

# MOTOR SPORT aktuell

NR.32 / 26. JULI 2017

# Cockpitschutz kommt 2018 Alle gegen den Halo



Formel-1-Motorenroulette

## Honda: Der große Wackelkandidat

Superbike-WM

## Das Ende der Zweizylinder

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



DTM-Rennen in Moskau

## Mercedes-Pilot Maro Engel mit Debütsieg



MotoGP-Interview Maverick Viñales

## Warum Viñales noch viel lernen muss



IMSA-Meisterschaft

## Der Mazda-Neustart mit dem Joest-Team

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Wie Honda die „silly season“ weiter anfacht **S. 4**
- Formelsport** Zwischen Formel 1 und Formel E unterwegs **S. 6**
- Formel 1** Der große Speed-Vergleich von 2016 zu 2017 **S. 8**
- Formelsport** Halo-Kritik, Kubica-Test und weitere News **S. 10**
- Sportwagen** Wer gewinnt die 24h-Schlacht in Spa? **S. 12**
- Sportwagen** Joests Neustart als Mazda-DPI-Werksteam **S. 14**
- Sportwagen** ADAC GT Masters, IMSA-Serie und mehr **S. 16**
- Rallyesport** Wie viel WRC steckt im Rallycross-VW-Polo? **S. 18**
- Rallye-WM** Vorschau Finnland und weitere WM-News **S. 21**
- Rallyesport** ÖRM, Eifel Rallye Festival, Nachrichten **S. 22**
- Tourenwagen** Rast und Engel feiern Siege in Moskau **S. 24**
- Tourenwagen** Alle Ergebnisse und Stände aus Russland **S. 26**
- Tourenwagen** ADAC TCR Germany, NASCAR und News **S. 27**
- Motorsport-Historie** Chaparrals Brands-Sieg vor 50 Jahren **S. 28**

## Motorrad:

- MotoGP** Interview mit WM-Anwärter Maverick Viñales **S. 30**
- Historie** Vor 40 Jahren: Titel für Sheene und Katayama **S. 32**
- Motorrad-WM** Cortese vor Wechsel, weitere News **S. 35**
- Superbike-WM** Die Ära der Twins steht vor dem Ende **S. 36**
- Straßensport** Moto2-EM, Junior-WM, BSB, IDM und mehr **S. 38**
- Motocross-WM** Cairoli kommt dem Titel immer näher **S. 40**
- Offroad** Enduro-WM, Speedway-GP und weitere Nachrichten **S. 42**

## Leserservice:

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



**8** Speed-Analyse: Wie viel schneller sind die neuen Formel-1-Autos?

SUTTON IMAGES



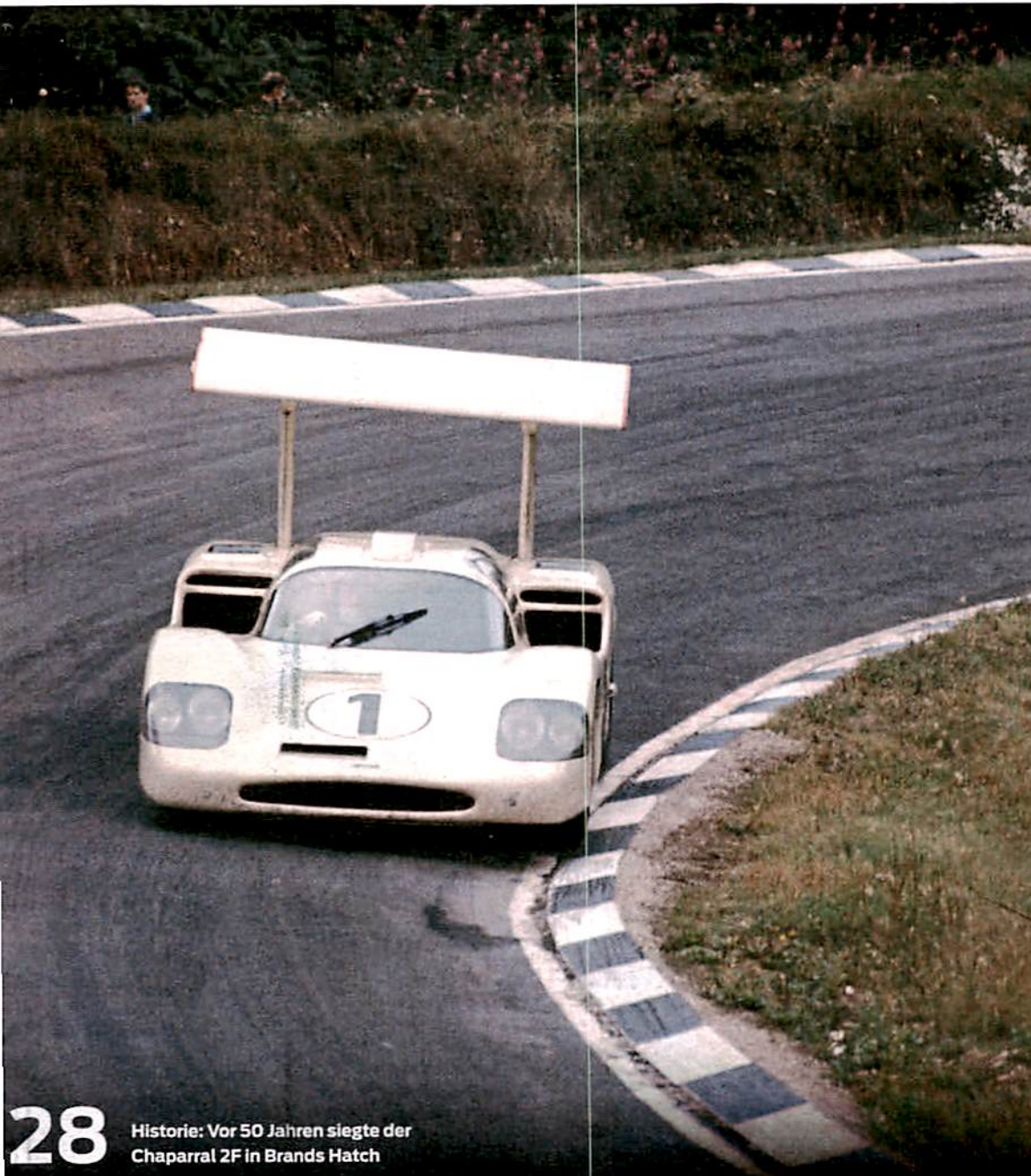
**36** Superbike: Der Kampf Zwei- gegen Vierzylinder steht vor dem Ende

DUCATI



**18** Polo-Vergleich: Wie unterscheidet sich das WRC- vom RX-Modell?

KRAIBLING



**28** Historie: Vor 50 Jahren siegte der Chaparral 2F in Brands Hatch

#### FORMEL 1 VS. FORMEL E

MSa-Reporter Elmar Brümmer reiste an einem Wochenende von Silverstone nach New York, um die Formel 1 und die Formel E in einem direkten Vergleich zu unterziehen. Das Ergebnis überrascht. **Seite 6**

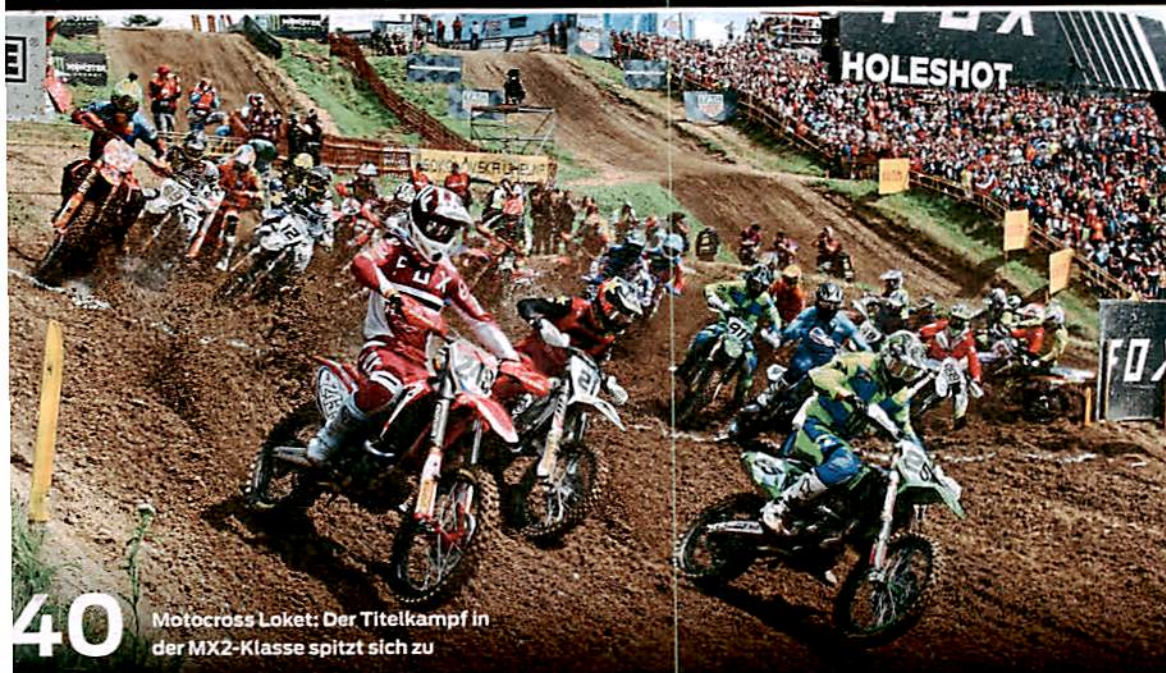
#### PROTEST GEGEN PORSCHE

Die Gangart in der WEC wird härter. Toyota hat nach dem Rennen am Nürburgring einen Protest gegen die siegreichen Porsche lanciert. Wir haben die Details zum Technikstreit am grünen Tisch. **Seite 16**

#### MOTOGP-TESTS

Die MotoGP-Saison befindet sich gerade in der Sommerpause. Doch bei den Piloten von KTM, Honda und Ducati blieb keine Zeit für Urlaub. Es wurde fleißig getestet. Wir verraten wo und was. **Seite 35**

SUTTON IMAGES



**40** Motocross Loket: Der Titelkampf in der MX2-Klasse spitzt sich zu

HODGKINSON

# Honda lässt Kundent

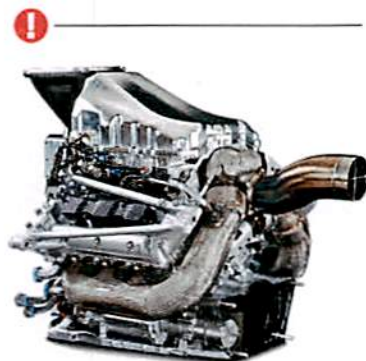
Als wenn eine „silly season“ nicht reichen würde: Wohin geht Alonso? Fährt Wehrlein weiter Formel 1? Und Bottas? Und Vettel? Und, und, und... Einige der Antworten sind mit der Frage verknüpft: Wer fährt 2018 mit welchem Motor? Ausgerechnet das Power-Schlusslicht Honda ist dabei die treibende Kraft. „Silly season 2.0“: Der Markt für Antriebsstränge ist ziemlich unübersichtlich. Aber spannend.

Von: **Elmar Brümmer**

**S**eit Red Bull im Ärger über seinen Motorenpartner Renault mit dem Ausstieg gedroht hat, war nicht mehr so viel Bewegung beim Poker um die Aggregate. Der Einstieg von Honda sollte eigentlich die Lage entspannen, den Teams (und den Herstellern) eine größere Auswahl bieten. Prinzipiell funktioniert das ja immer noch: Für 2018 hat sich Honda vertraglich verpflichtet, sein Semi-Werks-team McLaren und mit Sauber erstmals auch einen Kundenrennstall auszurüsten. Aber in der Fahrerlager-Praxis scheint die schöne Theorie nicht mehr viel Wert zu sein. McLaren, seit drei Jahren maximal frustriert vom verdienten früheren Partner, sucht immer verzweifelter nach einer Möglichkeit, einen anderen Hybrid-Turbo zu bekommen. Sauber, unter Monisha Kaltenborn noch sicher, einen klugen Schachzug gemacht zu haben, traut dem japanischen Frieden auch nicht mehr, der neue Teamchef Frédéric Vasseur findet das, was er von McLaren hört, „beängstigend“. In beiden Fällen stellt sich die Frage nach der Alternative. Ganz generell aber muss auch der stolze Honda-Konzern für sich (und für die Formel 1) entscheiden, ob er das Gesicht verliert, wenn sich die Marke wieder aus der Königs-klasse zurückzieht – oder ob das eher die bestmögliche Schadens-

begrenzung ist. Diese Entscheidung soll wohl im Oktober in Tokio getroffen werden, wenn endlich die zweite Ausbaustufe des so umstrittenen Motors debütiert.

Zwei Pünktchen in der ersten Saisonhälfte, das ist für die Ansprüche zweier so stolzer Partner wie McLaren und Honda einfach nur unterirdisch. Ron-Dennis-Nachfolger Zak Brown bemüht sich daher schon seit dem Start ins Rennjahr nach einer Alternative. Am einfachsten, so dachte man sich in Woking, sei der Switch zurück zu Mercedes. Damit wäre wohl auch Fernando Alonso zu halten, der sich nur noch in Sarkasmus übt, aber seit einiger Zeit auch behauptet, er fahre im nächsten Jahr mit einem konkurrenzfähigen Auto. Der Rückschluss der Transfermarkt-Interpreten war: Der Spanier geht – entweder zurück zu Ferrari oder noch weiter zurück zu Renault. Letztere Möglichkeit erscheint als die wahrscheinlichere. Aber vielleicht muss er dafür McLaren auch gar nicht verlassen. Denn von den drei



Honda will sich mit der Entscheidung über einen möglichen F1-Ausstieg noch bis Oktober Zeit lassen. Doch die Teams benötigen jetzt schon die Triebwerksdaten für die Entwicklung der nächstjährigen Autos.

Honda-Rivalen scheiden Ferrari und Mercedes als neue McLaren-Lieferanten wohl aus. Brown glaubt, dass McLaren mit einem wettbewerbsfähigen Antrieb eine zu große Gefahr für die Werks-teams aus Maranello und Brackley sei – damit bliebe Renault als Ausrüster. Beim Rennen in Spielberg haben die Manager erstmals ernsthaft verhandelt.

Die Geduld von Honda hat McLaren nicht. Die Ingenieure können den Herbst nicht abwarten – soll der neue McLaren ein aerodynamisch so gutes Auto wie in dieser Saison werden, dann ist es allerhöchste Zeit, mit dem Fahrzeugbau zu beginnen. Doch dazu braucht man die Daten der Motoren-Architektur, ganz abgesehen von dem Druck, den Fernando Alonso und sein Berater Flavio Briatore ausüben. „Wir haben mit Honda über verschiedene Szenarien gesprochen“, sagt Brown. „Und wir glauben, dass sie durchaus fähig sind, den Job hinzubekommen. Wir müssen nur sicherstellen, dass es sich schneller zum Guten hin entwickelt. Die Entscheidung, in welche Richtung es geht, muss noch im Sommer fallen. So weiterzumachen können wir uns jedenfalls nicht leisten. Nach drei Jahren brauchen wir endlich drastisch mehr Power, oder wir müssen andere Wege finden.“ Der Wunschpartner Renault, mit seinem Werksrennstall selbst noch in der Aufholphase, ist nicht besonders begeistert, neben Red Bull und Toro Rosso einen zusätzlichen Kunden ins Portfolio zu heben. In Viry-Châtillon hat man die Sorge, dass die Kapazitäten erschöpft sind und die erweiterte Produktion zu Unzuverlässigkeiten führen und das ganze



# Teams noch zappeln



Vor Kurzem sah noch alles danach aus, als würden McLaren und Sauber 2018 mit Honda-Motoren fahren

Programm gefährden könnte.

Aus dieser Sorge heraus meldete sich der Fahrerlagerfunk mit einer neuen Variante: Renault könnte McLaren ausrüsten, wenn dafür Toro Rosso im Gegenzug zu Honda wechselt. Im Rahmen einer technischen Partnerschaft. Dazu wäre allerdings Bedingung, dass die nicht umkomplizierten finanziellen Details der jeweiligen Deals geklärt werden. Denn die finanzielle Power, die Honda in McLaren steckt, soll nicht unerheblich sein. Finanzspritzen kann Toro Rosso gut brauchen: Trotz der potenten Konzernmutter im Rücken soll das Team von Franz Tost ein Profitcenter werden. Es könnte sich damit auch noch stärker von Red Bull Racing abnabeln. Möglicherweise setzt Honda auch auf eine Doppellösung,

um am Ende nicht mit leeren Händen dazustehen: McLaren und Toro Rosso beliefern.

## Sauber mit Plan B

Aber was wird dann mit Sauber? Von den neuen Herren in Hinwil hört man, dass längst ein Plan B gefasst wurde. Juristin Monisha Kaltenborn hatte ihrerseits eine Ausstiegsklausel verhandelt. Vielleicht aber zieht Honda auch Toro Rosso den Schweizern vor, dann könnte man sich die Trennung, bevor die Zusammenarbeit überhaupt richtig begonnen hat, auch noch vergüten lassen. In Hinwil hat man das gleiche Problem wie bei McLaren: Die Techniker wollen endlich wissen, was da künftig im Heck steckt. Sauber kann sich nicht noch ein Übergangsjahr leisten. Aus der Not lässt sich sogar eine Tugend machen. Denn für alle Motorenhersteller könnte der Rennstall mit dem exzellenten Ruf als Rennfahrer-Ausbildungsbetrieb interessant sein, um deren jeweilige Nachwuchskräfte unterzubringen. Menschen gegen Motoren, aus zwei „silly seasons“ wird wieder eine. Mindestens das Cockpit neben Marcus Ericsson ist

frei. Blicke man bei Ferrari, dann wären Antonio Giovinazzi und Charles Leclerc Kandidaten. Würde es Mercedes, spräche das für Wehrlein. Im Renault-Förderkader hätte Teamchef Vasseur beste Kenntnisse und freie Wahl. Klappt es doch mit Honda, könnte Nobuharu Matsushita kommen. Eine schwierige Situation, aber irgendwie doch auch komfortabel. Eine Frage des Zutrauens – und des Vertrauens.

Vielleicht entscheidet auch das (Sport)Gesetz. Jeder Motorenlieferant darf maximal vier Teams ausrüsten. Ergibt sich irgendwo ein Notfall, muss derjenige einspringen, der die wenigsten ausrüstet – das wäre momentan Ferrari. Es sei denn, McLaren oder Sauber einigen sich mit Honda und finden von sich aus zu einem anderen Partner. Darum wird gerade hinter den Kulissen gefeilscht. Sollte es am Ende zu der Konstellation kommen, dass Honda aussteigt und die verbliebenen drei Hersteller bereits je drei Teams ausrüsten, dann würde das Los entscheiden. Das wäre dann tatsächlich verrückt. „Silly season“ eben. ■

# Stadt, Land, Fluss: Jetlag als Antrieb



Ist die Formel E die Zukunft des Motorsports? Elmar Brümmer berichtet über seine Reise von der alten in die neue Welt.

Von: **Elmar Brümmer**

**Z**wei Formeln. Zwei Rennen. Zwei Kontinente. Ein Wochenende. Derselbe Reporter. Wer ist der Sieger in diesem Vergleich? Die Formel E, die mit dem ersten ePrix in New York City schon da ist, wo die Formel 1 erst noch hinwill? Oder die Formel 1, die mit einem begeisternden Gastspiel in Silverstone beweist, warum sie immer noch die Königsklasse ist?

Neue Welt gegen alte Welt, Stadtverkehr gegen Landpartie. Braucht das wirklich einen Gewinner? Nicht wirklich. Es ist der Kontrast, der reizvoll ist. Stärker als der zwischen Le Mans und Norisring. Zuschauer, das sind heutzutage Zielgruppen. Völlig unterschiedliche, wie auf den ersten Blick klar wird. In Brooklyn, wo die Formel E nach vier Jahren Planung in einem Hafengebiet rund um das Kreuzfahrtschiffterminal gelandet ist, gehört die Piste vor dem Rennen all den New Yorkern, die elektrisch betriebene Fortbewegungsmittel haben – Scooter, Hoverboards, E-Bikes. In Silverstone, wo die Formel 1 vielleicht nur noch zweimal gastiert, weil sich die Veranstalter mit dem wohl hässlichsten Boxengebäude der Welt übernommen haben, freuen sich Tausende Camper über einen typisch britischen Renntag, der alle vier Jahreszeiten an einem Nachmittagsbietet. Hipster gegen Hardcore-Racer. Oder: Jeder, wie er kann.

Dort, wo die Motoren bis auf ein gedoptes Surren keine Geräusche machen, beschwert sich niemand über den Sound. Das mag am New Yorker Grundrauschen liegen. Dort, wo früher das satte Brummen der Weltkriegsbomber zu Hause war, klagen alle – immer noch und immer wieder – über den fehlenden Lärmpegel der Rennwagen. Wie interessant

wäre es, wenn man einzelne Fans an den jeweils anderen Austragungsort beamen könnte – wohl eine Art Kulturschock-Therapie. Ein Drittel, vielleicht auch nur ein Viertel des Etats, den man im Mittelfeld der Formel 1 zum Überleben braucht, kostet ein Formel-E-Engagement. Ob das so bleibt, wenn jetzt die Hersteller kommen? Renault ist von Anfang

## LANDPARTIE IM VERGLEICH MIT NEW YORKER TRAUMKULISSE. DIE RENNEN LEBEN VON DEN KONTRASTEN.

an dabei, Jaguar hinkt hinterher. In Saison vier, die im Herbst beginnt, meldet Audi offiziell ein Werksteam, BMW folgt im nächsten Jahr, gemeinsam mit US-Legende Michael Andretti. Der Teamchef sagt: „Die Formel E zeigt, dass es eine Alternative für die Zukunft des Motorsports gibt.“ Auch für Mercedes wird

noch ein Startplatz freigehalten. Dann kann es losgehen, das Entwicklungsrennen. Kennen wir ja zur Genüge. Stichwort: KERS. Tatsächlich gilt in der Elektro-Formel das alte Argument noch, um Controller von der Wichtigkeit der Autorennen zu überzeugen: Als Entwicklungslabor für die Serie. BMW schließt tatsächlich Ingenieure aus Serie und Sport zusammen. Von der Start-up-Atmosphäre im improvisierten Fahrerlager darf man sich nicht täuschen lassen – dahinter steht eine hohe Professionalität.

### Andere Art des Rennsports

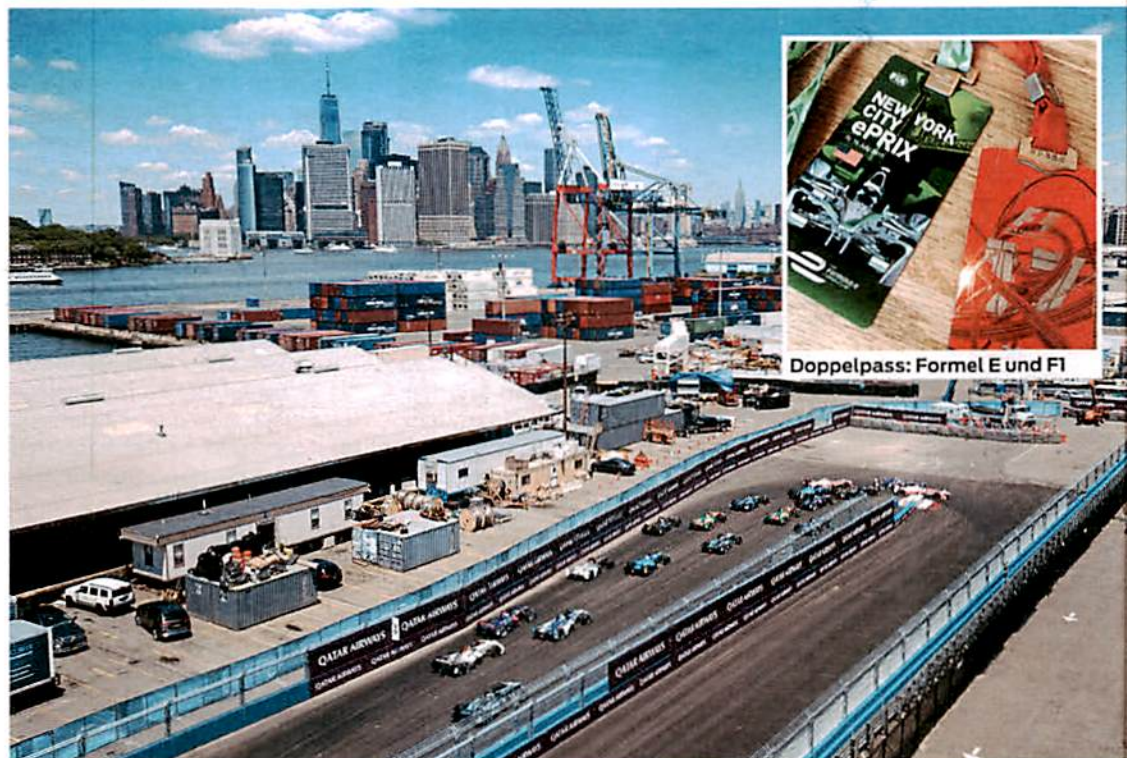
Den Rennwagen wechseln, weil die Batterie noch nicht die ganze Distanz hält, Stromsparen im Simulator üben – damit braucht man gestandenen Formel-1-Piloten nicht kommen. Auch für jene zwölf E-Piloten mit Grand-Prix-Erfahrung eine ziemliche Umstellung. Strategisch fahren hört sich langweilig an, aber der winklige und kaum zwei Kilometer lange Kurs am East River macht es ziemlich kompliziert, Vernunft und Aggressivität in einem Cockpit unterzubringen.

Dagegen ist Monte Carlo eine Spazierfahrt, auch bei 220 Spitze kann es ganz schön rumrennen. Genau um diese Action geht es bei der Formel E – den Skeptikern des Alternativ-Antriebs zeigen, dass der Strom auch für Rennsport reicht. Marketing, na klar, aber nicht so penetrant wie in der DTM.

Es gibt keinen Grund, die Gelegenheits-Motorsportfreunde nicht ernst zu nehmen. Mit die besten Formel-1-Rennen finden in Städten statt, und London bewirbt sich nicht ohne Grund für das Silverstone-Erbe. Zukunft braucht Herkunft. Auf beiden Seiten des Atlantik ist am Ende der große Gewinner das Publikum. Und Liberty Media: Denn dem US-Unterhaltungskonzern gehören die Vermarktungsrechte – für beide Serien. Zweigleisig fahren, denkt sich auch der Reporter, dessen Antrieb an diesem Wochenende der Jetlag ist. ■

### RETURN TO SENDER

Thema: „Formel 1 vs. Formel E“  
Ist die Formel E die Zukunft des Motorsports? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [misa-lesertribuene@motorpresse.de](mailto:misa-lesertribuene@motorpresse.de)



Rundfahrt durch den Containerhafen. Die Skyline von New York City sieht man nur aus besonderen Perspektiven

# Champions

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus LEGO-Modell sichern!

## LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Rennaufklebern, abnehmbarem Frontsplitter, sowie verstell- und abnehmbarem Heckspoiler, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,- €.



**Für Sie  
zur Wahl**



## LEGO Speed Champions Ford Mustang GT

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Scheinwerfer-Aufklebern, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,- €.

## Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- Nach einem halben Jahr jederzeit kündbar

Direkt bestellen unter:

**[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625247, verschenken 1625248.  
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 46,75 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

# Die Highspeed-S

Die neue Formel 1 bricht alle Rekorde. Sauber hat uns die Telemetriedaten von 2016 und 2017 zur Verfügung gestellt. Die Zahlen zeigen, um wie viel schneller die Autos in Silverstone geworden sind und wie atemberaubend eine Runde auf der Highspeed-Strecke ist.

Von: **Michael Schmidt**

Jedes Rennen ein neuer Rekord. In allen zehn Grands Prix des Jahres haben die 2017er-Autos die schnellsten Trainingsrunden des Vorjahres und die absoluten Bestwerte gebrochen. Die Spanne der Verbesserung lag zwischen 0,7 und 3,7 Sekunden. Doch nirgendwo wurde der Fortschritt so deutlich wie zuletzt in Silverstone. Obwohl der Unterschied zum Vorjahr mit 2,687 Sekunden noch nicht einmal der Rekord der Rekorde ist. Lewis Hamilton brauchte für die 5,891 Kilometer eine Zeit von 1.26,600 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 244,891 km/h entspricht. Die schnellste Rennrunde von 2016 wurde dagegen um 4,927 Sekunden unterboten. Das sagt alles.

In Silverstone fallen die höheren Geschwindigkeiten auch deshalb so ins Auge, weil der Kurs so flüssig gesteckt ist. In schnellen Kurven wirkt sich der Tempounterschied zu vorher dank der breiteren Reifen, der breiteren Autos, der besseren Aerodynamik und der höheren Motorleistung um so krasser aus. Am besten demonstriert vielleicht der Vollastanteil einer Runde, was sich auf dem englischen Flugplatzkurs innerhalb eines Jahres geändert hat. Er stieg von 66 auf 74 Prozent. Zwischen den Kurven Luffield und Stowe wird nur zweimal runtergeschaltet, einmal vom Gas gegangen und einmal

kurz gebremst. Das ist immerhin ein Abschnitt von 2745 Metern Länge.

Für Mercedes-Fahrer besteht Silverstone aus elf Kurven mit Geschwindigkeiten jenseits von 200 km/h. Für Sauber sind es 3 km/h weniger. Und trotzdem sind die Vergleichswerte repräsentativ. Sauber stellte uns die Telemetrieausdrucke einer Qualifikationsrunde von 2016 und 2017 zur Verfügung. Und der Vergleich sagt alles. Bei Mercedes ist es nicht anders, nur auf einem höheren Niveau.

## Bis zu 33 km/h schneller

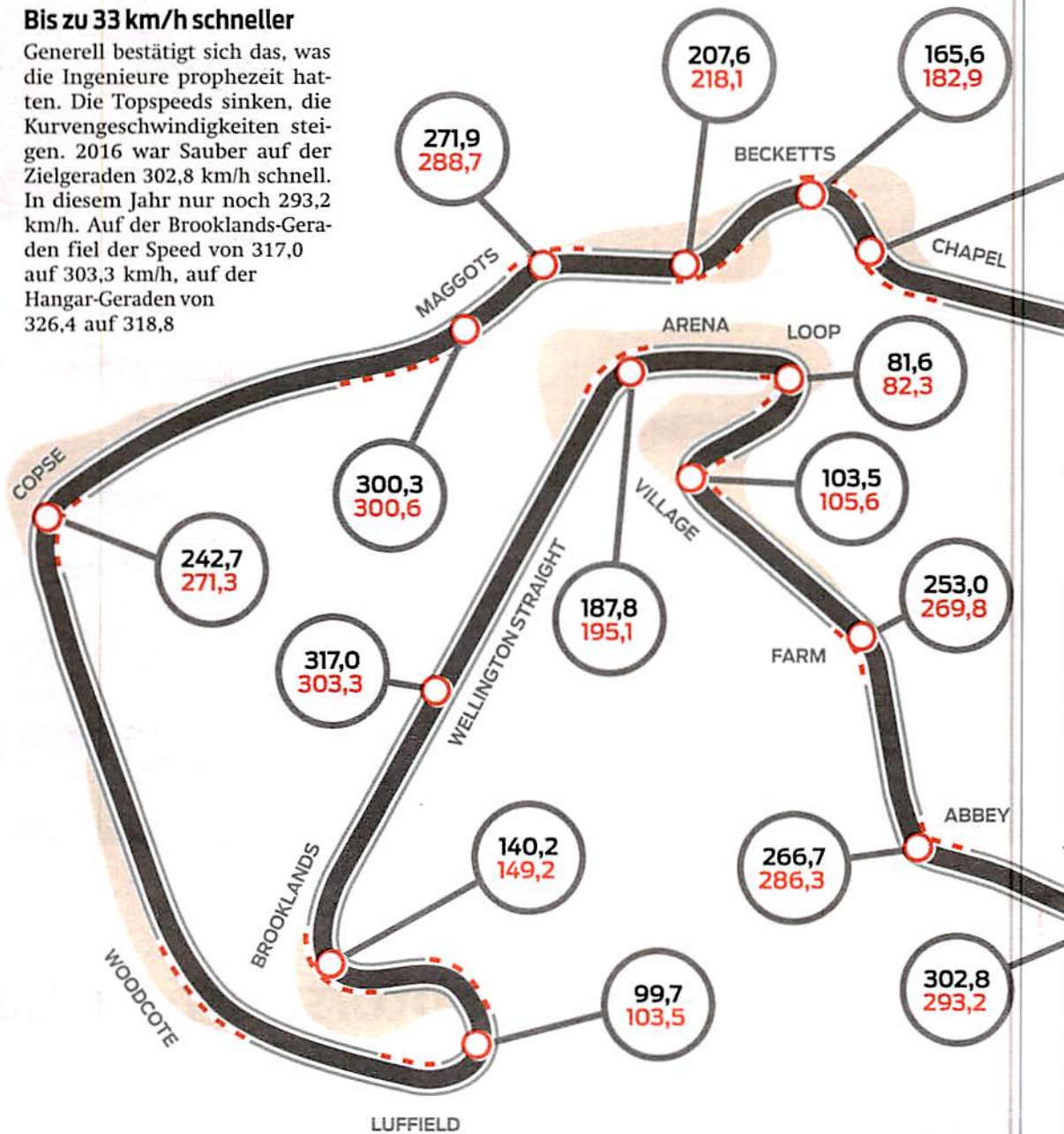
Generell bestätigt sich das, was die Ingenieure prophezeit hatten. Die Topspeeds sinken, die Kurvengeschwindigkeiten steigen. 2016 war Sauber auf der Zielgeraden 302,8 km/h schnell. In diesem Jahr nur noch 293,2 km/h. Auf der Brooklands-Geraden fiel der Speed von 317,0 auf 303,3 km/h, auf der Hangar-Geraden von 326,4 auf 318,8

km/h. In den Kurven muss man differenzieren. Je langsamer die Kurve, desto geringer das Delta. Und trotzdem: In jeder der 18 Kurven war der 2017er-Sauber schneller als sein Vorgänger. Am wenigsten in den Bereichen Village (105,6 zu 103,5 km/h), The Loop (82,3 zu 81,6 km/h), Luffield (103,5 zu 99,7 km/h und Vale (103,7 zu 100,9 km/h).

Dafür geht in den schnellen Kurven die Post ab. Spitzenreiter ist Stowe Corner, in der Sauber gegenüber dem Vorjahr 33,5

km/h gewann. In Copse Corner beträgt die Steigerung 28,6 km/h, in Maggots 16,8 km/h und in Becketts 17,3 km/h. Die Abbey-Kurve gleich nach dem Start geht heute mit 286,3 km/h. Vor einem Jahr waren es noch 19,6 km/h weniger. In der Farm Curve steht das Duell 269,8 zu 253,0 km/h zugunsten des Sauber C36 von 2017.

Wir haben natürlich auch Mercedes gefragt und wollten wissen, wie schnell Lewis Hamilton die atemberaubende Passage zwischen Copse und Chapel in



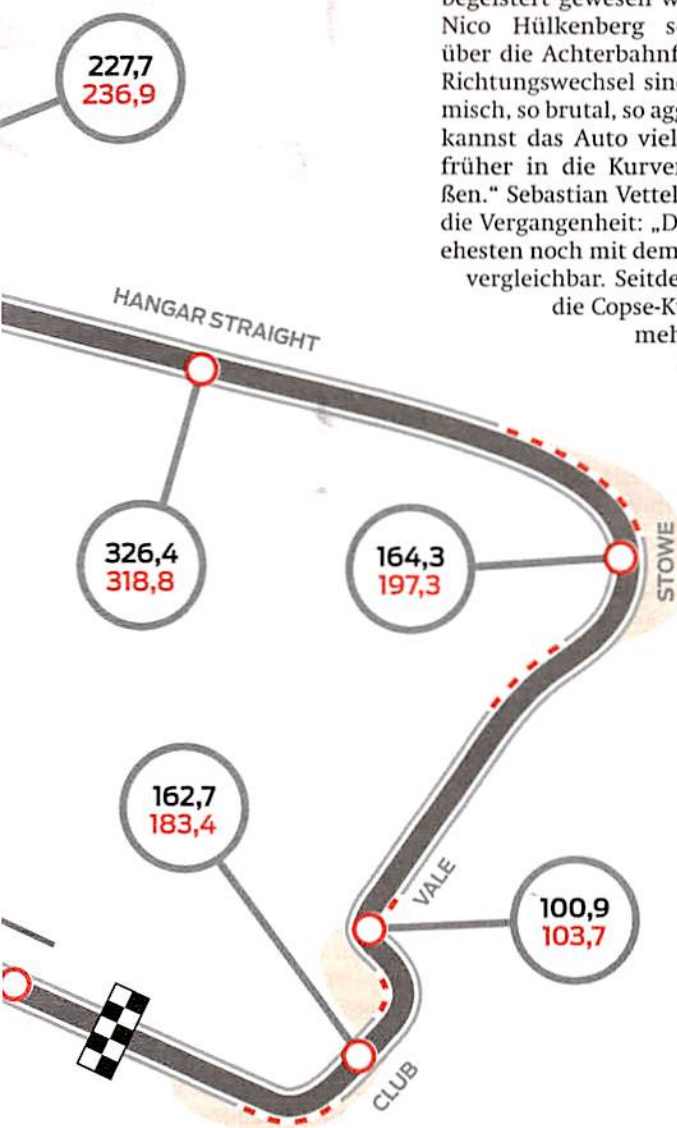
# Schlacht

seiner Rekordrunde gefahren ist. Doch lassen wir den England-Sieger zunächst selbst über seine Fahreindrücke erzählen: „Wir hatten im Q3 Gegenwind in diesem Abschnitt. Das sind Windkanalverhältnisse bei perfekter Anströmung der Aerodynamik. Die Links-Rechts-Kombination von Maggots geht im achten Gang voll. Die nächste Links auch, aber im siebten Gang. Dann kommt die Becketts-Rechts, die irrste Kurve aus dem Geschlängel, weil sie auch so wel-

lig ist. Ich tippe beim Einlenken kurz die Bremse an, schalte einen weiteren Gang runter, bin gleich wieder am Gas. Das Auto hängt voll in den Federn, die Reifen sind voll am Anschlag, die Fliehkräfte zerren an dir – alles steht unter Feuer. Unbeschreiblich! Unfassbar!“

## Eine Achterbahnfahrt

Und jetzt zu den Geschwindigkeiten des Silverstone-Champions: Copse Corner: 285 km/h; Maggots links: 305 km/h; Maggots rechts: 300 km/h; Becketts links: 275 km/h; Becketts rechts: 200 km/h. Es gab keinen Fahrer, der nicht begeistert gewesen wäre. Auch Nico Hülkenberg schwärmte über die Achterbahnfahrt: „Die Richtungswechsel sind so dynamisch, so brutal, so aggressiv. Du kannst das Auto viel mehr als früher in die Kurven schmeißen.“ Sebastian Vettel blickte in die Vergangenheit: „Das war am ehesten noch mit dem Jahr 2008 vergleichbar. Seitdem bin ich die Copse-Kurve nicht mehr voll gefahren.“ ■

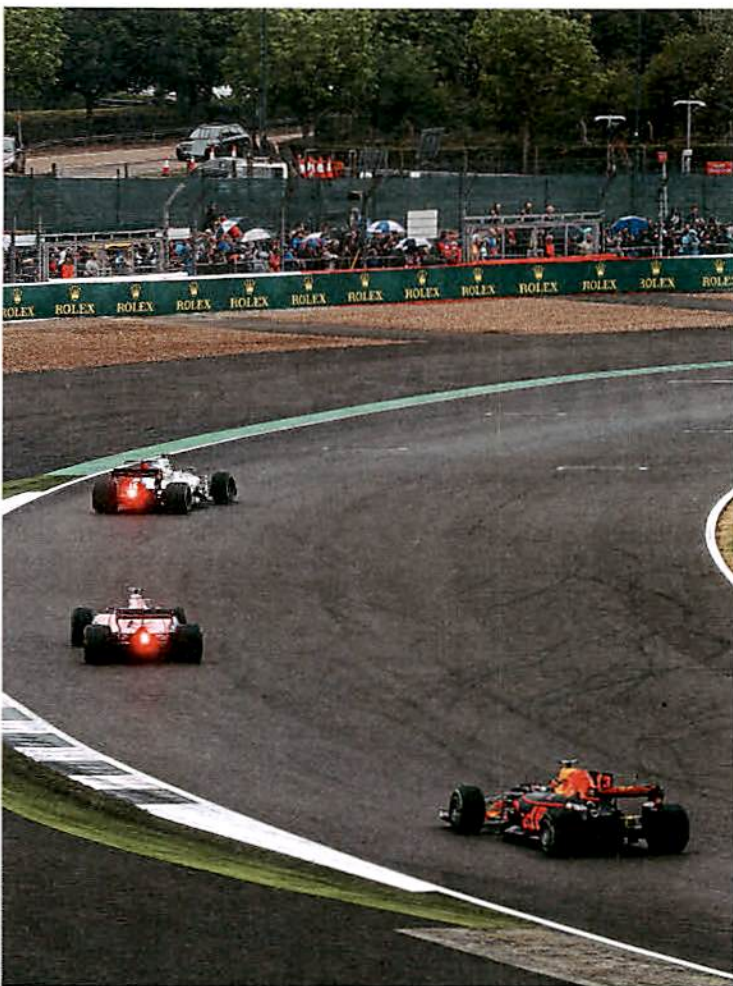


2016  
2017



SUTTON IMAGES

Der Speed ist in Silverstone greifbar: Stroll schießt an einem HaasF1 vorbei



SUTTON IMAGES

Die neue Club-Kurve: Sie führt direkt in die Zielgerade



SUTTON IMAGES

Funkenschlag: In Silverstone wird mit minimaler Bodenfreiheit gefahren

Der Formel-1-Look 2018:  
Alle Autos bekommen den Halo. Die  
FIA will den Cockpitschutz optisch  
noch etwas freundlicher gestalten



# Widerstand gegen den Halo

FIA-Präsident Jean Todt hat den Halo gegen den Widerstand von neun Teams aus Sicherheitsgründen durchgedrückt. Doch jetzt erntet der Weltverband aus Fan-Kreisen und er F1-Gemeinde harsche Kritik.

Von: **Michael Schmidt**

**D**er Halo war Gesetz. Nachdem der erste Test mit dem Shield große Sichtprobleme offenbart hatte, war klar, wie sich die FIA entscheiden würde. Sie brauchte eine schnelle Lösung, um den Teams den Wind aus den Segeln zu nehmen. Sie wollte auf alle Fälle verhindern, dass die Einführung eines Cockpitschutzes um ein weiteres Jahr verzögert würde. Die Teams wollten bis Ende Juli Klarheit, weil sie dann ihre Chassis für 2018 absegnen. Diese Klarheit bekamen sie im Rahmen einer Strategiesitzung am 19. Juli präsentiert. Bei einer erneuten Befragung votierten neun der zehn Teams gegen den Halo. Nur Ferrari war dafür.

Da zog FIA-Präsident Jean Todt zum ersten Mal in sieben Jahren Amtszeit den Sicherheits-Joker und drückte eine Entscheidung gegen die Teams durch. Die FIA sprach von einem einstimmigen Urteil, doch das bezog sich auf eine Abstimmung von 2016. Da hatten die Teams nur zugestimmt, weil es der einzige Weg war, die Einführung noch ein Jahr aufzuschieben, um in der Zwischenzeit etwas Besseres zu finden. Auch die Fahrer hatten sich bei einer FIA-Befragung im Winter mit knapper Mehrheit gegen das Gestell rund um das Cockpit ausgesprochen. Das wurde vom Weltverband jedoch unter den Teppich gekehrt.

In den Formel-1-Foren und den sozialen Netzwerken wird seit dem Bekenntnis zum Halo eifrig diskutiert. Der Großteil der Fans spricht sich klar gegen den Fremdkörper aus, der dem Auto seine Seele raube. Die deutlichsten Worte fand Niki Lauda gegen den Cockpitschutz: „Es ist eine absolute Fehlentscheidung. Keine Frage, dass man die Sicherheit immer verbessern muss. Wir haben nicht umsonst den Halo, den Aeroscreen von Red Bull und mit Ferrari den Shield

ausprobiert, aber keine Lösung hat voll überzeugt. Also ist die Entscheidung für den Halo eine Überreaktion. Deshalb wäre es das Sinnvollste, dass wir in die Richtung weiterforschen. Wenn wir etwas finden, das nicht so dramatisch die Optik zerstört, dann wird es 2019 eingeführt.“

Lauda findet gerade das Timing fatal. „Wir versuchen gerade mühsam, mit schnellen und spektakulären Autos und mehr Nähe zu den Zuschauern neue Fans für den Sport zu gewinnen, und jetzt wird das wieder zerstört.“ Fahrervertreter Alexander Wurz dagegen macht sich für den Halo stark: „Wenn die Autos sicherer werden, wird auch härter gefahren. Das ist der Schlüssel, die Formel 1 noch populärer zu machen.“ Das kann Martin Brundle nicht nachvollziehen. „Der Halo verursacht so viele Probleme wie er löst. Und er verdeckt unsere Gladiatoren noch mehr.“ Die FIA versucht, die aufgebrachten Fans zu beruhigen. Es gebe keine andere Lösung, schrieben die Regelhüter auf ihrer Webseite. Außerdem soll der Bügel optisch nachgebessert werden. Doch bereits die zweite Version des Heiligenscheins ging genau in die andere

Richtung. Der obere Ring wurde breiter, der vordere Teil höher gezogen, um einerseits das Ein- und Aussteigen zu erleichtern und sich noch besser gegen herumfliegende Räder oder andere Autos zu schützen. Ein Teil der Fahrer beklagte bei Tests 2016 Probleme mit der Sicht und berichtete von klaustrophobischen Gefühlen unter dem Käfig.

Die Gefahr loser Räder wird weiter reduziert. 2018 muss jeder Radträger mit drei statt zwei Seilen gesichert sein. Die Angst der FIA begründet sich aus möglichen Klagen. Seit die Bianchi-Familie gegen den Verband vor Gericht zieht, ist die FIA nervös. Sie hat sich mit ihrer Dokumentation, dass der Halo bei bestimmten Unfallszenarien einen um 18 Prozent besseren Schutz liefert, selbst eine Grube gegraben. Dass der Halo auch das Risiko erhöhen kann, wird ignoriert. Würde er jetzt nicht eingeführt, könnte man die FIA haftbar machen. Lauda sieht darin kein Problem: „Ein Minimalrisiko muss jeder Rennfahrer eingehen. Er kann sich ja vorher überlegen, ob er das will oder nicht. Die Fahrer, die es wollen, steigen freiwillig in das Auto ein und leben damit.“ ■

# Vettel-Schaden weiter rätselhaft

Pirelli hat die Reifenschäden von Silverstone untersucht. Während es für Räikkönens Reifenproblem noch keine Antwort gibt, soll es bei Vettel ein schleicher Plattfuß gewesen sein. Doch da gibt es Widersprüche.

Von: **Michael Schmidt**

**P**irelli hat fünf Tage gebraucht, einen von zwei Reifenschäden an den beiden Ferrari beim GP England zu erklären. Für die Laufflächenablösung an Kimi Räikkönens linkem Vorderreifen gab es bis zum Redaktionsschluss keine Erklärung. „Wir müssen den Reifen noch intensiver auf unseren Prüfständen untersuchen“, hieß es bei Pirelli.

Bei Sebastian Vettel kursieren widersprüchliche Meldungen. Zunächst hieß es, dass ein



SUTTON IMAGES

Ausritt in Luffield: Vettels linkes Vorderrad steht. Der Reifen verliert Luft

Fremdteil den linken Vorderreifen des Ferrari beschädigt habe. Das aber gefiel der FIA nicht, weil man sonst hätte erklären müssen, warum Fremdteile auf der Strecke liegen. Offiziell führte ein schleicher Plattfuß zu dem Platzer. „Das Fahren zurück zur Box auf einem nicht voll aufgepumpten Reifen hat zu dem finalen Schaden geführt.“ Da sind Zweifel erlaubt.

Einen schleichenden Plattfuß hätte Ferrari an den Daten erkannt. Wozu dann fünf Tage Untersuchung? Die TV-Bilder zeigen, dass Vettel in Luffield Corner die Strecke verlässt, weil der linke Vorderreifen sich nicht mehr dreht, also Luft verloren hat. Das Auto steht schon vor dem Ausrutscher schief. An der Innenschulter sind massive Blasen erkennbar. ■

# Kubica im 2017er-Renault

Es wird ernst. Robert Kubica testet am Hungaroring den aktuellen Renault R.S.17. Von diesem Test hängt ab, ob der Pole sein Formel-1-Comeback gibt.

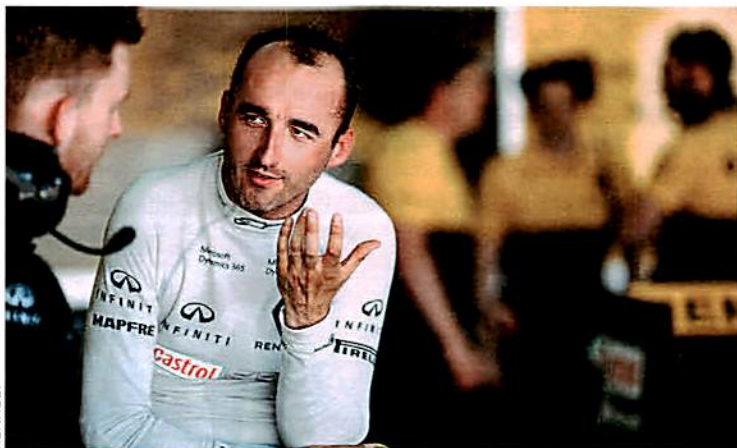
Von: **Michael Schmidt**

**E**in Formel-1-Märchen wird wahr. Robert Kubica kommt seinem Formel-1-Comeback nach sechs Jahren Pause einen großen Schritt näher. Nachdem der 32-jährige Pole in einem Lotus E20 von 2012 zwei Testfahrten absolviert hatte, darf er am 2. August in Budapest den aktuellen Renault R.S.17 fahren. Er übernimmt den für Jolyon Palmer reservierten Tag. „Der Test unter repräsentativen Bedingungen soll die Informationen liefern, ob es für Robert möglich ist, in den nächsten Jahren in die Formel 1 zurückzukehren“, erklärte Sportchef Cyril Abiteboul.

Zuvor hatte Kubica 115 Runden in Valencia und 90 Runden in Paul Ricard mit exzellenten Rundenzeiten abgepusht.

Kubica zeigte keinerlei Einschränkungen, obwohl sein rechter Arm nur 40 Prozent der normalen Kraft besitzt. Auch FIA-Rennleiter Charlie Whiting hätte keine Einwände: „Er hat eine A-Lizenz vom polnischen

Verband. Der beinhaltet einen Medizintest. Bei uns muss er nur den Aussteigttest in fünf Sekunden schaffen.“ Nico Hülkenberg sieht Budapest als idealen Test: „Nur Kurven, physisch extrem anstrengend. Nach dem GP-Wochenende ist maximaler Grip auf der Strecke. Wenn Kubica das schafft, kann er auch Formel-1-Rennen fahren.“ ■



RENAULT

Kubica beeindruckt die Ingenieure: „Robert hat nichts an Speed verloren“

## AUER VOR F1-DEBÜT

Im Getöse um den Kubica-Test in Budapest ging die Meldung fast unter, dass auch Lucas Auer auf dem Hungaroring mit von der Partie ist. Der DTM-Pilot wird seine ersten Formel-1-Kilometer im Auto von Force India zurücklegen. Er teilt sich den VJM12 an beiden Tagen mit dem russischen Formel-2-Piloten Nikita Mazepin. Für Auer geht damit ein Kindheitstraum in Erfüllung. Mitgeholfen bei der F1-Premiere hat sicher auch das österreichische Unternehmen BWT, das als Sponsor sowohl Auers Mercedes DTM-Team als auch Force India unterstützt. Sauber wird ebenfalls einem Youngster die Chance zum F1-Debüt bieten. Der japanische Formel-2-Fahrer Nobuharu Matsushita ist einen Tag im C36 unterwegs. Mit Charles Leclerc ist im Ferrari noch ein weiteres Talent aus der Formel 2 im Einsatz.

## HWA IN DER FORMEL E

Die Formel E wird bei den deutschen Herstellern immer beliebter. Neben Audi und BMW will auch Mercedes ab 2018 in der Elektroserie mitmischen. Den Startplatz hatte sich der Autobauer schon im Vorjahr gesichert. Bis zum Oktober konnten sich die Verantwortlichen noch Zeit lassen, die Option zu ziehen. Doch die Entscheidung ist offenbar jetzt schon gefallen. Demnach will die Marke mit dem Stern nicht unter eigenem Namen antreten, sondern mit ihrer Rennabteilung HWA. Damit könnte man die ersten Jahre ohne Risiko mitmischen. Sollte das Engagement ein Erfolg werden, ließe sich das Team immer noch in Mercedes umbenennen. Gut möglich, dass Audi, BMW und Mercedes auch noch Konkurrenz von einem vierten deutschen Hersteller bekommen. Porsche soll ebenfalls einen Einstieg in die Formel E planen. Dafür steht das WEC-Engagement der Zuffenhausener nach dem dritten Le-Mans-Sieg in diesem Jahr auf der Kippe.

BMW und Rowe Racing wollen ihren Vorfahrer-sieg in Spa verteidigen



# Wer bezwingt die Achterbahn?

Beim 24h-Rennen in Spa treten 64 Autos zum Rambazamba in den Ardennenwäldern an. Das Engagement der Hersteller wird immer intensiver. Wer kann im GT3-Geklügel um den Sieg kämpfen?

Von: Bianca Leppert

**E**s ist das Prestige-Rennen der GT3-Szene. Im besten Fall fährt man nicht nur nach Spa, um belgische Fritten zu schnabulieren, sondern um den Gesamtsieg zu holen und nebenbei noch wichtige Punkte in der Blancpain GT Series und der Intercontinental GT Challenge einzuheimsen. So wie Porsche, die sich kürzlich zu der kompletten Teilnahme bekannten und mit dem Team 75 Bernhard und Herberth Motorsport zwei 911er in die Schlacht werfen – was einmal mehr den Boom des GT3-Sports unterstreicht. Allerdings ist nur das Bernhard-Auto ausschließlich mit Profis besetzt. Kévin Estre, Laurens Vanthoor und Michael Christensen bündeln ihre Kräfte auf dem werksunterstützten Elfer. Die Ambitionen unterstrich man am offiziellen Testtag: Bestzeit beim ersten Auftritt innerhalb der Blancpain GT Series.

Wie aussagekräftig ist das für die große Schlacht in Spa? Immerhin haben die Herausforderer mehr Erfahrung – sowohl in der Disziplin 24h-Rennen als auch mit den Blancpain-Regularien. Die Besetzung ist bockstark, doch Teamchef und Le-Mans-Sieger Timo Bernhard ist vorsichtig: „Bei aller Euphorie muss ich betonen, dass es das erste 24-Stunden-Rennen für uns sein wird. Unser Ziel ist, so viel wie möglich zu lernen und zu versuchen, einen guten Job abzuliefern.“

## BMW will Sieg verteidigen

Das Regelwerk der Serie muss in Spa zu 100 Prozent sitzen – das hat der Marathon im vergangenen Jahr gezeigt, als selbst einem Werksteam wie Bentley peinliche Fehler unterlaufen sind, zum Beispiel bei den vorgegebenen Boxenstopp-Zeiten oder der maximal erlaubten Fahrzeit pro Stint. Zumal im Fahrerlager die Angst umgeht, seit Serien-Promoter Stéphane Ratel die Philosophie ausgegeben hat, Berührungen noch härter zu bestrafen, weil die Amateure sich im Nachteil sehen. „GT-Sport ist kein Kontaktsport“, sagt SRO-Boss Stéphane Ratel. „Da musst du in die Tourenwagen-WM gehen.“

BMW hat 2016 mit Rowe Racing den Sieg eingefahren – dabei hatte man mit dem M6 GT3 zwar nicht das schnellste Auto, aber keine Strafen riskiert und fehlerfreie Arbeit geleistet. Das Team, das die einzigen beiden werksunterstützten BMW stellt, muss



Gute-Laune-Design: Der Name ist beim Goodsmile-Team Programm



Grasser Racing zählt sich nicht zu den Top-Favoriten – trotz Tabellenführung



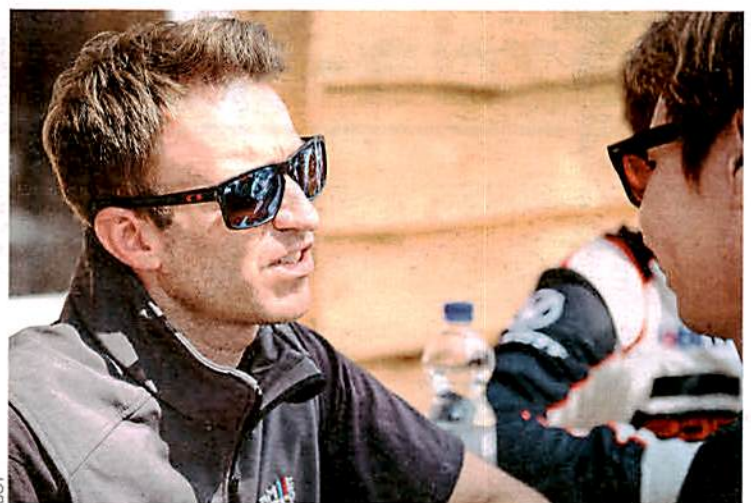
Da geht die Post ab: Bentley stockt mit Abt um einen Continental GT3 auf

**»BEI ALLER EUPHORIE MUSS ICH BETONEN, DASS ES DAS ERSTE 24H-RENNEN FÜR UNS SEIN WIRD. UNSER ZIEL: VIEL LERNEN.«**

Timo Bernhard, Porsche

man wieder auf der Rechnung haben. „Wir haben nach dem Sieg im letzten Jahr sogar Medienanfragen aus Japan und den USA bekommen, was zeigt, wie wichtig dieses Rennen ist“, sagt Teamchef Hans-Peter Naundorf.

Bentley schickt mit Abt einen zusätzlichen Continental GT3 ins Rennen. Neben den beiden Stammbesetzungen bei M-Sport greifen Nico Verdonck, Christer Jöns und Jordan Pepper für Abt ins Lenkrad. „Wir haben aus den Fehlern des vergangenen Jahres



LMP1-Faktor: Timo Bernhard ist Teamchef, Kamui Kobayashi fährt Mercedes

gelernt“, beteuert M-Sport-Teammanager Matt Wilson.

Wie bei Bentley lief es auch bei Mercedes im vergangenen Jahr chaotisch. Die Stop-and-go-Strafe für die sechs AMG GT aus dem Superpole-Quali sorgte international für große Wellen. Die Offiziellen verhängten die Sanktion, weil die Zündwinkel nicht mit der Homologation übereinstimmen. Trotz der heftigen Strafe schaffte es eines der Akka-Autos auf Platz 2. Auch weil man längere Stints mit den Pirelli-Reifen fahren konnte und sich so Zeit beim Boxenstopp sparte – eine Trumpfkarte, die auch dieses Jahr in Sachen Flexibilität nützlich sein könnte.

„Weil wir vergangenes Jahr mit dem zweiten Platz den Gesamtsieg knapp verpasst haben, ist noch eine Rechnung offen“, meint Mercedes-AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl. Zu den Favoriten im Mercedes-Tross, bei dem sechs Autos Unterstützung erhalten, gehört das HTP-Auto mit Maxi Buhk, Franck Perera und Jimmy Eriksson. Ein prominenter Neuzugang: Kamui Kobayashi bei Goodsmile.

### Neue Audi-Philosophie

Audi verfolgt eine neue Strategie. Erstens erhöht man von zwei auf vier Autos, zweitens rücken neben WRT die Kunden Saintéloc und I.S.R zu werksunterstützten Teams auf. Zwei Autos stellt Platzhirsch WRT, jeweils eines die beiden anderen Mannschaften. Im Fahreraufgebot auffällig: Man holte sich Antonio García und Jules Gounon zusätzlich zu den bestehenden Piloten aus dem Audi-Fahrerpool an Bord.

Bei Lamborghinis Top-Team Grasser Racing, das die Blancpain-GT-Gesamtwertung anführt, zählt man sich nicht zu den Fa-

**»WEIL WIR VERGANGENES JAHR MIT PLATZ 2 DEN GESAMTSIEG KNAPP VERPASST HABEN, IST NOCH EINE RECHNUNG OFFEN.«**

Stefan Wendl, Mercedes

voriten auf den Gesamtsieg. „Spa ist brutal hart. Ich rechne damit, dass wir in den Top 5 Punkte hamstern können“, sagt Teamchef Gottfried Grasser. Beim Testtag lief es durchwachsen, Mirko Bortolotti hatte einen Highspeed-Reifenschaden – das Pirelli-Thema flackert immer wieder auf.

Während McLaren in dieser Saison keinen Wurf machen konnte und Nissan sowie Jaguar Außenseiterrollen innehaben, steigt Ferrari in die Riege der Top-Kandidaten auf. Der Grund: Die Italiener haben die Bedeutung des GT3-Sports erkannt und setzen nun auch auf reine Pro-Besetzungen mit Stars wie Giancarlo Fisichella. ■

### ZEITPLAN

24h-Rennen Spa, Belgien  
Vier-Tages-Ticket inkl. Paddock: 67,50 €

Do., 27. Juli	
11.50–13 Uhr:	Freies Training
17.45–18.45 Uhr:	Pre-Qualifying
20.10–21.25 Uhr:	Qualifying
21.55–23.55 Uhr:	Nacht-Qualifying

Fr., 28. Juli	
18.45–19.15 Uhr:	Warm-up
19.30–20 Uhr:	Super-Pole

Sa., 29. Juli	
16.30 Uhr:	Start Rennen

# Mazda-Neustart mit Joest!



Paukenschlag in Nordamerika: Mazda hat für die Werkseinsätze in der DPI-Klasse der IMSA-Serie das deutsche Joest-Team engagiert. Technikdirektor Ralf Jüttner erklärt die Hintergründe, den Fahrplan für das nächste Jahr – und die Perspektiven für die Zukunft.

Von: **Marcus Schurig**

**G**egen die Gravitation ist kein Kraut gewachsen: Während die Sportwagen-WM eine schlechte Nachricht nach der anderen produziert, steigt die Anziehungskraft der nordamerikanischen IMSA-Serie immer weiter an. Am letzten Dienstag setzte es den nächsten Paukenschlag: Mazda hat sich die Dienste des deutschen Joest-Teams gesichert, das bis Ende 2016 für die Audi-LMP1-Werks-einsätze in der Sportwagen-WM verantwortlich war. Mazda verordnet sich eine Denkpause bis

zum Saisonstart 2018 in Daytona, die IMSA-Einsätze in der Prototypenklasse durch das Speed-Source-Team von Sylvain Tremblay wurden gestoppt. Zeitgleich startet das Joest-Team ab August ein groß angelegtes Testprogramm, um sich gründlich auf die Mazda-Werks-einsätze in Amerika vorzubereiten.

## Neustart für Mazda-DPI

Technikdirektor Ralf Jüttner hatte an dem Deal seit Januar 2017 gearbeitet, damals reiste er zum IMSA-Saisonauftritt, dem

24h-Rennen nach Daytona. Über alte Weggefährten im Fahrerlager – das Joest-Team fuhr seit 2000 in der Vorgängerserie ALMS und bestritt bis 2013 das 12h-Rennen in Sebring – entstand der Kontakt zu den Mazda-Vorständen und dem Sportchef John Doonan.

„Mazda war nicht zufrieden mit den Ergebnissen und bereit, alles auf den Prüfstand zu stellen – das Auto, den Motor und das Team“, sagt Jüttner. „Die Chemie hat sofort gestimmt, die Mazda-Leute sind echte Racer der klassischen Schule, sehr offen und



Das Joest-Team soll für Mazda in der IMSA-Serie Siege und Titel holen – so lautet die offizielle Aufgabenstellung

wurde schnell klar, dass es sicher keine schnelle und zeitnahe Entscheidung dazu geben würde.“

Doch bei Joest gab es einen gewissen Zeitdruck, denn man hatte sich entschlossen, die Kernmannschaft nach dem Audi-Ausstieg zu halten. „Wir hatten unserem Team gesagt, dass wir versuchen würden, bis August ein neues Programm zu finden. Hätten wir das nicht geschafft, hätten wir die Mitarbeiter entlassen müssen. Insofern sind wir natürlich super happy, dass der Deal mit Mazda geklappt hat.“

Jüttner spricht nicht über die Vertragsdetails, aber offenbar handelt es sich um einen mehrjährigen Deal, die Arbeit beginnt bereits im August. „Momentan wird bei Multimatic ein neues DPI-Testauto aufgebaut, das im August bei uns im Workshop eintreffen sollte“, erklärt Jüttner.

### Neue Teambasis in Atlanta

„Gleichzeitig müssen wir uns mit dem Auto vertraut machen, unser Equipment neu anpassen und einen Workshop in Nordamerika aufbauen, was vermutlich wie schon zu früheren Audi-Zeiten in Atlanta sein wird.“ Joest wird eine kleine Truppe für den US-Workshop rekrutieren – das 20 Mitarbeiter starke Einsatzteam kommt jedoch aus Wald-Michelbach und wird 2018 zu den IMSA-Rennen pendeln.

Das neue Testauto verfügt bereits über einige Änderungen, die eh in der Pipeline waren: Multimatic-Chef Larry Holt hatte das DPI-Auto auf Basis eines eigenen LMP2-Designs, das er ursprünglich zusammen mit dem US-Chassiskonstrukteur Bill Riley aufgesetzt hatte, neu in den Fokus genommen – um die Defizite, die sich im Rennbetrieb ergeben hatten, auszumerzen.

Angeblich ist Bill Riley übrigens nicht mehr in das Projekt involviert. Holt und Multimatic waren 2016 nur deshalb eingestiegen, weil Mazda sie um Hilfe gebeten hatte. Doch am LMP2-Thema hatte Holt nur ein untergeordnetes Interesse – für Riley dagegen war es der Hauptfokus des Projektes.

„Multimatic ist ein wirklich starker und kompetenter Partner, das war auch einer der Gründe, warum wir uns letztlich für die Zusammenarbeit entschieden haben“, erklärt Jüttner. US-Quellen versichern glaubhaft, dass auch Larry Holt hochofrenet sei über die Verpflichtung der deutschen Vorzeigegruppe.

Ein weiterer zentraler Partner im Mazda-DPI-Programm ist der Motorenausrüster AER, der in der Vergangenheit die LMP1-Motoren für die WM-Privatteams geliefert hatte. Auch hier sind einige Baustellen auszufügen: Die Kühlung des Vierzylinder-Turbodieseltriebwerks war bis zuletzt nicht ausgegoren, daher debütierte beim fünften IMSA-Saisonlauf in Watkins Glen bereits ein von Grund auf neu konzipiertes Kühlpaket im Mazda RT24-P.

Jüttner hat klare Erwartungen an das neue Top-Programm: „Das Ziel muss sein, dass wir in der IMSA-Serie vorne mitfahren – um Podestplätze, um Siege und um



**»IN DER IMSA GIBT ES HARTE GEGNER WIE TAYLOR UND CADILLAC, 2018 KOMMT PENSKE DAZU – DAS NIVEAU IST VERDAMMT HOCH!«**

Joest-Technikchef Ralf Jüttner

Titel. Das Auto hat ja schon öfter ein gewisses Speed-Potenzial aufblitzen lassen und lag auch schon öfter in Führung – aber halt nie, wenn die Zielflagge rauskam. Das wollen und sollen wir ändern.“ Gleichzeitig tritt Jüttner auf die Bremse: „Wir sind aber auch nicht die Super-Überflieger, die alles an einem einzigen Tag ändern können. Das braucht alles sicher Zeit und Einarbeitung, auch auf unserer Seite. Dazu gibt es in der IMSA-Serie harte Gegner wie Wayne Taylor mit Cadillac,

und nächstes Jahr kommen noch Penske und Acura dazu – das Niveau ist verdammt hoch!“ Bezogen auf die Mazda-DPI muss Joest mehr Konstanz in die Performance bringen, da geht es wohl auch um die Fahrbarkeit am Limit.

Die Fahrer-Crew soll vorerst erhalten bleiben: Mazda hat ein etabliertes Leitersystem für junge Nachwuchspiloten entwickelt, und diesen Pfad möchte man weiter verfolgen. Andererseits machen viele Experten auch die Fahrer-Equipe für das Ausbleiben des Erfolges verantwortlich.

Jüttner ist übrigens bekennender DPI-Fan: „In Amerika passt das Konzept wie die Faust aufs Auge. Es ist eine kosteneffiziente Gesamtsieger-Klasse für Hersteller – das ist der Charme. Die Tatsache, dass es dort eine BoP gibt, um konzeptionelle Unterschiede wie beim Motor auszugleichen, ist in Amerika kein strittiges Thema – ganz anders als in Europa.“

Natürlich hat Jüttner in Anbetracht des LMP1-Massensterbens auch eine gewisse Hoffnung mit Blickrichtung auf die Sportwagen-WM und Le Mans: „Eigentlich spricht nichts dagegen, das DPI-Konzept in der Sportwagen-WM oder in Le Mans zu verwenden. In der Theorie sollte das machbar sein. Die Frage ist halt, mit welchen Herstellern. Die, die jetzt LMP1 machen, wollen so ein Konzept offenbar nicht, die wollen Hybrid. Aber vielleicht finden sich ja andere Hersteller ...“

### Le Mans als Fernziel?

Jüttner hält aber auch fest: „Das Hauptaugenmerk liegt für uns ganz klar auf der IMSA-Serie. Aber es ist offensichtlich, dass es viele Leute gibt, bis hoch zu den Bossen der in der IMSA-Serie startenden Hersteller, die sich einem solchen Szenario – DPI nach Le Mans – nicht verschließen würden.“ Nachsatz: Für Mazda, dem einzigen in Le Mans siegreichen japanischen Hersteller, gilt das ziemlich sicher auch.

Selbstredend würde die Joest-Truppe liebend gerne nach Le Mans zurückkehren: „Das Rennen fehlt mir schon, keine Frage. Und ich würde auch gerne eines Tages mit dem Rennteam wieder dahin zurückkehren wollen! Und ja, natürlich gibt es auch die leise Hoffnung, dass es wirklich so läuft – und wir mit Mazda nach Le Mans zurückkehren können.“

Die Gravitationskraft von Le Mans ist also ungebrochen – auch für Joest und Jüttner. ■

ehrlich. Wir hatten einige Gespräche in Daytona, und am Ende stellen wir uns die Frage: Sollen wir die Diskussionen fortsetzen? Die Antwort lautete: Ja!“

Wenige Wochen später reiste eine Mazda-Abordnung zum Teamsitz nach Wald-Michelbach, 50 Kilometer südlich von Darmstadt. „Dort verdichtete sich der positive Eindruck aus Daytona, wir wurden uns relativ schnell handelseinig“, so Jüttner. Natürlich hatte sich Joest bezüglich des DPI-Themas auch im VW-Konzern umgehört: „Aber uns

ADAC GT Masters / Zandvoort

# Jules Gounon auf Titeljagd

Corvette-Pilot Jules Gounon führt nach dem vierten Rennwochenende zum ADAC GT Masters in Zandvoort mit einem weiteren Sieg haushoch die Wertung an. Doppelsieg für Land-Motorsport im Regenchaos am Sonntag.

Von: **Bianca Leppert**

**V**orentscheidung im Meisterschaftskampf? Mit 33 Punkten liegt der Franzose Jules Gounon von Callaway-Corvette auf Rang 1 der Tabelle vor Teamkollege Daniel Keilwitz mit 44 Punkten und BMW-Schnitzer-Pilot Philipp Eng. Keilwitz hatte sich bei einem Test in Spa den Unterschenkel verletzt und musste in Zandvoort pausieren – womöglich auch am Nürburgring. Mit Ersatzfahrer Renner van der Zande hatte Gounon einen Lokalmatador in Zandvoort an seiner Seite, mit dem er im ersten Rennen am Samstag von

der Pole-Position gestartet den Sieg einfuhr. Van der Zande musste sich auf den letzten Metern gegen Aust-Audi-Pilot Kelvin van der Linde wehren, blieb aber cool und bescherte Gounon den Halbzeit-Titel. Auf Rang 3 landeten Indy Dontje und Marvin Kirchhöfer im HTP-Mercedes.

Am Sonntag schwammen die Vorjahresmeister Connor de Phil-

lippi und Christopher Mies im Land-Audi in einem Chaos-Regenrennen zum ersten Saisonsieg vor den Teamkollegen Christopher Haase/Jeffrey Schmidt. De Phillippi bezwang Schmidt beim Restart nach der dritten von insgesamt vier Safety-Car-Phasen. Beachtlich: Das Lambo-HB-Duo Florian Spengler/Christopher Zarella kämpfte sich von 17 auf 3

vor. Gleich zweimal im Pech: Lambo-Pilot Mirko Bortolotti. Am Sonntag streikte der Motor nach zehn Minuten in Führung liegend. Am Samstag waren es Reifen-Probleme: Sowohl Bortolotti als auch der Lambo von Mapelli hatten Schäden hinten links. Bei Mies löste sich einer der Pirelli-Einheitspneus im Freien Training in der Scheivlak-Kurve auf. ■



Corvette-Pilot Jules Gounon ist mit dem zweiten Saisonsieg in Zandvoort Halbzeitmeister geworden

Sportwagen-WM / Technikstreit zwischen Toyota und Porsche

## LMP1: Toyota protestiert gegen Porsche

Nach dem vierten Lauf zur Sportwagen-WM lancierte Toyota einen Protest gegen Widersacher Porsche. Der Protest wurde abgeschmettert, doch Toyota ging jetzt in Berufung – die Gangart in der Weltmeisterschaft wird härter.

Von: **Marcus Schurig**

**E**s mag wie eine Petitesse wirken, aber vor dem Hintergrund eines möglichen Porsche-LMP1-Rückzugs zum Saisonende 2017 ist der Vorgang durchaus bezeichnend. In der Vergangenheit wurden Diskussionen über technische Details im Hinterzimmer aussortiert – jetzt ploppen sie an die Öffentlichkeit. Am Nürburgring protestierte

Toyota gegen Porsche, der Protest wurde abgewiesen, doch Toyota ging jetzt in Berufung.

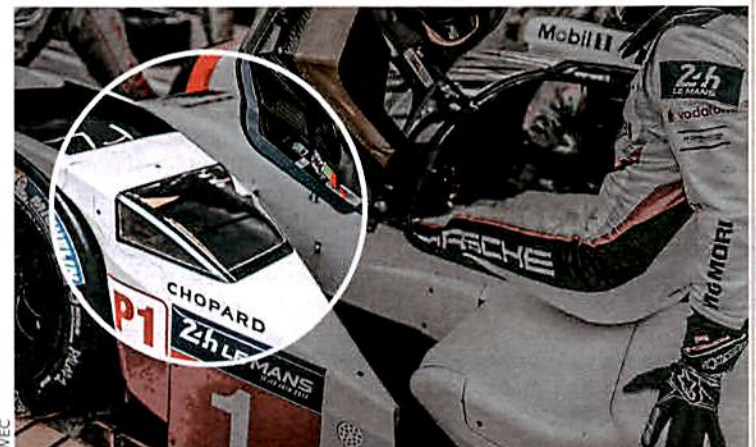
Worum geht es? Seit Saisonbeginn verwendet Porsche Rückspiegel, die in die hinteren Ausläufer der vorderen Radhäuser integriert sind (siehe Bild). Das Reglement erlaubt das Säubern der Rückspiegel während des Nachtankvorgangs. Doch aus Sicht von Toyota werden nicht die Rückspiegel gesäubert, sondern die Verkleidung der Rückspiegel. Toyota argumentiert, dass diese Verkleidungen aerodynamische Bauteile sind. Das Säubern aerodynamischer Bauteile wie beispielsweise das Entfernen von Pickup am Frontsplitter ist aber während des Nachtankens verboten.

Die Frage lautet jetzt: Zählt die Verkleidung als Rückspiegel – oder als aerodynamisches Bauteil? Bedenkt man, wie eng die

Performance der LMP1-Wummen von Toyota und Porsche beieinanderliegt, könnte die Entscheidung des Berufungsgerichtes Einfluss auf die Rennen haben.

Gibt das Berufungsgericht Toyota recht, muss Porsche die Verkleidungen nach dem Nach-

tanken säubern, was wertvolle Zeit beim Boxenstopp kostet. Toyota hat bereits zu Saisonbeginn die Einführung eines Sichtbarkeitstests für die neuen Rückspiegel durchgesetzt. Den ersten Test hatte Porsche nicht beanstandet – den zweiten schon. ■



Streitfall LMP1: Säubert Porsche die Rückspiegel? Oder doch Aero-Bauteile?

## Erster Rennsieg für Porsche 911 RSR

Nun hat es doch schlappe sieben Monate gedauert, bevor der neue Porsche 911 RSR nach GTE-Reglement seinen ersten Sieg einfahren konnte: Beim IMSA-Rennen in Lime Rock siegten Patrick Pilet und Dirk Werner.

IMSA-Saisonlauf auf dem kurzen und winkligen Mickymaus-Kurs in Lime Rock, Connecticut.

In Lime Rock gingen dieses Jahr nur die GT-Wagen an den Start, nicht aber die Prototypen – womit Porsche auch gleich den Gesamtsieg holte. Der Rennverlauf ist schnell rekapituliert: Porsche-Neuzugang Gianmaria Bruni setzte sich von der Pole in Front und verteidigte den Platz vor Teamkollege Dirk Werner. Am Ende des ersten Stints hatte Bruni einen Ausrutscher in die Wiese zu verzeichnen, daher wurde der Stopp vorgezogen.

So konnte Pilet im Schwesterauto nach seinem Stopp die Führung übernehmen. Im Ziel lag der Franzose 14,5 Sekunden vor Laurens Vanthoor, der BMW M6 von Martin Tomczyk und John Edwards komplettierte das Podest in Lime Rock. ■ MCS

**Z**ugegeben: Das ein oder andere Rennen hätte der neue 911 schon gewinnen können, nein müssen. Doch immer lief was schief, immer reichte es nicht ganz. Nach einer Reihe von ersten Startplätzen (IMSA Mosport und Lime Rock sowie WEC Nürburgring) folgte am vergangenen Rennwochenende endlich der erste überfällige Rennsieg: Patrick Pilet und Dirk Werner siegten beim siebten



PORSCHE

Zu Beginn führte das Schwesterauto, dann übernahm der Elfer mit #911

## Schlüter löst Mauer an der VLN-Spitze ab

Ralph-Gerald Schlüter wird ab 2018 der Nachfolger von Karl Mauer in der VLN. Ebenfalls neu gewählt: Michael Bork, der von Peter Bröcher die Position als Leiter VLN-Sport übernimmt.

war ein beliebter Ansprechpartner für die Teams. Schlüter hat ebenfalls eine enge Bindung zur VLN: Er ist Vorsitzender des Rheydter Clubs für Motorsport, der den sechsten Lauf veranstaltet. Schlüter fuhr selbst mehrere Jahre in der VLN, 1997 auf einem Supercup-Porsche 993. Er tritt sein Amt als Chef der VLN oHG am 1. Januar 2018 an. Für die Weiterentwicklung der Serie ist weiterhin die VLN VV GmbH zuständig, deren Geschäftsführer Dietmar Busch ist. Neben Schlüter ist Michael Bork (57) der zweite neue Mann. Er wird Peter Bröcher ab sofort als Leiter VLN-Sport ersetzen. Bröcher bleibt der Serie als Renndirektor bis Ende 2017 erhalten. Er wird die verbleibenden Läufe mit einem Pool von drei Rennleitern durchführen. Ab 2018 übernimmt Bork dann die Stelle als Renndirektor.

**F**ührungswechsel in der VLN-Langstreckenmeisterschaft: Der 65-jährige Ralph-Gerald Schlüter wird in Zukunft das neue Gesicht der Breitensport-Serie auf der Nürburgring-Nordschleife sein. Karl Mauer (69), der den Posten als Chef der VLN im August 2014 übernommen hatte, tritt aus Altersgründen zum Ende der Saison zurück.

Mauer hatte die VLN vor allem durch die schwierige Phase nach dem Nissan-Unfall geführt und



VLN

Mit der VLN in die Zukunft: Ralph-Gerald Schlüter (l.) und Michael Bork

**LAUF 5**  
**19.08.17**  
**WWW.VLN.DE**

**Der Rest ist nur Warten ...**

VLN

Robert Kahrimagedruck

# Die schnellen Brüder



Zwei Welten, eine Erfolgsgeschichte: Nach vierjähriger Triumphfahrt in der Rallye-Weltmeisterschaft schicken sich zwei ehemalige World Rally Cars nun an, auch die Rallycross-WM einzusacken. Wie viel WRC steckt noch im aktuellen Rallycross-Polo?

Von: **Reiner Kuhn**

**A**drenalin pur. Johan Kristoffersson steht mit seinem VW Polo an der Startlinie. Der Schwede hat die Startautomatik aktiviert. Das knapp 600 PS starke Triebwerk faucht mit heiserem Zwitschern am Begrenzer. Lässt er nun die mittig ins Cockpit ragende Handbremse los, katapultieren sich Mensch und Maschine in irren 1,9 Sekunden auf Tempo 100.

Denn anders als im drei Jahre älteren Zwillingsbruder aus der Rallye-WM, dessen 1,6-Liter-Turbomotor knapp 320 PS und 430 Newtonmeter auf die Kurbelwelle stemmt, sorgt im jüngeren Wettbewerbsabteiler ein zwölf Millimeter größerer Luftmassenbegrenzer dafür, dass bei dem Zweiliteraggregat über 570 PS und 650 Nm zur Verfügung stehen. Der mit quadratischem Bohrung-Hub-Verhältnis konstruierte Vierzylinder stammt wie die Dreischeiben-Karbon-Kuppelung vom Beetle aus der US-amerikanischen Global-Rally-Cross-Serie. Schließlich würde die Zweischeiben-Sintermetall-Kuppelung aus dem Polo WRC derlei Beschleunigungsorgien kaum überstehen.

Den Start absolviert Kristoffersson in der zweiten Schaltstufe. „Im ersten Gang würden die Räder hilflos durchdrehen“, erklärt François-Xavier Demaison, Technikchef von Volkswagen

Motorsport, und verrät: „Abgesehen von einigen Modifikationen am Gehäuse ist das sequenzielle Sechsganggetriebe bis hin zu den einzelnen Gangübersetzungen identisch mit jenem aus dem Polo WRC von 2014. Damals hatte Standfestigkeit oberste Priorität, das kommt uns jetzt entgegen“, freut sich der Franzose. „Antriebswellen und andere Komponenten, die im WRC bis zu 1000 Wettbewerbskilometer halten mussten, kommen an einem Rallycross-Wochenende auf maximal 70 Rennekilometer.“

## Stabil, aber leicht

Die aktuellen Supercars basieren auf den WRC-Chassis Nummer 20 und 23. „Der Grund ist einfach: Da die World Rally Cars ab 2015 mit im Rallycross verbotenen Schaltwippen ausgerüstet waren, mussten wir für das WRX Supercar auf jene Variante zurückgreifen, in der noch ein sequenzielles Getriebe zum Einsatz kam“, ver-

rät Demaison. Drei Siege hat Kristoffersson in dieser Saison schon eingefahren. Ähnlich erfolgreich war Jari-Matti Latvala mit dem vom aktuellen WRX-Tabellenführer genutzten Chassis Nummer 20. Neben den Siegen in Schweden und Finnland stürmte er 2014 auch in Sardinien und Australien aufs Podium.

Bescheidener die Bilanz von Chassis Nr. 23: Beim Debüt anlässlich der Rallye Deutschland 2014 segelte Sébastien Ogier vehement in die Leitplanken. Nach dem Wiederaufbau schaffte Andreas Mikkelsen im Folgejahr in Monte Carlo und Mexiko den Sprung aufs Podium. Der bisher einzige WM-Sieg gelang Petter Solberg im Mai im britischen Lydden Hill. Es dürfte nicht der letzte gewesen sein. „Die Belastungen sind im Rallycross deutlich geringer als in der Rallye-WM. Zudem haben wir mit dem Polo fünf Jahre sowie zigtausend Kilometer Erfahrung und viermal in Folge alle



Im Ex-Latvala-Polo stürmte Johan Kristoffersson schon zu drei Siegen



Mikkelsens Mexiko-WRC von 2015 fährt heute Petter Solberg



Handlungskammer: Schaltstock und Handbremshebel im Polo Supercar



Volle Hütte: Im WRC waren oftmals zwei Ersatzräder an Bord

Titel in der Rallye-WM „geholt“, schwärmt Demaison von der Ausgangsbasis. „Zudem schickte uns Jost Capito schon Ende 2014 nach Buxtehude, um zu sehen, in welcher Form wir das WRX-Team Marklund mit Johan Kristoffersson unterstützen können.“

Das Potenzial liegt auf der Hand: Muss ein WRX Supercar mindestens 1300 Kilo wiegen, durfte der WRC 100 Kilo leichter daherkommen. Ohne Beifahrersitz samt Fußstütze, ohne Dach-Lufthutze, Werkzeuge, Ersatzteile und Ersatzräder kommt ein Werkswagen aus der Rallye-WM gut 150 Kilo leichter daher.

Details wie die nur mittels Aufkleber angedeuteten Scheinwerfer und die ebenfalls getürkten Rücklichter werden da schon zur Nebensache. Verständlich also, dass statt den sündhaft teuren Karbonschürzen des WRC im Kontaktsport Rallycross einfachere und günstigere, dafür etwas schwerere Anbauteile aus Kunst-

stoffharz verbaut werden und die Fahrer zur Optimierung der Balance mit reichlich am Boden verschraubtem Bleiballast daherkommen.

### Auf kleinerem Fuß

Unterschiedlich auch die Bremsen: Sind in der ähnlich tief über dem Boden kauernenden Asphalt-Variante des VW Polo WRC vorne 355 Millimeter große Bremscheiben unter 18-Zoll-Felgen verbaut, müssen dem Supercar rundum innenbelüftete Scheiben mit 325 Millimetern Durchmesser reichen, denn die Rallycrosser fahren mit 17-Zöllern.

Bei sechs bis acht Kilometer kurzen Rennläufen liegt ein Hauptaugenmerk auf den Bremsbelägen. Diese müssen nicht nur schnell auf Betriebstemperatur sein, sondern dem Piloten spätestens nach ein, zwei Kurven ein gutes Gefühl vermitteln. Denn anders als den Rallyefahrern kommen Kristoffersson und Sol-

berg im Rallycross ständig Haudagen wie Ken Block, Mattias Ekström oder Sébastien Loeb in die Quere.

Im Sommer vergangenen Jahres fragte Petter Solberg erstmals bei Volkswagen um Unterstützung an. Doch erst nach dem Rückzug aus der Rallye-WM nahm die Entwicklung des VW Polo GTI WRX Supercar Fahrt auf. Knapp drei Monate später war der leistungsstarke Ableger des VW Polo R WRC fertig.

Anders als die Konkurrenz will Demaison die kleineren Kühler weiterhin in der Fahrzeugfront belassen, statt diese ins Heck des Rallycross-Polo wandern zu lassen. Statt auf eine massive Konzeptänderung konzentriert sich der Polo-Vater auf Detailmodifikationen. Weniger gut auszumachen als der steiler im Wind stehende Heckflügel sind die für eine positiv veränderte Gewichtsverteilung samt Schwerpunkt am Supercar umgestalteten Schutzplatten am Unterboden. Und während Sébastien Ogier an einem Lenkrad aus Aluminium agierte, dreht Rallye- und Rallycross-Weltmeister Petter Solberg in seinem Über-Polo an einem in der WRC verbotenen, in der WRX aber zulässigen Lenkrad aus Kohlefaser. ■



Steueroase: Das Supercar-Lenkrad von Solberg ist aus Verbundstoffen



Lautsprecher: Das kleinere WRC-Triebwerk ist mit 103 Dezibel etwas lauter



Zwei ungleiche Brüder: Der VW Polo GTI WRX Supercar dient als kraftvoller Sprinter, der VW Polo R WRC wurde als robuster Langstreckensportler konzipiert

### TECHNISCHE DATEN VW POLO GTI WRX SUPERCAR

Motor	
Bauweise	Reihenvierzylinder-Motor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, quer vor der Vorderachse angeordnet
Hubraum	2.000 cm <sup>3</sup>
Leistung	774 kW (570 PS) bei 7800 U min <sup>-1</sup>
Drehmoment	650 Nm bei 5000 U min <sup>-1</sup>
Bohrung/Hub	86,0 mm/86,0 mm
Luftmengenbegrenzer	45 mm
Motormanagement	Bosch
Kraftübertragung	
Getriebe	Sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe
Achsantrieb	Permanenter Allradantrieb mit starrem Durchtrieb zwischen Vorder- und Hinterachse, Lamellensperrdifferenziale an Vorder- und Hinterachse mit einstellbarer Sperrwirkung
Kupplung	Hydraulisch betätigte Drei-Scheiben-Karbon-Kupplung
Fahrwerk	
Vorder-/Hinterachse	McPherson-Federbeine, Dämpfer von ZF
Federweg	Ca. 240 mm
Lenkung	Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung
Bremsanlage	Rundum innenbelüftete Scheibenbremsen (Ø 325 mm) Aluminium-Bremssättel (vier Kolben rundum)
Felgen	8,5 x 17 Zoll
Reifen	225/640-R17 Cooper
Chassis/Karosserie	
Aufbau	Nach FIA-Reglement verstärkte Serien-Stahlkarosserie
Maße und Gewicht	
Länge/Breite/Höhe	4000 / 1820 / 1452 mm
Spurweite	1600 mm
Radstand	2490 mm
Mindestgewicht	1300 kg (inkl. Fahrer)
Fahrleistungen	
Beschleunigung	0–100 km/h in ca. 1,9 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	Bis ca. 200 km/h (je nach Übersetzung)

### TECHNISCHE DATEN VW POLO R WRC (2015)

Motor	
Bauweise	Reihen-Vierzylinder-Motor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, quer vor der Vorderachse angeordnet
Hubraum	1.600 cm <sup>3</sup>
Leistung	232 kW (318 PS) bei 6250 U min <sup>-1</sup>
Drehmoment	430 Nm bei 5000 U min <sup>-1</sup>
Bohrung/Hub	83,0 mm/73,8 mm
Luftmengenbegrenzer	33 mm
Motormanagement	Bosch
Kraftübertragung	
Getriebe	Sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe, quer angeordnet
Achsantrieb	Permanenter Allradantrieb mit starrem Durchtrieb zwischen Vorder- und Hinterachse, Lamellensperrdifferenziale an Vorder- und Hinterachse
Kupplung	Hydraulisch betätigte Zweischeiben-Sintermetall-Kupplung
Fahrwerk	
Vorder-/Hinterachse	McPherson-Federbeine, Dämpfer von ZF
Federweg	Ca. 180 mm bei Asphalt, ca. 275 mm bei Schotter
Lenkung	Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung
Bremsanlage	Rundum innenbelüftete Scheibenbremsen (Ø 355 mm bei Asphalt vorn; bei Schotter vorn und hinten Ø 300 mm) Aluminium-Bremssättel (vier Kolben rundum)
Felgen	8 x 18 Zoll für Asphalt; 7 x 15 Zoll für Schotter
Reifen	Asphalt: 20/65-18 (235/40-R18), Schotter: 17/65-15 (215/60-R15) Michelin
Chassis/Karosserie	
Aufbau	Nach FIA-Reglement verstärkte Serien-Stahlkarosserie
Maße und Gewicht	
Länge/Breite/Höhe	3976 / 1820 / 1356 mm
Spurweite	1610 mm
Radstand	2480 mm
Mindestgewicht	1200 kg (ohne Fahrer/Befahrer)
Fahrleistungen	
Beschleunigung	0–100 km/h in ca. 3,9 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	Bis ca. 200 km/h (je nach Übersetzung)

Toyota und Jari-Matti Latvala rechnen sich beim Heimspiel große Chancen aus



WM-Vorschau Finnland

# Fliegen im Wald

Nirgends heben die WM-Asse mit ihren World Rally Cars öfter ab als beim prestigeträchtigen Mächtigkeitsspringen in Finnland. Erfreulich: Erstmals haben alle Werksteams mindestens einen siegfähigen Fahrer in ihren Reihen. Für Hochspannung beim Saisonhöhepunkt ist also gesorgt.

Von: **Reiner Kuhn**

**N**och vor der traditionsreichen Rallye Monte Carlo oder dem wilden Schneetreiben in Schweden gilt für die WM-Piloten die Schotterhatz über unzählige Sprungkuppen und entlang der sprichwörtlich 1000 Seen rund um das Rallye-Mekka Jyväskylä als die ultimative Herausforderung.

Kein Wunder, will beim Mächtigkeitsspringen in den finnischen Wäldern doch jeder zeigen, was er draufhat. Allen voran die heimischen Toyota-Piloten, die

nicht nur die kürzeste Anreise haben und das umfangreichste Update aller Hersteller an den Start bringen. Im Gegensatz zur Konkurrenz können sie ihre Yaris WRC ohne Beschränkungen auf nahezu identischen Pisten testen.

Von der Favoritenrolle will Schweden-Sieger Jari-Matti Latvala aber nichts wissen, auch wenn er zu Hause schon dreimal triumphierte. Hyundai hält mit Thierry Neuville, der in Polen die Nase vorn hatte, und Hayden Paddon dagegen. Bei Citroën hofft man auf Vorjahressieger Kris Meeke.

## Suninen ohne Test

„Das größte Problem ist der extreme Unterschied zwischen dem Tempo bei der Streckenbesichtigung und dem im Wettbewerb. Wenn man statt mit 80 mit 170 km/h abhebt, ist höchste Präzision gefragt“, weiß Tabellenführer Sébastien Ogier, der hier 2013 gewann. Doch ausgerechnet der Weltmeister flog vergangene Woche beim Testen in kommodem Autobahntempo ab. Nur gut, dass M-Sport-Kollege Ott Tänak schon zuvor am Steuer saß. Denn sowohl Elfyn Evans als auch



Teemu Suninen: ins kalte Wasser

Youngster Teemu Suninen, der bei seinem WRC-Debüt in Polen mit Rang 6 glänzte, müssen mangels Testauto ohne Probegalopp antreten. „Ein echter Nachteil. Oft weiß man nicht, wo genau man abhebt, noch, wo man wieder aufkommt“, ärgert sich der 24-jährige Finne vor seinem Heimspiel.

14 WRC der neuesten Generation bilden die Spitze des insgesamt 65 Teams zählenden Feldes. Dahinter folgen zwei WRC-Trophy-Teams sowie 14 Teilnehmer der WRC2 und acht WM-Juniorren mit identischen Ford Fiesta R2. Auf dem Programm stehen 1422,34 Gesamtkilometer mit 25 Wertungsprüfungen über insgesamt 315,63 WP-Kilometer. ■

## NACHRICHTEN

### NEUER TOYOTA-MOTOR FÜRS HEIMSPIEL

Pünktlich zum finnischen Heimspiel liefert die Toyota Motorsport GmbH (TMG) dem japanisch-finnischen Werksteam von Tommi Mäkinen einen kräftig überarbeiteten Turbo-Vierzylinder. Das Triebwerk wird nicht nur über mehr Leistung und Drehmoment verfügen, der neue Motor soll auch standfester sein. Möglich machte das ein überarbeiteter Zylinderkopf sowie ein verfeinertes Ladesystem.

### WRC2-SPITZE VERZICHTET AUF SAISONHIGHLIGHT

Aufgrund der WRC2-Pflichtläufe in Portugal, Deutschland und Großbritannien verzichtet das Skoda-Werksteam mit Titelfavorit Pontus Tidemand auf einen Start beim Saisonhighlight in Finnland. M-Sport-Werksfahrer Eric Camilli wird zwar teilnehmen, jedoch nicht in der WRC2 starten. Dessen Teamkollege Teemu Suninen lässt sich sein Heimspiel ebenfalls nicht entgehen und wird statt in der WRC2 nach Polen erneut in einem Ford Fiesta WRC'17 ausrücken. Als Topfavorit in 14 Teams zählenden WRC2-Feld gilt Polen-Sieger Ole Christian Veiby im privaten Skoda Fabia R5.

### WIEDER NEULAND FÜR WM-JUNIOR TANNERT

Nach dem Auftakt im Kurvenlabyrinth von Korsika, dem Hardcore-Ritt auf Sardinien und der schnellen Schotterhatz in Polen gastiert die Junior-WM zur vierten von sechs Runden in Finnland. Für Julius Tannert und Co Jürgen Heigl ist auch dieser WM-Klassiker Neuland. Dennoch: Sollte das deutsch-österreichische Duo im Ford Fiesta R2T von M-Sport fehlerfrei durchkommen, könnte womöglich ein Podiumsplatz drin sein. Denn nicht nur den wagemutigen Skandinaviern im acht Teams zählenden Nachwuchsfeld geht mitunter die Straße aus. Als Topfavorit gilt einmal mehr Seriensieger Nil Solans aus Spanien. ■ RK

ÖRM Weiz

# Neubauer wieder obenauf

Mit einem Start-Ziel-Sieg übernimmt Hermann Neubauer in Österreich wieder die Tabellenspitze und hat beste Chancen auf die Titelverteidigung. Raimund Baumschlager muss sich im VW Polo R WRC mit Rang 2 begnügen.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie Bestzeit auf der zweitletzten Wertungsprüfung der Rallye Weiz wäre besonders wichtig gewesen – vor allem für Raimund Baumschlager, wurden auf der Power Stage doch wie gewohnt wertvolle Extrapunkte verteilt. Lag der Rekordlandesmeister am Freitagabend knappe 8,5 Sekunden hinter dem amtierenden Champion Hermann Neubauer zurück, betrug sein Rückstand mittlerweile satte 20,8 Sekunden.

Doch auch beim dritten Auftritt in Sébastien Ogiers VW Polo WRC in der Österreichischen Rallye Meisterschaft strauchelte Baumschlager. Aufgrund von Bremsproblemen rutschte er beim finalen Angriff aus und



FESSL

**Starker Auftritt: Neubauer nach Start-Ziel-Sieg wieder an der Tabellenspitze**

musste zusehen, wie Widersacher Neubauer sich nicht nur maximale Extrazähler holte, sondern nach einer fehlerfreien Fahrt mit dem in die Jahre gekommenen Ford Fiesta WRC einen Start-Ziel-Sieg feierte und wieder die Tabellenführung übernahm. „Das war wahrscheinlich die beste Rallye meiner Karriere“, schwärmte der 29-jährige Salzburger im Ziel. Baumschlager musste mit Rang 2 vorliebnehmen (+ 2:01,3 min).

Aber nicht nur der 13-malige Titelträger tat sich schwer. Der als Mitfavorit gehandelte Nikolay Gryazin warf seinen Skoda Fabia R5 schon in der zweiten Prüfung

ins Gelände. Gerwald Grössing legte seinen Ford Fiesta WRC in Prüfung zehn aufs Dach.

Zwei andere kamen mit den schwierigen Bedingungen besser zurecht. Niki Mayr-Melnhof wurde im Ford Fiesta R5 nach starker Fahrt Dritter (+ 3:09,3 min) und verwies mit Skoda-R5-Gaststarter Dominik Dinkel aus Deutschland seinen ärgsten Konkurrenten aus der R5-Klasse mit über eineinhalb Minuten Rückstand auf Platz 4. Opel-Werksjunior Jari Huttunen stürmte im kleinen Adam R2 auf Gesamtrang 7 nach vorn, Markenkollege Julian Wagner gewann als Elfter die heimische 2WD-Wertung. ■

Eifel Rallye Festival

## Neuville heizt den Fans ein

Es war das siebte Rallye Festival in der Eifel und das erste ohne Mitwirkung von Walter Röhl.

Die Fans kamen dennoch in Scharen und erlebten einen denkwürdigen Auftritt von Hyundai-Star Thierry Neuville.

Von: **Markus Stier**

**E**s war nur ein kurzer Auftritt des WM-Zweiten beim Eifel Rallye Festival, aber einer, der in Erinnerung bleiben wird. „Schnell oder spektakulär?“, fragte der Belgier vor dem Start und entschied sich für Letzteres. Egal ob auf dem Schotter der Auftaktprüfung oder dem Asphalt-Rundkurs rund um Samersbach:

Der in einem Dreiviertelstündchen aus St. Vith angereiste Hyundai-Star zog in einem 2016er i20 WRC mit 2017er Karosse fleißig an der Handbremse und versetzte das Publikum auf dem Rundkurs von Hilgerath mit einem eingesprungenen doppelten Donut in Ekstase. „Das hat richtig Spaß gemacht. Ich hoffe, ich

habe die Leute gut unterhalten“, sagte Neuville, der den Samstag in der Eifel auslassen musste, da die Reise zur Finnland-Rallye auf dem Programm stand.

Der Vizeweltmeister würde aber gern 2018 wiederkommen: „Dann am liebsten mit meinem Super 1600. Der hat so einen geilen Sound.“ ■



REB HAHN

**Thierry Neuville: „Die Kuppe geht voll“, sprich: Absprungtempo 170 km/h**

### NACHRICHTEN

#### PROGRAMM UND TICKETS FÜR RALLYE DEUTSCHLAND

Über 80 Seiten Reportagen, Interviews und Informationen: Das Programmheft zum deutschen WM-Lauf (17. bis 20. August) ist ab sofort erhältlich. Im ausführlichen Service-Teil sind alle Wertungsprüfungen erläutert, detaillierte Karten verraten die besten Zuschauerplätze, Hintergrund-Storys ergänzen das Magazin.

Erhältlich ist das ADAC Rallye Deutschland Magazin für fünf Euro zzgl. Versandkosten im Online-Ticketshop unter [www.adac.de/rallye-deutschland](http://www.adac.de/rallye-deutschland) oder per E-Mail an [ticket@rallye-deutschland.de](mailto:ticket@rallye-deutschland.de).

Wer das Vier-Tages-Ticket im Vorverkauf erwirbt, erhält das offizielle Magazin kostenlos dazu. Neben dem Rallye-Pass für alle vier Tage können Besucher auch Karten für einzelne Etappen (Freitag, Samstag oder Sonntag) im Vorverkauf erwerben. Am jeweiligen Gültigkeitstag ermöglichen sie den Zugang zu den Zuschauerbereichen aller Wertungsprüfungen sowie zum Servicepark. Wie im Vorjahr beträgt der Preis für das Rallye-Pass-Paket im Vorverkauf 70 Euro (für ADAC-Mitglieder 65 Euro). Tagestickets sind zum Preis von 35 Euro ausschließlich im Vorverkauf erhältlich.

#### DRM: KLEINES FELD BEI RALLYE THÜRINGEN

Erstmals findet die Rallye Thüringen vom 3. bis 5. August statt. Nicht nur die Urlaubszeit macht sich mit bisher nur 56 eingegangenen Nennungen bemerkbar. Auch das Fehlen des ADAC Opel Rallye Cup, der dieses Jahr meist mehr als ein Viertel des DRM-Startfelds stellt, schlägt sich nieder. Weil die Rallye Deutschland – Höhepunkt des Markenpokals – nur drei Wochen später steigt, wurde Thüringen im Kalender nicht berücksichtigt. Am schmerzlichsten wird auf der Nennliste Lokalheld Sepp Wiegand vermisst. Der Publikumsliebbling sagte seinen Start aus Budgetgründen ab. ■ RK



# Unverhofft kommt oft



Guter Start trotz Skischuhs am Kuppelungsfuß. Rockenfeller (#99) behauptet Platz zwei hinter Rast (#33)

Mit Krücken zum Rennauto humpeln – und dann auf Platz 2 fahren: Dieses Kunststück gelang Mike Rockenfeller. Der Audi-Fahrer hatte am Samstag trotz gebrochenen Mittelfußes sogar echte Siegchancen im Duell gegen seinen Markengefährten René Rast. Noch verrückter ging es am Sonntag zu: Maro Engel fuhr von Startplatz 17 aus zu seinem ersten Sieg. Der Mercedes-Pilot profitierte von einem frühen Boxenstopp und einer Safety-Car-Phase.

Von: **Claus Mühlberger**

**P** ressemeldungen sind beim geneigten Leser oft ein Quell für Heiterkeit, manchmal aber auch für Skepsis. So vermeldete die Audi-Sport-

presse, dass Mike Rockenfeller drei Wochen nach seinem Unfall auf dem Norisring, wo er sich einen Bruch des linken Mittelfußes zugezogen hatte, wieder so weit hergestellt sei, dass er in Moskau fahren könne. Mit extraharter Karbon-Sohle im Maßschuh.

Als wäre die Expressheilung nicht wunderbar genug, machte der Champion von 2013 dann eine steile Ansage: „Ich will in Moskau zum dritten Mal siegen“, kündigte der Rekonvaleszent an. Wie bitte? Gewinnen gegen 17 gesunde, voll motivierte Köhner?

An hartes Bremsen mit dem linken Fuß – in den servolosen DTM-Autos muss man oft mit 80 Kilo und mehr aufs mittlere Pedal treten – war nicht zu denken. Rockenfeller musste umschulen auf Rechtsbremsen. Und beim Start ist es sicherlich kein Vorteil, wenn man die gierig zuschnappende Kupplung eines 530-PS-Renners mit einer Art Skistiefel sensibel dosieren soll.

Aber Rockenfeller schaffte das schier Unmögliche: Beim Start

**»ICH DACHTE SCHON, DASS DIESES RENNEN NIE ZU ENDE GEHT.«**

MARO ENGEL

verteidigte er entschlossen seinen zweiten Platz. Und knapp eine Stunde später kam er in einem an der Spitze nicht sonderlich aufregenden Rennen auch als Zweiter hinter seinem Audi-Markengefährten René Rast ins Ziel. Wirklich zufrieden war er damit keineswegs. „Am Ende war ich schnell. Das hat man gesehen, glaube ich“, grantelte er.

„Rocky ist für mich der moralische Sieger“, dozierte ARD-Experte Norbert Haug, um dann erst mal Gas rauszunehmen aus seinen Kommentaren: Stallregie – das sei ja nur eine Vermutung.

Auf die neugierige Frage, ob der Audi-Kommandostand Rockenfeller nahegelegt habe, den

werten Teamkollegen in der Schlussphase nicht anzugreifen, etwa mithilfe des DRS, antwortete Sportchef Dieter Gass sehr ausführlich: „Rockenfeller hat sein DRS restlos aufgebraucht. Eine entsprechende Entscheidung, nicht mit DRS anzugreifen, hat es also nicht gegeben. Klar ist aber auch, dass in einer so engen Meisterschaft wie der DTM am Ende jeder Punkt und insbesondere ein Sieg von entscheidender Bedeutung sein kann.“

„Dies führt dazu, dass unsere Fahrer in vergleichbaren Situationen gegenüber einem markenfremden Konkurrenten ein höheres Risiko eingehen als gegenüber einem Teamkollegen.“ Die Argumentation des Sportchefs ist absolut schlüssig: Denn wer will denn im Ernst erwarten, dass ein Fahrer im Kampf gegen einen Markenkollegen die Sense auspackt? Zumal bei Audi das Trauma der letzten Saison noch nachwirkt: 2016 war der Audi zwar unbestritten mit Abstand das schnellste Auto im DTM-Feld, den Fahrertitel aber ge-



Engel im Mercedes flüchtet vor Wittmann (BMW) und Ekström im Audi

Endlich mal Glück gehabt: Engel



Martin fiel mit brennender Bremse aus. Trotz zweier Nullrunden ist er als Fünfter bester BMW-Mann in der Tabelle

wann BMW-Fahrer Marco Wittmann.

Dieter Gass erklärte auch, warum Rockenfellers RS 5 auf der langen Geraden oft extrem hoppelte, während der Rast-Audi wie das sprichwörtliche Brett auf der Straße lag: „Rocky hat sein DRS im Samstagsrennen und natürlich auch auf der Geraden vor der letzten Kurve eingesetzt. Dies führte zu einem deutlich höheren Bouncing im Vergleich zum direkt vor ihm fahrenden Rast, der ohne DRS fuhr.“

### Lohn der Harakiri-Taktik

Am Sonntag eroberte DTM-Rookie Rast in einem der turbulentesten DTM-Rennen der letzten Jahre Platz vier. Der Überraschungsmann hamsterte im Osten 40 von 56 möglichen Punkten und liegt nun in der Tabelle nur einen Zähler hinter Tabellenführer Mattias Ekström.

Der Schwede zeigte mal wieder eines der typischen Mattias-Ekström-Rennen – mit unermüdlichem Kampf um jeden Millimeter. Doch zum Sieg reichte es nicht: Maro Engel profi-

tierte von seiner Verzweigungstaktik. Der DTM-Rückkehrer war mit seinem Mercedes aus der letzten Startreihe losgebraust, und er tat, was man in solchen Fällen tut: Nach der ersten Runde erledigte er seinen Pflichtstopp.

Dann fiel Maxime Martin mit seinem BMW aus, weil die vorderen Bremsen nach Mauerkontakt brannten. Das Safety Car rückte aus. Ein Glücksfall für Engel und die anderen Frühstopper, darunter Marco Wittmann (BMW). Denn das DTM-Reglement erlaubt zwar Boxenstopps während einer Safety-Car-Phase, diese zählen aber nicht als Pflichtstopp.

So musste der Großteil der Meute unter Grün zum Reifenwechsel anrücken. Engel wurde so auf Platz 2 nach vorne gespült, überholte tapfer Titelverteidiger Wittmann und hatte dann alle Hände voll damit zu tun, sich Ekström vom Leib zu halten, der mit viel frischeren Reifen heranbrauste. „Eine Runde mehr, und ich hätte gewonnen“, resümierte der Schwede. Engel atmete auf: „Ich dachte, das Rennen gehe nie zu Ende.“ ■

## AUS DEM FAHRERLAGER

### GEWICHTS-TOHUWABOHU

Handicapgewichte in der DTM – das ist eine schier unendliche Geschichte. Die Kapitel werden in immer schnellerer Folge geschrieben, was den Unterhaltungswert dieser leidigen Angelegenheit aber keineswegs erhöht. Immer abstrusere Formeln wurden zuletzt fast im Wochentakt aus dem Hut gezaubert. Dabei wollen mit Ausnahme von BMW-General Jens Marquardt („Ein Reglement ist ein Reglement“) fast alle Entscheidungsträger in der DTM die schönfärbisch „Performancegewichte“ genannten Gewichte loswerden. DTM-Chef Gerhard Berger: „Es kann nicht sein, dass jemand einen schlechten Job macht und dass dann seine Gegner bestraft werden.“ In Moskau blamierte sich der DMSB mit einer Vorlage, wonach die Rennrunden, die für

die Ermittlung der Rundenzeiten maßgeblich sind, per Los ermittelt werden sollten. Die Regeländerung wurde flugs wieder eingesammelt. DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck seufzte: „Leider bargen alle bisherigen Varianten der Performance-Gewichtsregeln die Gefahr des Missbrauchs.“

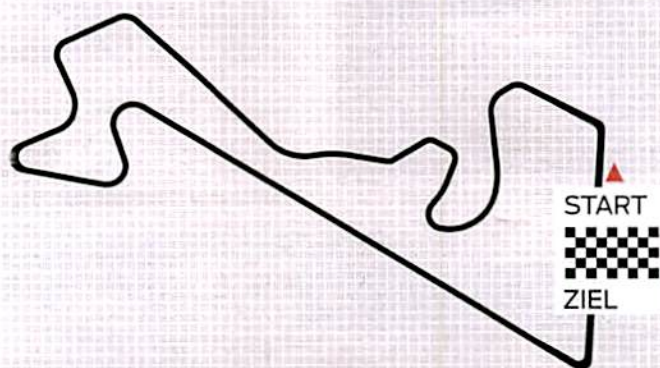
### EINHEITSMOTOREN AB '19?

Ein verwegenes Gerücht geistert durchs Fahrerlager: Kommt 2019 ein Einheitsmotor? Audi und Mercedes halten sich bedeckt: „Es laufen Gespräche. Es gibt verschiedene Gedankenspiele. Entschieden ist nichts.“ Auch BMW will sich an diesen Spekulationen nicht beteiligen. Die Münchner sagen aber klipp und klar, es sei für die Bayerischen Motoren Werke nicht vorstellbar, mit einem Triebwerk einer „Firma XYZ“ anzutreten. ■

## DTM 2017 RESULTATE

**MOSKAU (RUS) 3,931 KM**

### STRECKE



## ERGEBNIS RENNEN 1

**Moskau (RUS):** 22. Juli 2017; 9. von 18 Läufen; 149,378 km über 38 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 23 Grad, leicht bewölkt  
**Pole-Position**  
 #33 René Rast (Audi Sport Team Rosberg) 1:27,155 min  
**Schnellste Runde**  
 #6 Robert Wickens (Mercedes-AMG Mercedes me) 1:29,573 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. René Rast (D)	Audi/Rosberg	38	57:50,085 min	1:29,849	25+2
2. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	38	+ 0,770 s	1:29,755	18+1
3. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	38	+ 3,899 s	1:29,745	15+3
4. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	38	+ 6,098 s	1:29,573	12
5. Timo Glock (D)	BMW/RMR	38	+ 9,498 s	1:29,706	10
6. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	38	+ 14,663 s	1:29,783	8
7. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	38	+ 17,696 s	1:29,920	6
8. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	38	+ 17,795 s	1:29,884	4
9. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	38	+ 24,310 s	1:29,787	2
10. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	38	+ 25,329 s	1:29,909	1
11. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	38	+ 25,876 s	1:30,071	0
12. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	38	+ 27,607 s	1:29,920	0
13. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	38	+ 29,359 s	1:30,481	0
14. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	38	+ 29,384 s	1:30,055	0
15. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	38	+ 29,727 s	1:29,631	0
16. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	38	+ 30,201 s	1:29,717	0
17. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	34	+ 4 Rdn.	1:29,629	0
- Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	14	+ 24 Rdn.	1:30,651	0

Performance-Gewichte: Audi -7,5 kg (1117,5), BMW -2,5 kg (1122,5), Mercedes +2,5 kg (1127,5)  
 Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)



Noch kein Sieg 2017, aber schon drei Mal P2: Tabellenführer Mattias Ekström

## QUALIFYING RENNEN 1

1. René Rast	1:27,155 min
2. Mike Rockenfeller	1:27,253 min
3. Augusto Farfus	1:27,340 min
4. Timo Glock	1:27,376 min
5. Mattias Ekström	1:27,393 min
6. Marco Wittmann	1:27,035 min*
7. Jamie Green	1:27,450 min
8. Tom Blomqvist	1:27,467 min
9. Gary Paffett	1:27,538 min
10. Bruno Spengler	1:27,612 min
11. Robert Wickens	1:27,625 min
12. Nico Müller	1:27,734 min
13. Lucas Auer	1:27,757 min
14. Maxime Martin	1:27,786 min
15. Loic Duval	1:27,541 min*
16. Paul di Resta	1:28,057 min
17. Edoardo Mortara	1:28,134 min
18. Maro Engel	1:28,382 min

\*+5 Plätze (3. Verwarnung)

## QUALIFYING RENNEN 2

1. Bruno Spengler	1:26,579 min
2. Mattias Ekström	1:26,582 min
3. René Rast	1:26,735 min
4. Paul di Resta	1:26,887 min
5. Timo Glock	1:26,902 min
6. Marco Wittmann	1:26,910 min
7. Maxime Martin	1:26,937 min
8. Loic Duval	1:26,946 min
9. Gary Paffett	1:27,113 min
10. Robert Wickens	1:27,230 min
11. Augusto Farfus	1:27,230 min
12. Lucas Auer	1:27,230 min
13. Nico Müller	1:27,258 min
14. Mike Rockenfeller	1:27,303 min
15. Jamie Green	1:27,168 min*
16. Edoardo Mortara	1:27,332 min
17. Maro Engel	1:27,477 min
18. Tom Blomqvist	disqualifiziert

\*+5 Plätze (3. Verwarnung)

## ERGEBNIS RENNEN 2

**Moskau (RUS):** 23. Juli 2017; 10. von 18 Läufen; 141,516 km über 36 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 23 Grad, leicht bewölkt  
**Pole-Position**  
 #7 Bruno Spengler (BMW Team RBM) 1:26,579 min  
**Schnellste Runde**  
 #53 Jamie Green (Audi Sport Team Rosberg) 1:28,436 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	36	56:41,087 h	1:29,573	25
2. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	36	+ 0,376 s	1:28,924	18+2
3. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	36	+ 3,981 s	1:29,158	15+3
4. René Rast (D)	Audi/Rosberg	36	+ 4,702 s	1:28,612	12+1
5. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	36	+ 5,410 s	1:28,436	10
6. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	36	+ 7,192 s	1:29,169	8
7. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	36	+ 8,391 s	1:29,490	6
8. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	36	+ 8,564 s	1:28,825	4
9. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	36	+ 8,982 s	1:28,908	2
10. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	36	+ 9,942 s	1:29,422	1
11. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	36	+ 10,919 s	1:29,193	0
12. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	36	+ 12,416 s*	1:28,751	0
13. Timo Glock (D)	BMW/RMR	36	+ 12,505 s	1:29,206	0
14. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	36	+ 19,913 s	1:29,954	0
15. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	36	+ 37,728 s	1:29,580	0
16. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	36	+ 39,267 s*	1:28,681	0
- Maxime Martin (B)	BMW/RBM	4	+ 32 Rdn.	1:29,773	0
DQ Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	-	-	1:28,809	0

Performance-Gewichte: Audi -7,5 kg (1117,5), BMW -2,5 kg (1122,5), Mercedes +2,5 kg (1127,5)  
 Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)

\* inkl. Strafen

## STAND FAHRER

1. Ekström	113 Punkte
2. Rast	112
3. Auer	99
4. Green	87
5. Martin	78
6. Rockenfeller	73
7. Wittmann	72
8. Glock	70
9. Spengler	61
10. Paffett	61
11. Wickens	58
12. Di Resta	53
13. Mortara	41
14. Müller	36
15. Engel	29

## STAND HERSTELLER

1. Audi	421 Punkte
2. Mercedes-Benz	341
3. BMW	308

## STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Rosberg	199 Punkte
2. Audi Sport Team Abt Sp.	149
3. Mercedes-AMG BWT	140
4. BMW Team RBM	139
5. Merc.-AMG Mercedes me	119
6. BMW Team RMR	91
7. Merc.-AMG Silberpfeil	82
8. BMW Team RMG	78
9. Audi Sport Team Phoenix	73

ADAC TCR Germany

# Der Lokalmatador dominierte

Zweimal fuhr Niels Langeveld (Audi) bei seinem Heimspiel in Zandvoort als Sieger über die Ziellinie. Doch nur einen Triumph durfte er behalten.

Von: **Michael Bräutigam**

Und täglich grüßt das Murmeltier – an diesen Filmklassiker konnte man sich erinnern fühlen, als nach dem Samstagsrennen auch einen Tag später über den zweiten Saisonfolg von Audi-Pilot Niels Langeveld berichtet wurde. Was war passiert? Bei schwierigen, weil zunehmend feuchteren Bedingungen hatte sich Langeveld den Spitzenplatz erkämpft und bejubelte im Anschluss an den Samstagslauf seinen zweiten Sieg nach jenem in Oschersleben.

Doch die Freude währte nur wenige Stunden. Weil gleich 15(!) Fahrer gegen das Restart-Prozedere nach einer Safety-Car-Phase verstießen, wurden die entsprechenden Herren mit einer 30-Se-



Zweimal als Sieger abgewinkt, aber nur einmal volle Punkte: Langeveld

kunden-Strafe belegt. So eben auch der Lokalmatador aus dem Racing-One-Rennstall. Den Sieg erbte dadurch Engstler-Pilot Jason Wolfe (VW) vor Rik Breukers (Seat) und Josh Files (Honda).

## Files baut Führung aus

Tags darauf setzte Langeveld seine Reverse-Pole in einen lupenreinen Start-Ziel-Sieg um, bei dem er auch zwei Safety-Car-Phasen souverän überstand.

Zweiter wurde Sheldon van der Linde (Audi), Samstagssieger Wolfe komplettierte das Podest.

Halbzeitmeister Josh Files lief im Sonntagslauf nur auf P14 ein, nachdem ein Elektronikproblem das Getriebe durcheinandergebracht hatte. Trotzdem baute er erneut seinen Vorsprung aus. Neuer erster Jäger ist Mike Halder (Seat). Der von Wolf-Power Racing unterstützte Privatier holte in Zandvoort P15 und P4. ■

NASCAR

# Kahne kann doch noch siegen

Nach einer Durststrecke von mehr als 100 Rennen fuhr Kasey Kahne (Chevrolet) in einem wilden Rennen in Indianapolis wieder in die Victory Lane.

Von: **Michael Bräutigam**

Indianapolis und Kasey Kahne – das war schon in der Vergangenheit eine starke Kombination. Oft fehlte nicht viel zum Sieg, doch es gab eben immer noch ein oder zwei zu starke Gegner, um endlich den Weg in die Victory Lane einzuschlagen.

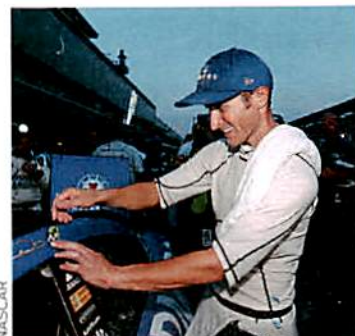
Ganz ähnlich war es auch bei der diesjährigen Ausgabe. Vor allem Kyle Busch sah lange Zeit wie der sichere Sieger aus. Von Pole gestartet, sicherte er sich neben den Siegen in den beiden ersten Stages auch die meisten Führungsrunden (87). Als einzigen hartnäckigen Gegner hatte

der Toyota-Pilot Markenkollege Martin Truex Jr. im Nacken. Und genau der übertrieb es im Duell der beiden und riss sich selbst und Busch aus dem Rennen. Letzterer muss also weiterhin auf den ersten Saisonsieg warten.

Das durchgehend turbulente Rennen (14 Gelb-Phasen und drei Rennunterbrechungen) sorgte dafür, dass bis in die Dunkelheit gefahren werden musste. Beim letzten Restart – im zweiten Overtime-Versuch! – schnappte

sich Kahne die Führung von Brad Keselowski (Ford). Nach Überqueren der Overtime-Line gab es einen weiteren Crash, damit war das Rennen beendet – und gleichzeitig Kahnes 102 Rennen dauernde Durststrecke. Kein Rennen zu früh, ist Kahne bei Hendrick ja noch nicht für 2018 gesetzt.

„Das Auto war perfekt, sobald wir vorne lagen. Wir mussten nur dorthin kommen“, sagte der nicht nur glückliche, sondern auch völlig erschöpfte Kahne. ■



Kahne bringt Sieg-Aufkleber an

## NASCAR CUP SERIES

Indianapolis/Indiana (USA)  
20. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kasey Kahne (USA)	Chevrolet
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Matt Kenseth (USA)	Toyota
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
8.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
9.	Chris Buescher (USA)	Chevrolet
10.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet

## NACHRICHTEN

### WTCC: NEUES FORMAT

Bei der Rückkehr der Tourenwagen-WM nach Macau (18./19. November) wird es für die Serie eine Premiere geben. Erstmals werden nicht beide Rennläufe am gleichen Tag absolviert! Das hat gleich zwei Vorteile: Für die Teams, die bislang am Samstag zwar immer frei hatten, nun aber mehr Zeit für eventuell nötige Reparaturen zur Verfügung haben. Und für die Zuschauer – vor allem in Europa. Statt mitten in der Nacht wird so etwa das Eröffnungsrennen am Samstag um 7:10 Uhr mitteleuropäischer Zeit über die Bühne gehen. Insgesamt erstreckt sich der WTCC-Zeitplan in Macau (inklusive Tests) über vier Tage.

### HONDA: NEUER CIVIC

Der vermutlich ab September auch in Deutschland ausgelieferte neue Honda Civic Type R bekommt einen Racing-Ableger. Rennwagenbauer JAS hat eine entsprechende Studie eines TCR-Autos gezeigt. Ob es auch eine WTCC-Version geben wird, hängt stark davon ab, in welche Richtung es 2018 für die WM geht. Im vergangenen Winter hatte Honda noch angekündigt, auf jeden Fall einen TC1-Ableger bauen zu wollen, doch da die Zukunft der WM momentan noch nicht absehbar ist, steht derzeit nicht einmal fest, ob es 2018 überhaupt noch eine TC1-Kategorie geben wird.

### TCR: DER 100. AUDI RS 3

Vergangene Woche zeigte Audi auf der ersten Audi Summit Brand Show einen goldenen RS 3 LMS – es ist der bereits 100.(!) gebaute TCR-Renner der Ingolstädter, welche das Auto erst im September 2016 vorgestellt hatten. Der in Martorell/Spainien bei Seat Sport gebaute Kundensportler ist damit der gemessen an Verkaufszahlen mit Abstand erfolgreichste „Neuwagen“ in der boomenden Kategorie und fuhr bereits rund 25 Siege ein.

Chaparral-Erfolg

# Der Flügel-Kampf



Es blieb die letzte Chance des revolutionären Chaparral 2F aus den USA auf einen Rennsieg im Marken-Championat 1967: Beim Finale konnte der Rennwagen von Jim Hall noch einmal eingesetzt werden – aber im Zeittraining waren zwei Lola schneller

Von: **Dirk Johae**

**A**cht Zehntelsekunden nehmen die beiden schnellsten Lola T70 Mk3 dem Chaparral im Qualifikationstraining ab: Denis Hulme im privat eingesetzten Auto von Sid Taylor und David Hobbs im Werkswagen werden mit exakt derselben Rundenzeit gestoppt. Nach dem Start zum Sechs-Stunden-Rennen auf der südöstlich von London gelegenen Rennstrecke von Brands Hatch übernehmen die beiden englischen Rennwagen die Spitze des Feldes. Ist damit schon die Vorentscheidung gefallen, dass der US-Rennwagen ohne Gesamterfolg zurück nach Texas reisen muss?

Während der ganzen Saison haben die Chaparral-Piloten Mike Spence und Ex-F1-Weltmeister Phil Hill gezeigt, wie schnell das Flügel-Auto aus dem Städtchen Midland ist. Vier schnellste Runden und drei Trainingsbestzeiten hat das britisch-amerikanische Fahrerteam markiert.

## Probleme behoben

Zudem hat das Team die Probleme mit dem Dreigang-Automatikgetriebe überwunden, das Halls Mannschaft zusammen mit General Motors für den 2F entwickelt hatte. Es erwies sich für den rund 540 PS starken V8-Big-Block von Chevrolet als zu schwach. Doch Routinier Hill, der in Brands Hatch sein letztes Profi-Rennen fahren wird, und sein junger Teamkollege Spence behalten die Spitzenposition fest im Visier. Auch der entscheidende Kampf um die Weltmeisterschaft zwischen Ferrari und Porsche, der hinter ihnen in vollem Gang ist, beirrt die Piloten des US-Exoten nicht.

Dass es der letzte Einsatz des Siebenliter-Prototyps ist, liefert wahrscheinlich einen zusätzlichen Schuss Motivation. Ab der folgenden Saison wird der Hubraum für die Sport-Prototypen

Neue gegen Alte Welt:  
Chaparrals Flügel-Auto setzt  
sich gegen den herkömm-  
lichen Ferrari 330 P4 durch

SUTTON-IMAGES

auf maximal drei Liter begrenzt – das Aus für den revolutionären Chaparral 2F. Neben dem verstellbaren Heckflügel verfügt er wie schon der Vorgänger 2D von 1966 als einziges Auto im Feld über ein Automatikgetriebe und ein Kunststoff-Monocoque aus Glasfaser statt eines herkömmlichen Gitterrohrrahmens oder eines Leichtmetall-Monocoques. Die mutigen Innovationen müssen sich doch, so hofft das US-Team, wenigstens einmal in einen Erfolg ummünzen lassen, bevor das Auto nach nur einer Saison ins Museum gestellt wird.

Zurück zum Renngeschehen von Brands Hatch, wo Pole-Setter Denis Hulme im Lola die schnellste Rennrunde fährt. Doch durch einen gebrochenen Kipphebel im Chevy V8 ist er weit zurückgefallen. Letztlich hält sein Auto, das er sich mit seinem Formel-1-Teamchef Jack Brabham teilt, nur 60 Runden lang – dann streikt die Kupplung. Auch der Werks-Lola mit John Surtees und David Hobbs liegt nach einem langen Boxenstopp wegen eines Vergaserschadens weit zurück und wird schließlich nach 171 Runden abgestellt. Damit ist der Weg für Chaparral frei: Dahinter behauptet sich der nur 270 PS starke Porsche von Jo Siffert und Bruce McLaren, welcher mit einer Tankfüllung doppelt so weit kommt wie die zwar 450 PS starken, aber durstigen Vierliter-V12 von Ferrari.

### Ferrari vor Porsche

Als der schnellste Porsche sich wegen Bremsproblemen auch aus dem Spitzenfeld verabschiedet, bleibt der Ferrari P4 von Chris Amon und Jackie Stewart als ärgster Verfolger des exotischen Chaparral an der Spitze. Es ist ein reines Prestigeduell, in dem die beiden Formel-1-Piloten im roten Renner nichts riskieren: Sie führen vor Porsche, dem größten Rivalen in der Marken-Meisterschaft, die mit dem bestplatzierten 910/8 durch die Reparatur an den Bremsen vier Minuten eingebüßt haben.

Jahre später verrät Jackie Stewart, dass Porsche ihn für das Finale in Brands Hatch hatte verpflichten wollen. Doch er lehnte das Angebot ab und gab wegen der besseren Gage lieber Ferrari den Zuschlag. Heute würde man dies als klassische Win-win-Situation bezeichnen: Der 28 Jahre alte Stewart beschert der Scuderia als Gesamtzweiter mit Amon den Meistertitel vor Porsche. Die

## RENNERGEBNIS

Fahrer	Auto	Runden	Zeit
1. Mike Spence/Phil Hill	Chaparral 2F-Chevrolet	211 Runden	6:00.26,0 h = 149,797 km/h
2. Chris Amon/Jackie Stewart	Ferrari 330 P4	211 Runden	6:01.24,6 h + 0.58,600 min
3. Jo Siffert/Bruce McLaren	Porsche 910/8	209 Runden	-
4. Hans Herrmann/Jochen Neerpasch	Porsche 907/8	206 Runden	-
5. Lodovico Scarfiotti/Peter Sutcliffe	Ferrari 330 P4	206 Runden	-
6. Paul Hawkins/Jonathan Williams	Ferrari 330 P4	204 Runden	-
Pole-Position	Denis Hulme	Lola T70 Mk3-Chevrolet	-
Schnellste Runde	Denis Hulme	Lola T70 Mk3-Chevrolet	-
			1.36,6 min = 158,935 km/h
			1.37,2 min = 157,954 km/h



Drangvolle Enge: 35 Autos starten in der klassischen 3-2-3-Formation ins Meisterschaftsfinale



Letztes Rennen: Phil Hill (40)



Gut zehn Jahre jünger: Mike Spence

## DAS RENNEN

6 Stunden von Brands Hatch (BOAC 6 hours/30. Juli 1967, Brands Hatch)

Wetter:	bewölkt und warm
211 Runden à:	4,265 km = 899,863 Kilometer
Nennungen:	43
Gestartet:	35
Gewertet:	19
Führungswechsel:	4

Zuffenhausener müssen weiter auf ihren ersten Gesamttitel in der Sportwagen-Meisterschaft warten.

Das Chaparral-Team ergreift vor genau 50 Jahren tatsächlich seine letzte Chance in der Internationalen Marken-Meister-

schaft: Spence und Hill gewinnen das Rennen in Brands Hatch. Sogar ein Reifenschaden kann den Erfolg nicht gefährden. Als Stewart wenige Runden vor Schluss zu einem kurzen Tankstopp die Box ansteuert, ist die Entscheidung endlich zugunsten des Exo-

## ZAHLE DES RENNENS

# 540

PS leistet der Chevy-V8 des Chaparral 2F. Er ist damit mit Abstand das stärkste Auto im Feld.



Keine Gefahr: Chaparral souverän

ten gefallen. Mit fast einer Minute Vorsprung passiert das avantgardistische Auto mit dem hohen Heckflügel die Zielflagge. Dem Team von Aerodynamik-Pionier Jim Hall, das sich künftig auf US-Rennen konzentriert, ist noch ein Happy End geglückt. ■



Maverick Viñales war als Überflieger der Vorsaison und Gewinner der ersten beiden Grands Prix der klare Favorit für den MotoGP-WM-Titel. Doch nach mehreren Rückschlägen wurde er von der Spitze verdrängt. Im MSA-Interview beleuchtet der 22-jährige Spanier die Hintergründe, erzählt, was er daraus gelernt hat und sagt, wie er eine starke zweite Saisonhälfte zustande bringen will, um seinen Traum vom Titel doch zu verwirklichen.

Von: Imre Paulovits

**Wenn du auf die erste Saisonhälfte zurückblickst, bist du zufrieden?**

Nein, ich bin ganz klar enttäuscht. Wir haben in vier Rennen, in denen wir eigentlich vorne hätten sein müssen, wenn nur die Bedingungen normal gewesen wären, so viele Punkte verloren. In Assen waren die Verhältnisse normal, ich hätte vielleicht sogar das Rennen gewinnen können. Aber ich musste aufholen, dabei habe ich einen Fehler gemacht und bin gestürzt. Die ersten Rennen der Saison haben gezeigt, dass wir stark sind, die letzten, dass wir noch viel lernen müssen. Ich hoffe, dass wir lernen. Zuletzt auf dem Sachsenring habe ich zumindest gelernt, dass ich nicht so viel riskieren darf wie in Assen. Ich will weiterlernen und in der zweiten Saison-



**Maverick Viñales**

**Geburtstag:** 12. Januar 1995  
**Geburtsort:** Figueres (E)  
**Herkunftsland:** Spanien

**WM-KARRIERE**

- 2011: 125 GP, Aprilia (3.)
- 2012: Moto3, FTR-Honda (3.)
- 2013: Moto3, KTM (1.)
- 2014: Moto2, Kalex (3.)
- 2015: MotoGP, Suzuki (12.)
- 2016: MotoGP, Suzuki (4.)
- 2017: MotoGP, Yamaha (z. Zt. 2.)

**HOBBYS**

Motocross, Laufen, Angeln

# „Gezeigt, dass wir noch viel lernen müssen“

hälfte mein Bestes in der Meisterschaft geben.

## In welchen Bereichen musst du speziell dazulernen?

Es ist das erste Jahr, in dem ich ganz vorn dabei bin und um die Meisterschaft kämpfe. Ich versuche überall und immer, mein Bestes zu geben, aber manchmal kannst du das einfach nicht. Dann muss man sich auch damit zufriedengeben, mal Vierter, Fünfter oder Sechster zu werden. In Assen wollte ich gewinnen, ich wollte eben nicht Vierter, Fünfter oder Sechster werden. Wenn es mein zweites Jahr wäre, in dem ich um den Titel kämpfe, hätte ich vielleicht nicht so viel riskiert, wäre irgendwo um Platz 5 herum ins Ziel gekommen und würde die Meisterschaft anführen. Diese Momente bringen einem sehr viel bei, zumindest mir. Mein Team hat da schon viel mehr Erfahrung, ich bin es, der lernen muss. Wir werden in Zukunft sicher einen guten Job machen, diese Phase wird mich reifer machen.

## Hättest du mit einem besseren Startplatz auf dem Sachsenring um den Sieg fahren können?

Um realistisch zu sein: Der dritte Platz wäre das bestmögliche Ergebnis gewesen. Jonas Folger war wirklich sehr stark, und ich denke, es wäre mit zu viel Risiko verbunden gewesen, mit Jonas und Marc mitzugehen. Ich bin froh, dass ich auch von Startplatz 11 aus so viele Plätze gutmachen konnte und schließlich Vierter wurde. Ich hatte einen guten Start, und in den letzten Jahren habe ich gelernt, wie man überholt. Das Bike hat zum Glück im Rennen wirklich gut funktioniert, ich habe nur Zeit verloren, wenn Fahrer vor mir waren. Wenn ich alleine war, konnte ich viele 1:21er-Zeiten fahren, und ich kam den Fahrern vor mir schnell näher. Ein Platz mehr wäre mit einem besseren Startplatz drin gewesen, mehr aber auch nicht. Insofern bin ich mit dem Resultat zufrieden, wir

haben aber auch gelernt, dass wir uns weiter verbessern müssen.

## Das Überholmanöver gegen Valentino Rossi sah ziemlich haarig aus.

Vom Motorrad aus sah es nicht so knapp aus. In diesem Bergabstück ist es ohnehin schwierig, das andere Motorrad zu sehen. Aber ich musste dieses Manöver versuchen, denn wir hatten nur noch sechs Runden zu fahren und ich wusste, dass ich wegziehen musste, denn Valentino ist am Ende der Rennen immer sehr stark, und zu diesem Zeitpunkt war ich viel stärker als er. Ich wollte einfach meinen Schwung nicht abbrechen lassen und von dieser Gruppe wegkommen. Aber ja, als ich mir das Video angesehen habe, sah es wirklich knapp aus.

»WIR KONNTEN UNSERE LINIE BEI DER ELEKTRONIK NICHT BEIBEHALTEN, MUSSTEN IMMER MEHR LEISTUNG ZURÜCKNEHMEN.«

Maverick Viñales

## Was hat dich zu Rennmitte so stark gemacht?

Wenn ich niemanden vor mir hatte, konnte ich wie gesagt zu diesem Zeitpunkt leicht 1:21er-Zeiten fahren. Mit vollem Tank hatte ich ein Problem, ich musste vorsichtig sein, ich konnte keine hohen Kurvengeschwindigkeiten fahren. Aber von Runde 10 bis zum Rennende hat das Motorrad wirklich gut funktioniert. Jetzt müssen wir hart daran arbeiten, dass wir auch in diesem Bereich und auch im Qualifying unter allen Bedingungen schnell sind, dann sind wir auch in den Rennen stärker.

## Lagst du bei der Reifenwahl mit vorn und hinten Medium richtig?

Ja, sie war die richtige. Die Reifen haben über die gesamte Rennstrecke gut funktioniert, vor allem die ersten 25 Runden. Speziell vorne mag ich diese Mischung, Michelin bezeichnet sie als K, ich mochte sie schon mit der Suzuki. Ich hoffe, dass sie diese Mischung in Zukunft öfter bringen werden.

## Honda hat in der letzten Woche getestet. Was macht Yamaha, um mitzuhalten?

Yamaha hat mir die Pläne diesbezüglich noch nicht mitgeteilt, ich weiß nicht, wann sie neue Teile oder Sonstiges haben werden. Für mich selbst wird der Plan der gleiche sein wie zu Saisonbeginn. Wir müssen das Motorrad überall wieder so gut zum Funktionieren bringen, wie es zu Saisonbeginn funktioniert hat, in Katar und in Argentinien, und von dort aus müssen wir es weiterentwickeln. Dann können wir wieder Rennen gewinnen und vorn in der Meisterschaft sein.

## Inwieweit hat das Motorrad bei den letzten Rennen anders funktioniert als damals?

Bei den Rennen, in denen wir Probleme hatten, haben wir die Elektronik verändert. Wir haben wegen Wheelspins die Leistung immer weiter reduziert, wir hatten immer weniger Leistung. Es sieht im Moment so aus, dass wir mehr Power brauchen. Bei einigen Rennen wurden wir wirklich verwirrt und konnten bei der Elektronik einfach nicht die gleiche Linie weiterverfolgen, die wir uns im Winter erarbeitet hatten, wir mussten da sehr stark verändern. Ich hoffe, dass Michelin nun für mehrere Rennen hintereinander die gleichen Reifen bringen wird, dann können wir wieder kontinuierlich an unserer Elektronik weiterarbeiten. Auch auf dem Sachsenring waren wir mit der Elektronik nicht hundertprozentig, wir hatten ernsthafte Probleme im Nassen. Wir müssen also weiterarbeiten, die Reifen besser verstehen und unsere Sicherheit wiederfinden, die wir zu Beginn der Saison hatten. ■



Maverick Viñales (#25) vor Valentino Rossi: „Musste ihn schnell überholen“

# Weltmeistertitel für Cour



PREISLER

Vor 40 Jahren gewann Barry Sheene den 500er- und Takazumi Katayama den 350er-WM-Titel. Der Engländer war ein Rebell, der dem Motorsport die richtigen Impulse gab, das Motorrad des Japaners der Sieg von Innovation über das Establishment.

Von: **Imre Paulovits**

**B**lickt man auf das zurück, was vor genau 40 Jahren in der Motorrad-WM vor sich ging, ist von all dem nicht

viel übrig geblieben. Die Fahrer waren der Willkür der Veranstalter und der FIM-Funktionäre ausgesetzt, und Zweitakter hatten endgültig die Herrschaft übernommen. Damals gab es zwei WM-Runden in Skandinavien, eine auf der permanenten Rennstrecke von Anderstorp, die andere auf dem Straßenkurs von Imatra mit seinem berühmten Bahnübergang, nur wenige Kilometer von der Grenze zur damaligen Sowjetunion. Bei diesen beiden GP sollten 1977 die Titelentscheidungen fallen.

Barry Sheene hatte ein besonderes Verhältnis zu Anderstorp, nicht nur wegen der blonden Schönheiten des Landes. Bereits

**SHEENE WOLLTE DIE SITUATION DER FAHRER VERBESSERN. ER HATTE WENIG VERSTÄNDNIS FÜR SELBST-HERRLICHE OFFIZIELLE.**

1975 und '76 hatte er dort gewonnen, und nach einem langen Duell mit Johnny Cecotto, das er gewann, war ihm die Titelverteidigung so gut wie sicher. In Imatra reichte dem damals

26-jährigen Briten ein sechster Platz für den zweiten Titelgewinn. Doch dies war nur die glitzernde Oberfläche, unter der es zwischen den Offiziellen und dem populären Weltmeister, der die Massen damals so zu begeistern wusste wie heute Valentino Rossi, brodelte.

## Cockney Rebel

Sheenes Vater Frank, der auch die Werks-Suzuki seines Sohnes betreute, war zwar einer der gefragtesten Zweitakt-Tuner Englands, doch dies war nur sein Hobby nach Feierabend. Hauptberuflich war er der Cheftechniker des Royal College of Surgeons. Durch ihn lernte Barry

# Age und Einfallsreichtum



Barry Sheene: Seinen Titel von 1976 mit sechs Siegen verteidigt

Sheene nicht nur von Kindheit an den Motorradsport kennen. Barrys aufgeweckte und charismatische Art machte ihn auch bei den Ärzten der Universitätsklinik beliebt, und die führten ihn auch in die höhere Gesellschaft von London ein. So hatte Sheene, der sich nicht nur seinen Fans, sondern auch seinen Fahrerkollegen innig verbunden fühlte, wenig Verständnis für die selbstherrlichen Offiziellen im Motorsport. Er rebellierte, wo er nur konnte, gegen die Verhältnisse dieser Zeit, als Rennfahrer das Risiko und die Veranstalter den Gewinn hatten. In Imatra hatte er 1974 die menschenunwürdigen sanitären Anlagen angezün-



KEULEMANS

Takazumi Katayama in Imatra: Als leichter Regen einsetzte, hängte er in Imatra mit der Dreizylinder die Konkurrenz ab



MOTORBRAD

Steve Baker, Giacomo Agostini, Barry Sheene: Es ging damals noch legerer zu

## EX-YAMAHA-RENNLEITER MINORU TANAKA BRACHTE FERRY BROUWER UND RUDI KURTH ZUSAMMEN. HERAUS KAM DIE DREIZYLINDER-350ER.

det, daraufhin wurden neue gebaut. Auch Anderstorp verlief 1977 nicht ohne Eklat.

Als Philippe Coulon im Training stürzte und ohnmächtig liegenblieb, blieb Sheene stehen,

half den überforderten Streckenposten, dann fuhr er, ohne sich den Helm aufzusetzen, ins Fahrerlager, um Dr. Costa Bescheid zu sagen, wofür der sich in der Clinica Mobile bereitmachen sollte. Als Sheene wegen Fahrens ohne Helm eine Strafe aufgebremmt wurde, ließ er die ganze Welt über die Medien wissen, dass es um Sekunden gegangen und die gleichen Herrschaften, die ihn bestrafen, nicht Herr der Lage gewesen waren. Auch blieb er nach seinem Titelgewinn dem Rennen auf dem alten Straßenkurs von Brünn demonstrativ fern und protestierte damit gegen die gefährlichen Strecken im Rennkalender.



KEULEMANS

Katayama: Sleg in Imatra und Titel

Mit Kenny Roberts hatte Barry Sheene ab der Saison 1978 zwar einen unerbittlichen Gegner, doch der Brite und der Amerikaner verstanden sich in ihrem Bestreben für mehr Sicherheit und angemessene Gagen umso besser, und gemeinsam leiteten sie den Prozess ein, der zum heutigen Rennsport führte.

### Achse Holland-Schweiz

Die Dreizylinder-350er, mit der Takazumi Katayama 1977 in Imatra gewann und sich so den WM-Titel sicherte, war das geistige Kind von Minoru Tanaka, der 1968 das Yamaha-Werksteam mit Phil Read und Bill Ivy geleitet hatte, und Ex-Werksmechaniker

Ferry Brouwer. Nach dem tödlichen Unfall von Jarno Saarinen hatte sich Brouwer vom Werksteam getrennt, einen Job im Motorradgeschäft des späteren Motocross-Gespann-Europameisters Ton van Heugten angenommen und in seiner Freizeit ein Straßen-Rennteam für die holländische Meisterschaft aufgebaut. Mit Tanaka pflegte Brouwer weiter eine private Freundschaft und heiratete später dessen Sekretärin Margriet Poelwijk. Der Japaner brachte ihn mit dem Schweizer Tüftelgenie Rudi Kurth zusammen, der für sein Renngepann durch das Anhängen eines Zylinders an den TZ-350-Motor einer 500er-Triple gebaut hatte.

Brouwer ließ sich von Kurth mit Gehäusen und Zylindern versorgen und baute für 1975 für seinen Fahrer Kees van der Kruijs eine 500er auf, mit der dieser erfolgreich in der holländischen Meisterschaft unterwegs war. Er rechnete aus, dass sich aus den Hubscheiben der TD2 und den Kolben der TZ 250 auch eine 350er-Verison bauen ließ, und Tanaka half ihm bei der Teilebeschaffung. Nach anfänglichen Kinderkrankheiten ließ man eine Spezial-Kurbelwelle mit 50,5 mm Hub bei Höckle fertigen. Da der Motor damit 10 PS mehr leistete als die zweizylindrige TZ 350, machte Tanaka ein Projekt von Yamaha Motor NV Amsterdam daraus. Kent Anderson übernahm die Leitung, Giacomo Agostini und Takazumi Katayama sollten sie fahren. Anderson ließ für das Projekt Sankito (japanisch für Dreizylinder) bei Nico Bakker und bei Spondon Rahmen bauen.

Beim WM-Debüt des Dreizylinders feierten Katayama und Agostini auf dem Hockenheimring einen Doppelsieg, doch Agostini zog es vor, die Saison mit dem Zweizylinder weiterzuführen. Katayama gewann auch in Paul Ricard und Opatija sowie die beiden skandinavischen GP und wurde so erster japanischer Motorradweltmeister.

### Verordnetes Ende

Für die Saison 1978 wurde die Sankito mit Einzelzylindern, Lectron-Vergasern und White-Power-Federelementen weiterentwickelt. Doch nach dem ersten GP in Venezuela ließ Yamaha seine europäische Filiale das Projekt beenden, alle Teile wurden der Universität von Belfast übergeben. Brouwer kaufte sie in den 1990er-Jahren zurück und baute die Maschine so wieder auf, wie sie Katayama zum Titel geführt hatte. ■



## Barry Sheene

**Geburtstag:** 11. September 1950

**Todestag:** 10. März 2003

**Geburtsort:** London (GB)

**Herkunftsland:** England

### WM-KARRIERE

1970: 125GP, Suzuki (13.)

1971: 125GP, Suzuki (2.)

1972: 250GP, Yamaha (13.)

1974: 500GP, Suzuki (6.)

1975: 500GP, Suzuki (6.)

1976: 500GP, Suzuki (1.)

1977: 500GP, Suzuki (1.)

1978: 500GP, Suzuki (2.)

1979: 500GP, Suzuki (3.)

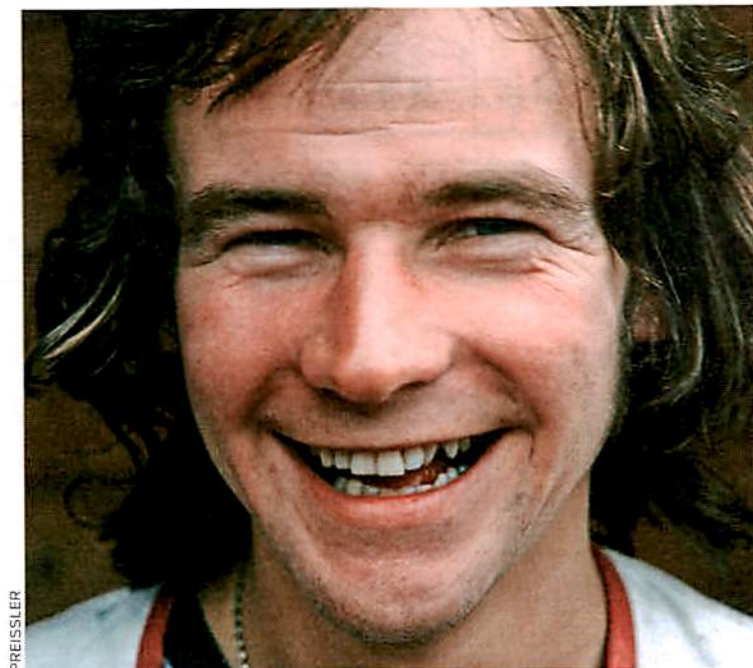
1980: 500GP, Yamaha (15.)

1981: 500GP, Yamaha (4.)

1982: 500GP, Yamaha (5.)

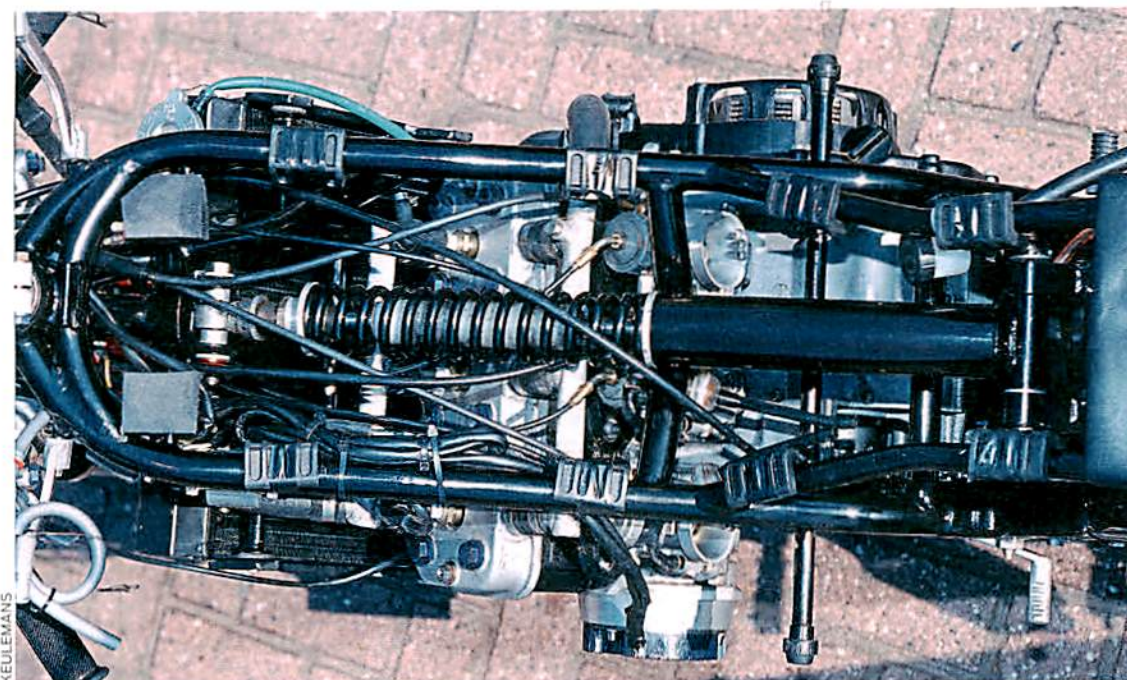
1983: 500GP, Suzuki (14.)

1984: 500GP, Suzuki (6.)



PREISLER

Barry Sheene: Popstar des Motorradsports mit viel Sozial-Engagement

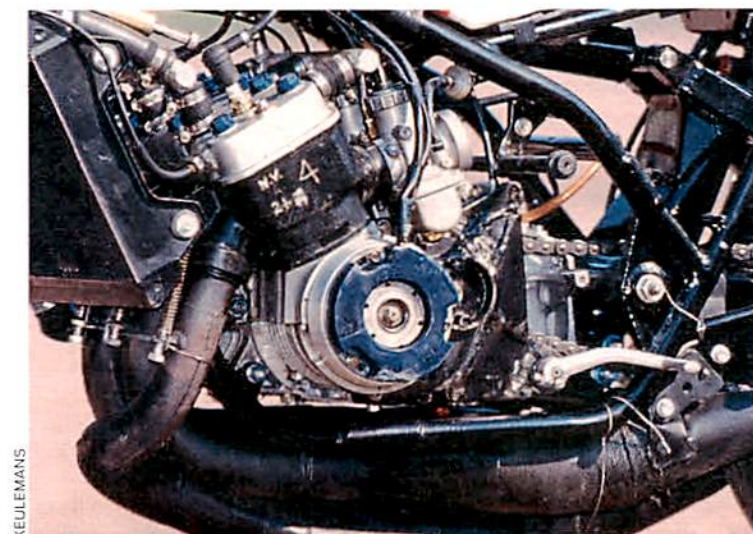


KEULEMANS

Die dritte Kurbelkammer war links an das Yamaha-TZ-250-Gehäuse aufgeschweißt und hing aus dem Rahmen heraus

### YAMAHA SANKITO 350

<b>Motor:</b>	Dreizylinder-Zweitakter, wassergekühlt, schlitzgesteuert
<b>Bohrung x Hub:</b>	54 x 50,5 mm
<b>Hubraum:</b>	347,0 ccm
<b>Leistung:</b>	80 PS bei 11 000/min
<b>Vergaser:</b>	Mikuni VM34SC
<b>Zündung:</b>	kontaktilos, Kröber oder Femsa
<b>Rahmen:</b>	Bakker oder Spondon, Doppelschleife
<b>Federung vorn:</b>	Marzocchi-Telegabel
<b>Federung hinten:</b>	Cantilever
<b>Bremsen:</b>	vorn zwei, hinten eine Scheibe
<b>Räder:</b>	Campagnolo Magnesiumguss
<b>Gewicht:</b>	125 kg



KEULEMANS

Die Gehäuse- und Zylinder-Einheit schweißte auch 1977 Rudi Kurth

Moto2

# Cortese: Trennung

Nach fünf gemeinsamen Moto2-Jahren werden sich Sandro Cortese und das Intact-Team Ende dieser Saison trennen.

Von: Imre Paulovits

**E**s war von beiden Seiten sicher keine leichte Entscheidung, aber angebahnt hatte sie sich schon länger. Zufriedene Gesichter sah man auf der Seite von Sandro Cortese in der Intact-Box schon lange nicht mehr. Zwar brachte der Sachsenring-Grand-Prix eine Erlösung, doch wie es nun scheint, war der Vorgang nicht mehr umkehrbar. So werden sich Sandro Cortese und das Intact-Team zum Ende des Jahres trennen. Der 27-jährige Schwabe wird dem Team,

das nach seinem Moto3-WM-Titel Ende 2012 gegründet wurde, um ihm den Aufstieg in die Moto2 zu ermöglichen, als Teilhaber erhalten bleiben.

Die Verbindung zu vielen Teammitgliedern ist sogar eine noch viel längere. Batterie-Großhändler Stefan Keckeisen und Bauunternehmer Wolfgang Kuhn haben die Karriere von Sandro Cortese seit seiner Kinderzeit bei den Minibikes unterstützt. Teamchef Jürgen Lingg war bereits 2011, als Cortese auf der Aprilia des Racing Teams Germany zwei GP-Siege einfuhr und WM-Vierter wurde, sein Crewchief. Viele Mitglieder des damaligen Teams sind mitgegangen, als Cortese neues Abenteuer in der Moto2 begann.

Nach einer positiven Tendenz und dem ersten Podestplatz im zweiten Jahr beim Grand Prix von Brunn konnten sie aber



Cortese: Tapetenwechsel für 2018

nur noch vereinzelte Highlights setzen. Daher hat man sich nun also geeinigt, getrennte Wege zu gehen.

Cortese will versuchen, den Aufwärtstrend der letzten Rennen fortzusetzen. Er sieht sich nach Möglichkeiten in der Moto2 und der Supersport-WM um. ■

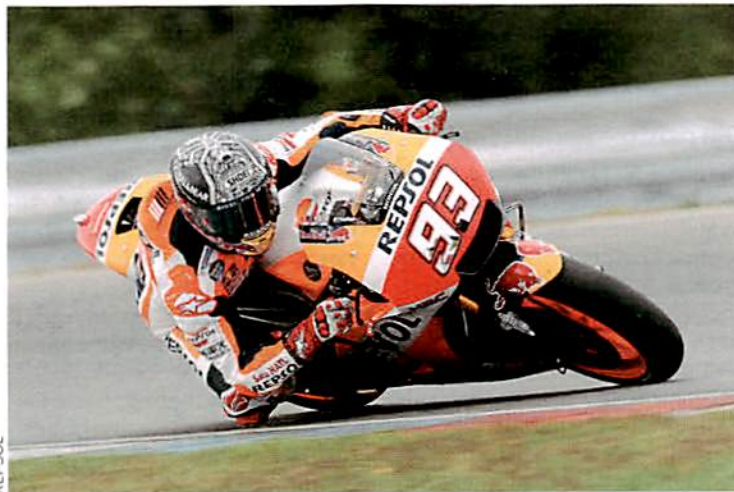
MotoGP

# Auch die Sommerpause schützt die Teams nicht vor dem Testen

Es war eine stressige erste Saisonhälfte für alle. Doch KTM, Ducati und Honda nutzten auch die Sommerpause, um die Entwicklung weiter voranzutreiben.

Von: Imre Paulovits

**L**etzte Woche testeten Marc Márquez und Dani Pedrosa zwei Tage in Brunn. Und auch wenn das Honda-Werksteam diese Tests hinter verschlossenen Toren abhielt und keine Informationen durchsickern ließ, war auf den Fotos zu erkennen, dass wieder eine neue Variante des Auspuffs mit schräg abgeschnittenem Endtopf getestet wurde. Marc Márquez hatte vorher schon erwähnt, dass es ihm darum geht, die Beschleunigung weiter zu verbessern und die bestmögliche Abstimmung für alle Mischungen der Michelin-Reifen zu finden. Das Team des WM-Leaders konnte sich außerdem bei diesem Test intensiv auf



WM-Leader Marc Márquez: Vorteil beim nächsten Rennen durch Brunn-Test?

die nächste WM-Runde am 6. August vorbereiten und sollte dort einen kleinen Vorteil gegenüber der Konkurrenz haben.

Zur gleichen Zeit testete das Pramac-Ducati-Team mit Danilo Petrucci und Scott Redding in Misano. „Wir haben einige Dinge für das nächste Rennen in Brunn probiert, außerdem haben wir uns intensiv mit der Abstimmung

für unser Heimrennen in Misano im September auseinandergesetzt“, verrät Petrucci's Crewchief Daniele Romagnoli.

KTM hatte schon in der Woche zuvor in Aragón getestet, wo neben den Werkspiloten Pol Espargaró und Bradley Smith sowie Testpilot Mika Kallio auch Moto2-Pilot Miguel Oliveira die RC16 fahren durfte. ■

## NACHRICHTEN

**MOTORRAD-WM: VALENTINO ROSSI** ist nicht in die Ferien gefahren, sondern trainiert derzeit fleißig mit jungen Talenten in seinem VR46 Master Camp. Am Montag sind sechs neue Talente aus aller Welt, die von Rossi und Yamaha ausgesucht wurden, bei ihm in Tavullia eingetroffen. Der 19-jährige Italiener Alfonso Coppola, der 17-jährige Franzose Enzo de La Vega, der 15-jährige Finne Kimi Patova, der 18-jährige Ukrainer Mykyta Kalinin, der 15-jährige Brasilianer Renzo Ferreira und der 18-jährige Holländer Robert Schotman. Sie werden das gesamte Programm mit Dirt Track, Minibikes, Gokarts und kleinen Maschinen auf dem Kurs in Misano durchziehen, das dieses Jahr bereits Fahrer aus Asien durchlaufen haben. Rossi selbst trainierte am Wochenende in Misano mit einer Yamaha R6.

### MOTO3: JORGE MARTÍN

hat zwei Wochen nach seiner Sprunggelenk-Operation das Training wieder aufgenommen. Der Gresini-Honda-Pilot, der im FP2 auf dem Sachsenring mit einem Highsider abgeflogen war, versucht bis zum Grand Prix in Brunn wieder fahren zu können. Derzeit darf er seinen rechten Fuß noch nicht belasten, macht aber im Fitness-Studio, im Schwimmbad und in der Physiotherapie bereits Fortschritte. „Ich bin guter Dinge“, so Martín. „Ich will in Brunn auf alle Fälle fahren, auch wenn ich Schmerzen haben werde. Ich hoffe, dass mich die Ärzte fahren lassen.“

### MOTORRAD-WM / ENDURANCE-WM: DOMINIQUE AEGERTER

Stefan Bradl und Marcel Schrötter sind nach Japan geflogen. Sie haben nun bis Donnerstag Zeit, sich zu akklimatisieren, dann fangen bereits die Trainings für das Acht-Stunden-Rennen in Suzuka an. Bradl und Aegerter fahren die Werks-Honda, Schrötter eine Suzuki.

Bald Geschichte: Kampf  
Zwei- gegen Vierzylinder,  
hier Rea vs. Melandri



# Ende des Konzeptkriegs

Mit der Ankündigung, dass Ducati ab 2019 mit einem Vierzylinder in der Superbike-WM an den Start gehen wird, steht auch das Ende einer Ära an. 30 Jahre lang hielt der Konzeptkrieg zwischen Zwei- und Vierzylindern die Fans in Atem.

Von: Imre Paulovits

Italiener haben dem Motorsport in ihrer Geschichte schon große Emotionen bereitet, die Ankündigung von Ducati-CEO Claudio Domenicali in Laguna Seca war hingegen knapp und sachlich: „Wir werden 2018 in der Superbike-WM noch mit der Zweizylinder-Panigale antreten, ab 2019 dann mit unserem neuen Vierzylinder, der die Gene aus der MotoGP trägt.“ Bei den Zweizylinder-Fans ist damit eine Welt zusammengebrochen. Denn von Beginn der Superbike-WM an machte der Kampf der dröhnen-

den Twins gegen die schreienden Vierzylinder die Würze der Rennen aus. Der Zweizylinder wird nun in die Geschichte eingehen und dort immer mehr verstummen.

## Die richtige Formel finden

Als Steve McLaughlin in den späten 1980er-Jahren die Superbike-WM den Herstellern und der FIM schmackhaft machte, war es sein größtes Anliegen, in seiner Weltmeisterschaft neben den Japanern auch die amerikanischen und die europäischen Hersteller dabeizuhaben. Er hatte noch als Aktiver erlebt, wie Harley-Davidson mit seinen mächtigen Bikes vorne mitmischte, und wie Anfang der 1970er-Jahre die italienischen, englischen und deutschen Twins bei den US-Superbikes noch den übermotorisierten japanischen Vierzylindern um die Ohren fuhren. Doch die Japaner hatten sich einen technologischen Vorsprung erarbeitet, es galt eine Formel zu finden, mit der die antiquierten 1000er-Stoßstangen-Twins einigermaßen mithalten konnten. Ducati hatte zu dieser Zeit nur einen

750er-Zweiventiler, der zwar leicht und agil war und auf engen Kursen den Vierzylindern manchmal die Nase lang ziehen konnte, doch damit alle konkurrenzfähig sind, gab McLaughlin den Twins 250 ccm und 25 Kilo Bonus mit auf den Weg. Vierzylinder mussten in den ersten Jahren der Superbike-WM bei 750 ccm Hubraum ein Mindestgewicht von 165 Kilo auf die Waage bringen, die Twins durften einen vollen Liter haben und mussten ganze 140 Kilo wiegen.

Bis es 1988 losging, hatte Ducati, damals dem Cagiva-Imperium der rennsportbegeisterten Castiglioni-Brüder zugehörig, mit dem Chefingenieur Massimo Bordi einen Hochleistungs-Vierventiler fertig, und obwohl er mit zunächst 851 ccm und einem Gewicht von um die 160 Kilo das Reglement bei Weitem nicht ausnutzte, konnte Marco Lucchinelli mit ihm in Donington gleich das erste Superbike-WM-Rennen der Geschichte gewinnen. Die Vierzylinder waren aber deutlich ausgereifter und hatten erst einmal die Nase vorn, aber als Du-

cati den Hubraum zunächst auf 888 und dann auf 926 ccm steigerte und mit viel Kohlefaser Gewicht abspackte, wurde sie zunächst ebenbürtig und dann krass überlegen. 1990 holte sich Raymond Roche den ersten Titel für die Bologneser, 1991 überannte Doug Polen die WM regelrecht, und im Jahr danach waren die Vierzylinder fast nur noch Statisten. Wenn auch das Gewicht der beiden Konzepte angeglichen wurde und Scott Russell 1993 mit Kawasaki Weltmeister werden konnte, als 1994 die Ducati 916 kam und deren Rennversion über 955 ccm schließlich bis zum vollen Liter gelangte, begann eine Dominanz, die vielen Japanern die Lust nahm und viel über das Regelwerk diskutieren ließ.

## Zeit der Twins

Honda konnte zwar mit einem immensen Aufwand 1987 mit John Kocinski noch einmal den Titel auf einem 750er-Vierzylinder einzufahren, doch dann sattelte auch der größte Hersteller der Welt um und schickte einen



Aller Anfang: Marco Lucchinelli 1988 mit der Ducati 851



Gleiche Waffen: Edwards (#2) und Fogarty mit Honda- und Ducati-Twins

Zweizylinder ins Rennen. Mit der VTR 1000 SP2 gingen sie mit den gleichen Waffen gegen Ducati vor, und Colin Edwards wurde damit 2000 und 2002 Weltmeister. Es war ganz die Zeit der Twins, auch Aprilia war mit diesem Konzept ins Rennen eingestiegen und mischte gewaltig mit.

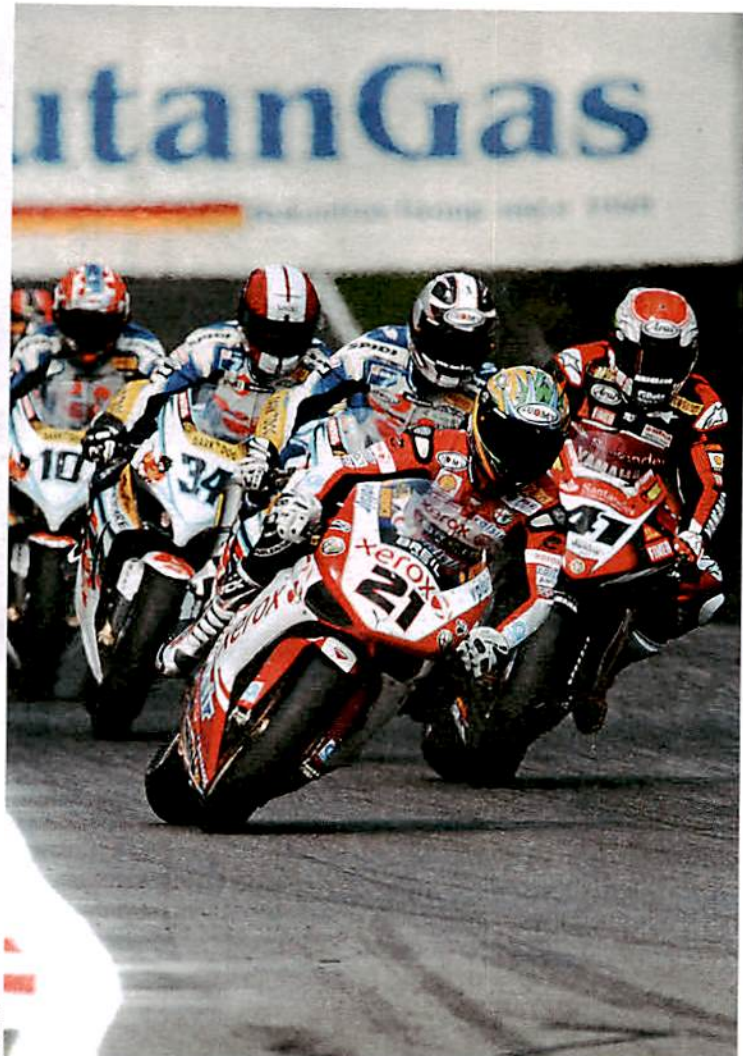
Auf dem Motorradmarkt hatte sich aber eine andere Entwicklung abgezeichnet. Die 750er verloren an Bedeutung, Tausender-Vierzylinder waren die meistverkauften Sportbikes. Die Hersteller wollten natürlich diese in der Superbike-WM gegeneinander antreten sehen, und so wurden sie für 2004 mit deutlich weniger Tuning-Möglichkeiten als die Twins zugelassen. Ducati hielt trotzdem mit, ihre 999 dieser Zeit war wohl der spitzeste Twin, der je über eine Rennstrecke geprägt wurde. Dann machten sie den nächsten Schritt und erhöhten den Hubraum bei den Serien-Motorrädern und setzten für 2008 eine Aufstockung des Hubraums für die Twins auf 1200 ccm durch. Eine komplizierte Regelung der Aus-

geglichenheit von Zwei- und Vierzylindern wurde durch Gewichte und Einlass-Querschnitte erreicht, die bei der Dominanz eines Konzepts stufenweise geändert werden konnten.

### Frage des Aufwands

Mit der 1198 hat Carlos Checa 2011 letztmalig die Superbike-WM mit einem Twin dominiert. Als dann die Panigale das alte Modell ablöste, wurde die Auslegung mit ultrakurzhubigem Motor und Aluguss-Rahmen zu einem Rückschlag. Ducati konnte nicht mehr auf die alten Erfahrungswerte zurückgreifen, dass man letztes Jahr aber trotz des immensen Aufwands, den vor allem Kawasaki betreibt, wieder ganz an die Spitze kam, zeigt, wie sehr der Erfolg in der Superbike-WM von der Erfahrung und dem Aufwand abhängen.

Doch die Zukunft wird in eine andere Richtung gehen. Carmelo Ezpeleta will nur noch Superstock-Motoren in der Superbike-WM haben, und der neue Vierzylinder kommt genau rechtzeitig zu diesem Umbruch. ■



Die Erde bebt: Troy Bayliss mit der 1200er-Ducati vor der Vierzylinder-Meute

## DIE ENTWICKLUNG VON ZWEI- UND VIERZYLINDERN

Jahr	Weltmeister	Marken-Weltmeister	Siege 2 Zyl.	Siege 4 Zyl.
1988	Fred Merkel (USA) Honda	Honda	2	15
1989	Fred Merkel (USA) Honda	Honda	5	17
1990	Raymond Roche (F) Ducati	Honda	9	17
1991	Doug Polen (USA) Ducati	Ducati	23	3
1992	Doug Polen (USA) Ducati	Ducati	20	6
1993	Scott Russell (USA) Kawasaki	Ducati	19	7
1994	Carl Fogarty (GB) Ducati	Ducati	12	10
1995	Carl Fogarty (GB) Ducati	Ducati	20	4
1996	Troy Corser (GB) Ducati	Ducati	14	10
1997	John Kocinski (USA) Honda	Honda	9	15
1998	Carl Fogarty (GB) Ducati	Ducati	10	14
1999	Carl Fogarty (GB) Ducati	Ducati	16	10
2000	Colin Edwards (USA) Honda	Ducati	18	8
2001	Troy Bayliss (AUS) Ducati	Ducati	24	1
2002	Colin Edwards (USA) Honda	Ducati	26	0
2003	Neil Hodgson (GB) (Ducati)	Ducati	26	0
2004	James Toseland (GB) Ducati	Ducati	18	4
2005	Troy Corser (GB) Suzuki	Suzuki	6	18
2006	Troy Bayliss (AUS) Ducati	Ducati	12	12
2007	James Toseland (GB) Honda	Yamaha	8	18
2008	Troy Bayliss (AUS) Ducati	Ducati	13	15
2009	Ben Spies (USA) Yamaha	Ducati	11	17
2010	Max Biaggi (I) Aprilia	Aprilia	6	20
2011	Carlos Checa (E) Ducati	Ducati	15	11
2012	Max Biaggi (I) Aprilia	Aprilia	7	21
2013	Tom Sykes (GB) Kawasaki	Aprilia	0	28
2014	Sylvain Guintoli (F) Aprilia	Aprilia	0	24
2015	Jonathan Rea (GB) Kawasaki	Kawasaki	5	21
2016	Jonathan Rea (GB) Kawasaki	Kawasaki	11	15



Dennis Foggia (#71): Kühlen Kopf behalten, 50 Punkte Vorsprung

Moto3-Junior-WM

## Foggia setzt sich ab

VR46-Pilot Dennis Foggia gewann auch den Moto3-Junior-WM-Lauf in Estoril und hat sich in der Tabelle abgesetzt. Eric Granado gewann beide Moto2-Rennen und hat die EM-Tabellenspitze übernommen.

Von: Imre Paulovits

Es herrschte starker Wind in Estoril, der portugiesischen Strecke unweit der Atlantikküste, und der wurde so manchem Moto3-Junior zum Verhängnis. Nicht weniger als 41 Starter waren angetreten, ganze 23 sahen die Zielflagge, die Junior-WM-Runde wurde zu einem regelrechten Havarie-Lauf. Doch einen konnten die Verhältnisse nicht aus der Ruhe bringen: Valentino Rossis Schützling Dennis Foggia behielt einen kühlen Kopf, nutzte seine überlegene Pace und fuhr immer nur so schnell er musste. Zum Schluss zog er das Tempo noch einmal an, da konnte nur noch der 16-jährige Japaner aus dem Asia Talent Team

mitgehen, doch ihn hatte Foggia im Griff – und feierte seinen dritten Sieg in Folge. Da seine schärfsten WM-Rivalen Jeremy Alcoba und Alonso López stürzten und auch Sergio Garcia nicht über Platz acht hinauskam, hat Foggia nun einen bekömmlichen Vorsprung von 50 Punkten an der Tabellenspitze.

Der 21-jährige Brasilianer Eric Granado gewann erneut beide Rennen, und da Ricky Cardús im zweiten Rennen beim Überholen zu Boden ging, hat der Brasilianer die WM-Führung, die er nach dem ersten Rennen übernommen hat, auf bekömmliche 25 Punkte ausgebaut. Richtig knapp wurde es beim Einlauf des zweiten Rennens hinter Granado: Joe Roberts und Steven Odendaal, die sich die letzten fünf Runden bekämpft hatten, gingen zeitgleich über den Zielstrich, das Zielfoto musste entscheiden.

Lukas Tulovic brillierte mit der Pole-Position und wurde im ersten Rennen Vierter, das zweite Rennen führte er gar an, doch dann verpasste der Forward-Junior-Pilot einen Bremspunkt und ihm ging die Strecke aus. So wurde er 12. ■

### STAND MOTO3-JUNIOR-WM

1.	Dennis Foggia (I) KTM	136
2.	Jeremy Alcoba (E) Honda	86
3.	Sergio Garcia (E) Honda	80
4.	Jaume Masia (E) KTM	75
5.	Alonso López (E) Honda	70
6.	Kazuki Masaki (J) Honda	67
7.	Vincente Pérez (E) KTM	65
8.	Yuki Kunii (J) Honda	41
9.	Makar Yurchenko (KZ) KTM	33
10.	Al Ogura (J) Honda	27

### STAND MOTO2-EM

1.	Eric Granado (BR) Kalex	140
2.	Ricky Cardús (E) Kalex	115
3.	Steven Odendaal (SA) NTS	101
4.	Héctor Garzó (E) Tech3	87
5.	Joe Roberts (USA) Kalex	72
6.	Federico Fuligni (I) Kalex	65
7.	Dimas Ekky (IND) Kalex	58
8.	Hiroki Ono (J) NTS	44
9.	Lukas Tulovic (D) Kalex	40
10.	Xavier Cardelus (E) Kalex	31

### ERGEBNIS MOTO3-JUNIOR-WM

Estoril (P): 23. Juli 2017; 7. WM-Lauf; 71,094 km über 17 Rdn. à 4,182 km; 41 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Dennis Foggia (I)	KTM	17	30:23,649	1:46,641	25
2.	Kazuki Masaki (J)	Honda	17	+0,147	1:46,352	20
3.	Al Ogura (J)	Honda	17	+1,494	1:46,471	16
4.	Jaume Masia (E)	KTM	17	+2,936	1:46,481	13
5.	Yari Montella (I)	Honda	17	+24,657	1:47,684	11
6.	José Garcia (E)	KTM	17	+24,723	1:47,639	10
7.	Charlie Nesbitt (GB)	Honda	17	+29,898	1:47,630	9
8.	Sergio Garcia (E)	Honda	17	+36,505	1:47,471	8
9.	Alex Viu (E)	KTM	17	+37,577	1:48,351	7
10.	Daniel Kasmayudin (MAL)	Honda	17	+38,097	1:48,110	6

### ERGEBNIS 1. RENNEN MOTO2-EM

Estoril (P): 23. Juli 2017; 6. EM-Lauf; 75,276 km über 18 Rdn. à 4,182 km; 15 Fahrer gestartet, 13 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Eric Granado (BR)	Kalex	18	30:59,948	1:42,169	25
2.	Ricky Cardús (E)	Kalex	18	+0,776	1:42,696	20
3.	Steven Odendaal (SA)	NTS	18	+0,789	1:42,591	16
4.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	18	+5,228	1:42,618	13
5.	Héctor Garzó (E)	Tech3	18	+5,444	1:42,959	11
6.	Federico Fuligni (I)	Kalex	18	+16,085	1:43,498	10
7.	Dimas Ekky (IND)	Kalex	18	+16,153	1:43,390	9
8.	Hiroki Ono (J)	NTS	18	+26,147	1:43,605	8
9.	Ivo Miguel Lopes (P)	Suter	18	+44,007	1:44,296	7
10.	Marc Luna (E)	Tech3	18	+53,740	1:44,935	6

### ERGEBNIS 1. RENNEN MOTO2-EM

Estoril (P): 23. Juli 2017; 7. EM-Lauf; 75,276 km über 18 Rdn. à 4,182 km; 15 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste: trocken

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Eric Granado (BR)	Kalex	18	31:01,977	1:42,187	25
2.	Joe Roberts (USA)	Kalex	18	+4,480	1:42,784	20
3.	Steven Odendaal (SA)	NTS	18	+4,480	1:42,744	16
4.	Héctor Garzó (E)	Tech3	18	+7,558	1:42,978	13
5.	Federico Fuligni (I)	Kalex	18	+22,032	1:43,407	11
6.	Ivo Miguel Lopes (P)	Suter	18	+26,944	1:43,895	10
7.	Hiroki Ono (J)	NTS	18	+27,257	1:43,821	9
8.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex	18	+27,594	1:43,995	8
9.	Jayson Uribe (USA)	Kalex	18	+40,880	1:44,315	7
12.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	17	+1Rd.	1:42,518	4

British Superbike

# Byrne überlegen

BSB-Champ Shayne Byrne wurde zum King of Brands Hatch gekürt. Mit seinem Doppelsieg hat er sich auch in der Meisterschaft von seinen Verfolgern abgesetzt.

Von: Imre Paulovits

Der Be-Wiser-Ducati-Pilot sah dabei im ersten Rennen lange nicht wie der sichere Sieger aus. Luke Mossey hatte mit der Speedfit-Kawasaki die Führung inne, während sich Byrne nach einem Verbremser nur auf dem neunten Platz wiedergefunden hatte. Doch dann flog Yamaha-Pilot Shaun Winfield spektakulär ab, und es gab eine Safety-Car-Phase. Nach dieser konnte sich Dan Linfoot mit der Honda an die Spitze setzen.

Doch Byrne war dran, und es entbrannte ein heißes Duell, das schließlich einsetzender Regen und die Rote Flagge für Byrne entschied – vor Linfoot, Leon Haslam (Kawasaki) und Peter Hickman (BMW).

Im zweiten Rennen war es dann Josh Brookes (Yamaha), der sich gleich von Beginn an mit Byrne an der Spitze absetzte. Doch so sehr der Australier auch versuchte, den amtierenden Meister unter Druck zu setzen, Byrne hielt stand, und es war Brookes, der in den neunten Runde stürzte. So konnte Byrne einen beruhigenden Vorsprung ins Ziel bringen und seine Meisterschaftsführung ausbauen. Hinter ihm schaffte es James Ellison (Yamaha), Christian Iddon (BMW) im Zieleinlauf niederzuringen. Vierter wurde Peter Hickman, Fünfter Leon Haslam. ■



König mit etwas Glück: Shayne Byrne

## BSB-STAND

1.	Shayne Byrne (GB) Ducati	190 Pkt.
2.	Luke Mossey (GB) Kawasaki	161
3.	Leon Haslam (GB) Kawasaki	159
4.	Jason O'Halloran (GB) Honda	133
5.	Josh Brookes (AUS) Yamaha	129
6.	Peter Hickman (GB) BMW	119
7.	Christian Iddon (GB) BMW	110
8.	Jake Dixon (GB) Kawasaki	100
9.	James Ellison (GB) Yamaha	81
10.	Dan Linfoot (GB) Honda	80

IDM Superbike 1000

## Kann Privatier Kerschbaumer vor dem Yamaha-Werksteam bleiben?

Stefan Kerschbaumer reist am Wochenende als Gesamt-Dritter der IDM Superbike 1000 ans Schleizer Dreieck. Für den Österreicher naht eine prinzipielle Entscheidung.

Von: Anke Wiczorek

Kerschbaumer gelang zuletzt in Zolder zweimal der Sprung aufs Podium. „Das hätte ich nicht erwartet“, meinte der 27-Jährige, der im vergangenen Jahr noch Sechster in der Superstock-1000-Klasse wurde. Kann er das durchhalten? „Ich weiß es nicht. In Schleiz werden wir es merken. Ich denke, dass die Jungs vom Yamaha-Werksteam zulegen werden. In Zolder waren Florian Alt und Bastien Mackels mit den Dunlop-Reifen bei den Tests schneller als im Rennen. Das war meine Chance – und Zolder liegt mir. Schleiz ist nicht so meine Lieblingsstrecke“, meinte der Pirelli-Pilot.



Durchschnaufen und genießen: Steff Kerschbaumer steht glänzend da

Sein Motorrad kennt der Privatfahrer von MPB Racing in- und auswendig. „Es ist bis auf Kleinenteile ein Superstock-Bike – wie im letzten Jahr. Für den Zuschauer ist das System, dass es in der Topklasse nur noch eine Wertung gibt, wesentlich interessanter. Wer vorne ist, ist auch der Sieger. Das ist selbst für die Fahrer übersichtlicher.“ In Schleiz greift erst-

mals auch Lucy Glöckner an, zwar auf Kawasaki, aber eine Kollegin aus der Langstrecken-WM, die Kerschbaumer gelegentlich bestreitet. Dem Österreicher gelang mit IDM-Partner Jan Bühn auf dem Slovakiaring der Sieg in der Superstock-Klasse. „Lucy ist genauso schnell“, weiß er. „Sie wird sich ans Motorrad gewöhnen müssen, aber dann ...“ ■

## NACHRICHTEN

**SUPERBIKE-WM: DER LAUSITZRING** könnte vom 18.–20. August letztmals von Rea und Co. befahren werden. Die Prüfungsgesellschaft DEKRA hat die Piste gekauft und wird sie in ein Versuchszentrum für selbstfahrende Autos umbauen. Es werden auch Geisterstädte errichtet, ob dann noch Rennsport möglich ist, muss sich noch zeigen.

**IDM: DER ERSTE POKAL** in Schleiz wird bereits am Freitag, dem 28. Juli 2017, vergeben. Ab 18:30 Uhr ist Anpfiff zum Fußballturnier im Fahrerlager. Je nach Anzahl der Teams wird rund zehn Minuten auf einem Kleinfeld mit fünf Feldspielern und einem Torwart gespielt.

**IDM: DREI TAGE PARTY** Von morgens bis abends ist bei der IDM-Runde vom 28. bis 30. Juli in Schleiz etwas los. Am Freitag um 20:00 Uhr beginnt die Race-Party am Buchhübel mit der Disco „Caravan“. Sonstige Highlights: offenes Fahrerlager, öffentliche Pressekonferenzen, Autogrammstunden.

**IDM SUPERSPORT 600:** Jonas Geitner steigt in Schleiz wieder in den Sattel der ZX-6R von Kawasaki Schnock. Der Bayer ist die Podiumshoffnung der Grünen, doch nach seinem Fußbruch agiert Geitner noch mit Einschränkungen. „Die Schaltbewegung ist das Problem, aber ich habe Erlaubnis vom Arzt, es wenigstens zu versuchen. Das ist mein Heimrennen“, erklärt der 21-jährige Bayer.

**ADAC NORTHERN EUROPE CUP:** Sein Sieg am Sachsenring, als er mit angebrochenem Mittelfuß von P30 an die Spitze der Nachwuchsklasse raste, hat Tim Georgi viel Respekt eingebracht. Der Berliner erhält eine weitere Wildcard für die Moto3-WM und darf in Brunn starten. Dort war das Freudenberg Team mit seinen Fahrern erst von wenigen Tagen testen.



Tony Cairoli kam seinem neunten Titel in Loket wieder ein Stück näher

# Der Fluchthelfer

Tony Cairoli und Pauls Jonass marschieren weiter in Richtung Doppeltitel für KTM. Jeremy Seewer leidet unter der Teamstrategie aus Mattighofen.

Von: Alex Hodgkinson

Schon am Samstag konnte sich Cairoli über seinen Sieg in der MXGP-Qualifikation freuen: „Ich hatte in der Vergangenheit kein gutes Gefühl auf dieser Strecke, aber die Streckenmannschaft hat viel getan mit dem Bau von Anliegern. Es ist auch das erste Mal, dass ich eine 450er hier eingesetzt habe. Bisher bin ich in meiner MXGP-Karriere immer auf einer 350er gefahren und da fehlte mir das Drehmoment.“

Trotzdem kam der Italiener nicht weiter als auf Rang 3 im ersten Lauf: „Ich kam gut aus dem Start, aber ich bin in der Startkurve ein bisschen weit rausgetragen worden und drei Mann schlüpfen durch. Während der ersten Runden beging

ich viele Fahrfehler. Und bis ich dann an Gautier Paulin für Platz 3 dran war, waren die ersten beiden schon so weit weg.“

Tim Gajser holte den Holeshot und konnte das Rennen bis ins Ziel kontrollieren: „Das war ein positives Gefühl, nachdem ich seit zwei Monaten hinterherfahre. Es war gut für das Selbstvertrauen.“ Clement Desalle jagte den Slowenen über die gesamte Distanz, kam aber nie in Schlagdistanz.

## Nagl einer der Schnellsten

Für Max Nagl, der vor einem Jahr einen Doppelsieg in Loket erzielen konnte, war das Rennen sehr frustrierend: „Ich war einer der Schnellsten, aber mein Start war nicht optimal. Und nach dem Regen war das Überholen sehr schwierig. Wenn man hinter einem Langsameren fährt, verliert man den Rhythmus. Ich biss mir rundenlang die Zähne an Tixier aus und merkte nicht, dass Kevin Strijbos an meinem Hinterrad fuhr.“ Der Deutsche kam als Zehnter ins Ziel.

Cairoli ließ im zweiten Lauf nichts anbrennen, ging schnell

an Gajser vorbei und machte sich aus dem Staub. Gajser hätte sich mit Rang 2 noch den Tages-sieg gesichert, konnte sich aber gegen die anstürmenden Desalle und Herlings nicht wehren. Mit Rang 4 im zweiten Lauf und Platz 3 in der Tageswertung fuhr der Weltmeister dann allerdings zum ersten Mal seit April auf das Podest.

Herlings war gegen Ende der beiden Läufe sauschnell, aber der Niederländer musste erkennen, dass er seine Dominanz aus den MX2-Jahren nicht ohne bessere Starts und härtere Attacken in den ersten Runden auf den MXGP übertragen kann.

Der zweite Lauf war noch härter für Nagl: „Das Startgatter wackelte und ich bin reingefahren.“ Er war 13. im Ziel und hatte auch andere Gedanken: „Husqvarna hat mir letzte Woche mitgeteilt, dass nächstes Jahr nur zwei Fahrer im Werksteam fahren. Es ist ziemlich spät, um sich Alternativen zu suchen. Ich bin im Gespräch mit Yamaha und Honda, aber es wird nicht einfach.“

Jeremy Seewers Schwierigkeiten fingen schon in der Qua-

lifikation an, als er gleich nach dem Start einen Stein ins Gesicht bekam, worauf er am Sonntag als 21. an den Start ging.

In beiden GP-Läufen traf der Schweizer auf das gewohnte Problem gegen die schnell startenden Bikes aus Mattighofen: „Im ersten Lauf fuhren die Jungs an der Innenseite immer mehr nach außen in der Startkurve und ich hatte keinen Platz. Die Strecke war nass, und ich hatte schnell keine Abreißvisiere mehr.“

Sein WM-Rivale Pauls Jonass hatte auch keinen optimalen

! „Tolle Arbeit“ hieß die Nachricht an Jorge Prado aus der KTM-Box, als der spanische Wasserträger Jeremy Seewer 25 Minuten lang blockierte, während Jonass fliehen konnte.

Start, aber er kam schnell auf Rang 3 und ohne Druck von hinten konnte er ruhig warten, bis sein KTM-Teamkollege Jorge Prado wie gewöhnlich schlappmachte. Vorne fuhr Thomas Covington in einer anderen Welt, aber Jonass konnte weitere sechs WM-Punkte gegen Seewer gutmachen.

In Lauf 2 kam die Teamarbeit von KTM Jonass zugute. Seewer: „Wir würden dasselbe tun, wenn ich einen Teamkollegen hätte, der vorn mitfahren könnte, und Jorge (Prado) macht das schlau. Aber es ist sehr frustrierend. Er ließ Pauls widerstandslos vorbei und blockierte mich.“ In Runde

9 ging der Schweizer sogar zu Boden, als er das Hinterrad des Spaniers traf und Benoit Paturol konnte ihm nicht ausweichen: „Wie gesagt, Jorge ist schlau und wusste, dass ich es an dieser Stelle probieren würde. Er ist in der Kurve stehengeblieben und ich bin in die Falle getappt.“

Fünf Runden später fuhr die Suzuki endlich auf Platz 2, aber Jonass' Vorsprung betrug schon 11 Sekunden und der Letzte konnte den Sieg locker nach Hause fahren. Es war ein besonders süßer Erfolg: „Meine Saison war im letzten Jahr vorbei, als ich hier gestürzt bin. Aber es war ein entscheidender Moment in meiner

Karriere. Ich hatte viel Zeit zum Nachdenken und fahre seitdem viel ruhiger. Ich habe mir auch keine Gedanken über die Unfallstelle gemacht. Ich bin sie schon in der zweiten Runde des Trainings gefahren.“

Ein tragischer Unfall am Samstag warf einen Schatten über die Veranstaltung. Igor Cuharciuc, ein 13-Jähriger aus Moldawien, stürzte im ersten Lauf zur Finalrunde der 85ccm-EM auf dem berüchtigten Absprung. Die Sanitäter waren sofort zur Stelle und ein Hubschraubertransport ist seit Jahren in Loket vorhanden, aber jede Hilfe kam zu spät.

„Aus Respekt“ annullierte die FIM-Europa den zweiten Lauf, der für Sonntagvormittag geplant war, ließ aber aus unverständlichen Gründen die 10- bis 12-Jährigen in der 65ccm-EM weiterfahren. Noch beschämender: 37 von 40 Eltern ließen ihre Kinder fahren. Verantwortung ist etwas anderes!

Der Zickzack-Kurs mit dem Veranstaltungsort des US-GP am 2./3. September brachte letzte Woche erneuten Zwist. Nachdem der US-Promotor und der Streckenbetreiber in Gainesville keine Einigung finden konnten, findet der GP jetzt im Motocross Park in Jacksonville statt. ■



Start in der MX2-Klasse: Thomas Covington (#64) gewann mit Holeshoot, links Jonass' „Fluchthelfer“ Prado Garcia



Auf der Flucht: Pauls Jonass

## MOTOCROSS-GP TSCHEDIEN / MXGP

Loket (CZ): 23. Juli, 13. WM-Lauf, Wetter: sonnig, Schauer/22 Grad. 1. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	35:16,266 min = 51,261 km/h
2. Clement Desalle (F)	Kawasaki	19	+ 3,096 s
3. Tony Cairoli (I)	KTM	19	+ 4,058 s
4. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 11,240 s
5. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 11,588 s
6. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 16,478 s
7. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 26,057 s
8. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	19	+ 29,479 s
10. Max Nagl (D)	Husqvarna	19	+ 43,516 s
32. Lukas Neurauter (A)	KTM	5	+ 14 Runden

## MOTOCROSS-GP TSCHEDIEN / MXGP

2. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tony Cairoli (I)	KTM	19	34:45,495 min = 52,018 km/h
2. Clement Desalle (F)	Kawasaki	19	+ 4,530 s
3. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 8,989 s
4. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 10,846 s
5. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 11,580 s
6. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 15,554 s
7. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	19	+ 31,941 s
8. Arminas Jasikonis (LT)	Suzuki	19	+ 38,193 s
10. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 44,836 s
13. Max Nagl (D)	Husqvarna	19	+ 1:06,861 min

## WM-STAND MXGP

1. Tony Cairoli (I)	523 Punkte
2. Clement Desalle (B)	431
3. Jeffrey Herlings (NL)	418
4. Gautier Paulin (F)	417
5. Tim Gajser (SLO)	353
6. Romain Febvre (F)	338
7. Max Nagl (D)	308
10. Arnaud Tonus (CH)	279
21. Valentin Guillod (CH)	61
39. Dennis Ulirich (D)	3

1. KTM	559 Punkte
2. Husqvarna	462
3. Yamaha	441

## MOTOCROSS-GP TSCHEDIEN / MX2

Loket (CZ): 23. Juli, 13. WM-Lauf, Wetter: sonnig, Schauer/22 Grad. 1. Lauf: 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet, 18 Runden à 1,586 km (= 28,548 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Covington (USA)	KTM	18	35:24,193 min = 48,382 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	+ 10,380 s
3. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	18	+ 16,628 s
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 20,439 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	18	+ 21,297 s
6. Benoit Paturol (F)	Yamaha	18	+ 22,144 s
7. Brian Bogers (NL)	KTM	18	+ 39,982 s
8. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	18	+ 41,061 s
9. Brian Hsu (D)	Husqvarna	18	+ 42,595 s
37. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	5	+ 13 Runden

## MOTOCROSS-GP TSCHEDIEN / MX2

2. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	35:26,231 min = 51,021 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	19	+ 1,763 s
3. Benoit Paturol (F)	Yamaha	19	+ 2,702 s
4. Brian Bogers (NL)	KTM	19	+ 13,398 s
5. Julien Lieber (B)	KTM	19	+ 20,078 s
6. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	19	+ 23,970 s
7. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	19	+ 26,306 s
8. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	19	+ 27,890 s
18. Brian Hsu (D)	Husqvarna	19	+ 1:21,047 min
32. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	13	+ 6 Runden

## WM-STAND MX2

1. Pauls Jonass (LV)	548 Punkte
2. Jeremy Seewer (CH)	501
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	403
4. Benoit Paturol (F)	398
5. Julien Lieber (B)	374
6. Thomas Covington (USA)	339
7. Brian Bogers (NL)	273
8. Juan Prado Garcia (E)	268
21. Brian Hsu (D)	75
23. Henry Jacobi (D)	67

1. KTM	597 Punkte
2. Suzuki	516
3. Husqvarna	487

Enduro-WM Castelo Branco

# 2018 ohne Phillips

Kurz vor dem GP in Portugal erschütterte die Eröffnung von Matthew Phillips die Enduro-Welt: Der erst 24-jährige Australier will zum Saisonende die WM verlassen.

Von: **Robert Pairan**

Die Aussprache in der Öffentlichkeit schien dem Sherco-Piloten gutgetan zu haben: Mit Rang 2 und 3 brachte er sein bestes Ergebnis seit einiger Zeit zusammen.

Doch überragender Fahrer des ersten Tages war Nathan Watson:

Dem Briten lagen die schnellen und offenen Enduro- und Cross-Tests. Lediglich in den kurzen Extremtests musste sich der KTM-Fahrer geschlagen geben und gewann trotzdem mit über einer Minute Vorsprung.

Am zweiten Tag verhinderte genau der Extremtest eine Wiederholung seines Erfolges: Dort brach er sich den Schalthebel und konnte erst weiterfahren, als er ihn gewechselt hatte. Woher das Ersatzteil in der Prüfung kam, konnte nicht geklärt werden. Doch die Aktion kostete Watson mehr als vier Minuten und warf ihn auf den zehnten und letzten Tagesrang zurück. So konnte sein britischer Lands-



Bin dann mal weg: Matthew Phillips

mann Steve Holcombe seinen Vorsprung in der Enduro-GP-Wertung auf 37 Punkte ausbauen. ■

## ENDURO-WM

Castelo Branco (P) – 22./23. Juli  
Enduro-GP 1. Tag

1. Nathan Watson (GB), KTM	1:12.26,83 m
2. Matthew Phillips (AUS), Sherco	+1:23,50 m
3. Steve Holcombe (GB), Beta	+1:24,66 m
4. Loïc Larrieu (F), Yamaha	+1:42,49 m
5. Christophe Charlier (F), Husq.	+1:49,66 m
6. Jaume Betriu (E), KTM	+2:09,74 m
7. Mathias Bellino (F), Husqvarna	+2:31,57 m
8. Diogo Ventura (P), Honda	+2:44,78 m

Enduro-GP 2. Tag

1. Steve Holcombe (GB), Beta	1:14.26,51 h
2. Christophe Charlier (F), Husqvarna	+3,73 s
3. Matthew Phillips (AUS), Sherco	+13,78 s
4. Loïc Larrieu (F), Yamaha	+18,91 s
5. Jaume Betriu (E), KTM	+38,03 s
6. Cristobal Guerrero (E), Yamaha	+1:07,71 m
7. Mathias Bellino (F), Husqvarna	+1:41,15 m
8. Giacomo Redondi (I), Honda	+2:03,58 m

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 12 Läufen

1. Steve Holcombe (GB)	259 Punkte
2. Loïc Larrieu (F)	222
3. Matthew Phillips (AUS)	202
4. Nathan Watson (GB)	200
5. Christophe Nambotin (F)	180
6. Giacomo Redondi (I)	154
7. Cristobal Guerrero (E)	145
22. Marco Neubert (D)	17

Speedway-GP Cardiff

# Aussie Doyle gegen die Polen

Zweiter GP-Sieg für Maciej Janowski, aber Jason Doyle ist jetzt WM-Leader.

Von: **Andreas Fahldiek**

Nach seinem zweiten GP-Sieg in Folge gehört Maciej Janowski nun endgültig zum Kreis der Titelanhänger. Er ist der erste Pole, der in Cardiff einen GP gewinnen

konnte. Nach seinem überzeugenden Halbfinale änderte er für den Endlauf sein Setup, weil der bis dahin wie entfesselt fahrende Zmarzlik auf der Innenbahn neben ihm startete. Janowski kam einen Hauch besser aus den Bändern und steuerte einem klaren Start-Ziel-Sieg entgegen. Mit einem hart umkämpften zweiten Platz sicherte sich Jason Doyle die alleinige WM-Führung. Auch der Aussie verlor wichtige Punkte,

weil er erst ab seinem dritten Lauf ins Rennen fand.

Patryk Dudek verlor in Cardiff den Anschluss. Emil Saifutdinow konnte diesmal überzeugen und fuhr auch die schnellste Zeit des Rennens.

Titelverteidiger Hancock gab in Lauf 1 auf. Zu groß waren seine Schmerzen nach einem Trepfensturz bei sich zu Hause, bei dem er sich die linke Schulter ausgekugelt hatte. ■



Zweiter Sieg in Folge: Janowski

## SPEEDWAY-WM

Cardiff (GB), 22. Juli  
6. WM-Lauf

1. Maciej Janowski (PL)	17 Punkte
2. Jason Doyle (AUS)	13
3. Matej Zagar (SLO)	12
4. Bartosz Zmarzlik (PL)	16
5. Emil Saifutdinow (RUS)	11
6. Peter Kildemand (DK)	10
7. Patryk Dudek (PL)	10
8. Chris Holder (AUS)	10
9. Tai Woffinden (GB)	9
10. Niels Kristian Iversen (DK)	7

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 Läufen

1. Jason Doyle	78 Punkte
2. Maciej Janowski	75
3. Patryk Dudek	75
4. Fredrik Lindgren (S)	58
5. Emil Saifutdinow	58
6. Tai Woffinden	57
7. Bartosz Zmarzlik	55
8. Martin Vaculik (SK)	49
9. Matej Zagar	48
10. Greg Hancock (USA)	45

## NACHRICHTEN

### KEN ROCZEN WIEDER AUF DEM MOTORRAD

Sechs Monate, nachdem er sich das linke Handgelenk, den Unterarm und den Ellbogen gebrochen hatte, ist Ken Roczen letzte Woche wieder Motorrad gefahren. Der 23-Jährige hatte zwei Wochen zuvor die ärztliche Freigabe bekommen, Fahrrad zu fahren. „Nenn es nicht Comeback, ich war nie fort“, kommentierte Roczen einen Schnapsschuss auf Instagram. Der Thüringer hat sich den SX-WM-Auftakt 2018 zum Ziel gesetzt.

### SEITENWAGEN-DM: ZWEITER TITEL FÜR VENUS

Markus Venus/Markus Heiss gewannen am Samstag in Werl die DMSB-Seitenwagenmeisterschaft vor Markus Brandhofer/Tim Scheunemann und Kevin Hübsch/Michael Burger. Wegen eines Unwetters musste die Veranstaltung jedoch nach drei Durchgängen abgebrochen und gewertet werden.

### SPEEDWAY: DRABIK ERSTER U21-SIEGER

Der Pole Maksym Drabik gewann den ersten von drei Finalläufen der U21-WM in seiner Heimat in Posen. Im Finallauf kam sein Landsmann Bartosz Smektala als Zweiter vor Jevgenijs Kostigovs (LV) und Dominik Kubera (PL) ins Ziel. Titelverteidiger Max Fricke wurde Fünfter. Lukas Fienhage (15.) hatte einen rabenschwarzen Tag: In drei seiner fünf Läufe fiel der 17-jährige Deutsche aus.

### SUPERMOTO-ÖM: DOPPELSIEG FÜR BUSCHBERGER

Mit einem Doppelsieg in Kärnten stieß Andy Buschberger auf Rang 4 der ÖM vor. Gattinger (3/4, KTM), Hitzberger (4/3, Yamaha) und Bauer (2/2, KTM) behielten in dieser Reihenfolge die ersten drei Plätze in der Tabelle.



**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

Q7 3 TDI, EZ 7/2009, 177 kW (240 PS), braun, Leder, Klimaautomatik, SHZ, NR-Fzg., 19.990,- EUR, 150000 km, 55131 Mainz, Tel. 01570/2146963, axelej@aol.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39867

## BMW

Z3 Coupe, EZ 10/2001, 63500 km, 170 kW (231 PS), schwarz, Klima, VB 29.000,-, 0171/2196059, browi@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39779

Z4 M gesucht. 0171/4167106

H

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

H

Suche Z3 Coupé im Topzustand, max. 50000 km, nur dt. Fzg., Scheckheft, NR, GW! 0171/2305545 & stk1967@web.de

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

H

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182 - 25 50

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

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## BMW Alpina



**Riller & Schnauck**  
Riller & Schnauck  
D5 BITURBO NAVI STANDHZ AKTIVSITZE SITZB, EZ 04/2014, 51689 km, 257 kW (349 PS), schwarz/saphirschwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 57.890,- € (MwSt. awb.) Riller & Schnauck GmbH, Hindenburgdamm 68, 12203 Berlin, Tel. 030/790095-0, www.riller-schnauck.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39837

## Ferrari

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

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

## Jaguar

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

## Maserati

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

## Mercedes

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 38000 km, NP: 160.000,-, VB 79.800,-, T. 0171/3491847

## Porsche

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

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

## Renn/Rallye

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

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

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

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

**DUNLOP**  
MOTORSPORT

Sport- & Rallyereifen

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

## Veranstaltungen

WORLD SBK.COM SBK MOTUL #GermanWorldSBK  
SUPERBIKE WM  
LAUSITZRING  
PROSECCO DOC German Round  
18.-20. August 2017  
jetzt Tickets sichern!  
www.lausitzring.de 035754 - 33 7 33  
Pirelli Dunlop Shell Prosecco Doc Castrol Arco



REDAKTION  
Redaktion MOTORSPORT aktuell  
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
Telefax: +49 (0)711 182 1958  
www.motorsport-aktuell.com  
msa@motorpresse.de

Chefredaktion: Marcus Schurig  
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,  
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
Markus Stier, Anke Wiecek  
Fotografen: sutton-images.com, XPB  
Grafik und Produktion: Michael Heinz  
(Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer  
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG  
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
Leuschnerstraße 1  
70174 Stuttgart  
Telefon: +49 (0)711 182 1820  
MOTORSPORT aktuell gehört zum  
Geschäftsbereich Automobil  
Redaktionelle Gesamtleitung:  
Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)  
Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),  
Burkhard Knopke  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger  
Anzeigenleitung:  
Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1641  
Telefax: +49 (0)711 182 1699  
Werbeverkauf Online:  
Zeljko Berden  
zberden@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1346  
Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig  
ieifrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1613  
Carmen Brix  
cbrix@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1522  
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:  
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379  
Druck:

Druckerei Konstanz GmbH  
Max-Stromeyer-Straße 180  
78467 Konstanz  
Vertrieb:  
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
Am Sandtorkai 74  
20457 Hamburg  
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:  
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
Einzelheft:  
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:  
€ 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
(D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10  
Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90  
(CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten  
erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-  
bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil  
von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von  
€ 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:  
Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,  
Telefax +49 (0)711 182 2550,  
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

# Leserbriefe

## Alles gut – oder? MotoGP Sachsenring MSA 29/2017

Der Leserschrift von Dr. Johannes Werner in MSA Nr. 30/2017 (Alles gut – oder? MotoGP Sachsenring) kann ich nur zustimmen. Ich besuche Motorradrennen seit 1950 und denke mit Wehmut an Zeiten zurück, wo es kein Fernsehen gab und Hunderttausende von Zuschauern die Strecken säumten. Heute ist jeder am Fernseher besser informiert als die Zuschauer an der Rennstrecke: Schlechte Erkennbarkeit der Startnummern, riesige Sicherheitsabstände sowie die wahn-sinnigen Schräglagen der Fahrer und der häufige Wechsel ihrer Sponsoren lassen zumindest den Gelegenheitsbesucher immer nur errahnen, wer da vorbeifährt.

Es ist aus meiner Sicht zu befürchten, dass der Sachsenring im Laufe der Jahre das gleiche Schicksal erleiden wird wie der Nürburgring und Hockenheim. Dazu tragen außer den angesprochenen Problemen noch weitere bei, wie zum Beispiel, dass es nur vier deutsche Permanentstarter in der MotoGP gibt, die schwache Vermarktung der IDM (TV, Rundfunk, Presse, Plakatwerbung), das inkonsequente Verhalten der deutschen Industrie (BMW, Audi mit Ducati) und der Zustand des Rennstreckenumfeldes (Schleiz).

Ich frage mich immer wieder: Wie schaffen das die Italiener oder Spanier? Aber dies ist wohl eine Frage der Mentalität – nicht der wirtschaftlichen Stärke.

Jürgen Ehrhardt,  
D-01108 Dresden

## Lausitzring adé Besitzerwechsel Lausitzring MSa 31/2017

Ich finde es einfach nur schade, dass es so enden muss auf dem Lausitzring. Ich bin mir fast sicher, dass wir dort keine Motor-

sport-Veranstaltungen mehr sehen werden. Selbst wenn sich die DEKRA bereit erklärt, die Strecke zur Verfügung zu stellen, wird eine der Parteien immer querschließen und man wird nie auf einen gemeinsamen Nenner kommen.

Marko Wolf,  
D-01920 Haselbachtal

## Halo-zinationen? Zur Einführung des Halo MSa 31/2017

Da bin ich mal wieder Niki Laudas Meinung: Die Autos sind sehr sicher und passieren kann immer was, auch mit dem greisigen (das ist bayrisch und heißt „nicht schön“) Halo. Ich will keine toten Rennfahrer sehen, aber Rennfahren ist halt kein Weicheier-Sport!

Die Formel 1 war meiner Meinung nach 2017 auf dem richtigen Weg: schöne, breite Autos, dicke Reifen und wieder spannende Rennen. Bitte macht nicht wieder alles kaputt, und lasst diesen Bügel, wo er ist...

Peter Braune,  
D-82399 Raisting

Wenn die Formel 1 ab 2018 aussieht wie die Caterham Trophy, würde man sich wünschen, dass die Rennen dann wenigstens genauso lustig werden ...! Wie dort würde ich zur besseren Unterscheidbarkeit der Autos empfehlen, die Halos zu nutzen, um mit Kabelbindern Accessoires anzubringen: „Danke Papa“-Schilder, Gummihühner und Teddybären oder Herzchenkissen – der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt!

Hans Benda,  
D-55743 Idar-Oberstein

## Stallorder normal? Zum DTM-Lauf in Moskau MSa 32/2017

Ich war etwas erstaunt über die Aussagen von Herrn Haug vor

dem zweiten Lauf der DTM in Moskau. Ich unterstütze seine Meinung zu den Zusatzgewichten. Aber seine Aussagen zu den Themen Zweikämpfe und Stallorder bis zu den letzten Rennen kommen mir seltsam oder sogar verlogen vor, wenn man sich an seine frühere Zeit als Motorsportchef von Mercedes in der Formel 1 und in der DTM zurückerinnert – dort waren Stallorder und Überholverbot für Teamkollegen normal!

Bernd Zipperling,  
D-57074 Siegen

Das DTM-Rennen in Moskau als spannend zu bezeichnen, wie es die TV-Experten taten, heißt, taktische Spielchen zu akzeptieren. Beim nächsten DTM-Rennen müssten alle Fahrer in der ersten Runde zum Reifenwechsel kommen, um zu gewinnen. Norbert Haug will aber gerade das unterbinden. Deshalb müsste man den 10-Punkte-Katalog von Haug ergänzen: Der Reifenhersteller müsste – wenn es schon einen Reifen-Pflichtstopp gibt – einen Reifen liefern, der nicht die komplette Distanz durchhält. Am besten sogar zwei unterschiedliche: Einen „Viertelstünder“ (auch für die Qualifikation geeignet) und einen „Dreiviertelstünder“. Dann wären unterschiedliche Strategien und spannende Rennen möglich.

Um „taktische Blockaden und geplante Safety-Car-Einsätze“ einzudämmen, sollte man zudem das virtuelle Safety Car einsetzen. Bei 80-km/h-Konstanttempo können auch Fahrzeug-Bergungen im Kiesbett gefahrlos vorgenommen werden. Ansonsten sind die DTM-Verbesserungen aber gelungen!

Jürgen Rapp,  
D-70567 Stuttgart

### KONTAKT

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

### DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 28. Juli

09.55	F1 Budapest, FP1 <b>LIVE</b> (Wh. 12.15/01.15)	Sky Sport 1
13.55	F1 Budapest, FP2 <b>LIVE</b> (Wh. 19.30/02.30)	Sky Sport 1
13.55	F1 Budapest, FP2 <b>LIVE</b>	N-TV/ORF 1
15.35	Formel 3 EM, Spa Rennen 2 <b>LIVE</b>	N-TV
22.30	WRC Rallye Finnland (Zus.)	motorsport.tv

#### Samstag, 29. Juli

10.55	F1 Budapest, FP3 <b>LIVE</b> (Wh. 12.30)	Sky Sport 1
11.10	Formel 3 EM, Spa Rennen 1+2 (Zus.)	N-TV
13.00	F1 Budapest, FP3 (Zus.) / WEC Nbgr. (Zus.)	RTL
13.10	Formel 3 EM, Spa Rennen 3 (Wdh.)	N-TV
13.45	F1 Budapest, Qualifying <b>LIVE</b>	RTL/ORF1/SRF2
13.50	F1 Budapest, Quali <b>LIVE</b> (Wh. 01.00)	Sky Sport 1
15.55	Formel 2 Budapest, Rennen 1 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1
16.00	Blancpain 24h Spa (Komplett) <b>LIVE</b>	motorsport.tv
16.30	Blancpain 24h Spa (Start) <b>LIVE</b>	Eurosport 1
22.00	Formel E Montreal, Rennen 1 <b>LIVE</b>	DMAX
22.30	WRC Rallye Finnland (Zus.)	motorsport.tv
23.30	Formel E Montreal, Rennen 1 (Aufz.)	Eurosport 1

#### Sonntag, 30. Juli

10.15	Formel 2 Silverstone, Rennen 2 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1
11.15	Porsche Supercup, Budapest <b>LIVE</b>	Sky Sport 1
11.15	Porsche Supercup, Silverstone <b>LIVE</b>	Sky Sport 1
ab 12.45	F1 Budapest, Vorberichte & Rennen <b>LIVE</b>	ORF 1
ab 13.00	F1 Budapest, Vorberichte & Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sp. 1/RTL
ab 13.30	F1 Budapest, Vorberichte & Rennen <b>LIVE</b>	SRF2
15.30	Blancpain 24h Spa (Schlussphase) <b>LIVE</b>	Eurosport 1
20.30	NASCAR Cup Series, Pocono <b>LIVE</b>	Motorvision TV
21.00	IndyCar Series, Mid-Ohio <b>LIVE</b>	Sport 1 US
22.00	Formel E New York, Rennen 2 <b>LIVE</b>	DMAX
22.30	WRC Rallye Finnland (Zus.)	motorsport.tv
23.35	Formel E New York, Rennen 2 (Aufz.)	Eurosport 1

#### Montag, 17. Juli

17.50	IndyCar Series, Mid-Ohio (Wh.)	Sport 1 US
20.15	WRC Rallye Finnland (Zus.)	Sport 1+

### Motorrad

#### Donnerstag, 27. Juli

11.40	MXGP Tschechien, Rennen 1 (Wdh.)	motorsport.tv
12.00	MXGP Tschechien, Rennen 2 (Wdh.)	motorsport.tv

#### Samstag, 29. Juli

13.50	Road Racing Italien, Misano <b>LIVE</b>	motorsport.tv
-------	---	---------------

#### Sonntag, 30. Juli

16.50	Road Racing Italien, Misano	motorsport.tv
-------	-----------------------------	---------------

### Livestreams/Internet

#### Freitag, 28. Juli

09.00	WRC Finnland, Zusammenfassung Tag 1	www.redbull.tv
12.00/15.25	Formel 3 EM, Spa Rennen 1 & 2 <b>LIVE</b>	
	www.youtube.com/user/FIAF3EUROPE	

#### Samstag, 29. Juli

12.40	Formel 3 EM, Spa Rennen 1 <b>LIVE</b>	
	www.youtube.com/user/FIAF3EUROPE	
14.50	WRC Finnland, SS18 <b>LIVE</b>	
21.00	WRC Finnland, Zusammenfassung Tag 2	www.redbull.tv

#### Sonntag, 30. Juli

21.00	WRC Finnland, Zusammenfassung Tag 3	www.redbull.tv
-------	-------------------------------------	----------------



Blancpain 24h Spa: Die große GT-Schlacht auf der Ardennen-Achterbahn



F1 Grand Prix Ungarn: Die letzten Formel-1-Runden vor der Sommerpause



Rallye Finnland: Hochspannung beim WRC-Saisonhöhepunkt

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

27.-30.7.	WRC, Rallye Finnland	FIN
28./29.7.	Formel 3 EM, Spa-Francorchamps	B
29./30.7.	Blancpain GT: 24h Spa-Francorchamps	B
29./30.7.	Formel E, Montreal ePrix 1 & 2	CDN
30.7.	Formel 1, GP Ungarn/Budapest (+F2)	H
30.7.	IndyCar-Series, Mid-Ohio	USA
30.7.	NASCAR Cup Series, Pocono	USA

### Motorrad

29./30.7.	IDM Superbike, Schleiz	D
30.7.	Endurance WM, 8h Suzuka	J

TICKETS UNTER: 0180 5311210\* ODER WWW.AVD-OGP.DE

## 45. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

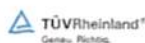
Über 30 hochkarätige Läufe in 3 Tagen

Freier Zugang zum Fahrerlager

Neu! Attraktive Vorteils-Aktionen  
und mehr Programm-Highlights

# RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 11.-13.08.2017

Partner und Sponsoren



In Zusammenarbeit mit



Medienpartner



Automobilclub  
von Deutschland

Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen. \* (0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)