

MOTOR SPORT aktuell

NR.41 / 27. SEPTEMBER 2017

Sensations-Comeback in Aragón Wie Rossi alle verblüffte



VLN Langstreckenmeisterschaft
**Manthey Racing
holt vierten Sieg**

Moto2 Aragón
**Morbidelli-Sieg –
mit Teamknatsch**

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



DTM-Rennen in Spielberg
**Vorentscheidung im
Titelrennen für Audi?**



Interview mit Max Verstappen
**Der rasende Holländer
über die Pleitensaison**



ADAC GT Masters in Hockenheim
**Callaway und Gounon
räumen alle Titel ab**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Zum Abschied: Der Malaysia-GP im Rückblick **S. 4**
- Formel 1** Kommentar: Vettels Dilemma im Titelduell **S. 6**
- Formelsport** Formel-3-EM in Spielberg und weitere News **S. 8**
- Formel 1** Interview mit Red-Bull-Pilot Max Verstappen **S. 10**
- Historie** Juan Manuel Fangios Sieg am Nürburgring 1957 **S. 12**
- Sportwagen** Jules Gounon neuer König im ADAC GT Masters **S. 14**
- Sportwagen** 7. Lauf zur VLN und Probleme bei GTE-BMW **S. 16**
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypen-Welt **S. 18**
- Rallycross-WM** Vorschau auf den Lauf in Buxtehude **S. 20**
- Rallyesport** WM-News und Kristoffersson-Interview **S. 22**
- Tourenwagen** Audi-Festspiele bei der DTM in Spielberg **S. 24**
- Tourenwagen** Geheime Zahlen zur „Touring Car 2020“ **S. 27**
- Tourenwagen** ADAC TCR Germany und weitere News **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Honda feiert Doppelsieg im spanischen Aragón **S. 30**
- MotoGP** Weitere Hintergründe und umfassende Statistik **S. 32**
- Motorrad-WM** Achter Moto2-Saisonsieg für Morbidelli **S. 34**
- Motorrad-WM** Joan Mir zurück auf Moto3-Siegerstraße **S. 36**
- Straßensport** Die IDM vor dem Aus und Hintergründe **S. 38**
- Offroad** Enduro, Speedway, Trial, MX Masters und News **S. 40**
- Offroad** Langbahn, Supermoto und Speedway-News **S. 42**

Leserservice:

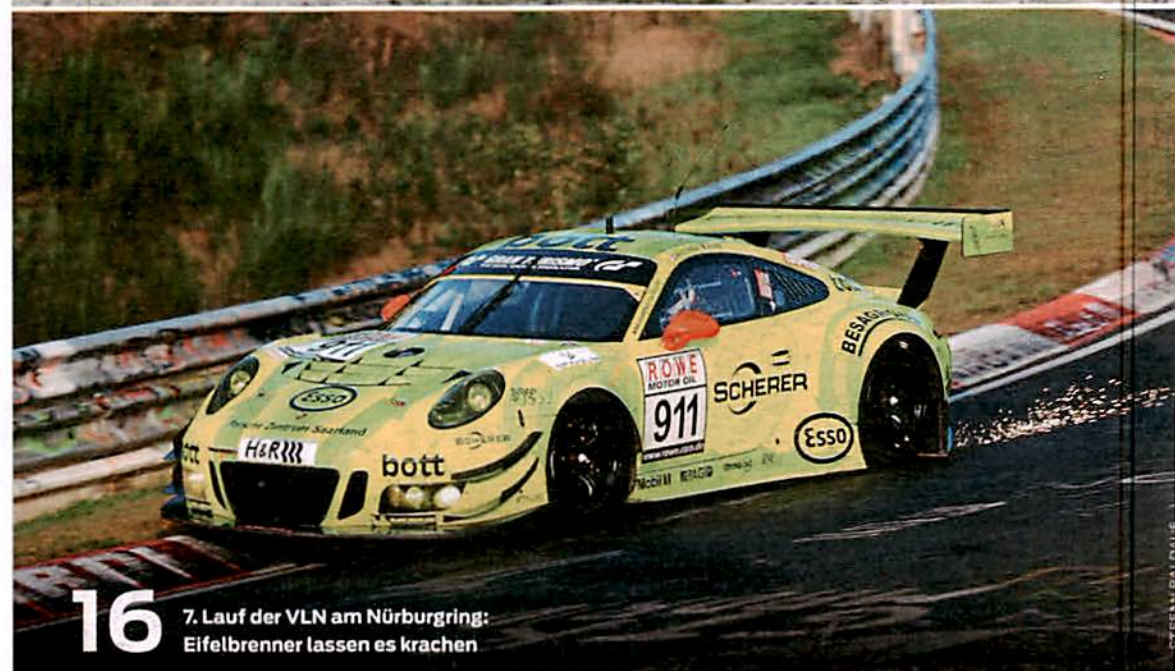
- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



8 Formel-3-EM in Spielberg:
Norris-Drama in der letzten Runde



34 Moto2 Motorland Aragón:
Morbidelli und Pasini im direkten Duell



16 7. Lauf der VLN am Nürburgring:
Eifelbrenner lassen es krachen



28 TCR Germany am Hockenheimring:
Meisterfeier im Motodrom

BMW-ENTWICKLUNG STOCKT
BMW ist mit seinem neuen M8 GTE in Verzug. Wir verraten, welches Problem die Entwicklung der neuen WEC-Waffe aus München verzögert hat und was die Verantwortlichen dazu sagen.
Seite 17

TOURENWAGEN 2020
Im Tourenwagen-Bereich steht demnächst ein großer Umbruch an. Wir haben die Details der Pläne von FIA und Partner Discovery und exklusive Zahlen zu den kalkulierten Budgets.
Seite 27

KTM-AUFSCHWUNG
Beim KTM-Team in der MotoGP geht momentan richtig was voran. Wir verraten, mit welchen Upgrades die RC16 in Aragón ausgerüstet wurde und was der Großumbau des Bikes gebracht hat.
Seite 32



41 ADAC MX Masters in Holzgerlingen:
Offroad-Gaudi vor 11 000 Fans

Die letzte große Sause in



Selangor, das versprach 1999 noch ein großes Abenteuer: Mit dem Großen Preis von Malaysia begann die Expansionspolitik der Formel 1. Jetzt steigt das Land aus dem Rennzirkus aus. Ein echter Verlust.

Von: **Elmar Brümmer**

Am Ende des letzten Jahrtausends sucht Bernie Ecclestone eine neue wirtschaftliche Ideallinie und findet sie sieben Grad nördlich vom Äquator. In 13 Monaten stampft der Aachener Hermann Tilke eine Rennstrecke aus dem Regenwald. Erst kam der Bauingenieur, dann die Formel 1 ins Schwitzen – bei 35 Grad und 90

Prozent Luftfeuchtigkeit. An Abwechslung hat das dem Rennen nie gefehlt. Auch wenn die Regierung jetzt vorschreibt, dass das Interesse im Land nicht mehr so groß sei. Vielleicht hat die rasende Werbekolonie auch einfach ihr Ziel erreicht, den Tourismus anzukurbeln. Malaysia hat längst bewiesen, dass es kein Entwicklungsland mehr ist. Es war Pionierarbeit, die da geleistet wurde. Und ohne den staatlichen Ölkonzern Petronas wäre wohl Sauber nicht mehr mit dabei, hätte Mercedes heute keinen Hauptsponsor. Ein staatlich verordnetes Aufbauprogramm: Fa(h)r East.

Das Comeback von Schumi

Pünktlich zum Start der asphaltierten Werbekampagne ist auch das Zugpferd Michael Schumacher wieder am Start. Der hatte sich im Sommer 1999 das Bein gebrochen und soll jetzt seinem

! Malaysia beweist der Welt mit seinem Motodrom, dass es kein Entwicklungsland mehr ist. Tatsächlich entwickelt sich viel in 18 Jahren.

Teamkollegen Eddie Irvine den ersten Titel für Ferrari seit Ewigkeiten beschern. Schumi tut alles, lässt Irvine passieren, doch drei Stunden nach dem Rennen beginnt die Malaise: Ein von Ross Brawn konstruierter Windabweiser wird als regelwidrig einge-

stuft, der Doppelerfolg ist weg – das macht Mika Häkkinen zum Sieger und Weltmeister. Allerdings nur vorübergehend, sechs Tage später bekommt Ferrari vor Gericht Toleranz zugesprochen. Irvine verbummelt seine Chance beim Finale in Suzuka.

Dafür dann die wahre Krönung im Jahr 2000 – mit einem Pumuckl-Weltmeister. Als Michael Schumacher nach seinem neunten Saisonsieg aus dem Ferrari steigt, werfen ihm seine Mechaniker eine feuerrote Perücke zu. Der rote Oktober beginnt, nachdem der knappe Erfolg vor David Coulthard beim gleichzeitigen dritten Platz von Rubens Barrichello und dem vierten für den wegen eines Frühstarts bestraften Mika Häkkinen auch den Konstrukteurstitel nach Maranello bringen. Noch weiß keiner, dass in Malaysia die große Schumi-Ära beginnt, auch der Champ

der Dschungel-Sauna



Party in Rot: Brawn Coulthard und Barrichello feiern 2000 Schumis Titel.



SUTTON IMAGES

Sieger oder nicht? Eddie Irvine 1999



SUTTON IMAGES

So ein Blech: Ferrari-Bargeboard



XPB

Multi21: Vettel vs. Webber 2013



SUTTON IMAGES

Ausfall 2016: Hamilton am Boden



SUTTON IMAGES

Stau an der Ferrari-Box: Schumacher gewinnt 2001 auch mit Bummel-Stopp



SUTTON IMAGES

Teilzeit-Arbeiter: Nach 31 von 56 Runden wird 2009 im Regen abgebrochen

nicht: „Es ist angedacht, dass wir gern noch den einen oder anderen Titel erreichen möchten. Aber ich sehe uns auf dem höchsten Niveau, das wir je hatten.“ So kann man sich täuschen. Die Party oberhalb der Boxen will nicht enden, das Rot aus dem Kunsthaar läuft allen wie Schminke übers Gesicht. Jean Todt und Luca di Montezemolo werden die Hosen aufgeschnitten, die feinen Herren stehen in Boxershorts da. Die Formel 1 als Transportunternehmen echter Lebensfreude.

Die Wasserpreise in Malaysia sind 2001 gestiegen, aber den Regen gibt es noch kostenlos – und das nasse Element sorgt für enorme Spannung, kann aber Sieger Schumacher nichts anhaben. Der zeigt, dass unter seinem Sixpack ein intensives Bauchgefühl verborgen ist. Am Start springt er ins Ersatzfahrzeug, weil er Ge-



Der Monsunregen allein ist selten das Problem. Aber manches Rennen wird zu einem echten Dämmer-Grand-Prix.

triebeöl riecht. Als er zusammen mit Kollege Barrichello im Monsun von der Piste rutscht und ewig an der Box steht, scheint alles verloren. Aber dann befiehlt der Bauch: Geh auf Intermedia-tes! Auf Rang zehn beginnt die Aufholjagd, bis zu sieben Sekun-

den pro Runde macht der Rot-Runner gut, gewinnt am Ende überlegen.

Hamilton sucht Revanche

Der Große Preis von Malaysia 2009 wäre problemlos auch als Grand Prix von Finnland durchgegangen. Ein feucht-heißer Aufguss, der es in sich hat: Nach einer Stunde beendet ein Monsun das zweite Rennen der Saison. Da wegen der einbrechenden Dunkelheit nicht mehr neu gestartet werden kann, heißt der Sieger zum zweiten Mal in einer Woche Jenson Button im Brawn GP. Pitschnass und ebenso glücklich stehen nach nur 31 gewerteten Runden BMW-Pilot Nick Heidfeld und Toyota-Fahrer Timo Glock als Freischwimmer mit auf dem Podium. Die ersten acht Platzierten bekommen aber nur halbe WM-Punkte, da zur Dreiviertelstunde elf Runden fehlen.

Aber Dramatik gibt es immer wieder, auch im Trockenen. Da widersetzt sich Sebastian Vettel der Teamrason und düpiert den Red-Bull-Kollegen Mark Webber so, dass nach dem Vertrauensbruch mit dem Code „Multi21“ eine ewige Rennfeindschaft zementiert wird. Auch Nico Rosberg und Lewis Hamilton kabbeln sich entgegen der Stallorder. Und dann platzt im letzten Jahr an Lewis Hamiltons Silberpfeil der Motor, in einem Rennen, in dem er so überlegen führt wie selten zuvor. Der Brit kniet in der Auslaufzone nieder – er spürt, dass er gerade den Titel verloren hat. Jetzt am Wochenende hat der WM-Tabellenführer die Chance zur großen Revanche – dieses Mal gegen Vettel. Er muss sich nur an den Slogan in der Landessprache erinnern, mit dem im Jahr 1999 alles begann: „Malaysia boleh“. Übersetzt: Wir können es! ■

Vettels Dilemma: Alles oder nichts!



Es war ein Schrottplatz der enttäuschten Hoffnungen am Ende der Startgeraden von Singapur. Sebastian Vettel könnte im Gedränge nicht nur die Übersicht verloren haben, sondern auch seine Titelchancen.

Von: **Elmar Brümmer**

Schon wieder ein Kommentar zu Vettel? Hatten wir das nicht gerade erst? War da nicht seine ganz eigene Sicht der Dinge auf die Niederlage in Monza, die wir alle so erfürschend fanden? Genau. Und jetzt schon wieder: Die Ereignisse vor der ersten Kurve von Singapur, den größten Big-Bang der Formel-1-Saison, sieht man mal von der Slow-Motion-Attacke des Heppenheimers in der Safety-Car-Phase von Baku ab. Wieder erkennen wir beim Äquator-Grand-Prix einen herben Rückschlag im WM-Titelrennen. Wieder ist die Sichtweise aus dem roten Lager eine ganz andere. Stellvertretend fasst die Boulevard-Presse zusammen: Hoher Druck, fehlende Selbstkritik – will Vettel zu viel?

Eine legitime Frage. Die hat auch vor Ort gleich Max Verstappen gestellt, der mit seinem Red Bull ins Ferrari-Sandwich genommen wurde und das Trio der früh ausgeschiedenen und nachhaltig frustrierten Rennfahrer vervollständigt. Aus Reflex von vielen als Übeltäter gestempelt, trifft ihn nach der Videoanalyse wohl wenig bis keine besondere Mitschuld. Dass sich die Rennleitung nicht auf ein klares Urteil festlegen konnte oder wollte, erlaubt zwar weitere Interpretationen. Aber Verstappens Annahme, dass ein Titelkandidat bei diesem Wetter und unter diesen Umständen nicht in der ersten Kurve alles wagen sollte, ist zumindest bedenkenswert.

Natürlich kann selbst ein vierfacher Weltmeister wie Sebastian Vettel mal die Übersicht verlieren im Startgedränge, zumal unter

diesen Bedingungen. Das nur zur Erklärung, nicht zur Entschuldigung. In 67 Jahren Formel-1-Geschichte hat es das noch nie gegeben, dass sich zwei Ferrari-Fahrer in der ersten Runde gegenseitig aus dem Rennen hauen. Das macht die Aktion, selbst

AUCH DIE SOGENANNTEN „WEICHEN FAKTOREN“ ENTSCHEIDEN ÜBER DEN TITEL.

wenn die Rennleitung keinen alleinigen Schuldigen ermitteln konnte, doppelt peinlich. Selbst in der Phase des Maximalpulses gelten zwei ungeschriebene Gesetze: Niemals von der Pole-Position aus kollidieren und auf keinen Fall mit dem Teamkollegen.

Auch wenn der Heppenheimer nicht schon wieder Strafpunkte kassiert, ist sein Konto betroffen – der Rückstand auf WM-Gegenspieler Hamilton hat sich dramatisch von drei Pünkt-

chen auf 28 Zähler potenziert. Eine Schwäche, ein Moment der Unachtsamkeit, kann diesen Kampf der Giganten entscheiden. Das macht es richtig ärgerlich.

Natürlich sind startende Rennwagen und Rennfahrer in gewisser Hinsicht mit einer Kugel vergleichbar, die aus dem Gewehrlauf schießt. Aber allein darauf kann sich keiner der Routiniers zurückziehen. Auch nicht auf den Ehrgeiz, der bei allen Beteiligten auf einem ähnlich hohen Level liegt. Gleiches gilt fürs Adrenalin. Wo, fragen sich viele, bleibt da die Überlegenheit, aus denen ganz große Rennfahrer wie Vettel einen Teil ihrer Überlegenheit ziehen?

Der Klügere gibt tatsächlich auch im zugespitzten Wettbewerb der Formel 1 nach, zumindest gelegentlich. Gegenspieler Lewis Hamilton hat nach der verunglückten Nachtschicht versucht, den Rivalen etwas in Schutz zu nehmen, sprach von den vielen toten Winkeln in der Startphase. Aber letztendlich hat er es, vom zunächst desaströs erscheinenden fünften Startplatz weg, richtig gemacht, in-

dem er einen eleganten Slalom um die Wracks fuhr. Und was den unbedingten Willen angeht, ist er sicher auf dem Niveau des Deutschen.

Aber, so lässt es zumindest der öffentliche Augenschein vermuten: Hamilton geht weit selbstkritischer mit den eigenen Leistungen um als Vettel. Das mag in der Mentalität liegen, das mag manchmal sogar gespielt sein, aber es wirkt zielführender. Ohnehin ist die Auseinandersetzung bei Mercedes eine andere als bei Ferrari. Und auch solche „weichen“ Faktoren können am Ende entscheiden. Ob Lehren aus dem Debakel von Singapur gezogen wurden, ob Ferrari wieder den Weg zurück zur Souveränität findet – daraus bezieht der weitere Verlauf der WM einen Teil seiner Spannung. Einsicht könnte dabei tatsächlich der erste Schritt auf dem Weg zur Besserung sein. ■

RETURN TO SENDER

Thema: Rückschlag nach Singapur-Crash

Will Vettel im Kampf um den Titel zu viel?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

msa-lesertribune@motorpresse.de



War's das schon mit dem Titel? Ferrari erlebte in Singapur das Worst-Case-Szenario. Nun braucht Vettel ein Wunder



auto
motor
-sport

CIRCUIT DE

MONACO

*Ein Stück Motorsport-Geschichte.
Jetzt auch für Sie erhältlich!*

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!



www.art-archive.de

auto
motor
-sport

ART ARCHIVE
MOTORSPORT



Titelparty nach Crash vertagt

Auf dem Weg zum vorzeitigen Titelgewinn kam Lando Norris in Spielberg Ralf Aron in die Quere. Die Party wurde verschoben.

Von: Tobias Grüner

F3-EM SPIELBERG 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Callum Iltott	34:59,668 min
2. Joel Eriksson	+1,828 s
3. Maximilian Günther	+5,141 s
4. Lando Norris	+8,940 s
5. Tadasuke Makino	+10,119 s
6. Ferdinand Habsburg	+14,599 s
7. Mick Schumacher	+15,598 s
8. David Beckmann	+19,574 s
9. Guanyu Zhou	+21,330 s
10. Pedro Piquet	+22,568 s

F3-EM SPIELBERG 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Joel Eriksson	35:02,436 min
2. Lando Norris	+0,896 s
3. Nikita Masepin	+7,303 s
4. Callum Iltott	+7,842 s
5. Jehan Daruvala	+11,634 s
6. Ralf Aron	+13,412 s
7. Jake Hughes	+23,818 s
8. Maximilian Günther	+24,461 s
9. Joey Mawson	+25,141 s
10. Ferdinand Habsburg	+25,504 s

F3-EM SPIELBERG 3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Joel Eriksson	35:04,815 min
2. Nikita Masepin	+5,737 s
3. Tadasuke Makino	+8,978 s
4. Ferdinand Habsburg	+9,206 s
5. Maximilian Günther	+9,652 s
6. Jehan Daruvala	+10,644 s
7. Joey Mawson	+11,286 s
8. Mick Schumacher	+11,482 s
9. David Beckmann	+19,592 s
10. Marino Sato	+20,273 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Lando Norris	411
2. Maximilian Günther	339
3. Joel Eriksson	333
4. Callum Iltott	297
5. Jake Hughes	163
6. Jehan Daruvala	177
7. Ferdinand Habsburg	171
8. Guanyu Zhou	119
9. Ralf Aron	118
10. Harrison Newey	106

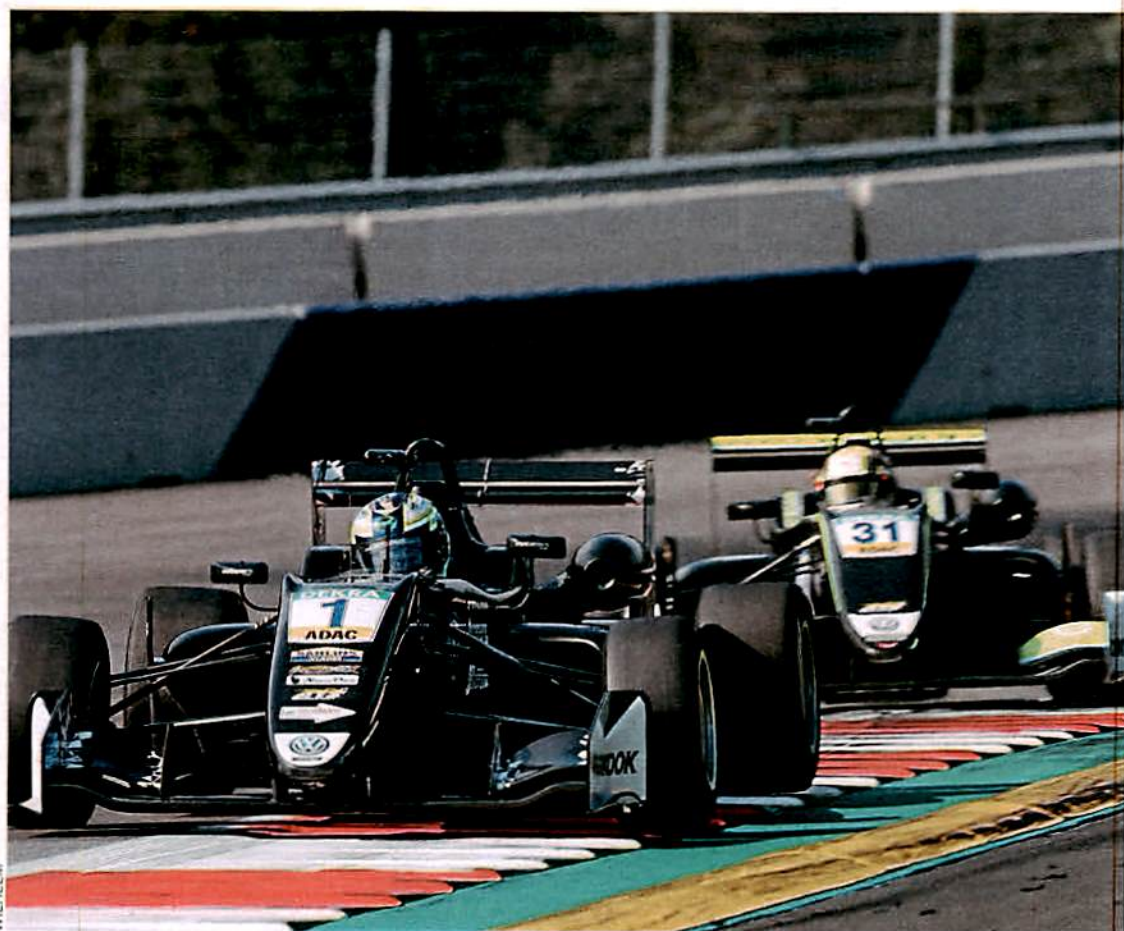
Die Carlin-Mannschaft hatte sich an der Boxenmauer schon zum Feiern bereit gemacht. Lando Norris musste im dritten Rennen auf dem Alpenkurs von Spielberg einfach nur noch über die Ziellinie rollen, um den Titel klarzumachen. Maximilian Günther, der letzte verbliebene Konkurrent mit theoretischen Chancen, war bereits deutlich geschlagen. Er hätte acht Punkte auf Norris aufholen müssen, um sich noch im Meisterschaftsrennen zu halten. Doch danach sah es drei Runden vor dem Ende nicht aus. Stattdessen kämpfte Norris gegen Joel Eriksson um den Sieg, der das i-Tüpfelchen auf der Meisterparty werden sollte. Aber dann kam alles ganz anders. Mit einem eigenen Fehler leitete Norris das Drama ein. Bei seiner Attacke auf den führenden Motopark-Piloten beschädigte sich der McLaren-Junior den Frontflügel. Plötzlich musste er sich auf den letzten Metern im Kampf um Platz zwei gegen Ralf Aron verteidigen. Auf der Schönberg-Ge-

raden setzte der Este zum Manöver an. Norris verteidigte die Linie, doch Aron konnte den Angriff nicht mehr abblasen. Er rauschte Norris ins Heck und bugsierte sich selbst und seinen Konkurrenten ins Kies. Aron entschuldigte sich sofort, was Norris mit einem Handschlag akzeptierte. Der Brite machte sich selbst Vorwürfe: „Ich hätte ihn einfach vorbeilassen sollen. Das tut mir echt leid für das Team.“

Norris fehlen drei Punkte

Norris muss nun in den drei verbleibenden Rennen in Hockenheim Mitte Oktober drei Punkte sammeln, um offiziell alles klarzumachen. Günther verpasste in Spielberg vor allem durch sein schwaches Qualifying am Samstag die Chance, Norris noch einmal unter Druck zu setzen. Der Prema-Pilot sammelte nur 31 Zähler in drei Rennen. Der Deutsche muss jetzt aufpassen, dass ihm Joel Eriksson auf der Zielgeraden der Saison nicht noch die Vizemeisterschaft klaut. Mit einem zweiten Platz im Auftakt-

rennen hinter Callum Iltott sowie zwei Siegen in den Läufen zwei und drei robbte sich der Schwede auf sechs Punkte an Günther heran. Auch für die anderen deutschen Piloten lohnte sich der Ausflug in die Steiermark nicht. David Beckmann begann mit einem siebten Platz im ersten Qualifying ordentlich. Doch im Zweikampf auf der Strecke zeigt sich immer wieder die Unerfahrenheit des 17-jährigen aus Iserlohn. Insgesamt sammelte er nur sechs Zähler. Bei Mick Schumacher liegen die Schwächen eher im Qualifying als im Rennen. Der 18-jährige macht sich das Leben mit schlechten Startpositionen regelmäßig selbst schwer. Drei Mal fuhr Schumi Jr. in Spielberg außerhalb der Top Ten los, kam am Ende aber immerhin jedes Mal in die Punkte. 11 Zähler sind aber nicht genug für die eigenen hohen Ansprüche. Etwas besser lief es für Lokalmatador Ferdinand Habsburg. Der Österreicher sammelte ordentliche 22 Punkte. Für einen Platz auf dem Podium reichte es aber nicht ganz. ■



Joel Eriksson war der überragende Pilot in Spielberg. Lando Norris musste seine Titelparty kurzfristig absagen

Formel 1

Sauber lässt Leclerc im Training üben

Charles Leclerc bekommt bei Sauber noch diese Saison einige Testeinsätze im Freien Training, in denen er sein Talent unter Beweis stellen kann.

Charles Leclerc hat den ersten Schritt ins Sauber-Cockpit für die kommende Saison geschafft. Der Monegasche wird noch in diesem Jahr erste Übungsrunden im Schweizer Formel-1-Renner drehen. Los geht das Testprogramm im Freien Training in Malaysia. Dort muss Stammpilot Marcus Ericsson auf die Ersatzbank. Beim Rennen sieben Tage später in Japan ist der Neuzugang dann nicht dabei. Die Formel-2-Serie, in der Leclerc die Meisterschaft klar anführt, trägt parallel im spanischen Jerez ihre Rennen aus. Beim Amerika-Triple in Austin, Mexico-City und São Paulo



SAUBER

Sauber will sehen, was Leclerc kann

darf das 19-jährige Supertalent dann wieder ran. Sollte Leclerc bei seinen Einsätzen eine gute Figur abgeben, dürfte ihm dank der Ferrari-Verbindungen ein Sauber-Cockpit für die nächste Saison sicher sein. Wer dann sein Teamkollege ist, steht noch nicht fest. Teamchef Frédéric Vasseur betonte, dass selbst Marcus Ericssons Platz trotz der Schwedischen Investoren nicht sicher sei. Pascal Wehrlein hat somit immer noch eine Chance. ■ TG

Formel E

Schweiz feiert Rennsport-Comeback

Nach 64 Jahren soll in der Schweiz wieder ein Rundstreckenrennen stattfinden. Die Formel E rast am 10. Juni 2018 durch Zürich.

Erst 2015 wurde das Verbot von Rundstreckenrennen in der Schweiz aufgehoben. Es war seit dem schweren Unfall in Le Mans 1954 in Kraft. Nun steht der Termin für das Comeback: Am 10. Juni 2018 wird ein Lauf der Formel E in Zü-

rich ausgetragen. Die letzten fehlenden Genehmigungen sollen im Oktober erteilt werden. Eine Bedingung war die Verlegung des Rennens auf den Sonntag, um die Beeinträchtigungen von Verkehr und Geschäften so gering wie möglich zu halten. Neben Zürich stehen auch São Paulo, Rom und Santiago de Chile erstmals auf dem Plan. Berlin ist ebenfalls mit von der Partie. 14 Rennen stehen im Kalender, wobei in New York Hongkong und Montreal zwei Läufe gefahren werden. ■ TG



FORMEL E

14 Rennen auf elf verschiedenen Strecken stehen im Formel-E-Kalender 2017/18

TIRENDO TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,
MITMACHEN UND
GEWINNEN**



GOODYEAR

Ihr 5%-Code
bis zum 05. Oktober 2017

MSAFK5

#tirendotyrechallenge



www.tirendo.de



Max Verstappen durchlebt eine Pannensaison mit sieben Ausfällen und nur einem Podium. Im Interview spricht Red Bulls Wunderknabe über sein Jahr, das Duell mit Daniel Ricciardo und mögliche Selbstzweifel.

Von: **Andreas Haupt**

Zwei Drittel der Saison sind vorbei. Wie ist die Stimmung im Team?

Gemischt. Die eine Seite der Garage ist natürlich glücklicher als die andere. Mit all den Schwierigkeiten, die es an meinem Auto gab. Aber allgemein wird die Stimmung im Team immer besser. Insbesondere wenn man es mit dem Saisonstart in Melbourne vergleicht. Das Auto wird schneller, wir immer konkurrenzfähiger.

Sie sind mit der Entwicklung des Autos also zufrieden.

Alles geht in die richtige Richtung. Aber wir müssen nicht nur beim Auto weiter zulegen. Das ganze Paket muss besser werden. Vieles davon liegt nicht in unseren Händen. Das Auto unterliegt unserer Kontrolle. Und da wollen wir das Beste draus machen.

In welchen Bereichen muss das Auto besser werden?

Es sind Kleinigkeiten. In den Kurven sind wir knapp dran. Oftmals



Max Verstappen

Geburtstag: 30. September 1997

Geburtsort: Hasselt (B)
Herkunftsland: Belgien (fährt mit niederländischer Rennlizenz)

KARRIERE

2005–2013: Kartsport
2014: Florida Winter Series
2014: FIA Formula 3 European Championship (3.)
2015: Toro Rosso (12.)
2016: Toro Rosso/Red Bull (5.)

HOBBYS

Fußball, Eishockey, Simulator fahren

SUTTON-IMAGES

„Ich wünsche mir für mich zehn dominante Jahre“

fahren wir aber auch mit weniger Anpressdruck, um unser Power-Defizit auf den Geraden auszugleichen. Deshalb ist es schwer zu sagen, wo genau wir uns weiter verbessern müssen. Wenn ich nur nach meinem Gefühl gehe, brauchen wir ein bisschen mehr Anpressdruck und ein bisschen mehr mechanischen Grip.

Vor der Saison rechneten alle mit Red Bull. Alle haben einen genialen Newey-Trick erwartet. Wie schwer war es, erstmal nicht vorne mitzumischen und keine WM-Aussichten zu haben?

Ich denke, wir haben die Konkurrenz etwas unterschätzt. Dann hatten wir noch Korrelationsprobleme mit dem Windkanal. Jetzt müssen wir so gut es geht aufholen, um im nächsten Jahr dran zu sein.

Ihr Teamkollege sammelt die Podestplätze, Sie die Ausfälle. Wie gehen Sie damit um?

Was soll ich machen? Ich würde es mir anders wünschen, aber so kann es im Leben laufen. Ich versuche einfach, positiv zu bleiben. Ich muss die positiven Seiten der Saison sehen. Das war bisher immer das Qualifying. Der Speed ist da. Auch im Rennen war ich immer in guten Positionen, bevor ich ausfiel. Ich kann nicht todtraurig sein. Auf der anderen Seite spiegeln die Ergebnisse nicht das wider, was ich in dieser Saison leiste.

Ändern Sie durch die vielen Pannen Ihren Ansatz?

Nicht wirklich. Mein Ansatz ist richtig. Ich habe einfach nur eine Pechsträhne. Warum sollte ich also was ändern? Ich bin schnell.

Kommen Ihnen nicht Selbstzweifel? Nach dem Motto: Wenn die Technikgebrechen immer mich treffen, vielleicht liegt es ja an mir.

Wir können anhand der Telemetriedaten sehen, dass ich nichts falsch mache oder anders als Daniel. Es ist einfach komisch, dass die Probleme am Rennsonntag immer nur an meinem Auto auftauchen.

Wie groß ist der Frust?

Im Moment bin ich ziemlich relaxt. Ich sehe den Rest der Saison einfach als eine Mini-WM, in der ich gut abschneiden will.

Sie haben das Qualifying angesprochen. Dort steht es 10:4 für Sie gegen Ricciardo. Daniel war immer bekannt als ein schneller Pilot im Qualifying. Er ist sehr schnell auf eine Runde. Ich bin dieses Jahr im Schnitt aber drei bis vier Zehntelsekunden schneller als er. Das ist ein Haufen Zeit.

»ICH BIN IM MOMENT ZIEMLICH RELAXT. ICH SEHE DIE LETZTEN RENNEN ALS EINE MINI-WM.«

Max Verstappen

Sie fahren seit Mai 2016 an Ricciardos Seite. Was konnten Sie von ihm lernen?

Es geht einfach um Erfahrungswerte. Man muss aus bestimmten Situationen, Ereignissen und Fehlern lernen, die man selbst durchlebt und gemacht hat. Mit 27 oder 28 Jahren werde ich sicher ein viel besserer Fahrer sein als ich es momentan bin. Weil ich dann gewisse Sachen anders und besser beurteilen kann.

Wer überholt besser? Sie oder Ricciardo?

Das müssen die Experten beurteilen.

Was befriedigt Sie mehr? Zu überholen oder einen Gegner in einem schnelleren Auto hinter sich zu halten?

Ich bevorzuge es, zu überholen. Das ist einfach ein geileres Gefühl.

Würde Max Verstappen in einem Mercedes oder einem Ferrari 2017 um die WM fahren?

Davon bin ich zu 100 Prozent überzeugt.



Bild mit Symbolcharakter: Verstappen beendete sieben von 14 Rennen nicht

Glauben Sie, dass Red Bull Ihnen 2018 ein Auto hinstellt, mit dem Sie um den Titel fahren können?

Ich hoffe es. Es lässt sich allerdings schwer vorhersagen in der Formel 1. Ich kann nur so viel versprechen: Wir werden unser Bestes geben, um das bestmögliche Auto hinzustellen. Ich glaube an mein Team. Unsere Technikmannschaft ist dazu in der Lage. Aber wir brauchen das ganze Paket, um unsere hohen Ziele zu erreichen.

Glauben Sie an Renault als Red Bulls Motorenpartner?

Sie arbeiten sehr hart daran, die technischen Gebrechen auszumergen und mehr Leistung aus dem Paket zu holen. Ich bin aber nicht in die Entwicklung involviert. Ich bin immer mal wieder in Viry-Châtillon in der Motorenfabrik. Zuletzt vor ein, zwei Monaten. Aber das ist eben ein Tag. Ich kann nicht konstant dort sein, um auf die Entwicklung zu schauen.

Es sieht so aus, als würde Red Bull ab 2019 mit Honda-Motoren fahren. Wie stehen Sie dazu?

Ich bin nicht an den Gesprächen beteiligt. Deshalb kann ich nichts dazu sagen. Einen Mercedes- oder Ferrari-Motor bekommen wir sowieso nicht.

Auf Sie prasselt immer wieder Kritik ein. Wie gehen Sie damit um? Interessiert Sie überhaupt, was Außenste-

hende über Sie sagen?

Ich bin ehrlich und geradeaus. Ich lüge nicht. Das Einzige, was ich will, ist ein Siegerauto. Das ist kein abwegiger Wunsch. Ich bin sehr selbstbewusst. Wenn ich es nicht wäre, würde ich immer noch Kart fahren.

Wie gehen Sie mit Druck um?

Ich bin als Kind viel mit meinem Vater gereist. Er hat mir viele Ratschläge gegeben. Ich muss einfach schnell fahren und neben der Strecke so hart wie möglich arbeiten. Ich habe nie wirklich Druck gefühlt. Alles hat bisher gut geklappt in meiner Karriere. Wenn du mal in einer Situation bist, in der dir dein Teamkollege im Qualifying und im Rennen um die Ohren fährt, dann baut sich Druck auf. In einer solchen Situation war ich nie in meinem Leben.

Wie lange werden wir Sie in der Formel 1 sehen? Wollen Sie die Rekorde knacken?

Ich bin nicht an Pole-Rekorden oder den meisten Siegen interessiert. Ich will einfach nur gewinnen. Dann schauen wir, was am Ende meiner Karriere steht. Aktuell interessiert mich nur, dass ich gewinne. Man muss auch Glück haben, um sieben Titel wie Michael Schumacher gewinnen zu können. Du musst zur richtigen Zeit im richtigen Team sein.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft der Formel 1?

Zehn dominante Jahre für mich. Der Rest ist nicht so wichtig. ■



Grand Prix von Deutschland 1957

Fangios größter Sieg

Es war unbestritten Juan Manuel Fangios größtes Rennen. Und sein letzter Sieg. Der Maestro gewann am Nürburgring trotz eines verpatzten Boxenstopps. Danach begann eine der berühmtesten Aufholjagden des Motorsports.

Von: **Michael Schmidt**

Juan Manuel Fangio hat bei 51 Starts 24 Grands Prix gewonnen, also fast die Hälfte. Der Argentinier fuhr viele große Rennen in seiner Karriere, doch eines sticht immer heraus: Es

war der Grand Prix, der ihm seinen letzten Sieg und den fünften WM-Titel brachte. Wir reden von einem Rennen, das jeder Motorsport-Fan kennt, auch wenn er damals noch gar nicht auf der Welt war: Die epische PS-Schlacht am Nürburgring mit ihrer einmaligen Geschichte. Der perfekte Schlussakkord einer perfekten Karriere. Nach diesem GP von Deutschland 1957 bestritt Fangio nur noch vier weitere Rennen, dann zog er nach dem GP Frankreich 1958 den Stecker.

Dieser Grand Prix verdiente sich einen Eintrag in die Top 10 jeder Rangliste der Formel-1-Geschichte, weil er eine Aufholjagd bot, wie sie einmal alle Jubeljahre vorkommt.

In der sich der Beste seiner Zunft zu einer Leistung aufschwang, die alles andere in den Schatten stellte. Mit seiner schnellsten Rennrunde von 9.17,4 Minuten lag Fangio unfassbare 8,2 Sekunden unter seiner eigenen Trainingsbestzeit und 23 Sekunden unter dem alten Rekord.

Nach dem Training war noch alles wie immer gewesen. Fangio belegte auf seinem Maserati 250F mit 9.25,6 Minuten die Pole-Position vor Mike Hawthorn, Jean Behra und Peter Collins. Die Ferrari-Lancia machten auf der Nordschleife einen stark verbesserten Eindruck. Aintree-Sieger Vanwall hatte die zweite Startreihe fest im Griff, wobei Tony Brooks die Eifelpiste erstaun-

licherweise schneller als Nürburgring-Spezialist Stirling Moss umrundete. Trotzdem waren die Autos von Colin Vandervell chancenlos. Sie nervten ihre Piloten auf der buckligen und kurvigen Bahn mit einem nervösen Fahrverhalten. B.R.M. hatte mangels geeigneter Fahrer auf einen Start am Nürburgring ganz verzichtet.

Die Reifensituation bestimmte die Taktik. Ferraris Englebert-Sohlen waren so hart, dass sie die gesamte Renndistanz durchhielten. Pirelli lieferte für Maserati weichere Gummis. Die mussten allerdings bei Halbzeit getauscht werden. Deshalb wurde der 250F von Fangio auch nur zur Hälfte betankt, um ihm die Gelegenheit zur Flucht zu geben.



Start zu einem Klassiker: Noch ist Fangio Dritter hinter Hawthorne und Collins. Auf Platz 4 fährt Behra im Maserati

RENNERGEBNIS

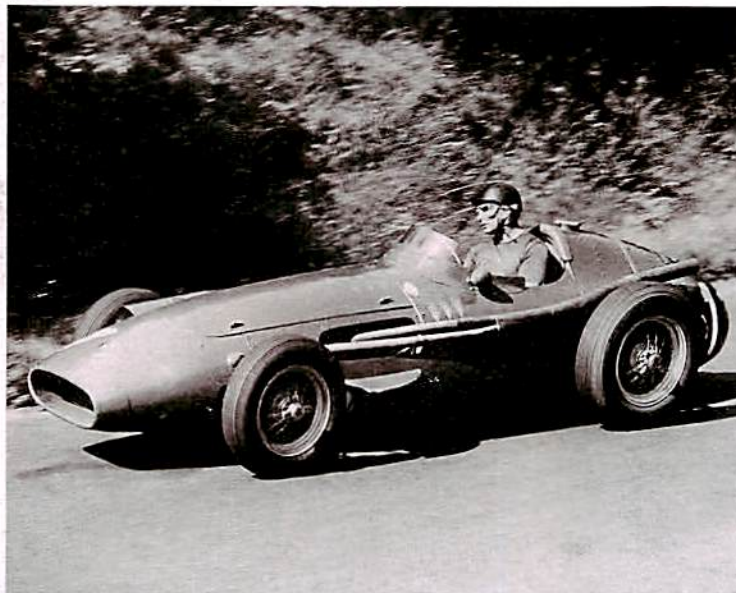
Fahrer	Team	Runden	Zeit
1. Juan Manuel Fangio	Maserati	22 Runden	3:30.38,3 h = 142,943 km/h
2. Mike Hawthorn	Ferrari	22 Runden	3:30.41,9 h + 3,6 s
3. Peter Collins	Ferrari	22 Runden	3:31.13,9 h + 35,6 s
4. Luigi Musso	Ferrari	22 Runden	3:34.15,9 h + 3.37,6 min
5. Stirling Moss	Vanwall	22 Runden	3:35.15,8 h + 4.37,5 min

Pole-Position: Juan Manuel Fangio, Maserati, 9.25,6 min = 145,203 km/h

Schnellste Runde: Juan Manuel Fangio, Maserati, 9.17,4 min = 147,300 km/h



Herrmann vor Barth im F2-Porsche



Der Maestro und sein Maserati 250F: Rekordrunden im Akkord

DAS RESULTAT

GP Deutschland 1957, 4. August 1957, Nürburgring

Wetter:	23 Grad, sonnig
Distanz:	22 Runden à 22,813 km = 501,820 Kilometer
Nennungen:	24
Gestartet:	24
Gewertet:	14
Führungswechsel:	4



Collins, Fangio, Hawthorn

ZAHL DES RENNENS

73

Sekunden stand Fangio beim Reifenwechsel an der Box. Eine Radmutter war unter das Auto gekullert und musste von dort erst wieder geborgen werden.

Die Marschroute des Maestro sah folgendermaßen aus: Fangio sollte 30 Sekunden Vorsprung herausfahren. Im Training hatten es die Maserati-Mechaniker geschafft, in eben diesen 30 Sekunden zu tanken und vier Reifen zu wechseln.

Das Rennen lief zunächst nach Plan und schien eine klare Angelegenheit für Fangio zu werden. Nach 12 von 22 Runden musste der Maserati-Pilot zum Tanken und Reifenwechsel an die Boxen. Doch in der Hitze des Gefechts dauerte der Tausch der vier Pirelli-Sohlen viel zu lange. Rechts hinten fiel dem Mechaniker die Radmutter aus der Hand. Eine 28-Sekunden-Führung verwandelte sich in einen 45-Sekunden-Rückstand auf die zwei Ferrari von Hawthorn und Collins.

Die große Fangio-Show begann dann mit Verzögerung. Der

angehende Weltmeister musste die Reifen erst warm fahren. Das dauerte zwei Runden. Die Ferrari-Piloten an der Spitze konnten ihren Vorsprung sogar noch etwas ausbauen, und die Boxensignale wiegten sie in trügerischer Sicherheit. Ferrari zeigte ihnen sogar irrtümlich das Signal „SLOW“. Doch dann ging bei Fangio die Post ab. Mit einer Serie von Rekordrunden holte Fangio die Ferrari Schritt für Schritt wieder ein. Sein Rückstand schrumpfte von 45 Sekunden auf 33, 24, auf 13 und schließlich auf Sichtweite. In der 20. Runde fuhr der Mann aus Balcarce wie von einem anderen Stern. Augenzeugen berichteten, dass er in der Fuchsröhre und an der Antoniusbuche ohne zu lupfen quer durch die Kurven kam und in der Tiergarten-Senke mit dem rechten Hinterrad das Gras berührte.

In der vorletzten Runde ließ Juan Manuel Fangio dann auch noch seine zwei Gegner stehen: In der Hatzenbach-Einfahrt Collins, auf dem Abstieg zur Breidscheid-Brücke Hawthorn. Hawthorn konterte in der letzten Runde noch einmal mit seiner persönlich schnellsten Runde, doch an seinem Bezwinger kam er nicht mehr vorbei. Fangios vierter Saisonsieg sicherte ihm vorzeitig seinen fünften WM-Titel. Nach dem Rennen gestand der große Argentinier: „Ich möchte nie wieder so fahren müssen wie heute. Für den Sieg bin ich Risiken eingegangen wie nie zuvor in meiner Karriere.“ Hawthorn und Collins waren keineswegs sauer. Sie erkannten die historische Dimension des Augenblicks und empfanden Stolz, mit dem Größten ihrer Zeit aufs Podest steigen zu dürfen. ■



Gounons Meisterstück

Meister- und Junior-Titel für Jules Gounon (re.), Vizetitel für Daniel Keilwitz (li.) und Team-Titel für Callaway

Der Meister des ADAC GT Masters 2017 heißt Jules Gounon. Der Corvette-Pilot machte mit seinem Sieg im Samstagsrennen in Hockenheim bereits den Sack zu. Das Sonntagsrennen bot pures Drama mit einem überraschenden Lamborghini-Sieg.

Von: **Bianca Leppert**

Vor genau einem Jahr hörte Jules Gounon von der ADAC-GT-Masters-Meisterfeier in Hockenheim nur aus Erzählungen. Statt am Bierkrug hing der Franzose an Infusionen. Nach dem schweren Unfall im Finalrennen verbrachte Gounon die Nacht im Krankenhaus. Und schwor gemeinsam mit seinem Team Callaway Competition, sich die Meisterschaft nicht noch einmal durch die Lappen gehen zu lassen – und sie sollten ihr Versprechen einhalten!

Mit 15 Punkten Vorsprung auf den härtesten Verfolger Philipp Eng reiste der 22-jährige Gounon nach Hockenheim. Der Fokus: bereits am Samstag den Sieg einzufahren, um BMW-Schnitzer-Pilot Eng rechnerisch keine Chance mehr zu lassen. Bei einem Sieg hätte Eng ein zweiter Platz nicht mehr gereicht.

BMW verwacht Quali

Im Qualifying legte Gounon mit der Pole-Position den Grundstein. Schnitzer schickte Engs Teamkollegen Nicky Catsburg ins Zeittraining, kam aber aufgrund des ungünstigen Timings einer roten Flagge und des Streichens einer schnellen Runde wegen Überschreitung der Track Limits nicht über Platz 14 hinaus. Callaway-Teamchef Giovanni Ciccone hatte ohnehin damit gerechnet, dass Schnitzer Eng für das Samstagsquali nominieren würde. Normalerweise fährt der schwächer eingestufte Fahrer am Samstag, bei gleich eingestuft Piloten wie den Goldfahrern Eng und Catsburg hat

»NACH MEINEM UNFALL IM VERGANGENEN JAHR WAR DER TITELGEWINN JETZT DIE REVANCHE MIT HOCKENHEIM.«

Corvette-Pilot Jules Gounon

man freie Wahl. „Wir haben darüber nachgedacht, uns aber letztlich dagegen entschieden“, sagte Schnitzer-Teamchef Charly Lamm. Auch bei Callaway gab es Taktik-Poker: „Wir haben uns einen neuen Reifensatz für Sonntag aufgespart, falls wir am Samstag ausgefallen wären“, so Ciccone. Schnitzer konnte nicht auf diesen Luxus bauen und war in beiden Rennen auf die Quali-Reifen angewiesen.

So oder so lagen am Samstag Welten zwischen den Titel-Kontrahenten. Catsburg machte am

Start vier Positionen gut, doch das Rennen wurde noch in der ersten Runde aufgrund eines Unfalls abgebrochen. Beim nächsten Start verbesserte er sich nur auf 13, während Gounon führte und Catsburg sich die Zähne an Jeffrey Schmidt im Land-Audi ausbiss.

Nach dem Fahrerwechsel ging es zwar noch bis auf Rang acht für Eng, doch es setzte eine nachträgliche Durchfahrtsstrafe für ein Manöver gegen Christopher Haase, was letztlich Platz 17 bedeutete. Gounons Partner Daniel Keilwitz verteidigte sich gegen den heranfliegenden Land-Audi von Chris Mies und holte den Sieg. Dritter wurde das Zakspeed-Duo Luca Stolz/Luca Ludwig, die in Hockenheim nur starten konnten, weil man nach der Disqualifikation am Sachsenring die Berufung zurückgezogen hatte.

Bei Callaway jubelte man über den Triumph und den Titelgewinn. „Nach meinem Unfall 2016 war das die Revanche mit Hockenheim“, sagte Gounon. „Ich bin Ernst Wöhr und Giovanni



Schnitzer-BMW: Am Samstag den Titel verpasst, am Sonntag auf Pole

Ciccione dankbar, dass sie mir vor zwei Jahren eine Chance gegeben haben, als ich nirgends war.“

Schnitzer-BMW zog im Debütjahr den Kürzeren, betrachtete die Situation aber sehr realistisch. „Es ging darum zu zeigen, wie konkurrenzfähig der BMW M6 GT3 ist. Das ist uns gelungen“, meinte Lamm. „Zumal der Rückstand von 15 Punkten in einem anderen Licht erscheint, wenn man bedenkt, wie man hätte aufholen können, ohne zu viel Erfolgsgewicht zuzuladen.“

Crash-Festival im Finale

Für Eng ging es am Sonntag immerhin noch um den Vizetitel. Der Österreicher sollte sich am Ende jedoch nur noch auf Rang vier der Tabelle wiederfinden. Dabei begann sein Tag mit der Pole-Position im wegen Nebel

verspäteten Qualifying vielversprechend. Auch im Rennen gab Eng bis zum Pflichtstopp das Tempo vor dem Grasser-Lambo von Christian Engelhart und dem Herberth-Porsche von Sven Müller vor. Nach dem Fahrerwechsel eine Runde nach dem Lambo, durch dessen Timing man etwas Zeit verlor, kam Catsburg wenige Meter vor Lambo-Pilot Rolf Ineichen auf die Strecke. Der wagte einen Angriff auf den BMW-Pilot, verlor daraufhin aber den Anschluss. „Wir sind mit neuen Reifen los, ich habe aber zu stark gepusht“, sagte Ineichen. „Danach musste ich sie verwalten.“

Es dauerte nicht lange, da kassierte Robert Renauer im Porsche den Lambo ein. Als Nächstes legte er sich den führenden BMW M6 GT3 zurecht. Acht Minuten vor Schluss trennten die beiden



Im Kampf um den Sieg mit BMW landete der Herberth-Porsche im Aus

»ICH WOLLTE NICHT, DASS WIR UNS BERÜHREN. ICH WUSSTE, DASS PLATZ ZWEI FÜR PHILIPP AUF DEM SPIEL STEHT.«

Nicky Catsburg, Schnitzer-BMW

nur 0,3 Sekunden. Dahinter bildeten der Lambo und die Corvette ein weiteres Zweierpack.

Es folgten spektakuläre Szenen, in denen sich Catsburg und Renauer Saures gaben. In der letzten Runde zog Renauer in Kurve eins innen vorbei, Catsburg musste neben die Strecke.

Das eigentliche Desaster folgte dann beim Herausbeschleunigen aus der Parabolica.

Weiter voll im Zweikampf verstrickt, fuhren die beiden Streithähne nebeneinander. Renauer musste außen neben die Strecke und Catsburg war auf der Innenlinie ebenfalls am Streckenrand, als sich die beiden Autos vorne berührten. Der Porsche kreiselte mit Wucht in die Reifenstapel, der BMW fuhr als Erster über die Ziellinie – vor Ineichen und Gounon, der sich im Duell mit dem Lambo eingangs Motodrom ebenfalls beinahe verabschiedete.

Lambo erbt den Sieg

Die Rennleitung bildete sich äußerst schnell eine Meinung zu der Rangelei: ein Durchfahrtsstrafen-Déjà-vu und Platz 13 für BMW, Lamborghini siegte. „Wir hatten das schnellere Auto“, sagte Porsche-Pilot Renauer. „Ich war schon auf der orangefarbenen Begrenzung, Nicky hatte innen mehr Platz. Er hätte nur vom Gas gehen müssen.“ Catsburg pochte ebenfalls auf das Nachgeben des Gegners. „Er hätte nur die Lenkung aufmachen müssen“, meinte der Niederländer. „Ich wollte nicht, dass wir uns berühren. Ich wusste ja, dass Platz zwei in der Meisterschaft für Philipp auf dem Spiel steht.“

Kurioserweise wurde Keilwitz Vizemeister – obwohl er sechs Läufe aufgrund einer Beinverletzung verpasste. ■

ADAC GT MASTERS HOCKENHEIM, 1. LAUF

Pole-Position

#77 Jules Gounon (Callaway Competition, Corvette C7 GT3) 1.37,956 min

Schnellste Runde

#77 Jules Gounon (Callaway Competition, Corvette C7 GT3) 1.40,139 min

1.	#77	Gounon/Keilwitz	Callaway Competition	Corvette C7 GT3	35 Runden
2.	#1	De Phillippi/Mies	Montaplast by Land-Motorsport	Audi R8 LMS	+ 0,834 sek
3.	#21	Stolz/Ludwig	Team Zakspeed	Mercedes AMG GT3	+ 10,419 sek
4.	#17	Jaminet/Ammermüller	KÜS Team 75 Bernhard	Porsche 911 GT3 R	+ 13,219 sek
5.	#63	Ineichen/Engelhart	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 13,725 sek
6.	#24	Salaquarda/Winkelhock	BWT Mücke Motorsport	Audi R8 LMS	+ 14,159 sek
7.	#3	Pommer/van der Linde	Aust Motorsport	Audi R8 LMS	+ 17,649 sek
8.	#2	Schmidt/Haase	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 22,462 sek
9.	#20	Sylvest/Rogivue	Team Zakspeed	Mercedes AMG GT3	+ 26,856 sek
10.	#13	Barth/Hackländer	RWT Racing	Corvette C7 GT3	+ 28,545 sek

ADAC GT MASTERS HOCKENHEIM, 2. LAUF

Pole-Position

#42 Philipp Eng (BMW Team Schnitzer, BMW M6 GT3) 1.37,511 min

Schnellste Runde

#63 Christian Engelhart (GRT Grasser Racing Team, Lamborghini Huracán GT3) 1.39,428 min

1.	#63	Ineichen/Engelhart	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3	37 Runden
2.	#77	Gounon/Keilwitz	Callaway Competition	Corvette C7 GT3	+ 1,864 sek
3.	#2	Schmidt/Haase	Montaplast by Land-Motorsport	Audi R8 LMS	+ 2,380 sek
4.	#99	Renauer/Müller	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 7,654 sek
5.	#25	Ortmann/Stippler	BWT Mücke Motorsport	Audi R8 LMS	+ 10,161 sek
6.	#19	Perez Compañ/Bortolotti	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 11,098 sek
7.	#17	Jaminet/Ammermüller	KÜS Team 75 Bernhard	Porsche 911 GT3 R	+ 13,919 sek
8.	#1	De Phillippi/Mies	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 18,387 sek
9.	#21	Stolz/Ludwig	Team Zakspeed	Mercedes AMG GT3	+ 18,621 sek
10.	#4	Marschall/Niederhauser	Aust Motorsport	Audi R8 LMS	+ 19,711 sek

PUNKTESTAND FAHRER NACH 14 VON 14 LÄUFEN

1.	Gounon	174
2.	Keilwitz	123
3.	De Phillippi/Mies	120
4.	Eng	116
5.	van der Linde	107
6.	Asch	104
7.	Engelhart/Ineichen	95
8.	Ammermüller/Jaminet	91
9.	Haase/Schmidt	91
10.	Pommer	87

Vierter Sieg für Manthey



Manthey Racing war mit Michael Christensen und Kevin Estré nicht zu schlagen

Michael Christensen und Kevin Estré bescherten Manthey und Porsche den vierten Sieg der VLN-Saison vor Haribo-Mercedes und Walkenhorst-BMW. Rennabbruch 27 Minuten vor Schluss.

Von: Bianca Leppert

Der „Grello“ hat einen Lauf in der VLN. Nach dem Sieg beim 6h-Rennen konnte man sich beim siebten Lauf wieder an der Spitze positionieren. Die Porsche-Werksfahrer Michael Christensen und Kevin Estré wurden nach 21 Runden als Erste gewertet. Tatsächlich befand man sich bereits in der 23. Runde.

Das Rennen wurde allerdings 27 Minuten vor Schluss mit roter Flagge abgewunken. Für das Ergebnis wird eine Runde zurückgerechnet, die angefangene Runde zählt nicht. Grund war ein Unfall mehrerer Autos zwischen Fuchsröhre und Adenauer Forst, die auf einer Ölspur ausgerutscht waren. Weil sich daneben noch weitere Kollisionen ereigneten, befanden sich alle Sicherheitskräfte im Einsatz. Die Sicherheit wäre so nicht gegeben gewesen.

Der Manthey-Porsche 911 GT3 R dominierte ab der Rennhalbzzeit das Geschehen. In der Box überholte man den bis dahin führenden Haribo-Mercedes. Der Platztausch wurde durch einen kürzeren vorherigen Stint möglich, der auch eine kürzere Mindeststandzeit bedeutete. Was man für einen Strategiekniff

»ES WAR KEIN STRATEGIE-TRICK. ICH HATTE EINEN PLATTFUSS AUSGANGS GALGENKOPF UND MUSSTE FRÜHER AN DIE BOX KOMMEN.«

Kevin Estré

hielt, aber keiner war: „Ich hatte einen Plattfuß ausgangs Galgenkopf“, sagte Estré. „Wir haben nur fünf bis sechs Sekunden verloren, mussten aber früher an die Box als geplant.“ Danach fuhr das Porsche-Duo über eine Minute auf die Konkurrenz heraus.

Lance-David Arnold, Daniel Juncadella und Haribo-Neuling Mario Farnbacher wurden am Ende Zweite. „Wir haben in den Code-60-Phasen etwas Pech gehabt“, sagte Arnold. „Ich bin einmal mit 35 km/h hinter einem Konkurrenten hergefahren. Da hat der Manthey-Porsche hinter mir 16 Sekunden gutgemacht.“ Im Schluss-Stint machte Christian Krognos im Walkenhorst-BMW M6 GT3 Druck auf Juncadella. Für den Norweger, der von Michele di Martino und Matias Henkola unterstützt wurde, kam der Abbruch daher ungelegen.

Der Renault R.S.01 von Heiko Hammel, Dieter Schmidtman und Felipe Fernández Laser wurde als Vierter gewertet. Im Zeittraining hatte man hinter dem Haribo-Mercedes die zweit-schnellste Runde gedreht, allerdings fiel man bereits am Start bis auf Rang 4 zurück. Es folgte der Falken-Porsche auf dem fünften Platz. Porsche-Werksfahrer Romain Dumas und Martin Ragginger verloren den Anschluss an die Spitze, weil ein Sensor Fehlalarm schlug und sie vor dem Start in die Box zwang.

Das Debüt des neuen Nissan GT-R sorgte mit der schnellsten Rennrunde von 8.00,072 Minuten für Aufsehen. Danach wurde der Japan-Renner von Tom Coronel und Michael Krumm durch Schaltprobleme eingebremst. ■

VLN, 7. LAUF, 57. ADAC REINOLDUS-LANGSTRECKENRENNEN

Pole-Position

#8 Lance-David Arnold (Haribo Racing Team Mercedes-AMG, Mercedes AMG GT3, SP9) 7:57.442 min

Schnellste Runde

#23 Coronel/Krumm (Nissan Motorsports, Nissan GT-R Nismo, SP-X) 8:00.072 min

Rang	Startnummer	Fahrer	Team	Modell	Kategorie	Runden
1.	#911	Christensen/Estré	Manthey Racing	Porsche 911 GT3	SP9	21 Runden
2.	#8	Arnold/Farnbacher/Juncadella	Haribo Racing Team Mercedes-AMG	Mercedes AMG GT	SP9	+ 1.24,017 min
3.	#100	Di Martino/Krognos/Henkola	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 1.37,987 min
4.	#55	Schmidtman/Hammel/Laser	mcchip-dkr	Renault R.S.01	SP-X	+ 3.01,947 min
5.	#4	Ragginger/Dumas	Falken Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 4.20,513min
6.	#35	Walkenhorst/Tresson	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 4.28,435 min
7.	#44	Schmickler/Riemer/Heyer	Landgraf Motorsport	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 5.03,926 min
8.	#20	Hürtgen/Nymark/Buchardt	Schubert Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 5.36,258 min
9.	#62	Kralling/Gindorf/Brück	Gigaspeed Team GetSpeed Performance	Porsche 911 GT3 America	SP7	+ 6.29,463 min
10.	#1	Jans/Scheerbarth/Mies	Gigaspeed Team GetSpeed Performance	Porsche 911 GT3 Cup	CUP2	+ 7.14,018 min



Der neue BMW M8 für die GTE-Klasse debütiert im Januar 2018 in Daytona

GTE-Sport: Angeblich verzögern Technikprobleme die M8-GTE-Entwicklung

Motorprobleme beim M8?

Dass BMW Motorsport mit dem neuen M8 GTE in Verzug ist, ist allgemein bekannt. Doch angeblich behindern jetzt zusätzlich massive Vibrationen des neu entwickelten V8-Biturbomotors den eng getakteten Testzeitplan.

Von: **Marcus Schurig**

Die Kombination der Wortpaarungen „M8 GTE“ und „spät dran“ tauchte bereits im April 2017 zum ersten Mal auf: Da wurde bekannt, dass sich der Rollout des neuen BMW M8 GTE, der sein Debüt beim 24h-Rennen der IMSA-Serie in Daytona Ende Januar 2018 feiern soll, um satte fünf Monate verschieben würde, nämlich von Februar auf Juli (siehe auch MSA 16/2017, Seite 19).

Der Grund für den Schlamassel damals: Nachdem FIA und ACO zunächst grünes Licht für das extreme Aero-Konzept des M8 GTE gegeben hatten – das Auto sollte im Mittelbereich um zehn Zentimeter gehoppt werden, um Höhe und Stirnfläche zu reduzieren –, hatten zwei GTE-Gegner gegen das Ansinnen revolviert. Das erzwang einen Neustart bei der Aero-Entwicklung, was den Zeitverzug in der ersten

Jahreshälfte erklärte.

Jetzt munkt die GT-Szene abermals über Verspätungen bei der Entwicklung des BMW M8 GTE. Im Kern soll dafür der Motor verantwortlich sein, der mit seinen extremen Vibrationen angeblich die Testarbeit behindert. Im Gegensatz zum Vorgänger M6 GT LM wird im neuen M8 ein reinrassiger Rennmotor verwendet, dessen Hubraum von 4,4 auf 4 Liter reduziert wurde.

Doch neben dem kleineren Hubraum kommt im Rennmotor auch eine sogenannte flache Kurbelwelle mit einer Kröpfung von 180 Grad zum Einsatz. Das bringt Leistung, sorgt aber traditionell auch für ein komplexes Schwingungsverhalten. Und das soll bei den laufenden Testfahrten des M8 zu zahlreichen Schäden geführt haben: Neben zerfetzten Antriebswellen sollen angeblich auch Radträger und die Lenkung Schäden davongetragen haben – einmal soll sich sogar die Heckflügelbefestigung gelöst haben. Wie dramatisch solche Schwingungsprobleme sein können, musste zuletzt Porsche erfahren: Der V4-Motor mit 180-Grad-Kurbelwelle aus dem LMP1-919 konnte im Erprobungsjahr 2013 nur sporadisch getestet werden, weil die extremen Schwingungen das gesamte Auto so durchrüttelten, dass sämtliche Ergebnisse unbrauchbar waren. Erst ein komplettes Redesign des V4-Mo-

tors mit neuer Kurbelwelle sowie einer geänderter Zündfolge konnten das Problem dann lösen.

Steht BMW jetzt vor dem gleichen Problem wie Porsche? Wir konfrontierten die Sportabteilung von BMW mit den kursierenden Gerüchten, bei denen es im Kern um die Vibrationen geht. Das sagt BMW: „Vibrationen im Motorsport sind grundsätzlich keine Seltenheit. Der V8-Motor im M8 GTE vibriert in der Tat mehr als der Serienmotor, der im sportlichen Luxussegment angesiedelt ist. Der Motor des BMW M3 GT2, mit dem wir in Le Mans letztmals am Start waren, sorgte konzeptbedingt ebenfalls für im Vergleich zum Serienauto stärkere Vibrationen. Dasselbe sehen wir nun erneut.“

Ein Dementi sieht sicher anders aus, auch die angeblichen Haltbarkeitsprobleme werden von BMW nicht rundweg geleugnet: „Natürlich gab es Haltbarkeitserkenntnisse während der Testfahrten – das ist normal bei einer kompletten Fahrzeug-Neuentwicklung. Genau aus diesem

DIE FLACHE KURBELWELLE SORGT FÜR EXTREME SCHWINGUNGEN – PORSCHE GING ES BEIM LMP1-AUTO GENAUSO

Grund absolvieren wir Tests. Die aufgeführten Testausfälle können wir jedoch nicht bestätigen. Es gab ein Problem mit der Heckflügelauflage, das unter Umständen durch Vibrationen beschleunigt worden ist. Hierbei handelte es sich jedoch um einen Materialfehler. An Radträgern und Lenkung gab es keine Schäden, allerdings werden sie ebenfalls permanent weiterentwickelt und angepasst.“

Dass die Motorprobleme zu einem Teststopp geführt haben sollen, leugnet BMW: „Von einem Teststopp kann keine Rede sein. Wir haben jedoch Teststrecken gewechselt, um effizienter auf die sich ergebenden Testergebnisse einzugehen. Das ist ein üblicher Vorgang. Beispielsweise wurden die jüngsten Testfahrten u. a. zur intensiven Softwareentwicklung genutzt, wofür man keine teure spezifische Teststrecke buchen muss – das funktioniert auch sehr gut auf dem BMW-eigenen Testgelände in Miramas, wo wir in der vergangenen Woche einen Drei-Tage-Test absolviert haben. Es gilt: Sowohl am Motor als auch am Fahrzeug wird weiterentwickelt bis zum Homologationstermin.“

BMW-Sportchef Jens Marquardt sagte beim WM-Lauf in Austin zur M8-Entwicklung: „Jetzt muss jeder Schuss sitzen.“ Was er damit wirklich meinte, verstehen wir erst jetzt. ■

IMSA-Meisterschaft, zehnter Saisonlauf in Laguna Seca

Corvette: Vorzeitiger Titel

Beim vorletzten Lauf der IMSA-Serie in Laguna Seca holten sich das Corvette-Duo Jan Magnussen und Antonio García mit einem vierten Klassenrang vorzeitig den Fahrertitel in der GTE-Klasse.

Von: **Marcus Schurig**

Das vorletzte Saisonrennen in Kalifornien wurde in der Topklasse GTE von der bevorstehenden Meisterschaftsentscheidung geprägt: Für das in Führung liegende Corvette-Duo García und Magnussen war eine gute Punkteausbeute gegen den topplatzierten Ford GT von Dirk Müller und Joey Hand sowie den BMW von Alex Sims und Bill Auberlen im Fokus. Doch die Widersacher hatten kein Glück: Der Ford konnte in Führung liegend die einzige Gelbphase im Rennen wegen seiner Track Position nicht nutzen und landete nur auf Platz sechs. Bill Auberlen hatte im BMW einen Dreher und wur-

de gar nur Achter! Das GTE-Rennen wurde vom Risi-Ferrari dominiert, der 73 von 110 Runden führte. Doch eine Gelbphase zur Rennhalbjahrzeit machte das auf 2.40 Stunden angesetzte Rennen zum Sprintpoker: Der BMW von John Edwards und Martin Tomczyk sowie der Porsche von Dirk Werner und Patrick Pilet absolvierten ihren letzten Stopp unter

Gelb – während der Ferrari nicht unter Gelb nachtankte, sondern erst 33 Minuten vor Rennende.

Von Platz drei fuhr Ferrari-Pilot Vilander 13 Sekunden Rückstand bis zum Ende wieder zu und war im Ziel direkt im Windschatten des BMW von John Edwards – doch der Amerikaner siegte knapp vor dem Ferrari und dem Porsche von Pilet/Werner.

Jan Magnussen und Antonio García profitierten vom Pech der Meisterschaftsgegner und machten mit Platz vier den Sack zu – zumindest fast: Beim Saisonfinale in Atlanta müssen sie nur noch starten, dann ist der Fahrertitel abgehakt, dito der Teamtitel. In Atlanta geht es am 7. Oktober in der GTE-Klasse also nur noch um den Herstellertitel. ■



Start der GTE-Klasse in Laguna Seca: BMW siegt, Corvette holt zwei Titel – und Ford und Porsche gingen leer aus

ADAC GT Masters

Zakspeed versus Mercedes

Nach der Disqualifikation von Zakspeed beim ADAC GT Masters am Sachsenring brodelt es hinter den Kulissen heftig.

Von: **Bianca Leppert**

Das Tohuwabohu um die Disqualifikation beider Mercedes AMG GT3 von Zakspeed am Sachsenring wurde in Hockenheim noch heißer diskutiert als der Titelkampf. Beide Autos wurden am Sonntag nach dem Doppelsieg aus der Wertung genommen, weil der Nockenwellenverstellbereich nicht mit dem aus dem Homologationsblatt übereinstimmte. Auch der zweite Platz am Samstag wurde aberkannt. Die angekündigte Beru-

fung zog Zakspeed am Montag nach dem Rennen zurück, um in Hockenheim zu fahren – die Autos wären sonst beschlagnahmt.

Nach Peter Zakowskis Statement am Montag, man habe als Team keinen Zugriff auf das Steuergerät, schlugen die Wellen hoch. Es folgte ein Statement von Mercedes-AMG, das klarstellte, man selbst habe dem DMSB am Sonntag den Hinweis über eine „mögliche, nicht homologationskonforme Modifikation“ gegeben. Zudem sei das Vertragsverhältnis von Zakspeed und Mercedes-AMG aufgelöst worden. Zakspeed feuerte eine Meldung heraus, man habe den Vertrag mit Mercedes-AMG gekündigt.

Derzeit untersucht der DMSB den Vorfall, die Steuergeräte wurden einbehalten. Die Erklärung dafür, dass man am Sams-

DER TIPP AN DEN DMSB ÜBER EINE MÖGLICHE ABWEICHUNG KAM VON MERCEDES-AMG SELBST.

tag noch nichts bemerkte: Ohne einen Hinweis lässt sich die Manipulation des Kennfelds kaum entdecken. Sollte man herausfinden, wer für die Abweichungen verantwortlich ist, so wäre ein Sportgerichtsverfahren möglich.

- Mercedes-AMG weist darauf hin, dass beim vorherigen Nürburgring-Rennen – als die Autos noch ohne Beanstandung waren, was der DMSB auch rückwirkend prüfte – kein Support-Ingenieur

an den Autos von Zakspeed gearbeitet hat und Zakspeed am Sachsenring von Beginn der Veranstaltung den Zugang zu den Autos verweigerte. Sprich: Man hätte keine Modifikation vornehmen können. Schon am Freitag im Training fiel ein Topspeed-Unterschied auf. Nachdem Zakspeed für Mercedes-AMG nicht erreichbar war, habe man sich entschieden, mit dem DMSB Kontakt aufzunehmen. Zakowski gibt zu Protokoll, er begrüße es, dass der DMSB den Vorfall aufkläre. „Ich bin relativ entspannt.“

Laut Experten ist es für ein Team schwierig, das Mapping eines Steuergeräts zu bearbeiten. Radio Fahrerlager meldet allerdings, es gebe Spezialisten, die sich mit den Bosch-Steuergeräten, die im Mercedes AMG GT verbaut sind, auskennen. ■

Keine GT4 in 2018, SRO-BoP noch offen

Beim ADAC-GT-Masters-Saisonfinale in Hockenheim hat der ADAC die Details für 2018 bekannt gegeben. Etwas überraschend: Es wird keine GT4-Rennserie geben.

Schon beim Saisonauftakt in Oschersleben wurde über eine deutsche GT4-Serie geredet, nun ist klar: Im Rahmen des ADAC GT Masters wird die GT4 vorerst kein Thema sein. „Ich habe mit Stéphane Ratel am Samstagabend telefoniert und ihm mitgeteilt, dass wir das Thema noch ein Jahr zurückstellen wollen“, sagte ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk. Man will trotzdem weiter im Ge-

spräch bleiben. Hinter den Kulissen munkt man, dass der Porsche Carrera Cup den einzigen freien Serien-Platz im Rahmenprogramm des Masters 2018 ab und an nutzen könnte.

Obwohl einige davon ausgingen, die Übernahme der SRO Balance of Performance für die GT3 mache nur im Paket mit der GT4 Sinn, wird das Thema extra behandelt. „Das Ziel ist es, in den nächsten vier Wochen einen Dreh dran zu bekommen“, sagte Tomczyk. Hilfreich dabei: Pirelli bleibt für die nächsten drei Jahre Reifen-ausrüster des ADAC GT Masters – man hat also die gleiche Basis wie in den SRO-Serien.

Der Kalender soll im Großen und Ganzen bestehen bleiben, der TV-Vertrag mit Sport 1 wurde bis 2020 verlängert. ■BLE

Technische Klarstellung für GT-Teams

Auf Anfrage von Mücke Motorsport gab es vor dem Sachsenring-Wochenende eine technische Klarstellung, die Details zu Dämpfern und der Aufhängungs-Kinematik im ADAC GT Masters regelt.

Was ist erlaubt, und was nicht? Diese Frage beschäftigte einige Techniker im ADAC GT Masters – insbesondere im Hinblick auf die Probleme, die einige Teams mit den Pirelli-Reifen hatten. Nachdem diese Fragen in Teammanager-Meetings zur Sprache kamen, stellte Mücke Motorsport eine offizielle Anfrage an Robert Maas, den Technik-Delegierten der Se-

rie. Die wohl interessantesten Punkte in der Klarstellung: die Details zu den Dämpfern und der Aufhängungs-Kinematik, die bei den Reifendiskussionen immer wieder eine Rolle spielten.

Die Dämpfer sind zwar homologiert (Hersteller/Seriennummer), doch das Innere des Dämpfers, also die Charakteristik, kann modifiziert werden. Daneben wurde festgehalten, dass sogenannte „Shims“ (Unterlegscheiben) an den Aufhängungspunkten erlaubt sind. Aufgrund von Sicherheitsbestimmungen ist die Dicke der Unterlegscheiben auf fünf Millimeter begrenzt.

Mit den Unterlegscheiben ergeben sich neue Möglichkeiten bei der Einstellung von Sturz und Nachlauf, die die Reifennutzung beeinflussen. ■BLE

Entscheidung über Elite-Titel am grünen Tisch

Eine an Dramatik kaum zu übertreffende X-Bow-Battle-Saison 2017 fand ihr Ende auf der kroatischen Rennstrecke in Grobnik.

Quer durch alle Klassen standen spannende Titelentscheidungen an. So fuhr Youngster Eike Angermayr mit einem Sieg und einem dritten Platz souverän den Titel in der GT4-Klasse ein. Er profitierte bei seinem Erfolg im ersten Lauf

allerdings von einer Rückversetzung von Pole-Setter Reinhard Kofler, der dann immerhin das zweite Rennen für sich entschied. In der Rookies Challenge setzte sich David Freiburghaus durch. Der Schweizer verlor zwar das erste Rennen im Fotofinish gegen Doppelsieger Dominik Olbert und schied im zweiten Lauf durch einen Fehler aus, trotzdem reichte das Punktepulster am Ende für den Titel. Noch keine endgültige Entscheidung können wir in der Elite-Wertung verkün-

den. Die beiden Titelkandidaten Steffen Faas und Holger Baumgartner gingen nur durch einen Punkt getrennt in die Finalläufe. Dort zeigten beide, dass sie zu Recht an der Tabellenspitze stehen. Am Ende setzte sich Baumgartner zweimal gegen seinen deutschen Konkurrenten durch. Ein Protest des MLS-Racing Teams von Faas und ein Gegenprotest von Baumgartners CCS-Racing sorgten allerdings dafür, dass das Ergebnis des letzten Laufs noch nicht offiziell ist. ■TG



Enges Titelduell in der Elite-Klasse



LAUF 8
07.10.17

WWW.VLN.DE

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



Die erste Kurve bietet immer ein großes Spektakel, so wie 2016, als Kevin Eriksson das ganze Feld von außen überraschte

Auf zum Estering!

Die Rallycross-WM macht zum vorletzten Lauf Station in Buxtehude und spürt auf der Traditionsstrecke den Atem der Geschichte.

Von: **Sven Kopf**

Der ACN Buxtehude e.V. im ADAC feierte kurz zuvor sein 50-jähriges Bestehen und ist damit genauso alt wie die Sportart selbst, deren erstes Rennen 1967 im englischen Lydden Hill stattfand. In ihrer improvisierten Sandkuhle fochten sie zunächst Rennen mit Motorrädern und später Autocrossern aus, bis im Mai 1972 erstmals die Rallycrosser Einzug hielten.

Eng, aber nicht gemütlich

Sowohl im Fahrerlager als auf den Naturtribünen wird es eng, die von allen Fahrern gefürchtete erste Kurve fordert höchste Konzentration – wer hier die Nerven verliert, reißt ein ganzes Starterfeld in den Fangsand. Aber auch die für die Piloten kaum einsehbare Höhengerade mit ihrem

tückischen Schotterbelag fordert den Fahrern ihr ganzes Können ab. Auf modernen Rennstrecken sitzt der Fan mitunter so weit vom Geschehen weg, dass er den fliegenden Sand mit bloßem Auge kaum mehr erkennen kann. Hier sitzen die Zuschauer nur wenige Meter höher auf dem Naturhang und genießen Staub und Schotter, den die Piloten als Gruß in die Menge schleudern wie die Kölner ihre Kamellen zum Karneval. Wo gibt es das sonst noch?

Unsichere Zukunft

Den Charme des engen Naturstadions genießen vor allem die Fans, der Vermarkter IMG ist über die archaischen Verhältnisse nicht allzu glücklich. Noch immer ist unklar, ob der Estering auch 2018 wieder zum WM-Kalender zählt, die Verhandlungen laufen noch. Der Club gibt sich Mühe und hat seit Erhalt des WM-Prädikats laufend in die Strecke investiert.

So wurde der Schotter der legendären Höhengerade aufwendig getauscht. Früher wühlten die Rennwagen das ein oder an-

dere verbogene Besteckteil hervor, welches in der Schlacke des Untergrunds versteckt gewesen war. Heute ruht edler Natursteinschotter, Körnung 0–16, auf dem anspruchsvollen Streckenteil und wartet darauf, von Superstars wie Sébastien Loeb, Mattias Ekström oder Ken Block aufgewirbelt und in die Haare der Zuschauer gepustet zu werden.

Mit Sorge haben die Buxtehuder mitangesehen, dass Lydden Hill im 2018er-Kalender der Rennstrecke von Silverstone weichen muss und fürchten das gleiche Schicksal. Viele Fahrer sprechen sich für den Erhalt der ursprünglichen, reinen Rallycross-Strecken aus. Die Traditionalisten, darunter auch diverse Fahrer, fordern eine ausgewogene Mischung aus traditionellen Rallycross-Pisten und den Motorsport-Arenen, um den Charakter der Serie nicht zu verlieren. Auch oder gerade wenn die Weltelite vorerst zum letzten Mal am Estering gastiert, lohnt sich der Besuch im voll besetzten Talkessel, um Rallycross in seiner ursprünglichsten Form mitzuerleben. ■

ZUSCHAUERTIPPS

EINTRITTSPREISE:

Zwischen einer Stippvisite am Samstag (25 Euro) bis zum VIP-Ticket mit Sorglospaket (200 Euro) ist alles drin. Das Wochenendticket für den Zuschauerbereich liegt bei 55 (mit Fahrerlagerzugang 70 Euro), ein Tribünenplatz kostet 105 Euro. Für Kinder und Jugendliche gibt es Nachlässe, der Zuschauerbereich ist bis zum Alter von zwölf sogar kostenlos.

ZEITPLAN:

Samstagsvormittag gegen 9.00 Uhr starten die ersten Trainingsrunden. Mittags werden dann die ersten Qualifikationsläufe angepfeiffen. Am Sonntag um 10.00 Uhr werden die weiteren Qualifikationsrennen gefahren, bis es schließlich gegen 13.30 Uhr in die Finalläufe geht. Die Semifinals der Supercars starten wie immer um 15.00 Uhr.

Rumschrauben

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
frei Haus plus Akkuschauber sichern!

**TOP
EXTRA**



BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

Damit haben Sie den Dreh raus! Kompakt und extrem leicht (nur 620 Gramm), mit automatischer Spindelarrretierung, Power-Light-LED und Softgrip für besonders guten Halt.

3,6 Volt 1,5 Ah Lithium-Ionen-Akku
(Ladedauer: 3 h), inkl. Ladestation und Bitsethalter mit 10 Bits, Zuzahlung 1,- €.

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625325, verschenken 1625326.
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Rallye-WM

WM-Kalender 2018: 13 Läufe, aber ohne Polen

Der FIA-Weltrat hat den Kalender-Entwurf des WM-Promoters genehmigt. Die Anzahl der Läufe bleibt gleich, aber die Rallye Türkei soll Polen ersetzen.

Von: **Reiner Kuhn**

In fünf Jahren will der WM-Promoter die Topliga mit Rallyes in Chile, Japan, Kanada, Kenia und China so weit interkontinentalisiert haben, dass nur noch die Hälfte aller Läufe in Europa stattfindet. Allen politischen Bedenken zum Trotz, scheint die Rallye Türkei der Türöffner nach Asien zu sein. Kurze Anreise aus Europa, gute Infrastruktur in Marmaris und erprobt in der Umsetzung eines WM-Laufes. Und da die Hersteller eine Ausweitung auf mehr



Den letzten WM-Lauf in der Türkei gewannen 2010 Loeb/Elena im Citroën C4

als 13 Rallyes ablehnen, war mit der Rallye Polen auch schnell jener Lauf gefunden, der das Feld räumen muss. Nachdem die Polen die Probleme mit unvernünftigen Zuschauern erneut nicht in den Griff bekamen, erhielten sie die Rote Karte. Die

Rallye Türkei rückt aber nicht auf den Polen-Termin Anfang Juli. Um nicht mit der Fußball-WM zu kollidieren, wird es zwischen den Läufen auf Sardinien und in Finnland eine sechswöchige Sommerpause geben. Um die Veranstalter noch mehr

für Sicherheitsfragen zu sensibilisieren, genehmigte der FIA-Weltrat zudem die Einführung einer „Gelben Karte“, die bei gravierenden Problemen gezeigt werden kann. Eine neue „Sicherheits Task Force“ soll die Veranstalter unterstützen. ■

WM-KALENDER 2018

24.-28.01.	Rallye Monte Carlo
15.-18.02.	Rallye Schweden
08.-11.03.	Rallye Mexiko*
05.-08.04.	Rallye Korsika
26.-29.04.	Rallye Argentinien*
17.-20.05.	Rallye Portugal
07.-10.06.	Rallye Italien*
26.-29.07.	Rallye Finnland
16.-19.08.	Rallye Deutschland
13.-16.09.	Rallye Türkei**
04.-07.10.	Rallye Großbritannien
24.-28.10.	Rallye Spanien
15.-18.11.	Rallye Australien

*abhängig von Promoter-Einigung
**abhängig von Generalprobe Mitte Oktober

Rallye-WM

Im Windschatten der WM-Junioren

MSa-Mitarbeiter Reiner Kuhn wird die Rallye Spanien noch intensiver als üblich erleben: Mit Beifahrerin Ella Kremer tritt er in einem Ford Fiesta R2 an.

Von: **Michael Heimrich**

Mittendrin statt nur dabei: MSa-Rallye-Experte Reiner Kuhn tritt bei der kommenden Rallye Spanien (6. bis 8. Oktober) mit einem Ford Fiesta R2 an. Der rund 200 PS starke Fronttriebler von M-Sport ist das aktuelle Einsatzfahrzeug der Junior-Weltmeisterschaft. Eine gute Ge-

legenheit, um nicht nur den Leistungsstand der Toptalente wie Julius Tannert zu prüfen, sondern auch, um sich ein genaues Bild von den Kosten und dem Anspruch der internationalen Einstiegerserie zu machen. „Ich wollte schon immer das WM-Feld vor mir hertreiben“, scherzt Kuhn, der mit Startnummer 102 ins Rennen geht.

Auch Weltmeister Sébastien Ogier bekam bereits Wind von diesem Vorhaben und drohte mit einem Augenzwinkern: „Mach mir bloß nicht die Ideallinien vor dem zweiten Durchgang kaputt. Wir sind schließlich Teamkollegen.“ Als Tabellenführer muss Ogier die Schotterstrecken zuerst unter die Räder nehmen. ■

Rallycross-WM

Depping statt Solberg

Der vor zwei Wochen verletzte Petter Solberg will am Estering starten, doch das zweite Auto des Weltmeisterteams PSRX wird Dieter Depping fahren.

Von: **Markus Stier**

Es ist eine tapfere Entscheidung, aber der WM-Zweite Petter Solberg will trotz gebrochenem Schlüsselbein und angeknacksten Rippen am kommenden Wochenende am Estering an den Start gehen. Erst am vergangenen Montag ließ sich der Norweger operieren, fünf Tage später will er im Polo wieder die Sechspunktgurte strammziehen.

Allerdings sind sich weder Solberg noch Frau und Teamchefin Pernilla Walfridsson sicher, dass der zweimalige Weltmeister so kurzfristig einsatzfähig ist, daher wird Solberg nicht neben Weltmeister Johan Kristoffersson in der Team-Wertung genannt.

Die hat das von VW unterstützte PSRX-Team zwar wie den Fahrertitel schon in Riga eingesackt, aber vertraglich ist jedes Werksteam



Depping kämpft um Punkte

verpflichtet, bei jedem WM-Lauf zwei Autos an den Start zu bringen. Um auf der sicheren Seite zu sein, wird daher Dieter Depping nicht wie geplant einen dritten Polo fahren, sondern das zweite Werks-Auto. „Das war Petters eigener Wunsch. Wir wollen zu allererst sicher sein, dass wir die Nennregeln nicht verletzen“, sagt Walfridsson.

Depping hat bereits am Estering getestet und freut sich auf das Abenteuer: „Zum Glück unterstützen mich Petter und Johan. Sie haben mir schon wertvolle Tipps gegeben.“ Ob Depping im Fall des Falles auch das Finale in Südafrika für Solberg bestreitet, wird sich frühestens nach dem Estering-Wochenende zeigen. ■



Einer macht blau: Mit diesem Ford Fiesta R2 will Kuhn den WM-Assen folgen

Portrait: Johan Kristoffersson

Würdiger Weltmeister

Den Rennwagen des Vaters waschen oder mal ein Reifenwechsel – so verdiente sich Johan Kristoffersson bereits als Steppke die ersten Rennsport-Sporen. Bald kam der erste Renneinsatz im Team seines Vaters Tommy. Und heute ist der 28-Jährige am Ziel seiner Träume: Rallycross-Weltmeister 2017.

Von: **Sven Kopf**

Johan Kristoffersson, eigentlich Kristoffersen wegen seiner dänischen Wurzeln, musste in diesem Jahr einfach Weltmeister werden. Der groß gewachsene Schwede hatte 2015 in der Endabrechnung den dritten Platz belegt und erkämpfte sich im Vorjahr Rang 2. Spaß beiseite: Das Gesetz der Serie funktioniert im Sport natürlich nie richtig. Abgesehen von der eigenen Leistung sind natürlich auch Top-Material und Glück gefragt.

In diesem Jahr kam dies alles bei Kristoffersson zusammen. Ende der vergangenen Saison gingen er und das Team Marklund Motorsport – mit dem Kristoffersson die oben genannten Erfolge erzielt hatte – getrennte Wege. Im Winter kam es dann zum Dream-Team: Volkswagen Motorsport stieg ein und sicherte sich neben Kristoffersson die Dienste von Petter Solberg, der schon zwei WM-Titel bei den Rallycrossern erringen konnte (2014 und 2015).

Im 50. Rallycross-Jahr der Motorsportgeschichte purzelten dann auch dank Johan die Rekorde. Die ersten drei Rennen gewann noch Titelverteidiger Mattias Ekström – einen derartigen Hatrick gab es in der WM-Geschichte noch nie. Doch die VW wurden immer stärker, schon bald schoben sie sich an Ekström vorbei und eroberten die Tabellenführung. Kristoffersson, zu Saisonbeginn noch geduldig Punkte hamsternd, gelangen fünf Siege in Folge, vier davon mit Idealpunktzahl. Zurzeit scheint der Nordmann unschlag-



Mit dem VW Polo verfügte der Champion über das beste Auto im Feld

bar. Bereits Mitte September im lettischen Riga kürte sich Kristoffersson zwei Rennen vor Saisonabschluss zum Titelträger. Auch am Gewinn der Teamweltmeisterschaft hat Kristoffersson einen erheblichen Anteil.

Vor ein paar Jahren wäre er beinahe schon mal auf DTM-Profi Ekström gestoßen, denn 2013 hatte er die DTM fest ins Visier genommen, nachdem er 2012 in Schweden sowohl die

Tourenwagenmeisterschaft als auch den Porsche-Carrera-Cup gewonnen hatte. Doch der Sichtungstest von Audi im spanischen Montebianco brachte ihm keinen Arbeitsplatz.

So folgte er Vater Tommy in dessen Fußstapfen. Im Rallycross-Fahrerlager findet sich kaum ein Kollege, der dem bescheidenen, stets freundlichen und fairen Schweden den Titel nicht gönnt. ■



Johan Kristoffersson

Geburtstag: 6. Dezember 1988

Geburtsort: Arvika (S)

Herkunftsland: Schweden

KARRIERE

2008: Einstieg JTCC Schweden

2011: Porsche Carrera Cup

Scandinavia (2.), STCC (10.)

2012: Porsche Carrera Cup

Scandinavia (1.), STCC (1.)

2013: Porsche Carrera Cup

Scandinavia, (1.)

2015: WRX (3.), Porsche

Carrera Cup Scandinavia (1.)

2016: WRX (2.), STCC (3.)

2017: WRX (1.), STCC (4.)

Und er siegt doch



Audi machte bei den Rennen in Spielberg die DTM beinahe zum Markenpokal. Alle Podiumsplätze gingen nach Ingolstadt, wobei Mattias Ekström und René Rast die Siege einheimsten. Auch die Abschaffung der Performance-Gewichte half bei der Ausbeute.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein Meister ohne Sieg. Das wäre in der DTM kein Novum gewesen, denn Volker Strycek (1984) und Eric van de Poele (1987) gelang dieses Kunststück. Audi-Pilot Mattias Ekström kam zwar als Tabellenführer zum vorletzten Event des Jahres in Spielberg, auf einen Sieg wartete er jedoch bislang vergeblich. Und auch in der Steiermark sah es nicht unbedingt danach aus, dass bei der Siegerehrung „Du gamla, Du fria“ erklingen würde. Dass dann eben doch die schwe-

dische Nationalhymne gespielt werden konnte, war der freundlichen Mithilfe von Markenkollege Jamie Green zu verdanken.

Der Rosberg-Pilot fuhr am Red Bull Ring das Wochenende seines Lebens: zweimal Pole, zweimal schnellste Rennrunde, zweimal deutlich geführt – und zweimal nicht gewonnen. Im Samstagslauf fiel er der Teamorder zum Opfer und war darüber not amused. „Mein Auto war perfekt, vor allem mit dem ersten Reifensatz. Aber am Ende kam Mattias mit DRS von hinten, und mit Blick auf die Meisterschaft ging es heute auch um Teamwork“, drückte der Brite es am Ende noch diplomatisch aus.

Green am Sonntag im Pech

Dass er dabei seine eigenen Titelambitionen schmälerte, zeigte nicht nur der Sprung auf Platz zwei der Tabelle, sondern auch der Renn-Sonntag. Während Ekström im Verkehr steckte und mit den ältesten Reifen im Feld – weil nach der ersten Runde gestoppt – kaum Vorwärtsdrang

»MIT BLICK AUF DIE MEISTERSCHAFT GING ES HEUTE AUCH UM TEAMWORK.«

Audi-Pilot Jamie Green

ausüben konnte, führte Green erneut souverän. Die Blitztabelle zeigte: Ohne den Platztausch am Vortag wäre Green Tabellenführer gewesen. Doch am Ende ging er leer aus. Ein Schaltproblem kurz vor Schluss ließ ihn bis auf Platz 14 zurückfallen. Ekström rückte bis auf P5 vor und baute seine Tabellenführung auf 21 Punkte Vorsprung aus.

Erster Verfolger ist René Rast, der am Sonntag den Sieg von Rosberg-Teamkollege Green erlachte. Dahinter fand in der letzten Runde noch ein Platztausch zwischen Nico Müller und dem in der Tabelle besser platzierten

Mike Rockenfeller statt. Audi will nichts dem Zufall überlassen. Müller durfte sich mit zweimal P3 dennoch über das stärkste Wochenende des Jahres freuen.

Gewichte adé

Für Diskussionen sorgte im Vorfeld der Österreich-Rennen etwas, das es gar nicht mehr gibt: die Performance-Gewichte. Die in der Woche zuvor beschlossene Abschaffung selbiger wurde wie erwartet vom DMSB durchgewunken, sodass in Spielberg alle 18 Autos der drei Hersteller mit identischen 1115 kg Mindestgewicht antreten durften. Speziell BMW fühlte sich verschaukelt. Die Münchner verloren einen Gewichtsvorteil von 20 kg, den man nach den Berechnungen vom Nürburgring gehabt hätte. Titelverteidiger Marco Wittmann übte deshalb Kritik daran, dass so eine einschneidende Änderung in der heißen Phase der Meisterschaft käme.

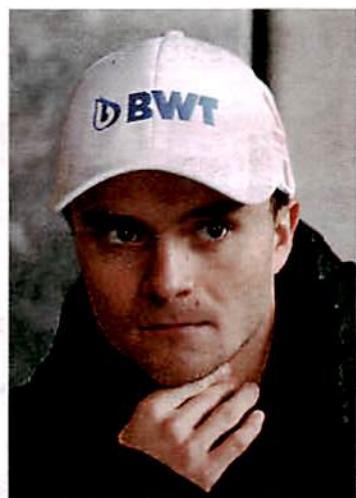
Dass die Kritik aber eher leise und subtil ausfällt, ist nicht nur guten Medien-Coachings zu ver-



Erster Salsonsleg vor Traumkulisse: Mattias Ekström gewann das Samstagsrennen in der Steiermark



Sonntags-Podest (v.l.): Rosberg-Ingenieur Maino, Rockenfeller, Rast, Müller



Lucas Auer: Nur vier Heim-Punkte



Feigenblätter der Audi-Gegner: Mercedes-Pilot Wickens (#6) Samstag auf P4, Wittmann (#11) jeweils bester BMW

danken, sondern der tatsächlichen Einsicht aller Beteiligten, dass die längst überfällige Abschaffung der Gewichte für die Zukunft das Richtige war.

Ob sich in Spielberg die wahren Kräfteverhältnisse zeigten, ist dazu auch noch nicht ganz klar. Audi führte zwar, aber im zweiten Qualifying lag das gesamte Feld innerhalb 0,7 Sekunden. Da von einer klassischen Dominanz zu sprechen, ist bei den unterschiedlichen Streckencharakteristiken fast übertrieben. „Es ist ja nicht so, dass einer Kreise um alle anderen fährt“, bestätigt Rockenfeller. Aber in der DTM ist jede Zehntelsekunde eine kleine Welt, wie man bei BMW und Mercedes in Österreich einmal mehr feststellte.

Am meisten rückte Wittmann den Audianern auf die Pelle. Mit knapp einer bzw. rund zwei Zehnteln Rückstand brach er in beiden Qualifyings in die Phalanx der RS-5-Piloten ein. In den Rennen zeigte sich aber erneut, dass der Audi auf die Distanz das bessere Auto ist. Dazu kam das alt-

bekanntes Graining am M4, das vor allem ein nahes Auffahren unmöglich machte. So war Wittmann zwar jeweils bester BMW-Pilot (P5/P6), doch mit Robert Wickens und Gary Paffett holten sich zwei Fahrer in Mercedes-Diensten mit je einem vierten Platz den Titel „Best of the Rest“.

Zwei gegen die Audianer

Stichwort Titel: Die werden in diesem Jahr wohl nur über Audi gehen. In der Fahrerwertung liegen zwischen Leader Ekström und dem ersten Nicht-Audianer, Marco Wittmann auf Platz 5 der Tabelle, 38 Zähler. 56 sind noch maximal zu holen. Dazwischen rangieren neben dem mit Wittmann punktgleichen Rockenfeller auch noch Rast (21 Punkte zurück) und Green (35 zurück).

Lucas Auer ist mit 41 Punkten Rückstand der letzte rechnerisch verbliebene Titelanwärter von Mercedes. Der Österreicher erwischte beim Heimspiel zwei schlechte Qualifyings und nahm als einzig Zählbares vier Punkte für P8 am Samstag mit. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

NEBLIGE ANGELEGENHEIT

So schön die Sonne zum Samstagsrennen in Spielberg schien, so düster zeigte sich die Wetterlage noch wenige Stunden zuvor. In eigentlich bester Eifelmanier sorgte morgens nämlich Nebel für eine Verschiebung des Zeitplans. Das zweite freie Training startete deshalb erst eine halbe Stunde später als geplant, nämlich um 9.55 statt 9.25 Uhr.

REHABILITATION FÜR 2014

Audis starker Österreich-Auftritt kann als eine späte Rehabilitation für den „Schieb-ihn-raus-Skandal“ von 2014 gesehen werden. Damals schickte der zu dieser Zeit in Audi-Diensten stehende Timo Scheider in der letzten Runde die Mercedes-Boliden von Robert Wickens und Pascal Wehrlein ins Aus. Dafür wurden Audi sämtliche Punkte aus Spielberg gestrichen. Wie sich

später herausstellte, entscheidende Punkte, denn genau diese fehlten Ende 2014 zum Gewinn der Herstellerwertung. In diesem Jahr machte man mit den zwei Dreifach-Erfolgen einen wichtigen Schritt Richtung eines möglichen Triple-Titelgewinns.

700 EURO FÜR 14 KM/H

Dass ein Fahrer mal über die Stränge schlägt, wenn es darum geht, die Boxeneinfahrt zu perfektionieren, ist nicht ungewöhnlich. Doch da leisteten sich die DTM-Fahrer in Spielberg keine Blöße. Dafür rauschte kurioserweise Robert Wickens in die Radarfalle, als er im Samstags-Quali zu seinem ersten Run aus der Box herausfahren (!) wollte. Statt der erlaubten 60 km/h wurden 74 gemessen. Danach musste der Kanadier eine Strafe von 700 Euro bezahlen. ■

DTM 2017 RESULTATE

SPIELBERG (A) 4,318 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Spielberg (A): 23. September 2017; 15. von 18 Läufen; 172,72 km über 40 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 23 Grad, leicht bewölkt
Pole-Position:
 #53 Jamie Green (Audi Sport Team Rosberg) 1:21,973 min
Schnellste Runde:
 #53 Jamie Green (Audi Sport Team Rosberg) 1:23,742 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	40	57:00,812 min	1:23,890	25+1
2. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	40	+ 0,398 s	1:23,742	18+3
3. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	40	+ 0,602 s	1:23,936	15+2
4. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	40	+ 21,625 s	1:24,382	12
5. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	40	+ 22,118 s	1:24,366	10
6. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	40	+ 22,748 s	1:24,399	8
7. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	40	+ 23,067 s	1:24,039	6
8. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	40	+ 23,452 s	1:24,445	4
9. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	40	+ 23,761 s	1:24,510	2
10. Timo Glock (D)	BMW/RMR	40	+ 25,559 s	1:24,106	1
11. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	40	+ 25,938 s	1:24,601	0
12. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	40	+ 26,447 s	1:24,373	0
13. René Rast (D)	Audi/Rosberg	40	+ 26,788 s	1:24,142	0
14. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	40	+ 27,096 s	1:24,160	0
15. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	40	+ 27,514 s	1:24,316	0
16. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	40	+ 32,951 s	1:24,341	0
17. Gary Paffett (GB)	BMW/RBM	40	+ 1:15,721 min*	1:24,149	0
- Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	28	+ 12 Rdn.	1:24,402	0

Die Performance-Gewichte wurden vor den Spielberg-Rennen abgeschafft. * inkl. Strafen
 Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).



Entspannt zum Titel? Mattias Ekström liegt vor dem Finale 21 Punkte vorn

QUALIFYING RENNEN 1

1. Jamie Green	1:21,973 min
2. Nico Müller	1:21,994 min
3. Mattias Ekström	1:22,046 min
4. Marco Wittmann	1:22,054 min
5. Mike Rockenfeller	1:22,095 min
6. René Rast	1:22,246 min
7. Robert Wickens	1:22,292 min
8. Maxime Martin	1:22,392 min
9. Timo Glock	1:22,441 min
10. Augusto Farfus	1:22,442 min
11. Paul di Resta	1:22,502 min
12. Lucas Auer	1:22,531 min
13. Bruno Spengler	1:22,532 min
14. Edoardo Mortara	1:22,554 min
15. Gary Paffett	1:22,598 min
16. Tom Blomqvist	1:22,638 min
17. Loic Duval	1:22,711 min
18. Maro Engel	1:22,905 min

QUALIFYING RENNEN 2

1. Jamie Green	1:21,955 min
2. René Rast	1:22,010 min
3. Marco Wittmann	1:22,156 min
4. Mike Rockenfeller	1:22,206 min
5. Nico Müller	1:22,206 min
6. Gary Paffett	1:22,243 min
7. Timo Glock	1:22,268 min
8. Mattias Ekström	1:22,337 min
9. Tom Blomqvist	1:22,390 min
10. Bruno Spengler	1:22,400 min
11. Maxime Martin	1:22,405 min
12. Augusto Farfus	1:22,429 min
13. Paul di Resta	1:22,454 min
14. Edoardo Mortara	1:22,497 min
15. Maro Engel	1:22,526 min
16. Robert Wickens	1:22,527 min
17. Lucas Auer	1:22,682 min
18. Loic Duval	1:22,629 min*

*Rückversetzung (Verstoß gegen Parc fermé)

ERGEBNIS RENNEN 2

Spielberg (A): 24. September 2017; 16. von 18 Läufen; 168,402 km über 39 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 20 Grad, leicht bewölkt
Pole-Position:
 #53 Jamie Green (Audi Sport Team Rosberg) 1:21,955 min
Schnellste Runde:
 #53 Jamie Green (Audi Sport Team Rosberg) 1:23,474 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. René Rast (D)	Audi/Rosberg	39	57:21,893 min	1:23,534	25+2
2. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	39	+ 1,025 s	1:23,818	18
3. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	39	+ 1,824 s	1:23,566	15
4. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	39	+ 3,741 s	1:24,000	12
5. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	39	+ 6,136 s	1:23,767	10
6. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	39	+ 7,968 s	1:23,970	8+1
7. Timo Glock (D)	BMW/RMR	39	+ 8,181 s	1:23,948	6
8. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	39	+ 8,457 s	1:23,956	4
9. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	39	+ 9,328 s	1:23,657	2
10. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	39	+ 11,305 s	1:24,157	1
11. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	39	+ 12,126 s	1:24,041	0
12. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	39	+ 12,696 s	1:24,073	0
13. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	39	+ 14,745 s	1:23,937	0
14. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	39	+ 16,754 s	1:23,474	0+3
15. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	39	+ 27,255 s	1:24,188	0
16. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	39	+ 28,571 s	1:24,218	0
17. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	32	+ 7 Rdn.	1:24,537	0
- Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	28	+ 11 Rdn.	1:24,051	0

Die Performance-Gewichte wurden vor den Spielberg-Rennen abgeschafft. Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1. Ekström	172 Punkte
2. Rast	151
3. Green	137
4. Rockenfeller	134
5. Wittmann	134
6. Auer	131
7. Glock	115
8. Wickens	113
9. Martin	110
10. Di Resta	99
11. Paffett	88
12. Müller	81
13. Spengler	74
14. Engel	51
15. Mortara	49

STAND HERSTELLER

1. Audi	697 Punkte
2. Mercedes-Benz	531
3. BMW	484

STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Rosberg	288 Punkte
2. Audi Sport Team Abt Sp.	253
3. Merc.-AMG Mercedes me	201
4. BMW Team RBM	184
5. Mercedes-AMG BWT	180
6. BMW Team RMG	163
7. Audi Sport Team Phoenix	156
8. Mercedes-AMG Silberpfeil	150
9. BMW Team RMR	137

Touring Car 2020

Geheime Kalkulation



Super GT: die Japan-Marken sollen bei der neuen Serie mit ins Boot kommen

Was kosten Tourenwagen-Rennen? In einer vertraulichen Präsentation für die geplante Serie „Touring Car 2020“ nennen die FIA und Promoter Discovery sehr detaillierte Zahlen. Exklusive Einblicke in ein streng geheimes Geschäft.

Von: **Claus Mühlberger**

Mit Motorsport-Budgets verhält es sich so wie mit dem Alter von Damen: Danach fragt man nicht. Und wenn doch, sollte man nicht ernsthaft damit rechnen, die korrekte Antwort zu bekommen.

Doch jetzt kommt Licht ins Dunkel. Dies ist der FIA zu verdanken. In einem vertraulichen Positionspapier zu der geplanten neuen Tourenwagen-WM („Touring Car 2020“) nennt der Weltverband sehr detaillierte Zahlen. Dieses Exposé liegt MSa vor.

Das Projekt wurde in der letzten Ausgabe von „MOTORSPORT aktuell“ bereits ausführlich vorgestellt. Zur Erinnerung nochmals die wichtigsten Fakten: Die FIA will zusammen mit dem US-Medienunternehmen Discovery die zurzeit nicht besonders erfolgreiche Tourenwagen-WM neu aufstellen. Das gemeinsame

Projekt nennt sich „Touring Car 2020“. Wenn es nach den Veranstaltern geht, werden in zweieinhalb Jahren 20 Autos am Start stehen. Fünf Hersteller sollen jeweils vier Autos einsetzen.

Das technische Reglement ist angelehnt an die 2019 in Kraft tretenden DTM-Regularien: Zweiliter-Turbomotor, Heckantrieb, viele Einheitsbauteile wie Getriebe und Radaufhängungen. Wichtigster Unterschied zur DTM: In der „Touring Car 2020“ soll Hybridtechnik zum Einsatz kommen. Die 520 PS starken Ottomotoren werden dann unterstützt von einem 250 kW leistenden Elektromotor, was eine zumindest kurzzeitig abrufbare Systemleistung von rund 860 PS ergibt. In der DTM ist über den Einsatz von Hybridtechnik noch nicht entschieden worden. Gleichwohl sind die Autos für die DTM der Jahre 2019 ff. so konstruiert, dass Batterie, Leistungselektronik und eine E-Maschine ohne allzu großen Aufwand nachgerüstet werden könnten.

Die FIA kalkuliert in ihrem Exposé für „Touring Car 2020“ mit einem jährlichen Budget von 30 Millionen Euro, also 7,5 Millionen Euro pro Auto. Auf die Produktionskosten entfallen dabei nur 900.000 Euro pro Auto – ein Betrag der sich mit den Schätzungen deckt, die aus dem DTM-Lager zu hören sind.

Der Bau der Autos selbst macht aber nur einen Bruchteil der Gesamtkosten aus – ungefähr ein Achtel des Budgets. Der weitest größte Posten in der Modellrechnung sind die Einsatzkosten mit etwa zehn Millionen Euro pro Hersteller, also 2,5 Millionen Euro pro Rennauto. Diese Kalkulation folgt der alten Faustformel, wonach die jährlichen „Running Costs“ ungefähr dreimal so hoch sind wie der Neupreis des Rennfahrzeugs.

Discovery zahlt Millionen

Drittgrößter Posten in der FIA-Kalkulation sind nach den Einsatzkosten und der Hospitality die TV-Produktionskosten. Für das Erstellen von sendefertigen Fernsehbildern sollen die Hersteller jährlich jeweils rund 3,5 Millionen Euro berappen. Insgesamt könnte Discovery im Optimalfall also mit Einnahmen von knapp 18 Millionen Euro rechnen. Vor diesem Hintergrund relativiert sich das Versprechen der Amerikaner, in den ersten fünf Jahren insgesamt 200 Millionen Euro (also durchschnittlich 40 Millionen Euro pro Jahr) für die neue Serie auszugeben. So betrachtet, würde das in Aussicht gestellte Investment seitens Discovery auf rund die Hälfte schrumpfen.

Erstaunlich wenig Geld kalkulieren die FIA und Discovery

Discovery
NETWORKS™



für die Weiterentwicklung der Autos ein. Angeblich will man auch in der „Touring Car 2020“ nach DTM-Vorbild weitgehend auf kostenintensive Weiterentwicklungen verzichten. Doch nur drei Millionen Euro für diesen Posten? Das erscheint sehr gering.

Eher großzügig hingegen zeigt sich die FIA-Modellrechnung bei den Fahrergagen: Knapp zwei Millionen Euro für vier Lenkrad-Artisten werden veranschlagt, das ergibt einen Gehaltsschnitt von 450.000 Euro. Wobei man sagen muss, dass sich einige der heutigen DTM-Fahrer alle Finger abschlecken würden, wenn sie eine derart gute Gage bekämen.

Einige Spitzenleute hingegen müssten wohl enttäuscht feststellen, dass es ihnen erginge wie Luftansa-Piloten, die plötzlich auf das Niveau von Ryan-Air-Flugzeugführern zurückgestuft würden. ■

Erster Sieg für Opel, zweiter Titel für Files



Josh Files (auf der Motorhaube) verteidigte erfolgreich seinen Titel – so wie Target Competition in der Teamwertung

Josh Files (Honda) fuhr beim Finale in Hockenheim erst zum Titelgewinn und bei der Kür am Sonntag zum sechsten Saisonsieg. Am Samstag erlöste Hari Proczyk Opel mit dem ersten Sieg. Die Rookie-Wertung ging an Luca Engstler.

Von: **Michael Bräutigam**

Endlich Opel! Nach einigen verpassten Gelegenheiten durften die Rüsselsheimer ihren ersten Sieg in der TCR feiern. „Übeltäter“ war jemand, der zuvor noch nie in diesem Auto gesessen hatte: Harald Proczyk. Der Österreicher sicherte sich bei seinem wie er betont einmaligen Opel-Start erst die Pole und dann fast schon im Spaziergang den Sieg im Samstagslauf. „Hinter mir haben sich alle bekämpft. Ich hätte mir aussuchen können, ob ich mit zwei oder fünf Sekunden Vorsprung gewinne“, so Proczyk, der nach dem Vizetitel 2016 heuer noch Gesamt-Vierter wurde.

Nur auf Platz 10 lief Josh Files ein. Das reichte jedoch allemal

für den Titelgewinn – trotz P2 von Rivale Mike Halder (Seat).

Bevor Files so richtig befreit die erfolgreiche Titelverteidigung bejubeln konnte, galten seine Gedanken aber Mitschreitlerin Jasmin Preisig. Die hatte zuvor einen heftigen, unverschuldeten Unfall, welcher auch zum vorzeitigen Rennabbruch hinter dem Safety Car führte. „Die Hauptsache ist, dass es Jasmin gut geht“, sagte der Brite. Die Opel-Fahrerin aus der Schweiz klagte nach einem harten, zweifachen Einschlag über Rückenschmerzen und wurde per Helikopter ins Krankenhaus gebracht. Nachdem keine ernsthaften Verletzungen festgestellt wurden, blieb sie über Nacht zur Beobachtung im Spital und lief am Sonntag schon wieder putzmunter durchs Fahrerlager.

Files erkämpft Kür-Sieg

Da hatte Files den ersten Teil seines Feier-Wochenendes bereits überstanden und setzte zur Kür an. Der Super-Starter, der auf der Reversed-Pole stand, musste ausgerechnet am Start Markenkollege Moritz Oestreich ziehen lassen und wehrte sich danach gegen vehemente Angriffe auf P2. Doch

Oestreich war zu gut losgefahren und kassierte eine Durchfahrtsstrafe wegen Frühstarts.

Also wieder Files in Führung, mit der Meute im Nacken. Eine Safety-Car-Phase, ausgelöst durch eine Kollision von Files' Target-Teamkollegen Simon Larsson und Tim Zimmermann (beide Audi), beruhigte das Geschehen. Kurz nach dem Restart rutschte Niko Kankkunen (Audi) ins Kies. Obwohl Sohn eines vierfachen Rallye-Weltmeisters, konnte er den Einschlag in die Reifenstapel nicht mehr verhindern. Glück im Unglück: Nun wurde das Rennen abgebrochen und Kankkunen sogar noch auf P8 gewertet.

Files freute sich danach über Saisonsieg Nummer 6. „Das war ein perfektes Ende für eine sehr, sehr gute Saison.“ Ob er 2018 für einen möglichen Titel-Hattrick zurückkehrt, ließ er auf der Meisterfeier noch offen.

Target Competition feierte ebenfalls die gelungene Titelverteidigung in der Teamwertung. Bei den Rookies hatte Luca Engstler (VW) bereits am Sachsenring den Sack zugemacht. In Hockenheim nahm der 17-Jährige seinen Preis entgegen: einen neuen, 182 PS starken Honda Civic. ■

HOCKENHEIM, 1. RENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Harald Proczyk	18.59,179 min
2. Mike Halder	+ 1,184 s
3. Steve Kirsch	+ 2,627 s
4. Sheldon van der Linde	+ 3,547 s
5. Luca Engstler	+ 4,176 s
6. Niels Langeveld	+ 5,471 s
7. Antti Buri	+ 6,674 s
8. Kris Richard	+ 7,380 s
9. Sandro Kalbach	+ 8,834 s
10. Josh Files	+ 9,597 s

HOCKENHEIM, 2. RENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Josh Files	23.09,698 min
2. Max Hofer	+ 0,530 s
3. Niels Langeveld	+ 1,536 s
4. Mike Halder	+ 2,070 s
5. Sheldon van der Linde	+ 3,364 s
6. Pascal Eberle	+ 3,755 s
7. Luigi Ferrara	+ 4,669 s
8. Niko Kankkunen	+ 5,375 s
9. Alex Morgan	+ 5,792 s
10. Florian Thoma	+ 6,034 s

ENDSTAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Josh Files	411
2. Mike Halder	346
3. Sheldon van der Linde	315
4. Harald Proczyk	279
5. Niels Langeveld	276
6. Moritz Oestreich	205
7. Steve Kirsch	205
8. Antti Buri	202
9. Pascal Eberle	187
10. Kris Richard	178
11. Max Hofer	177
12. Luca Engstler	175
13. Sandro Kalbach	168
14. Florian Thoma	164
15. Tim Zimmermann	141
16. Dino Calcum	137

ENDSTAND TEAMS

Fahrer	Punkte
1. Target Comp. UK-SUI	424
2. AC1927 Mayen/Prosport	378
3. Wolf-Power Racing 2	376
4. Honda/ADAC Sachsen	361
5. Racing One	306

ENDSTAND ROOKIES

Fahrer	Punkte
1. Luca Engstler	125
2. Simon Reicher	67
3. Rudolf Rhyh	34

Tourenwagen-WM

Monteiro zu Hause

Tiago Monteiro (Honda) wurde vergangene Woche aus dem Krankenhaus entlassen. Ma Qinghua wird in Macau sein WTCC-Comeback geben. Ansonsten herrscht in der Serie eine trügerische Ruhe.

Von: **Michael Bräutigam**

Monteiro hatte sich bei einem Testcrash in Barcelona Anfang des Monats verletzt und war zunächst in ein spanisches Krankenhaus eingeliefert worden, ehe er nach Portugal überführt wurde. Zwar trug der WM-Leader keine Knochenbrüche oder andere ernsthafte Verletzungen davon, blieb jedoch nach dem Highspeed-Crash zur Beobachtung in den diversen Spitälern. Einer Rückkehr ins Cockpit zu den Rennen in China (15. Oktober) steht nach

Angaben seines Teams nichts im Wege, der Portugiese betreibe sogar bereits wieder Sport.

Apropos China: Der einzige chinesische WTCC-Laufsieger, Ma Qinghua, wird bei den Rennen in Macau sein Comeback geben. Er wird einen vierten, vom Team Sébastien Loeb Racing eingesetzten Citroën C-Elysée pilotieren.

Darüber hinaus herrscht in der WM aktuell eine unerwartete News-Flaute. Selbst im Bericht

der FIA-Weltratssitzung von vergangener Woche finden sich keine Neuigkeiten. Dabei hatte die Tourenwagen-Kommission einige zuvor erarbeitete und zu berehende Punkte mit nach Paris gebracht. Diese betrafen zwar nach MSA-Informationen eher kleinere Dinge im sportlichen Reglement, dennoch fehlt für 2018 weiterhin ein klares Signal. So bleibt nur, auf die nächste Weltratssitzung am 6. Dezember zu warten. ■



Ist nach seinem Test-Crash wieder zu Hause: WM-Leader Tiago Monteiro

NACHRICHTEN

TC LIGHT: OHNE DEN ADAC

2018 soll die neue „TC light“-Kategorie (MSa berichtete) durchstarten. Wie jetzt klar ist, wird sie das jedoch hierzulande ohne ADAC-Unterstützung. ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk stellte klar: „Es ist kein ADAC-Thema.“ Bedenken gebe es vor allem wegen des Einheits-Antriebsstrangs, der bei Herstellern auf wenig Gegenliebe stoßen dürfte. Dazu komme laut Thomas Voss, Leiter Klassik und Motorsport, die Tatsache, dass die Kategorie eher in die Breitensport-Sparte einzuordnen sei. Damit sei sie als Element des Masters-Weekend beispielsweise nicht denkbar.

ETCC: EIN VW BEIM FINALE

Beim Finale der ETCC in Most (8. Oktober) wird erstmals ein VW Golf in der Serie starten. Das vom deutschen Team Steibel Motorsport eingesetzte Auto wird dann vom Tschechen Vaclav Nimc pilotiert.

NASCAR

Kyle Busch siegt wie in „Tage des Donners“

Kyle Busch (Toyota) gewann das zweite Playoff-Rennen in Loudon. Auf dem Weg zu seinem dritten Saisonserfolg entkam er Hollywood-reif einer Massenkarambolage.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie schon beim Playoff-Auftakt eine Woche zuvor konnte sich Gibbs-Pilot Busch die Pole-Position sichern. Doch diesmal reichte es auch, um ganz am Ende des Rennens vorne zu stehen.

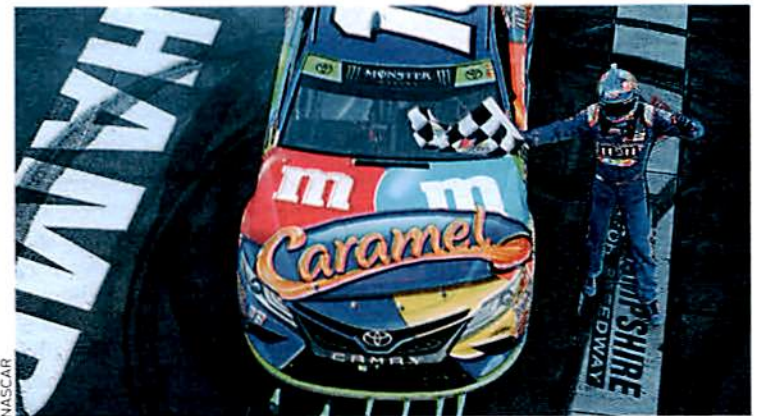
Im ersten Rennsegment setzte sich aber zunächst Markenkollege und Tabellenführer Martin Truex Jr. durch und sicherte sich einen weiteren Playoff-Punkt. Truex führte auch, als es am Ende der zweiten Stage zu einem Crash mit insgesamt acht Autos kam. Der Leader, der gerade im Überrundungsverkehr steckte, wurde eines der besag-

ten Opfer und fiel mit beschädigtem Auto zurück. Am Ende reichte es trotzdem noch zu P5.

Busch am Ende dominant

In derselben Szene schlängelte sich Busch durch den Rauch hindurch in Führung und gewann unter Gelb die zweite Stage. „Das war wie in ‚Tage des Donners‘, man konnte nichts sehen. Ausgang von Turn 2 war eine einzige Rauchwand. Mein Spotter hat mir im Prinzip gesagt, ich soll anhalten und ich dachte: Das ist eine gute Idee“, konnte Busch, der Millimeter an den havarierten Autos vorbeimanövrierte, sein Glück im Ziel kaum fassen.

Einmal in Führung, ließ Busch in der zweiten Rennhälfte nichts mehr anbrennen. Insgesamt 187 der 300 Runden führte er auf dem Weg zu seinem 41. Sieg im NASCAR-Oberhaus an. Damit sichert er sich wie Truex sein Ticket für die zweite Playoff-Runde. Am kommenden Wochenende scheidet die ersten vier der 16 Playoff-Fahrer aus. ■



Glücklicher und am Ende dominanter Sieger: Gibbs-Toyota-Pilot Kyle Busch

NASCAR CUP SERIES

Loudon/New Hampshire (USA)

28. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Matt Kenseth (USA)	Toyota
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
6.	Erik Jones (USA)	Toyota
7.	Clint Bowyer (USA)	Ford
8.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
9.	Ryan Blaney (USA)	Ford
10.	Joey Logano (USA)	Ford

Gesamtwertung

nach 28 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	2149 Pkt.
2.	Larson (Chevrolet)	2125
3.	Kyle Busch (Chevrolet)	2119
4.	Keselowski (Ford)	2106
5.	Hamlin (Toyota)	2088
6.	Kenseth (Toyota)	2087
7.	Johnson (Chevrolet)	2076
8.	Blaney (Ford)	2070
9.	Elliott (Chevrolet)	2070
10.	Harvick (Ford)	2069



Superman und Ironman

Marc Márquez war auch in Aragón nicht aufzuhalten und hat sich nun an der WM-Spitze etwas Luft verschafft. Doch Valentino Rossi war es, der alle zum Staunen brachte.

Von: **Imre Paulovits**

Wie ein kleiner Junge sprang Marc Márquez von seiner Honda und in die Arme seiner Crew. Er hatte es geschafft, den anfangs enteilten Jorge Lorenzo einzufangen und dem unglaublichen Endspurt seines Teamkollegen Dani Pedrosa zu widerstehen. Er war volles Risiko gegangen und hat mit diesem Sieg nicht nur sich und seine Landsleute in Rage gebracht, sondern sich selbst auch in die bestmögliche Ausgangslage für den WM-Endkampf. Er hatte schon vor dem Wochenende gesagt, dass dieses Rennen einen entscheidenden Anteil am Verlauf des WM-Titels haben würde. Nun ist der

Titelverteidiger wieder in seinem WM-Fahrplan. Seine Landsleute feierten ihn ausgelassen, das Motorland Aragón wurde zum Márquez-Land.

Rossi gegen jede Chance

Doch so eindrucksvoll Márquez seine perfekte Kombination aus Fahrzeugbeherrschung und kalkuliertem Risiko auch vollführte, einer stahl ihm von vornherein die Show.

Valentino Rossi war nur drei Wochen nach seinem Enduro-Unfall, bei dem er sich rechts das Schien- und das Wadenbein gebrochen hatte, in Aragón angekommen. Als er aus dem Auto ausstieg, nahm er noch seine Krücken zu Hilfe, doch bereits zur Pressekonferenz kam er ohne Gehhilfe. Er hatte am Montag und am Dienstag insgesamt 20 Runden mit einer Yamaha R1 in Misano gedreht, ging am Mittwoch noch einmal zur Kontrolle ins Krankenhaus, dann entschloss er sich, das Rennwochenende in Angriff zu nehmen. Und am Donnerstag schaffte er auch die Prüfung beim Rennarzt.

»MEIN BEIN HAT MICH WENIGER BEHINDERT ALS UNSER TRAKTIONSPROBLEM.«

Valentino Rossi

„Die Heilung ist viel besser verlaufen als vor sieben Jahren“, verriet Rossi. „Ich konnte mich noch gut erinnern, welche Fortschritte ich damals gemacht hatte, und so habe ich mir in der Woche nach Misano erstmals ernsthaft Gedanken darüber gemacht, dass ich in Aragón vielleicht doch fahren könnte. Und ich wollte so schnell es geht wieder auf die M1, denn je länger man wegbleibt, desto schwerer ist es, wieder in den Rhythmus zu kommen. Als ich die R1 in Misano erstmals bewegt habe, hatte ich noch Probleme, doch schon am zweiten Tag hatte ich das Gefühl, dass es gehen wird. Und auf meiner M1, die für mich maßgeschneidert ist, ging es dann noch einmal besser.“

Aber war es nicht ein unverantwortliches Risiko? Der deutsche Rennarzt Dr. Christoph Scholl, der zwar gleich nach dem Unfall gesagt hatte, dass es ihn nicht wundern würde, wenn Rossi in Aragón wieder führe, nach der Ansicht des Röntgenbildes aber doch Bedenken hatte, winkt ab: „Natürlich kann der Knochen noch nicht völlig verwachsen sein, aber der Operateur hat hervorragende Arbeit geleistet. Und so ein Nagel hält auch, wenn er noch einmal auf das Bein fallen sollte. Einzig die Verriegelungstifte könnten dann brechen. Aus Messungen weiß ich, dass beim Beschleunigen etwa 25 Kilo Gewicht auf die äußeren Fußrasten gepresst werden. Wenn Rossi ohne Krücken laufen kann, bringt er die locker auf. Aber die Willenskraft von ihm ist unglaublich, mit der er sich zur Rückkehr getrieben hat.“

Am Freitag agierte der 38-jährige auch noch etwas vorsichtig. Es wurde probiert, den Sitz etwas höher zu setzen und die Fußrasten tiefer. Aber dann stellte Rossi fest, dass er mit der ursprünglichen Sitzposition doch am besten zurecht-



Jonas Folger: Von Abstimmung und geschwellenem Kehlkopf gebremst



Wieder Freude bei Marc Márquez



Top-Leistung im Doppelpack: Pol Espargaró (#44) und Wildcard Mika Kallio fuhren KTM bislang bestes Ergebnis ein

kommt. „Die Bewegung ist noch etwas eingeschränkt, beim Benutzen der Hinterradbremse habe ich noch etwas Probleme“, gab Rossi zu. Schaute man genau hin, konnte man erkennen, dass er den Fuß etwas weiter nach außen gedreht und weiter Richtung Ferse auf die Fußraste stellte als sonst, um die eingeschränkte Beweglichkeit zu kompensieren.

Am Samstag lieferte Rossi dann den ersten Hammer: Im Qualifying knallte er plötzlich die schnellste Zeit hin. Maverick Viñales und Jorge Lorenzo konnten sie zwar noch unterbieten, aber auch so startete Rossi aus der ersten Reihe. Von dort aus lag er über die Hälfte des Rennens auf dem zweiten Platz und machte gar Anstalten, Lorenzo von der Spitze zu verdrängen, bevor er langsamer wurde und noch von Marc Márquez, Dani Pedrosa und Maverick Viñales verdrängt wurde. „Sicherlich wäre ich ohne Verletzung einige Sekunden weiter vorne gelandet“, gab er hinterher zu verstehen. „Aber dass ich zum Schluss nicht mehr mithalten konnte lag an unserem üblichen Problem mit

der nachlassenden Traktion hinten. Daran müssen wir weiter arbeiten.“

Doch mit dieser Rückkehr hat der Mythos Valentino Rossi eine neue Dimension erreicht, alle Kollegen zeigten höchste Bewunderung. Da ging fast unter, dass Jorge Lorenzo auf der Ducati näher an die Siegerzeit herankam als je zuvor in dieser Saison, so wie auch KTM sowohl mit Pol Espargaró als auch mit Mika Kallio, und sich Dani Pedrosa weiter an die WM-Spitze herangeht.

Folger am Kehlkopf verletzt

Jonas Folger hatte ein Wochenende, über das sich selbst sein Teamchef Hervé Poncharal, der schon sehr viel erlebt hat, nur wundern konnte. Am Samstag war er bei einem Highsider mit dem Kehlkopf auf der Verkleidungsscheibe aufgeschlagen und dieser schwoll so an, dass der Deutsche kaum noch reden konnte. Nachdem er über das ganze Wochenende kein Vertrauen mehr zu dem Motorrad aufbauen konnte, beendete Folger das Rennen schließlich auf dem 16. Platz. ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



WIE HAST DU MIT ALL DEM DRUCK IN ARAGÓN UMGEHEN KÖNNEN?

Es war wirklich kein einfaches Rennen. Ich hatte über das ganze Wochenende eigentlich kein gutes Gefühl mit dem Motorrad. Ich weiß nicht, ob es an dem Motorrad, den Reifen oder an mir selbst gelegen hat. Aber Aragón ist eine meiner Lieblingsstrecken, die Fans haben mich angefeuert, und ich wusste, dass ich mich hier in eine gute Ausgangslage für den WM-Kampf bringen konnte, weil ich sah, dass Dovi und Viñales ihre Probleme hatten. So habe ich alles gegeben. Ich habe das ganze Rennen über mit dem Motorrad gekämpft, aber ich konnte zum entscheidenden Zeitpunkt die Lücke aufmachen, die für den Sieg gereicht hat.

BERUHIGEN DICH DIE 16 PUNKTE VORSPRUNG IN DER WM-TABELLE?

Die diesjährige WM ist nur schwer zu verstehen und deshalb auch schwer zu managen. Daher muss man auch ein gewisses Risiko auf sich nehmen. Hätte ich heute nichts riskiert, wäre ich Dritter geworden und hätte nur sieben Punkte Vorsprung. Wir müssen bis zum Schluss alles geben.

WAS ERWARTEST DU VON MOTEGI?

Letztes Jahr habe ich mich dort sehr wohlfühlt, war das ganze Wochenende konstant schnell und habe gewonnen. Wie es dieses Jahr wird, müssen wir sehen. Ich hatte gedacht, dass Österreich nur Schadensbegrenzung wird, und ich war schnell. In Aragón hingegen war es schwerer, als ich dachte.

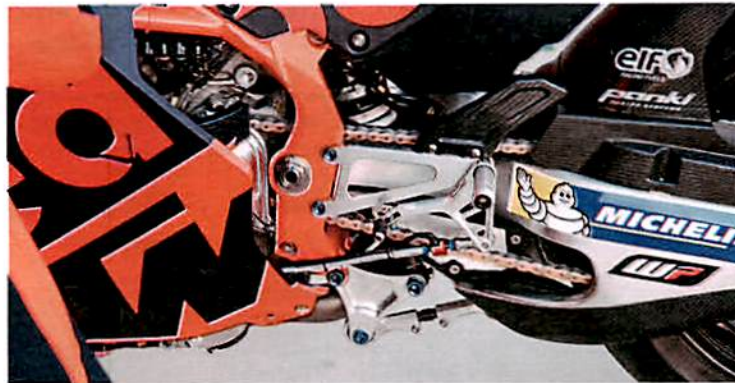
Neue KTM für Kallio und Espargaró

KTM arbeitet sich mit Riesenschritten an die MotoGP-Spitze heran. In Aragón fuhren Testpilot Mika Kallio und Pol Espargaró eine neue Variante der RC16.

Von: Neil Spalding

KTM kam mit seiner gesamten Entwicklungsmannschaft nach Aragón. Dabei waren sowohl Motorenschef Kurt Trieb, als auch Günther Bauer, Leiter der Chassis-Entwicklung und Xavier Soldevilla, einer der besten Fahrwerkstechniker der Welt mit vor Ort. Es war auffällig, wie sie sich versammelten und lauschten, wenn Mika Kallio hereinkam und seine Eindrücke schilderte.

Dabei hatte der KTM-Testpilot an den Trainingstagen regelrecht geschockt und zeitweilig gar die Zeitenlisten angeführt. In FP1 und FP3 war er jeweils Fünfschnellster und damit direkt für die Q2 qualifiziert, wo er mit dem ersten Reifensatz gar noch weiter vorrückte, aber mit dem zweiten leider stürzte. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte er die beiden regulären Fahrer des Teams regelrecht düpiert. Doch im Rennen holte ihn dann Pol Espargaró



Neuer KTM-Rahmen: Für mehr Flex über der Schwingelagerung verschlankt

ein, der ebenfalls das neue Motorrad fuhr und es entsprechend abstimmen konnte.

Aber was war so neu, dass es KTM so weit nach vorn bringen konnte? Da ist erst einmal das Fahrwerk. Nach der ersten Version zu Saisonbeginn, von der es bereits zwei leicht abweichende Varianten im Bereich der Schwingelagerung gab, kam eine komplett umkonstruierte Ausführung in Barcelona, die die Rohre höher angebracht hatte. Dies brachte mehr seitlichen Flex unter Beibehaltung der Bremsstabilität. Jetzt haben sie wieder einen neuen Rahmen, der noch einmal mehr Flex in voller Schräglage bietet, er soll aber beim Anbremsen und beim Beschleunigen weiterhin genügend Stabilität bieten.

Angeblich soll der neue Motor

mit rückwärts drehender Kurbelwelle erst im November bei den Tests für 2018 kommen. Aber es fiel auf, dass die Motorräder sehr früh morgens angelassen und warmgelaufen gelassen wurden, damit sich die Konkurrenz und interessierte Beobachter keinen Eindruck davon verschaffen konnten, wie das Rahmenheck auf die Gasstöße reagiert.

KTM hat in sehr kurzer Zeit eine unglaubliche Entwicklung durchgemacht, für die einige Konkurrenten Jahre benötigt haben. Man sieht einfach, wie wichtig den Österreichern dieses Projekt ist. Neben den Top-Spezialisten, die angeworben worden, ist klar zu sehen, dass auch das nötige Budget bereitsteht. Und das Resultat kann sich mehr als sehen lassen. ■

KOMMENTAR

DER ÄRGER IM QUALIFYING

der Moto3 nimmt kein Ende. In Misano bekamen nicht weniger als 23 Piloten eine Strafe wegen Langsamfahrens während des Qualifyings aufgebremst. In Aragón wusste man noch wenige Minuten vor dem Moto3-Rennen nicht, wie die endgültige Startaufstellung aussehen würde, weil es wieder Strafen hagelte und die Aufstellung erst sorgfältig nachgerechnet werden musste. Auch die verhängten Geldstrafen haben wenig geholfen. Kein Wunder: Die Leistungsdichte ist in der Moto3 so groß, dass regelmäßig über 20 Piloten innerhalb einer Sekunde liegen. Auf einer Strecke wie Aragón bringt ein guter Windschatten eine Sekunde, da lebt man lieber mit der Strafe. Rennleiter Mike Webb hatte schon vor zwei Jahren Einzelzeitfahren angedroht. Mittlerweile wäre das keine Drohung, sondern eine Erlösung. Wäre Zeit, sie wirklich einzuführen.



Imre Paulovits,
Ressortleiter
Motorradspport

AUS DEM FAHRERLAGER

NEUE ART VON TERRASSE

Das Wettrüsten der Werksteams nicht nur auf der Strecke, sondern auch bei den Hospitalitys im Fahrerlager sind wir mittlerweile gewohnt. Nun ist ein neues, noch brachliegendes Feld entdeckt worden: Wie man die Dächer der Transport-LKW hinter den Boxen nutzen kann. Das Yamaha-Werksteam machte den ersten Schritt und verband ihre beiden LKW letztes Jahr mit einem Überdach. Dann wurde



PAULOVITS

eine Galerie darunter eingerichtet. Das wurde seither von vielen nachgeahmt, auch Aprilia legte eine schöne Wohn-Etage unter dem Verbindungsdach an. Nun hat Suzuki der Idee eine neue Dimension gegeben: Sie haben zwischen ihren Aufliegern eine feine Dachgaube mit Aussichtsterrasse und Zeltdach angelegt.

EIN WEITERER HELD

Nicht nur Valentino Rossi zeigte, wie schnell man von einem doppelten Unterschenkelbruch zurückkehren kann. KTM-Renndirektor Pit Beirer, der sich am gleichen Tag den linken Unterschenkel gebrochen hatte wie der neunfache Weltmeister seinen rechten, kehrte ebenfalls ins MotoGP-Fahrerlager zurück. Dabei hatte der querschnitts-

gelähmte Ex-Motocross-Vizeweltmeister wie gewohnt lange Verhandlungstage, gestand sich aber zumindest so viel zu, als dass er abends früher ins Hotel zurückfuhr und morgens nicht ganz so früh wie sonst kam. Der 44-Jährige hat auch in seiner zweiten Karriere nichts von seiner Willenskraft und seinem Kampfgeist eingebüßt: „Mir geht es eigentlich ganz gut. Ich muss meine Stunden etwas limitieren und das Bein rechtzeitig hochlegen. Aber wenn Rossi bereits fahren kann, dann sollte ich zumindest im Fahrerlager stehen können.“

UNVERGESSENER NIETO

Nach dem imposanten Abschied von Ángel Nieto in der letzten Woche in Madrid gedachten die

Fans auch in Aragón des Anfang August bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommenen 13-fachen Weltmeisters. Auf dem Motorradparkplatz wurden fast einhundert Motorräder so aufgestellt, dass sich aus der Vogelperspektive eine riesige 12 + 1 in einem Kreis, das persönliche Logo des abergläubischen Spaniers, zu erkennen war. Nach dem MotoGP-Lauf trugen die Streckenposten Banner mit dem gleichen Logo auf die Strecke.

NEBELLAND ARAGÓN

Das gesamte Plateau von Aragón erstrahlte am Sonntagmorgen in schönstem Sonnenschein – bis auf die Rennstrecke, die sich in dichten Nebel hüllte. So wurden die Warm-ups und das Moto3-Rennen verkürzt. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Aragón (E) – 24. September 2017 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 116,771 km über 23 Runden à 5,077 km. 24 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 40 Grad. Schnitt des Siegers: 166,3 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	42:06,816 min	336,5 km/h	1:49,234 min	H/H	25
2. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	23	+0,879 sec	337,9 km/h	1:49,140 min	M/M	20
3. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	23	+2,028 sec	336,0 km/h	1:49,564 min	M/S	16
4. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	23	+5,256 sec	336,3 km/h	1:49,673 min	M/H	13
5. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	23	+5,882 sec	333,4 km/h	1:49,334 min	M/H	11
6. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	23	+6,962 sec	338,1 km/h	1:49,492 min	M/M	10
7. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	23	+7,455 sec	339,5 km/h	1:49,251 min	M/S	9
8. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	23	+7,910 sec	343,4 km/h	1:49,547 min	M/S	8
9. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	23	+13,002 sec	335,7 km/h	1:49,610 min	S/S	7
10. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	23	+14,075 sec	340,5 km/h	1:49,919 min	M/M	6
11. Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	23	+17,192 sec	337,8 km/h	1:49,771 min	M/M	5
12. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	23	+20,632 sec	332,5 km/h	1:49,739 min	M/M	4
13. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	23	+23,886 sec	334,6 km/h	1:50,149 min	M/H	3
14. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	23	+25,523 sec	336,2 km/h	1:49,993 min	M/S	2
15. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	23	+26,082 sec	335,8 km/h	1:50,145 min	M/S	1
16. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	23	+30,302 sec	334,4 km/h	1:50,616 min	M/M	-
17. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	23	+31,874 sec	333,4 km/h	1:50,258 min	M/H	-
18. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	23	+31,948 sec	340,8 km/h	1:50,479 min	M/S	-
19. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	23	+36,296 sec	336,3 km/h	1:50,296 min	M/M	-
20. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	23	+37,842 sec	337,9 km/h	1:50,424 min	M/M	-
21. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	23	+47,599 sec	334,3 km/h	1:50,668 min	M/M	-
22. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	23	+47,647 sec	334,1 km/h	1:51,065 min	M/M	-
Nicht gewertet:							
Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	16	+7 Runden	335,5 km/h	1:49,568 min	H/H	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Viñales	1:47,635 min
2. Lorenzo	1:47,735 min
3. Rossi	1:47,815 min
4. Crutchlow	1:47,830 min
5. Márquez	1:47,963 min
6. Pedrosa	1:48,107 min
7. Dovizioso	1:48,137 min
8. A. Espargaró	1:48,159 min
9. Bautista	1:48,187 min
10. Iannone	1:48,289 min
11. Zarco	1:48,402 min
12. Kallio	1:48,471 min
13. Miller	1:48,307 min
14. P. Espargaró	1:48,387 min
15. Abraham	1:48,467 min
16. Petrucci	1:48,908 min
17. Baz	1:48,911 min
18. Folger	1:49,034 min
19. Barberá	1:49,052 min
20. Rins	1:49,233 min
21. Rabat	1:49,258 min
22. Redding	1:49,288 min
23. Smith	1:49,578 min
24. Lowes	1:50,769 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	224
2. Dovizioso	208
3. Viñales	196
4. Pedrosa	170
5. Rossi	168
6. Zarco	117
7. Lorenzo	106
8. Petrucci	95
9. Crutchlow	92
10. Folger	84

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	274
2. Yamaha	257
3. Ducati	248
4. Suzuki	64
5. Aprilia	55
6. KTM	46

WM-STAND TEAMS

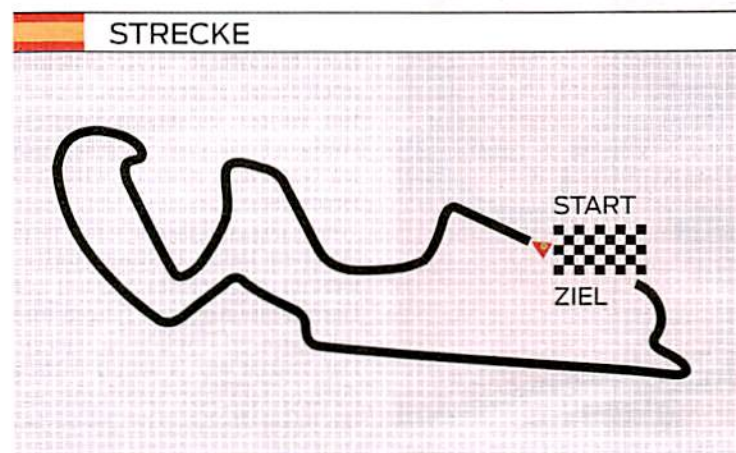
Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	394
2. Movistar Yamaha MotoGP	364
3. Ducati Team	314
4. Monster Yamaha Tech3	201
5. Octo Pramac Ducati	151
6. Pull & Bear Aspar Team	98
7. LCR Honda	92
8. Estrella Galicia Marc VDS	84
9. Team Suzuki Ecstar	65
10. Avintia Racing	62

»DIESER SIEG WAR FÜR DIE WM BESONDERS WICHTIG, WIR MÜSSEN ABER WEITER HART DRANBLEIBEN.«

Marc Márquez

Rundenrekord: **1:48,120, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**
 Quali-Rekord: **1:46,635, Marc Márquez (Honda), 2015**
 Topspeed-Rekord: **345,8 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**

MOTORLAND ARAGÓN 5,077 KM



Marc Márquez: Ist das die Richtung zum WM-Titel?

Moto2

Morbidelli gewinnt Aufstand g

Franco Morbidelli missachtete die Anweisungen seines Teamchefs und gewann den Grand Prix von Aragón. Tom Lüthi verlor wieder Boden auf den WM-Leader.

Von: **Imre Paulovits**

Michael Bartholemy ist eigentlich ein unglaublich cooler Typ. Der Teamchef des Marc VDS Teams, dem erfolgreichsten der Moto2, hat schon viel erlebt, und ihn kann so leicht nichts aus der Ruhe bringen. Aber jetzt lagen seine Nerven blank. Alex Márquez war bei seinem Heimrennen bereits ausgeschieden, weil die Schmerzen in seinem in Misano verletzten Hüftgelenk unerträglich geworden waren und er das Motorrad nicht mehr sicher lenken konnte. Sein zweiter Pilot hingegen raufte sich mit voller Härte mit Mattia Pasini um den Sieg. Eigentlich eine tolle Sache für

einen Teamchef, ginge es nicht um den WM-Titel. Denn aus diesem Grunde hatte Bartholemy seinem Fahrer vor dem Rennen die Order gegeben, sich auf kein unnötiges Risiko einzulassen, und sich nicht mit Pasini oder Oliveira anzulegen, denn diese spielen im WM-Kampf keine Rolle. Doch Morbidelli hatte eine andere Vorstellung.

„Das ist eben mein Stil“, meinte Morbidelli nach dem Rennen keck. „In Misano hat er sich nicht ausgezahlt, hier schon. Ich werde in diesem Stil weitermachen, ich hoffe, dass ich damit in Valencia als Weltmeister dastehen werde.“ Morbidelli hatte zu Beginn eine irre Pace hingelegt, wurde dann aber langsamer. „Ich hatte in dieser Phase die Reifen geschont, aber vielleicht ein bisschen zu sehr. So konnte mich Mattia einholen. Zum Schluss hatte ich aber mehr Reserven in den Reifen.“

Mattia Pasini war sichtlich glücklich über seinen zweiten Platz. „Es war ein toller Kampf“, so der 32-jährige Italiener, dessen

zweiter Frühling zum Dauerzustand wird. „Ich hatte versucht, Franco wegzufahren, weil ich wusste, dass er in den letzten Runden immer sehr stark ist. Das ist mir zwar nicht gelungen, aber ich habe den Kampf sehr genossen.“

Miguel Oliveira holte bis kurz vor Schluss mächtig auf die beiden auf, musste dann doch mit dem dritten Platz vorliebnehmen. „Auch meine Reifen waren zum Schluss völlig am Ende, ich konnte nichts mehr machen“, gab er zu.

Tom Lüthi hatte diesmal keine Chance, um den Sieg mitzumischen, und er liegt wieder 21 Punkte hinter Morbidelli zurück. Der Schweizer wirkte auch ziemlich frustriert. „Mehr ging einfach nicht“, knurrte Lüthi. „Ich hatte zu viel Wheelspin aus den Kurven heraus, und so musste ich auf der Bremse und im Kurveneingang viel riskieren. So habe ich Stück für Stück an Boden verloren. Natürlich bin ich enttäuscht, aber ich hoffe, dass wir beim Test einen Schritt nach vorne machen.“ ■



Wer wagt, gewinnt: Franco Morbidelli (#21) schlug Mattia Pasini nach knallhartem Kampf knapp

MARC VDS

Moto2

Dominique Aegerter bleibt bei Suter und Kiefer

Dominique Aegerter hat sich entschieden: Der Misano-Sieger wird auch nächstes Jahr bei Kiefer Racing eine Suter fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Am Mittwoch unterschrieb Dominique Aegerter beim Kiefer-Racing-Team für ein weiteres Jahr. Der Misano-Sieger hatte bis dahin auch mit seinem früheren Team verhandelt, wo er neben Sam Lowes und Iker Lecuona eine KTM hätte einsetzen können, er entschied sich aber für die Kiefer/Suter-Variante. „Ich fühle mich sehr wohl in diesem Team, und die stehen voll hinter mir“, erklärt der 26-jährige Rohrbacher seine Entscheidung. „Der Sieg in Misano hat gezeigt, dass auch das Paket stimmt, und das hat bei der Entscheidung sicher auch geholfen. Mit Suter habe ich ein Schweizer Motorrad und Schweizer Techni-

ker, die alles geben, damit ich vorne fahre. Deshalb habe ich mich für das Kiefer-Racing-Team entschieden. KTM bei Fred Cominboeuf wäre auch eine interessante Variante gewesen, ich hätte dort auch super Material bekom-

men, aber ich habe meine Entscheidung mit meinem Manager, meiner Familie und meinen Sponsoren besprochen, und ich denke, es war die richtige Entscheidung.“

Teamchef Stefan Kiefer freut sich, weiter mit Aegerter zusam-

menzuarbeiten. „Er ist nicht nur ein sehr schneller Fahrer, sondern auch ein Typ, mit dem wir sehr auf einer Wellenlänge sind“, schwärmt er von seinem Fahrer. „Wir können sehr gut zusammenarbeiten, und ich denke, dass das mit ein Grund war, warum er sich für uns entschieden hat.“

Ohne Teamkollegen?

Kiefer hat vorerst nur die Nennung für Dominique Aegerter bei der IRTA abgegeben und die Kautions hinterlegt. „Wir arbeiten noch daran, dass wir einen zweiten Fahrer einsetzen können, sind auch mit mehreren Fahrern im Gespräch, aber es wird aus finanziellen Gründen schwierig. Wenn wir in den nächsten zwei Wochen keine Lösung finden, werden wir nächstes Jahr nur mit Dominique Aegerter fahren und uns ganz auf ihn konzentrieren. Das hatten wir ja schon früher, auch in dem Jahr, als wir mit Stefan Bradl Weltmeister geworden sind.“ ■



Dominique Aegerter mit Stefan und Jochen Kiefer: Harmonie hat überwogen

KIEFER RACING

gen Teamchef



NACHRICHTEN

MOTOGP Nicht ganz überraschend hat Avintia-Ducati für die zweite Ducati neben Tito Rabat den 28-jährigen Belgier Xavier Siméon verpflichtet. Siméon liegt derzeit auf dem 21. Platz der Moto2-WM. „Als ich zuletzt 2015 bei Gresini konkurrenzfähiges Material hatte, habe ich den GP von Deutschland gewonnen und bin WM-7. geworden“, hofft Siméon, an bessere Zeiten anknüpfen zu können. Von den aktuellen Avintia-Piloten ist Héctor Barberá bei Pons in der Moto2 untergekommen.

MOTO2 Sandro Cortese wurde in Aragón Neunter und damit bester Suter-Pilot. „Mit diesem Ergebnis kann ich wirklich zufrieden sein“, freute er sich. „Wir haben einen Schritt nach vorn gemacht und können nun konstant in den Top-10 fahren. An diesem Wochenende waren wir nie weit weg von der Spitze.“ Cortese hatte aber auch neben

der Strecke einiges zu tun, weil er weiter nach einem Teamplatz für 2018 sucht.

MOTO2 Dominique Aegerter wurde nach seinem Sieg in Misano in Aragón Zwölfter. „Dies ist sicherlich nicht die Strecke, die mir am besten liegt“, gab Aegerter zu. „Trotzdem hatten wir in den Trainings keine schlechte Pace. Im Rennen hatte ich aber keine Chance, in der vorderen Gruppe mitzufahren.“

MOTO2 Marcel Schrötter war der unbelohnte Held von Aragón. Sein operiertes rechtes Handgelenk wurde von einer Manschette gestützt, und er konnte erstaunliche Zeiten fahren, doch im Rennen wurden die Schmerzen so stark, dass er das Motorrad nicht mehr kontrollieren konnte. Am Montag testete er ein neues Suter-Chassis. „Für zwei, drei Runden geht es gut, nur nicht über die Distanz.“

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Aragón (E) – 24. September 2017 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 106,617 km über 21 Runden à 5,077 km. 34 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Franco Morbidelli (I)	Kalex	21	40.09,904 min	1:54,231 min	25
2.	Mattia Pasini (I)	Kalex	21	+0,145 sec	1:54,082 min	20
3.	Miguel Oliveira (P)	KTM	21	+0,577 sec	1:54,336 min	16
4.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	21	+4,181 sec	1:54,566 min	13
5.	Brad Binder (SA)	KTM	21	+4,331 sec	1:54,387 min	11
6.	Jorge Navarro (E)	Kalex	21	+7,328 sec	1:54,547 min	10
7.	Simone Corsi (I)	Speed Up	21	+7,597 sec	1:54,385 min	9
8.	Takaaki Nakagami (J)	Kalex	21	+7,630 sec	1:54,446 min	8
9.	Sandro Cortese (D)	Suter	21	+10,973 sec	1:54,566 min	7
10.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	21	+12,657 sec	1:54,642 min	6
11.	Fabio Quartararo (F)	Kalex	21	+12,904 sec	1:54,790 min	5
12.	Dominique Aegerter (CH)	Suter	21	+16,107 sec	1:54,763 min	4
13.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	21	+21,243 sec	1:54,983 min	3
14.	Xavier Vierge (E)	Tech3	21	+21,314 sec	1:54,876 min	2
15.	Stefano Manzi (I)	Kalex	21	+22,583 sec	1:54,916 min	1
16.	Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	21	+22,601 sec	1:55,124 min	-
17.	Edgar Pons (E)	Kalex	21	+25,622 sec	1:55,255 min	-
18.	Testsuya Nagashima (J)	Kalex	21	+27,244 sec	1:55,405 min	-
19.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	21	+27,374 sec	1:55,271 min	-
20.	Remy Gardner (AUS)	Tech3	21	+28,026 sec	1:55,259 min	-
21.	Iker Lecuona (E)	Kalex	21	+29,042 sec	1:55,225 min	-
22.	Augusto Fernandez (E)	Speed Up	21	+30,890 sec	1:55,376 min	-
23.	Jesko Raffin (CH)	Kalex	21	+31,765 sec	1:55,179 min	-
24.	Steven Odendaal (SA)	NTS	21	+36,918 sec	1:55,703 min	-
25.	Xavier Siméon (B)	Kalex	21	+37,042 sec	1:55,431 min	-
26.	Joe Roberts (US)	Kalex	21	+38,275 sec	1:55,902 min	-
27.	Tarran Mackenzie (GB)	Suter	21	+49,354 sec	1:56,006 min	-
nicht gewertet						
	Marcel Schrötter (D)	Suter	17	+4 Runden	1:54,435 min	-
	Federico Fuligni (I)	Kalex	17	+4 Runden	1:55,815 min	-
	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	15	+6 Runden	1:56,068 min	-
	Isaac Vinales (E)	Kalex	15	+6 Runden	1:55,535 min	-
	Alex Marquez (E)	Kalex	11	+10 Runden	1:54,244 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Morbidelli	248
2.	Lüthi	227
3.	Oliveira	157
4.	Márquez	155
5.	Bagnaia	130
6.	Pasini	124
7.	Nakagami	117
8.	Corsi	95
9.	Aegerter	92
10.	Binder	67
16.	Schrötter	44
18.	Cortese	35
24.	Raffin	11

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	345
2.	KTM	180
3.	Suter	111
4.	Speed Up	95
5.	Tech 3	67

STARTAUFGSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Oliveira	1:53,736 min
2.	Pasini	1:53,757 min
3.	Márquez	1:53,807 min
4.	Morbidelli	1:53,841 min
5.	Corsi	1:53,876 min
6.	Navarro	1:53,922 min
7.	Lüthi	1:53,976 min
8.	Schrötter	1:54,053 min
9.	Cortese	1:54,072 min
10.	Nakagami	1:54,149 min
11.	Aegerter	1:54,225 min
12.	Bagnaia	1:54,282 min
13.	Marini	1:54,361 min
14.	Quartararo	1:54,461 min
15.	A. Pons	1:54,534 min
16.	Baldassarri	1:54,717 min
17.	Gardner	1:54,728 min
18.	Syahrin	1:54,797 min
19.	E. Pons	1:54,856 min
20.	Binder	1:54,870 min
21.	Siméon	1:54,880 min
22.	Fernandez	1:54,883 min
23.	Odendaal	1:55,032 min
24.	Nagashima	1:55,040 min
25.	Vierge	1:55,080 min
26.	Locatelli	1:55,167 min
27.	Manzi	1:55,194 min
28.	Lecuona	1:55,224 min

Moto3

Eine Hand am Titel, die ander

Mit seinem achten Saison-sieg ist Joan Mir dem Titel ein ganzes Stück näher gekommen. Doch nicht alle hielten seine Mittel für sauber.

Von: Imre Paulovits

Er hatte sich mit aller Entschiedenheit an die Spitze gesetzt. WM-Leader Joan Mir zeigte schon in den letzten Runden, dass er wieder der stärkste Fahrer in der Spitzen-gruppe ist, doch absetzen konnte er sich nicht, auf der langen Ge-gengeraden saugten sich die Geg-ner immer wieder heran oder auch vorbei. Trotzdem setzte sich Mir in der letzten Runde an die Spitze, und auf der langen Gera-den fuhr er wilde Schlangenlini-en. Fabio di Giannantonio, der sich gezielt an zweiter Stelle aufhielt, um aus dem Windschatten auszuscheren, hatte einfach kei-

ne Chance, die beiden Auspuff-rohre von Mirs Honda tanzten mal links und mal rechts vor ihm durch das Sichtfeld.

Di Giannantonio war auch ziemlich sauer. „Ich hatte mir das genau zurechtgelegt“, knurrte der 18-jährige Italiener. „Natürlich versucht jeder in der letzten Run-de mit Schlangenlinien die Gegner aus dem Windschatten zu rütteln. Aber was mir gemacht hat, ist ein-fach gefährlich. Weiche Bögen in Schlangenlinie, das ist ok, aber nicht wild hin- und herwedeln, ohne Rücksicht darauf, dass der Hintermann umgefahren werden könnte. Wir fahren dort immer-hin fast 240 km/h, das ist einfach gefährlich.“ Mir war sich keiner Schuld bewusst. „Es gehörte zu meiner Rennstrategie, dass ich in der letzten Runde vorne bin und meine Position mit Schlangenlini-en verteidige“, so der WM-Leader. „Das ist doch normal, dass man in der letzten Runde seine Position auf dieser Art verteidigt. Di Gian-nantonio hat es zwei Runden vor-

her schließlich genauso gemacht und ist auch Schlangenlinien ge-fahren.“

Die Rennleitung sah dies indes anders, sah die Aktion von Mir klar als gefährliches Fahren an und brummte dem WM-Leader für das nächste Rennen in Motegi eine Grid-Strafe von sechs Plätzen auf. „Es war das erste Mal, dass Mir auffällig wurde, aber die Ak-tion war schon ziemlich hart“, urteilte Rennleiter Mike Webb.

Viel ändern wird die Strafver-setzung zwei Startreihen hinter seiner tatsächlichen Quali-Zeit für Mir wahrscheinlich nicht. Er hat in diesem Jahr in Argentinien von 16., und auf dem Red Bull Ring vom 10. Startplatz aus gewonnen. Ohnehin hat er in Motegi die Chance, den WM-Titel bereits vor-zeitig zu sichern. Sollte Romano Fenati dort gewinnen, würde Mir ein zweiter Platz zum WM-Titel reichen. Wenn dieser ausfällt und Canet gewinnt, wäre Mir gar mit Platz 14 Weltmeister. Eine Hand hat er schon am WM-Pokal. ■



Mitten im Gedränge: Joan Mir (#36) positionierte sich wieder am besten

Moto3

Mit wackelnder Verkleidung Neunter

Philipp Öttl fuhr in Aragón ganz vorne mit - bis sich seine Verkleidungshalte-rung löste.

Eigentlich war es ein Klacks: Keine 1,2 Sekunden trenn-ten Philipp Öttl im Ziel von Sieger Joan Mir, aber bei der Enge des Moto3-Feldes bedeutete dies Platz neun. Doch der 21-jährige Deutsche kämpfte mit stumpfen Waffen. „Eigentlich hat das Ren-nen sehr gut angefangen“, blickt Öttl zurück. „Das war besonders erfreulich, denn in den Trainings lief es ausser einer schnellen Runde nicht wirklich gut. Dann hatte ich aber einen guten Start und konnte mit der Spitzengrup-pe mitfahren. Bis sich zunächst der rechte obere Splint von mei-ner Verkleidung löste, und dann auch der andere. Ich hatte dabei noch Glück, denn die Verklei-dung hätte dabei auch wegflie-



Öttl, mit der Verkleidung noch fest

gen können. Aber ich hatte von da an keinen Topspeed mehr, konnte mich nicht einmal um Windschatten halten. Aber immerhin reichte es für die Top-10 und wir haben einige starke Fah-ner auch so noch hinter uns ge-lassen. Ärgerlich, denn meine Jungs machen eine Super-Arbeit und der Splint kann eigentlich gar nicht rausfliegen.“ ■ IP

Moto3

Jakub Kornfeil: Trotz Frust auch 2018 dabei

Nicht nur Prüstel-GP, auch ihr aktueller Pilot schaut bereits auf 2018. Und er bleibt dem Team treu.

Eigentlich war es wieder ein Wochenende zum Verges-sen. Auf der langen Gera-den von Aragón wurden die bei-den Peugeot-Piloten Jakub Kornfeil und Patrik Pulkkinen durchgereicht, dass wieder kei-ner der Mahindra-Motoren in den Punkten landete sprach Bände. Trotzdem gab es zum Schluss la-chende Gesichter und ein eupho-risches Händeschütteln zwischen Teamchef Florian Prüstel: Der 24-jährige Tscheche unterschrieb seinen Vertrag und wird dem Team auch 2018 erhalten blei-ben. Und dann wird mit KTM gefahren, was beide zu neuen Höhen bringen soll. „Natürlich freue ich mich sehr, weiter mit dem Team zusammen zu arbei-



Kornfeil (#84): 2018 mit KTM

ten“, grinste Kornfeil. Mit dem 18-jährigen Marco Bezzecchi wird Kornfeil allerdings einen Teamkollegen haben, bei dem er sich sehr anstrengen muss, will er weiter der schnellste Mann im Team bleiben. Patrick Pulkkinen wird in die Moto3 Junior-WM ge-hen. Ob auch Prüstel-GP dort ein Junior-Team machen wird, ist noch nicht entschieden. ■ IP

an der Strafe



MotoGP Rookies Cup

Alles lief gegen Can Öncü

Der Japaner Kazuki Masaki gewann den Cup, Aleix Viu das letzte Rennen.

In den zwei Finalläufen zum Rookies Cup 2017, sollte die Entscheidung fallen, welcher der 14- bis 17-jährigen Junglinge über den Cupsieg jubeln darf. Es gab drei Favoriten: Den Japaner Kazuki Masaki, den Türken Can Öncü und den Spanier Aleix Viu. Die Entscheidung fiel schon im ersten Lauf. Sechs der 23 Gestarteten bildeten schon von Beginn an eine, für die Zuschauer mitreißende Spitzengruppe, in der sich

auch die Favoriten befanden. Masaki, Öncü und Viu waren meistens in Führung, aber die Positionen wechselten ständig.

Masaki, Ogura und Viu jubelten schließlich auf dem Siegerpodest. Der von den vielen Japanern gefeierte Cupsieger, der 17-jährige Kazuki Masaki, war vor Rührung den Tränen nahe. Viu gewann das zweite Rennen und verdrängte Can Öncü noch vom zweiten Endrang.

Mathias Meggle, der in der Gesamtwertung auf Platz sieben landete, konnte nicht teilnehmen. Er stürzte am Freitag und brach sich den Unterarm. ■ PP

CUP-ENDSTAND

1.	Kazuki Masaki (J)	194 Punkte
2.	Alex Viu (E)	183
3.	Can Öncü (TR)	165
4.	Deniz Öncü (TR)	135
7.	Matthias Meggle (D)	108
10.	Kevin Orgis (D)	86



Den Tränen nah: Kazuki Masaki

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Aragón (E) – 24. September 2017 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 66,001 km über 13 Runden à 5,077 km. 32 Fahrer gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 22 Grad, Asphalt 30 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Joan Mir (E)	Honda	13 25:57,607 min	1:58,929 min	25
2.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	13 +0,043 sec	1:58,347 min	20
3.	Enea Bastianini (I)	Honda	13 +0,051 sec	1:59,109 min	16
4.	Jorge Martin (E)	Honda	13 +0,170 sec	1:59,106 min	13
5.	Aron Canet (E)	Honda	13 +0,392 sec	1:59,076 min	11
6.	John McPhee (GB)	Honda	13 +0,590 sec	1:58,823 min	10
7.	Marcos Ramírez (E)	KTM	13 +0,707 sec	1:58,804 min	9
8.	Dennis Foggia (I)	KTM	13 +0,743 sec	1:58,821 min	8
9.	Philipp Öttl (D)	KTM	13 +1,168 sec	1:58,974 min	7
10.	Romano Fenati (I)	Honda	13 +1,298 sec	1:58,822 min	6
11.	Andrea Migno (I)	KTM	13 +1,330 sec	1:58,835 min	5
12.	Juanfran Guevara (E)	KTM	13 +1,505 sec	1:58,879 min	4
13.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	13 +1,961 sec	1:59,028 min	3
14.	Nicolò Bulega (I)	KTM	13 +2,050 sec	1:58,678 min	2
15.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	13 +2,504 sec	1:59,227 min	1
16.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	13 +2,539 sec	1:59,003 min	-
17.	Bo Bendsneyder (NL)	KTM	13 +2,659 sec	1:58,878 min	-
18.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	13 +2,665 sec	1:58,985 min	-
19.	Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	13 +4,399 sec	1:58,992 min	-
20.	Jules Danilo (F)	Honda	13 +11,404 sec	1:59,518 min	-
21.	Jaume Masia (E)	KTM	13 +14,540 sec	1:59,390 min	-
22.	Darryn Binder (SA)	KTM	13 +14,599 sec	1:59,343 min	-
23.	Manuel Pagliani (I)	Mahindra	13 +14,703 sec	1:59,604 min	-
24.	Aaron Polanco (E)	Honda	13 +14,859 sec	1:59,704 min	-
25.	Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	13 +17,595 sec	1:59,927 min	-
26.	Tony Arbolino (I)	Honda	13 +17,722 sec	1:59,905 min	-
27.	Albert Arenas (E)	Mahindra	13 +21,467 sec	2:00,189 min	-
28.	Kaito Toba (J)	Honda	13 +34,646 sec	2:00,818 min	-
29.	Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	13 +34,678 sec	2:00,151 min	-
nicht gewertet					
	Gabriel Rodrigo (ARG)	KTM	8 +5 Runden	1:58,796 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	7 +6 Runden	1:59,141 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte	
1.	Mir	271
2.	Fenati	191
3.	Canet	173
4.	Di Giannantonio	137
5.	Martin	134
6.	McPhee	106
7.	Ramírez	105
8.	Migno	103
9.	Bastianini	103
10.	Öttl	91

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte	
1.	Honda	345
2.	KTM	189
3.	Mahindra	20
4.	Peugeot	14

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit	
1.	Martin	1:58,067 min
2.	Bastianini	1:58,425 min
3.	Canet	1:58,516 min
4.	Bulega	1:58,593 min
5.	Foggia	1:58,768 min
6.	Mir	1:58,784 min
7.	McPhee	1:58,813 min
8.	Öttl	1:58,961 min
9.	Suzuki	1:58,976 min
10.	Ramírez	1:58,985 min
11.	Fenati	1:59,165 min
12.	Rodrigo	1:59,167 min
13.	Norrodin	1:59,177 min
14.	Di Giannantonio	1:59,271 min
15.	Danilo	1:59,321 min
16.	Migno	1:59,360 min
17.	Bezzecchi	1:59,379 min
18.	Sasaki	1:59,390 min
19.	Masia	1:59,392 min
20.	Bendsneyder	1:59,505 min
21.	Guevara	1:59,513 min
22.	Dalla Porta	1:59,535 min
23.	Antonelli	1:59,697 min
24.	Arenas	1:59,706 min
25.	Kornfeil	1:59,813 min
26.	Pagliani	1:59,819 min
27.	Polanco	1:59,833 min
28.	Arbolino	1:59,849 min
29.	Binder	1:59,861 min



Mir: Erster Matchball in Motegi

Stirbt die deutsche Top-Serie



Soll das alles Geschichte sein? Was geht noch und was nicht? Ihre Cups wollen die Hersteller weiter unterstützen, die Prädikatsklassen nicht. Es ist eine Gratwanderung zwischen Wirklichkeit und Wahnsinn

Neun Zeilen reichten dem IVM, um von seiner Seite aus den Tod der IDM zu verkünden. Kann man die einstige Vorzeigeserie des deutschen Motorradrennsports so einfach abtun?

Von: **Anke Wieczorek**

Die Arbeitsgruppe Motorsport im IVM, bestehend aus den Unternehmen BMW Motorrad, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha, tagte letzte Woche zum Thema „Zukunft der IDM“. Vor dem Saisonfinale 2017 am kommenden Wochenende in Hockenheim steht nun fest: „Trotz zahlreicher intensiver Gespräche konnte kein Konzept gefunden werden, das eine erfolgreiche Umsetzung der IDM im Jahr 2018 gewährleisten würde.“ Die IDM wird nicht fortgeführt. Yamaha war überhaupt nicht daran interessiert, Honda zog nach. Schließlich zogen auch die anderen drei den Stecker. Was bleibt, sind Spekulationen. Sicher

ist, dass der Motorradmarkt im letzten Monat noch einmal zusammengebrochen ist. Und für die Importeure zählen in erster Linie die Geschäfte schwarz auf weiß. Honda investiert deshalb lieber in die nächste Händlertagung, um mehr Umsätze zu machen, als in eine wankende IDM. Hinter vorgehaltener Hand kommt aber auch immer wieder die BMW-Dominanz in der Serie, vor allem durch Markus Reiterberger, in die Diskussion. Ohne den mittlerweile dreifachen Superbike-Meister, der längst auf WM-Niveau fährt, hätte das Endergebnis ganz anders ausgesehen.

Die, die es betrifft, haben die IDM trotz der Pressemitteilung nicht abgesprochen, auch wenn sie wie Superbike-Teamchef Benny Wilbers den Glauben in die Industrie und den Deutschen Motorsportbund (DMSB) verloren haben. „In der bisherigen Form wird sie es nicht geben, das ist klar, aber man muss sich Gedanken machen“, sagt Wilbers. „Sonst passiert überhaupt nichts.“ Wir haben uns umgehört, was Teams und Fahrer zur momentanen Situation sagen.

»DMSB UND ADAC HABEN SICH IN DER IDM IHRER VERANTWORTUNG ENTZOGEN.«

Carsten Freudenberg

Carsten Freudenberg, Teamchef Yamaha, IDM Supersport 300: „Ich bin vom Ausstieg der Arbeitsgruppe nicht überrascht. Die gewaltige Finanzspritze der Hersteller und Importeure ist nicht jedes Jahr machbar. Sie haben sich engagiert, aber der DMSB und ADAC haben sich ihrer Verantwortung entzogen. Ich habe keinen einzigen hochrangigen DMSB-Funktionär in diesem Jahr an der Rennstrecke gesehen – und auch niemanden vom ADAC. Dabei gehören alle Fahrer einem ADAC-Ortsclub an. Den Rückzug der Motorradmarken akzeptiere ich, es kann nicht sein, dass sie sich mit jeweils 200 000 Euro oder mehr alleine

beteiligen. Sie müssen den Ball dem DMSB zuspielen. Und dieser muss zusehen, dass er auch den ADAC wieder mit ins Boot holt. Die Deutsche Meisterschaft jetzt einfach so sterben zu lassen, wäre eine Katastrophe. Der ADAC macht im Mini-Bike-Bereich Aufbauarbeit, wie soll es nachher weitergehen? Es kann nicht sein, dass danach nicht alle im Junior Cup oder im Northern Europe Cup fahren.“

Denis Hertrampf, Teamchef HPC-PowerSuzuki, IDM Superbike 1000:

„Ich habe keine Angst vor der Zukunft. Warum? Ich denke, dass es auch 2018 eine IDM geben wird. Letztes Jahr stand auch alles auf der Kippe – und es wurde eine Lösung gefunden. Ansonsten müssen wir uns ein neues Betätigungsfeld suchen. Aber, wie gesagt, davon gehe ich nicht aus. Meiner Meinung nach müssen die Hersteller aber auch in Zukunft dazugehören, denn sie müssen ja Interesse daran haben, dass es in Deutschland Motorrad-Rennsport gibt. Die Cups sollen schließlich auch weitergeführt werden.“

jetzt wirklich?



RACEPIXX

So soll es auch in Zukunft sein, aber jetzt ist der DMSB in der Pflicht

»DINGE, DIE MAN ABSCHAFFT, UM SIE ZU ÜBERARBEITEN, SIND MEISTENS FÜR IMMER WEG.«

Jens Holzhauer

Lucy Glöckner, Fahrerin, IDM Superbike 1000:

„Wir Fahrer stehen jetzt alle vor der gleichen Situation. Wenn die Serie den Bach runtergeht und sich nicht mehr Partner daran beteiligen, kann ich mir vorstellen, dass die Hersteller keinen Bock mehr haben. Ich mache mir da mehr Gedanken um den Nachwuchs als um mich selbst. Was soll denn daraus werden?“

Werner Daemen, Teamchef Van Zon-Remeha-BMW: „Ich hoffe, dass die Serie doch noch bestehen bleibt, für den Nachwuchs und auch unsere Teams. Aber wir können es nicht bestimmen. Wir stellen super Personal, aber wie sollen die jungen Talente in die

Weltmeisterschaft kommen? Alle Deutschen sind aus der IDM gekommen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass eine Serie, in der 220 Fahrer Geld bezahlen, um Rennen zu fahren, plötzlich verschwindet. Es muss eine Firma geben, die das finanzielle Risiko trägt.“

Jens Holzhauer, Teamchef, HRP Honda: „Persönlich bin ich von der Entscheidung nicht überrascht. Die Spatzen haben es von den Dächern gepfiffen. Es ist traurig, dass nach so vielen Jahren keiner mehr Bestrebungen macht, die IDM aufrechtzuerhalten. Es hängt da ja auch noch viel mehr dran, zum Beispiel Arbeitsplätze. Es ist leider so, dass Dinge, die erst einmal abgeschafft werden, um sie zu überarbeiten, meistens für immer weg sind. Aus der IDM sind viele Talente hervorgegangen. Ich frage mich, warum man nicht einen Schritt zurückgeht und an die alten Zeiten anknüpft. Der DMSB ist zwar nicht auf unserer Seite, aber er sollte die Sache jetzt in die Hand nehmen. Wenn er das nicht tut, wird es wirklich nicht weitergehen.“ ■

Superbike-WM

Rea noch stärker

Weltmeister Jonathan Rea dominierte auch die Superbike-WM-Tests in Portimão. Doch noch ein anderer Kawasaki-Pilot überraschte.

Da Tom Sykes mit seinem frisch operierten Finger nicht testen durfte, konnte sich die gesamte Kawasaki-Box auf Jonathan Rea konzentrieren. Der Weltmeister fuhr bei feinem Wetter insgesamt 53 Runden und markierte mit 1:42,313 die beste Zeit. Damit unterbot er auf Rennreifen den Rundenrekord von Tom Sykes (1:42,475) und war deutlich schneller als in seiner schnellsten Rennrunde am Wochenende.

Bei diesem Test gab STK-Titelkandidat Toprak Razgatlioglu sein Superbike-Debüt und beeindruckte. Mit 1:43,429 war er Viertschnellster hinter Rea, Davies, Melandri und Laverty und gar noch vor den beiden Yamaha-Werkspiloten Michael van der Mark und Alex Lowes. Jonathan Rea zollte ihm großen Respekt: „Toprak ist klar reif für die Su-



KAWASAKI

Beeindruckend: Razgatlioglu

perbike-WM“, so der Weltmeister. Seinen Platz im Pucetti-Superbike-Team hat der Sofuoğlu-Schützling für das nächste Jahr ohnehin bereits sicher.

Da Stefan Bradl wegen seines verletzten Handgelenks nicht testen konnte, übernahm Davide Giugliano die Testarbeit bei Ten-Kate-Honda, er wird auch in Magny-Cours fahren. „Das war eine gute Vorbereitung“, freute sich der 27-jährige Italiener. „Weil ich alleine testen musste, war es etwas hektisch, aber wir haben viel ausprobieren können, vor allem bei der Elektronik, und haben dabei interessante Ergebnisse bekommen. Ich freue mich schon auf das nächste Rennen am Wochenende in Magny-Cours.“ ■ IP

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM/MOTOGP

Markus Reiterberger arbeitet hart daran, dass er nächstes Jahr mit seinem eigenen Team wieder in der Superbike-WM fahren kann. Doch es gibt vorgezogene Weihnachten für den dreifachen IDM-Meister: Am Dienstag (nach Redaktionsschluss) durfte er in Aragón die MotoGP-KTM testen. „Es ist kein Geheimnis, dass wir als österreichisches Werk auf lange Sicht gerne einen schnellen, deutschsprachigen Fahrer hätten“, so Renndirektor Pit Beirer.

SUPERBIKE-WM/MOTOGP

Etwas dumm aus der Wäsche schaute in Aragón Michael van der Mark. Er wurde als Rossi-Ersatz nominiert, aber Rossi fuhr dann selbst. Van der Mark half als Kommentator aus und grinste trotzdem übers ganze Gesicht: „Lin Jarvis hat mir einen Test mit der M1 versprochen, das kann ich dann ganz ohne Druck der Öffentlichkeit machen.“

SUPERSPORT-300-WM

Ana Carrasco, die als erste Frau einen Solo-WM-Lauf gewann, bekam in Aragón viel Applaus von den MotoGP-Piloten. Die 20-jährige Spanierin will nächstes Jahr in der Supersport-300-WM bleiben. „Dort habe ich konkurrenzfähiges Material, und ich kann um Siege fahren. In anderen Serien hätte ich das nicht.“

IDM SUPERBIKE

Die Familie des verstorbenen ehemaligen Suzuki-Motor-Europe-Vertriebsleiters Bert Poensgen, der zuletzt auch für die Geschicke der IDM zuständig war, möchte in Erinnerung an den Motorsport-Mäzen jedes Jahr einen Wanderpokal für ein gesondertes Rennen vergeben, das 2017 erstmals am 7. Oktober auf dem Lausitzring stattfinden soll. Auf jeden Fall wird es einen Korso geben, an dem jeder teilnehmen kann, der ein motorisiertes Zweirad, egal in welcher Größe, besitzt.

Enduro-WM Hawkstone Park

Entscheidung in Zschopau

Fast hätte sich der amtierende Enduro3-Weltmeister schon vorzeitig zum GP-Sieger gekrönt. Doch der neue Wettbewerbsmodus verhinderte genau das und verschob die Entscheidung nach Zschopau.

Von: **Jörg Moberg**

Bei der Enduro-WM in England, im altherwürdigen Hawkstone Park, probierte man neue Wettbewerbsformate aus. Die Idee ist, dem Traditionssport Enduro neuen Schwung zu verleihen. So hatte man schon zum Jahresauftakt das Päijänne-Rennen im schneebedeckten Finnland hinzugenommen.

In England ist der ehemalige Enduro-Weltmeister Paul Edmondson seit einigen Jahren als Veranstalter aktiv. Deshalb bewarb er sich auch um die Austragung des diesjährigen Laufes und präsentierte zwei Formate: Am Samstag wurden zwei verschiedene Sonderprüfungen gefahren. Erst der Enduro-Test sechs Mal hintereinander, dann der Cross-Test, ebenfalls sechs Mal. Ohne Etappe zählten nur die Sonderprüfungszeiten, kompakt und

leicht zu organisieren. In England durchaus geläufig, aber dem klassischen Endurosport noch am ähnlichsten. So konnte mit Steve Holcombe ein Brite den ersten Tag gewinnen. Den Grundstock dazu legte er in den Enduro-Tests, wo er alle sechs Durchgänge gewann. Im anschließenden Motocross-Test konnte sein Landsmann und ehemalige MX-WM-Fahrer Nathan Watson mit fünf Siegen aufholen und Zweiter werden.

Gaststarter und Ex-Weltmeister David Knight verletzte sich bei einem Sturz, konnte nicht weiterfahren und ging auch am Sonntag nicht an den Start.

Am zweiten Tag wurde ein dreistündiges Cross-Country-Rennen gefahren. Im Prinzip ein Langstrecken-Motocross, bei dem die ehemaligen Motocross-WM-Piloten sicher ihren Vorteil



Nathan Watson: Die WM mit einem Tagessieg bis Zschopau offengehalten

sahen. So gewann tatsächlich Nathan Watson die GP-Klasse vor Christophe Charlier und Loïc Larrieu. Mit diesem dritten Platz verhinderte Larrieu den vorzei-

tigen Titelgewinn von Holcombe und sicherte sich selbst die theoretische Chance, noch Weltmeister beim Finale in Zschopau zu werden. ■

ENDURO-WM

Hawkstone Park (GB), 23./24. Sept.

1. Tag		
1. Steve Holcombe (GB), Beta	56:38,71 m	
2. Nathan Watson (GB), KTM	+ 31,25 s	
3. Christophe Charlier (F), Husqvarna	+ 43,41 s	
4. Loïc Larrieu (F), Yamaha	+ 44,44 s	
5. Jaume Betriu (E), KTM	+1:49,94 m	
6. Alex Salvini (I), Beta	+2:03,53 m	
7. Matthew Phillips (AUS), Sherco	+2:21,68 m	
8. Giacomo Redondi (I), Honda	+2:51,06 m	

2. Tag

1. Nathan Watson (GB), KTM	3:01:44,372 h
2. Christophe Charlier (F), Husqvarna	+39,36 s
3. Loïc Larrieu (F), Yamaha	+ 45,26 s
4. Jaume Betriu (E), KTM	+ 52,74 s
5. Steve Holcombe (GB), Beta	+ 5:17,14 m
6. Cristobal Guerrero (E), Yamaha	+ 6:16,97 m
7. Deny Philippaerts (I), Beta	+ 1 Runde
8. Giacomo Redondi (I), Honda	+ 2 Runden

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 Veranstaltungen

1. Steve Holcombe	300 Punkte
2. Loïc Larrieu	260
3. Nathan Watson	247
4. Matthew Phillips	216
5. Giacomo Redondi	180
6. Christophe Nambotin (F)	180
7. Jaume Betriu	173
23. Marco Neubert (D)	17

Trial der Nationen Baiona

Spanien, wer denn sonst?

Spanien gewann auch die Heimvorstellung des Trials der Nationen, zum 14. Male ohne Unterbrechung.

Von: **Thomas Schiffner**

Titelverteidiger Spanien hatte nahe dem Städtchen Baiona Heimvorteil und schickte die drei weltbesten Trialer. Ein Vorsprung von unglaublichen 36 Punkten auf die zweitplatzierten Briten war die logische Folge. In den 15 Sektionen wurden jeweils die zwei besten Fahrer eines Teams gewertet, was für Toni Bou, Adam Raga und den jungen Jaime Busto

lediglich 6 (!) Strafpunkte bedeutete. In Runde 1 stürzte ausge-rechnet Bou in Sektion 3 schwer über den Lenker, doch die Teamkollegen retteten das Ergebnis.

Großbritannien musste nach einer katastrophalen Qualifikation als Erstes auf den Parcours, konnte aber die drittplatzierten Japaner knapp auf Distanz halten. Hinter dem Team von Takahisa Fujinami wurden die Italiener mit 84 Punkten Vierte.

Unter den sieben Nations-Teams belegte das deutsche Trio mit WM-Pilot Franz Kadlec, Max Faude und Jarmo Robrahn mit 150 Punkten hinter Frankreich und Norwegen Platz 7.

Den britischen Hoffnungen auf den fünften Frauen-Titel in

Folge machten die spanischen Mädchen zunichte. Die deutschen Ladies Theresa Bäuml, Ina Wilde und Jule Steinert lagen punktgleich mit den Britinnen nach der ersten Runde auf Platz 2, wurden aber zum Schluss von Norwegen vom Podium verdrängt. ■

TRIAL DER NATIONEN

Baiona (E), 24. September

1. Spanien	6 Punkte
Toni Bou, Adam Raga, Jaime Busto	
2. Großbritannien	42
James Dabill, Jack Price, Iwan Roberts	
3. Japan	45
Takahisa Fujinami, Kenichi Kuroyama, T. Ogawa	
7. Deutschland	150
Franz Kadlec, Max Faude, Jarmo Robrahn	



Auch zu Hause unschlagbar: Bou

Zagar siegt, Doyle zieht davon

Nach seinem Erfolg vor zwei Wochen in Teterow holte sich Matej Zagar in der Friends Arena von Stockholm erneut den Sieg.

Von: **Jaqueline Seidnitz**

Gerade noch als Achtplatziertes nach den Vorläufen rutschte Zagar mit nur sieben Punkten in die Semifinals und setzte sich dort gegen Peter Kildemand durch. Im Finale lieferte sich der 34-jährige Slowene einen spannenden Zweikampf mit dem Polen Bartosz Zmarzlik. Letztendlich setzte sich Zagar an die Spitze und schaffte so den Sprung in die Top 8.

Platz 2 ging an Bartosz Zmarzlik. Der Pole war mit seiner Performance sehr zufrieden, nachdem es in den vergangenen Grands Prix nicht so erfolgreich gelaufen war für den 22-jährigen.

Doyle patzte nur im Finale

Mit Platz 3 im Finale konnte Jason Doyle seinen WM-Vorsprung auf nunmehr 22 Punkte ausbauen. Der Australier ging als Führender mit 14 Punkten in die Semifinals und holte sich auch dort den Sieg.



Zweiter GP-Sieg in Folge: Matej Zagar (vor Janowski und Nilsson)

Im Finale erwischte er einen mäßigen Start, sicherte sich aber noch einen Punkt. Komplettiert wurde das Finale durch Peter Kildemand, der Platz 4 belegte.

Erneut konnte Martin Smolinski anstelle des verletzten Nicki Pedersen GP-Luft schnuppern. Der

Bayer erzielte vier Punkte: „Der schwere Sturz von Cloppenburg hat mir doch sehr zugesetzt, und ich konnte meine Leistung nicht zu 100 Prozent abrufen, da ich noch Probleme mit Lunge und Rippen hatte.“ Auch in Torun und Melbourne ist Smolinski dabei. ■

SPEEDWAY-WM

Stockholm (S), 23. September
10. WM-Lauf

1. Matej Zagar (SLO)	13 Punkte
2. Bartosz Zmarzlik (PL)	12
3. Jason Doyle (AUS)	18
4. Peter Kildemand (DK)	10
5. Emil Saifutdinov (RUS)	12
6. Chris Holder (AUS)	9
7. Fredrik Lindgren (S)	9
8. Antonio Lindbäck (S)	8
9. Maciej Janowski (PL)	7
16. Martin Smolinski (D)	4

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand (nach 10 Rennen)

1. Jason Doyle	132 Punkte
2. Patryk Dudek (PL)	110
3. Maciej Janowski (PL)	108
4. Fredrik Lindgren	107
5. Emil Saifutdinov	102
6. Tai Woffinden (GB)	100
7. Bartosz Zmarzlik	94
8. Matej Zagar	86
17. Martin Smolinski	17
23. Kai Huckenbeck	4

ADAC MX Masters Holzgerlingen

Duell der GP-Stars in Holzgerlingen

Vizeweltmeister Jeremy Seewer gewann das letzte Masters-Rennen 2017.

Von: **Thomas Schiffner**

Das ADAC MX Masters-Finale bei der KfV Kalleneck in Holzgerlingen hätte spektakulärer kaum sein können. 11 000 Besucher sahen beim siebten Stopp der Serie

gleich drei GP-Stars. Trotz ungewisser WM-Zukunft startete MX2-Vizeweltmeister Jeremy Seewer und gewann auch die Tageswertung. Gegen MXGP-Pilot Max Nagl wurde der Bülacher im ersten Rennen Zweiter und bezwang den Bayern mit einem Sieg in Lauf 2 in der Tageswertung. „Ich hatte spannende Verfolgungsjagden mit Max, das hat richtig Spaß gemacht. Außerdem bin ich mit einem 450-ccm-

Bike an den Start gegangen, um noch ein paar Erfahrungen für das Motocross der Nationen zu sammeln“, berichtete Seewer. Als Dritter hinter Nagl stand mit dem australischen WM-Pilot Hunter Lawrence ein zweiter Suzukifahrer am Podium.

Lokalmatador und MX-Masters-Vierfach-Champion Dennis Ullrich, der in Holzgerlingen auf einer 250-ccm-Zweitakt-KTM unterwegs war, beendete sein letz-

tes Rennwochenende als Fünfter. Viel Applaus bekam auch Christian Brockel, der mit dem Saisonabschluss in Holzgerlingen seine Karriere beendete.

Der Belgier Jens Getteman konnte in der Meisterschaftstabelle seine Position als Vize-Sieger des MX Masters erfolgreich verteidigen. WM-Pilot Henry Jacobi konnte sich nicht mehr verbessern und schloss die Masters mit Platz 3 ab. ■

ADAC MX MASTERS

Holzgerlingen, 24. September
1. Lauf

1. Max Nagl (D), Husqvarna	35:38,047 m
2. Jeremy Seewer (CH), Suzuki	+ 6,626 s
3. Hunter Lawrence (AUS), Suzuki	+ 13,167 s
4. Petr Smitka (CZ), KTM	+ 34,407 s
5. Henry Jacobi (D), Husqvarna	+ 47,700 s
6. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+ 49,013 s
7. Dennis Ullrich (D), KTM	+ 1:02,365 m
8. Jeremy Delince (B), Honda	+ 1:06,809 m

2. Lauf

1. Jeremy Seewer (CH), Suzuki	35:40,151 m
2. Max Nagl (D), Husqvarna	+ 14,675 s
3. Hunter Lawrence (AUS), Suzuki	+ 36,961 s
4. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+ 47,690 s
5. Dennis Ullrich (D), KTM	+ 49,031 s
6. Jeremy Delince (B), Honda	+ 50,362 s
7. Christian Brockel (D), KTM	+ 51,217 s
8. Jernej Irt (SLO), Husqvarna	+ 1:05,738 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 7 Rennen

1. Dennis Ullrich	284 Punkte
2. Jens Getteman (B)	199
3. Henry Jacobi	187
4. Christian Brockel	178
5. Hunter Lawrence	142
6. Filip Neugebauer	140
7. Brian Hsu (D)	131
8. Jeremy Delince	119



Noch auf Suzuki: Jeremy Seewer

MXGP: SEEWER NACH SUZUKI-AUS OHNE VERTRAG

Schock letzte Woche für Jeremy Seewer: Der MX2-Vizeweltmeister steht plötzlich ohne MXGP-Vertrag für 2018 da, nachdem Suzuki Japan seinen Einsatz bei der Cross-WM komplett eingestellt hat! Der Schweizer, der im Frühjahr einen Vertrag mit Suzuki für seinen pflichtmäßigen Aufstieg in die Königsklasse 2018 unterschrieb und daher nicht nach Alternativen gesucht hatte, wollte verständlicherweise keinen Kommentar zum Rückzug des japanischen Werks abgeben: „Wir sind sehr positiv und haben schon ein paar Ideen.“

MXGP: VALENTIN GUILLOD FÜR KTM-TEAM

Valentin Guillod wird 2018 die MXGP-WM für das Standing-Construct-KTM-Team fahren. Das Team von Tim Mathys kehrt nach einjähriger Pause in die WM zurück. Der Westschweizer feierte 2015 seine größten Erfolge mit dem belgischen Team auf Yamaha und wurde MX2-WM-Vierter. Teamkollege wird der belgische Veteran Kevin Strijbos.

Langbahn-Team-WM Roden

Mit jungem Blut zum achten Team-Titel

Deutschland ist auf der Langbahn wieder eine Macht. In Roden gewannen Smolinski und Co. vor Frankreich und den Niederlanden.

Von: **Thomas Schiffner**

Ohne die mehrfachen Weltmeister Tebbe und Diener reiste Teamchef Josef Hukelmann nach zwei sieglosen Team-Finalrennen nacheinander zum Finale 2017 nach Roden. Stattdessen bot er Michael Härtel (19) als Kapitän und erstmals das 18-jährige Speedway-Talent Lukas Fienhage auf. Die nächste Entscheidung fiel nach dem Training: Routinier Stephan Katt wurde zugunsten von Fienhage auf die Reserveposition versetzt.

Die Verjüngungskur trug Früchte: Beinahe ungefährdet begann das deutsche Trio mit einem aus Stockholm kommenden, übernachtigten Martin Smolinski mit 12:3 gegen England, 9:6 gegen die Gastgeber und 11:4 gegen Frankreich. Dabei lieferten die Gegner auch unfreiwillig Punkte ab: Richard Hall stürzte

schon im ersten Lauf und fiel danach noch zweimal aus. Weltmeister Mathieu Tresarrieu stürzte im Duell gegen die Deutschen in der ersten Runde.

Rekordvorsprung 7 Punkte

Als das deutsche Team in Heat 18 auch Tschechien besiegte, war es nicht mehr einholbar. „Hukelmann sprang uns am Vorstart entgegen und schrie Weltmeister, Weltmeister“, wunderte sich der ahnungslose Härtel, für den es die erste WM-Goldmedaille ist. Smolinski traf fünf Minuten vor Rennbeginn aus Schweden ein, vollbrachte aber als punktbesten Fahrer eine Glanzleistung, obwohl er sich durch die Sturzverletzungen von Cloppenburg auch auf der Sandbahn noch beinträchtigt fühlte.

Die Franzosen wurden durch ihre ausgeglichene Mannschaftsleistung Zweite, lagen aber um die Rekorddifferenz von 7 Punkten hinter den deutschen Siegern zurück.

Die holländischen Gastgeber vermissten den gesperrten Jannick de Jong schmerzlich. Dirk Fabriek verabschiedete sich mit 11 Punkten von der Bahnsportbühne. Schweden gab mit Platz 5 ein beachtliches Debüt. ■



Der angeschlagene Smolinski war deutscher Sieg-Garant, #26 Fienhage

LANGBAHN-TEAM-WM

Roden (NL), 24. September

1. Deutschland	61 Punkte
Michael Härtel 22, Martin Smolinski 28, Lukas Fienhage 11, Stephan Katt N	
2. Frankreich	54
Stephane Tresarrieu 15, Mathieu Tresarrieu 18, Dimitri Bergé 21	
3. Niederlande	49
Theo Pijper 18, Dirk Fabriek 11, Romano Hummel 20	
4. Tschechien	43
Josef Franc 28, Hynek Stlichauer 7, Martin Malek 8	
5. Schweden	43
6. Großbritannien	36
7. Finnland	28

NACHRICHTEN

SPEEDWAY TEAM CUP: HERXHEIM ÜBERLEGEN

In Güstrow am Samstag holten die Herxheim Drifters mit 43 Punkten ihren ersten Saisonsieg vor den Gastgebern (27), Neuenknick (22) und Landshut (20). Der Däne Mads Hansen ((15), Mark Riss und Lukas Fienhage (je 13) waren die Matchwinner für Herxheim.

SPEEDWAY TEAM CUP: BERGHAUPTEN-SIEG

Die „Black Forest Eagles“ aus Berghaupten gewannen den 8. STC-Lauf am Sonntag in Haunstetten mit 41 Punkten. Das Team um Max Dilger bezwang den bislang ungeschlagenen MSC Meißen (35), dessen überragender Fahrer wieder Kevin Wölbert (13) war. Diedenbergen wurde mit nur einem Punkt Rückstand Dritter.

SPEEDWAY: DÄNEN SIEGEN IN WITTSTOCK

Die dänische Auswahl gewann letzten Freitag einen Vierländerkampf in Wittstock mit 41 Punkten vor Polen (38), Deutschland (34) und Tschechien (6). Erst im letzten Durchgang entschieden Bech, Jakobsen, Andersen und Hansen das Rennen. Kevin Wölbert war mit 15 Punkten Maximum überragender Fahrer, wegen einer Disqualifikation von Härtel fielen die Deutschen auf Rang 3 zurück.

Supermoto der Nationen Carole

Vizetitel für deutsche Drifter

Frankreich gewann am Circuit Carole zum vierten Mal in Folge das Nationen-Supermoto. Deutschland wurde Vizeweltmeister!

Von: **Thomas Schiffner**

Nach den ISDE gewann die französische Equipe mit Heimvorteil auf dem Circuit Carole bei Paris auch das Supermoto der Nationen. Die Gastgeber hatten mit Multi-Weltmeister Thomas Chareyre die Nummer 1 in ihren Reihen. Der TM-Pilot gewann seine beiden Läufe, doch auch Sylvain Bidart und Laurent Fath gaben sich mit zweiten und dritten Plätzen keine Blöße.

Von der Papierform her hatte das DMSB-Team Siegchancen:

Mit Markus Class und Marc Reiner Schmidt standen Vizeweltmeister und WM-Dritter in der Startaufstellung. Während Class beim Auftakt Zweiter hinter Chareyre wurde und Rennen 2 ohne Chareyre gewann, hatte Schmidt Pech: In Lauf 2 hatte er einen Kupplungsdefekt und rettete sich als Vierter ins Ziel. Für Moto 3 wechselte der SWM-Pilot den Motor, der aber seinen Geist aufgab – Platz 30 war das deutsche Streichresultat. Stark auch



Dritter Mann: Markus Volz

die Österreicher, mit Andy Buschberger, Robert Gattinger und Rudi Bauer auf Platz 4. Das deutsche Junior-Team wurde hinter der Schweiz Zehnter. ■

NATIONEN-SUPERMOTO

Carole (F), 24. September

1. Frankreich	9 Punkte
Thomas Chareyre (1-1), Sylvain Bidart (2-2), Laurent Fath (3-3)	
2. Deutschland	23
Markus Class (1-2), Markus Volz (4-12), Marc-Reiner Schmidt (4-30)	
3. Italien	30
Edgardo Borella (3-5), Elia Sammartin (7-7), Diego Monticelli (8-8)	
4. Österreich	37
Andreas Buschberger (4-6), Robert Gattinger (5-5), Rudolf Bauer (17-36)	
9. Schweiz	80
Patrick Tellenbach (13-19), Timo Graf (14-16), Kevin Tschumperlin (18-24)	
10. Deutschland Junior	84

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



V12 Vanquish S - Ultimate Edition, 1 von 50 gebauten, top Zustand, 12950 km, Sammlerfahrzeug, 275.000,- €. Bastian Voigt GmbH, Zedernstraße 14, 33415 Verl, Tel. 0049/52469330337, www.bastianvoigt.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40877

Audi

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



A8 L 4.2 TDI DPF quattro clean diesel, EZ 09/2014, Vollausstattung, 69.000,- €. <http://www.autoscout24.de/Details.aspx?smid=TAF-SM-TL-S&id=326410820>, info@wegener-online.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40836

BMW

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

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

Z4i Drive 18i Cabrio, 156 PS, EZ 02/14, 19000 km, TÜV 02/19, mineralgrau-met., Alu Sommer + Winter, Scheckheft, el. Stahlverdeck, Xenon etc. € 23.900,-. Tel. 0170/4035571



Z8 Roadster, 16980 km, seltene Farbkombination, Interieur in crema, Topzustand, € 289.000,-. Bastian Voigt GmbH, Zedernstraße 14, 33415 Verl, Tel. +49/151/26378269, www.bastianvoigt.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40888

MOTORSPORT aktuell

**Jetzt online
abonnieren!**

- **Leser werben Leser**
- **Testabos**
- **Jahresabos**
- **Geschenkabos**

**Top-Prämien und
attraktive Geschenke
zur Auswahl!**

www.motorsport-aktuell.com/abo

www.bmw-gebrauchtwagen.com

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzege. 0172/7684600

Ferrari

Suche **599 GTB, F 430, California**. Seriöse Abwicklung. Tel. 0176/76220162

California T, 3.2016, ca. 10000 km, rot/Cuoio, Werksgarantie, 159.000,- € MwSt. awb. MVG GmbH, Grünewaldstr. 18, 75173 Pforzheim, Tel. 07231/788550

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfirmo GmbH, Tel. 02402/768989

Ford

Werkstatthandbücher und techn. Literatur. Tel. 0521/403956, peterwoebking@hotmail.com

Jaguar

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

Lamborghini



www.lamborghini-ried.at

Aventador LP 700-4 Pirelli Edition, EZ 04/2017, 3300 km, V12, v-max. 350 km/h, 515 kW (700 PS), limitierte Sonderreihe Nero MATT, Preis DE € 365.500,- Mwst abweisbar, Preis Ö. € 469.000,- Autohaus Priewasser GmbH, Salzburger Straße 24, 4910 Ried (Österreich), Tel. 0043/7752-6664, od. 0043/664/3208797, Hr. Priewasser H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40920

Lotus

Suche **Elise + Exige**. Tel. 0172/9342421
Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de

Mercedes



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40804

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

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

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 39000 km, NP: 160.000,-, VB 74.900,-. T. 0171/3491847

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS, schw./ Leder sw., 28000 km, NP 184.000,- €, VB 104.900,- €. Tel. 0171/3491847

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Geländegänger „V 250 4x4 - HARTMANN OffRoad“, EZ 09/2016, ca. 19500 km, dezenter Offroader mit 30 mm Höherlegung, All Terrain Bereifung auf 17 Zoll Alu-Radsatz und schwarzen Seitenrohren, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Standhgz., Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, LED Scheinwerfer, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u.v.m., zum Preis von 54.264,- € (MwSt. abw.)
Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40785

500 SL W129, EZ 1990, 48.320 km, 1. Hand, Leder, Klima, Scheckh., sehr gepflegt. Mercedes-Ankauf, Autohaus Wittenberg, Gustav Wittenberg, Engersche Str. 195, 33611 Bielefeld, Tel. 0521/81516 H

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



blackPEARL „V 250 - HARTMANN VP Spirit“, EZ 10/2015, ca. 11500 km, schwarz und absolut edel, einzigartig im Auftritt, komplette Aerodynamik, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 20 Zoll Alu-Radsatz VEST1, Leistungssteigerung u.v.m. Avantgarde Edition mit VOLLAUSSTATTUNG! Leder schwarz, div. Interieur-Pakete, Sitzlüftung/-heizung vorn, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u.v.m. zum Preis von 66.666,- € (MwSt. abw.)
Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40784



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023 H

Mini

Leistungskits inkl. Vmax für alle MINI! Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm. www.wintertuning.de H

Motorräder

www.motorparts4u.de, www.hertrampf-gruppe.de H

Porsche

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



997 Turbo, Bj. 2007, 64000 km, Liebhaberfzg., 550 PS, seit. Aerokit, Tech-Art-Anlage, perfekter Zustand, VB 84.500,-. Tel. 0172/9151367

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

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

Beratung - Verkauf - Service

BELL HELMETS

Direkt vom Importeur

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

schäfer

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

SCHARF und SCHNELL:

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

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

ISA-RACING

MOTORSPORTZUBEHÖR



Beratung • Verkauf • Service

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

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

BELL

Rennfahrerhelme - Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb

CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

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

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Rolls-Royce

Ghost 2 lang, 2.2017, ca. 7000 km, weiß/ Leder schwarz, 275.000,- € MwSt. abw., Inzahl. möglic. MVG GmbH, Grünewaldstr. 18, 75173 Pforzheim, Tel. 07231/786550, H

Seat

www.autodiscount-nrw.de H

MOTOR SPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

- **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
- **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl! **www.motorsport-aktuell.com/abo**

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 Helmrich, Alex Hodgkinson,
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
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 zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Peider Bach
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Ramm, Kai Feyerabend (Stv.),
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

Verstappen der „Badman“? Zum Singapur-Startcrash MSa 40/2017

Ich glaube, über die Schuldfrage beim großen Knall von Singapur gibt es keine zwei Meinungen. Vettel darf da nicht so rüberziehen. Er hat doch gewusst, wer hinter ihm ist. Und es war klar, dass der nicht vom Gas geht. Diese Unsitte des Blockierens hat ja mal sein großes Idol Schumacher in die Formel 1 eingeführt. Eine Bestrafung braucht es in diesem Fall nicht mehr, Vettel ist genug gestraft. Ich finde auch, wir brauchen nicht über Halo und diesen ganzen Quatsch diskutieren, solange diese Fahrweise geduldet wird. Die Autos sind jetzt schon zu sicher. Noch bis in die 80er haben die Fahrer gewusst: Wenn ich jetzt hier zucke, kann es Tote geben. Da sie vielleicht ein wenig verrückt, aber auf keinen Fall lebensmüde waren, waren solche Aktionen, wie man sie heutzutage bei jedem Rennen in jeder Klasse sieht, tabu. Zum Schluss mal noch ein Tipp: In der ach so hinterwäldlerischen NASCAR und IndyCar hat jeder Fahrer auf dem Tribünendach einen Spotter, der ihn während des gesamten Rennens durch den Verkehr lotst. Auch der bemitleidenswerte Alonso hätte gewarnt werden können.

Falko Müller
D-14943 Luckenwalde

Da werden in Zukunft die Formel-1-Rennen wohl nur noch bis zur ersten Kurve gehen, bei der Rücksichtslosigkeit dieser jungen Generation. Max, du hast eine Riesenzukunft vor Dir, warum muss man in der ersten Kurve einen um die WM kämpfenden Fahrer so brutal attackieren? Das muss ja ein tolles Gefühl sein, einen

Sportkameraden so aus dem Titelkampf zu schmeißen. Danke, Max! Ich hoffe, dieser Schuljunge trägt nie, niemals einen roten Overall!

Peter Braune,
D-82399 Raisting

Wer hat Schuld? Diesmal jedenfalls nicht „Badman“ Max Verstappen. Obwohl überwiegend Sebastian Vettel die Schuldzuweisungen treffen, sieht es Gerhard Berger beim Servus-TV-Talk so wie die Rennkommissare als „Rennunfall“. Max gibt ehrlich seine Freude darüber zu, dass mit ihm auch Vettel und Räikkönen rausgeflogen sind. So konnte der Fan am Fernseher einigermaßen gelangweilt die Fahrt des glücklichen Lewis Hamilton mitverfolgen. Daniel Ricciardo vermochte es nicht, trotz Safety Car, mitzuhalten, um endlich einmal auf das oberste Treppchen zu kommen. Ich würde es ihm wirklich gönnen. Die Roten haben in Singapur vielleicht schon die Weltmeisterschaft vergeigt, dafür hing bei den Sternenbrüdern, Toto Wolff und Niki Lauda, der Himmel voller Geigen. Ob des unerwarteten Erfolges.

Rudolf Ratzenberger,
A-5020 Salzburg

Jeder, der von der Pole startet, wechselt die Spur, zieht rüber, blockiert. Das weiß jeder folgende Fahrer. Verstappen bestätigt, Vettel gesehen zu haben, weicht nach links aus, Vettel hat die Nase vorn. Kimi hat durch seinen Raketenstart links neben Verstappen ebenfalls die Nase vorn. Verstappen bestätigt erkannt zu haben, wie schnell Kimi ist. Verstappen hätte bremsen müssen. Ein Grundsatz, den alle Fahrer

beherzigen: Wer die Nase vorn hat, dem gehört die Kurve! Wäre Alonso, Rosberg oder Hülkenberg an Verstappens Stelle gewesen, wäre der Unfall nicht passiert. Aber Verstappen zieht ja nie zurück, lernt es offenbar auch nie. Die anderen sind schuld.

Peter Fischer,
D-56077 Koblenz

Porsche unwürdig Zur Sportwagen-WM in Austin MSa 37/2017

Porsche hat mit dem LMP1-Projekt und den drei Le-Mans-Siegen wirklich Großartiges geleistet. Allerdings finde ich es sehr beschämend, wie sich Porsche mit der peinlichen Stallregie aus der WEC verabschiedet. Für 2017 gilt daher: Le Mans top, Nürburgring, Mexico und Austin Flop! Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass sich ein Weltklasse-Rennfahrer wie Timo Bernhard über geschenkte Siege bzw. einen geschenkten Titel freuen kann. Außerdem werden die Fans hier wirklich für dumm verkauft. Ich überlege mir ernsthaft, ob ich mir die verbliebenen Rennen in der WEC überhaupt noch anschauen soll. Einem langjährigen Porsche-Fan wie mir tut dieses unwürdige Verhalten wirklich in der Seele weh. Ich wünsche Porsche dann alles Gute in der Formel E! Ich werde mir das sicher nicht antun!

Stefan Knauber,
D-66450 Bexbach

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

7. Okt. 2017: VLN-Lauf: 49. ADAC Barbarossapreis
8. Okt. 2017: 13. Adenauer ADAC Automobilschlalom
7.–8. Okt. 2017: 7. DMC ADAC Bergprüfung Vossenack

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Freitag, 29. September

04.55	F1 Malaysia, FP1 LIVE (Wh. 7.00)	Sky Sport 1
08.55	F1 Malaysia, FP2 LIVE (Wh. 10.45)	Sky Sport 1
08.55	F1 Malaysia, FP2 LIVE	ORF 1
14.30	F1 Malaysia, FP2 (Zus.)	N-TV
17.15	F1 Malaysia, FP1+FP2 (Wh.)	Sky Sport 2

Samstag, 30. September

07.55	F1 Malaysia, FP3 LIVE (Wh. 9.45)	Sky Sport 1
10.00	F1 Malaysia, FP3 (Wh.) + Qualifying LIVE	RTL
10.45	F1 Malaysia, Qualifying LIVE	ORF 1
10.50	F1 Malaysia, Qualifying LIVE (Wh. 13.00)	Sky Sport 1
10.55	F1 Malaysia, Qualifying LIVE	SRF 2
11.00	ADAC GT Masters, Hockenheim (Zus.)	Sport 1
15.30	F1 Malaysia, Qualifying (Wh.)	Sky Sport 2

Sonntag, 1. Oktober

08.00	F1 Malaysia, Rennen LIVE	RTL
08.00	F1 Malaysia, Rennen LIVE	ORF 1
08.00	F1 Malaysia, Rennen LIVE (Wh. 11.30/17.30)	Sky Sport 1
08.30	F1 Malaysia, Rennen LIVE	SRF 2
16.30	Blancpain Endurance, Barcelona LIVE	Eurosport 2
18.45	Blancpain Endurance, Barcelona (Zus.)	motors.tv
19.30	NASCAR, Dover Rennen LIVE	motorvision.tv
20.00	NASCAR, Dover Rennen LIVE	Sport 1

Montag, 2. Oktober

16.00	Marathon Rallye China (Highlights)	Eurosport 1
-------	------------------------------------	-------------

Motorrad

Donnerstag, 28. September

19.00	SBK, Portimão Rennen 1 (Wdh.)	Eurosport 1
19.45	SBK, Portimão Rennen 2 (Wdh.)	Eurosport 1

Samstag, 30. September

12.30	SBK, Magny-Cours Rennen 1 LIVE	Eurosport 1
14.40	MX Masters, Holzgerlingen (Zus.)	Sport 1+
17.15	SBK, Magny-Cours Rennen 1 (Zus.)	Eurosport 1

Sonntag, 1. Oktober

11.30	Supersport-WM, Magny-Cours (Zus.)	Eurosport 1
13.00	SBK, Magny-Cours Rennen 2 LIVE	Eurosport 1
14.00	Motocross der Nationen, Rennen 1 LIVE	motors.tv
14.15	Supersport-WM, Magny-Cours (Zus.)	Eurosport 2
15.15	Motocross der Nationen, Rennen 2 LIVE	motors.tv
16.45	Motocross der Nationen, Rennen 3 LIVE	motors.tv
17.30	SBK, Magny-Cours Rennen 2 (Zus.)	Eurosport 1
18.15	Motocross der Nationen, Rennen 1 (Wh.)	Eurosport 2
19.00	Motocross der Nationen, Rennen 2 (Wh.)	Eurosport 2
19.45	Motocross der Nationen, Rennen 3 (Wh.)	Eurosport 2
20.30	British SBK, Assen, Rennen 1 (Wh.)	Eurosport 2
21.15	British SBK, Assen, Rennen 2 (Wh.)	Eurosport 2

Livestreams/Internet

Sonntag, 01. Oktober

ca. 09.00	Blancpain Endurance, Barcelona Quali LIVE www.blancpain-gt-series.com/watch-live
ca. 15.00	Rallycross WM, Estering LIVE www.fiaworldrallycross.com/live
ca. 15.00	Blancpain Endurance, Barcelona Rennen LIVE www.blancpain-gt-series.com/watch-live



Formel 1 GP Malaysia: Wer gewinnt die letzte Ausgabe des Saona-Rennens?



Superbike-WM Magny-Cours: Macht Jonathan Rea den dritten Titel klar?



Rallycross-WM Estering: Das große Drift-Spektakel in Buxtehude

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

30.9.	37. ADAC Bergrennen Mickhausen	D
1.10.	Formel 1, Kuala Lumpur	MAL
1.10.	Rallycross-WM, Estering	D
1.10.	Blancpain GT Endurance Series, Barcelona	E
1.10.	NASCAR Cup Series, Dover	USA
6.-8.10.	Rallye-WM, Spanien	E
7.10.	VLN Lauf 8, Nürburgring	D
8.10.	Formel 1, Suzuka	JAP

Motorrad

30.9./1.10.	Superbike-/Supersport-WM, Magny-Cours	F
30.9./1.10.	Motocross der Nationen, Matterley Basin	GB
30.9./1.10.	ADAC Supermoto, Harz-Ring	D
24.9.	IDM, Hockenheimring	D
24.9.	British Superbike, Assen	NED

SUTTON IMAGES

KAWASAKI

FIAWORLDRALLYCROSS.COM

Zeitvorteil

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!



Für Sie zur Wahl



1. BERGMANN Herrenuhr Modell 2020
Schwarzes Zifferblatt mit Tachymeterskala, Qualitätsquarzwerk und Edelstahlboden, schwarzes Silikonarmband, Sekundenzeiger in grün, Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm, in edlem Filztui, Zuzahlung 1,- €.



2. PROSS Sport-Chronograph
Dieser ausdrucksstarke Sport-Chronograph mit flexiblem Kunststoff-Armband ist ein echtes Multitalent. Mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion, Alarm, Datum, Wochentag, Signalton für jede Stunde und Zifferblattbeleuchtung. Gehäuse-Durchmesser ca. 43 mm, wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310, inkl. Markenbatterie, Zuzahlung 1,- €.

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: **MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart**

Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 30 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- Online-Kundenservice
- Nach dem Test jederzeit kündbar

Direktbestellung:
Fon +49 (0)711 3206-8888
Fax +49 (0)711 182-2550
motorsportaktuell@dpv.de

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen.

Best.-Nr. 1625307

Ich erhalte das Probeabo (10 Ausgaben) für zzt. nur 15,40 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 93,50 € bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Preis Österreich: zzt. 16,80 € (zzgl. 1,- € Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 102,- €). Preis Schweiz: zzt. 25,90 Sfr. (zzgl. 1,- Sfr. Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 149,- Sfr.). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort
Telefon	E-Mail

Als Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. BERGMANN Herrenuhr Modell 2020 (1,- € Zuzahlung)
 2. PROSS Sport-Chronograph (1,- € Zuzahlung)
 Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich **Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG** und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, **Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG** Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkaj 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitig Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell AboService, Postfach, 70138 Stuttgart**, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo