

Aboservice, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZVK 09114

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 39 / 13. SEPTEMBER 2017

Márquez gewinnt in Misano

# War's das für Rossi?



F1: 10 Jahre Singapur-GP  
**Dramen und  
Skandale**

F1: Sebastian Vettel  
**Der neue Chef  
bei Ferrari**

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



Formel 1: Motoren-Deal perfekt  
**Sainz fährt schon in  
Malaysia für Renault**



DTM am Nürburgring  
**Ekström bleibt Spitze  
trotz Taktik-Fehler**



Moto2-WM in Misano  
**Aegerter und Lüthi  
schreiben Geschichte**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Der Singapur-GP feiert seine zehnte Auflage **S. 4**
- Formel 1** In Monza wurde die Rekordjagd beendet **S. 6**
- Formel 1** Kommentar zu Vettels Rolle bei Ferrari **S. 8**
- Formelsport** Was F1-Champion Nico Rosberg jetzt antreibt **S. 9**
- Formelsport** Norris immer näher am Formel-3-Titel **S. 10**
- Formelsport** Neue Motoren für McLaren und Toro Rosso **S. 12**
- Formel 1** Der letzte Fahrer-Weltmeisterwagen von Ferrari **S. 14**
- Sportwagen** Großes Interview mit LMP2-Pilot Oliver Jarvis **S. 16**
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenwelt **S. 18**
- Rallyesport** Colin McRae auch 10 Jahre später unvergessen **S. 20**
- Rallyesport** Buhlen um Ogier, DRM und weitere News **S. 22**
- Tourenwagen** Mercedes holt die DTM-Siege am Nürburgring **S. 24**
- Tourenwagen** News aus WTCC, NASCAR, TCR und mehr **S. 28**

## Motorrad:

- MotoGP** Márquez Regenkönig in Misano, WM-Kampf offen **S. 30**
- MotoGP** Weitere Hintergründe und umfassende Statistik **S. 32**
- Motorrad-WM** Moto2 in Misano: Schweizer Doppelsieg **S. 34**
- Motorrad-WM** Fenati feiert zweiten Moto3-Saisonserfolg **S. 36**
- Straßensport** NEC-Entscheidung vertagt, Sidecar und mehr **S. 38**
- Motorradsport** MotoGP-Technik in Serie dank Ducati **S. 40**
- Offroad** Speedway, Trial-WM und Supermoto-IDM **S. 41**
- Motocross-WM** KTM-Festival in Assen, Cairoli Champion **S. 42**

## Leserservice:

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

## 10 Formel-3-EM am Nürburgring: Talente gehen in der Eifel baden



## 36 Moto3-WM in Misano: Viel Action in der kleinsten Klasse



## 20 Erinnerung an Colin McRae: Die Rallye-Legende bleibt unvergessen



**4** Formel-1-Historie: Ferrari F2007 – das letzte Weltmeister-Auto in Rot

SUTTON IMAGES

**WAS MACHT NICO ROSBERG?**  
Um Nico Rosberg ist es in den letzten Monaten ruhig geworden. Dabei hat sich der amtierende FI-Champion regelrecht in die Arbeit gestürzt. Wir haben bei ihm nachgefragt, was ihn jetzt so antreibt.  
**Seite 9**

**TERMINE 24H NÜRBURGRING**  
Wissen Sie schon, was Sie im Juni 2023 machen? Damit Sie besser für die Zukunft planen können, verraten wir Ihnen die Termine für das 24h-Rennen am Nürburgring – für die kommenden sechs Jahre.  
**Seite 19**

**ZUKUNFT VON OGIER**  
Citroën will sich die Dienste von Sébastien Ogier für die kommende Saison sichern. Der Weltmeister soll die Franzosen wieder in die Erfolgsspur bringen. Doch M-Sport gibt den Kampf um Ogier nicht auf.  
**Seite 22**



**41** Speedway-WM in Teterow: Deutsche Piloten mischen gut mit

RADSZUWEIT

# Die Macht und Nacht der Gefühle

Mit dem Spielzeug aus Fernost ist das ja so eine Sache. Ganz anders verhält es sich mit dem Spielzeug für Fernost: Das darf ruhig riskanter sein. So kommt die Formel 1 nach Singapur.

Von: **Elmar Brümmer**



**A**m Wochenende jährt sich der erste Nacht-Grand-Prix der Geschichte zum zehnten Mal – und ist als Monaco des fernen Ostens zu einem der beliebtesten Rennen auf der ganzen Renn-Tournee geworden. Die Formel 1 sorgt für Spektakel, Erleuchtung und Kulturschocks im Stadtstaat.

Der 800. Grand Prix der Geschichte war im Jahr 2008 zugleich der Erste, der nachts ausgetragen wurde. 100 Millionen Euro waren in die Nachtschicht investiert worden. Aus den Lautsprechern plärrte der Song „Take my breath away“ aus der Jetpiloten-Schnulze „Top Gun“ – auch die ideale Hymne beim Straßenkampf gegen den Uhrzeigersinn. Was für ein Kulturschock – auf Gegenseitigkeit. Steve Nielsen, Teammanager von Renault, wollte angesichts der drohenden Verdunklungsgefahr seine Mechaniker mit Grubenlampen ausrüsten, um den Durchblick beim Rennen, das um 20 Uhr Ortszeit gestartet wurde, zu behalten. Doch die Nachtsafari im Asphaltschungel –

„Runde der Götter“ getauft – ist in Wahrheit eine große Erleuchtung: 240 Masten, 108423 Meter Kabel, 1500 Scheinwerfer und etliche Generatoren verbreiten drei Millionen Watt Lichtleistung, viermal so hell wie das Flutlicht im Fußballstadion. Im Wortsinn das Highlight der Saison.

Auch weil in der Unwirklichkeit der Nacht rund um das Riesenrad eigene Gesetze gelten. In diesem Jahr ist wieder Ferrari Favorit, der demütigenden Niederlage vom Monza-Wochenende zum Trotz. Das Kurvengeziel, die hohe Hitze, der Reifenverschleiß favorisieren die Scuderia – und Mercedes fürchtet sich sogar vor einem Red-Bull-Angriff. Alles eine Frage der Charakteristik. Vielleicht auch der Statistik. Sebastian Vettel hat viermal gewonnen, war zweimal Zweiter. Lewis Hamilton hat zweimal gewonnen und ist dreimal nicht ins Ziel gekommen.

Auf den Geraden geht es dreimal hoch auf Tempo 300, 50 Prozent der Strecke gehen Vollgas, der Rest erfordert angesichts scharfer Kurven und Schikanen



Es gibt nichts, was in Singapur nicht passieren könnte. Die unwirkliche Kulisse, die herausfordernde Piste und der Kontrast zur Nacht verstärken alle Gefühle noch.

heftige Bremsmanöver. Kühlung tut not, für die Autos. „Ein Hammer“, befindet Sebastian Vettel beim Rennen gegen die Schlaflosigkeit.

Den Hammer gab es 2008 bereits beim Debüt: Nelson Piquet junior fährt just genau dann in Kurve 17 in die Mauer, als sein Renault-Teamkollege Fernando Alonso gerade vom Boxenstopp kommt. Was für ein glücklicher „Zufall“ – der dem Spanier den ersten Sieg nach einem Jahr Ab-

stinenz beschert. Denken die Zuschauer und bejubeln den Spanier. Allerdings machen unter den anderen Teamchefs schnell Gerüchte die Runde, dass die Safety-Car-Phase, die das Rennen entschied, von einer perfiden Taktik ausgelöst wurde. Raus kommt alles erst elf Monate später, als Flavio Briatore den Brasilianer wegen Erfolglosigkeit aus der Equipe wirft. Piquet junior petzt bei der FIA, Renault gesteht, Technikchef Pat Symonds und Teamchef Flavio Briatore werden gesperrt, aber die Urteile haben nicht lange Bestand. Der Popularität des Rennens tut das alles keinen Abbruch.

## Mann auf der Strecke

Denn es passiert immer etwas, auch auf ganz legalem Weg. Das denkwürdigste Rennen lief 2015. Zwei Jahre zuvor war Sebastian Vettel nach seinem Triumph in Singapur noch ausgepöfien worden, diesmal feierten ihn fast 90000 Zuschauer frenetisch: Vettel springt aus dem Cockpit, poliert mit der Hand erst die Fahrzeugspitze des roten Renn-



Getürkter Sieg: Alonso gewinnt, weil Teamkollege Piquet zur richtigen Zeit crasht



Einmalige Atmosphäre: der Start in den Nacht-Grand-Prix

wagens, dann küsst er das stolze Wappenpferdchen von Ferrari, schließlich klopft er dreimal auf die Karosserie. Mit dem dritten Saisonsieg hat der Heppenhäimer die Scuderia wiederbelebt, die Nachtszenerie ist ein Gefühlsverstärker.

Auch für die Trauer. Mercedes-Chef Toto Wolff beschleicht bis heute ein komisches Gefühl, wenn es nach Singapur geht, auch das hat in dem Rennen von vor zwei Jahren seinen Ursprung. Die bis zu anderthalb Sekunden, die den Silberpfeilen auf Ferrari und Red Bull fehlen, haben viel mit einer bislang unerklärlich schwachen Reifennutzung zu tun. Ein Debakel, wie es bislang kein anderes gab in der jüngeren Silberpfeil-Geschichte. „Es ist der erste Schlag dieser Art, den wir hinnehmen müssen. Und wir betrachten ihn als charakterbildende Maßnahme.“ Ist es auch. Die Mercedes-Techniker vertiefen sich im Anschluss in die Datenanalyse, und auch das wirkt bis heute nach – sie finden den Fehler in der Abstimmung und kehren ein Jahr später mit einem Triumph wieder.

In Runde 37 im selben Rennen kommt es zum bislang gefährlichsten Zwischenfall in Singapur, als ein entsetzter Vettel meldet, dass sich ein Fußgänger auf der Strecke befindet. Tatsächlich fangen die Kameras einen Schatten ein, der entlang der Betonbegren-

zung im Zeitlupentempo auf der Fahrbahn läuft. Er bewegt sich nicht mal besonders schnell – denn der 27-jährige will noch rasch ein Foto machen, ehe er durch eine Öffnung im Fangzaun wieder verschwindet und verhaftet wird. Der dritte Flitzer in der

Geschichte der Formel 1 war ein sichtlich angetrunkenen Engländer. Sechs Wochen Haft gibt es für den Lebensmüden – die Nacht und ihre Über-Reize.

Und immer wieder kapituliert die Technik vor der großen Schwüle. Für Nico Rosberg ist das Rennen 2014 schon zu Ende, bevor es richtig begonnen hat. Der WM-Spitzenreiter kommt nicht richtig weg aus der ersten Reihe. Das Lenkradproblem, kurz vor dem Start aufgetreten, ist massiver als gedacht, ein elektronischer Defekt nach einem Kabelbruch in der Lenksäule. Beim ersten Boxenstopp wiederholt sich die öffentliche Demütigung. Motor aus, Motor an, kein Gang geht rein. Nach 70 Sekunden winkt der Pilot ab. Es ist die Wende im Titelrennen.

Die Nacht von Singapur hat viele ungewöhnliche Geschichten erzählt, und das wird sich wohl fortsetzen. Eine Episode allerdings fehlt noch: Trotz der vielen Gewitter, von denen die Marina Bay immer umzingelt ist, gab es bisher noch nie ein Regenrennen. ■



Feuer in der Nacht: Kovalainen löscht seinen Caterham

# Ruhe im Speedtempel



SUTTON IMAGES

Bis jetzt hat die neue Formel 1 alle Rekorde gebrochen. In Monza stoppte die Rekordjagd. Daran war nicht nur der Regen am Samstag schuld.

Von: **Michael Schmidt**

**R**ubens Barrichello kann ein weiteres Jahr ruhig schlafen. Der Brasilianer bleibt der Speed-König der Formel 1. Ihm gehört mit einem Schnitt von 260,395 km/h die schnellste Pole-Position aller Zeiten und mit 257,321 km/h auch die schnellste Rennrunde der Formel-1-Geschichte. Beide natürlich aufgestellt in Monza, dem Speed-Tempel der Königsklasse. In Monza fand auch das schnellste Rennen aller Zeiten statt. Und das kürzeste, das über die volle Distanz ging. Michael Schumachers Gesamtzeit beim GP Italien 2003 mit 1:14.19,838 Stunden

entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 247,586 km/h.

Dass sich die Rekorde so lange gehalten haben, hat zwei Gründe. Autos und Rennstrecken wurden in der Zwischenzeit immer langsamer gemacht. Monza besteht in seiner aktuellen Form mit 5,793 Kilometern immerhin schon seit 2000. Doch das Autodrom hat keine Konkurrenz mehr. Weil es die wirklich schnellen Strecken von früher nicht mehr gibt. Reims ist verschwunden, die alte Strecke von Spa einer kürzeren und langsameren Version gewichen, Silverstone wurde komplett verändert.

## Spa 1970 in den Top 10

So kommt es, dass bei den Top 10 der schnellsten Pole-Positions, Rennrunden und Grands Prix fast nur Monza auftaucht. In die zehn besten Trainingsrunden hat es immerhin zwei Mal Silverstone geschafft. In den Varianten von 1985 und 1987, die noch der Urform glichen. Unter den schnellsten

Rennen aller Zeiten hält sich weiter hartnäckig der GP Belgien von 1970, den Pedro Rodríguez auf der 14,1 Kilometer langen Variante des Ardennenkurses gewann. Gewissermaßen zählt dazu auch Monzas letztes Rennen ohne Schikanen. Peter Gethins Siegesfahrt 1971 liegt auf Platz 6, Henri Pescarolos schnellste Rennrunde mit 247,017 km/h Schnitt auf Rang 10 der ewigen Bestenliste.

Eigentlich wären dieses Jahr alle Rekorde fällig gewesen. Die breiten Autos mit den breiten Reifen des Jahrgangs 2017 haben bis jetzt noch jeden Rekord geknackt, die Vorjahreswerte sowieso. Doch in Monza haben alle Bestwerte überlebt. Die schnellste jemals gefahrene Trainingsrunde mit 1.20,089 Minuten hatte leichtes Spiel. Es regnete am Samstag in Strömen. Aber auch auf trockener Fahrbahn wäre es schwer geworden. Lewis Hamiltons Freitagsbestzeit von 1.21,406 Minuten lag noch 1,3 Sekunden

über Barrichellos 2004er Rekordrunde. Da die Strecken-Entwicklung in Monza schlechter ist als anderswo, hätte schon ein Wunder passieren müssen.

Daniel Ricciardos schnellste Rennrunde von 1.23,361 Minuten mit einem Schnitt von 250,174 km/h schaffte es nur auf den 6. Platz der ewigen Bestenliste. Sie war 2,3 Sekunden langsamer als die Zeit, die es zu schlagen galt. Lewis Hamilton hätte die 53 Runden um eine Minute und 13 Sekunden schneller zurücklegen müssen, um Michael Schumacher von der Spitze zu verdrängen. Das wäre auch dann nicht möglich gewesen, wenn Mercedes die Motoren nicht nach 15 Runden auf Schongang gestellt hätte. Schumacher ging bei seinem Sieg vor 14 Jahren noch zwei Mal an die Tankstelle. Hamilton wechselte nur ein Mal die Reifen. Ein Gewinn von 24 Sekunden.

Immerhin war der GP Italien 2017 das fünftschnellste Rennen aller Zeiten. Und damit fast zwei



Das schnellste Rennen aller Zeiten: Schumacher gewinnt 2003 in Monza

um rund 10 km/h schneller. Und zwar immer. Außerdem waren sie unbetankt um 123 Kilogramm leichter, was einen riesigen Vorteil beim Bremsen und Beschleunigen ergibt. Zwei Eigenschaften, auf die es in Monza ankommt.

Ein Geschwindigkeitsvergleich zwischen 2016 und diesem Jahr zeigt deutlich, dass die neue Formel 1 in Monza nicht viele Gelegenheiten hatte, ihren Speed-Vorteil umzusetzen. Auf den vier langen Geraden ging nichts. Damit auch nicht in der Vollgaskurve Curva Grande. In den engen Schikanen Goodyear und Roggia stagnierten die Werte ebenfalls. Bei Geschwindigkeiten von 70 und 90 km/h ist mechanischer Grip gefragt. Weil Pirelli die gleichen Mischungen mit nach Monza brachte wie im Vorjahr, diese aber eine Stufe härter geworden sind, hob sich der Vorteil der größeren Auflagefläche gleich wieder auf.

### In vier Kurven schneller

Die 2017er Autos konnten ihre Vorteile also nur an vier Stellen des ehrwürdigen Autodroms auspielen: Lesmo 1, Lesmo 2, Ascari und Parabolica. Viele Teams gaben dieses Jahr sogar freiwillig etwas Toppespeed zugunsten von Abtrieb auf. Die 2017er Flügel mit mehr Anpressdruck haben einen größeren DRS-Effekt, teilweise differiert das um bis zu 12 km/h. Da man im Training immer mit offenem Heckflügel fahren darf, bekommt man den Abtrieb für die schnellen Runde quasi geschenkt.

Tatsächlich stiegen die Geschwindigkeiten im Vergleich zu der Vorsaison in den vier schnellen Kurven signifikant. In der ersten Lesmokurve um 5 km/h, in der zweiten um 13 km/h, in der Ascari-Schikane um 8 km/h und in der Parabolica um 14 km/h. Das reichte aber nicht, um die Speed-Rekorde aus den Angeln zu heben. ■



Der Speed-König der Formel 1 heißt Barrichello. Seine Rekorde überlebten



Die Autos aus den frühen 2000er-Jahren waren auf den Geraden durchschnittlich 10 km/h schneller. Und vor allem 123 Kilogramm leichter. Das hilft beim Bremsen und Beschleunigen.



Ricciardo nur auf Platz 6



Rosbergs Pole-Rekord hielt bis 2002

Minuten schneller als im letzten Jahr. Doch in Monza gelten eigene Gesetze. Bei 77 Prozent Vollast spielt der Toppespeed auf den Geraden eine Rolle. Da steht höherer Motorleistung auch ein gesteigerter Luftwiderstand gegenüber. Sieht man mal von vereinzelter Spitzenwerten mit DRS im Windschatten ab, lag der Speed durchschnittlich bei 340 bis 345 km/h. Da waren die Autos aus den frühen 2000er-Jahren



Barrichello holte 2004 die Pole-Position und schnellste Runde

## DIE SCHNELLSTEN GRANDS PRIX ALLER ZEITEN

	Pole-Position	Schnellste Rennrunde	Rennschnitt
1.	260.395 km/h (Barrichello, 2004, Monza)	257.321 km/h (Barrichello, 2004, Monza)	247.586 km/h (M. Schumacher, 2003, Monza)
2.	259.828 km/h (Montoya, 2002, Monza)	255.879 km/h (Raikkönen, 2005, Monza)	247.097 km/h (Montoya, 2005, Monza)
3.	259.205 km/h (K. Rosberg, 1985, Silverstone)	254.849 km/h (M. Schumacher, 2003, Monza)	245.814 km/h (M. Schumacher, 2006, Monza)
4.	257.584 km/h (M. Schumacher, 2003, Monza)	252.605 km/h (Raikkönen, 2006, Monza)	244.347 km/h (Barrichello, 2004, Monza)
5.	257.415 km/h (Senna, 1991, Monza)	251.654 km/h (Alonso, 2007, Monza)	243.626 km/h (Hamilton, 2017, Monza)
6.	257.295 km/h (Montoya, 2005, Monza)	250.174 km/h (Ricciardo, 2017, Monza)	242.616 km/h (Gethin, 1971, Monza)
7.	257.209 km/h (Prost, 1993, Monza)	249.835 km/h (D. Hill, 1993, Monza)	241.919 km/h (P. Rodríguez, 1970, Spa)
8.	257.038 km/h (Hamilton, 2016, Monza)	249.289 km/h (Barrichello, 2002, Monza)	241.125 km/h (Barrichello, 2002, Monza)
9.	256.622 km/h (Piquet, 1987, Monza)	247.861 km/h (Alonso, 2010, Monza)	241.000 km/h (Barrichello, 2009, Monza)
10.	256.308 km/h (Piquet, 1987, Silverstone)	247.017 km/h (Pescarolo, 1971, Monza)	240.850 km/h (Alonso, 2010, Monza)



Rodríguez-Sieg 1970 in den Top 10

# Schwächelt das Auto, stärkt Vettel das Team



Sieben Rennen noch, sieben Chancen. Sebastian Vettel weiß, dass er sich die WM-Führung nur zurückholen kann, wenn die ganze Scuderia hinter ihm steht. Dafür hat er ausgerechnet die Schlappe in Monza genutzt.

Von: **Elmar Brümmer**

**E**rst kürzlich hat Sebastian Vettel ausdrücklich erklärt, dass er zwar gerne in die großen Fußstapfen seines Idols und Mentors Michael Schumacher treten würde, dass aber alle aus der aktuellen Scuderia möglichst gern selbst Fußstapfen in der Formel-1-Geschichte hinterlassen wollen.

Es ist das dritte Jahr von vermutlich sechs, Halbzeit also für den zweiten großen Tedesco in Diensten von Ferrari. Sebastian Vettel ist der Mannschaftskapitän, der verlängerte Arm von Maurizio Arrivabene und Mattia Binotto. Es ist ein ähnliches Dreieck wie zwischen Jean Todt, Ross Brawn und Schumi. Dass er die imaginäre Kapitänsbinde zu Recht trägt, zeigte Sebastian Vettel nach der Schmach von Monza.

Noch nie wohl hat ein Fahrer, der vor großer heimischer Kulisse so gedemütigt wurde, einen dritten Platz mit über einer halben Minute Rückstand als moralischen Sieg zu verkaufen versucht. Schon gar kein Sebastian Vettel, der oft schon richtig angefressen ist, wenn er nur Zweiter wird.

Nachdem der Heppenheimer die WM-Führung erstmals an Lewis Hamilton abgeben musste, sind seine eindrucksvolle Rhetorik und Taktik klar: Er redet sich und seine Mannschaft für die verbleibenden sieben Rennen stark. Das Psycho-Rennen hat begonnen. Von jetzt an zählt die mentale Stärke, bei den Fahrern wie bei ihren Mannschaften.

Es war eine unwirkliche Szene auf der von Menschen mit roten Hemden und Fahnen über-

schwemmen Zielgerade. Sie erinnerte – wäre da nicht die überschäumende Lebensfreude gewesen – fast an eine Kundgebung in kommunistischen Staaten: Realität ignorieren, sich selbst und die ungewisse Zukunft feiern. Konfetti-Kanonen, eine

## MUT, KRAFT UND HOFFNUNG HOLT SICH VETTEL VON DEN TIFOSI – UND GIBT GAS.

riesige, herzförmige Ferrari-Flagge auf den Schultern Tausender Ultras und rote Bengalos machten aus der Mercedes-Galavorstellung einen gefühlten Sieg. Triumphator Hamilton wurde ausgebuht, ließ sich aber nicht provozieren. Auch er spielt sein Psycho-Spielchen, in diesem Fall den gelassenen Bösewicht.

Sebastian Vettel kontert Hamiltons „Bestien-Modus“ schon in der Auslaufrunde, er spricht seinem Team auf Italienisch Mut

zu, redet es stark. Jetzt bloß nicht in Panik verfallen, die Weltmeisterschaft ist immer noch nah.

Die Ferrari-Manager nahmen zwar wohlwollend die Huldigungen entgegen, aber sie können sich – anders als Motivator Vettel – nicht so verstellen, als ob es das Rennergebnis gar nicht gäbe. Fiat-Chef Sergio Marchionne urteilte gewohnt schonungslos über die eigenen Versäumnisse: „Wir haben versagt, wir haben Monza unterschätzt. Innerhalb von einer Woche haben wir das Auto schlechter gemacht.“

Also muss Vettel selbst den Hybrid einschalten, Energie-Reserven einspeisen, mit Blick auf Singapur das Selbstvertrauen schüren. Für ihn geht es darum, um jeden Preis den Seelenfrieden herzustellen. Weshalb er den Journalisten schon vorab beschied, keine negativen Antworten geben zu wollen. Stattdessen eine Kampfansage: „Ich weiß, dass die Leute jetzt mit noch mehr Ehrgeiz ins Büro kommen. Wir hatten eine gute Saison, aber wir sind noch lange nicht am Ziel, Mercedes macht uns das Leben schwer. Ferrari muss des-

halb in allen Bereichen die Nummer eins sein. Es gibt viel zu tun.“

Mit Vettel als Vormann in den letzten zweieinhalb Jahren ist Ferrari als Team gewachsen – und zusammengewachsen. Beim Spalter Alonso war das nicht möglich gewesen. Jetzt regiert wieder das Herz, aber ohne den Verstand auszuschalten. Das Zusammenspiel der Kräfte wird es brauchen, denn Vettel kennt Gegenspieler Lewis Hamilton: Wenn der mal den Lauf hat, dann ist er schwer zu stoppen.

Aus Monza, wo er sich auf dem Podest „wie der König von Italien“ gefühlt habe, verabschiedete sich Sebastian Vettel mit einem Victory-Zeichen. Die WM 2017 ist jetzt auch seine ganz persönliche Sache. Deshalb hat er in Monza aufgetankt: „Die Menschen haben mir Kraft, Mut und Hoffnung gegeben.“ Er wird sie brauchen können. ■

### RETURN TO SENDER

**Thema: „Vettel auf Schumachers Spuren“**

Ist Vettel der richtige Motivator für Ferrari?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

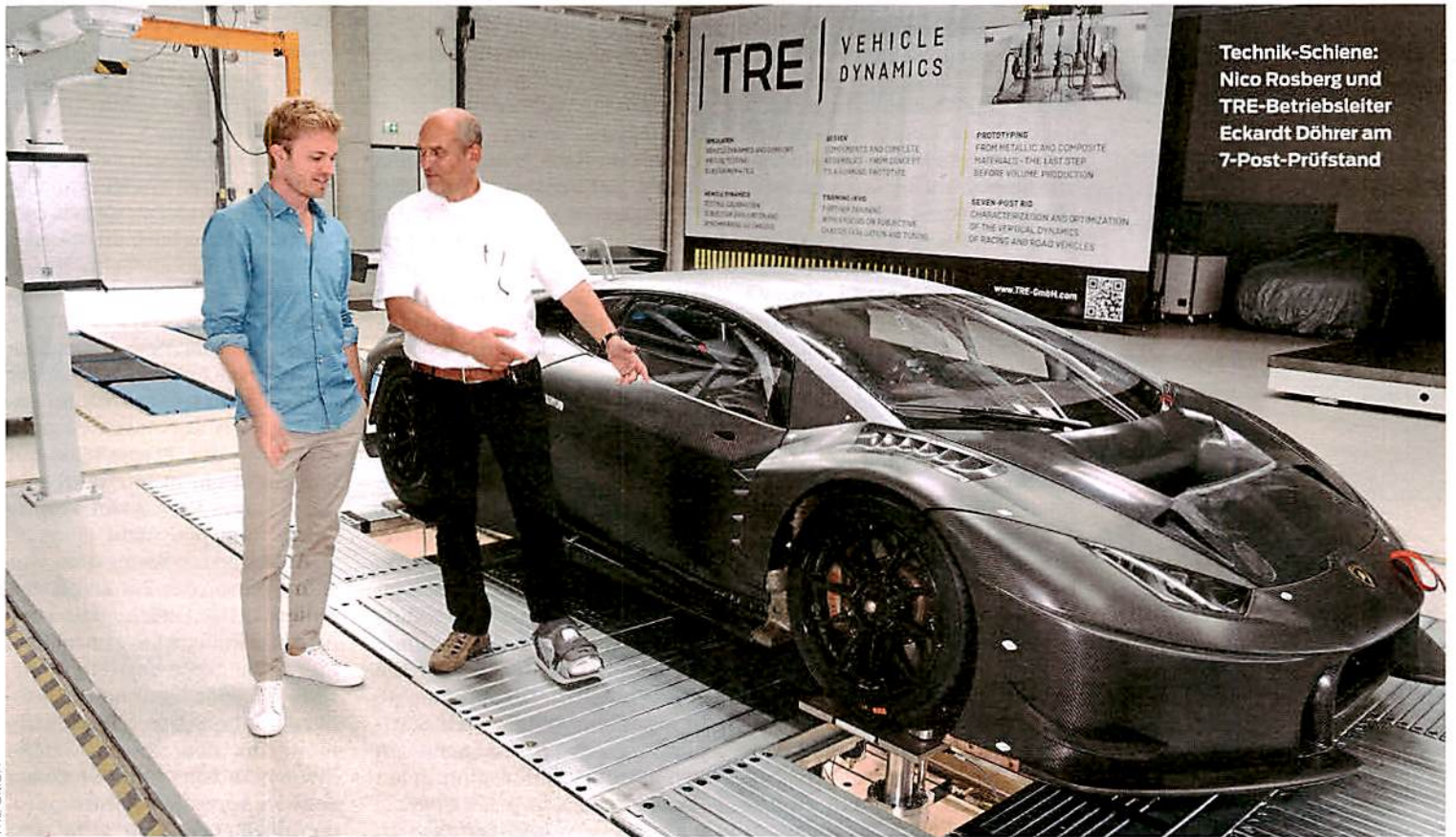
Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

[msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:msa-lesertribune@motorpresse.de)



Sehen so Verlierer aus? Sebastian Vettel überspielte die Monza-Niederlage mit Zuversicht und Optimismus

# Des Weltmeisters neue Aufgabe



Technik-Schiene:  
Nico Rosberg und  
TRE-Betriebsleiter  
Eckardt Döhrer am  
7-Post-Prüfstand

Am 26. November 2016 wurde Nico Rosberg Formel-1-Weltmeister. Fünf Tage später gab er seinen Rücktritt bekannt. Was ihn seither antreibt, das verrät er im MSA-Gespräch.

Von: Michael Bräutigam

**E**in Nachfolger für den noch amtierenden Champion wird derzeit im engen Duell zwischen Lewis Hamilton (Mercedes) und Sebastian Vettel (Ferrari) ausgefahren. Selbst in den WM-Kampf eingreifen möchte Rosberg aber nie wieder. „Für mich ist das ein abgeschlossenes Thema. Ich versuche, mir im Leben immer Ziele zu setzen. Das ist wichtig, weil ich sonst die Tendenz habe, darüber hinauszuschließen. Ich habe das Ziel erreicht und fühle mich so wohl damit“, verrät der 32-Jährige.

„Ein aktuelles 2017er-Auto auszuprobieren, wäre natürlich etwas, worauf ich Lust hätte. Aber ich glaube nicht, dass das in irgendeiner Form passieren wird.“ Die aktuelle Saison verfolgt er am heimischen Fernse-

**»FÜR MICH IST DIE FORMEL 1 EIN ABGESCHLOSSENES THEMA. ICH HABE DAS ZIEL ERREICHT UND FÜHLE MICH SO WOHL DAMIT.«**

Nico Rosberg

her. Allgemein steht Rosbergs junge Familie groß im Fokus. In der monegassischen Heimat erwarten Nico, Frau Vivian und Tochter Alaïa (2) derzeit gespannt den neuesten Spross der Familie.

Über die vergangenen neun Monate so ganz außerhalb des Rennwagens sagt Rosberg: „Es ist eine spannende Zeit gewesen, weil es eine Entdeckungsphase ist. Was ich momentan sehr interessant finde, ist die Mobilitätswelt. Da gibt es eine Revolution, die fast so groß ist wie damals, als es vom Pferd zum Automobil überging. Wir entwickeln Autos, die die Welt verändern.“ Und wenn der gebürtige Wiesbadener

sagt „wir“, dann meint er in gewisser Weise auch sich selbst.

## Von Shuttle bis Hypercar

In den vergangenen Wochen und Monaten bringt sich der Renn-Ruheständler verstärkt bei der TRE GmbH ein. „TRE“ steht für „Team Rosberg Engineering“ und wurde 1997 ursprünglich als Tochter des Rosberg-Rennteam von Vater Keke gegründet. Die beiden Firmen sind noch immer direkte Nachbarn in Neustadt an der Weinstraße, operieren aber völlig unabhängig voneinander.

Während Keke sich hauptsächlich beim Rennteam einbringt, ist Filius Nico an der Engineering-Front aktiv. „Das Unternehmen gibt es jetzt schon so lange; und ich finde es spannend, welche Themen hier laufen. Nicht nur für den Rennsport, sondern auch für die Serie. Auch die Serie ist sehr, sehr packend für mich. Wir entwickeln hier zum Beispiel auch Hypercars oder autonome Shuttles, wir sind also breit aufgestellt und alles hat seinen Reiz“, strahlt der Blondschoopf regelrecht.

Studiert hat er in diese Richtung nicht. „Ich hatte in der Schule Physik und Mathe als Leis-

tungskurse, das war's. Aber man kann sagen, ich habe Racing Engineering studiert. Ich habe mich da über die ganzen Jahre in der Formel 1 so reingehängt, dass ich auf Augenhöhe mit meinen Ingenieuren reden konnte.“

Das Herzstück von TRE, die vom Serienfahrwerk bis zum fertigen Rennwagen alles entwickeln können und im Bereich der Simulation eine Vorreiterrolle einnehmen, ist ein hochmoderner 7-Post-Fahrwerksprüfstand. „Da hebt auf der Nordschleife auch schon mal ein Auto ab“, beschreibt Betriebsleiter Eckardt Döhrer die Urgewalt, mit der Deutschlands modernster Prüfstand seiner Art arbeitet. Aktuell durchläuft dort etwa der Lamborghini Huracán vom Team Rosberg – einem von vielen namhaften Kunden bei TRE – für das ADAC GT Masters 2018 (siehe Foto) ein umfassendes Testprogramm. Auch ein Formel-1-Team testet hier regelmäßig.

„Das alles schaue ich mir ganz genau an und lerne erst mal“, sagt Nico. Trotz Ruhestands bleibt er dem Motorsport also erhalten – nur eben nicht im Cockpit. Rosberg: „Wer weiß, was daraus alles noch wird.“ ■

# Norris enteilt an der Spitze

Dank einem fast perfekten Wochenende am Nürburgring kann Lando Norris den Meister-Champagner schon mal kalt stellen.

Von: Tobias Grüner

## F3-EM NÜRBURGRING 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Lando Norris	35:11,010 min
2. Jake Hughes	+17,562 s
3. Joey Mawson	+35,435 s
4. Tadasuke Makino	+35,990 s
5. Callum Ilott	+36,251 s
6. Ferdinand Habsburg	+37,242 s
7. Jehan Daruvala	+38,271 s
8. Mick Schumacher	+44,750 s
9. Guanyu Zhou	+45,424 s
10. Joel Eriksson	+50,510 s

## F3-EM NÜRBURGRING 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jake Hughes	35:37,113 min
2. Lando Norris	+00,539 s
3. Callum Ilott	+12,767 s
4. Tadasuke Makino	+13,814 s
5. Ralf Aron	+15,205 s
6. Ferdinand Habsburg	+16,196 s
7. Joey Mawson	+26,790 s
8. Harrison Newey	+33,639 s
9. Joel Eriksson	+36,104 s
10. Jehan Daruvala	+37,452 s

## F3-EM NÜRBURGRING 3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Lando Norris	35:44,949 min
2. Jake Hughes	+00,794 s
3. Ralf Aron	+02,197 s
4. Callum Ilott	+05,225 s
5. Jehan Daruvala	+08,658 s
6. Harrison Newey	+19,698 s
7. Maximilian Günther	+20,361 s
8. Joel Eriksson	+20,851 s
9. Max Defourny	+24,961 s
10. Sacha Fenestraz	+28,384 s

## FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Lando Norris	381
2. Maximilian Günther	308
3. Joel Eriksson	265
4. Callum Ilott	260
5. Jake Hughes	193
6. Jehan Daruvala	159
7. Ferdinand Habsburg	149
8. Guanyu Zhou	117
9. Ralf Aron	110
10. Harrison Newey	106

**S**o schnell kann es in der Formel 3 gehen. Vor wenigen Wochen hatte es noch nach einem engen Titelkampf zwischen Lando Norris und Maximilian Günther ausgesehen. Doch aus einer 18-Punkte-Führung für den Deutschen ist innerhalb von nur zwei Rennwochenenden ein Rückstand von 73 Zählern geworden. Konnte Günther den Schaden in Zandvoort noch einigermaßen in Grenzen halten, gab es ausgerechnet beim Heimspiel am Nürburgring eine ordentliche Packung. Im ersten Lauf in der Eifel warf den Prema-Piloten eine Kollision mit Ralf Aron mit anschließendem Frontflügel-Wechsel aus den Punkten. Die Podiumshoffnungen für die Rennen zwei und drei wurden dann durch ein schwaches Qualifying am Samstagnachmittag zerstört. Von den Startplätzen 15 und 14 fuhr der Mercedes-Youngster in den beiden Sonntagsrennen auf verlorenem Posten. Mehr als sechs Punkte für den siebten Platz im Finallauf konnten die Statistiker am Ende

nicht notieren. Konkurrent Lando Norris erwischte dagegen das fast perfekte Wochenende. Seine Extraklasse bewies der Brite schon im ersten Qualifying. Bei nassen Bedingungen fuhr der 17-Jährige mit mehr als neun Zehnteln Vorsprung in einer eigenen Liga. Der Rennsieg von der Pole-Position vor Jake Hughes und Joey Mawson war anschließend nur Formsache.

### Hughes gewinnt Lauf 2

Im zweiten Qualifying hatte Norris dann im entscheidenden Moment mit Verkehr zu kämpfen, was ihn die Pole-Positionen für die beiden Sonntagsrennen kostete. Aber auch von Startplatz drei konnte der McLaren-Junior im zweiten Lauf glänzen. Am Ende rollte er nur eine halbe Sekunde hinter Sieger Hughes über die Linie. Im dritten Lauf machte Norris dann vom zweiten Startplatz kurzen Prozess. Schon in den ersten Runden ging er an Pole-Setter Callum Ilott vorbei und sicherte sich seinen zweiten Sieg in der Eifel. Weil auch Ver-

folger Joel Eriksson ein verkorktes Wochenende am Nürburgring erlebte, kann bei sechs ausstehenden Rennen in Spielberg und am Hockenheimring nur noch ein Wunder den Titelgewinn von Norris verhindern. Genau wie Günther hatten auch die anderen deutschen Piloten beim Heimspiel das Pech an den Hacken kleben. Mick Schumacher machte sich das Leben mit schlechten Qualifying-Leistungen wieder einmal selbst schwer. Nur im ersten Rennen auf nasser Strecke sammelte der Prema-Pilot auf Rang acht ein paar Pünktchen. Auch David Beckmann konnte beim Heimspiel nicht glänzen. Der Motopark-Youngster war stets weit von den Punkteplätzen entfernt. Das Gleiche galt auch für Teamkollege Keyvan Andres. Eine ordentliche Vorstellung lieferte dagegen Ferdinand Habsburg ab. Der Österreicher sammelte in den ersten beiden Rennen 18 Zähler. Im Finale am Sonntag sorgte eine Startkollision mit Guanyu Zhou dafür, dass es nicht noch mehr wurden. ■

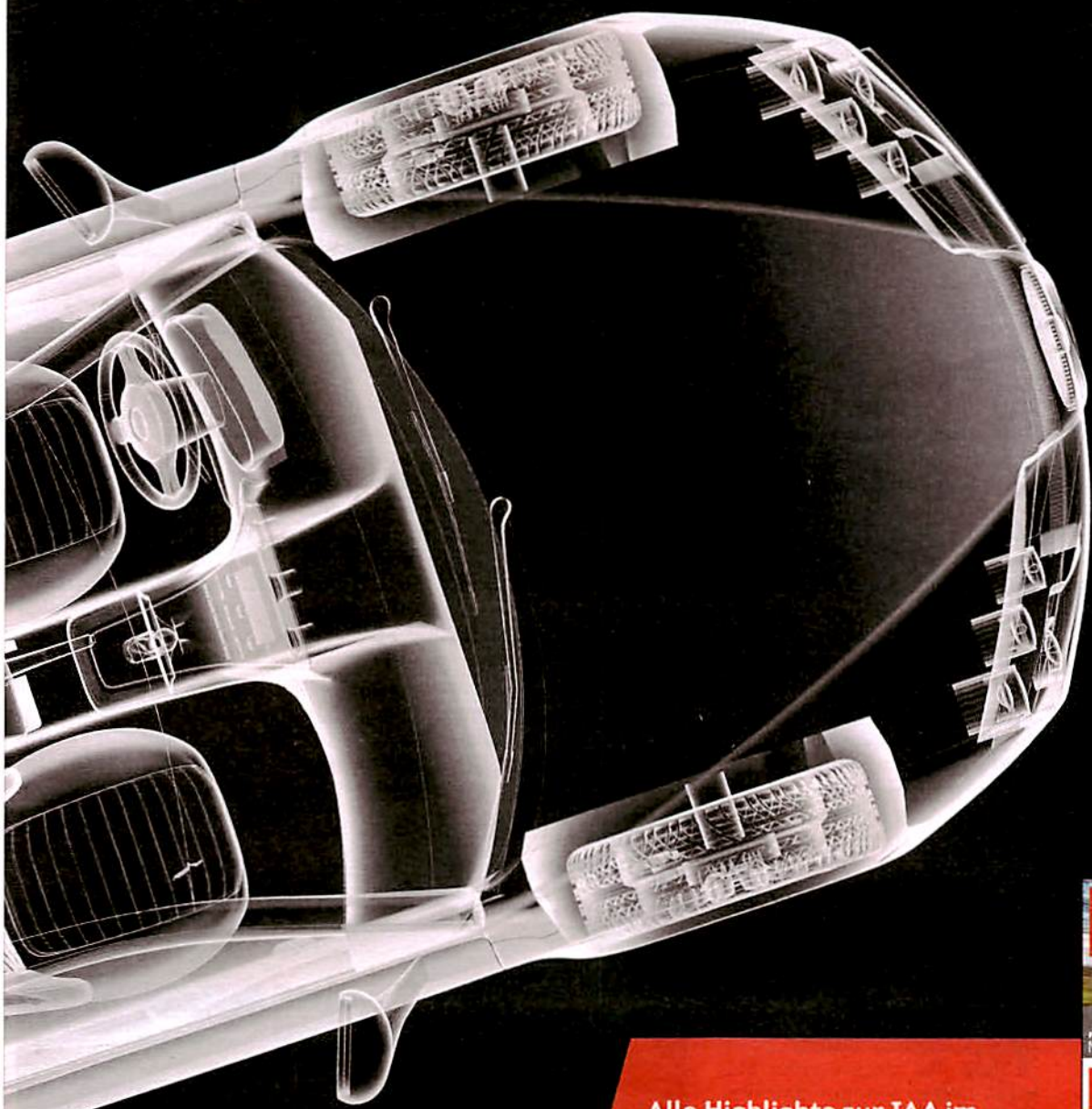


Zwei Siege und ein zweiter Platz: Der Formel-3-Titel von Lando Norris dürfte kaum noch zu verhindern sein

**auto  
motor  
und sport**

# DAS AUTO-MAGAZIN MIT DURCHBLICK

MEHR FAKTEN. MEHR HINTERGRÜNDE. MEHR ERFAHREN.



Alle Highlights zur IAA im  
aktuellen Heft. Jetzt im Handel!

Oder bestellen Sie direkt  
telefonisch: **0711 32068888**

per E-Mail: [ams@dpv.de](mailto:ams@dpv.de)

online: [www.auto-motor-und-sport.de/iaa-heft](http://www.auto-motor-und-sport.de/iaa-heft)



Formel 1

# McLaren fährt Renault

Der große Motorentausch ist perfekt. McLaren fährt 2018 mit Renault-Motoren und behält Fernando Alonso. Toro Rosso bekommt Honda-Power und muss dafür Carlos Sainz an Renault abgeben.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie unendliche Geschichte hat ein Ende. McLaren fährt 2018 mit Renault-Motoren, Toro Rosso mit Honda-Power. Die neuen Motorenverträge werden beim GP Singapur offiziell verkündet. Damit behält McLaren Fernando Alonso, muss aber fortan seine Antriebs-einheiten und die Fahrergehälter selbst bezahlen. Außerdem geht der Entwicklungszuschuss von Honda über rund 80 Millionen Dollar pro Jahr verloren. Honda bleibt der Formel 1 erhalten. Das Abkommen mit Toro Rosso bietet den Japanern die Option, ab 2019 auch Red Bull zu beliefern. Vorausgesetzt, der Honda V6-Turbo ist bis dahin konkurrenzfähig.

Der Motorentausch, der eigentlich am Renntag in Monza vollzogen werden sollte, ging mit zwei Tagen Verspätung über die Bühne. Die Vorstände in Tokio und Paris mussten dem noch zustimmen, was ihre Unterhändler in Monza auf die Schiene gebracht hatten. Dann ging alles ganz schnell. Am Dienstag nach Monza trennte sich McLaren von Honda unter der Voraussetzung, dass der Deal zwischen Toro Rosso und Honda klappt. Die FIA und die FOM hatten McLaren klargemacht, dass sie sich nicht erpressen lassen. Wenn McLaren mit einer selbst erzwungenen Scheidung Honda aus der Formel 1 gedrängt hätte, wäre der Rennstall aus Woking ohne Motoren dagestanden.

Gemäß Anhang 9 im sportlichen Reglement muss der Wunsch, ein neues Team in seinen Kundenkreis aufzunehmen oder den Motor zu wechseln, bis zum 6. Mai angemeldet und bis spätestens zum 15. Mai des Vorjahres bei der FIA bestätigt



Neues Logo auf der McLaren-Nase: Die Renault-Raute statt dem H von Honda

werden. Das haben weder McLaren, Toro Rosso, Honda noch Renault getan. Ein FIA-Mann erklärt uns, warum die Frist so früh gewählt wurde: „Es könnte ja sein, dass dadurch ein Hersteller ein Team mehr an Bord nehmen muss, als es seine Kapazität zulässt. Dafür muss er erst die entsprechende Infrastruktur schaffen. Und das braucht Zeit.“

McLaren wollte sich die Lösung seines Motorenproblems einfach machen. Man hoffte, mit der Kündigung bei Honda Fakten zu schaffen. Hätte Honda seinen Rücktritt aus der Formel 1 erklärt, hätte die FIA Renault, Ferrari oder Mercedes per Losentscheid dazu zwingen müssen, die Lücke zu füllen. Doch dieser Plan wäre nicht aufgegangen. Die letzte aller Möglichkeiten wäre laut FIA so spät im Jahr gar nicht mehr möglich gewesen: „Wir können die Hersteller nicht im September zwingen, für ein viertes Team extra Geld in die Hand nehmen zu müssen.“

Mercedes machte einer McLaren-Delegation am Samstag in Monza klar: „Wir lassen uns nicht erpressen. Es wird kein viertes Team geben.“ Renault-Botschafter Alain Prost sagte das Gleiche: „Wir helfen gerne, aber ein viertes Team geht nicht.“ Red-Bull-Motorsportchef Helmut Marko betonte im Rahmen des

GP Italien: „Ohne ein Abkommen zwischen Toro Rosso und Honda kann sich McLaren nicht von Honda trennen.“ Formel-1-Chef Ross Brawn stöhnte: „Je mehr Parteien da mitreden, umso komplizierter wird es, eine Lösung zu finden.“ Er sagte auch: „Es war nicht ganz die feine Art, wie McLaren eine Lösung erzwingen wollte.“

Am Dienstag nach Monza war man sich insoweit einig, als dass die Motorendeals standen. Das letzte Hindernis waren noch die Bedingungen, unter denen sich Toro Rosso und Renault trennen sollten. Renault sieht sich als Retter der Formel 1 und forderte für die vorzeitige Vertragsauflösung mit Toro Rosso eine Entschädigung in Form eines Fahrers für das zweite Cockpit

neben Nico Hülkenberg. Dem ersten Wunsch nach Daniel Ricciardo erteilte Red Bull eine Absage. Dafür darf jetzt Carlos Sainz ablösefrei zu Renault wechseln.

Der Spanier soll ab dem GP Malaysia Jolyon Palmer ersetzen. Andere Wunschkandidaten wie Sergio Pérez, Esteban Ocon und Robert Kubica schauen in die Röhre. Mit Sainz will sich Renault noch den fünften Platz in der Konstrukteurs-Wertung sichern. Toro Rosso hat das gleiche Ziel. Red Bulls B-Team tritt ab Malaysia mit Daniil Kvyat und Pierre Gasly an. Im Rennen um Platz 5 geht es eng zu: Williams führt mit 55 Punkten vor Toro Rosso (40), HaasF1 (35) und Renault (34). Da zählt jeder Punkt. ■



Mitgift: Renault bekommt Sainz als Entschädigung für Vertragsauflösung

Gewinnspiel

## „Gran Turismo Sport“ am Nürburgring testen

Das neue Rennspiel „Gran Turismo Sport“ steht bereits in den Startlöchern. MSA-Leser können das Game noch vor der Veröffentlichung antesten.



SONY

MSA-Leser können „GT Sport“ testen

Am 18. Oktober kommt die neueste Version der legendären Rennspielreihe „Gran Turismo“ in den Handel. Neben der grafischen Überarbeitung stand bei der Entwicklung von „GT Sport“ vor allem der neue Online-Multiplayer-Modus im Mittelpunkt. Spieler werden künftig nach Fairness und Können in ein Rangsystem eingestuft. So trifft man am Start künftig nur noch auf Gegner, die auf einem vergleichbaren Niveau unterwegs sind. Zu einem besonders realistischen Fahrerlebnis wird Gran Turismo Sport mit einer Virtual-Reality-Brille. Hier tauchen die Gamer direkt ins

Cockpit ein. Wenn Sie wissen wollen, wie groß der Unterschied zum echten Rennfeeling noch ist, dann können Sie das nun selbst ausprobieren: Noch vor dem offiziellen Release-Termin haben MSA-Leser die einmalige Chance, das neue „Gran Turismo Sport“ im Rahmen des exklusiven Presse-Events am 5. Oktober im Vorfeld des 8. VLN-Laufs am Nürburgring zu testen. Bewerben Sie sich bis zum 17. September unter: [www.ams.to/granturismo](http://www.ams.to/granturismo) ■ TG

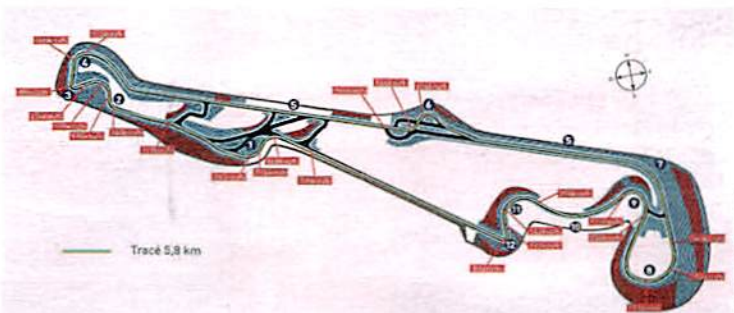
Formel 1

## Schikane in legendärer Mistral-Gerade

Die Organisatoren des GP Frankreich haben die neue Strecke und die wichtigsten Daten zum großen F1-Comeback veröffentlicht.

Neun Jahre lang mussten die französischen F1-Fans auf ein Rennen in ihrer Heimat verzichten. Am 24. Juni 2018 kommt es nun zum Comeback. Statt in Magny-Cours drehen die Piloten ihre Runden dann auf dem Circuit Paul Ricard. Zum

Einsatz kommt eine 5,8 Kilometer lange Streckenvariante. Zum Ärger vieler Fans wurde eine Schikane in die Mistral-Gerade eingebaut, damit soll sich eine zusätzliche Überholmöglichkeit ergeben. Nach ersten Simulationen müssen die Fahrer von 344 km/h auf 144 km/h runterbremsen. 65.000 Zuschauer werden erwartet, insgesamt soll der Grand Prix 65 Millionen Euro in die Region bringen. Als Kosten geben die Veranstalter eine Summe von 30 Millionen Euro an. ■ TG



GRAND PRIX FRANCE

Nach der Geraden rasen die Piloten mit 340 km/h durch die Signes-Kurve

# TIRENDO TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,  
MITMACHEN UND  
GEWINNEN**



**FALKEN**

**Ihr 5%-Code**  
bis zum 19. September 2017

**MSAFK3**

#tirendotyrechallenge



[www.tirendo.de](http://www.tirendo.de)

Ferrari F2007

# Ferraris letzter Weltmeister

Es war der erste Ferrari nach der Ära Schumacher und der letzte in der 70-jährigen Ferrari-Geschichte, der einen WM-Titel für die Fahrer gewann. Der Ferrari F2007 war ein mutiges Projekt.

Von: **Michael Schmidt**

Intern trägt dieses Auto die Modellnummer 658. Bekannt wurde es unter der Bezeichnung Ferrari F2007. Es war das erste Auto nach dem Rücktritt von Michael Schumacher. Das erste, für das nicht mehr Ross Brawn und Rory Byrne verantwortlich waren, sondern Aldo Costa und Nicholas Tombazis. Das erste, bei dem Gilles Simon die Verantwortung in der Motorenabteilung von Paolo Martini übernahm. Und das letzte aus Maranello, das mit Kimi Räikkönen einen Titel in der Fahrer-Weltmeisterschaft gewonnen hat. Es war nicht das beste, aber das schnellste Auto der Formel-1-Saison 2007.

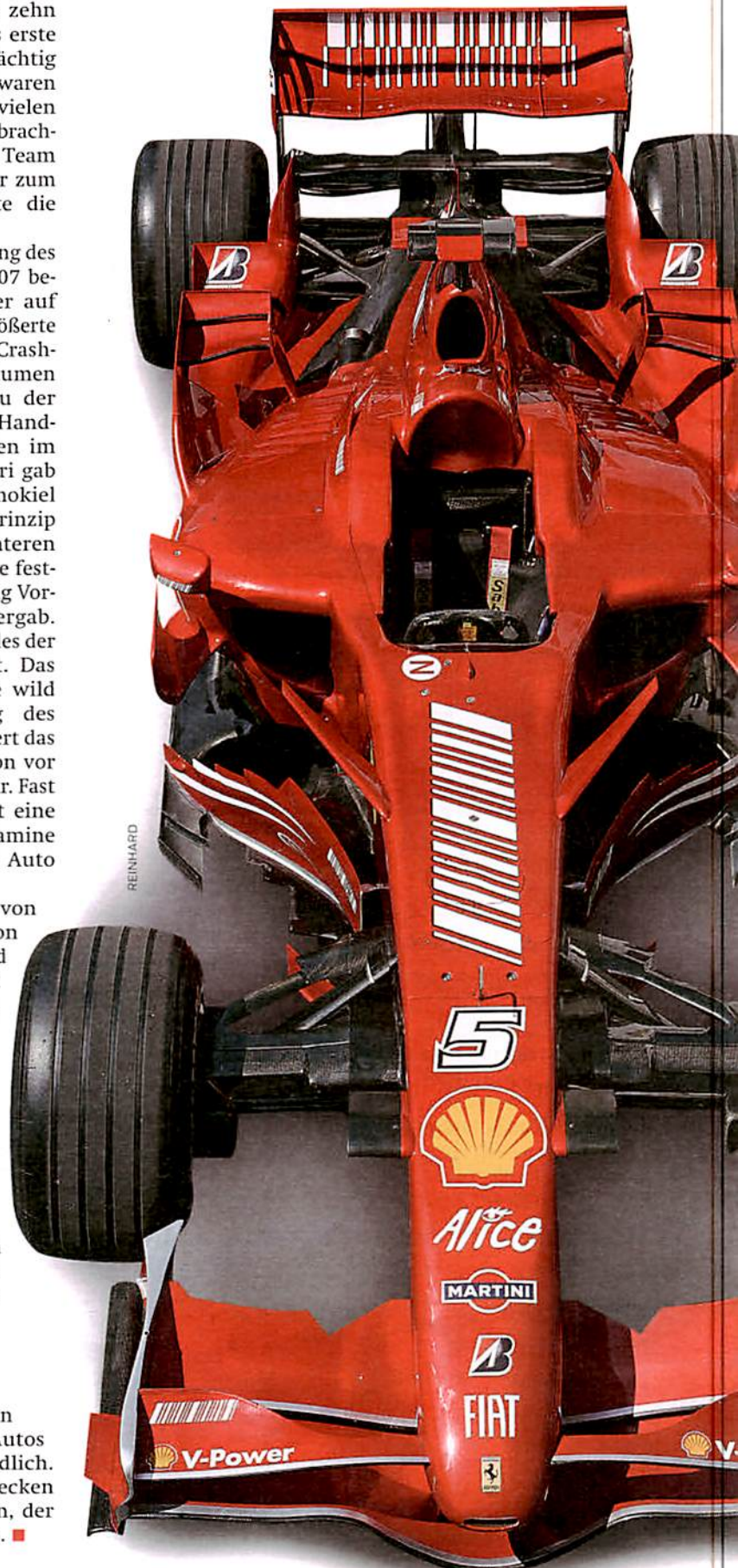
Costa und Tombazis brachen mit vielen Tabus. Der Radstand wurde gegenüber dem Vorjahr um 8,5 Zentimeter verlängert. Das ist aus fahrdynamischer und aerodynamischer Sicht immer ein riskantes Unterfangen. Costa sagte damals: „Unsere Berechnungen hatten ergeben, dass sich fahrdynamisch die Vor- und Nachteile aufheben. Aerodynamisch war das lange Auto ein Fortschritt.“ Die Aerodynamiker freuten sich über den gewonnenen Platz zwischen Vorderrädern und Seitenkästen. Und sie bekamen durch das Zurückversetzen der Seitenteile ab dem GP Spanien noch einmal acht Zentimeter geschenkt.

Der zusätzliche Raum wurde in eine komplexe Anordnung von zwei ineinander verschachtelten Leitblechen investiert. Die vertikalen Bleche trennten die gute von der schlechten Luft. Die gezackten Bodenplatten erzeugten Wirbelschleppen, die am unteren Rand der Seitenkästen nach hinten strömten und so den Boden zur Straße hin abdichteten. Im

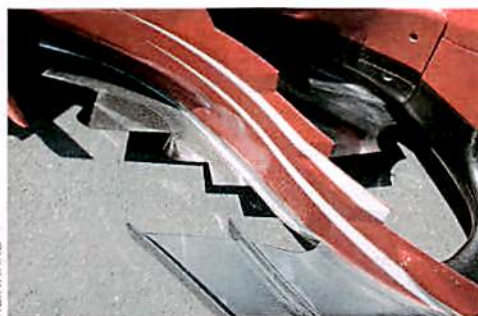
Vergleich zu der noch viel filigraneren Formensprache zehn Jahre später mag Ferraris erste Lösung etwas grobschlächtig aussehen, doch die Roten waren für die damalige Zeit in vielen Bereichen Trendsetter. So brachte man auch als erstes Team den Masseträgheitsdämpfer zum Arbeiten und verkleidete die Felgen der Hinterräder.

Die optimale Anströmung des Diffusors war im Jahr 2007 besonders wichtig, weil der auf 10 mal 13 Zentimeter vergrößerte Querschnitt der hinteren Crashstruktur dem Diffusor Volumen klaut. Auch der Umbau der Vorderachse trug die Handschrift der jungen Wilden im Konstruktionsbüro. Ferrari gab als letztes Team den Monokiel auf. Man hatte lange am Prinzip der Aufhängung der unteren Querlenker unter der Nase festgehalten, weil diese Lösung Vorteile bei der Steifigkeit ergab. Doch schon 2007 wurde alles der Aerodynamik unterstellt. Das brachte Rundenzeit. Die wild zerklüftete Verkleidung des F2007 zeigt, wie kompliziert das Spiel mit dem Wind schon vor einer Dekade geworden war. Fast kein Platz, an dem nicht eine Finne, Kiemen, Flügel, Kamine oder Leitbleche aus dem Auto wucherten.

Das letzte WM-Auto von Ferrari hat in der Saison 2007 die Pole-Positions und Siege fast paritätisch mit seinem großen Gegner, dem McLaren MP4-22, geteilt. Kimi Räikkönen und Felipe Massa standen bei 17 Rennen je neun Mal auf der Pole-Position und neun Mal auf dem Siegerpodest. Weltmeister wurde Räikkönen nur, weil sich McLaren am Ende der Saison selbst im Weg stand und mehr darauf achtete, Fernando Alonso, dem Feind im eigenen Team, Punkte zu stehlen, um sie Lewis Hamilton zuzuschancen. Von ihrem Charakter waren die beiden schnellsten Autos im Feld total unterschiedlich. Der Ferrari liebte die Strecken mit den schnellen Kurven, der McLaren eher Stop-and-go. ■



## DIE TECHNIK



**Bezeichnung:** Ferrari F2007  
Karbon-Monocoque  
**Motor:** Ferrari 056/2-V8,  
750 PS bei 19 000/min  
**Getriebe:** Hewland 5-Gang  
**Vorderachse:** 2/2 Quer-  
lenker, Pushrod, 0-Kiel,  
2+1 Dämpfer  
**Hinterachse:** 2/2 Querlen-  
ker, Pushrod, 2+1 Dämpfer

**Reifen:** Bridgestone  
**Länge:** 4545 mm  
**Breite:** 1796 mm  
**Höhe:** 959 mm  
**Radstand:** 3235 mm  
**Spur vorne:** 1470 mm  
**Spur hinten:** 1405 mm  
**Tank:** 122 l  
**Gewicht:** 605 kg  
(incl. Fahrer)

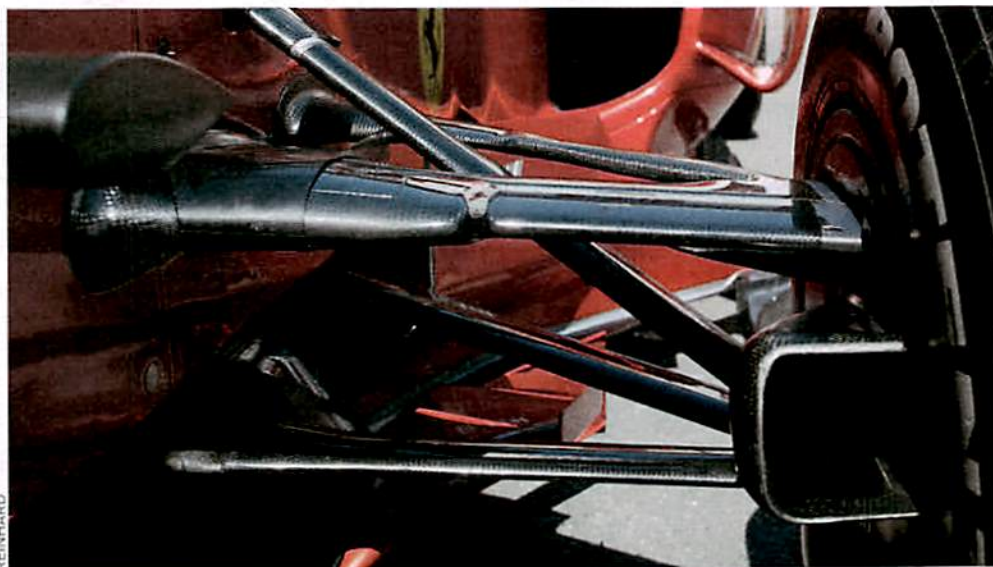
## DIE ERFOLGE



**Debüt:** GP Australien 2007  
**GP-Einsätze:** 17  
**Einsatzzeit:** 2007  
**Siege:** 9  
**Pole-Positions:** 9  
**WM-Punkte:** 204

## DAS DETAIL

Zum ersten Mal baute ein Ferrari an der Vorderachse auf dem Nullkiel-Prinzip auf. Die unteren Querlenker waren nicht mehr an einem Zapfen unterhalb der Nase montiert, sondern wurden direkt mit dem Chassis verbunden. Sie lagen damit im Windschatten des Frontflügels und standen der Strömung unter dem Auto nicht mehr im Weg. „Der erste Windkanal-Test mit dem Nullkiel war eine Katastrophe“, erinnert sich Aldo Costa. „Nach drei Testreihen bekamen wir gleich gute Resultate wie beim Mono-kiel. Und ab da ging es immer besser.“



Im oberen Bild sieht man die um 20 Zentimeter angehobenen unteren Querlenker, die direkt am Chassis anlenken. Die oberen Querlenker und die Lenkstange weisen ein Flügelprofil auf



Das 24h-Rennen in Le Mans 2017 hat seinen Platz in den Geschichtsbüchern, denn um ein Haar hätte ein LMP2-Auto gewonnen. Wir sprachen mit Pilot Oliver Jarvis über seinen zweiten Platz und die Strategie zum LMP2-Klassensieg.

Von: **Marcus Schurig**

**Sie haben schon vor dem Rennen in Le Mans gesagt, dass ein LMP2-Auto auf dem Gesamtpodium stehen würde. Warum?**

Das war meine feste Überzeugung, schon vor dem Start! Ich hatte sogar eine Wette mit Teammitgliedern am Laufen, dass auf jeden Fall ein LMP2-Auto auf dem großen Podium stehen würde. Man musste sich ja nur ansehen, was beim Vortest und im Training bei den LMP1 so alles schief lief und kaputtging. Als die Motoren im Training eingingen, da war mir klar, dass die niemals alle durchkommen würden.

**Welche Erwartungen hatten Sie vor der Le-Mans-Woche?**

Wir wussten vorher, dass wir in Le Mans um den LMP2-Klassensieg mitfahren würden, das war unsere Erwartung und Zielsetzung. Wir wussten, dass wir mit Oreca das richtige Auto hatten. Wir hatten beim WM-Auftakt in Silverstone gezeigt, dass wir ein starkes Team sind und dort die Klasse gewonnen. Dann gab es in Spa einen Warnschuss zur rechten Zeit: Wir holten zwar Platz 3 in der LMP2-Klasse, aber wir hatten einige Probleme mit dem Auto. Die Folge war ein hartes und ehrliches Debriefing – das, so glaube ich, mitverantwortlich dafür war, dass wir besser sortiert nach Le Mans kamen. Bei einem zusätzlichen Test in Spa unternahmen wir massive Anstrengungen, um mehr Speed aus dem Auto zu holen – das hat uns in Le Mans sehr geholfen.

**Aber das Auto ist doch bekannt, denn der neue Oreca 07 ist fast identisch mit dem alten Oreca 05?**

Auf der einen Seite gibt es viele Ähnlichkeiten, aber es gibt eben auch bedeutende Unterschiede. Man muss Arbeit und Testzeit investieren, um die Unterschiede zu verstehen und die richtigen Schlüsse daraus zu ziehen.

SUTTONIMAGES

# „Der Sieg in Le Mans kommt nie über die Bestzeiten!“

Aus meiner Sicht trifft das ganz besonders auf die Aerodynamik zu, die ein großer Schritt nach vorne ist. Und hier haben wir bei dem Spa-Test extrem viel gelernt, was uns drei Wochen später in Le Mans geholfen hat. Wir haben beim Test fast nur Aero-Runs mit unterschiedlichen Ride Heights gemacht, um diese Details zu entschlüsseln.

## Beim Vortest und in den Trainings-Sessions wart ihr aber nicht unbedingt die Schnellsten, oder?

Das war auch nicht unser Ziel, wir haben beim Vortest und in den Trainings nur fürs Rennen gearbeitet – es war so ein bisschen die Kopie der alten Audi-LMP1-Philosophie. Da hatte auch ich meinen Anteil dran, das Team und die Ingenieure von dieser Arbeitsweise zu überzeugen.

## Beispiel: Ihr habt im Rennen keine Bremsen getauscht.

Das war eine der Sachen, für die wir in den Trainings hart gearbeitet haben. Wir kannten unseren Bremsenverschleiß aus dem Effeff, die anderen Teams hatten das Thema nicht auf dem Radar. Sie waren voll damit ausgelastet, die Performance aus den neuen LMP2-Autos herauszukitzeln – was wir zu einem guten Teil schon in Spa erledigt hatten.

## Wie viel Rundenzeit musste man opfern, um sich den Bremsenwechsel zu sparen? Sie kannten das Thema ja vom Lifting und Coasting aus der LMP1-Klasse.

Das ist gar nicht so viel, das sind vielleicht zwei Zehntel, und das kann man als Fahrer leicht umsetzen, ohne dabei den Fahrstil dramatisch umzustellen. Entscheidend ist aber die Philosophie: Natürlich ist es immer schön, in Le Mans das schnellste Auto zu haben und Bestzeiten zu fahren – aber das ist bedeutungslos, wenn du dafür 20 Minuten länger in der Boxengasse stehst! Der Sieg in Le Mans kommt am Ende niemals über die Bestzeiten. Ein Bremsenwechsel kostet vier Minuten – und diese Zeit haben wir eingespart.

## Die Grundvoraussetzung für eine geringe Boxenstandzeit ist immer, dass man keine Unfälle hat und die Piloten aufs Auto aufpassen, oder?

Das war bei uns die Grundregel Nummer 1, so begann bei uns wirklich jedes Briefing in der Le-Mans-Rennwoche, egal ob Training, Qualifying oder Rennen: Bloß keine Unfälle und dem Auto helfen, über die Distanz zu kommen!

## Wie war es bei Oreca um die Zuverlässigkeit bestellt?

Die Ausgangslage war etwas unklar. Oreca hat ein fantastisches Rennauto gebaut, aber es gab Bedenken bei der Zuverlässigkeit, besonders über 24 Stunden. Aber am Ende kannst du dem Auto auch bei der Zuverlässigkeit helfen: Wenn man Probleme mit Radlagern oder Antriebswellen hat, muss man sich halt von den Curbs fernhalten – die Zuverlässigkeit ist auch eine Form der Interaktion zwischen Auto und Fahrer! Wir versuchten, die Curbs zu vermeiden, weil wir sonst vielleicht in Getriebe-probleme gelaufen wären, wie andere Teams. Wir haben also nicht nur auf die Bremsen aufgepasst, sondern auf das ganze Auto und besonders bezogen auf die Bereiche, wo wir wussten, dass Probleme entstehen könnten.

## Da hilft auch eine perfekte Vorbereitung wie beim Aufbau der Rennautos, oder?

Ja, diesen Punkt verschweigen wir Rennfahrer gern, aber hier liegt das Hauptverdienst beim Team und bei den Mechanikern, die viele Stunden damit verbringen, immer wieder Teile zu tauschen, um das Auto über Sorgfalt

**»MEIN TRAUM VOM GESAMTSIEG DAUERTE ZEHN MINUTEN – ABER ES WAR EIN SCHÖNER TRAUM!«**

Oliver Jarvis



Oliver Jarvis holte mit Thomas Laurent und Ho-Pin Tung den LMP2-Sieg

und Präzision bulletproof zu machen. Bei uns kamen beide Autos aufs Gesamtpodium, und wir holten den Doppelsieg in der LMP2-Klasse – mehr muss man dazu nicht sagen!

## Ihr habt aber gleich beim ersten Stopp Zeit verloren?

Das stimmt leider, das Auto wollte nicht mehr anspringen, wir wissen bis heute nicht so ganz genau, was da schief lief. Am Ende mussten wir einen Reset durchführen und konnten weiterfahren. So hatten wir gleich 40 Sekunden verloren und fielen bis auf Platz 8 zurück! Aber zwei Stunden später waren wir schon wieder auf Platz 3 oder 4 – wir hatten einfach ein gutes Auto!

## Dann versenkte Ihr französischer Kollege Thomas Laurent das Auto am Samstagabend im Kiesbett der Indianapolis-Kurve...

Wir hatten beim Track-Walk ausführlich darüber gesprochen. Aber ich habe den Fehler schon ungefähr tausend Mal am TV-Bildschirm gesehen, und er wird sicher noch tausend Mal passieren. Wenn beim Anbremsen einmal das Rad steht, dann wird es eng, weil es keinen Weg zurück gibt, selbst wenn man den Bremsdruck reduziert. Die Folge ist, dass man versucht, früh einzulenken – und prompt parkt man im Kiesbett. Wir haben bei dem Unfall 1.45 Minuten verloren, aber ich habe mir keine Sorgen gemacht – wir hatten ein gutes Auto.

## Wie seid Ihr wieder nach vorne gekommen?

Die Full Course Yellows in der Nacht liefen alle gegen uns, wir haben immer Zeit verloren, was normal ist, wenn man im Mittelfeld fährt. Aber dann kam am Sonntagmorgen eine Safety-Car-Phase, wo wir ganz knapp das vordere Safety Car erwischten. Dann stoppten wir unter Gelb – und waren wieder im Geschäft.

## Dann habt ihr sogar geführt. Waren Sie im Auto, als der Porsche ausfiel?

Ich war im Auto und fragte am Funk: Ist das der führende Porsche? Da wir viele Runden hinter diesem Auto lagen, fuhr ich also ein paar Mal vorbei. Und ohne weiter darüber nachzudenken, kam mir plötzlich in den Sinn, dass wir das Rennen vielleicht sogar gewinnen könnten. Aber diese Hoffnung hielt nur zehn Minuten, dann wurde mir klar, dass uns der andere LMP1-Porsche noch abfangen würde. Die fuhren ja gut 10 Sekunden pro Runde schneller als wir. Außerdem dürfen sie laut Reglement mit einer Tankfüllung zwei Runden mehr fahren als wir, was dann noch Stoppzeit spart.

## Trotzdem ein tolles Resultat!

Es war der Traum aller Träume für ein LMP2-Team, keine Frage! Trotzdem waren wir ein ganz klein wenig enttäuscht, als wir auf dem Podium standen. Mit etwas Glück hätten wir die Sensation schaffen können und in Le Mans mit einem LMP2-Auto gewonnen – das wär's gewesen! ■

Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

# Trennung vom Technikchef

Die FIA hat sich angeblich recht kurzfristig von Ihrem offiziellen Technikchef, dem Franzosen Bernard Niclot, getrennt. Sein Nachfolger soll vermutlich Gilles Simon werden.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Insider bestätigen die Personalrochade in der Technikabteilung der FIA, verweisen aber darauf, dass die FIA das Thema noch nicht offiziell kommuniziert habe. Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass es zu einer vorzeitigen Vertragsauflösung mit Bernard Niclot gekommen ist, der die Position des Technischen Direktors seit Februar 2010 innehatte.

Das wirft die Frage nach den Gründen für die Trennung auf, die vermutlich im Langstreckensport und im Umfeld der Sportwagen-WM zu suchen sind. Niclot gilt als einer der Erfinder der kongenialen Equivalence of Tech-

nology (EoT), die in der LMP1-Hybrid-Klasse für den mathematisch-physikalischen Ausgleich von Konzeptunterschieden wie beim Kraftstoff oder beim Hybridantrieb verantwortlich war.

Er war aber auch verantwortlich für Ergänzungen am LMP1-Technikreglement für 2020, das im Juni in Le Mans vorgestellt wurde, die neben einem Schnelladesystem für die Batterien das

autonome elektrische Fahren im Langstreckensport etablieren sollten. Doch der Ansatz war ein Flop und wurde bereits wieder offiziell einkassiert. Dazu wurden Niclot im letzten Jahr Verfehlungen beim Thema Balance of Performance (BoP) in der GTE-Klasse der Sportwagen-WM vorgeworfen, wofür er sogar offiziell von der FIA-Langstrecken-Kommission gerügt wurde.

Sein Nachfolger soll angeblich Gilles Simon werden: Der Franzose gilt als enger Berater von FIA-Präsident Jean Todt, mit dem er bereits bei Peugeot und Ferrari zusammengearbeitet hat. Simon war schon mal zwischen 2009 und 2011 als Motorenmann im Dienst der FIA, bevor er wieder in der Formel 1 bei Pure und Honda arbeitete. ■



Bernard Niclot (ganz rechts neben ACO-Präsident Pierre Fillon) verliert angeblich seinen Job als FIA-Technikchef

GT3-Rennsport

# Kritik an Porsche-GT3-Plan

Letzte Woche konnten wir vom WM-Lauf in Mexiko berichten, dass Porsche die Übernahme des Heckmittelmotor-Konzeptes aus dem 911 RSR in den GT3-Sport evaluiert. GT3-Promoter Stéphane Ratel kritisiert jetzt diese Pläne.

Von: **Marcus Schurig**

Wie bereits letzte Woche berichtet, ist bei Porsche die endgültige Entscheidung über einen Konzeptübertrag von der GTE-Klasse in die GT3-Kategorie, der auf der Basis erster Harmonisierungsrichtlinien erfolgen sollte, noch nicht getroffen. GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser sagte



Porsche will den Motor im 911 GT3 analog zur GTE vor die Hinterachse setzen

dazu: „Bei einer Übernahme des Heckmittelmotor-Konzeptes spielen viele Faktoren eine Rolle, besonders natürlich die Kosten, die Meinung der Kunden oder Aspekte wie Laufzeiten.“ Sollte Porsche beim nächsten 911 GT3

die Übernahme des Heckmittelmotor-Konzeptes aus dem 911 RSR umsetzen wollen, dann ist ihnen die Opposition von GT-Promoter Stéphane Ratel sicher.

Der Franzose sagte gegenüber Motorsport aktuell: „Ich werde

auch in Zukunft jede Bestrebung verhindern, die darauf hinausläuft, dass die GT3-Klasse von einer Produktionswagenklasse zu einer Prototypenklasse mutiert – denn dann ist der GT3-Sport sofort mausetot!“

Laut Walliser hatte die FIA beschlossen, dass Konzeptentscheidungen aus der GTE-Klasse in den GT3-Sport übernommen werden können, wenn dafür kein Waiver (eine technische Ausnahmegenehmigung) in Anspruch genommen wird. Ob das bereits rechtsverbindlich festgeschrieben ist, konnte jedoch nicht geklärt werden. Stéphane Ratel argumentiert: „Der Porsche 911 RSR für die GTE-Klasse ist ein waschechter Prototyp, denn es gibt kein entsprechendes Straßenauto. Prototypen haben im GT3-Sport aber nichts verloren.“ ■

# Unterstützung von Tandy und Bamber

Porsche holt sich für das IMSA-Saisonfinale am 7. Oktober in Road Atlanta Verstärkung an Bord der beiden 911 RSR: Nick Tandy und Earl Bamber.

**B**eim Petit-Le-Mans-Rennen, dem Finale der IMSA-Serie in Road Atlanta, kehren zwei alte Bekannte ins Fahrerlager zurück: Die beiden LMP1-Piloten Nick Tandy und Earl Bamber wurden von Porsche als Ergänzung in der GTLM-Klasse verkündet. Tandy bildet auf der Traditionsrennstrecke in Georgia ein Trio mit Patrick Pilet und Dirk Werner. Bamber wird das Duo Gianmaria Bruni und Laurens Vanthoor ergänzen. Die Le-Mans-Sieger waren an der Ent-

wicklung des Autos beteiligt, sind es aber bisher nie im Rennen gefahren. Tandy kann auf eine erfolgreiche Bilanz beim Petit Le Mans zurückblicken: Er sicherte sich 2013 und 2015 den Sieg, letzterer sogar in der Gesamtwertung. Porsche hat gute Chancen auf den North-American-Endurance-Cup-Titel, zu dem das Rennen in Road Atlanta gehört.

In der GTD-Klasse kehrt Land-Motorsport zurück. Das Team bestritt bereits das 24h-Rennen in Daytona und das 12h-Rennen Sebring. Nach einem Test in Road Atlanta in der vergangenen Woche hat man neben den Stammpiloten Connor de Phillippi und Christopher Mies nun Sheldon van der Linde, den jüngeren Bruder von Kelvin, im Fahrerangebot bestätigt. ■ BLE

# Sprint-Debüt für Lexus RC F am Nürburgring

Beim Finale des Blancpain GT Sprint Cups auf dem Nürburgring setzt das Schweizer Team Emil Frey Racing erstmals einen Lexus RC F GT3 ein.

**B**isher war der Name Emil Frey Racing in der Blancpain-GT-Serie immer mit der Marke Jaguar verknüpft. Das Engagement mit Lexus beschränkte sich auf die Teilnahme an der GT-Open-Serie. Jetzt will das Privatteam aus der Schweiz auch mit dem Japaner in der Blancpain-Serie antreten. In der GT Open stehen zwei Pole-Positionen und drei Rennsieg zu Buche, man kämpft bei noch zwei ausstehenden Rennwochenenden um den Titel. Die Rennen am

Nürburgring gelten als Teil des Entwicklungs- und Testprogramms mit Lexus. „Wir betrachten das Rennwochenende einfach als Testversuch, um zu sehen, wie unser Auto in einem so stark besetzten Feld dasteht“, so Hannes Gautschi, Technischer Koordinator Emil Frey Lexus Racing.

Während in der GT-Open-Serie Albert Costa und der Schweizer Philipp Frommenwiler am Steuer sitzen, werden sich in der Eifel Costa und Stéphane Ortelli die Lenkradarbeit teilen. Ortelli ist wie Costa auch Stammpiloter des Teams in der Blancpain Endurance Series mit dem Jaguar. Der Monegasche sammelte bereits einige Kilometer Erfahrung mit dem Lexus RC F GT3 bei Einsätzen in der VLN Langstreckenmeisterschaft im Vorjahr. ■ BLE

24h-Rennen Nürburgring

# 24h-Termine am Nürburgring bis 2023 fixiert

Das nennt man wohl eine langfristige Planung: Der ADAC Nordrhein hat die Termine für das 24h-Rennen Nürburgring für die nächsten sechs Jahre bekannt gegeben.

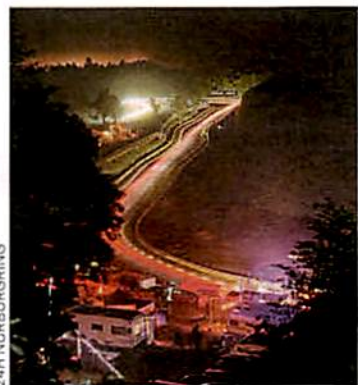
**S**chnappen Sie sich Ihren Kalender! In Zukunft gibt es keine Ausreden mehr für Terminkollisionen mit dem 24h-Rennen am Nürburgring.

Die Renntermine stehen nun schon sechs Jahre im Voraus fest! So früh wie 2018 (10.–13. Mai) wird dann kein Rennen mehr stattfinden – vier der angekündigten Termine liegen im Juni.

Der Grund für die frühzeitige Planung: Die Abstimmung mit dem Musik-Event „Rock am Ring“, das traditionell zeitlich nah am 24h-Rennen lag und teilweise zu Organisationsproblemen führte. „In diesem Jahr konnten wir zum Beispiel beim 24h-Rennen einige wichtige

Parkflächen nicht nutzen“, sagt Rennleiter Walter Hornung. „In den Vorjahren wurde es immer wieder bei der Nutzung von Fahrerlager und Nordschleife terminlich eng.“ Die Reservierung ist optional und unabhängig von der Unterzeichnung weiterer Veranstaltungs-Verträge. Die Termine in der Übersicht:

- 20.–23. Juni 2019
- 21.–24. Mai 2020
- 03.–06. Juni 2021
- 16.–19. Juni 2022
- 08.–11. Juni 2023



24H NÜRBURGRING

■ BLE 24h Nürburgring: Hohe Planbarkeit



**LAUF 7**  
**23.09.17**

[www.vln.de](http://www.vln.de)

Der Rest ist nur Warten ...



# Unvergessen

Vor zehn Jahren verlor der Rallyesport eine seiner größten Lichtgestalten. Am 15. September 2007 kam Colin McRae bei einem Hubschrauberabsturz ums Leben. Erinnerungen an einen Driftkünstler.

Von: **Reiner Kuhn**

„If in doubt, flat out – „im Zweifel Vollgas“, lautete das Motto von Colin McRae. Der Schotte bewegte Rallyeaautos an und mitunter auch jenseits aller physikalischen Grenzen. Noch bevor er einen Führerschein in Händen hielt, gewann der 13-Jährige die

schottische Motocross-Meisterschaft. 1986 wechselte er zum Rallyesport. Nur ein Jahr später startete der 19-Jährige mit dem britischen Junior Rally Team bei der Rallye Schweden und tobte im seriennahen Vauxhall Nova (Opel Corsa) auf Gesamtrang 36. Was kaum jemand weiß: Bei seinem ersten Gesamtsieg 1988 saß im Nissan 240 RS für einmal seine Jugendliebe und spätere Ehefrau Alison Hamilton auf dem Beifahrersitz.

Allzu oft näherte sich McRae von oben dem Limit. Bei der RAC Rallye 1990 hatte er sich mit zwei Überschlägen, vier Bestzeiten und Platz 6 im Ford Sierra für eine Verpflichtung im neu formierten Subaru Team von David Richards empfohlen und knüpfte

! Im Alter von 27 Jahren krönte sich Colin McRae zum jüngsten und ersten britischen Rallye-Weltmeister. Er gewann 25 WM-Läufe, darunter fünfmal die Rallye Akropolis.

dort nahtlos an die bisherigen Leistungen an: Mal brachte er kostspieligen Kernschrott mit nach Hause, mal wertvolle Poka-

le wie 1991 und 1992 die Titel in der britischen Meisterschaft. Im Folgejahr gelang ihm der internationale Durchbruch, als er im unterlegenen Subaru Legacy RS, den Markku Alen einst als „Taxi“ verspottete, in Neuseeland siegte. 1994 gewann er den heimischen WM-Lauf. Ein Jahr später krönte sich der 27-Jährige an selber Stelle zum jüngsten und ersten britischen Rallye-Weltmeister. Mit 25 WM-Laufsiegen führte er einst die ewige Bestenliste an.

McRae war ein Adrenalin-Junkie. Er liebte Motorräder und Autos, fuhr Wasser- und Jetski oder stürzte sich auf Skiern steile Alpenhänge hinunter – am liebsten am Limit. 1996 testete er im Jordan Formel-1 und fuhr nach wenigen Runden bis auf



Glück auf Erden: Mit Ehefrau Alison



Hoch hinaus: Versierter Heli-Pilot

Schneller, höher, weiter: Keiner bewegte seine Dienstwagen spektakulärer als der schottische Driftkünstler



Großer Auftritt im Skoda WRC

Ausnahmestand nach dem WM-Titelgewinn 1995: McRae konnte ebenso konsequent feiern wie arbeiten



Neues Abenteuer: Rallye Dakar

zwei Sekunden an Martin Brundle heran. Im gleichen Jahr bekam er von der Queen den Orden „Member of British Empire“ verliehen. Aus dem einst schüchternen Klempner-Lehrling aus Lanark war längst ein Nationalheld geworden und aus Colin McRae eine Marke.

1998 wurde er zum Namensgeber für das von Codemasters für die Sony Playstation entwickelte Computer-Rennspiel „Colin McRae Rally“. Die von Gameboy bis zur Xbox lieferbare Simulation avancierte zum erfolgreichsten Motorsportspiel und wird heute unter dem Namen Dirt vertrieben. McRae war nicht nur der schnellste Rallyefahrer seiner Ära, sondern auch der bestbezahlte. Über fünf Mil-

lionen Pfund soll er für seinen ab 1999 geltenden Ford-Vertrag bekommen haben. Sein Draufgänger-Image war Programm „Es gab nur Sieg oder Crash, bei Colin lag nichts dazwischen. Er wollte einfach nicht Zweiter werden“, erinnert sich sein früherer Teamchef Malcolm Wilson. Aber auch daran, dass „Colin von allen Fahrern das beste mechanische Verständnis hatte“. Mitunter fuhr er mit völlig krummen Autos noch Bestzeiten oder schaffte das Kunststück, Totalschäden ins Ziel zu bringen. Auch wenn McRae als wildes Vollgas-Tier galt, tatsächlich aber gewann er keinen WM-Lauf so häufig wie die besonders harte Rallye Akropolis (5 Siege), die Safari, in Neuseeland und Großbritannien jeweils drei-

**!** McRae war nicht nur der spektakulärste, sondern auch der bestbezahlte Rallyefahrer seiner Ära. Über fünf Millionen Pfund jährlich soll er für den Ford-Vertrag bekommen haben.

mal. Nach einer Zwischenstation bei Citroën stieg er im Herbst 2005 nochmals für zwei WM-Rallyes in den Skoda Fabia WRC

und wusste dort ebenso zu begeistern wie bei seinen Offroad-Auftritten im Nissan Pickup und X-raid BMW. Dakar hin oder her, insgeheim liebäugelte er mit einer Rückkehr in die Rallye-WM.

Am Morgen des 15. September 2007 telefonierte er deswegen noch mit Subaru-Chefingenieur David Lapwoth. Wenige Stunden später kamen Colin, sein sechsjähriger Sohn Johnny sowie dessen gleichaltriger Freund Ben Porcelli und dessen Vater Graeme Duncan bei einem Hubschrauber-Absturz nahe seinem Landsitz ums Leben. McRae saß am Steuer seines Eurocopters. Er galt als versierter Pilot, jedoch war seine Fluglizenz abgelaufen. Die genaue Unfallursache konnte nie ermittelt werden. ■

Rallye-WM

# Das Buhlen um Ogier

Die Katze ist aus dem Sack: Citroën will Weltmeister Sébastien Ogier verpflichten. Doch M-Sport hofft, den Tabellenführer in den eigenen Reihen zu halten.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach drei Starts im Citroën C3 WRC wechselt Andreas Mikkelsen zu Hyundai und übernimmt bei der Rallye Spanien das Cockpit von Hayden Paddon, anstatt erneut für Citroën ins Lenkrad zu greifen. Dabei hatte er sich mit Platz 2 in Deutschland eindrücklich für einen Werksvertrag empfohlen. Doch Citroën-Teamchef Yves Matton, der zuvor betonte, dass die Spanien-Besetzung ein Fingerzeig für die Saison 2018 sei, nominierte Kris Meeke, Stéphane Lefebvre und Khalid Al Qassimi. Aus gutem Grund: Weil man sich nur einen weiteren Topfahrer leisten kann, ließ man Mikkelsen ziehen und konzentriert alle Bemühungen auf Sébastien Ogier.

„Er genießt bei uns oberste Priorität“, bestätigt Matton, der noch vor wenigen Monaten gegen eine Verpflichtung des Weltmeisters gewesen war, dass entsprechende Verhandlungen weit fortgeschritten sind. „Unser Ziel ist es, ihn wieder zu verpflichten.“ Verständlich. Nach einer desolaten Saison macht die Konzernleitung Druck und fordert die Rückkehr des vom Junior bis zum WM-Star aufgebauten Franzosen.

Im November 2011 bestritt Ogier seine letzte Rallye als Citroën-Fahrer. Anschließend wechselte er zu Volkswagen und gewann mit den Wolfsburgern viermal in Folge alle WM-Titel. Nach dem überraschenden Ausstieg von VW wurde sich Ogier mit M-Sport-Chef Malcolm Wilson einig und ist wieder vorne. Zusammen führt man die Fahrer- als auch die Hersteller-Wertung an. Nur logisch, dass Wilson sich mit allen Kräften bemüht, Ogier in den eigenen Reihen zu halten. Die Krux: Der Franzose verlangt eine massivere Werksunterstützung von Ford, damit sichergestellt ist, dass M-Sport die notwendige

Weiterentwicklung des Fiesta WRC schultern kann.

„Wir wollen unsere drei Fahrer behalten und stehen diesbezüglich in Verhandlungen mit ihnen“, so Wilson. „Die Zeit wird

zeigen, ob es uns gelungen ist. Im Moment gilt unsere volle Konzentration den letzten drei Saisonläufen.“ Nicht wenige drücken Wilson auch über das WM-Finale hinaus die Daumen. ■



Begehrt: Weltmeister und Tabellenführer Ogier

Rallye-WM

## Hyundai mit neuer Aero

Mit der Rallye Spanien beginnt der WM-Endspurt. Für Hyundai Grund genug, seine Fahrer mit einem überarbeiteten i20 WRC ins Rennen zu schicken.

Von: **Reiner Kuhn**

Zum 1. Juli zogen alle Hersteller einen oder mehrere der streng limitierten Homologations-Joker für ihre World Rally Cars. Citroën nutzte einen der im ersten Zulassungsjahr maximal möglichen fünf Chassis-Joker für ein neues Mitteldifferenzial. M-Sport (Zündung), Toyota (Nockenwellen) und Hyundai (Auspuffkrümmer) jeweils einen der drei zur Verfügung stehenden Motoren-Joker.

Zum 1. Oktober legt Hyundai nach. „Zum Jahresende verfallen die ungenutzten Joker. Es macht

also durchaus Sinn, neue Teile schon ab Spanien einzusetzen. Bei drei Rallyes lernt man schließlich mehr als bei einer“, sagt Teamchef Michel Nandan und verrät: „Wir werden vor der Rallye Spanien weitere Joker ziehen. Einer betrifft den Motor, ein anderer das Karosseriekleid.“ Details lässt sich der Franzose allerdings nicht entlocken, nur so viel: „Man wird einen Unterschied sehen.“ Noch ist offen, ob die Konkurrenz von Citroën, M-Sport und Toyota nachzieht. ■



Hyundai bringt neuen i20 WRC

WRC2

## Citroën testet C3 R5

Die zweite Liga erhält bald Zuwachs. Citroën Racing testet den neuen C3 R5, der im kommenden Jahr die neue Messlatte im Kundensport werden soll.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit Monaten testet Citroën einzelne Komponenten des neuen C3 R5 im aktuellen DS 3. Geschichte. Vergangene Woche rückte die Neukonstruktion in voller Konfiguration zu ersten Testfahrten aus. Jeweils zwei Tage nahmen die Werksfahrer Stéphane Lefebvre und Craig Breen sowie Yoann Bonato, aktueller Spitzenreiter der französischen Meisterschaft, hinterm Steuer Platz. Im kommenden Jahr wird der 280 PS starke Turbo-Allradler sein Wettbewerbsdebüt feiern. Noch ist aber unklar, ob

Citroën den C3 R5 im Frühjahr oder erst im Sommer homologiert. „Das hängt vor allem von den Testergebnissen ab“, stellt Teamchef Yves Matton klar. Verständlich, soll die Neukonstruktion doch das mit dem PSA-Vorgängermodellen DS3 R5 und Peugeot 208 T16 bei der Kundschaft verlorene Vertrauen zurückgewinnen. Und besser noch die aktuellen R5-Konkurrenzmodelle von Hyundai sowie der Platzhirsche Ford und Skoda überflügeln. ■



Erstausfahrt: i20 R5 auf Schotter



Ohne Fehler: Dinkel auf dem Weg zu seinem ersten DRM-Sieg

DRM 7. Lauf Niedersachsen

# Kreim patzt – Dinkel siegt

Die vorzeitige Titelverteidigung fiel aus. Fabian Kreim rutschte bei der Rallye Niedersachsen in einen Graben und musste sich anschließend mit dem dritten Platz zufriedengeben. Dominik Dinkel feierte dagegen seinen ersten Gesamtsieg.

Von: **Michael Heimrich**

Fabian Kreim sah bereits wie der sichere Sieger der Rallye Niedersachsen aus, da unterlief ihm auf der neunten Prüfung der entscheidende Fehler. Die Anfahrt auf einen der vielen 90-Grad-Abzweige führte über eine Wiese, die durch Regenfälle spiegelglatt wurde. Kreim unterschätzte die Gefahr, rutschte von der Strecke und blieb nach dem unsanften Kontakt mit einem Strohhallen im Graben stecken. Es vergingen endlose zweieinhalb Minuten, ehe er von den Fans wieder zurück auf die Straße gebracht werden konnte. Der zum Greifen nahe Erfolg war dahin und damit auch die vorzeitige Titelentscheidung.

Kleines Trostpflaster für Kreim: Der tückischen Stelle fielen auch noch weitere Fahrer zum Opfer, allen voran Peugeot-Pilot Emil Bergkvist, der ebenfalls nur mit Hilfe der Fans weiterfahren konnte. Die Rallye war

für den einst hoch gehandelten Schweden schon am Freitagabend vorbei. Nach dem Ziel der ersten Prüfung verschätzte sich Bergkvist in einer Rechtskurve und landete mit Kühlerschaden im Feld. „Das war eine meiner schwersten Rallyes überhaupt“, so der 23-Jährige.

Mehr Freude hatte dagegen René Mandel. Er setzte im Vorfeld alle Hebel in Bewegung, um den ersten Einsatz im Hyundai i20 R5 auf die Beine zu stellen. Ein kleiner Test kurz vor der Rallye

musste als Eingewöhnung genügen und einige Fahrfehler zeigten, dass noch viel Platz für Verbesserungen vorhanden ist, doch unter diesen Umständen auf den zweiten Platz zu fahren, war ein deutliches Ausrufezeichen von Mandel.

Am meisten strahlte Dominik Dinkel. Zusammen mit Beifahrerin Christina Kohl holte er unter schwierigsten Bedingungen seinen ersten Gesamtsieg in der Deutschen Rallye-Meisterschaft. Damit nicht genug, Dinkel si-

cherte sich auch so viele Punkte, dass er in der Gesamtwertung den zweiten Platz übernehmen konnte und seine eigenen Titelchancen verbesserte.

Auch Ruben Zeltner machte in Niedersachsen von sich reden. Erstmals startete er mit seinem neu aufgebauten Porsche 996 GT3 in der DRM und fuhr prompt auf den vierten Platz. Dabei ließ er sogar Peter Corazza hinter sich, der die Allrad-Vorteile seines Mitsubishi nicht umsetzen konnte. ■



Rutschpartie mit Folgen: Trotz helfender Hände verliert Kreim viel Zeit



Ausrufezeichen: Mandel im Hyundai

## ERGEBNIS RALLYE NIEDERSACHSEN (08.–09. SEPTEMBER 2017), 14 WERTUNGSPRÜFUNGEN ÜBER 404,20 KM

Fahrer	Auto	Zeit
1. Dinkel/Kohl	Skoda Fabia R5	1:06:52,7 h
2. Mandel/Zenz	Hyundai i20 R5	+0:19,6 s
3. Kreim/Christian	Skoda Fabia R5	+2:35,1 min
4. Zeltner/Zeltner	Porsche 996 GT3	+4:12,3 min
5. Corazza/Limbach	Mitsubishi Lancer Evo IX	+4:26,5 min
6. Mohe/Hirsch	Renault Clio RS R3T	+4:58,5 min
7. von Gartzten/Loth	Citroën DS3 R3T Max	+5:32,5 min
8. Bleg/Moch	Mitsubishi Lancer Evo IX	+6:00,7 min
9. Gromöller/Bredenförder	Opel Ascona 400	+6:18,6 min
10. Keil/Fritzensmeier	Citroën DS3 R3T Max	+7:42,3 min

## DRM-STAND

nach 7 von 8 Läufen

Fahrer	Punkte
1. Fabian Kreim	138
2. Dominik Dinkel	117
3. René Mandel	116
4. Sandro Wallenwein	61
5. Chris Brugger	61
6. Carsten Mohe	52
7. Sebastian von Gartzten	25
8. Philipp Knof	22
9. Hermen Kobus	22
10. Christian Riedemann	21



# Gewonnen, gepatzt

Mercedes feierte am Nürburgring einen Vierfach- und einen Doppelsieg. Während BMW gute Chancen verpasste, die Party zu stören, fuhr Audi hinterher. Ekström führt weiter, Auer patzt im Titelkampf.

Von: **Michael Bräutigam**

**N**ürburgring ist Auer-Land. Drei Mal in vier Rennen sicherte sich der junge Österreicher 2015 und 2016 die Pole-Position in der Eifel. Auch diesmal grüßte der Mercedes-Pilot vom vordersten Platz, als es ins erste Rennen ging. Er kam auf abtrocknender Strecke im Qualifying als letzter Pilot vor Fallen der Zielflagge noch mal über den Strich und schubste BMW-Pilot Marco Wittmann von der Pole.

Vom „Platz an der Sonne“ konnte man dabei eifeltypisch nicht reden. Pünktlich zur Startaufstellung öffnete der Himmel über dem Nürburgring die

Schleusen und es ging mit Regenreifen ins Samstagsrennen. Augusto Farfus katapultierte sich mit einem Traumstart vom vierten Startplatz aus an die Spitze und zog unwiderstehlich davon.

## Farfus verliert Reifenpoker

Dass die gegenüber Mercedes um 15 kg leichteren BMW schwere Gegner für die „Sterne“ werden würden, war von vornherein klar. Doch Auer auf P2 hatte auch mit seinem im Regen sonst so starken Mercedes keine Chance, mit dem Brasilianer mitzuhalten.

Spannend wurde es dann, als entlang der Ideallinie die ersten trockenen Spuren zu sehen waren. Es galt, den richtigen Zeitpunkt für den Reifenwechsel abzupassen. Als erste „Versuchskaninchen“ stellten sich nach 15 Runden Mike Rockenfeller und Nico Müller bei Audi sowie Tom Blomqvist bei BMW zur Verfügung. Zwei Runden später war die Hälfte des Feldes umbereift.

Farfus an der Spitze wartete noch eine Runde länger – und verspielte so den möglichen Sieg.

**»DAS IST EIN WEITERER BEWEIS, DASS DAS PERFORMANCEGEWICHT VÖLLIG SINNLOS IST.«**

ARD-Experte Norbert Haug

Just in dem Moment, als er die Box zum Reifenwechsel aufsuchte, gab es die nächste Streckendusche. Kurios: Auch der in der gleichen Runde, aber ein paar Sekunden später stoppende Mattias Ekström bekam die profillosen Hankook-Pneus.

Farfus hielt drei Runden durch, ehe er wieder die Nassreifen aufziehen ließ und so wenigstens noch P8 holte. Rallycross-Weltmeister Ekström versuchte es zwei Runden länger, musste dann aber auch nachgeben. Für ihn reichte es so nur für P15.

Noch nicht gestoppt hatten die Top 7: Auer, Di Resta, Wi-

ckens, Engel, Rast, Green und Mortara – die waren genau in dieser Reihenfolge auch am Ende die sieben Erstplatzierten. Wobei Di Resta im Sinne der Meisterschaft noch Markenkollege Auer kurz vor Schluss passieren ließ.

Mit Ekströms Nullrunde und Auers Sieg lag zwischen Leader und Verfolger nach dem Samstagsrennen nur noch ein Punkt. Glück für Ekström: Auer verbrachte sich im Quali gleich zweimal und verpasste auf P4 eventuelle Quali-Zusatzpunkte.

So startete „Eki“ weiterhin als Tabellenführer in den Sonntagslauf. Nach der ersten Runde lagen die sechs Audi auf den letzten sechs Plätzen. Im trockenen Qualifying fehlte eine halbe Sekunde auf Pole-Mann Wittmann, was ziemlich genau auf die 25 kg Handicap der Audis gegenüber dem BMW umgerechnet werden kann. „Das ist ein weiterer Beweis, dass es völlig sinnlos ist“, konstatierte ARD-Experte Norbert Haug die Gewichtsregel.

Auch ohne Regen und mit 15 kg mehr stellte sich Mercedes im



Auf dem Weg zum Sieg am Samstag: Lucas Auer. Am Sonntag blieb der Österreicher nach Dreher punktlos



Endlich der erste Saisonsieg: Robert Wickens bejubelt Sonntags-Triumph



P9, Pole und P3: Marco Wittmann



Farfus wieder mal im Pech: Beim Reifenpoker am Samstag verlor der Brasilianer einen sicher möglichen Sieg

Rennen als stärker heraus als BMW. Wittmann, der im Rennverlauf auf P3 durchgereicht wurde, beklagte sich über Graining. Robert Wickens fuhr seinen ersten Saisonsieg ein, während Di Resta wie am Vortag Zweiter wurde.

### Das ewige Gewichtsthema

Bei Audi splittete man die Strategie: Zwei Runde-eins-Stopper (Rockenfeller/Rast), zwei lange Stints (Ekström/Green) und zwei extrem lange Stints (Müller/Duval), wobei letztere als Bremsbremsen fungierten, um Ekström und Green so weit wie möglich nach vorne zu spülen. Das klappte: Ekström sammelte auf P6 wichtige Zähler und baute die Gesamtführung sogar aus, weil Auer sich auf P2 liegend ohne Fremdverschulden ins Aus drehte. Am Ende wurde es P13 für ihn.

Was bleibt, ist die leidige Gewichtsdiskussion. Ein Meeting vor den Rennen in Zandvoort hätte beinahe den Durchbruch gebracht. Weil aber an die Abschaffung der Gewichte auch standardisierte Radkästen für

2018 gebunden waren, stimmte Audi dem „Kuhhandel“ nicht zu. „Einer Öffnung oder Änderung der Homologation stehen wir offen gegenüber, sofern diese im Nachgang der Saison und auf Basis der dann mit gleichem Gewicht gefahrenen Rennen erfolgt. Dies ist auch der Grund, warum wir dem in der DTM-Kommission vor Zandvoort diskutierten Vorschlag der ITR nicht zustimmen konnten, der eine Standardisierung der Radhäuser beinhaltet“, sagte Audi-Sportchef Dieter Gass.

Hoch gepokert und – zumindest aktuell – verloren. Damals betrug das Gewichtsdelta zwischen BMW und Audi 5 kg. Am Nürburgring waren es die besagten 25, mit dem Ja zur Gewichtsabschaffung hätte man kurzfristig also sicher mehr gewonnen. Immerhin ist man sich über die Zukunft einig: Sowohl BMW als auch Audi, die nach 2018 bleibenden DTM-Hersteller, haben sich in der Eifel klar zur neuen, günstigeren „Class One“ mit Turbotoren ab 2019 bekannt. ■

## AUS DEM FAHRERLAGER

### DUELL NEU AUFGELEGT

1992 lieferten sich Klaus Ludwig und Johnny Cecotto einen erbitterten Kampf beim DTM-Auftritt auf der Nürburgring-Nordschleife. Speziell das Finish im ersten Durchgang war spannend: Ludwig täuschte einen Fehler vor, um auf der Döttinger Höhe im Windschatten Cecottos zu fahren. Der Trick ging auf: Ludwig gewann knapp, trotz Verschlatter in der Zielschikane. Im Vorfeld des diesjährigen Eifel-Events trafen beide erneut aufeinander – dank der „Tourenwagen Classics“ in ihren Original-Autos und wieder in der Grünen Hölle. Zu einem echten Kampf kam es nicht, nur zu einer Demofahrt. „Ich habe mich sehr auf unser Treffen gefreut. Die Zeit der Duelle ist natürlich vorbei. Vielleicht können wir aber durch so eine schöne Aktion einen weiteren

Prozentpunkt zur Popularität der DTM beitragen“, sagte Ludwig.

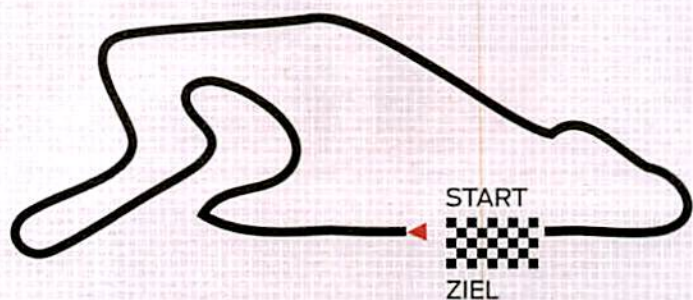
### GLOCKS VIRALER HIT

Zu einem echten Renner im Internet wurde ein Video, das Timo Glock von einem zweitägigen Kurztrip des RMG-Teams nach Mallorca auf seiner Facebook-Seite teilte. Dieses zeigt, wie ein Mechaniker einen anderen mittels Poolnudel aus dem Pool „angelt“. Das von durchgehendem Gelächter – u. a. Glocks – untermalte Schauspiel endet mit einem Posieren des „Fangs“ und kam bei Glocks Fans gut an. Über 30 Millionen (!) Aufrufe gab es für das Video innerhalb zwei Wochen. Mittlerweile ging das Video auch als viraler Hit um die Welt: Die beliebte Unterhaltungsseite „9GAG“, die allein auf Facebook über 36 Millionen Abonnenten hat, teilte das Video mit dem Titel „Human-Fishing In The Pool“ ebenfalls. ■

## DTM 2017 RESULTATE

### NÜRBURGRING (D) 3,629 KM

#### STRECKE



#### ERGEBNIS RENNEN 1

**Nürburgring (D):** 9. September 2017; 13. von 18 Läufen; 119,757 km über 33 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 14 Grad, Regenschauer

**Pole-Position:**

#22 Lucas Auer (Mercedes-AMG DTM Team HWA) 1:25,968 min

**Schnellste Runde:**

#51 Nico Müller (Audi Sport Team Abt Sportsline) 1:31,320 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	33	54:12,443 min	1:35,041	25+3
2. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	33	+ 0,794 s	1:34,911	18
3. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	33	+ 1,568 s	1:35,312	15+1
4. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	33	+ 5,344 s	1:35,309	12
5. René Rast (D)	Audi/Rosberg	33	+ 9,758 s	1:36,037	10
6. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	33	+ 24,531 s	1:35,158	8
7. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	33	+ 31,593 s	1:36,060	6
8. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	33	+ 49,335 s	1:35,425	4
9. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	33	+ 56,886 s	1:32,748	2+2
10. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	33	+ 59,072 s	1:32,809	1
11. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	33	+ 1:01,058 min	1:31,320	0
12. Timo Glock (D)	BMW/RMR	33	+ 1:12,977 min	1:32,161	0
13. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	33	+ 1:27,191 min	1:33,236	0
14. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	33	+ 1:28,308 min	1:32,490	0
15. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	32	+ 1 Rd.	1:34,978	0
16. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	32	+ 1 Rd.	1:31,823	0
17. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	32	+ 1 Rd.	1:35,917	0
18. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	32	+ 1 Rd.	1:33,865	0

Performance-Gewichte: Audi +2,5 kg (1127,5), BMW -17,5 kg (1107,5), Mercedes -2,5 kg (1122,5)  
Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).



Schweres Wochenende: Auch Ekström verpokerte sich, hält aber die Führung

#### QUALIFYING RENNEN 1

1. Lucas Auer	1:25,968 min
2. Marco Wittmann	1:26,067 min
3. Robert Wickens	1:26,378 min
4. Augusto Farfus	1:26,484 min
5. Paul di Resta	1:26,912 min
6. Tom Blomqvist	1:27,044 min
7. René Rast	1:27,062 min
8. Timo Glock	1:27,191 min
9. Maro Engel	1:27,270 min
10. Maxime Martin	1:27,446 min
11. Mattias Ekström	1:27,682 min
12. Mike Rockenfeller	1:27,760 min
13. Gary Paffett	1:27,842 min
14. Jamie Green	1:28,112 min
15. Bruno Spengler	1:28,206 min
16. Edoardo Mortara	1:28,338 min
17. Nico Müller	1:28,625 min
18. Loic Duval	1:29,274 min*

\*\* 10 Plätze (5. Verwarnung)

#### QUALIFYING RENNEN 2

1. Marco Wittmann	1:20,936 min
2. Paul di Resta	1:21,052 min
3. Robert Wickens	1:21,121 min
4. Lucas Auer	1:21,128 min
5. Tom Blomqvist	1:21,135 min
6. Timo Glock	1:21,226 min
7. Augusto Farfus	1:21,321 min
8. Gary Paffett	1:21,331 min
9. Bruno Spengler	1:21,346 min
10. Edoardo Mortara	1:21,351 min
11. Jamie Green	1:21,486 min
12. Maxime Martin	1:21,512 min
13. Mattias Ekström	1:21,584 min
14. Maro Engel	1:21,742 min
15. Mike Rockenfeller	1:21,829 min
16. Nico Müller	1:22,237 min
17. Loic Duval	1:22,284 min
18. René Rast	1:21,561 min*

\*\* 5 Plätze (3. Verwarnung)

#### ERGEBNIS RENNEN 2

**Nürburgring (D):** 10. September 2017; 14. von 18 Läufen; 145,16 km über 40 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 14 Grad, bewölkt

**Pole-Position:**

#11 Marco Wittmann (BMW Team RMG) 1:20,936 min

**Schnellste Runde:**

#33 René Rast (Audi Sport Team Phoenix) 1:22,308 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	40	56:49,795 min	1:22,474	25+1
2. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	40	+ 0,362 s	1:22,715	18+2
3. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	40	+ 7,589 s	1:22,650	15+3
4. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	40	+ 7,955 s	1:22,692	12
5. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	40	+ 15,995 s	1:22,842	10
6. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	40	+ 20,549 s	1:23,054	8
7. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	40	+ 22,887 s	1:22,382	6
8. Timo Glock (D)	BMW/RMR	40	+ 40,196 s	1:22,510	4
9. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	40	+ 40,307 s	1:22,616	2
10. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RMR	40	+ 41,818 s	1:23,173	1
11. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	40	+ 42,033 s	1:22,573	0
12. René Rast (D)	Audi/Rosberg	40	+ 43,624 s	1:22,308	0
13. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	40	+ 47,351 s	1:22,766	0
14. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	40	+ 48,758 s	1:22,649	0
15. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	40	+ 59,428 s	1:23,651	0
16. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	40	+ 1:19,821 min	1:23,041	0
17. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	40	+ 1:27,978 min	1:22,930	0
- Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	29	+ 11 Rdn.	1:23,212	0

Performance-Gewichte: Audi +2,5 kg (1127,5), BMW -17,5 kg (1107,5), Mercedes -2,5 kg (1122,5)  
Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

#### STAND FAHRER

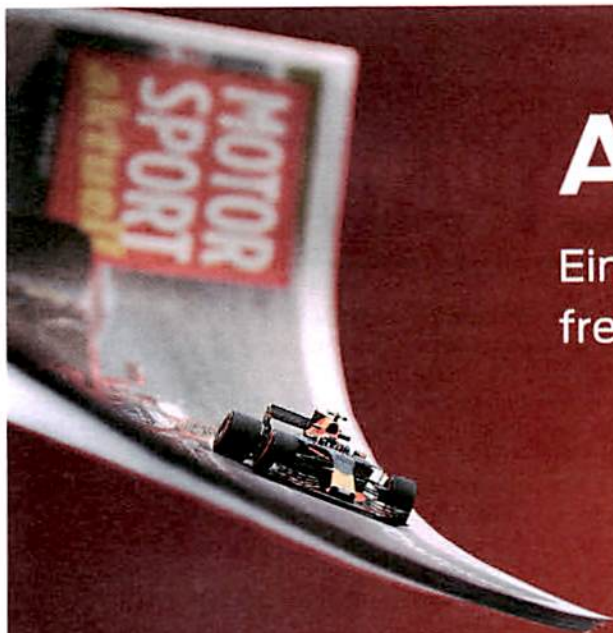
1. Ekström	136 Punkte
2. Auer	127
3. Rast	124
4. Wittmann	115
5. Green	113
6. Rockenfeller	110
7. Glock	108
8. Martin	102
9. Wickens	100
10. Di Resta	97
11. Paffett	76
12. Spengler	74
13. Engel	51
14. Müller	49
15. Mortara	48

#### STAND HERSTELLER

1. Audi	550 Punkte
2. Mercedes-Benz	498
3. BMW	450

#### STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Rosberg	237 Punkte
2. Audi Sport Team Abt Sp.	185
3. BMW Team RBM	176
4. Merc.-AMG Mercedes me	176
5. Mercedes-AMG BWT	174
6. Mercedes-AMG Silberpfeil	148
7. BMW Team RMG	144
8. BMW Team RMR	130
9. Audi Sport Team Phoenix	128



# Alleskönner

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**  
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

**TOP  
EXTRA**

## MANNESMANN Steckschlüsselsatz

130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer. Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätzen, 7 Innensechskantschlüssel, Hakenschrauber und Bit-Adapter, Zuzahlung 1,- €.



BRÜDER  
**MANNESMANN**  
Werkzeuge

## Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625251, verschenken 1625252.  
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 46,75 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Tourenwagen-WM

# Weiter mit den TC1-Autos

Die Tourenwagen-WM hat Sommerpause. Hinter den Kulissen wird aber fieberhaft an der Zukunft der Serie gearbeitet. Mittlerweile ist klar: 2018 werden weiter TC1-Autos gefahren.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ie Einführung der TC1-Boliden zur Saison 2014 sollte vor allem eines: die Serie spektakulärer machen. Mit bis zu vier Werksteams (2016) sah es zeitweise auch gar nicht schlecht aus. Doch neben Citroën, die ihren Ausstieg früh angekündigt hatten, stieg etwas überraschend auch Lada zum Ende des letzten Jahres aus.

Das TC1-Konzept hat sich für die breite Masse der Privatfahrer als nicht bezahlbar herausgestellt. Nur wenige privilegierte Teams und Piloten können den enormen finanziellen Aufwand im siebenstelligen Euro-Bereich stemmen, der für eine volle WTCC-Saison nötig ist.

Mangels Alternativen wird trotzdem zunächst mit diesen Boliden weitergefahren. Wie zu hören ist, hat Discovery (die Mutter von WTCC-Promoterfirma Eurosport Events) jedoch große Pläne für die Serie. Zum Jahr 2020 soll demnach ein kompletter Neustart erfolgen. Der Mediengigant will die WM stark finanziell unterstützen – wie die Formel E.

Neben den Autos stehen auch die Strecken für 2018 weitgehend fest. Und der Kalender fürs kommende Jahr soll ziemlich genau so aussehen wie der diesjährige. Auch die Nürburgring-Nordschleife sowie die legendären Stadtstrecken in Vila Real und Macau sind somit wieder dabei.

Es bleibt also zunächst alles, wie es ist. Was nicht schlecht sein

muss, wie 2017 zeigt. Es ist die spannendste Saison der TC1-Ära. WM-Leader Tiago Monteiro (Honda) ist nur einer von sieben Titelanwärtern. Der Portugiese erlebte vergangenen Mittwoch einen schweren Test-Crash in Barcelona. Auch wenn keine Brüche festgestellt wurden, blieb er für den Rest der Woche zur Beobachtung im Krankenhaus. ■



Das Bild auch 2018: Die TC1-Boliden von Honda, Volvo, Chevrolet, Citroën und Lada bei der WTCC in Rennaction

ADAC TCR Germany

# Entscheidung in Sachsen?

Am Wochenende geht es für den Tross der ADAC TCR Germany an den Sachsenring. Wie Josh Files dort bereits Meister werden kann und was es sonst Neues in der Serie gibt.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ie Ausgangslage ist denkbar einfach: Holt sich Target-Honda-Pilot Josh Files die Pole und beide Rennsieg, ist ihm die Titelverteidigung sicher. Er kann es also theoretisch aus eigener Kraft schaffen, den Abstand zum ersten Verfolger Mike Halder (Seat) schon vor dem Finale unaufholbar zu machen. Doch Halder hat andere Pläne. „Ärgern können wir Josh

Files sicher noch auf jeden Fall. Wenn er einen Ausfall hat, würde es sicher nochmals richtig eng“, sagte der Südschwabe, der den Sachsenring zudem als eine seiner Lieblingsstrecken sieht. Glaubt man Files, so kommt der Sachsenring eher seinem Honda als Halders Seat entgegen.

## Ein Team zieht sich zurück

So oder so: Beträgt der Vorsprung des Tabellenführers nach dem kommenden Wochenende mehr als 85 Punkte, ist ihm der Titel beim eine Woche später stattfindenden Finale in Hockenheim nicht mehr zu nehmen.

Neben Files und Halder, die den Titel wohl unter sich ausfechten werden, besitzen noch zwölf weitere Piloten eine rechnerische Titelchance. Das zeigt, wie eng es hinter den beiden

## JOSH FILES HAT ES SELBST IN DER HAND: AM SACHSENRING KANN ER VORZEITIG DEN TITEL EINFAHREN.

Überfliegern abgeht. Denn der Abstand zwischen Platz drei und 13 in der Meisterschaft ist nur zwei Punkte größer als der zwischen den ersten beiden.

In der sechswöchigen Sommerpause hat sich in der Serie einiges getan. Vor allem bei Dino Calcum, dessen Opel am Nürburgring schwer beschädigt wurde. Auch dank eines Spendenaufrufs (MSa berichtete), der mehr als 9000 Euro zusammenbrachte,

konnte der Schaden tatsächlich repariert werden. Am Montag wurde noch eine neue Hinterachse abgeholt, sodass der Zusammenbau des Astra TCR gerade rechtzeitig abgeschlossen wurde.

Das Audi-Team German Flavours Racing muss dagegen vorzeitig die Segel streichen. Nach einigen kostspieligen Unfällen von vor allem Sven Markert ist dessen Saison beendet. Für Teamkollege Thomas Kramwinkel sind alleinige Starts nicht möglich. Auch aufgrund der Finanzierung, wie Kramwinkel gegenüber MSa bestätigt: „Der Sponsor hat andere Prioritäten.“

Ebenfalls nicht weiter dabei ist José Rodrigues. Der Target-Honda-Pilot macht aus familiären Gründen Rennpause – er konzentriert sich zunächst auf Hochzeit und Flitterwochen. ■

# Zweiter Alfa-Sieg

Bei Stephan Rupp ist der Knoten geplatzt: Auch beim zweiten Nürburgring-Auftritt holte er sich den Sieg. Unterstützung gab's von Christian Danner.

Kurz vor Schluss besiegelte eine Kollision den Sieg von Rupp/Danner, weil das Safety Car auf die Strecke kommen musste.

Eines der Opfer im Crash: Markus Wüstefeld, der sich seinen Mercedes 190 mit Tourenwagen-Legende Klaus Ludwig teilte. Das

Podium komplettierten mit Georg Weber (BMW M3 E30) und Yannik Trautweit (BMW E36) die besten Vertreter der Gruppe-A- und STW-Autos. Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff fuhr mit Dr. Jens Thiemer im Mercedes 190 auf den feinen achten Rang. ■

Von: Michael Bräutigam

Der frühere Rennprofi, der erneut in seinen originalen Ex-Werkswagen von Alfa Romeo zurückkehrte, hatte jedoch keinen allzu schweren Job. Rupp, der bei regnerischen Bedingungen aus der Pole-Position losfuhr, hatte zur Rennhalbwertzeit bereits einen großen Vorsprung herausgefahren. Als Danner dann das Steuer übernahm, ließ er nichts anbrennen und führte souverän.



Platz acht eingefahren: Toto Wolff und Jens Thiemer im Mercedes 190 Evo 2

NASCAR

## Kyle Larson triumphiert in Richmond

Kyle Larson (Chevrolet) hat sich mit einem Sieg in Richmond die zweitbeste Ausgangsposition für die Playoffs verschafft. Große Namen verpassen den Cut.

Von: Michael Bräutigam

Einer, der es nicht in die Playoffs geschafft hat, ist mit Dale Earnhardt Jr. der große Publikumsliebbling. Bitter: Der Hendrick-Pilot beendet bekanntlich zum Ende der Saison seine aktive Karriere und kann in seinen wahrscheinlich letzten zehn Cup-Rennen nur noch um gute Einzelergebnisse fighten.

Auch Joey Logano hat den Einzug in den Kreis der 16 Titelanwärter nicht mehr geschafft. Wie Earnhardt hätte ihm nur ein Sieg

weitergeholfen, doch im Finish lag er einen Platz zu schlecht.

Der Ganassi-Chevrolet-Fahrer Larson konnte bereits seinen vierten Saisonsieg feiern und befindet sich damit in der Tabelle zu Playoff-Beginn in der Rolle des ersten Verfolgers vom bisherigen Dominator Martin Truex Jr., welcher auch in Richmond wie der sichere Sieger aussah, bis er nach einer Kollision mit Denny Hamlin kurz vor Ende crashte. Bei ihm kommen zu den 2000 „Startpunkten“ in die Playoffs weitere 53 Playoff-Punkte aus Stage- und Rennsiegen sowie den Bonuspunkten für die Endplatzierung in der nun beendeten Regular Season. Diese Sonderpunkte nehmen alle Piloten in den ersten drei Playoff-Runden à jeweils drei Rennen mit. Erst beim Finale in Homestead werden die „Championship 4“ gleichgestellt. ■



Jetzt geht's um die Wurst: Diese 16 Fahrer kämpfen 2017 um den Cup-Titel

### NASCAR CUP SERIES

#### Richmond/Virginia (USA)

26. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
4.	Kurt Busch (USA)	Ford
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Erik Jones (USA)	Toyota
7.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
8.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
9.	Kyle Busch (USA)	Toyota
10.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet

#### Gesamtwertung

vor den Playoff-Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	2053 Pkt.
2.	Larson (Chevrolet)	2033
3.	Kyle Busch (Toyota)	2029
4.	Keselowski (Ford)	2019
5.	Johnson (Chevrolet)	2017
6.	Harvick (Ford)	2015
7.	Hamlin (Toyota)	2013
8.	Stenhouse Jr. (Ford)	2010
9.	Blaney (Ford)	2008
10.	Elliott (Chevrolet)	2006

TOURENWAGEN CLASSICS

WIR GRATULIEREN DEN SIEGERN

eisenmann EXHAUST SYSTEMS

3DRACE-LOG WE GO LIVE

INTAX

# Márquez zaubert wieder



Mit einer unglaublichen letzten Runde entriss Marc Márquez Danilo Petrucci im Regen von Misano den Sieg. Und die WM beginnt wieder bei null.

Von: **Imre Paulovits**

**D**anilo Petrucci wirkte ausgequetscht wie eine Zitrone. Der ehemalige Polizist hatte sich zu Rennbeginn wie ein Wirbelsturm durchs Feld gepflügt, und jeder Versuch von Marc Márquez, ihn von der Spitze zu verdrängen oder in einen Fehler zu treiben, prallte an dem kräftig gewachsenen Lokalmatador ab. Doch als es in die letzte Runde ging, bremste Márquez ihn am Ende der Zielgeraden aus, und beim Versuch zu kontern hatte Petrucci einen Vorderradrutscher. „Da wusste ich, dass ich mich mit dem zweiten Platz zufriedengeben musste. Aber ich bereue nichts, ich habe alles gegeben“, japste Petrucci nach Luft. Doch in

seinen Augen war klar zu sehen, wie enttäuscht er war: „2015 in Silverstone war es knapp, dieses Jahr in Assen noch mehr, und jetzt hatte ich die meiste Zeit geführt. Aber ich gebe nicht auf, dass ich es irgendwann schaffen werde.“

## Der verwundete Löwe

Doch gegen einen Marc Márquez, der nach dem Verlust seiner WM-Führung durch einen Motorschaden kämpfte wie ein verwundeter Löwe, war an diesem Wochenende nichts zu machen. Er suchte das Limit wieder auf seine Art, er stürzte sogar im Qualifying und im Warm-up. Bislang ist die radikale Art des Grenzgängers immer gut gegangen, aber man erinnert sich unweigerlich an Wayne Rainey, der in einer ähnlichen Art das Limit suchte, wenn er mit der 500er Yamaha Probleme hatte, und man vergisst nicht, wie es damals geendet hat. Natürlich sind die Bikes und die Sicherheitsvorkehrungen unvergleichlich besser geworden. Als Márquez' Alpine-Techniker mit seiner Kombi nach dem Qualifying-Sturz durch

**»ICH BEREUE NICHTS, ICH HABE ALLES GEGEBEN. IRGENDWANN WERDE ICH GEWINNEN.«**

Danilo Petrucci

das Fahrerlager schritt und nach dem Airbag sah, wurde dies ein drucksvoll vor Augen geführt.

Das Wetter spielte dem Honda-Werkspiloten aber klar zu. Wenn er in der Quali auch gerade auf dem Weg zur Pole-Position war, als er abflog und seine zweitbeste Runde noch immer für die erste Startreihe reichte – Andrea Dovizioso war es, der im Trocken die beste Pace hatte, und Maverick Viñales verdeutlichte mit seiner Pole-Position, dass auch er Ansprüche auf den Sieg in Misano anmeldete. Doch als es nach zwei fast komplett trockenen Trainingstagen am Sonntagmorgen zu regnen begann, wurde alles anders. Zwar hörte es ziemlich genau zum Start der MotoGP wie

der auf, doch es war zu viel Wasser auf der Strecke, als dass auch nur eine dünne Linie abgetrocknet wäre. Márquez zeigte seiner Crew zwar an, dass sie das zweite Bike mit Trockenabstimmung bereit machen sollten – darauf begann auch in den anderen Boxen das hastige Schrauben – doch es wurde ein reines Regenrennen.

## Strohfeuer und Dauerbrenner

Zwar ließ Danilo Petrucci vor dem Heimpublikum die Ducati-Fahne am längsten wehen, aber es war zunächst Jorge Lorenzo, der einen kleinen Vorgeschmack auf sein Potenzial auf der Desmosedici gab. Er setzte sich umgehend an die Spitze und fuhr bis zu einer Sekunde schneller als der Rest – bis er in der siebten Runde spektakulär abflog. „Ich hatte mich im Regen wirklich wohlfühlt“, entschuldigte sich der Mallorquiner. „Es war ganz wie früher, als ich mir bei Regenrennen gleich zu Beginn einen großen Vorsprung herausfahren und dann das Rennen von vorne kontrollieren konnte. Ich habe in



Start: Jorge Lorenzo (#99) geht gleich in Führung

Tragischer Held: Johann Zarco



Jonas Folger: Nach fehlendem Edge-Grip im Warm-up die Abstimmung in die falsche Richtung geändert

dieser siebten Runde in einen anderen Modus geschaltet, und beim Umlernen habe ich dann nicht lange genug auf der Hinterradbremse gestanden. Jetzt weiß ich, was eine so kleine Unaufmerksamkeit bei der MotoGP-Ducati für Folgen hat.“

Sein Teamkollege Andrea Dovizioso, der im Regen nun ebenfalls die Aero-Verkleidung einsetzte, konnte zwar von der dritten Position aus immer das Geschehen an der Spitze mitverfolgen, aber eingreifen konnte er nicht. „Ich hatte wenig Grip, und obwohl ich auch so lange an Danilo und Marc dranbleiben konnte, gab es keine Stelle, an der ich Vorteile hatte und so hätte anfragen können“, bekannte der Ducati-Werkspilot. „Es gibt eben Rennen, wo es am wichtigsten ist, die Punkte für die Weltmeisterschaft mitzunehmen, und dieses war so eines.“

Reichlich Punkte mitnehmen konnte diesmal KTM. Im Regen konnte Bradley Smith erstmals seinen Teamkollegen Pol Espargaró besiegen und wurde Zehnter,

nach dem elften Platz von Espargaró und dem Ausfall von dessen Bruder ist MotoGP-Neuling KTM bis auf fünf Punkte auf Aprilia in der Hersteller-WM aufgerückt.

### Happy End für Folger

Jonas Folger musste nach den zwei Bremsdefekten in den letzten beiden Rennen umlernen. „Ich habe nun eine Bremse, bei der die Mechanik geändert wurde, und die mehr als einen Zentimeter weiter vorne greift“, verriet der deutsche MotoGP-Rookie. Im Regen musste er ebenfalls umlernen. „Ich hatte im Warm-up keinen Edge-Grip, so haben wir mehr Gewicht aufs Hinterrad gegeben und eine weichere Feder eingebaut“, erzählte er nach dem Rennen. „Aber das war ein Fehler, so konnte ich viel schlechter einlenken.“ So wurde Folger schließlich Neunter. Wobei er vom Schicksal seines Teamkollegen Johann Zarco profitierte, dem in der letzten Runde auf Platz 5 der Sprit ausging, und der das Motorrad völlig erschöpft ins Ziel schob. ■

## DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



**WIE HAST DU ES GESCHAFFT, DANILO PETRUCCI IN DER LETZTEN RUNDE ABZUHÄNGEN?**

Es war ein unheimlich langes Rennen, und es war sehr schwer, die Konzentration aufrechtzuerhalten. Zunächst hatte ich an die Meisterschaft gedacht und hatte mich bereits mit dem zweiten Platz abgefunden. Dann habe ich aber gemerkt, dass ich das Potenzial habe und mir gedacht, ich gehe auf Sieg, denn diese fünf Punkte können noch sehr wichtig für die Weltmeisterschaft sein. Ich hatte Danilo über das ganze Rennen verfolgt und die letzte Runde wirklich gründlich vorbereitet. Ich hielt es für besser, das Risiko einer schnellen letzten Runde auf mich zu nehmen, als das Risiko der letzten Kurve.

**HATTEN DICH DIE STÜRZE IN DEN KLEINEREN KLASSEN NICHT VERUNSICHERT?**

Es war schon schwierig, zumal ich selber im Warm-up gestürzt war. Ich wusste, dass, wenn ich stürze und Dovi aufs Podest fährt, die Meisterschaft sehr schwierig wird. Aber letztendlich muss man diesen Druck verarbeiten können. Und das habe ich in der bestmöglichen Art versucht umzusetzen.

**DU GEHST JETZT PUNKTGLEICH AN DER WM-SPITZE ZU EINEM HEIMRENNEN.**

Diese WM ist unglaublich, man kann nie voraussagen, was passieren wird. In Misano habe ich sehr viel Risiko auf mich genommen, jetzt gehen wir nach Aragón, und natürlich ist der Druck da. Aber dieser Druck gibt mir auch Motivation für ein gutes Wochenende.

# Digital gesteuerter Rennmechaniker

Aprilia stellte in Misano einen neu entwickelten Helm vor, der den Mechanikern bei der Arbeit helfen und die Fehlerquote reduzieren soll.

Von: **Imre Paulovits**

**W**er sich den Rennmechaniker in der Motorrad-WM als mit allen Wassern gewaschenen Daniel Düsentrieb vorstellt, der spontan variiert und dabei in jeder Situation die richtige Lösung parat hat, hat ein völlig verkehrtes Bild davon, wie der Erfolg im heutigen Motorsport erarbeitet wird. Um die Fehlerquoten auf einem Minimum zu halten, arbeiten diese hochkarätigen Schrauber schon seit Jahrzehnten nach einer strikten Checkliste, und seit dem Einzug der Datenerfassung wird diese noch viel sorgfältiger überwacht.

Um diesen Arbeitsprozess, der in einem knapp bemessenen Zeitfenster komplexe Vorgänge abwickeln muss, auf eine noch höhere Effizienz zu bringen, hat Aprilia die Elektronik-Firma Realmore beauftragt, ein digital gesteuertes System zu entwerfen, das die Mechaniker bei der Arbeit unterstützt und sie noch besser kontrollieren lässt.



Ausblick aus dem DAQRI-Helm: Hologramme geben Anweisungen und Infos

In Misano zeigte das Aprilia-MotoGP-Team nun das Resultat. Spektakulärstes Teil dieses Systems ist ein Helm, auf dessen Visier 3D-Hologramme projiziert werden, nach denen die Arbeit abgewickelt wird.

Neben den Abfolgen der einzelnen Arbeitsschritte kann über die Thermo-Kamera die Wasser-, Öl- und Reifen-Temperatur angezeigt werden. Über den Zentralrechner des Teams werden auch die Daten eingegeben, wann die

einzelnen Teile der Motorräder gewechselt werden müssen. Dazu kann der Crewchief Anweisungen an die einzelnen Mechaniker herausgeben, zum Beispiel welchen Reifen sie einsetzen oder wie viel Benzin sie einfüllen sollen.

Neben der zukunftsweisenden Elektronik gab es aber auch handfeste neue Teile bei Aprilia. Es wurde eine neue Aero-Verkleidung homologiert, die der Kastenlösung der Ducati recht ähnlich sieht. ■

## GASTKOMMENTAR

**FÜR DIE KLEINE SCHWEIZ**, die mit Motorsport eigentlich gar nicht gut dastehen dürfte, ist es einmalig, dass gleich zwei ihrer Fahrer im Regenrennen von Misano vorneweg gefahren sind. Zu meiner Zeit, wo ich selber erlebt habe, wie schwierig es ist, aus einem Land, das keine Rundstrecken haben darf, bis zur Weltmeisterschaft zu kommen, hätte ich nie gedacht, dass so etwas je möglich sein würde. Dies nun zu sehen, war für mich ein fantastisches Erlebnis, einfach super. Ich konnte mitfühlen mit all der Arbeit und den Entbehrungen, die sowohl Dominique Aegerter als auch Tom Lüthi in all den Jahren auf sich nehmen mussten, um so weit zu kommen. Zu sehen, wie sie bei solchen Verhältnissen, wo alle Einheimischen stürzen, so fehlerfrei vorne wegfahren und den Sieg dann untereinander ausmachen, das war für mich ein Gefühl, von dem ich dachte, dass ich es nicht mehr erleben würde.



**Luigi Taveri,**  
dreifacher  
Weltmeister

## AUS DEM FAHRERLAGER

### SAISONSIEG NUMMER FÜNF

Am Mittwoch vor dem San-Marino-Grand-Prix feierte Andrea Dovizioso seinen fünften Saisonsieg: Er gewann das Jetski-Rennen in der Bucht von Cattolica vor Ducati-Testpilot Michele Pirro und Moto3-Haudegen Romano Fenati und verschaffte sich damit gleich einen psychologischen Vorteil für das Rennwochenende. Es war ein Heidenspektakel, das 3000 Zuschauer anzog, und wo niemand trocken blieb.



HANTOS

### RISIKOFAKTOR KOCHEN

Am Montag vor dem Rennwochenende half Cal Crutchlow seiner Frau Lucy beim Kochen, was schwerwiegende Folgen haben sollte. „Ich bin ein miserabler Koch“, gab Crutchlow zu. „Aber ich musste aushelfen, schnitt Parmesankäse, und ich schnitt mir in den linken Zeigefinger. Ich dachte mir nichts dabei, aber als es am nächsten Morgen noch immer blutete, ging ich zum Arzt. Da stellte sich heraus, dass ich meine Strecksehne durchgeschnitten hatte. Sie haben die Sehne wieder zusammengenäht, und dann haben sie mir in einer Handklinik eine Schiene gemacht, damit ich fahren konnte. Jetzt habe ich zumindest einen Grund, mich in Zukunft ganz aus der Küche

rauszuhalten.“ Als wegen Rossis Beinbruch wieder die Diskussion aufflammte, ob GP-Fahrer mit dem Motorrad trainieren sollten, hatte Marc Márquez gleich ein Argument: „Natürlich ist Motorradfahren gefährlich. Aber es ist das beste Training. Es gibt so viele andere Dinge, bei denen wir uns der Gefahr aussetzen. Wie zum Beispiel das Kochen.“

### NACHRICHT VON ROSSI

Der Misano-GP ohne Valentino Rossi – unvorstellbar. Ihm zu Ehren waren in den letzten Jahren über Hunderttausend an die Adria gepilgert. So berichteten Hoteliers, dass am Tag, als Rossis Beinbruch bekannt wurde, bis zur Hälfte der Buchungen storniert wurde. Rossi meldete sich in einem Interview, dass es

ihm gut gehe und er vielleicht gar in Aragón versucht zu fahren. Am Sonntag kommentierte er von seinem Wohnzimmer aus für Sky. An der Strecke waren dann aber doch fast so viele Zuschauer wie letztes Jahr.

### ZWEITAKT-NOSTALGIE

Im Fahrerlager standen zwei Zweitakter, von denen die Fans glasige Augen bekamen. Vor der Aprilia-Hospitality stand die RS 250, mit der Loris Reggiani vor 30 Jahren, am 30. August 1987, in Misano den ersten GP-Sieg für das Werk aus Noale einfuhr, dem seither 293 weitere und 38 WM-Titel in der Motorrad-WM folgten. Vor der Intact-Hospitality war wieder die hochmoderne Suter MMX 500 zu bewundern. ■ IP

## MOTOGP-ERGEBNISSE

Misano (I) – 10. September 2017 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,328 km über 28 Runden à 4,226 km. 23 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 18 Grad, Asphalt 19 Grad. Schnitt des Siegers: 140,0 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	28	50:41,565 min	281,2 km/h	1:47,069 min	Rain S/Rain S	25
2. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	28	+1,192 sec	281,0 km/h	1:47,537 min	Rain S/Rain S	20
3. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	28	+11,706 sec	281,1 km/h	1:47,784 min	Rain S/Rain S	16
4. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	28	+16,559 sec	279,2 km/h	1:47,964 min	Rain S/Rain S	13
5. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP 17	28	+19,499 sec	277,1 km/h	1:48,067 min	Rain S/Rain S	11
6. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	28	+24,882 sec	275,2 km/h	1:47,968 min	Rain S/Rain S	10
7. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	28	+33,872 sec	276,4 km/h	1:48,647 min	Rain S/Rain S	9
8. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	28	+34,662 sec	278,2 km/h	1:48,342 min	Rain S/Rain S	8
9. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	28	+54,082 sec	278,5 km/h	1:49,021 min	Rain S/Rain S	7
10. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	28	+57,964 sec	277,4 km/h	1:48,539 min	Rain S/Rain S	6
11. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	28	+1:00,440 min	279,7 km/h	1:49,220 min	Rain S/Rain S	5
12. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	28	+1:17,356 min	277,9 km/h	1:49,841 min	Rain S/Rain S	4
13. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	28	+1:35,588 min	277,5 km/h	1:48,834 min	Rain S/Rain S	3
14. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	28	+1:38,857 min	276,4 km/h	1:48,951 min	Rain S/Rain S	2
15. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	28	+2:02,212 min	278,4 km/h	1:48,051 min	Rain S/Rain S	1
16. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	27	+1 Runde	273,0 km/h	1:48,657 min	Rain S/Rain S	-
17. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	27	+1 Runde	279,5 km/h	1:50,412 min	Rain S/Rain S	-
<b>Nicht gewertet:</b>							
Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	19	+19 Runden	274,6 km/h	1:49,185 min	Rain S/Rain S	-
Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	16	+12 Runden	272,9 km/h	1:49,512 min	Rain S/Rain S	-
Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	15	+13 Runden	274,3 km/h	1:48,666 min	Rain S/Rain S	-
Alex Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	13	+15 Runden	273,4 km/h	1:49,018 min	Rain S/Rain S	-
Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	11	+17 Runden	280,5 km/h	1:48,621 min	Rain S/Rain S	-
Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	6	+22 Runden	277,1 km/h	1:47,807 min	Rain S/Rain S	-

### QUALIFYING (KOMBIERT)

Fahrer	Zeit
1. Viñales	1:32,439 min
2. Dovizioso	1:32,601 min
3. Márquez	1:32,636 min
4. Crutchlow	1:32,768 min
5. Lorenzo	1:32,792 min
6. Zarco	1:32,885 min
7. Pedrosa	1:32,992 min
8. Petrucci	1:32,997 min
9. A. Espargaró	1:33,149 min
10. Bautista	1:33,417 min
11. Pirro	1:33,491 min
12. Abraham	1:34,374 min
13. Barberá	1:33,920 min
14. Miller	1:33,933 min
15. Baz	1:33,946 min
16. Folger	1:33,987 min
17. P. Espargaró	1:34,080 min
18. Rabat	1:34,095 min
19. Redding	1:34,132 min
20. Rins	1:34,138 min
21. Iannone	1:34,148 min
22. Smith	1:34,507 min
23. Lowes	1:35,659 min

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	199
2. Dovizioso	199
3. Viñales	183
4. Rossi	157
5. Pedrosa	150
6. Zarco	110
7. Petrucci	95
8. Crutchlow	92
9. Lorenzo	90
10. Folger	84

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	249
2. Yamaha	244
3. Ducati	232
4. Suzuki	60
5. Aprilia	45
6. KTM	40

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	349
2. Movistar Yamaha MotoGP	340
3. Ducati Team	289
4. Monster Yamaha Tech3	194
5. Octo Pramac Ducati	149
6. LCR Honda	92
7. Pull & Bear Aspar Team	90
8. Estrella Galicia Marc VDS	80
9. Avintia Racing	62
10. Team Suzuki Ecstar	61

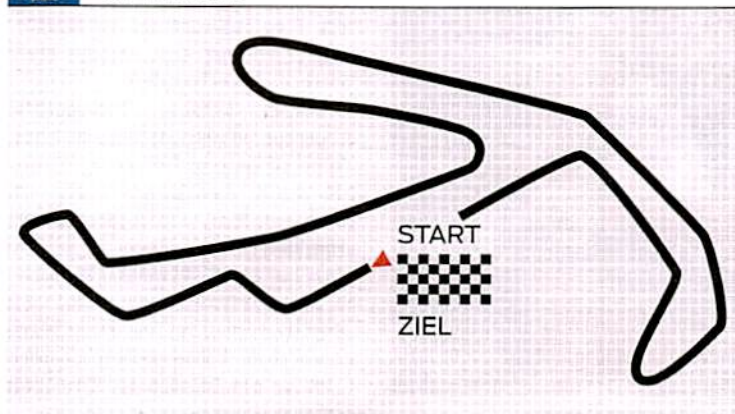
»ICH MUSS WEITER BEI JEDEM RENNEN DIE GRENZEN AUSLOTEN, WENN ICH MEINEN TITEL VERTEIDIGEN WILL.«

Marc Márquez

Rundenrekord: **1:32,979, Dani Pedrosa (Honda), 2016**  
 Quali-Rekord: **1:31,868, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**  
 Topspeed-Rekord: **297,1 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2016**

### MISANO 4,226 KM

#### STRECKE



Marc Márquez: Nach Tief in Silverstone gleich H--och in Misano

Moto2

# Aegerter und Lüthi schreiben G

Das Regenrennen von Misano artete in ein rein Schweizer Duell aus. Dominique Aegerter und Tom Lüthi holten den ersten Schweizer Doppelsieg in einer Soloklasse der Motorrad-WM. Und Lüthi ist wieder auf neun Punkte an Franco Morbidelli herangerückt.

Von: Imre Paulovits

Die kleinen Schweizer Gruppen, die zwischen den vielen gelben Rossi-Schirmen auf den verregneten Tribünen standen, schwenkten aufgeregt Schweizer Flaggen, in der Kiefer-Box hatte Dominique Aegerter Vater Ferdinand „Ferre“ bald keine Fingernägel mehr. Nachdem WM-Leader Franco Morbidelli in Führung liegend gestürzt war, führte Aegerter auf der Suter das Rennen an. Doch von hinten rückte sein Landsmann

Tom Lüthi näher. Während sich überall im Feld Dramen abspielten, als der Regen stärker wurde als bei allen anderen Rennen an diesem Tag, drehten die beiden Schweizer mit traumwandlerischer Sicherheit ihre Runden. Selbst der tropische Stürme gewohnte Hafizh Syahrin ging schließlich auf Nummer sicher, nachdem er beim Versuch, die beiden einzuholen, einige beängstigende Rutscher hatte.

Nachdem Aegerter einmal beim Beschleunigen kurz quer gestanden und etwas Schwung verloren hatte, konnte Lüthi sich kurz an die Spitze setzen. Doch Aegerter konterte umgehend, und obwohl Lüthi alles versuchte, blieb er bis zur Zielflagge vorn. Dann umarmten sich die beiden Schweizer in der Auslaufrunde. Sie hatten Geschichte geschrieben. Seit 68 Jahren war es das erste Mal, dass die Eidgenossen einen Doppelsieg in einer Soloklasse der Motorrad-WM feiern konnten.

„Klar wollte ich gewinnen“, gestand Lüthi hinterher. „Ich konnte

besser aus den Kurven herausbeschleunigen, dafür war Domi auf der Bremse unheimlich stark. Er ist überall Kampflinie gefahren und ich hatte nirgends eine Chance, mich so neben ihn zu setzen, dass ich sicher an ihm vorbeikam. Und mehr zu riskieren, wäre unsinnig gewesen. Nur noch neun Punkte hinter Morbidelli – die WM wird jetzt richtig lang.“

Aegerter schwebte auf Wolke sieben. „Es war supergeil, hier so zu gewinnen“, freute er sich. „Wo ich am Morgen aufgestanden bin und es regnete, war ich gar nicht glücklich, denn wir waren zuvor im Trockenen sehr stark. Aber es ging richtig gut. Es waren lange Runden, ich konnte aber zum Schluss noch einmal die Pace erhöhen. Als die Zielflagge kam, das war eine richtige Erlösung.“

Auch der dritte Schweizer, Jesko Raffin, konnte sich freuen. Er fuhr auf Platz 10 sein zweitbestes WM-Ergebnis nach dem Sachsenring 2016 ein. „Einfach fantastisch“, freute sich der 21-Jährige. ■



Eidgenossen in den Fluten: Aegerter (#77) und Lüthi brachten ihre Bikes sicher über die Distanz

MotoGP/Moto2

## Tito Rabat bei Avintia-Ducati und die Folgen

Letzten Mittwoch hat Tito Rabat wie erwartet für 2018 bei Avintia-Ducati unterschrieben. Damit stehen mehrere Piloten unter Zugzwang.

Von: Imre Paulovits

Avintia-Teamchef Raúl Romero und Tito Rabat grinsten am Donnerstag zufrieden, als sie verkündeten, sich für das nächste Jahr geeinigt zu haben. Für Rabat ist es wie eine Rückkehr. Der Moto2-Weltmeister von 2014 ist bereits zu seiner Zeit in der spanischen Meisterschaft in der 125er-Klasse für Romeros BQR-Team gefahren, aus der Avintia hervorging. Nachdem er mit der Honda zwei enttäuschende Jahre in der obersten Motorradsport-Liga erlebt hat, hofft er, in seinem alten Team mit der Ducati besser klarzukommen. Er wird dort die GP17, wie sie diese Saison Andrea Dovizioso,

Jorge Lorenzo und Danilo Petrucci einsetzen, bekommen.

Nun ist der Run um den zweiten Platz bei Avintia entbrannt, dem letzten, der im MotoGP-Feld 2018 noch nicht vertraglich gesichert ist. Die bisherigen Avintia-

Piloten Héctor Barberá und Loris Baz, machen sich Hoffnungen, wobei der Belgier Xavier Siméon dank einer ordentlichen Mitgift die besten Chancen haben soll. Héctor Barberá hat ein Angebot für die Moto2 bei Sito Pons, der

trotz langer Kontakte mit KTM weiter bei Kalex bleiben wird.

Auf KTM umsteigen wird hingegen das Schweizer Team von Fred Corminboeuf. Am Samstag unterschrieb er mit KTM-Motorsport-Vizepräsident Jens Hainbach einen Zweijahres-Vertrag für Fahrwerke für drei Fahrer. Die Österreicher statten damit neben dem Werksteam von Aki Ajo erstmals in der Moto2 ein Kundenteam aus und wollen neben Miguel Oliveira und Brad Binder mit Sam Lowes um den WM-Titel kämpfen. Iker Lekuona ist als zweiter Fahrer fix, um den dritten Platz wird noch verhandelt.

Dabei könnte Dominique Aegerter wieder zu seinem alten Team stoßen, wobei sowohl Suter als auch das Kiefer-Team im höchsten Maß daran interessiert sind, den Misano-Sieger zu halten. Nun haben sie klare Argumente. In den nächsten Tagen will sich Aegerter entscheiden. Luca Marini wird zu VR46 gehen, Sandro Cortese macht sich Hoffnungen auf den Platz bei Forward. ■



Alte Freunde wiedergefunden: Tito Rabat (L.) und Raúl Romero

# eschichte



## NACHRICHTEN

**MOTOGP** Yamaha hat für Aragón ihren 24-jährigen holländischen Superbike-Werkspiloten Michael van der Mark als Ersatz für Valentino Rossi nominiert. Rossi will zwar versuchen, selber zu fahren, es ist jedoch wahrscheinlicher, dass der neunfache Weltmeister erst am 15. Oktober in Motegi wieder in die WM zurückkehren kann.

**MOTO2** Sandro Cortese hatte nach drei Nullern in Folge endlich wieder ein Erfolgserlebnis. Der Moto3-Weltmeister von 2012 duellierte sich lange mit Fabio Quartararo, hatte einige heiße Momente zu überstehen, hängte den jungen Franzosen dann ab und wurde schließlich Sechster – sein bestes Saisonergebnis. „Mein erstes Ziel war, bei diesem Regenrennen, sitzen zu bleiben. Ich habe das Moto3-Rennen gesehen, da gab es extrem viele Stürze. Ich habe aber gleich einen schnell-

len Rhythmus gefunden, und ich denke, mit Platz 6 kann ich wirklich zufrieden sein.“

**MOTO2** Marcel Schrötter wird in Aragón versuchen, wieder zu fahren. „Die Ärzte haben ihm grünes Licht gegeben“, bestätigt Teamchef Jürgen Lingg. „Das Kahnbein ist verheilt, die Frage wird eher sein, wie weit er das linke Handgelenk bewegen kann, zurzeit sind es gerade 20 Grad.“ Obwohl sich Misano-Ersatz Alex de Angelis im Rennen ablegte, holte er als Zwölfter Punkte und konnte dem Team viel Input bei der Weiterentwicklung der Suter geben.

**MOTO2** Mit dem Sieg von Dominique Aegerter auf der Suter ging nun eine sagenhafte Siegesserie von Kalex zu Ende. Den letzten Moto2-Sieg einer anderen Marke gab es zuvor 2015 in Austin, als Sam Lowes auf der Speed Up gewann.

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Misano (I) – 10. September 2017 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 109,876 km über 26 Runden à 4,226 km. 31 Fahrer gestartet, 16 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 17 Grad, Asphalt 17 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Dominique Aegerter (CH)	Suter	26	51:39,709 min	1:57,944 min	25
2. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	26	+1,400 sec	1:58,004 min	20
3. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	26	+7,875 sec	1:57,839 min	16
4. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	26	+21,223 sec	1:58,265 min	13
5. Brad Binder (SA)	KTM	26	+23,849 sec	1:57,732 min	11
6. Sandro Cortese (D)	Suter	26	+41,421 sec	1:58,789 min	10
7. Fabio Quartararo (F)	Kalex	26	+43,107 sec	1:58,833 min	9
8. Simone Corsi (I)	Speed Up	26	+56,926 sec	1:58,305 min	8
9. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	26	+1:01,495 min	1:59,454 min	7
10. Jesko Raffin (CH)	Kalex	26	+1:20,192 min	1:59,536 min	6
11. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	26	+1:32,448 min	1:58,220 min	5
12. Alex de Angelis (RSM)	Suter	25	+1 Runde	1:59,552 min	4
13. Remy Gardner (AUS)	Tech3	25	+1 Runde	1:59,249 min	3
14. Tetsuya Nagashima (J)	Kalex	25	+1 Runde	1:59,977 min	2
15. Xavi Vierge (E)	Tech3	25	+1 Runde	2:01,374 min	1
16. Federico Fuligni (I)	Kalex	25	+1 Runde	2:03,344 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>					
Stefano Manzi (I)	Kalex	22	+4 Runden	1:59,612 min	-
Joe Roberts (USA)	Kalex	12	+14 Runden	2:00,058 min	-
Andrea Locatelli (I)	Kalex	11	+15 Runden	2:00,449 min	-
Iker Lecuona (E)	Kalex	11	+15 Runden	2:00,647 min	-
Miguel Oliveira (P)	KTM	10	+16 Runden	1:58,460 min	-
Xavier Siméon (B)	Kalex	9	+17 Runden	1:59,332 min	-
Augusto Fernández (E)	Speed Up	9	+17 Runden	1:59,158 min	-
Isaac Viñales (E)	Kalex	6	+20 Runden	2:00,010 min	-
Jorge Navarro (E)	Kalex	5	+21 Runden	2:00,327 min	-
Edgar Pons (E)	Kalex	5	+21 Runden	2:03,266 min	-
Franco Morbidelli (I)	Kalex	3	+23 Runden	1:58,480 min	-
Mattia Pasini (I)	Kalex	2	+24 Runden	2:00,953 min	-
Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	2	+24 Runden	2:01,063 min	-
Tarran Mackenzie (GB)	Suter	1	+25 Runden	-	-
Luca Marini (I)	Kalex	0	+26 Runden	keine Zeit	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	223
2. Lüthi	214
3. Márquez	155
4. Oliveira	141
5. Bagnaia	124
6. Nakagami	109
7. Pasini	104
8. Aegerter	88
9. Corsi	86
10. Syahrin	66
15. Schrötter	44
18. Cortese	28
23. Raffin	11

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	320
2. KTM	264
3. Suter	104
4. Speed Up	86
5. Tech 3	65

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Pasini	1:37,390 min
2. Morbidelli	1:37,473 min
3. Aegerter	1:37,723 min
4. Baldassarri	1:37,734 min
5. Nakagami	1:37,777 min
6. Bagnaia	1:37,889 min
7. Lüthi	1:37,937 min
8. Corsi	1:37,940 min
9. Oliveira	1:37,983 min
10. Quartararo	1:38,056 min
11. Marini	1:38,060 min
12. Navarro	1:38,128 min
13. Cortese	1:38,166 min
14. Syahrin	1:38,173 min
15. Vierge	1:38,214 min
16. Manzi	1:38,253 min
17. Binder	1:38,333 min
18. E. Pons	1:38,418 min
19. Lecuona	1:38,449 min
20. A. Pons	1:38,479 min
21. Locatelli	1:38,483 min
22. Gardner	1:38,585 min
23. Viñales	1:38,604 min
24. Siméon	1:38,705 min
25. Fernández	1:38,739 min
26. De Angelis	1:38,814 min
27. Raffin	1:38,866 min
28. Nagashima	1:39,084 min

Moto3

# Smoke on the Water – Fenati

Während einer nach dem anderen aus dem Sattel purzelte und WM-Leader Joan Mir nichts riskierte, brannte Romano Fenati vor dem Heimpublikum ein wahres Feuerwerk ab.

Von: **Imre Paulovits**

**R**omano Fenati ist keine unumstrittene Gestalt im Fahrerlager. Mit 16 Jahren kam er als Supertalent in die Moto3-WM, fuhr bei seinem ersten Rennen aufs Podest und bei seinem zweiten zum Sieg – die Welt lag ihm zu Füßen. Doch dann musste er die harte Realität der Motorrad-WM erleben, konnte sein Temperament bei Rückschlägen selten zügeln, was letztes Jahr in einem Rausschmiss aus dem Team von Valentino Rossi gipfelte, als er gegen Teamchef Pablo Nieto handgreiflich wurde. Doch Fenati hat dieses Jahr eine zweite

Chance bekommen, und der 21-Jährige dankte es denen, die an ihn geglaubt hatten, bei ihrem Heim-GP auf die bestmögliche Art. Er fuhr einem nie gefährdeten Sieg entgegen, war zeitweilig zwei Sekunden schneller als das ganze Feld, und während das halbe Feld aus dem Sattel purzelte, fuhr er wie am Schnürchen gezogen durch die Fluten. Selbst WM-Leader Joan Mir hatte im Ziel fast eine halbe Minute Rückstand.

Konnte Fenati zuvor in Misano etwa im Regen trainieren? „Nein. Ich bin das letzte Mal vor mehr als einem Jahr hier gefahren“, stellte er klar. „Aber ich bin 2010 noch in der italienischen 125er-Meisterschaft hier ein Regenrennen gefahren. Dort habe ich begriffen, dass man in einigen Kurven nicht ganz innen, sondern ein Stück weiter in der Mitte fahren muss, weil es dort viel besseren Grip hat. Hier weht der Wind oft vom Meer und trägt Sand auf die Strecke. Dadurch sind die Innenseiten der Kurven etwas poliert, und da ist es

im Regen tückisch. Das hat sich seit sieben Jahren trotz Neuasphaltierung offensichtlich nicht geändert. Ich kann es trotzdem nicht glauben, dass ich hier gewinnen konnte, ich bin unglaublich glücklich.“ Zu seinem Glück kam noch hinzu, dass Aron Canet, der in ein herzhaftes Duell um Platz 3 mit Fabio di Giannantonio verwickelt war, sich niederlegte und Fenati so wieder WM-Zweiter ist. „Ich bin eine Zeit hinter Aron hergefahren und habe gesehen, dass er am Limit ist. Ich konnte noch schneller fahren, habe ihn dann überholt und noch mehr gepusht, damit er einen Fehler macht. Das ist mir gelungen“, grinste Giannantonio schelmisch.“

Joan Mir hielt sich wieder aus allem Ärger raus, fuhr einen ungefährdeten zweiten Platz heraus und meinte hinterher: „Die Pace von Fenati war enorm. Da mitzugehen, wäre zu riskant gewesen. Ich habe diesmal mehr an die WM gedacht.“ Das ist halt der Stoff, aus dem ein Champion ist. ■



Siegerfreuden: Romano Fenati hat sich in Misano bei allen italienischen Fans rehabilitiert

Moto3

## Feiner vierter Platz für Philipp Öttl

Philipp Öttl hat in Misano eine weitere Schwäche abgelegt. Auch im Regen fuhr er einen sauberen vierten Platz heraus.

**D**ie Miene von Philipp Öttl war dunkel und ernst, als er sich am Sonntagmorgen in Misano ins Leder zwängte. Im Qualifying war er zwar nur 15., doch er hatte sich im Trockenen eine gute Abstimmung erarbeitet und hatte eine gute Pace für das Rennen. Doch Regen, das war eine Achillesferse. Das richtige Vertrauen hatte er in diesem Jahr für die Moto3-Regenreifen noch nicht gefunden.

Nur drei Stunden später strahlte Öttl über alle Backen. Er hatte einen nie gefährdeten vierten Platz ins Ziel gefahren. „Man muss im Regen anders ans Fahren herangehen, und daran habe ich immer weitergearbeitet“, erklärte er sein



Öttl (#65): Trick im Regen erkannt

überraschendes Ergebnis. „Ich habe zu Hause viele Überlegungen angestellt, und das hat sich hier bestätigt. Ich hatte einen Rennanfang wie sonst ein Rennende und war gleich gut vorn dabei.“ Lange hielt er mit Giannantonio und Canet mit, doch dann erhöhten diese das Tempo. Als Canet aber stürzte, fuhr Öttl das Rennen ungefährdet und sicher zu Ende. ■ IP

Moto3

## Der eine jubelt, der andere ärgert sich

Um ein Haar wären beide Piloten des Saxoprint-Peugeot-Teams in die Punkte gekommen.

**D**er ganze Ärger der Saison mit Leistungsmangel und verlorenen Windschattenschlachten gehörte in der Peugeot-Box plötzlich der Vergangenheit an, als sich in Misano die Schleusen des Himmels öffneten. Nun zählte die gute Regenqualität des Mahindra-Materials, und Jakob Kornfeil und der sich schon im ersten abtrocknenden Training stark in Szene setzende Rookie Patrik Pulkkinen waren auf der Mission nach vorn. Doch während Kornfeil als Siebter, nur knapp geschlagen von KTM-Werkspilot Bo Bendsneyder, jubelte, mühte sich Pulkkinen mit einigen Helfern über die Zielgerade, um sein Motorrad ins Ziel zu schieben. Der Finne war in der



Kornfeil (#84): Schneller Rhythmus

letzten Kurve gestürzt, aber er schaffte es nicht innerhalb von fünf Minuten über die Ziellinie, so war alle Mühe vergebens.

„Ich bin absolut glücklich mit Platz sieben“, freute sich Kornfeil. Ich konnte einen guten und schnellen Rhythmus finden und viele Fahrer überholen.“ „Ich bin unglaublich enttäuscht“, haderte Pulkkinen mit dem Schicksal. ■ IP

# ieß es brennen



MotoGP Rookies Cup

## Japaner profitieren von Öncüs Gegnern

Wie auf dem Red Bull Ring wurde Can Öncü von einem Gegner abgeschossen.

Can Öncü ist erst 14 Jahre alt, fährt seine erste Saison im MotoGP Rookies Cup und gilt als die Entdeckung des Jahres. Er stand bei zehn Rennen sieben Mal auf dem Podest und führte überlegen in der Punkterwertung. Schon kamen Manager von Grand-Prix-Teams, um ihm Testfahrten anzubieten. Doch in Misano wurde Öncü schon in der zweiten Runde von einem Gegner gerammt, stürzte, und der greif-



Misano-Sieger Al Ogura (#79)

bare Cupsieg liegt in weiter Ferne. Denn seine härtesten Gegner, die Japaner Al Ogura und Kazuki Masaki, wurden nicht behindert und Ogura siegte nach hartem Kampf mit Masaki und dem Spanier Viu.

Masaki führt nun die Cupwertung mit 15 Punkten Vorsprung auf Öncü. Dieser müsste beim Cupfinale in zwei Wochen in Aragón beide Rennen gewinnen und würde dann noch weitere Hilfe benötigen, Masaki genügt schon zwei zweite Plätze zum Cupittelgewinn.

Matthias Meggle freute sich über Platz 6 und ist nun in der Cupwertung schon Fünfter. ■ PP

### CUP-STAND

Rang	Fahrer	Punkte
1.	Kazuki Masaki (J)	169 Punkte
2.	Can Öncü (TR)	154
3.	Aleix Viu (E)	142
4.	Deniz Öncü (TR)	112
5.	Matthias Meggle (D)	108
6.	Kevin Orgis (D)	77

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Misano (I) – 10. September 2017 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,198 km über 23 Runden à 4,226 km. 31 Fahrer gestartet, 15 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 18 Grad, Asphalt 18 Grad.

Rang	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1.	Romano Fenati (I)	Honda	23	46.24,290 min	1.59,425 min	25
2.	Joan Mir (E)	Honda	23	+28,594 sec	2.00,386 min	20
3.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	23	+39,035 sec	2.01,323 min	16
4.	Philipp Öttl (D)	KTM	23	+55,591 sec	2.01,549 min	13
5.	Nicolò Bulega (I)	KTM	23	+1.02,433 min	2.01,779 min	11
6.	Bo Bendsneyder (NL)	KTM	23	+1.09,312 min	2.01,300 min	10
7.	Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	23	+1.09,984 min	2.01,352 min	9
8.	Albert Arenas (E)	Mahindra	23	+1.13,420 min	2.02,955 min	8
9.	Andrea Migno (I)	KTM	23	+1.22,747 min	2.03,089 min	7
10.	Jaume Masia (E)	KTM	23	+1.32,446 min	2.03,219 min	6
11.	Manuel Pagliani (I)	Mahindra	23	+1.39,088 min	2.02,624 min	5
12.	Marcos Ramirez (E)	KTM	23	+1.39,925 min	2.03,336 min	4
13.	Alex Fabbrì (SM)	Mahindra	21	+1 Runde	2.04,743 min	3
14.	Enea Bastianini (I)	Honda	21	+1 Runde	2.01,015 min	2
15.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	21	+1 Runde	2.03,894 min	1
<b>nicht gewertet</b>						
	Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	21	+1 Runde	2.04,035 min	–
	Aron Canet (E)	Honda	20	+2 Runden	2.00,950 min	–
	Kevin Zannoni (I)	KTM	19	+3 Runden	2.05,659 min	–
	Kaito Toba (J)	Honda	18	+4 Runden	2.03,879 min	–
	Niccolò Antonelli (I)	KTM	17	+5 Runden	2.02,018 min	–
	Tony Arbolino (I)	Honda	15	+7 Runden	2.02,705 min	–
	Ayumu Sasaki (J)	Honda	13	+9 Runden	2.01,728 min	–
	Marco Bezecchi (I)	Mahindra	13	+9 Runden	2.01,697 min	–
	Jorge Martín (E)	Honda	9	+13 Runden	2.00,626 min	–
	Juanfran Guevara (E)	KTM	8	+14 Runden	2.01,097 min	–
	John McPhee (GB)	Honda	7	+15 Runden	2.01,840 min	–
	Jules Danilo (F)	Honda	7	+15 Runden	2.01,891 min	–
	Adam Norrodin (MAL)	Honda	5	+17 Runden	2.01,956 min	–
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	3	+19 Runden	2.01,576 min	–
	Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	3	+19 Runden	2.01,589 min	–
	Gabriel Rodrigo (ARG)	KTM	2	+20 Runden	2.02,994 min	–

### WM-STAND FAHRER

Rang	Fahrer	Punkte
1.	Mir	246
2.	Fenati	185
3.	Canet	162
4.	Martín	121
5.	Di Giannantonio	117
6.	Migno	98
7.	McPhee	96
8.	Ramirez	96
9.	Bastianini	87
10.	Öttl	84

### WM-STAND MARKEN

Rang	Marke	Punkte
1.	Honda	320
2.	KTM	180
3.	Mahindra	20
4.	Peugeot	14

### STARTAUFSTELLUNG

Rang	Fahrer	Zeit
1.	Bastianini	1.42,147 min
2.	Martín	1.42,320 min
3.	Mir	1.42,372 min
4.	Di Giannantonio	1.42,391 min
5.	Fenati	1.42,473 min
6.	Rodrigo	1.42,485 min
7.	Sasaki	1.42,575 min
8.	Antonelli	1.42,594 min
9.	Bendsneyder	1.42,595 min
10.	Bulega	1.42,636 min
11.	Canet	1.42,697 min
12.	Migno	1.42,755 min
13.	Toba	1.42,771 min
14.	Bezecchi	1.42,784 min
15.	Öttl	1.42,836 min
16.	Dalla Porta	1.42,840 min
17.	Ramirez	1.42,905 min
18.	McPhee	1.43,020 min
19.	Suzuki	1.43,079 min
20.	Kornfeil	1.43,079 min
21.	Loi	1.43,111 min
22.	Masia	1.43,133 min
23.	Arenas	1.43,209 min
24.	Arbolino	1.43,392 min
25.	Guevara	1.43,402 min
26.	Pagliani	1.43,652 min
27.	Norrodin	1.43,758 min
28.	Atiratphuvapat	1.43,942 min
29.	Pulkkinen	1.44,389 min



Romano Fenati: Wieder WM-Zweiter

# Kein Titel dank Foto-Finish



Enger hätte es nicht zugehen können. Zwischen den Teamkollegen Leon Orgis und Dirk Geiger gibt es keine Geschenke, zumindest nicht auf der Strecke

Typisch englische Wetterverhältnisse in Silverstone, ein völlig neuer Sieger in der Standard-Klasse und ein entzauberter Tim Georgi in der GP-Kategorie hatten es bei der vorletzten Saisonrunde des ADAC Northern Europe Cups in sich.

Von: **Anke Wiczorek**

**D**ie Doppelläufe in den beiden Klassen im Rahmen der Britischen Superbike-Meisterschaft waren nichts für schwache Nerven. In der Standard-Klasse, in der auch der Deutsche Moto3-Meistertitel ausgetragen wird, sowie in der GP-Klasse wurden die Titelentscheidungen auf das Finale in Assen Ende September vertagt.

Das erste Rennen in der Standard-Klasse gewann überraschend der Niederländer Luca de Vleeschauwer. Der 15-Jährige hatte sich nach zahlreichen Po-

sitionswechseln gegen Leon Orgis und Dirk Geiger, den aktuellen Spitzenreiter in der Gesamtwertung, durchgesetzt. Der geriet in England noch einmal in die Bredouille. Theoretisch hätte der 15-Jährige in England nämlich schon den Titel einsacken können. „Ich hoffe, dass ich im zweiten Rennen noch eins draufsetzen kann“, meinte er optimistisch. Orgis durchkreuzte den angedachten Endspurt, verwies seinen Teamkollegen mit 0,006 Sekunden Vorsprung auf den zweiten Platz und lässt den Mannheimer noch drei Wochen bis zum Finale zittern. Was zusätzlich für Spannung sorgte, war, dass die Startaufstellung für das zweite Rennen dem BSB-Reglement entsprach. Dabei bestimmten die schnellsten Runden aus dem ersten Lauf die Reihenfolge. Somit war Philipp Freitag mit seiner Topzeit auf die Pole-Position gekommen.

## Georgi im Regen machtlos

In der Moto3-GP-Klasse machte Ernst Dubbink aus den Niederlan-

den dem Berliner Tim Georgi einen Strich durch die Rechnung. Die Nachwuchsfahrer erlebten ein Wechselbad der Gefühle. Kurz vor dem Rennen hatte es noch geregnet, pünktlich zum Start hörte es auf. Immer noch zu spät für Tim Georgi, der den Verhältnissen schon in der Einführungsrunde zum Opfer fiel und somit ohne einen einzigen Punkt blieb. Der später führende Jan-Ole-Jähning, der auch in der IDM Supersport 300 eingeschrieben ist und dort als potenzieller Titelfavorit gilt, rutschte ebenfalls auf der

halbtrockenen Piste aus. Damit war der Weg frei für Dubbink. Der 28-Jährige lieferte bis ins Ziel eine fehlerfreie Vorstellung ab und gewann das Rennen, das wegen des Wetters noch auf acht Runden gekürzt wurde. Für Georgi ist es nun eng geworden mit der Tabellenführung. Dubbink gewann auch den zweiten Lauf, obwohl sich der erfolgsverwöhnte Deutsche an die Spitze setzte, als die Strecke noch trocken war. Als dann Regen einsetzte, zog Dubbink alle Register und an dem elf Jahre jüngeren Georgi vorbei. ■

## CUP-STAND GP

1.	Georgi	145 Punkte
2.	Jähning	128
3.	Dubbink	119
4.	Khan Soppe	96
5.	Orgis	93

## CUP-STAND STANDARD

1.	Geiger	181 Punkte
2.	Freitag	136
3.	Orgis	135
4.	Erhard	123
5.	König	110



Dubbink glänzt im Regen

Sidecar-WM

## Birchall+Birchall=Titel

**O**bwohl Pekka Päivärinta immer Zweiter war, hatte der Finne noch ein Fünkchen Hoffnung in seinem Inneren gehabt und den Titel nicht aufgegeben. Beim Sidecar-WM-Finale in Rijeka loderte es auf, als er mit Kirsi Kainulainen das Feld in die erste Kurve führte. Aber es half nichts, am Ende waren doch wieder die Birchall-Brüder Ben und Tom vorne. Und sie waren noch etwas: die neuen Weltmeister! Was folgte, war ein Drama im

zweiten Lauf. Das Gespann der beiden überschlug sich auf der rutschigen Strecke in der Einführungsrunde. Tom hatte nachher Schmerzen im Arm. In Abwesenheit der Champions rasten Päivärinta und seine Beifahrerin vom dritten Startplatz zum Sieg. Ein bewegender und würdiger Abschied für Kirsi, die in Grobnik/Kroatien ihr letztes WM-Rennen bestritt und 2016 auch beim Gewinn des Weltmeistertitels im Boot gesessen hatte. ■ AWI

### ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

Rijeka (NL): 9./10. September 2017; 7. + 8. WM-Lauf; 10 bzw. 17 Runden

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1. Birchall/Birchall (GB/GB)	LCR-Yamaha	16.08.351
2. Holden/Wilkes (GB/GB)	LCR-Kawasaki	+10,375
3. Päivärinta/Kainulainen (FIN/FIN)	LCR-Honda	+11,411
4. Streuer/Rousseau (NL/F)	LCR-Honda	+34,588
5. Grabmüller/Lavorel (A/F)	LCR-Yamaha	+48,735



Birchalls: Weltmeister

### WM-ENDSTAND

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.		
1. Päivärinta/Kainulainen (FIN/FIN)	LCR-Honda	29.29.594	1. Birchall	175 Pkt.
2. Holden/Wilkes (GB/GB)	LCR-Kawa	+24,405	2. Päivärinta	161
3. Grabmüller/Lavorel (A/F)	LCR-Yamaha	+31,017	3. Holden	120
4. Streuer/Rousseau (NL/F)	LCR-Honda	+48,223	4. Streuer	107
5. Blackstock/Rosney (GB/GB)	LCR-Suzuki	+1.02.825	5. Grabmüller	94

## NACHRICHTEN

**BRITISH SUPERBIKE: GLENN IRVIN, JOSH BROOKES UND DAN LINFOOT** hießen die drei Sieger des Superbike-Triple-Headers in Silverstone. Damit hat sich die Zahl der diesjährigen Sieger auf neun erhöht, die der Fahrer, die bereits auf dem Podest gestanden haben gar auf 14. Besonders dramatisch war das dritte Rennen im Regen, wo ganze sieben Fahrer ins Ziel kamen. Die Meisterschaft führt weiterhin Shayne Byrne mit 532 Punkten vor Leon Haslam (526), Josh Brookes (522), Jake Dixon (519), Peter Hickman (509) und Jason O'Halloran (503). Diese sechs Fahrer haben sich für das Shootout um den Meistertitel qualifiziert.

**MOTOAMERICA: TONI ELÍAS** gewann im New Jersey Motorsports beide Superbike-Rennen und wurde so mit bislang zehn Siegen vorzeitig Amerikanischer Superbike-Meister 2017. Im zwei-

ten Rennen lieferte Yamaha-Privatier Kyle Wyman die Sensation, als er Roger Hayden schlug und Zweiter wurde. Bei den Supersport gewann Garret Gerloff beide Rennen, aus zwei Rennen im Finale braucht er nur noch vier Punkte zum Meistertitel.

**IDM: AKTUELL ELF FAHRER** werden beim 24-Stunden-Klassiker Bol d'Or vom 15. bis 17. September in Frankreich mitfahren. An vorderster Front agiert der dreifache deutsche Superbike-Meister Markus Reiterberger im Team Penz13.com. Weiter am Start: Pepijn Bijstervosch (Yamaha, Superstock), Stefan Kerschbaumer, Jan Böhn, Lucy Glöckner (BMW, Superstock), Marc Buchner (Honda, Formula EWC), Marco Nekvasil, Dominic Vincon (Ducati Panigale, Supertwin), Jan Halbich (Honda, Formula EWC), Florian Alt, Bastien Mackels (Yamaha, Superstock).

RENNSPORT ZUM ANFASSEN!

INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT

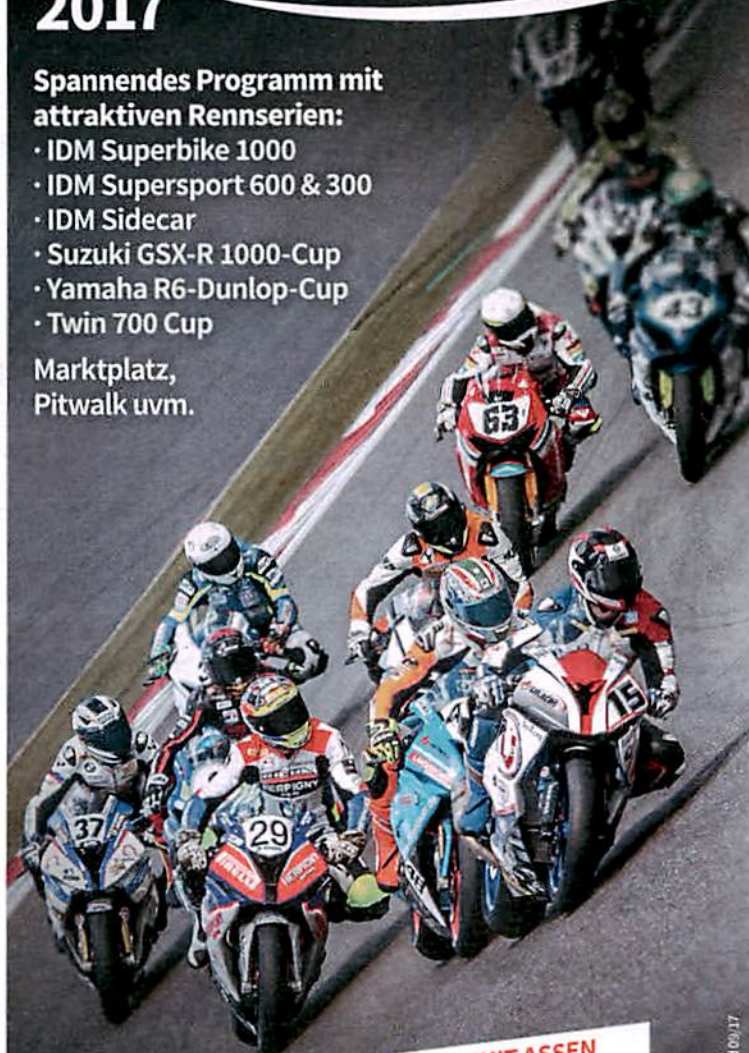
# idm

## 2017

Spannendes Programm mit attraktiven Rennserien:

- IDM Superbike 1000
- IDM Supersport 600 & 300
- IDM Sidecar
- Suzuki GSX-R 1000-Cup
- Yamaha R6-Dunlop-Cup
- Twin 700 Cup

Marktplatz, Pitwalk uvm.



**NÜRBURGRING**  
12. bis 14. Mai

**ZOLDER**  
06. bis 09. Juli

**SCHLEIZER DREIECK**  
28. bis 30. Juli

**TT CIRCUIT ASSEN**  
11. bis 13. August

**LAUSITZRING**  
18. bis 20. August

**OSCHERSLEBEN**  
01. bis 03. September

**SAISONFINALE AM HOCKENHEIMRING**  
29. September bis 01. Oktober

Tickets unter [www.hockenheimring.de](http://www.hockenheimring.de)  
Live-TV mit **EDDIE MIELKE** an jedem Renntag  
Samstag/Sonntag ab 18 Uhr auf [www.idm.de](http://www.idm.de)

BMW Motorrad

SUZUKI

DEKRA

IBSS

HONDA

DUNLOP

100% MOTOR OIL

Kawasaki

YAMAHA  
Rings Your Heart

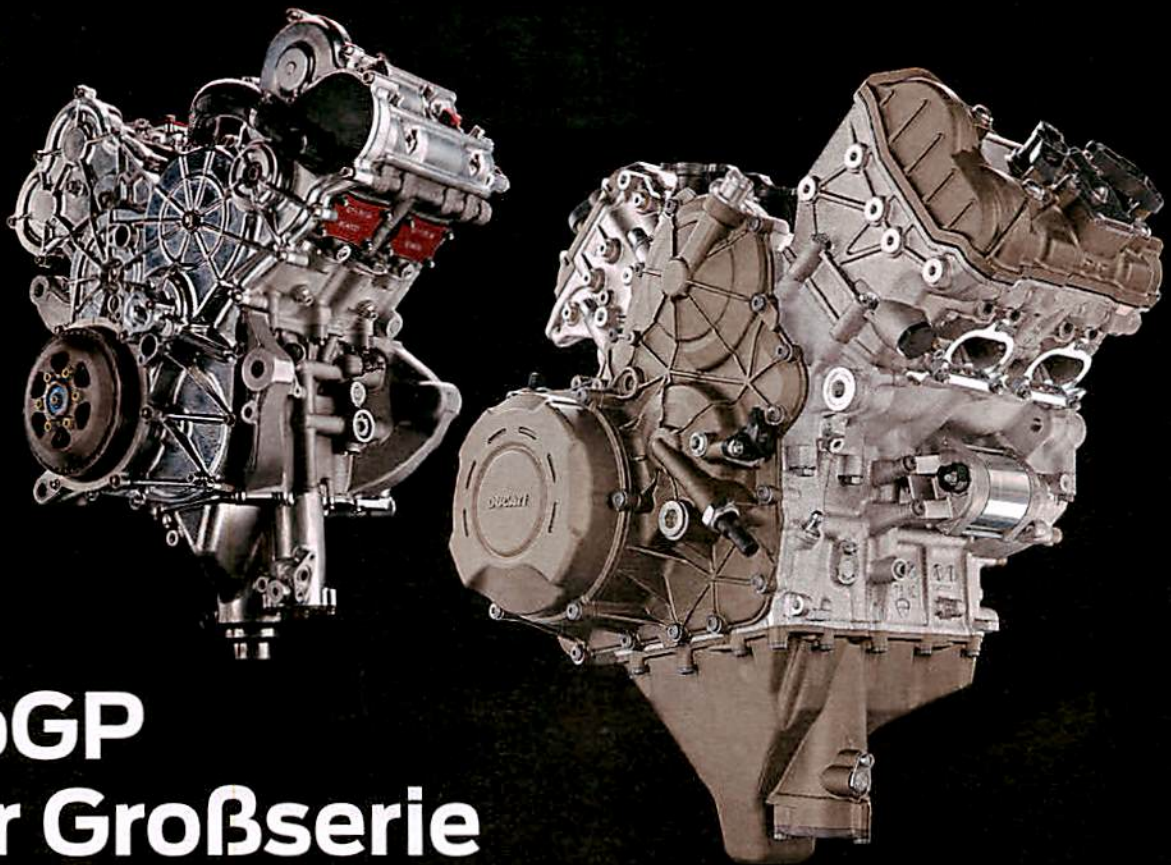
PIRELLI

ÖHLINS

X-lite

Wilbers

Links das Ducati-MotoGP-Triebwerk, rechts die Serie



# MotoGP in der Großserie

Ducati stellte in Misano den Straßenableger des MotoGP-Motors vor. Noch nie ging so viel MotoGP-Technik in die Großserie.

Von: **Imre Paulovits**

**K**lar hat es bereits 2007 die Desmosedici RR gegeben, und Honda hat vor zwei Jahren die RC 213 V-S auf Kiel gelegt – aber das waren exorbitant teure Kleinserien-Bikes mit Sandguss-Gehäusen, bei denen die MotoGP-Technik nur durch radikale Kastration den Emissions-

Vorschriften angepasst werden konnte, und die ihre volle Leistung nur mit dem nicht straßenzugelassenen Rennkit freisetzen konnten. Die Desmosedici Stradale hingegen ist völlig auf die aktuellen Zulassungsvorschriften abgestimmte Großserien-Technik und soll ab 2018 die neue Hypersport-Reihe von Ducati befeuern. Das komplette Motorrad soll am 7. November auf der EICMA in Mailand vorgestellt werden.

Der neue Motor hat dabei nicht nur fast das gesamte Layout des aktuellen Ducati-Renntriebwerks übernommen, sondern auch dessen Strömungsverhältnisse, dessen Schmierungssystem und die rück-

wärts rotierende Kurbelwelle mit 70-Grad-Hubzapfenversatz für eine Big-Bang-Zündfolge. Für mehr Drehmoment in niedrigen Drehzahlen hat die Desmosedici Stradale fünf Millimeter mehr Hub bekommen als der MotoGP-Renner und so 1103 ccm Hubraum, eine R-Variante mit 48,5 mm Hub und 999,6 ccm ist auf dem Prüfstand weit fortgeschritten und wird bald folgen. Dies wird dann in das Motorrad eingebaut werden, mit dem die Bologneser ab 2019 in der Superbike-WM ihre drei Jahrzehnte alte Zweizylinder-Tradition ablösen werden – und dann mit gleichen Waffen gegen die japanischen Vierzylinder antreten. ■

»MIT DIESEM MOTOR SCHLAGEN WIR EIN NEUES KAPITEL UNSERER FIRMENGESCHICHTE AUF.«

Claudio Domenicali

## TECHNISCHE DATEN

Ducati Desmosedici Stradale	
Bauart:	Wassergekühlter 90-Grad-V4 Viertakter
Ventiltrieb:	Zwei über Kette und Zahnräder angetriebene, oben liegende Nockenwellen je Zylinderbank, Vier desmodromisch betätigte Ventile je Zylinder
Bohrung x Hub:	
Hubraum:	1103 ccm
Verdichtung:	14:1
Nennleistung:	Über 201 PS bei 13 000/min
Max. Drehmoment:	über 120 Nm von 8750 bis 12 250/min
Kraftstoffzufuhr:	Vier ovale Einspritzkörper 52 mm mit je zwei Einspritzdüsen und variabler Ansauglänge
Schmierung:	Semi-Trockensumpfschmierung mit einer Druck- und drei Rückföhrpumpen
Kraftübertragung:	Mehrscheiben Ölbakkupplung, Sechsgang-Getriebe mit Quickshifter



Einspritzung mit zweiten Einspritzdüsen über den variablen Ansaugtrichtern



Ducatis Glaubensbekenntnis: Schließer-Kipphebel der Desmodromik

Speedway Grand Prix Teterow

# Jason Doyle wieder auf Titelkurs

Wie 2016 ist der Australier nach dem Deutschland-GP WM-Favorit Nr. 1. GP-Sieger wurde der Slowene Matej Zagar.

Von: **W. Radszuweit**

**E**inen guten deutschen GP bekamen 12000 Fans in der Teterower Kellerholz-Arena geboten. Obwohl es den ganzen Vortag geregnet hatte und die Bahn nicht abgedeckt worden war. Trotzdem bot sie guten Grip. Patrik Dudek fuhr gleich in Heat 1 mit 77,71 km/h einen neuen Bahnrekord, der durch den späteren Sieger Matej Zagar sogar noch verbessert wurde. Zuerst sah es nach einem Tagessieg von Chris Holder mit drei Laufsiegen hintereinander aus, doch nach den Vorläufen führte WM-Leader Jason Doyle mit 14 Punkten. Im ersten Semifinale siegte dann Martin Vaculik vor Doyle, während Sayfutdinov und Kildemand ausschieden. Im zweiten Semi fuhr Frederik Lindgren auf Zagar auf und stürzte. Dieses Semifinale gewann dann Matej Zagar vor Chris Holder. Paryk Dudek wurde als bester Pole nur

Sechster. Im Finale tanzten dann die beiden Osteuropäer Zagar und Vaculik vor Doyle und Holder über die Ziellinie.

## Deutsches Duo beachtlich

Damit hat Doyle seine Führung vor Dudek auf zehn Punkte ausgebaut.

Die beiden Deutschen schlugen sich beachtlich. In Heat 7 landete Huckenbeck als Wildcard-Fahrer einen Erfolg über den besser gestarteten Martin Smolinski. In Heat 12 gelang „Smoli“ dann aber ein Laufsieg über Lindbäck, Woffinden und Pawlicki. Insgesamt hielten Smolinski und Huckenbeck mit acht bzw. vier Punkten erstaunlich gut mit der Weltelite mit.

Enttäuschend die Polen: Dudek holte immerhin noch drei

## SPEEDWAY-WM

Teterow (D), 9. September  
9. WM-Lauf

1. Matej Zagar (SLO)	15 Punkte
2. Martin Vaculik (SK)	14
3. Jason Doyle (AUS)	17
4. Chris Holder (AUS)	14
5. Emil Saifutdinov (RUS)	11
6. Patrik Dudek (PL)	11
7. Fredrik Lindgren (S)	11
9. Martin Smolinski (D)	8
14. Kai Huckenbeck (D)	4
17. Tobias Kroner (D)	0



Jason Doyle bleibt WM-Leader, Kai Huckenbeck hielt mit

Laufsiege. Janowski fuhr einmal ins Band, wofür Tobias Kroner seinen einzigen Einsatz hatte. Bartosz Zmarzlik stürzte gleich

in seinem zweiten Heat und musste sich mit nur zwei Punkten aus der WM-Spitze verabschieden. ■

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand (nach 9 Rennen)

1. Jason Doyle	114 Punkte
2. Patrik Dudek	104
3. Maciej Janowski (PL)	101
4. Fredrik Lindgren	98
5. Tai Woffinden (GB)	94
6. Emil Saifutdinov	90
7. Bartosz Zmarzlik (PL)	82
8. Martin Vaculik	80
17. Martin Smolinski	13
23. Kai Huckenbeck	4

## NACHRICHTEN

### TRIAL-WM: TONI BOUS ELFTER TITEL

Im tschechischen Sokolov schrieb der Spanier Toni Bou ein weiteres Mal Geschichte: Der Montesa-Honda-Fahrer sicherte sich mit einem zweiten Platz hinter Landsmann Adam Raga (TRRS) eine Woche vor dem Finallauf in Italien seinen elften WM-Titel in Folge. Bous junger Teamkollege Jaimie Busto wurde zum dritten Mal in Folge Dritter. Franc Kadlec kam auf Platz 8. Raga steht als Vizeweltmeister vor Busto fest.

### SUPERMOTO-IDM: CLASS FAST AM ZIEL

„Gemeinsam kämpfen, getrennt werten“ war die Devise in Schwanenstadt, wo sich IDM und ÖM trafen. Markus Class durfte sich mit einem fünften Platz und dem Sieg im zweiten Lauf die Meisterschaft gesichert haben, Andre Plogmann kann maximal gleichziehen. Petr Vorlicek gewann den ersten Lauf vor Vilhelmsen (2/3), der den Tagessieg herausfahren konnte. Offen blieb die ÖM-Entscheidung: Bauer wurde bester Österreicher (Dritter Lauf 1) und ist weiterhin Dritter hinter Gatteringer und Hitzberger.

Speedway-U21-WM Güstrow

# Eine große Schlamm Schlacht

Der Pole Bartosz Smektala gewann die Schlamm Schlacht von Güstrow.

Von: **W. Radszuweit**

**O** obwohl die Bahn in Güstrow abgedeckt war, war sie doch zu Rennbeginn vom Regen durchnässt. So liefen die ersten Läufe nicht ohne Stürze. Im Laufe des Abends wurde die Bahn aber immer besser. Der

Sieger des ersten Laufs, Maksym Drabik, ging mit zehn Punkten in das Semifinale und stürzte hier spektakulär. Ein Schlüsselbeinbruch hinderte ihn am weiterfahren. So gewann Brady Kurtz, der vorher nur einen Punkt abgegeben hatte, vor Kacper Woryna. In Semifinale 2 siegte Robert Lambert vor Bartosz Smektala, während sich Titelverteidiger Max Fricke ebenfalls mit einem Sturz ohne Folgen verabschiedete.

Das Finale war dann ein echter Höhepunkt. Smektala ging sofort in Führung, doch dahinter entbrannte ein Duell zwischen Lambert und Kurtz. Beide überholten sich mehrmals. Bartosz Smektala wurde Sieger, doch wer Zweiter wurde, war kaum erkennbar. Der Schiedsrichter sah sich das Video viermal an, bevor er Lambert zum Zweiten erklärte.

Michael Härtel und Lukas Fienhage konnten mit miserablen Starts keine Rolle spielen. ■

## SPEEDWAY-U21-WM

1. Bartosz Smektala (PL)	15 Punkte
2. Robert Lambert (GB)	15
3. Brady Kurtz (AUS)	18
4. Kacper Woryna (PL)	11
5. Max Fricke (AUS)	13
6. Andreas Lyager (DK)	11
13. Michael Härtel (D)	4
16. Lukas Fienhage (D)	1

## MEISTERSCHAFTSSTAND

1. Maksym Drabik (PL)	31 Punkte
2. Bartosz Smektala (PL)	30
3. Max Fricke (AUS)	28
4. Robert Lambert (GB)	24
5. Brady Kurtz (AUS)	24
6. Andreas Lyager (DK)	19
15. Michael Härtel (D)	4
16. Lukas Fienhage (D)	4



Smektala trotzte dem Schlamm

Jeffrey Herlings (l.) gewann auch in Assen, doch KTM-Teamkollege Tony Cairoli (r.) ist zum neunten Mal Weltmeister



Der Sand-GP in Assen war erneut ein KTM-Festival. GP-Siege für Jeffrey Herlings (MXGP) und Jorge Prado Garcia (MX2), ein MX2-Laufsieg für Pauls Jonass und der neunte WM-Titel für Tony Cairoli.

Von: Alex Hodgkinson

**D**er Sizilianer ging das Wochenende locker an und ließ das erste freie Training aus: „Nach dem ganzen Regen dachte ich, es wäre sinnlos.“ Auch nach Rang 11 in der Qualifikation blieb er gelassen: „Ich brauche nur ein paar Punkte, aber das ist nicht meine Art. Ich will meinen neunten Titel mit Stil sichern!“ Und das machte er.

Mit einem Bombenstart sprintete Cairoli in Front und war nach zwei Runden schon 8 Sekunden vor Herlings, der auf Platz 5 steckengeblieben war. Einmal von Romain Febvre befreit, holte der Niederländer den Zweitplatzierten Tim Gajser schnell ein und knabberte an

Cairolis Führung. In der elften von 20 Runden setzte Herlings auf Attacke, aber Cairoli gab nicht auf und übernahm wieder die Führung, bevor Herlings endgültig die Nase vorn hatte. Aber ausruhen konnte er sich dort nicht. Cairoli blieb bis ins Ziel hartnäckig dran. Nachdem Gajser böse gestürzt war, kam Max Anstie 70 Sekunden hinter den beiden KTM als Dritter ins Ziel.

Herlings konnte schon in der zweiten Runde von Lauf 2 die Führung übernehmen und in den letzten Runden die Begeisterung seiner Fans voll genießen: „Die meisten Fans waren unter der überdachten Tribüne und ich nahm die Gelegenheit wahr, sie zu grüßen.“

Cairoli fuhr vom achten Platz auf Rang 3, bevor ihn ein Fehler in der vorletzten Runde auf Platz 6 zurückwarf: „In der dritten Runde hatte ich meine ganzen Tear-offs auf einmal abgerissen, und zum Schluss konnte ich kaum noch sehen.“

#### Cairoli: Noch drei Titel?

„Ich vergab meine Chancen auf den Titel wegen meiner Handverletzung im Frühjahr. Ich habe

vier der letzten fünf GPs gewonnen, aber Antonio war über die Saison gesehen der Beste,“ lobte Herlings. Übrigens, seit der Rückkehr von den vier GPs in Übersee hat Herlings 568 Punkte gesammelt, Cairoli 574!

Cairoli grinste von Ohr zu Ohr: „Viele Leute wollten mich vor der Saison abschreiben, aber ich wusste, ich kann diesen Titel holen. Es ist auch mein erster Titel mit der 450er, meine bisherigen MXGP-Titel habe ich alle mit der 350er gewonnen.“

Ist ein zehnter Titel auch möglich? Der Italiener lacht: „Stefan Everts hat mir gerade gratuliert und mich zum Rückzug aus dem Sport gebeten. Ja, das Ziel ist ein elfter und ein zwölfter.“

Max Nagls erster Lauf war von einem Sturz in der Startrunde geprägt: „Ich war absolut zufrieden mit meinem Speed danach und fuhr vom letzten auf Rang 10.“ In Lauf 2 bestätigte der Deutsche seine aktuelle Form. Er konnte nur eine Runde führen, bevor Herlings an ihm vorbei stürmte, aber Max blieb außer Reichweite für die restliche Konkurrenz und sah das schwarzweiß karierte Tuch als Zweiter.

Nagls Zukunft bleibt ungewiss: „Das Angebot von TM bleibt bestehen, und ich möchte es in Anspruch nehmen, aber ich suche weiterhin Sponsoren. Einige Bekleidungsfirmen haben schon abgelehnt, aber einige Chancen bleiben offen.“

Der MX2-Titel ist mathematisch noch offen und am Samstagabend schien alles möglich. Pauls Jonass, der mit Ausnahme des Schlamm-GP in Indonesien nie außerhalb der ersten zehn war, kam in der Qualifikation nach mehreren Fehlern erst als 20. ins Ziel, und Jeremy Seewer

**!** Tony Cairoli sicherte sich seinen neunten WM-Titel in der „Kathedrale“ von Assen nach einem aufregenden Duell mit Jeffrey Herlings. Pauls Jonass muss noch eine Woche warten.

konnte wieder hoffen. Die Hoffnungen des Schweizer waren am Renntag gleich hin. Jonass stürmte mit zwei Maschinenlängen Vorsprung durch die Startkurve und gab die Führung nur für kurze Zeit an Factory-KTM-Teamkollege Jorge Prado Garcia ab, bevor der spanische Schüler wie üblich für seinen Zwischenspur bezahlt wurde.

Die Mattighofener Vorherrschaft im Sand war nie deutlicher zu erkennen: Zehn des ersten Dutzends vom Start bis ins Ziel fuhren KTM oder Husqvarna. Seewer steckte zuerst auf Platz 6 fest, bevor seine Fitness in den letzten Runden eine Rolle spielte

und er als Fünfter ins Ziel kam. Trotzdem fehlten ihm noch 49 Punkte auf Jonass, und der Schweizer musste den Letten in Lauf 2 schlagen, um seine WM-Chancen zu wahren.

Mit Platz 2 hinter Prado für Seewer und nur Rang 7 für Jonass war die Titelentscheidung vertrag, aber mit einem Vorsprung von 41 Punkten kann Jonass schon im ersten Lauf in Villars den Sack zumachen.

Henry Jacobi erkämpfte sich in beiden Läufe nach schwachen Starts Platz 16.

Sensationelle Nachrichten bei Hunter Lawrence: Der australische Teenager verpasste vor zehn

Tagen in Florida knapp den MX2-GP-Sieg, doch Suzuki-Teamboss Stefan Everts musste am nächsten Morgen eine schlechte Botschaft aus Japan übermitteln: Suzuki wird Ende 2017 das MX2-Programm komplett einstellen!

Lawrence wollte nicht bestätigen, ob er schon einen US-Vertrag mit Geico-Honda für 2019 hat: „Ich überlasse meinem Vater und Manager die Verhandlungen. Ich will nächstes Jahr noch WM fahren und brauche nur ein konkurrenzfähiges Motorrad.“

Tolle Vorstellung von Larissa Papenmeier bei der WMX. „Larisse“ konnte den ersten Schlamm-lauf am Samstag fünf Runden

lang anführen und musste sich im Ziel nur der heimischen Sand-Expertin Nancy van de Ven beugen. Am Sonntagvormittag fuhr Papenmeier auf Platz 5.

Das französische Team für das Nationencross steht. Nach dem Ausfall von Dylan Ferrandis und Benoit Paturel setzt Frankreich auf Christophe Charlier, der vor 11 Tagen mit der ISDE-Mannschaft Gold gewonnen hat. Der 26-Jährige aus Korsika ist ein ehemaliger MX2-WM-Laufsieger, und bei einem vierten MXoN-Sieg in Folge könnte er der erste Fahrer seit 1950 sein, der Gold im selben Jahr in beiden Offroad-Team-Wettbewerben gewinnt. ■



Der Holeshoot von Pauls Jonass (#41) im ersten Lauf brachte den WM-Titel wieder ein Stück näher



Sandkasten für Larissa Papenmeier

### MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MXGP

Assen (NL): 10. September, 18. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft/20 Grad. 1. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 20 Runden à 1,500 km (= 30,000 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	34:21,318 min = 52,394 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+1,010 s
3. Max Anstie (GB)	Husqvarna	20	+1:11,012 min
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	20	+1:11,079 min
5. Kevin Strijbos (B)	Suzuki	20	+1:19,644 min
6. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	20	+1:23,810 min
7. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	20	+1:42,530 min
8. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	20	+1:49,273 min
9. Tanel Leok (EST)	Husqvarna	19	+1 Runde
10. Max Nagl (D)	Honda	19	+1 Runde

### MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MXGP

2. Lauf: 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 20 Runden à 1,500 km (= 30,000 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	34:14,288 min = 52,573 km/h
2. Max Nagl (D)	Husqvarna	20	+34,469 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	20	+37,286 s
4. Max Anstie (GB)	Husqvarna	20	+42,378 s
5. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	20	+44,058 s
6. Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+45,593 s
7. Kevin Strijbos (B)	Suzuki	20	+1:06,082 min
8. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	20	+1:17,173 min
9. Tanel Leok (EST)	Husqvarna	20	+1:39,157 min
10. Harri Kullas (EST)	Husqvarna	20	+1:39,315 min

### WM-STAND MXGP

1. Antonio Cairoli (I)	710 Punkte
2. Jeffrey Herlings (NL)	627
3. Gautier Paulin (F)	571
4. Clement Desalle (F)	544
5. Tim Gajser (SLO)	485
6. Romain Febvre (F)	479
7. Max Nagl (D)	423
12. Arnaud Tonus (CH)	328
21. Valentin Guillod (CH)	61
54. Dennis Ulrich (D)	3

1. KTM	789 Punkte
2. Husqvarna	658
3. Yamaha	619

### MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MX2

Assen (NL): 10. September, 18. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft/20 Grad. 1. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 20 Runden à 1,500 km (= 30,000 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	20	34:39,137 min = 51,945 km/h
2. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	20	+0,907 s
3. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	20	+13,155 s
4. Calvin Vlaanderen (NL)	KTM	20	+16,555 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	20	+18,834 s
6. Conrad Mewse (GB)	Husqvarna	20	+29,481 s
7. Brian Bogers (NL)	KTM	20	+31,122 s
8. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	20	+34,664 s
9. Julien Lieber (B)	KTM	20	+36,676 s
16. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	20	+1:23,437 min

### MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MX2

2. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 20 Runden à 1,500 km (= 30,000 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	20	34:37,805 min = 51,978 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	20	+1,328 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	20	+16,610 s
4. Calvin Vlaanderen (NL)	KTM	20	+18,595 s
5. Brian Bogers (NL)	KTM	20	+18,789 s
6. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	20	+23,095 s
7. Pauls Jonass (LV)	KTM	20	+34,000 s
8. Julien Lieber (B)	KTM	20	+34,754 s
9. Davy Pootjes (NL)	KTM	20	+34,941 s
16. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	20	+1:24,105 min

### WM-STAND MX2

1. Pauls Jonass (LV)	735 Punkte
2. Jeremy Seewer (CH)	694
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	556
4. Benoit Paturel (F)	504
5. Thomas Covington (USA)	485
6. Julien Lieber (B)	475
7. Jorge Prado Garcia (E)	439
8. Brian Bogers (NL)	386
21. Henry Jacobi (D)	101
22. Brian Hsu (D)	97

1. KTM	812 Punkte
2. Suzuki	719
3. Husqvarna	681

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



SQ7 Neuwagen, 20 km, ohne EZ, braunmet., 107.500,- EUR (MwSt. abw.) Tel. 0172/8667555

## BMW

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H



M5 Manhart Racing, EZ 8/2011, 86000 km, 478 kW (650 PS), weiß, Klima, VB 58.900,- €. Tel. 0172/8275548, jessicapassing@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40628

## BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

## Ferrari

Suche 599 GTB, F 430, California, Seriöse Abwicklung. Tel. 0176/7622012

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

## Jaguar

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

## Mercedes

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



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

**VANSPTS.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 VANSPTS.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. 40641

**VANSPTS.DE**  
BY HARTMANN-TUNING  
VanPartner by Mercedes-Benz



CITAN CP LINE! „CP LINE“ - HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 04/2016, ca. 15000 km, Aerodynamikpaket CP LINE (Front-, Seiten-, Heckspoiler), Sportfederersatz, 19 Zoll Alu-Sportradsatz LUND mit Bereifung 225/35/19, Klima, Panoramadach, Navi, Dachreling und vieles mehr... 19.990,- € (MwSt. abw.)

VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40644

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

## 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

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

**Weck den Sportler in dir!**

www.digitaletechnik.de

Original Sport Chrono Paket mit echter Sport Plus Taste - jetzt nachrüsten! Für fast alle Porsche! Tel. 0700/2202201 H



911 Turbo S Cabrio, EZ 07/2010, 58000 km, tiefschwarz, Vollleder schwarz, unfallfrei, PDK Keramikbremsen, Porsche Garantie neu - perfekt! FP 88.450,- €. Tel. nach 19 Uhr 06409/6625444

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40626

## Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

## Renn/Rallye

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

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

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/1 82 - 25 50

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

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

[www.Rennsportshop.com](http://www.Rennsportshop.com)

**brembo.**  
**Motorsport- und High Performance Bremsanlagen**  
 Service • Verkauf •  
 Wartung & Instandsetzung • Beratung  
**CORSE**  
 TECHNOLOGY FOR SPORT  
 e-mail: info@bsa-corse.de

Beratung - Verkauf - Service  
**BELL HELMETS** Direkt vom Importeur  
**Lütticke motorsport**  
 02354-7046993  
[www.lms-racing.com](http://www.lms-racing.com)

SCHARF und SCHNELL!  
**www.CATCAMS.BE**  
 TEL.: +32 (0)3 320.25.60  
 ° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
 [Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]  
 ° RENN PLEUEL  
 [SAE 4340, geschmiedet]

**ISA-RACING**  
 MOTORSPORTZUBEHÖR  
**OMP RECARO**  
 Beratung • Verkauf • Service  
**ISA-Racing GmbH**  
 Tel.: 02651-9625 0 • [www.isa-racing.de](http://www.isa-racing.de)

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

**Renntransporter**



Geschlossene Autotransporter, 100 km/h, Ersatzrad, Klappe + Tür ab 13.000,- inkl. MwSt. weitere Extras wie Reifenregal, Winde, 2. Klappe ... möglich. Tel. 06571/955558, [www.anhaenger-handel.de](http://www.anhaenger-handel.de)

**Smart**

[www.berlin-tuning.com](http://www.berlin-tuning.com)

**Subaru**

[www.allrad-daewel.de](http://www.allrad-daewel.de) 0651/86503

**Tesla**



Jetzt für alle Tesla S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com), 09933/902023

**Volvo**

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, [www.ft-albert.de](http://www.ft-albert.de)

**vw**



VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle. 09933/902023, [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com)

**Geschäftsverbindungen**

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwg. 01523/3752139, Mail: 168@bestwater.de

**Modellautos**

[www.werst.de](http://www.werst.de) Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615

**Stellenangebote**

**AvD**  
 Automobilclub von Deutschland  
**LEITER DER ABTEILUNG „SPORT/EVENTS“**  
 (m/w)  
**Starten Sie durch!**  
[avd.de/karriere](http://avd.de/karriere)  
 AvD Wirtschaftsdienst GmbH  
 Goldsteinstraße 237  
 60528 Frankfurt am Main

**Veranstaltungen**

**Pistenclub TRACKDAYS**  
 15.09.2017 Dijon-Prenois  
 24.09.2017 Oschersleben  
 28.09.2017 Hockenheimring GP  
 01.10.2017 Bilster Berg  
 06.10.2017 Nordschleife  
 08.10.2017 Hockenheimring GP  
 13.10.2017 Nordschleife  
 14.10.2017 Spa-Francorchamps  
 15.10.2017 Dijon-Prenois  
 19.10.2017 Mugello  
 27.10.2017 Nürburgring GP  
 05.11.2017 Hockenheimring GP  
[www.pistenclub.de](http://www.pistenclub.de)  
 +49 (0) 2153-951300

**Verschiedenes**

**LOGO in Garn**  
 Aufnäher, Direktbestickung, ab 1 Stck., Liefen von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Tel. 05021/62198, [www.logo-in-garn.de](http://www.logo-in-garn.de)

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25% Leistung und Drehmoment; [www.asa-tuning.de](http://www.asa-tuning.de), +49-7622-673635

**Versicherungen**



**RENNSPORT** [clickvers.de](http://clickvers.de)  
**VERSICHERUNGEN**  
 CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen für den Motorsport [sportvers.de](http://sportvers.de)  
**Rennkasko**  
 Veranstalterhaftpflicht

**Zubehör**

Turboprobleme? STK Turbo Technik, 02682/26299-0, [www.turbolader.net](http://www.turbolader.net), [mail@turbolader.net](mailto:mail@turbolader.net)

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. [www.uni-kat.de](http://www.uni-kat.de)

**MOTOR SPORT aktuell**

**Jetzt online abonnieren!**

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

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://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 Heimrich, Alex Hodgkinson,  
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
Markus Stier, Anke Wleczorek  
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  
Telefon: +49 (0)711 182 0  
Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
Tim Rammes, 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  
leifrig@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 Sandtor Kai 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

## Mehr als nur GT3

Zur VLN, Lauf 6  
MSa 38/2017

Bisher galt für mich die VLN Langstreckenmeisterschaft als Breitensportserie. Beim Lesen Ihres Berichtes über den 6. Lauf entsteht der Eindruck, dass an dem Rennen fast ausschließlich GT3-Fahrzeuge teilnahmen. Das Teilnehmerfeld bestand jedoch aus ca. 160 Fahrzeugen. Unter anderem nahmen neben den ca. 20 GT3 auch 46 Fahrzeuge der seriennahen V-Klassen teil. Wobei das schnellste Auto der V6 am Ende den 34. Gesamtrang belegte. Neben dem Spitzensport der GT3-Fahrzeuge ist es auch die Teilnahme der Fahrzeuge anderer Klassen, die den Zuspruch der Zuschauer auslöst. Zumal die Zuschauer sich mit diesen Fahrzeugen leichter identifizieren können, denn auch die Straßenversion eines Audi R8, BMW M6 oder Porsche 911 ist für den normalen Motorsportfan unerreichbar. Dem Umstand der Fahrzeugvielfalt, die die Basis für den Zuschauerzuspruch ist, wird Ihre Berichterstattung seit der Renovierung Ihrer Zeitung nicht mehr gerecht. Auch die Fahrer und Helfer eines kleineren Fahrzeuges, das mit viel Einsatz seine Klasse gewinnt, sind stolz darauf, wie früher in der Ergebnisliste genannt zu werden.

Olaf Beckmann  
D-22113 Oststeinbek

## Helfer helfen nicht

Zur Rallye Deutschland  
MSa 37/2017

Erstaunt habe ich in MSa gelesen, dass sich der Servicepark am Bostalsee auf verdichtetem Boden befand. Eine Wiese mit Wegen dazwischen bleibt aber immer dreckig. Da hilft es auch nichts, wenn am Mittwoch (!) irgendwelche zusätzlichen Splitt-Schichten

zwischen den Zuschauern verteilt werden. Die Prüfung in Saarbrücken war viel zu eng. Das Beste daran waren die drei Motorradaristen vom Flying-Circus von Red Bull. Dazu sind meiner Meinung nach die Verbindungsstrecken viel zu lang. Aus Umweltaspekten der Wahnsinn. Ein paar Anmerkungen auch noch zu den Kontrollposten aus allen Teilen der Republik: Es hilft wenig, wenn man selber fremd ist und Hilfe benötigt, wenn sich die Helfer selbst nicht auskennen. Dazu war die Streckenbeschallung überall recht dünn. Handyempfang auch eher schlecht. Ganz und gar befremdlich war, dass die Gemeinden der Mosel-Sonderprüfungen ohne Ausnahme keinen Hinweis auf die Rallye Deutschland auf Ihren Internetauftritten veröffentlicht hatten. Im 18 km entfernten Thalfang traf ich niemanden, der von dem WM-Lauf wusste. Gefühlt kam die Mehrzahl der Zuschauer aus den umliegenden Ländern. Die deutsche Zunge war meist in deutlicher Unterzahl.

Horst Loskot,  
D-85652 Pllening

## Versorgungslücke

Zur IDM in Oschersleben  
MSa 38/2017

Die IDM „ertrinkt“ ja nun nicht gerade in Zuschauermassen. Nachdem ich jedes Jahr mindestens eine solche Veranstaltung besucht habe, hat mir die IDM in Oschersleben nun den Rest gegeben. Ich wollte mir am Samstag beim Qualifying plus 5 Rennen einen schönen Tag machen. Dazu gehört natürlich nicht nur spannender Sport, für den die Fahrer sorgten, sondern auch ein zuschauerfreundliches Umfeld. Das gab es in der Motorsportarena aber nur im Fahrerlager. Auf der gesamten, über 3 Kilometer lan-

gen Rennstrecke außerhalb des Fahrerlagers gab es eine einzige Bratwurstbude. Etwas anders Herzhaftes konnte man nicht erwerben. Nichts war's also mit dem schönen Tag bei spannenden Rennen, wo man sich zwischen durch auch mal was Leckeres gönnt. Bin beizeiten wieder heimgefahren, immerhin über 200 Kilometer. So etwas wirkt armselig und erbärmlich, das hat die IDM nicht verdient. Die Organisatoren in Schleiz zeigen, dass es auch anders geht. Bei jedem Dorf-Motocross wird man besser versorgt als in der Motorsportarena.

Stefan Friebe,  
D-09328 Lunzenau

## Zu wenig Zwei-Rad

Zur MSa-Berichterstattung  
MSa 38/2017

Nicht erst seit MSa ein neues Erscheinungsbild hat, ist festzustellen, dass die Vier-Rad-Fraktion klar bevorzugt wird. Dies schlägt sich in der Anzahl der Seiten klar nieder: Vier-Rad = 30 Seiten, Zwei-Rad = 16–17 Seiten. Zum Thema Formel 1 wird langatmig völlig Uninteressantes verbreitet, das schon als Lobhudelei betrachtet werden kann. Statements von ehemaligen F1-Fahrern sind für die meisten Leser von wenig Bedeutung. Es gäbe genug MotoGP-Berichte und Hintergrund-Berichterstattung, wenn man nur wollte. Dass MotoGP der Formel 1 den Rang ablauft, dürfte doch allen schon bekannt sein.

Hans Birkenmeier,  
D-79312 Emmendingen

## 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.

22.–24. Sep. 2017: ADAC Masters Weekend „Großer Preis von Weingarten“  
23. Sep. 2017: VLN-Lauf: 57. ADAC Reinholdus-Langstreckenrennen

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 15. September

10.25	F1 Singapur, FP1 <b>LIVE</b> (Wh. 12.30/16.15)	Sky Sport 1
14.25	F1 Sing., FP2 <b>LIVE</b> (Wh. 17.45/23.30 Sky)	Sky Sp. 1/N-TV
23.20	Formel 3.5 V8 Austin, 1. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv

#### Samstag, 16. September

11.00	Formel 4 Sachsenring, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Sport 1
11.45	TCR Germany Sachsenring, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Sport 1
11.55	F1 Singapur, FP3 <b>LIVE</b> (Wh. 13.30/19.30)	Sky Sport 1
13.00	GT Masters Sachsenring, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Sport 1
13.45	BGTS Sprint Nürburgring, Quali-R. <b>LIVE</b>	motorsport.tv
14.00	F1 Singapur, FP3 (Zus.) & Quali <b>LIVE</b>	RTL
14.50	F1 Singapur, Quali <b>LIVE</b> (Wh. 17.30/20.30)	Sky Sport 1
14.55	F1 Singapur, Qualifying <b>LIVE</b>	SRF2/ORFI
14.30	Carrera Cup Sachsenring, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Sport 1
18.50	Langstrecken-WM Austin, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
21.00	Langstrecken-WM Austin, Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1
23.00	Rallye-EM Rom, 1. & 2. Tag (Zus.)	Eurosport 1

#### Sonntag, 17. September

09.15	Formel 4 Sachsenring, 2. Lauf <b>LIVE</b>	Sport 1+
10.45	TCR Germany Sachsenring, 2. Lauf <b>LIVE</b>	Sport 1+
11.40	Carrera Cup Sachsenring, 2. Lauf <b>LIVE</b>	Sport 1+
13.00	F1 Singapur, Vorberichte & Rennen <b>LIVE</b>	RTL/Sky/ORFI
13.30	F1 Singapur, Vorberichte & Rennen <b>LIVE</b>	SRF2
13.00	GT Masters Sachsenring, 2. Lauf <b>LIVE</b>	Sport 1
15.15	BGTS Sprint Nürburgring, Hauptr. <b>LIVE</b>	Eurosport 2
16.55	Formel 3.5 V8 Austin, 2. Lauf <b>LIVE</b>	motorsport.tv
18.00	ETCC Zolder, die Rennen (Aufz.)	Eurosport 2
20.45	NASCAR Cup Series, Chicago <b>LIVE</b>	Sport 1/MV TV
23.30	Rallye-EM Rom, 3. Tag (Zus.)	Eurosport 1

#### Montag, 18. September

00.30	IndyCar Series, Sonoma <b>LIVE</b>	Sport 1 US
-------	------------------------------------	------------

### Motorrad

#### Samstag, 16. September

12.00	Superbike-WM Portimão, Quali <b>LIVE</b>	Eurosport 1
14.45	Langstr.-WM Bol d'Or, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
15.30	Superbike-WM Portimão, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Servus TV

#### Sonntag, 17. September

07.00	Langstr.-WM Bol d'Or, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2
19.00	BSB Oulton Park, die Rennen (Zus.)	Eurosport 2
13.00	MX2-WM Villars, 1. Rennen <b>LIVE</b>	motorsport.tv
14.00	MXGP-WM Villars, 1. Rennen <b>LIVE</b>	motorsport.tv
15.50	Superbike-WM Portimão, 2. Lauf <b>LIVE</b>	Servus TV
16.00	MX2-WM Villars, 2. Rennen <b>LIVE</b>	motorsport.tv
17.00	MXGP-WM Villars, 2. Rennen <b>LIVE</b>	msp.tv/ES 2
22.00	Supersport-WM Portimão, Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
22.45	Superbike-WM Portimão, 2. Lauf (Aufz.)	Eurosport 1

#### Montag, 18. September

18/22.00	Superb.-WM Portimão, die Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
----------	---	-------------

### Livestreams/Internet

#### Samstag, 16. September

Zeiten s.o.	GT Masters/TCR/F4/Carrera Cup Sachsenring <b>LIVE</b>	
	www.sport1.de (auch So.)	

13.55/16.25	Truck-EM Zolder, 1. & 2. Lauf <b>LIVE</b>	fiaetrc.com
-------------	---	-------------

#### Sonntag, 17. September

13.00	Rallycross-WM, Bikernieki <b>LIVE</b>	
	www.fiaeworldrallycross.com	

15.00/17.25	Truck-EM Zolder, 3. & 4. Lauf <b>LIVE</b>	fiaetrc.com
-------------	---	-------------

ca. 15.40	Formel 4 Sachsenring, 3. Lauf <b>LIVE</b>	www.sport1.de
-----------	---	---------------

# Vorschau



Formel 1 Grand Prix von Singapur: Wird Ferrari seiner Favoritenrolle gerecht?



Superbike-WM in Portimão: Duell auf der portugiesischen Achterbahn



Sportwagen-WM – 6h-Rennen in Austin: Nächste Klatsche für Toyota?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

15./16.9.	Schweizer Rallye-Meisterschaft, Valli Cuneesi	I
15.–17.9.	Rallye-EM, Rally di Roma Capitale	I
16.9.	Langstrecken-WM, Austin/Texas	USA
16./17.9.	Truck-EM, Zolder (+ ETCC)	B
16./17.9.	Blancpain GT Series Sprint Cup, Nürburgring	D
16./17.9.	ADAC GT Masters, Sachsenring (+ TCR/F4/PCC)	D
17.9.	Formel 1, Singapur	SGP
17.9.	Rallycross-WM, Bikernieki	LV
17.9.	IndyCar Series, Sonoma/Kalifornien	USA
17.9.	NASCAR Cup Series, Joliet/Illinois	USA

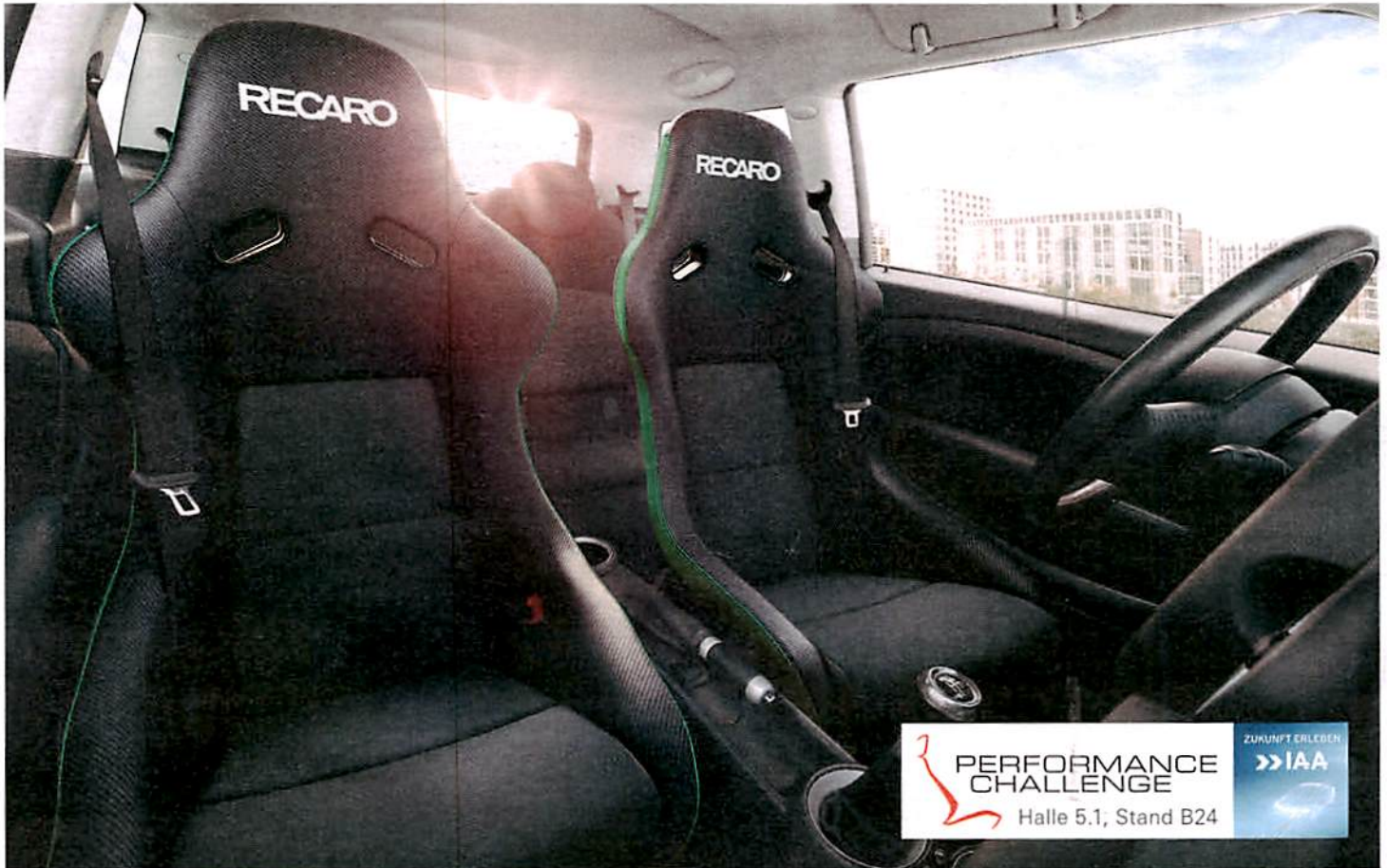
### Motorrad

16./17.9.	Superbike-/Supersport-WM, Portimão	P
16./17.9.	Langstrecken-WM, Bol d'Or (24h Le Castellet)	F
17.9.	Moto3-Junior-WM/Moto2-EM, Jerez	E
17.9.	Motocross-WM, Villars-sous-Écot	F
17.9.	Enduro-DM, Dachsbad	D
24.9.	Motorrad-WM, Alcañiz	E

# RECARO

## SITZT WIE ANGEKOSSEN

Die neue Pole Position (ABE) Edition 2018 von RECARO



Sie bringt Rennstrecken-Feeling auf die Straße: Wie eine zweite Haut umschließt die RECARO Pole Position (ABE) Edition 2018 den Körper. Einzigartig schlankes Design, perfekte Ergonomie und erstklassiger Komfort für Fahrspaß in Reinkultur – mit Straßenzulassung. Wir feiern mit diesem auf 300 Exemplare limitierten Modell den 50. Geburtstag des ersten RECARO Schalensitzes – ein Schmuckstück für jeden Innenraum! Exklusives Carbonleder, schwarze Kontrastnähte auf leuchtend grünen Lederbändern, ein gesticktes RECARO Logo und eine edle Alu-Plakette mit der Fertigungsnummer sind die Insignien der Sonderedition 2018.

### Die neue Pole Position (ABE) Edition 2018 probesitzen:

Auf der IAA 2017 in Frankfurt bei RECARO Automotive Seating in Halle 5.1 am Adient Stand B24.

### RECARO Performance Challenge auf der IAA 2017 – im Simulator Platz nehmen und sich die Pole Position für attraktive Gewinne sichern!

Sieger in der Kategorie „Sitze/Sportsitze“ der Leserwahl sport auto BEST BRAND 2016 (Ausgabe 11/16) und auto motor und sport BEST BRAND 2017 (Ausgabe 07/17). Sieger in der Kategorie „Rennsitze/-schalen“ der Leserwahl MOTORSPORT aktuell BEST BRAND 2016 (Ausgabe 14/17). Herzlichen Dank für Ihre Wahl!

