deutlich weniger Rollbewegung. Dank der Sportreifen zudem ein ganzes Eck schneller. Eine Runde später: Durch Eau Rouge und Raidillon geht so viel weniger

Energie verloren, dass am Ende der Kemmel-Geraden rund 10 km/h mehr Topspeed anliegen. Wohlgermerkt ohne Veränderung der Motorleistung! Die von Simons selbst herausgefahrenere Differenz in der Rundenzeit beträgt fast sechs Sekunden. Noch eindrucksvoller sind die maximalen G-Kräfte, die der «Race Navigator» aufzeichnet: 1,22 zu 0,93 g auf der Bremse, 1,56 zu 1,36 g in der Kurve!

Halten wir fest: Fahrgefühl viel direkter, Soundkulisse «raceriger», Bremse packt beherzter zu und ist standfester. Rollbewegungen minimiert, Kurvenspeed erhöht. Jetzt werden Sie sagen: Das ist doch logisch! Ja, natürlich ist es das, aber das Gefühl ist mit diesen Modifikationen schon deutlich näher am Rennwagen, als man denkt.

Auf zu Runde zwei und damit zum jüngsten Vertreter im Testwagen-Trio: BMW M235i. Der «Baby-M» gibt fahrerisch keine Rätsel auf und ist schon vom Werk aus fast perfekt ausbalanciert. Ab und zu ist das entlas-

tete Heck ein wenig launisch, doch die Elektronik lässt nie Panik aufkommen. So steht am Ende sogar eine Rundenzeit von unter drei Minuten!

Wie gut das Serienmodell ist, zeigt sich im Vergleich mit der modifizierten Variante. Neben KW Clubsport und BBS-Felgen gibt es diesmal Michelin Super Sport 3 Reifen montiert. Wieder sind die Wankbewegungen reduziert, wengleich der Unterschied nicht so groß ist wie beim Mégane. Sogar unspektakulärer als beim Standardmodell sind die Kurvenfahrten, die der M235i «RSR Edition» völlig unaufgeregt erledigt. Auch Patrick attestiert: «Sehr präzises Einlenkverhalten, und der Komfort hat trotz der Tuningmaßnahmen nicht merklich gelitten.» Mein Unterschied auf der Uhr: nur zwei Sekunden.

Nun gibt es Heavy Metal – im wahrsten Sinne des Wortes. Der BMW M3 Baureihe E92, welcher als letzter Kandidat in den Startlöchern steht, ist mit über 1,8 Tonnen und dem großen V8



Wenig Bewegung: Im modifizierten Mégane wird die «Eau Rouge» eine runde Sache



Muss: Fahrwerk, Bremse, Reifen



Richtig stark: Serien-M235i



Erst mit Modifikationen ein echter Spaßbringer: BMW M3 E92

unter der Motorhaube ein stürzender Rennstreckengefährte. Speziell in der Bergab-Rechts namens Bruxelles sowie der langen Doppel-Links Pouhon drängt die Vorderachse nach außen. Ich komme trotz fast 100 Mehr-PS nicht unter die Zeit des Standard-M235i. Hier spürt man zwei Dinge. Erstens: Leistung ist nicht alles. Zweitens: Fast zehn Jahre Arbeit in Fahrwerks- und Motorenentwicklung sind nicht wegzureden. «Ein überlebtes Konzept», kommentiert Patrick.

Altes Auto = viel Potenzial

Umso mehr schlagen sich die Modifikationen am ältesten der drei Testwagen nieder. Die «RSR Edition» hat bis auf Auspuff und Bremsbeläge die gleiche Frischzellenkur durchlebt wie der Mégane. Und die zeigt enorme Wirkung: Das starke Wanken und die um Gnade winselnden Reifen des Standard-M3 sind weg, und mit den Änderungen entsteht ein messerscharfes Renngerät. Allein das Fahrwerk scheint geradezu

die physikalischen Gesetze zu umgehen und gibt dem Auto einen gefühlten Entwicklungsschub von 30 Jahren. Weil alles so direkt ist, kann man den mit Uralt-Elektronik ausgestatteten M3 stets an der Grenze des ESP (respektive DSC) bewegen. Der Unterschied auf der Uhr beträgt am Ende fast zehn Sekunden – wohlgermerkt auch hier ohne Mehr-Motorleistung!

Nach insgesamt 36 Runden in Spa – je sechs pro Auto – lässt sich ein zweigeteiltes Fazit ziehen. Zum einen: Wer in den Rundstreckensport einsteigen möchte, dem sind Trackdays sehr zu empfehlen. Bevor man jedoch am Auto modifiziert, sollten die fahrerischen Grundlagen (ggf. mit Instruktor) verinnerlicht worden sein.

Zum anderen die Auswahl des Autos: Je neuer es ist, desto besser ist es bereits. Das hat der M235i bei diesem kleinen Vergleichstest eindrucksvoll bewiesen. Doch wer sein neues Auto verständlicherweise nicht bei Trackdays verheizen möch-

te, der hat ja noch die für die meisten ohnehin attraktivere Variante: Altes Eisen kaufen und unterm Blechkleid in Modifikationen investieren.

Die Entwicklungen, die die Zubehörfirmen machen, überleben schnell die serienmäßig verbauten Teile, welche zudem bei jedem noch so sportlichen Auto auch immer den Spagat zwischen Sportlichkeit und Alltagsnutzen schaffen müssen.

Zum Abschluss noch meine persönliche Top 3 der absoluten Muss-Modifikationen: Der größte Unterschied beim Fahren ist beim Fahrwerk spürbar, deshalb ist hier das erste Geld sicher am besten investiert. Bei wirklich «rennmäßigem» Bremsen sind auch unbedingt Nachrüstbeläge fällig. Für mehr und längeren Grip auf der Rennstrecke sind zudem Sportreifen (schwarzes) Gold wert.

Wer das alles einmal selbst erleben oder sich bei einem Trackday professionell coachen lassen möchte, wird u.a. auf www.rsrspa.com fündig. ♦

Rennspiel «F1 2016»

Der Weg zur F1-Legende

Mit «F1 2016» erscheint am Freitag (19.8.) das offizielle Spiel zur laufenden Formel-1-Saison. Wie hoch Realismus- und Spaßfaktor sind, durfte MSA bereits testen.

Entwicklungspunkte, die dann für die Verbesserungen am Fahrzeug eingesetzt werden können. Zudem gilt es, anhand der Performance in den freien Trainings die ideale Rennstrategie herauszufinden.

Eines steht schon vor den ersten Runden fest: Entwickler Codemasters hat sich für den neuen Jahrgang mächtig ins Zeug gelegt. Herzstück ist ein wiedereingeführter und überarbeiteter Karriere-Modus. Hier kann jeder selbst zur Legende werden. Bei den verschiedenen Schwierigkeitsstufen und mit der Möglichkeit, bei jedem Team eine bis zu zehn Saisons andauernde Karriere anzufangen, ist für jeden Spieler Langzeitmotivation garantiert.

Ansprechende Fahrphysik

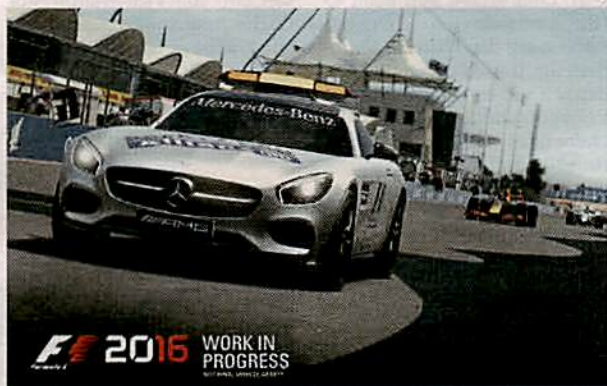
Jetzt aber rein ins virtuelle Cockpit. Natürlich handelt es sich nicht um eine Hardcore-Simulation. «Wir müssen schließlich so viele Spieler wie möglich ansprechen», sagt der Spieldesigner. Nach ein paar Runden in Hockenheim, das natürlich als Teil des Kalenders integriert ist, kann man behaupten, dass dieses Ziel erreicht wurde. Der Spaßfaktor ist hoch, trotzdem liegt der fahrerische Anspruch nicht zu niedrig. Ohne Fahrhilfen werden die Turbo-Hybriden sogar richtig zickig. Hier wurde ein guter Mittelweg gefunden!

«Der Entwicklungssektor ist zudem viel größer geworden», erläutert Spieldesigner Gerard Talbot. Mit anderen Worten: Der Spieler selbst ist ein viel größeres Zahnrad im großen Entwicklungsuhrwerk. So kann man durch umfassende Entwicklungsarbeit sogar Hinterbänkler-Teams wie Manor oder Sauber an die Spitze führen. «Jede Session zählt», erklärt Talbot. Mit dem Erfüllen von Fahrprogrammen verdient man

Dazu dürfen die Spieler sich auf weitere Neuheiten freuen. Neben dem Haas-Team und der sehr schön umgesetzten Strecke von Baku u.a. auch über das manuelle Startprozedere, die Rückkehr des Safety Cars sowie sogar das Virtual Safety Car. Die Preise: 49,99 Euro (PC) bzw. 69,99 Euro (PS4/XBox). ♦ MBR



Natürlich auch im Spiel dabei: Das Haas-Team als F1-Neuling



Wieder mit dabei: Safety Car und neu sogar Virtual Safety Car

44. AvD Oldtimer Grand Prix Nürburgring

Das rasende Museum



Start zur historischen Formel 1: Nick Padmore im Ex-Reutemann-Williams FW07C von 1981 geht als Führender in die erste Kurve und legt den Grundstein zum Sieg

Von DIRK JOHAE

Keine andere Oldtimer-Rennveranstaltung ist im deutschsprachigen Raum so beliebt wie der AvD Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring. 51500 Zuschauer kamen in diesem Jahr in die Eifel, um etwa 450 historische Rennautos in Aktion zu erleben.

Auf den ersten Blick aber scheint die zum 44. Mal ausgetragene Traditionsveranstaltung in die Jahre gekommen zu sein. Zum ersten Mal nach 25 Jahren verzichteten die Organisatoren auf den Historic Marathon für Tourenwagen und GT, der seit vielen Jahren als erste Rennentscheidung des Wochenendes auf der Nürburgring-Nordschleife ausgetragen wurde. Eine stetig sinkende Starterzahl über die vergangenen Jahre führte zum Verzicht zumindest in diesem Jahr. Stattdessen gab es einen Track Day für alle Autos vom sportlichen Oldtimer bis zum aktuellen Supersportwagen.

Auf dem Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings wird dagegen in

den Qualifyings wie gewohnt um die Startpositionen in den Rennen gekämpft. Wenn am Wochenende die Cosworth-Formel-1-Motoren angelassen werden, füllen sich die Tribünen im Sekundentakt – das gewohnte Bild. Die 20 Fahrer kämpfen in ihren historischen Formel-1-Autos bis 1985 um Punkte für die offizielle FIA-Meisterschaft. Schon im Training erfüllt Nick Padmore im Williams FW07C-Ford seine Favoritenrolle, die er seit seinem Doppelsieg von Silverstone innehat. Mit dem ehemaligen Einsatzauto von Vize-Weltmeister Carlos Reutemann aus der Saison 1981 ist er um 0,7 Sekunden

schneller als der Vorjahressieger Loïc Deman im Tyrrell 010-Ford (1980), ein ehemaliges Auto des Franzosen Jean-Pierre Jarier. Rennprofi Padmore, der auch als Fahrinstructor arbeitet, ist zufrieden: «Wir haben eine sehr gute Abstimmung gefunden, und der Williams ist zudem ein extrem sauber konstruiertes Ground-Effect-Auto.» Mit einem Augenzwinkern schiebt er ein: «Und dazu bin ich noch ein ganz guter Fahrer.»

Vater und Sohn Mücke im Pech

Der einzige Deutsche im Feld will zumindest akustisch einen Farbtupfer zu den englischen V8-Monoposto setzen: Doch

mit seinem Alfa Romeo V12 von 1982 kommt Thomas Steinke auf keine gute Rundenzeit und packt schon nach dem Training sein Formel-1-Auto in den Transporter.

Zu den Pechvögeln des Wochenendes gehören auch Peter und Stefan Mücke. Erstmals treten sie mit jeweils einem Auto beim Revival Deutsche Rennsportmeisterschaft an: Peter Mücke fährt den von seinem Sohn liebevoll über etwa zehn Jahre restaurierten Zakspeed-Ford Capri mit dem 600 PS starken Turbo-Vierzylinder, das ehemalige Meisterauto von Klaus Ludwig. Der Filius, Ford-Werksfahrer und WM-Leader

in der WEC, bestreitet die Rennen im bekannten Capri RS3100. Damit kann der 34 Jahre alte Berliner in Lauf 1 immerhin den zweiten Platz herausfahren. Das Rennen gewinnt Ralf Kelleners in einem De Tomaso Pantera von 1975. Doch im zweiten Lauf scheidet der blau-weiße Ex-Werks-Capri von Mücke Junior ebenso aus wie sein in Führung liegender Vater im Gruppe-5-Capri. Die Antriebswellen der schnellen Autos erweisen sich als Schwachstellen.

Spannung im zweiten F1-Lauf

Formel-1-Pilot Nick Padmore versucht allen Pechstrahlen auszuweichen: Mit dem Williams FW07C kontrolliert er den ersten Lauf von der Spitze und findet auf alle Tempoverschärfungen seines schnellsten Verfolgers, Tyrrell-Pilot Loïc Deman, eine passende Antwort: 4,7 Sekunden vor dem Belgier rast er durchs Ziel. Die Aufgabe im zweiten Rennen am Tag darauf wird ungleich schwerer. Padmore bekommt Probleme mit den Bremsen auf der modernen Grand-Prix-Strecke. Außerdem rückt das Feld nach einer Safety-Car-Phase, ausge-



Duell im DRM-Revival: Mücke-Capri gegen 935



F3-Sieger: Michael Ringström im March-Toyota

Oldtimer-GP - 1h GT- und Sportwagenrennen

Ein Hauch Le Mans

Von DIRK JOHAE

Grelle Scheinwerferlichter zucken durch die Nacht in der Eifel. Untermalt wird das Schauspiel vom Dröhnen der klassischen Motoren. An der Spitze bestimmen zwei grollende V8-Motoren die Musik beim Abendrennen für Rennsportwagen und GT bis 1961, das stimmungsvolle Samstagsfinale beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring.

Ein Sadler Mk3 von 1958 und ein Lister-Chevrolet von 1959 bestimmen das Tempo beim historischen Ein-Stunden-Rennen im Rahmen des 44. OGP. Am Steuer der beiden leistungsstarken offenen Rennsportwagen sitzen mit Julian Majzub und Mark Lewis zwei Briten mit dem besonderen Händchen für solche betagten Autos. Wenn die Startampel auf Grün springt, spielen der Seltenheit und der Wert der Wagen keine Rolle: «Wir fahren vom ersten bis zum letzten Meter Vollgas», betont Majzub und fügt an: «Wir fahren das Ein-Stunden-Rennen wie ein Sprintrennen». In seinem Auto thront vor ihm unter der Kunststoffhaube ein potentes Chevrolet-Triebwerk mit rund 5,4 Litern Hubraum und einer Benzineinspritzung von Hilborn, der V8 leistet damit gut 450 PS. Sein Auto ist das Werk des kanadischen Konstrukteurs Bill Sadler.

Dreimal bereits hat Majzub das Abendrennen mit der Zielankunft in der Dunkelheit beim OGP gewonnen. Doch der Weg zum vierten Erfolg wird

schwer. Nach dem Start bei einem malerischen Sonnenuntergang in der Eifel lassen sich Mark Lewis im Lister-Chevrolet und William Nuthall nicht abschütteln. Für eine Runde übernimmt Lewis sogar die Spitze. Majzub kontert zunächst und erkämpft im Sadler die Spitzenposition zurück.

Die Vielfalt im Feld zählt

Doch der Erfolg im Gesamtklassement oder in einer der insgesamt 17 Klassen ist bei den meisten der 39 Starter nicht die einzige Motivation für die Teilnahme. Der Schweizer Felix Haas bestreitet das Abendrennen beispielsweise mit einem kleinen, rund 100

durchmischte – wir haben um die 20 verschiedene Automarken.» Vom Alfa Romeo bis zum Tojeiro reicht das Spektrum in diesem Jahr. Das Starterfeld krönen Preziosen wie der Ferrari 250 GT SWB «Breadvan», ein Einzelstück mit einer Aerodynamikkarosserie von 1962. Oder ein Maserati T61 von 1959, der wegen des durch die großen Frontscheibe sichtbaren, filigranen Gitterrohrrahmens «Birdcage» getauft wurde – zweimal in Folge gewann ein solcher Rennsportwagen das 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring.

Erstmals sind in diesem Jahr auch ausgewählte Autos aus Baujahren bis 1965 zugelassen. Doch der einzige angemessene Iso Bizzarrini von Georg Nolte und Frank Stippler spielt trotz Trainingsbestzeit im Rennen keine Rolle.

Für Rennpatron Dönhoff steckt in der großen Vielfalt der Autos ein Kalkül. Er meint: «Keiner ist beleidigt, wenn er überholt wird, da das andere Auto entweder ein paar Jahre jünger oder der Motor zweimal so stark ist.» Immerhin sorgt das ausgeglichene Spitzentrio für eine packende Rennentscheidung: Lewis findet im letzten Viertel mit seinem Lister-Chevrolet noch mal den Weg vorbei an Majzub. Als das Rennen knapp zehn Minuten vor Ablauf der Zeit abgebrochen wird, hat Majzub keine Chance mehr auf einen Konter. William Nuthall und sein Teamkollege Barry Wood werden im Lister-Jaguar Dritte. ♦

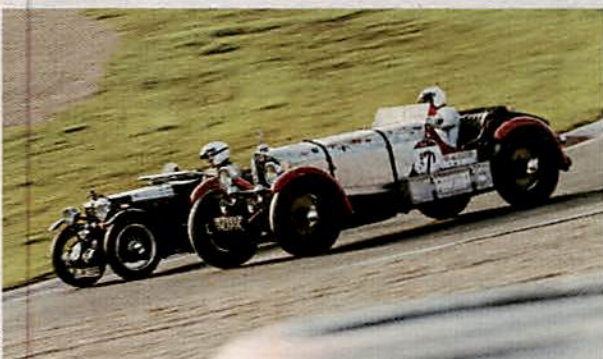
«Vom ersten bis zum letzten Meter Vollgas.»

JULIAN MAJZUB



PS starken Lola Mk1-Climax: «Die Stimmung, der Sonnenuntergang, die vielen schönen Autos – da fühlt man sich ein bisschen wie in Le Mans.»

Von dem berühmtesten Langstreckenrennen der Welt lässt sich auch Rennorganisator Hubertus Graf Dönhoff beeinflussen. Bei der Zusammenstellung des Starterfeldes legt er den Schwerpunkt auf eine möglichst große Vielfalt: «In diesem Jahr ist das Feld sehr



Historische Kompressor-Power: Mercedes überholt MG



Generationentreffen: Opel Calibra V6 ITC und Astra TCR



Eine weitere Attraktion: Die Akteure der «Slowly Sideways»

löst durch einen Dreher von Williams-Besitzer Max Smith-Hilliard, wieder eng zusammen. Als das Rennen wieder freigegeben ist, gibt es einen Zehn-Minuten-Sprint mit offenem Ausgang. Padmore muss um die Spitze kämpfen: «Puh, in der letzten Schikane wurde es verdammt knapp.» Mit hauchdünnen 0,1 Sekunden kann er den zweiten Rennsieg sichern.

Doch im historischen Motorsport geht es nicht um nüchterne Entscheidungen. Das beweist an diesem Wochenende das Gotcha Racing Team, in dessen Farben auch Marcus Graf von Oeynhausen startet. Der Jaguar-Fahrer betont: «Anders als im modernen Motorsport pflegen wir auch die Kameradschaft.» Nutznießer war mit Julien Thomas der Führende in der Jaguar Classic Challenge, ein historischer Markenpokal für Autos des britischen Herstellers bis Baujahr 1965. Thomas beschädigte die Front seines schnellen E-Type Lowdrag Coupé bei Testfahrten. Das Gotcha-Team half mit den nötigen Teilen aus, um dem Briten den Start noch zu ermöglichen: Sie spendierte die Ersatzhaube

von Georg Noltes Autos sowie weitere Teile. Über so viel Großherzigkeit ist Thomas sichtlich erstaunt: «Er hat mir alles geliehen, ich musste die Teile noch nicht mal bezahlen.»

Autos aus den 20ern am Start

Doch auch mit der kostenlosen Teilespende kann Thomas beim einzigen Deutschland-Rennen der Serie sein Punktekonto nicht vergrößern: Die Zylinderkopfdichtung des Reihensechszylinders brennt durch. Marcus Graf von Oeynhausen gewinnt – späte Genugtuung für den Ausfall bei Le Mans Classic im Juli, als der Deutsche nach einer starken Startphase mit Motorschaden stehen geblieben war.

Im Mittelpunkt eines OGP-Wochenendes stehen eigentlich nicht die Fahrer, sondern die Autos. Die dürfen auch gerne bei einer Gleichmäßigkeitsprüfung eingesetzt werden. So starteten die ältesten Autos in der Vintage Sport Car Trophy und der Trophy des Allgemeinen Schnaufferl-Clubs (ASC). Zum insgesamt fast 50 Wagen großen Feld gehörten allein acht Kompressor-Mercedes aus der Zeit von 1927 bis 1930. ♦



Dem Sonnenuntergang entgegen: Julian Majzub führt hier noch das Feld in seinem Sadler-Chevy an

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?


**PATRICK
TAMBAY**


Patrick Tambay stammt nicht aus einer Rennfahrerdynastie. Im Gegenteil. Die Tambays hatten mit Motorsport nichts am Hut. Patrick war Skirennläufer. Mit seinem Talent brachte er es in die französische Nationalmannschaft. Nur durch Zufall kam er zum Motorsport. Bei einer Cocktailparty stand er neben einem Formel-Boliden der École Winfield und fragte, ob er damit mal fahren dürfe. Der Rest ist Geschichte. Tambay sicherte sich 1971 bei einem Sichtungstest das Ticket für eine Saison im Renault-Elf-Programm. Die Motorsportkarriere war lanciert.

Innerhalb von nur zwei Jahren stieg der heute 67-Jährige in die Formel-2-Europameisterschaft auf. Dort traf er auf die starke französische Konkurrenz mit Arnoux, Laffite, Jabouille etc. Doch Tambay setzte sich durch. 1977 nahm er mit einem Ensign an seinem ersten Grand Prix teil. Gleichzeitig fuhr er CanAm und die 24h von Le Mans. Das Debüt in der F1 blieb nicht unbemerkt. McLaren nahm Tambay unter Vertrag – zum Leidwesen von Enzo Ferrari. Der hätte den schnellen Franzosen gerne verpflichtet, und Tambay weiß heute: «Es wäre besser gewesen, damals nicht gleich bei McLaren zu unterschreiben. Aber ich war jung und brauchte das Geld...»

Nach nur zwei Jahren und mickrigen acht WM-Punkten befand sich Tambays F1-Karriere in einer Sackgasse. Also kehrte er 1980 nach Amerika zurück. Und sicherte sich dort die Can-Am-Krone. Um 1981 einen zweiten Anlauf zu

nehmen – zuerst mit Theodore, dann mit Ligier. Doch das französische Dreamteam funktionierte nicht. Wieder stand Tambay ohne Job da, als sein Freund Gilles Villeneuve 1982 in Zolder tödlich verunglückte. «Ich war zu der Zeit gerade auf Hawaii, da bekam ich diesen Anruf von Didier (Pironi). Er wollte, dass ich sein Teamkollege werde.» So kam Tambay, wenn auch aus einem traurigen Anlass, doch noch zu seinem Ferrari-Vertrag. Seinen ersten Sieg feierte er ausgerechnet in Hockenheim; an dem Wochenende, an dem auch Pironi schwer verunfallte. 1983 gewann er Imola – immer noch im Ferrari. Danach folgten zwei Jahre bei Renault. Und ein Comeback 1986 bei Carl Haas, für den er den CanAm-Titel gewann.

Mit 38 Jahren war Schluss mit der F1. Tambay konzentrierte sich auf die Dakar, wo er zweimal Dritter wurde. Später fuhr er auch noch Trophée Andros. 1991 kam sein Sohn Adrien zur Welt. Mit ihm reiste er von Kart-Strecke zu Kart-Strecke. Seit 2012 fährt der Junior für Audi in der DTM. Der Papa ist längst nicht mehr bei jedem Rennen dabei. Aus gesundheitlichen Gründen. Tambay leidet seit einigen Jahren an Parkinson. Doch die Krankheit hält ihn nicht davon ab, den Rennsport zu verfolgen. Für RMC (Radio Monte Carlo) greift er bei der Formel 1 immer noch zum Mikro. Kürzlich hat er ein Buch herausgebracht. Hauptsächlich über die Ferrari-Jahre. «Das war aus sportlicher Sicht meine beste Zeit», so Tambay. CHRISTIAN EICHENBERGER

Namen & Nachrichten

Kekes Ex-Teamchef gestorben

»» **Jack Sears** Der Brite Jack Sears ist am 6. August im Alter von 86 Jahren gestorben. Sears war in den 50er-/60er-Jahren unter dem Spitznamen «Gentleman-Jack» ein bekannter Touren- und Sportwagenpilot. In der Vorgängerserie der BTCC, der British Saloon Car Championship, wurde er 1958 der erste Meister. 1963 folgte der zweite Titel. Außerdem war er Mitorganisator der Rallye London-Sydney. Nach seinem Rücktritt 1965 wurde er Landwirt. Sohn David hatte sich als Teamchef von Super Nova in der Formel 3000 und GP2 einen Namen gemacht.

»» **Fred Opert** Im Alter von 76 Jahren ist am vergangenen Dienstag Fred Opert an Herzversagen gestorben. Der US-Amerikaner aus New Jersey, der in den 60er-Jahren selbst als Amateur-Pilot aktiv war, machte sich in Europa Mitte der 70er-Jahre einen großen Namen, als er in der F2-Europameisterschaft Autos der Marke Chevron einsetzte – u.a. für Keke Rosberg. Mit dem Finnen gewann Opert nicht nur die EM-Läufe in Enna

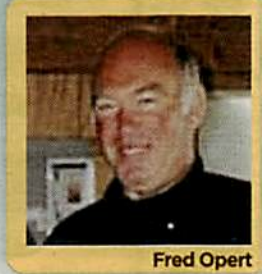
1977 und Donington 1978, sondern auch die Tasman-Serie 1977 und diverse Rennen in der Atlantic Serie.

»» **Éric Hélary** Der frühere Le-Mans-Sieger ist am vergangenen Mittwoch (10.8.) 50 Jahre alt geworden. Nach Titelgewinnen in der französischen Formel-Ford- und F3-Meisterschaft wurde er 1992 Peugeot-Werksfahrer und holte 1993 den Gesamtsieg in Le Mans. Außerdem fuhr er in der Französischen und Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft für Opel. Ende 2011 verkündete der Franzose offiziell seinen Rücktritt vom Rennsport.

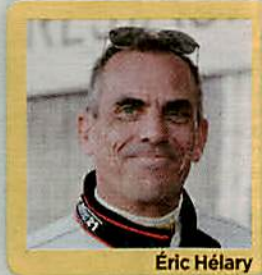
»» **Kazuto Sakata** Der 125er-Weltmeister von 1994 und 1998 wurde am Montag (15.8.) 50 Jahre alt. Sakata wurde 1993 als Honda-Schützling Vizeweltmeister hinter Dirk Raudies. Dann folgte ein spektakulärer Wechsel zu Aprilia, und Sakata wurde 1994 als erster Japaner mit einem europäischen Fabrikat Weltmeister. 1998 holte er sich seinen zweiten Titel mit Aprilia und trat Ende 1999 zurück. ♦ CE/AW/IP



Jack Sears



Fred Opert



Éric Hélary

LESERBRIEFE

**Lieber zur MotoGP
Zum Formel-1-GP in
Hockenheim, MSa 33/2016**

Ich denke mal, weil die Preise für die Formel 1 zu teuer sind, bleiben die Zuschauer weg. Dann gibt es kaum Überholmanöver! Es fehlen die Zweikämpfe. Schaut man sich dagegen Motorradrennen an, da weiß man manchmal bis zur letzten Runde nicht, wer gewinnt. Und die Eintrittspreise sind auch günstiger. Deshalb gehe ich lieber zur MotoGP als zur Formel 1. Jörg Heyl D-07338 Drognitz

**Möhringer fuhr MZ
Zu «Rückspiegel Motorrad»,
MSa 34/2016**

Bei der vor 50 Jahren in Bremerhaven in der 125er Klasse siegreichen Maschine unter Siegfried Möhringer handelte es sich tatsächlich um eine MZ – wie auch im Programm erwähnt – und nicht um eine Ex-Werks-DKW, wie von Ihnen genannt und damals von Berichterstatte Briel vermutet.

Es handelte sich um eine von Ernst Degner privat aufgebaute Maschine auf Basis eines älteren Prototyps, welche er 1961, vor seiner Flucht aus der DDR, in den Westen geschmuggelt hatte. Da er sofort nach der Flucht einen Suzuki-Werksvertrag bekam, setzte er die MZ nicht selbst ein und verkaufte sie später. Manfred Woll D-76865 Insheim

**Das geht besser
Zum Formel-1-GP in
Hockenheim, MSa 33/2016**

Nach langer Zeit wollte ich mir doch wieder einmal einen F1-Lauf live ansehen. Die Stimmung, zumindest auf der Innentribüne, war gut. Doch warum tragen nur die Teams Haas und Sauber deutlich sichtbare seitliche Startnummern? Kennen alle F1-Besucher die Fahrer auch so? Im Fernsehen sind die auf der Front befindlichen Startnummern doch sehr groß! Sie werden allerdings auch nur von den Fernsehcameras erfasst. Aber

richtig, Mr. Bernie interessiert sich ja nicht für Zuschauer, sondern nur für Fernsehrechte und seine rund 30 Firmen. Der Veranstalter müsste allerdings auch noch einiges tun: Eine Anzeigetafel für acht Startnummern, die nach den ersten Boxenstopps offensichtlich überfordert war, ist nicht mehr zeitgemäß. Die Leinwand gegenüber der Innentribüne dürfte auch etwas größer sein. Der Stau auf der Autobahnausfahrt bei der Anfahrt aus Norden war viel zu lang und hätte wesentlich besser reguliert werden können, wenn bereits dort Polizei gestanden hätte. Es ist also noch viel verbesserungswürdig für einen F1-GP in Hockenheim. Hans-Peter von Alt, D-36355 Grebenhain

KONTAKT

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



Hockenheim 1982: Villeneuve-Ersatz Tambay siegt für Ferrari



REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)
Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schöffner
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Döbes, Martin Grühler,
 Michael Heinrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Morsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, IAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller
Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de
VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigeneitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,90 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.), 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).
Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 05 88 88,
 Telefax 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1471-8488

TIPP DER REDAKTION



Enges und hochklassiges Feld: Die ITC in Silverstone 1996

Tourenwagen-Action in Silverstone Am Wochenende startet die DTM nach der Sommerpause in Moskau durch. Auch im Jahr 1996 war die damalige ITC nach einer Sommerpause im Ausland unterwegs. In Silverstone pilotierten in Reihen der Werksteams von Alfa Romeo, Mercedes-Benz und Opel teils bis heute noch große Namen die Hightech-Renner. Unter anderem durfte in Großbritannien ein gewisser Juan Pablo Montoya mit zarten 20 Jahren sein Tourenwagen-Debüt geben und sich mit Größen wie Klaus Ludwig, Hans-Joachim Stuck, Yannick Dalmas, Ellen Lohr, Manuel Reuter, Nicola Larini, Bernd Schneider, Christian Danner oder Alex Wurz messen.

Youtube.com ITC DTM 1996 Silverstone KOMPLETT 7. RENNEN, Lauf 1, HD

TERMINE

AUTOMOBIL

18.-21.8.	Rallye, Rallye Deutschland	WM	D
20./21.8.	DTM/Tourenwagen, Moskau	DM	RUS
20./21.8.	ADAC GT Masters, Zandvoort	NL	NL
20./21.8.	ADAC TCR Germany, Zandvoort	NL	NL
20./21.8.	ADAC Formel 4, Zandvoort	NL	NL
20.8.	24h-Rennen, Zolder	B	B
20.8.	VLN/Langstrecke, Nürburgring	D	D
20.8.	NASCAR, Bristol/Tennessee	USA	USA
21.8.	IndyCar, Pocono/Pennsylvania	USA	USA
21.8.	Formel 3/Masters, Zandvoort	NL	NL
21.8.	Super Formula, Motegi	J	J

MOTORRAD

20.8.	Speedway/U21-Team, Norrköping	WM	S
20.8.	Speedway, Togliatti	EM	RUS
20.8.	Speedway/U21, Wittstock	DM	D
20.8.	Motocross, Budds Creek/Maryland	USA	USA
20.8.	Grasbahn, Bad Hersfeld	D	D
21.8.	MotoGP/Moto2/Moto3, Brunn	WM	CZ
21.8.	Langbahn, Eenrum	WM	NL
21.8.	Motocross/ADAC Masters, Gaildorf	DM	D
21.8.	Supermoto, Lignières	SM	CH
21.8.	Red Bull Rookies, Brunn	CZ	CZ

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

MITTWOCH, 17.8.
 12.35 IMSA Sports Car Championship, Elkhart Lake (USA), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

FREITAG, 19.8.
 23.15 Rallye-WM, Rallye Deutschland, 1. Tag (Zus.) **SPORT 1**

SAMSTAG, 20.8.
 00.05/08.30 Rallye-WM, Rallye Deutschland, 1. Tag (Zus.) **SPORT 1+**
 11.05 Deutsche Tourenwagen Masters, Moskau (RUS), 1. Quali (live) **EINSFESTIVAL**
 11.45 ADAC Formel 4, Zandvoort (NL), 1. Rennen (live) **SPORT 1**
 12.05 Deutsche Tourenwagen Masters, Moskau (RUS), 1. Rennen (live) **ARD**
 13.00 ADAC GT Masters, Zandvoort (NL), Vorberichte und 1. Rennen (live) **SPORT 1**
 16.15 SEAT Leon Eurocup, Highlights der ersten Saisonhälfte (Zus.) **SPORT 1**
 16.45 ADAC TCR Germany, Zandvoort (NL), 1. Rennen (live) **SPORT 1**
 17.40 ADAC Formel 4, Zandvoort (NL), 2. Rennen (live) **SPORT 1**
 19.30 Rallye-WM, Rallye Deutschland, 2. Tag (Zus.) **SPORT 1**

SONNTAG, 21.8.
 01.30 NASCAR Sprint Cup, Bristol (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**
 09.15 ADAC TCR Germany, Zandvoort (NL), 2. Rennen (live) **SPORT 1**
 10.15 ADAC Formel 4, Zandvoort (NL), 3. Rennen (live) **SPORT 1**
 10.45 Deutsche Tourenwagen Masters, Moskau (RUS), 2. Quali (live) **EINSFESTIVAL**
 12.00 Rallye-WM, Rallye Deutschland, Powerstage (live) **SPORT 1+**
 12.05 Deutsche Tourenwagen Masters, Moskau (RUS), 2. Rennen (live) **ARD**
 13.00 ADAC GT Masters, Zandvoort (NL), Vorberichte und 2. Rennen (live) **SPORT 1**
 14.30 Rallye-WM, Rallye Deutschland, Powerstage (W) **SPORT 1**
 17.00 Deutsche Tourenwagen Masters, Moskau (RUS), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 21.00 IndyCar Series, Pocono (USA), Rennen (live) **SPORT 1 US**
 23.00 Rallye-WM, Rallye Deutschland, 3. Tag (Zus.) **SPORT 1**

SONNTAG, 21.8.
 08.00/19.30 Motorradsport, Isle of Man TT, (Zus.) **EUROSPORT 2**
 09.00 Motorrad-WM/Moto3, Brunn (CZ), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 09.45 Motorrad-WM/MotoGP, Brunn (CZ), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Brunn (CZ), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 11.45 Motorrad-WM, Brunn (CZ), Vorberichte Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**
 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Brunn (CZ), Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**
 13.15 Motorrad-WM/MotoGP, Brunn (CZ), Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Brunn (CZ), Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**

MONTAG, 22.8.
 12.05 ADAC GT Masters, Zandvoort (NL), 1. Rennen (W) **SPORT 1+**
 16.00 ADAC GT Masters, Zandvoort (NL), 2. Rennen (W) **SPORT 1+**

MOTORRAD

DIENSTAG, 16.8.
 10.30 Motorrad-WM/MotoGP, Spielberg (A), Rennen (W) **EUROSPORT 1**

MITTWOCH, 17.8.
 08.00 Speedway, Elitserien, 13. Wett-

kampftag (Zus.) **EUROSPORT 2**
 12.30 Speedway, Elitserien, 14. und letzter Wettkampftag (Zus.) **EUROSPORT 2**

DONNERSTAG, 18.8.
 19.15 Motorrad-WM, Ausblick auf die Rennen in Brunn (CZ) **EUROSPORT 1**

FREITAG, 19.8.
 09.00 Motorrad-WM/Moto3, Brunn (CZ), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 09.45 Motorrad-WM/MotoGP, Brunn (CZ), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Brunn (CZ), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 11.45 Motorrad-WM, Ausblick auf die Rennen in Brunn (CZ) **EUROSPORT 1**
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Brunn (CZ), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Brunn (CZ), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Brunn (CZ), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**

SAMSTAG, 20.8.
 08.00/19.30 Motorradsport, Isle of Man TT, (Zus.) **EUROSPORT 2**
 09.00 Motorrad-WM/Moto3, Brunn (CZ), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 09.45 Motorrad-WM/MotoGP, Brunn (CZ), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Brunn (CZ), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 1**
 11.45 Motorrad-WM, Brunn (CZ), Vorberichte Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**
 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Brunn (CZ), Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**
 13.15 Motorrad-WM/MotoGP, Brunn (CZ), Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Brunn (CZ), Qualifikation (live) **EUROSPORT 1**

SONNTAG, 21.8.
 08.30 Motorrad-WM, Brunn (CZ), Warm-up (live) **EUROSPORT 1**
 10.00 Motorrad-WM, Brunn (CZ), Vorberichte Rennen (live) **EUROSPORT 1**
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Brunn (CZ), Rennen (live) **EUROSPORT 1**
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Spielberg (A), Rennen (live) **SRF INFO**
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Brunn (CZ), Rennen (live) **EUROSPORT 1**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Brunn (CZ), Rennen (live) **EUROSPORT 1**

MONTAG, 22.8.
 19.15 Motorrad-WM/Moto3, Brunn (CZ), Rennen (W) **EUROSPORT 1**
 19.45 Motorrad-WM/Moto2, Brunn (CZ), Rennen (W) **EUROSPORT 1**
 20.30 Motorrad-WM/MotoGP, Brunn (CZ), Rennen (W) **EUROSPORT 1**

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessensvertreter. Die nächsten Einsätze: 20. August: Rheydter Club für Motorsport e.V. DMV (VLN); 27./28. August: DMV Wedemark-Rallye. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT/23.08.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Hintergrundstorys
 DTM: Rennen in Moskau
MOTORRAD
 MotoGP: Tschechien-GP



KUMHO TYRE

Better, All-Ways

ECSTA PS91:

**Beeindruckende Performance
für Supersportwagen!**

**Top in der Qualität,
überzeugend im Preis.**

ECSTA PS91



Unser **Ultra High Performance Reifen Kumho ECSTA PS91** hat Motorsport-Experten auf der Rennstrecke überzeugt – und wird auch Sie begeistern:

- Optimales High Speed Handling durch Laufflächenmischung speziell für hohe Geschwindigkeiten
- Geschwindigkeitsindex (Y) in allen Größen!
- Exzellente Traktionseigenschaften auf nasser und trockener Fahrbahn sorgen für präzises Kurvenverhalten und kurze Bremswege
- Attraktives Design: Rennflaggenmuster auf der Seitenwand – und sogar auf der Lauffläche!
- 43 Dimensionen aktuell verfügbar: 18 – 20 Zoll, Reifenbreite 225 – 305, Serie 30 – 45

Mehr Informationen, Kontaktmöglichkeiten und ein Händlerverzeichnis finden Sie auf www.kumhotire.de



reddot design award



www.facebook.com/KumhoTireEurope



www.kumhotire.de