

MOTOR SPORT aktuell

NR. 34 / 9. AUGUST 2017

Márquez siegt mit Taktik-Glück

Mut zum Risiko



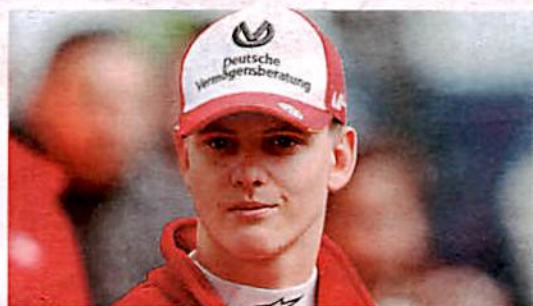
Moto2-GP Tschechien
**Lüthi-Sieg nach
Rennabbruch**

F1-Fahrerkarussell 2018
**Kein Cockpit
für Wehrlein?**

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



Formel-1-Test in Budapest
**Alonso auf dem Weg
zum F1-Comeback**



Mick Schumacher im Interview
**Formel-3-Rookie mit
ehrgeizigen Zielen**



ADAC GT Masters am Nürburgring
**Premiersiege für
Mücke und Aust**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Wer gerade wo auf dem Fahrerkarussell sitzt S. 4
- Formelsport** Kommentar: Die unaufhaltsame Wende S. 6
- Formelsport** Großes Interview mit F3-Pilot Mick Schumacher S. 8
- Historie** Aufgestöbert: Erster F1-Siegerwagen von McLaren S. 10
- Formel 1** Youngster stiehlt bei Ungarn-Test allen die Show S. 12
- Sportwagen** GT Masters: Mücke und Aust mit Siegpremiere S. 14
- Sportwagen** IMSA: Nissan beendet Cadillac-Siegesserie S. 16
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypen-Welt S. 18
- Rallyesport** Kreim dominiert DRM-Lauf in Thüringen S. 20
- Rallycross-WM** VW auch in Kanada nicht zu schlagen S. 21
- Bergrennen** Reportage vom DM-Lauf in Osnabrück S. 22
- Rallyesport** Interview Armin Kremer, WM- und EM-News S. 24
- Tourenwagen** Die ADAC TCR Germany am Nürburgring S. 26
- Tourenwagen** Interview mit Lucas Auer und News S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Brunn: Márquez siegt im Poker, KTM in den Top 10 S. 30
- Moto2-WM** Lüthi feiert größten Sieg und kämpft um Titel S. 34
- Moto3-WM** Spanier Mir führt Honda-Dreifachsieg an S. 36
- Nachruf** Ángel Nieto im Alter von 70 Jahren gestorben S. 38
- Straßensport** Seitenwagen-WM, NEC, News, WM-Vorschau S. 39
- Motocross-WM** KTM stellt Rekord für die Ewigkeit auf S. 40
- Offroad** Speedway-WM, Supermoto-WM, weitere News S. 42

Leserservice:

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



26 TCR Germany: 38 Piloten kämpften am Nürburgring um die Pokale



22 Bergrennen Osnabrück: Zum Jubiläum wurde ordentlich Spektakel geboten



40 Motocross-GP Lommel: Nie zuvor war KTM derart überlegen



34 Moto2 Brunn: Tom Lüthi feiert einen unerwarteten Sieg

MCLAREN-HISTORIE

McLaren-Fans hatten in der Formel 1 schon lange keinen Grund mehr zu feiern. Wir blicken zurück in die glorreichen Zeiten und stellen Ihnen das erste Siegerauto des Traditionsrennstalls genauer vor.

Seite 10

LMP1-ZUKUNFT

Nach dem Ausstieg von Porsche aus der Le-Mans-Topklasse fragen sich die Fans, wie es 2019 mit dem LMP1-Reglement weitergeht. Wir haben die letzten Infos zu den Plänen der FIA und des ACO.

Seite 18

LUCAS AUER IM INTERVIEW

Lucas Auer tanzt momentan auf vielen Hochzeiten. Die DTM-Pause nutzt der Österreicher für Auftritte in der Formel 1 und dem ADAC GT Masters. Wir haben den Youngster zu seinen Zukunftsplänen befragt.

Seite 28



6 IMSA Road America: Ford und Porsche kämpften hart um die GT-Krone

Für den Formel-1-Nachwuchs

Auf dem Verschiebebahnhof Formel 1 wird noch fleißig rangiert: Bei den Top-Teams scheint alles klar, aber einige Piloten sind noch mit unbekanntem Ziel unterwegs.

Von: **Elmar Brümmer**

Wer von der „Silly Season“ auf dem Fahrermarkt bislang enttäuscht ist, der sollte noch einmal genau hinschauen. Das Strategiespiel von Managern mit Talenten, Optionen, Positionen und neuerdings auch Motoren mag für die Saison 2018 halbwegs klar erscheinen. Spannend aber sind die Schachzüge von heute mit Blick auf übermorgen. Denn viele Verpflichtungen und Verträge werden bereits mit Blick auf 2019 getätigt. Denn spätestens dann steht die Königsfigur Lewis Hamilton zur Disposition. Dann könnte Max Verstappen außerhalb des Dosen-Imperiums zum Kronprinzen gekürt werden. So lange mag Fernando Alonso

nicht warten wollen, weshalb der bei McLaren gefangene Spanier bereits jetzt seine Position überdenken muss. Seine spätestens im Herbst erwartete Entscheidung kann den Transfermarkt noch einmal durcheinanderwirbeln. Klar ist allerdings schon jetzt, dass es für einen Teil der in die Formel 1 drängenden Nachwuchspiloten keinen Platz geben wird. Doch die Hersteller (zu denen wir mal großzügig auch Red Bull rechnen) beginnen langsam, die Königsklasse für einen Generationswechsel fit zu machen.

Das kann auch direkte Auswirkungen auf die Anzahl der deutschen Fahrer in der Formel 1 haben, die seit Jahren kontinuierlich sinkt: Pascal Wehrlein scheint extrem gefährdet. Die Zukunft von Sebastian Vettel hingegen dürfte bereits geklärt sein: Alles sieht einer Verkündung in Monza entgegen. Nico Hülkenberg wird bei Renault geschätzt, und die Qualität seines Rennfahrerlebens hängt seiner Meinung nach nicht davon ab, wer sein Nebensitzer ist. Abwarten, falls es Alonso wird. Und schon beginnen die Gedankenspiele aufs Neue. ■



SUTTON IMAGES



SUTTON IMAGES

Mercedes AMG F1 Noch ein weiteres Jahr mit Bottas

Valtteri Bottas ist das positive Problem für die Silberpfeil-Fraktion. Der Finne ersetzt Nico Rosberg voll und ganz, ist längst zu wichtig, als dass er sich abspesen lassen muss. Sein Ex-Manager Toto Wolff ist heute sein Chef. Der wird ihm wohl einen Einjahresvertrag anbieten. Aber der Österreicher muss mit Blick auf 2019 auch aufpassen, dass er einen Top-Fahrer sicher hat. Lewis Hamiltons Vertrag läuft noch über die kommende Saison. Aber der Brite kann schon jetzt mit einer Ausstiegsklausel kokettieren.



SUTTON IMAGES

Scuderia Ferrari Letzte Chance für Kimi Räikkönen

Sebastian Vettel sieht angesichts des Aufschwungs bei Ferrari keinen Grund, warum er seinen Lebensstraum bei den Italienern in naher Zukunft aufgeben und gegen einen Mercedes-Vertrag tauschen sollte. Der Heppenheimer möchte auch zumindest im kommenden Jahr nicht auf die Dienste seines treuen Adjutanten Kimi Räikkönen verzichten. Fiat-Boss Sergio Marchionne setzt nach den Umwälzungen in der Fabrik auf Routine im Cockpit, aber er schielt für das Jahr 2019 auf Hamilton und Verstappen.



SUTTON IMAGES

Red Bull Racing Verstappen bereitet Absprung vor

Christian Horner behauptet gern, dass er mit Daniel Ricciardo und Max Verstappen die aussichtsreiche Paarung unter Vertrag hat. In der Tat treiben sich die beiden gegenseitig an, nur Red Bull-Renault selbst hängt etwas hinterher. Für die kommende Saison hat Horner sicher noch Freude an den beiden, aber sowohl der Australier als auch der noch ehrgeizigere Niederländer wissen durchaus um ihren Stellenwert. Kommt das Team nicht schnell und dauerhaft wieder auf Champion-Niveau, könnten beide schnell weg sein.



SUTTON IMAGES

Force India Fragezeichen hinter Pérez-Zukunft

Was Sergio Pérez und Esteban Ocon zur Freude der Zuschauer an Teamduellen auf der Strecke abliefern, hat höchste Unterhaltungsqualität. Nicht unbedingt immer für die Rennstallführung, andererseits punkten die beiden Heißsporne zuverlässig und motivieren die ganze Truppe. Vorbehaltlich einer Veränderung der Besitzerstruktur gibt es keinen großen Grund, an der Paarung etwas zu tauschen. Ocon hat noch einen Vertrag bis 2019. Pérez könnte sich vom Renault-Aufschwung zu einem Wechsel verleiten lassen.

uchs wird es eng



Renault F1

Alonso, Pérez oder doch Kubica?

Keine einfache Frage, die man sich beim französischen Werksteam stellt: Ist man schon bereit für die Rückkehr eines Unruhestifters wie Fernando Alonso? Nico Hülkenberg hat die erwartete solide Arbeit in der Übergangssaison geleistet, an seiner Position ist kaum zu rütteln. Ob man sich in Paris traut, das Risiko mit einer – populären – Verpflichtung von Robert Kubica einzugehen, falls Alonso nicht kommen will? Eine sicherere Alternative wäre Sergio Pérez. Jolyon Palmer ist dagegen längst angezählt. Für ihn gibt es trotz Mitgift kaum eine Zukunft.



Sauber F1 Team

Pascal Wehrlein vor dem Abschied

Den Motorenpartner hat der neue Teamchef Frédéric Vasseur schon getauscht, sind jetzt die Fahrer dran? Die Ferrari-Talente Leclerc und Giovinazzi haben in Hinwil die größten Chancen. Entscheidend wird sein, wie patriotisch die schwedischen Sauber-Besitzer sind, und ob sie ihrem Zögling Marcus Ericsson tatsächlich noch einmal ein weiteres Probejahr gewähren. Pascal Wehrleins eigentlich auf zwei Jahre angelegte Ausbildung ist angesichts seiner Bindung an Mercedes alles andere als gesetzt. Für ihn beginnt eine Reise nach Jerusalem.



Williams F1

Letzte Chance für Pascal Wehrlein?

Notnagel Felipe Massa hat sich als zuverlässiger Rückkehrer entpuppt und empfiehlt sich für eine Fortsetzung seiner späten Karriere. Auch die Animositäten mit Lance Stroll zu Saisonbeginn scheinen geklärt. Der Kanadier bleibt aufgrund seiner finanziellen Mitgift gesetzt. Plötzlich aber taucht nach dem Kurzgastspiel von Ungarn mit Paul di Resta als Massa-Ersatz ein günstiger Alternativkandidat auf. Und Toto Wolff könnte versuchen, Mercedes-Junior Pascal Wehrlein bei seinem alten Team unterzubringen.



Toro Rosso

Carlos Sainz bleibt weiter festgenagelt

Carlos Sainz junior hat schon einen Vorstoß hinter sich, Ambitionen auf eine Beförderung zu Red Bull oder den Weggang zu einem anderen Team anzumelden. Undankbarkeit wurde dem Spanier beschieden, und dass er gefälligst zu bleiben habe, wo er ist. Daniil Kvyat, ein Liebling von Teamchef Franz Tost, wäre wohl ganz froh, wenn er bleiben müsste. Bei einem neuen Motoren-Deal droht Gefahr aus Japan. Doch Honda-Junior Nobuharu Matsushita wird bis 2018 wohl nicht die nötigen Superlizenz-Punkte sammeln.



Haas F1 Team

Keine Chance für Ferrari-Nachwuchs

Die US-Amerikaner haben bereits alles klargemacht. Sehr zur Überraschung aller, die denken, dass Formel-1-Verträge nicht das Papier wert sind, auf dem sie stehen. Aber im Sinne der Rennstallentwicklung setzt der erfahrene Geschäftsmann Gene Haas weiterhin auf Romain Grosjean und Kevin Magnussen. Das ist eine ordentliche Paarung. Damit ist Ferrari vorerst eine Ausweichposition verloren gegangen, um die eigenen Nachwuchstalente Charles Leclerc und Antonio Giovinazzi unterzubringen.



McLaren F1

Warten auf Alonso-Entscheidung

Alle Augen sind auf das Honda-Upgrade und die Entscheidung von Fernando Alonso gerichtet. Der Spanier muss sich für den letzten Stint seiner Karriere entscheiden, und diesmal richtig – will er noch zum dritten Mal Weltmeister werden. Stoffel Vandoorne liefert angesichts der Umstände eine ordentliche Debütsaison ab. Mit seinen Fahrern kann Zak Brown zufrieden sein. Und mit Supertalent Lando Norris hat man noch eine gute, aber riskante Alternative in der Hinterhand, sollte Alonso gehen.

Rennen heißt Leben. Leben ist Verändern.



Die Welt des Motorsports befindet sich aktuell im Umbruch. Vor allem die deutschen Rennfans müssen sich auf einige Umstellungen gefasst machen. Aufhalten lässt sich die Zeitenwende nicht mehr.

Von: **Elmar Brümmer**

Es ist ein durchschnittlicher Sonntagnachmittag in Deutschland, wir schreiben die Saison 2019. Andreas Troll, der Formel-1-Experte der ARD, beendet seine Übertragung vom Großen Preis von Belgien mit den Worten: „... und verpassen sie den Top-Motorsport auch am kommenden Wochenende nicht. Dann zeigen wir den Auftakt zur Formel E. Wo? Natürlich hier bei uns im Ersten ...“

Wo bitte? Wie, bitte? Es ist nicht die blühende Fantasie, die hier mit uns durchgegangen ist, sondern nur eine Kombination verschiedener Annahmen und Gedankenspiele, die gerade in den Fahrerlagern dieser Welt kursieren. Tatsächlich, die alte Tante ARD, die den aufkommenden Schumi-Boom damals gegen den Rat ihres Motorsport-Experten HG Müller ignoriert und das Feld RTL überlassen hatte, interessiert sich durchaus für die Übertragungsrechte jener beiden Serien, die von Liberty Media vermarktet werden. Der Unterhaltungskonzern sucht Reichweite und Einnahmen, am liebsten beides zusammen.

Plötzlich scheint der Status von RTL als fester Burg im Motorsport-TV-Land zu bröckeln. Gut möglich, dass auch Sky einige Rennen exklusiv bekommt, und sich Bezahl- und Privatsender, oder eben die Öffentlich-Rechtlichen, die Übertragungen teilen müssen. Das wäre nichts Halbes und nichts Ganzes, aber eine Situation, mit der die Briten schon länger leben müssen.

Kann das die Autobahn- und Autosport-Nation Deutschland überhaupt noch erschüttern? Seit ein paar Wochen ist ja nicht

mehr viel so, wie es mal war in unserem liebsten Sport. Ob sich die DTM tatsächlich noch einmal davon erholen wird, von Mercedes verlassen worden zu sein? Ob BMW und Audi ihr Engagement in der Formel E und bei den internationalen Sportwagenrennen reicht? Ob Porsche nur noch auf Gewissensberuhigung in der Formel E setzt oder vielleicht doch heimlich

DISRUPTION IST DER FACHBEGRIFF – HIER GEHT ES MEHR UM DAS ERNEuern UND WENIGER UM DAS ZERSTÖREN.

an einem Formel-1-Quereinstieg bastelt? Ob es in absehbarer Zukunft jemals noch eine neue permanente deutsche Rennstrecke geben wird, die so für Zuschauer taugt wie der Lausitzring?

„Disruption“ ist eines der Trendwörter unserer Zeit. Wörtlich übersetzt ist das eine Betriebsstörung, die Zerstörung eines

funktionierenden Zustands. Gemeint ist hier aber vielmehr eine Erneuerung – allerdings auf sehr revolutionäre Art und Weise. Bestehende Geschäftsmodelle oder ein gesamter Markt werden durch eine stark wachsende Innovation abgelöst. Im Motorsport hat dieser Vorgang ausnahmsweise mal nichts mit der Digitalisierung zu tun, sondern mit gesundem Menschenverstand. Die DTM als Marketingmeisterschaft mit schwindender Faszination und keinem ausgeprägten Interesse mehr hatte längst Überholungsbedarf, jetzt hat Gerhard Berger erstmal einen Totalschaden, den er hinbiegen muss. Vielleicht führt der nach dem Crashtest ja sogar raus aus der Isolation.

Evolution der Dinosaurier

Porsche gingen in Le Mans die Gegner und die Motivation aus, und die Marketingleute wünschen sich – in der Feinstaub-Hauptstadt Stuttgart ohnehin – Betätigungsfelder, um die nächste Generation von Autokäufern abzuholen. Also zitieren die Zuffenhausener ihre Mission E und folgen Mercedes in den Batterie-Rennsport, wo es von

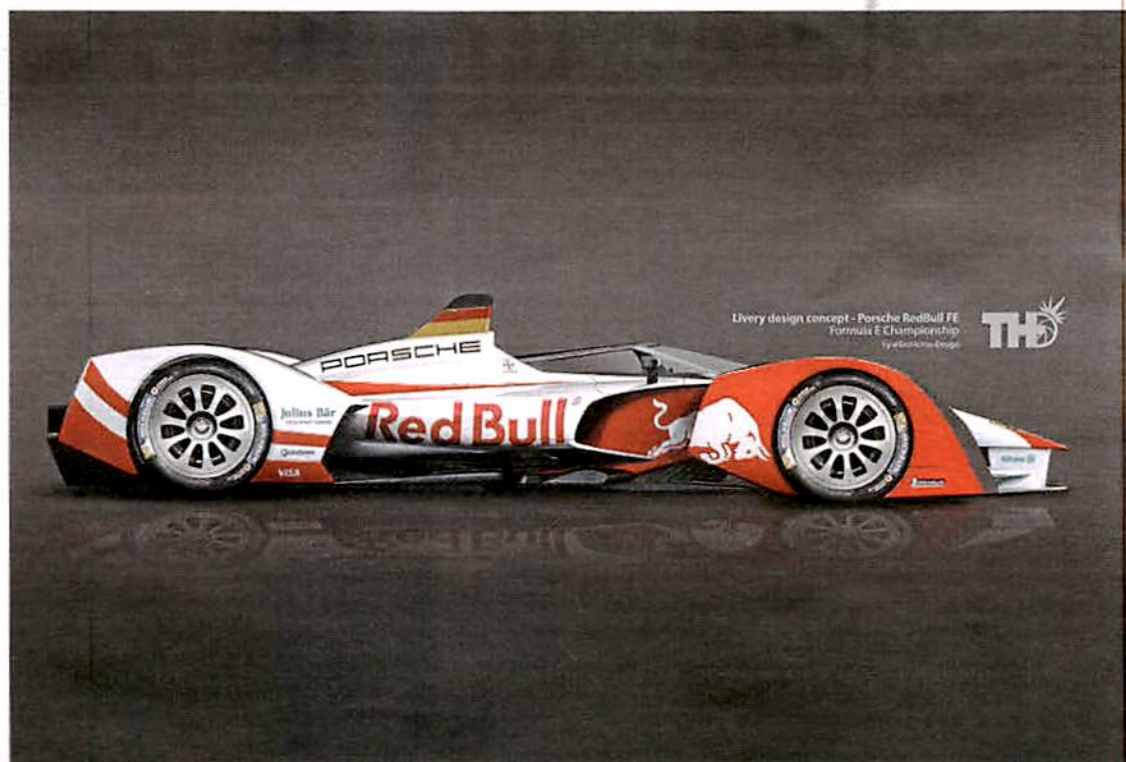
2019 an zum großen Treffen der teutonischen Automobilindustrie kommt. Wettrennen, hoffentlich nicht Wettrüsten in der Elektroformel. „Die Evolution der Dinosaurier“ nennt die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ die Trendwende in Deutschland.

Mercedes bedient dann gleichermaßen den klassischen und den alternativen Top-Motorsport. Gut möglich, dass Porsche, in welcher Form auch immer, dem Beispiel der Marke mit dem Stern folgen wird. Denn wie die Diskussionen um Honda und das Geschachere um Antriebsstränge in der aktuellen Formel 1 zeigen, sind ausgerechnet jene Teile, die dem Motorsport seinen Namen gegeben haben, ein rares Gut geworden. Aber immerhin bei den Renn-Aggregaten hat „Made in Germany“ noch einen ziemlich guten Klang. Alles wird anders. Gut, dass manches bleibt. ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Zukunft des Rennsports“

Machen die Fans die Zeitenwende im Motorsport mit? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



Porsche in der Formel E. Grafikdesigner Tim Holmes gibt uns einen Vorgeschmack, wie das 2019 aussehen könnte

Tanken oder Shoppen?

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus Einkaufsgutschein **gratis** dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. (Best.-Nr. 1625268) verschenken. (Best.-Nr. 1625269)
Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand.
Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht.
Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab
2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich
jederzeit kündigen. Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland:
zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

- Amazon.de Gutschein 30 € JET Tank- und Warengutschein 30 €
 BestChoice Einkaufsgutschein 30 €

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren.
Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur
Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft
mit Ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote
informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkal 74,
20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von
meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV
Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz
wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungs-
datum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut
vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke MOTORSPORT aktuell an: (nur bei Geschenkabos auszufüllen)

Name, Vorname		Gewünschter Befelegungsart: 40:	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		

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

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo



Mick Schumacher absolviert zurzeit seine Premiersaison in der Formel-3-EM. Im Interview zieht der Youngster Halbzeitbilanz und spricht über den Hype um seine Person.

Von: **Annette Laqua**

Wie lautet das Zwischenfazit zur ersten Formel-3-Saison?

Es läuft eigentlich alles wie erwartet, denn diese Saison ist ein Lehrjahr für mich. Ich will viel lernen und mich so optimal auf meine Zukunft im Motorsport vorbereiten. Außerdem darf man nicht vergessen, dass die Formel-3-Europameisterschaft eine Serie ist, in der viele schnelle und auch erfahrene Talente am Start sind. Die Herausforderung, gute Ergebnisse abzuliefern, ist sicherlich nicht klein.

Wo siehst du bisher deine größten Schwierigkeiten?

Im Qualifying. Ich weiß, dass ich mich im Zeittraining noch verbessern muss, kann und auch werde. Vielleicht liegt es aber auch daran, dass die Formel 3 einen anderen Fahrstil verlangt als die Formel 4, die ich in den beiden Vorjahren bestritten habe. Dass das Qualifying in der Formel-3-EM nicht so einfach werden würde, hatte ich mir aber vorher schon denken können.

Was ist in der Formel 3 leichter als erwartet?

Einem Kontrahenten in einer Kurve zu folgen, da ein Formel-3-Fahrzeug mehr Downforce ge-



Mick Schumacher

Geburtstag: 22. März 1999
Wohnort: Gland (CH)
Team: Prema Powerteam

KARRIERE

2008–2014: Kartsport, Vize-Welt- & Europameister
2015: ADAC Formel 4 (10.)
2015/2016: MRF Challenge Formel 2000 (10.)
2016: ADAC Formel 4 (2.)
2016: Formel 4 Italien (2.)
2017: Formel-3-EM

HOBBYS

Radsport, Fitness

WILHELM

„Das Ziel ist die Formel 1. Einen Plan B habe ich nicht“

neriert als ein Formel-4-Renner. So kann man besser um Positionen kämpfen, was mir sehr viel Spaß macht.

Was war dein bisheriges Saison-Highlight?

Ganz klar der Podestplatz in Monza. Da war mein Rennen klasse, und auch im Qualifying war meine Leistung wirklich gut.

Was war deine schwächste Leistung?

Das Qualifying in Spa war aus meiner Sicht nicht gut. Der offizielle Spa-Testtag am Dienstag vor dem Rennwochenende und die freien Trainings zuvor fanden alle im Regen oder wenigstens auf feuchter Strecke statt, sodass ich mit einem Formel-3-Auto auf dieser Strecke im Qualifying meine ersten Runden auf trockenem Asphalt gefahren bin. Außerdem kam hinzu, dass ich kaum eine freie Runde hatte, sodass ich nie wirklich in meinen Rhythmus gekommen bin.

Wo siehst du als Rennfahrer generell deine Stärken?

Ich glaube, dass ich vor allem in der Phase nach dem Start stark bin, da fühle ich mich besonders wohl. Dazu gehört auch, dass in dieser Phase eines Rennens sehr viel überholt werden kann, was mir ebenfalls liegt.

Wie bereitest du dich unmittelbar vor den Rennen vor? Hast du ein Ritual?

Generell suche ich eher die Ruhe – was aber nicht heißt, dass mich mein Team nicht mehr ansprechen darf. Wenn es zum Beispiel um das Fahren oder das Auto geht, dann kann es für mich ja nur förderlich sein, sich kurz vor Beginn einer Session noch einmal auszutauschen. Ansonsten habe ich mein persönliches Vorbereitungsprogramm, aber ich möchte keine Einzelheiten verraten.

War die Formel 4 rückblickend eine gute Schule für die Formel 3?

Definitiv. Theoretisch hätte ich im vergangenen Jahr beispielsweise auch in der Formel Renault

2.0 fahren können, aber ich wollte ein zweites Jahr in der Formel 4 fahren und um die Titel in Deutschland und Italien kämpfen. Den Umgang mit einer solchen Situation habe ich als wichtiger betrachtet als den Umstieg in eine andere Rennserie, die leistungstechnisch vielleicht etwas näher an der Formel 3 ist.

Warum bist du in der Formel 4 nicht für das Team deines Onkels Ralf Schumacher gefahren?

Ich hatte mich im ersten Jahr für Van Amersfoort Racing und im zweiten Jahr für das Prema Power-team entschieden. Ich glaube, das waren die besten Mannschaften für meine jeweilige Karrieresituation. Außerdem haben beide Teams auch eine Formel-3-Abteilung, sodass ich den nächsten Schritt ebenfalls dort hätte machen können – was ich bei Prema dann ja auch getan habe.

»REITEN HABE ICH AUCH AUSPROBIERT, ABER DA FEHLEN MIR UMGEFÄHR 239 PS...«

Mick Schumacher

Früher bist du unter den Pseudonymen „Mick Junior“ und „Mick Betsch“ gefahren. Warum hast du das ab der Formel 4 geändert?

Am Ende meiner Kart-Zeit wusste sowieso jeder, wer ich bin. Ich fand den Umstieg in den Formel-Sport dann einen guten Zeitpunkt, meinen richtigen Namen zu nutzen, denn ich wollte ab einem gewissen Zeitpunkt auch unter meinem eigenen Namen starten.

Wie empfindest du den Hype um deine Person?

Anfangs war es schon ungewohnt und auch etwas anstrengend. Aber mittlerweile nehme ich den Hype gar nicht mehr so



Mick Schumacher liegt nach 18 Rennen auf Rang 11 in der Formel-3-EM

wahr. Ich habe an der Rennstrecke allerdings auch Möglichkeiten, mich zurückzuziehen, was mir sehr wichtig ist.

Bedeutet die große Aufmerksamkeit auch mehr Druck für dich?

Nein. Es ist doch sehr schön, wenn so viele Menschen einem die Daumen drücken und die Karriere verfolgen.

In welchem Alter hast du mit dem Kartsport begonnen?

Mit drei Jahren habe ich mein erstes Kart bekommen, mit neun mein erstes Rennen absolviert.

Seit wann war dir klar, dass du professioneller Rennfahrer werden willst?

Umgefähr seit 2011. Damals bin ich in die Kartklasse KF3 eingestiegen, und wir standen an dem Scheideweg: Hobby oder professionelle Rennsportkarriere? Ich habe mich für Letzteres entschieden, und seitdem bin ich auch verstärkt international gefahren.

Wo lag die größte Motivation für diese Entscheidung?

Ich möchte immer der Schnellste sein. Und dass Motorsport mein Sport ist, war mir eigentlich schon immer und zu 100 Prozent klar.

Treibst du auch noch andere Sportarten? Wie ist es zum Beispiel mit Westernreiten, das deine Mutter und deine

Schwester erfolgreich betreiben?

Ich fahre gerne mit dem Rennrad und gehe auch gern ins Fitness-Studio. Reiten habe ich auch ausprobiert, aber da fehlen mir ungefähr 239 PS...

Du bist noch nicht im Förderkader eines Herstellers oder Formel-1-Teams, obwohl es angeblich Angebote gibt. Woran liegt das?

Die angeblichen Angebote sind Gerüchte, zu denen ich mich nicht äußern möchte.

Was ist dein sportliches Ziel, und gibt es einen Plan B?

Mein Ziel ist natürlich die Formel 1, und einen Plan B habe ich nicht. Ich konzentriere mich voll darauf, ein guter und erfolgreicher Rennfahrer zu werden. Auch über einen anderen Job im Motorsport denke ich nicht nach, denn meine Ausrichtung ist ganz klar: Ich möchte auf höchstem Niveau Rennen fahren.

Gehst du noch zur Schule? Was sind deine Hobbys?

Zur Schule gehe ich nicht mehr, meine volle Konzentration gilt momentan dem Rennsport. Ansonsten betreibe ich vor allem Radsport und gehe ins Fitness-Studio. Viel mehr Zeit bleibt mir aber auch nicht, denn nach dem Rennen ist bekanntlich vor dem Rennen, und ich möchte immer optimal vorbereitet an die Rennstrecke kommen. ■

McLaren M7-Cosworth

McLarens erster Grand-Prix-Sieger

Bruce McLaren eiferte Jack Brabham nach. 1966 begann der Neuseeländer, seine eigenen Formel-1-Autos zu bauen. Zwei Jahre später feierte der Chef den ersten Sieg – mit dem Typ M7A, der für McLarens Konstruktionsprinzip stand: Unspektakulär schnell.

Von: **Michael Schmidt**

Es war das Jahr, in dem Jim Clark tödlich verunglückte. Und in dem sich mit Graham Hill, Jackie Stewart und Denis Hulme drei Fahrer in drei unterschiedlichen Autos (Lotus, Matra, McLaren) auf drei unterschiedlichen Reifenmarken (Firestone, Goodyear, Dunlop) um die Nachfolge des großen Schotten bewarben. Einer davon fuhr einen McLaren M7A. Denis Hulme hielt seine Chancen mit zwei Siegen bis zum WM-Finale in Mexiko offen, flog dann aber wegen eines gebrochenen Dämpfers spektakulär von der Strecke.

Langläufer bis 1971

Das Modell M7A war McLarens drittes Formel-1-Auto nach 1966 (M2B) und 1967 (M5A). Robin Herd hatte es konstruiert, verließ aber noch vor Fertigstellung zum Ärger seines Chefs das Team. Bruce McLaren legte selbst die Geometrie der

Aufhängungen fest, Herds Nachfolger Gordon Coppuck zeichnete sie. Der M7A war aus dem Stand ein gutes Auto. Er gewann auf Anhieb die nicht zur WM zählenden Läufe zum Race of Champions in Brands Hatch und zur International Trophy in Silverstone. Und er war ein Langläufer. Seine A-, B-, C- und D-Derivate waren bis 1971 auf den GP-Strecken bei 35 WM-Läufen und acht Rennen ohne WM-Status im Einsatz. Für die erste Saison wurden vier Chassis gebaut.

Die Urversion trug keine Flügel, die wuchsen dem Auto im Laufe der Saison 1968 – höher und höher, dazu noch zwei Stummel in der Nase. Bis die hohen Flügel nach diversen Unfällen vor dem GP Monaco 1969 wieder verboten wurden. Tüftler Bruce McLaren probierte an sei-

nem M7 zeitweise auch Pontonförmige Seitenkästen aus. Sie sollten die Aerodynamik verbessern und die dort befindlichen Tanks die Gewichtsverteilung. Das Experiment führte zu nichts, die D-Version wurde für den Einsatz eines Alfa-Romeo-V8-Motors gebaut.

Ahnungslos zum Sieg

Der M7A war das erste Formel-1-Auto der Firma, das in der Hausfarbe Papaya-Gelb lackiert wurde. In der Findungsphase des jungen Rennstalls traten die Autos noch in roter Lackierung an. Der erste GP-Sieg war dem Chef vorbehalten, dabei zählt der GP Belgien 1968 zu den kuriossten Rennen der GP-Geschichte. Bruce McLaren gewann, ohne es zu wissen. Der Neuseeländer lag hinter Jackie Stewart an zweiter Stelle und

hatte nicht bemerkt, dass der Matra-Pilot am Ende der vorletzten Runde in die Boxen abgebogen war, um nachzutanken. Als McLaren abgewunken wurde, wollte er zuerst ins Fahrerlager zu seinem Transporter abbiegen. Doch die Funktionäre eskortierten den verdutzten Kiwi in die Boxengasse in Richtung Siegerpodest. Da sich McLaren dort immer noch über den Jubel seiner Crew über einen vermeintlichen zweiten Platz wunderte, instruierte ihn ein Mechaniker des B.R.M.-Teams: „Du hast gewonnen! Hast du das nicht mitgekriegt?“

Das Auto gewann später mit Denis Hulme am Steuer noch den GP Italien, den GP Kanada und den GP Mexiko 1969. Heute steht es in der Ahnengalerie in Woking. ■

Der McLaren M7A wurde 1968 ohne Flügel geboren. Doch weil der Trend zu Flügeln ging, wuchsen sie ihm schnell. 1969 hatte er zwei Leitwerke vorne und eines hinten



DER MOTOR



Der M7A war der erste McLaren mit Cosworth-Motor. Lotus hatte 1968 seinen Exklusiv-Anspruch auf die Triebwerke aus Northampton verloren. Bruce McLaren kaufte für die Saison insgesamt fünf Motoren zum Stückpreis von 7500 Pfund ein. Mit 410 PS konnte Cosworth im Konzert der



Zwölfzylinder bestens mit-halten. Er gewann 11 der 12 Grands Prix. Wie beim Vorbild Lotus war der Cosworth-Achtzylinder auch im McLaren M7A tragendes Bauteil. Er wurde einfach an das Monocoque geschraubt und nahm zum Teil die Anlenkpunkte der Hinterachse auf.

DIE TECHNIK



Bezeichnung: McLaren M7A (später B, C und D), Aluminium/Magnesium-Monocoque

Motor: Ford Cosworth V8, 410 PS bei 10 000/min

Getriebe: Hewland 5-Gang

Vorderachse: 1/2 Querlenker, Längslenker oben, Dämpfer/Feder außen

Hinterachse: 1/2 Querlenker, 2 Längslenker, Dämpfer/Feder außen

Reifen: Goodyear

Länge: 4013 mm

Höhe: 889 mm

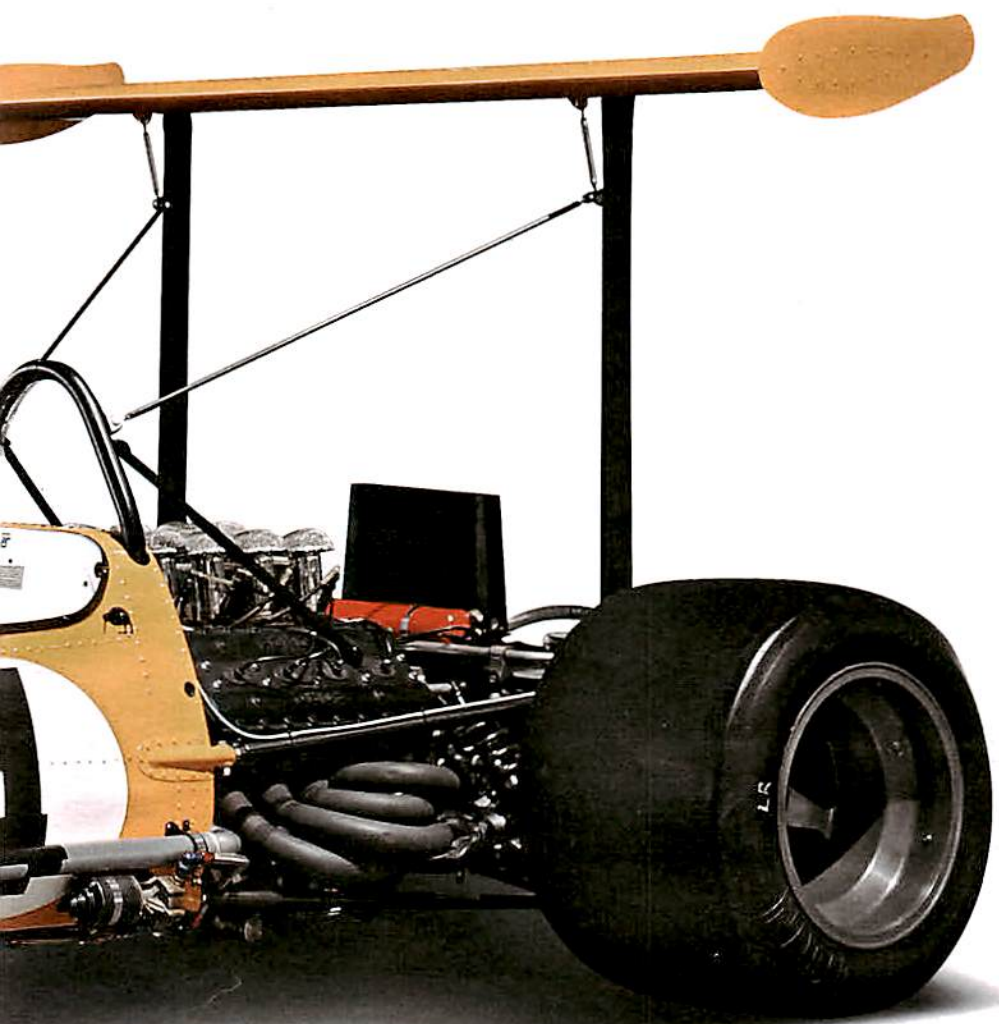
Radstand: 2387 mm

Spur vorne: 1473 mm

Spur hinten: 1447 mm

Tank: 152 l

Gewicht: 517 kg



DIE ERFOLGE



Debüt: GP Spanien 1968

GP-Einsätze

(alle Versionen): 35

Einsatzzeit: 1968–1971

Siege: 4

Pole-Positions: 0

WM-Punkte: 105

Norris stiehlt Kubica die Show

Im Anschluss an den GP Ungarn absolvierten die zehn Teams am Hungaroring noch die letzten beiden Testtage der Saison. Besonders der Auftritt von Robert Kubica wurde mit Spannung erwartet.

Von: **Tobias Grüner**

Robert Kubica ist zurück. Sechseinhalb Jahre nach seinem schweren Rallye-Unfall saß der 32-Jährige am zweiten Testtag von Budapest wieder in einem aktuellen Formel-1-Auto. Renault gab seinem ehemaligen Einsatzpiloten endlich die Chance zum Comeback. Der Krakauer sollte nach den erfolgreichen Tests im 2012er-Auto beweisen, dass er auch in einem aktuellen Rennwagen mit deutlich mehr Abtrieb in der Lage ist, konstant schnelle Rundenzeiten zu drehen.

Bis auf eine kleine Kollision mit der Garagenverkleidung in der Früh meisterte Kubica die Herausforderung mit Bravour. Der 32-Jährige zeigte trotz Temperaturen von mehr als 30°C keine Verschleißerscheinungen und spulte am Ende 142 Runden ab. Das entspricht immerhin mehr als zwei Renndistanzen. Trotzdem gab sich der Rückkehrer anschließend selbstkritisch: „Ich bin nicht 100 Prozent happy. Es gab im Cockpit so viel zu tun, dass ich gar keine Zeit hatte, darüber nachzudenken, was gerade abgeht. Erst in der Mittagspause konnte ich die Informationen richtig verarbeiten. Als ich danach wieder eingestiegen bin, habe ich mich viel wohler gefühlt. Ich war plötzlich ein anderer Fahrer.“ Dass Kubica nur noch 40 Prozent der Kraft im rechten Arm und kaum noch Gefühl in der Hand besitzt, ließ er sich nicht anmerken. Am Ende lag die schnellste Runde des Rückkehrers nur anderthalb Zehntel über der persönlichen Qualifying-Bestzeit von Stammkraft Jolyon Palmer. Allerdings muss man hierbei anmerken, dass Kubica Ultrasoftreifen aufziehen durfte, die am Rennwochenende nicht zur Verfügung standen. Ob und wann Kubica die



Bei seiner ersten Ausfahrt blieb Kubica leicht an der Garageneinfahrt hängen

nächste Chance bekommt, steht noch nicht fest. Die Team-Verantwortlichen traten zuletzt immer wieder auf die Euphorie-Bremse.

Norris setzt Duftmarke

Während die Augen der meisten Besucher auf die Renault-Garage gerichtet waren, zog bei McLaren ein erst 17-jähriger Junior eine große Show ab. Supertalent Lando Norris fuhr bei seiner Formel-1-Premiere direkt die zweitschnellste Runde der Woche – nur zweieinhalb Zehntel hinter der Bestzeit von Sebastian Vettel. Wie Kubica war Norris dabei auf Ultrasofts unterwegs. Aber selbst mit vergleichbaren Reifen hatte der britische Formel-3-Pilot keine Mühe, das Tempo

der McLaren-Stampiloten Alonso und Vandoorne vom Wochenende zuvor mitzugehen. Alle Beobachter waren sich sicher, dass hier ein kommender Superstar seine erste Duftmarke hinterlassen hatte.

Ganz so konnte Lucas Auer bei seinem F1-Debüt nicht glänzen. Der österreichische DTM-Youngster, lieferte bei Force India aber zwei solide und fehlerfreie Testtage ab. Mit jedem Kilometer steigerte der Neffe von Gerhard Berger sein Tempo. Die schnellste seiner 103 Runden war immerhin vier-einhalb Zehntel schneller als die Bestzeit des zweiten Force India-Testers Nikita Mazepin, der schon deutlich mehr Formel-1-Kilometer auf dem Buckel hat. ■

NACHRICHTEN

MERCEDES TESTET HALO

Mercedes-Junior George Russell hat im Rahmen der Budapest-Testfahrten auch einige Runden mit dem Halo-Cockpitschutz gedreht. Es war der erste Probelauf eines 2017er-Autos mit dem Bügel überhaupt. Zum Einsatz kam die aktuellste Version des Halo, bei dem der Ring noch einmal verstärkt wurde. Sichtprobleme gab es nach Angabe des Piloten nicht – ganz im Gegenteil: „Am Nachmittag hat mich der Halo gut vor der tief stehenden Sonne geschützt“, so Russell.

F1-MOTOR VON PORSCHE?

Porsche-Entwicklungsvorstand Michael Steiner hat bestätigt, dass die Ingenieure in Weissach auch nach dem WEC-Ausstieg weiter an einem Hochleistungs-Effizienzmotor arbeiten werden. Das Projekt ist auf 18 Monate ausgelegt. Bereitet Porsche hier etwa schon einen Formel-1-Einstieg zur Saison 2021 vor? Offiziell wird das nicht bestätigt: „Davon gehe ich nicht aus, aber es gibt keine Aussage dazu“, so Steiner.

FORMEL 1: TESTFAHRTEN BUDAPEST

Fahrer	Team	Runden	Zeit/Tag
1. Vettel	Ferrari	40	1:17,124 min (2)
2. Norris	McLaren	91	1:17,385 min (2)
3. Leclerc	Ferrari	98	1:17,746 min (1)
4. Vandoorne	McLaren	72	1:17,834 min (1)
5. Räikkönen	Ferrari	60	1:17,842 min (2)
6. Kubica	Renault	142	1:18,572 min (2)
7. Bottas	Mercedes	155 (Pirelli-Test)	1:18,732 min (1)
8. Sainz	Toro Rosso	68	1:18,850 min (2)
9. Kvyat	Toro Rosso	54	1:19,116 min (2)
10. Russell	Mercedes	209	1:19,231 min (1)
11. Auer	Force India	103	1:19,242 min (2)
12. Mazepin	Force India	100	1:19,692 min (2)
13. Stroll	Williams	138	1:19,866 min (1)
14. Latifi	Renault	54	1:20,302 min (1)
15. Gasly	Red Bull	107	1:20,337 min (2)
16. Gelael	Toro Rosso	101	1:20,341 min (1)
17. Ghiotto	Williams	161	1:20,414 min (2)
18. Ferrucci	Haas F1	218	1:20,994 min (2)
19. Verstappen	Red Bull	58	1:21,228 min (1)
20. Malja	Sauber	108	1:21,503 min (1)
21. Matushita	Sauber	106	1:21,998 min (2)



Champions

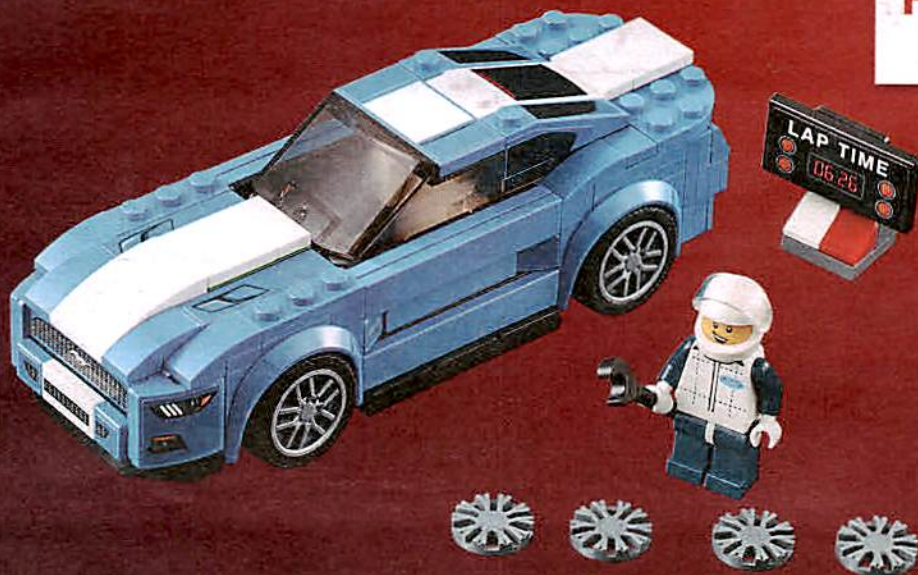
Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus LEGO-Modell sichern!

LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3

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



Für Sie
zur Wahl



LEGO Speed Champions Ford Mustang GT

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

Premiere für Mücke und Aust



Doppelt erfolgreich: Sowohl für das Team Mücke als auch für Mercedes war es der erste Sieg der Saison im GT Masters

Beim fünften Rennwochenende des ADAC GT Masters auf dem Nürburgring feierten in beiden Rennen zwei Teams ihre ersten Siege in der Serie. Mücke jubelte am Samstag mit Mercedes, Aust am Sonntag mit Audi. Corvette-Pilot Jules Gounon führt weiterhin die Tabelle an.

Von: **Bianca Leppert**

Nicht wenige schrieben zu Saisonbeginn den Neuzugängen aus der DTM, Mücke und Schnitzer, gleich die Favoritenrolle zu. Zwar gelang Schnitzer das Kunststück, auf Anhieb in Oschersleben zu gewinnen, doch die Leistungsdichte im ADAC GT Masters wird von so manchem unterschätzt. Bei Mücke platzte der Knoten erst im neunten Anlauf. Masters-Urgestein Sebastian Asch und DTM-Pilot Lucas Auer, der nur wenige

Tage zuvor bei Force India seinen ersten Formel-1-Test absolvierte, holten den ersten Mercedes-Sieg. „Ich kam mir vor wie ein Außerirdischer“, sagte Auer. „Im Formel-1-Auto hast du so viel Abtrieb, da bewegt sich fast nix. Hier hast du hingegen das Gefühl, alles schaukelt.“

Teamkollege Asch leistete die Vorarbeit mit Platz drei im Qualifying und übernahm die Führung im Rennen, nachdem sich Pole-Setter Luca Stolz im Zackspeed-Mercedes in der ersten Kurve verbremst hatte und hinter Asch und die Corvette zurückfiel. Der Mücke-Pilot verteidigte sich erfolgreich bei beiden Restarts nach Safety-Car-Phasen und konnte den pinkfarbenen Mercedes in Führung liegend an Auer übergeben, der den Sieg mit über sieben Sekunden Vorsprung auf das Porsche-Duo Ammermüller/Jaminet und Stolz/Ludwig ins Ziel brachte.

Boxenstopp-Kasino

Großer Verlierer der Boxenstopp-Runde war Tabellenführer

»ICH KAM MIR HIER NACH DEM FORMEL-1-TEST VOR WIE EIN AUßERIRDISCHER: DU DENKST, ALLES SCHAUKELT.«

Mücke-Pilot Lucas Auer

Corvette. Von Rang zwei rutschte man am Ende auf fünf ab. In der Boxengasse musste man zwei von hinten anrollende Autos vorbeilassen. „Wir wollten keine Strafe riskieren“, sagte Teamchef Giovanni Ciccone. Dadurch lag man knapp vier Sekunden über der vorgeschriebenen 65-Sekunden-Marke. Auch Mücke verschenkte eine Sekunde, Zackspeed zwei Sekunden.

Ein taktisches Element: Teams, die am Anfang der Boxengasse positioniert sind, haben einen Vorteil, weil sie in der Fast-

lane Vorfahrt haben. Teilweise schicken sie ihre Fahrer einen Tick früher los und rollen etwas langsamer durch die Fastlane, an deren Ende die Mindestdurchfahrzeit gemessen wird.

Wie schon in Zandvoort wurde der am Bein verletzte Daniel Keilwitz bei Callaway ersetzt. Dieses Mal durch Albert Costa, der sonst in der Blancpain-Endurance-Serie mit Jaguar und in der GT-Open mit Lexus unterwegs ist.

Der Spanier überzeugte nicht nur durch seinen Speed, sondern auch durch sein geringes Gewicht von 63 Kilo inklusive Ausrüstung – das Fahrergewicht ist im ADAC GT Masters nicht vorgeschrieben. Ein willkommener Bonus, weil man ohnehin 20 Kilogramm aufgrund einer neuen Balance of Performance in die Corvette einladen musste.

Beachtlich war die Aufholjagd von Niederhauser/Marschall im Aust-Audi, die sich von Platz 13 auf vier vor die Corvette katapultierten. Der Schlüssel war ein Bomben-Start von Marschall, der Rang sechs bedeutete, und ein



Der Schnitzer-BMW und der Aust-Audi kamen nebeneinander aus der Box

später Boxenstopp, der das Duo vor der Corvette auf die Strecke brachte. Hinzu kam die schnellste Rennrunde von Niederhauser.

Man könnte es als Warm-up des Aust-Teams für den ersten Sieg am Sonntag sehen. Da war allerdings das Schwesterauto von Pommer/van der Linde die Nummer 1. Auch Markus Pommer freute sich über seinen ersten Sieg in der Serie. „Kelvin hat die Basis geschaffen, das Team eine gute Strategie gehabt und ich fuhr es ins Ziel“, sagte er. Eng/Catsburg (Schnitzer-BMW) fanden sich im Sandwich zwischen dem Aust-Audi und dem Land-R8 LMS von Haase/Schmidt wieder.

Insgesamt schafften es vier Audi in die Top-Ten. Was machte sie auf der Kurzanbindung so stark? Es hat wenig lange Geraden und die engen Kurven liegen

dem Mittelmotor-Konzept. Was Aust aber so viel besser als die anderen Audi-Teams kann, war eine der am meist diskutierten Fragen im Fahrerlager. Im Gegensatz zur Konkurrenz hatte man noch keine gravierenden Probleme mit den Pirelli-Reifen. In der Teamwertung liegt die Mannschaft, die die zweite Saison im ADAC GT Masters dabei ist, nun hinter Callaway auf Rang zwei.

„Wir haben mit einem Partner eine Entwicklungslücke gefunden“, meint Dirk Weller, Technischer Leiter bei Aust. Offenbar geht es um das Fahrwerk. Die spezielle Kinematik am Audi und Lamborghini macht den Pirelli-Reifen anfälliger.

BMW muss Platz abgeben

Während man sich bei Schnitzer am Samstagabend nachdenklich



Erster Sieg für Pommer (li.), Ex-Meister van der Linde hatte zwei Jahre Pause

»WIESO WIR SO STARK SIND? WIR HABEN MIT EINEM PARTNER EINE ENTWICKLUNGSLÜCKE GEFUNDEN.«

Dirk Weller, Aust Motorsport

mit den Worten „Wir müssen irgendwie Traktion finden“ verabschiedete, schien das über Nacht gelungen zu sein. Philipp Eng stellte mit 1.26,413 Minuten einen neuen Quali-Rekord auf. Die kühlen Bedingungen kamen dem Turbo entgegen, das Untersteuern vom Vortag hatte man mit

kleinen Setup-Kniffen im Griff. Dem Rennen drückte der Österreicher in der ersten Hälfte mit neuen Reifen den Stempel auf. Vom auf Platz zwei liegenden Herberth-Porsche bekam man Geleitschutz, indem Sven Müller die Meute dahinter aufhielt und so die kritischen Hinterreifen am BMW nicht zu sehr gestresst wurden.

Weil der Herberth-Porsche eine 5-Sekunden-Strafe wegen eines nicht korrekten Starts absetzen musste, ging es zwischen dem Aust-Audi und dem BMW um die Führung. Dabei erlebte Schnitzer eine ähnliche Situation wie am Vortag Callaway: Engs Teamkollege Nicky Catsburg kam nach dem Pflichtstopp genau neben dem in der Fastlane heraneilenden Audi heraus und fuhr mit ihm Kopf an Kopf bis zum Ende der Boxengasse.

Die Rennleitung forderte Catsburg kurz darauf auf, den ersten Platz an Pommer abzugeben. „Über diese Entscheidung waren wir natürlich nicht glücklich“, meinte Teamchef Charly Lamm, der nach dem Rennen noch zur Rennleitung zitiert wurde. BMW, wo man Ricky Collard zum zweiten Mal gegen Catsburg austauschte, ist der härteste Corvette-Verfolger. Callaway betrieb mit Position acht Schadensbegrenzung, nachdem Gounon mit dem Herberth-Porsche kollidiert war. Man führt die Fahrer- und Teamwertung weiter an. ■

ADAC GT MASTERS NÜRBURGRING (SPRINTSTRECKE), 1. LAUF

Pole-Position

#21 Luca Stolz (Mercedes-AMG Team Zakspeed, Mercedes AMG GT3) 1.27,414 min

Schnellste Runde

#4 Patric Niederhauser (Aust Motorsport, Audi R8 LMS) 1.28,833 min

1.	#26 Auer/Asch	BWT Mücke Motorsport	Mercedes AMG GT3	39 Runden
2.	#17 Jaminet/Ammermüller	KÜS Team 75 Bernhard	Porsche 911 GT3 R	+ 7,257 sek
3.	#21 Stolz/Ludwig	Mercedes-AMG Team Zakspeed	Mercedes AMG GT3	+ 8,663 sek
4.	#4 Marschall/Niederhauser	Aust Motorsport	Audi R8 LMS	+ 9,649 sek
5.	#77 Gounon/Costa	Callaway Competition	Corvette C7 GT3	+ 13,583 sek
6.	#3 Pommer/van der Linde	Aust Motorsport	Audi R8 LMS	+ 15,024 sek
7.	#84 Assenheimer/Götz	Mercedes-AMG Team HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 17,460 sek
8.	#2 Schmidt/Haase	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 29,668 sek
9.	#42 Catsburg/Eng	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	+ 33,967 sek
10.	#19 Perez Companc/Bortolotti	GRT Grasser Racing	Lamborghini Huracán GT3	+ 34,227 sek

ADAC GT MASTERS NÜRBURGRING (SPRINTSTRECKE), 2. LAUF

Pole-Position

#42 Philipp Eng (BMW Team Schnitzer, BMW M6 GT3) 1.26,413 min

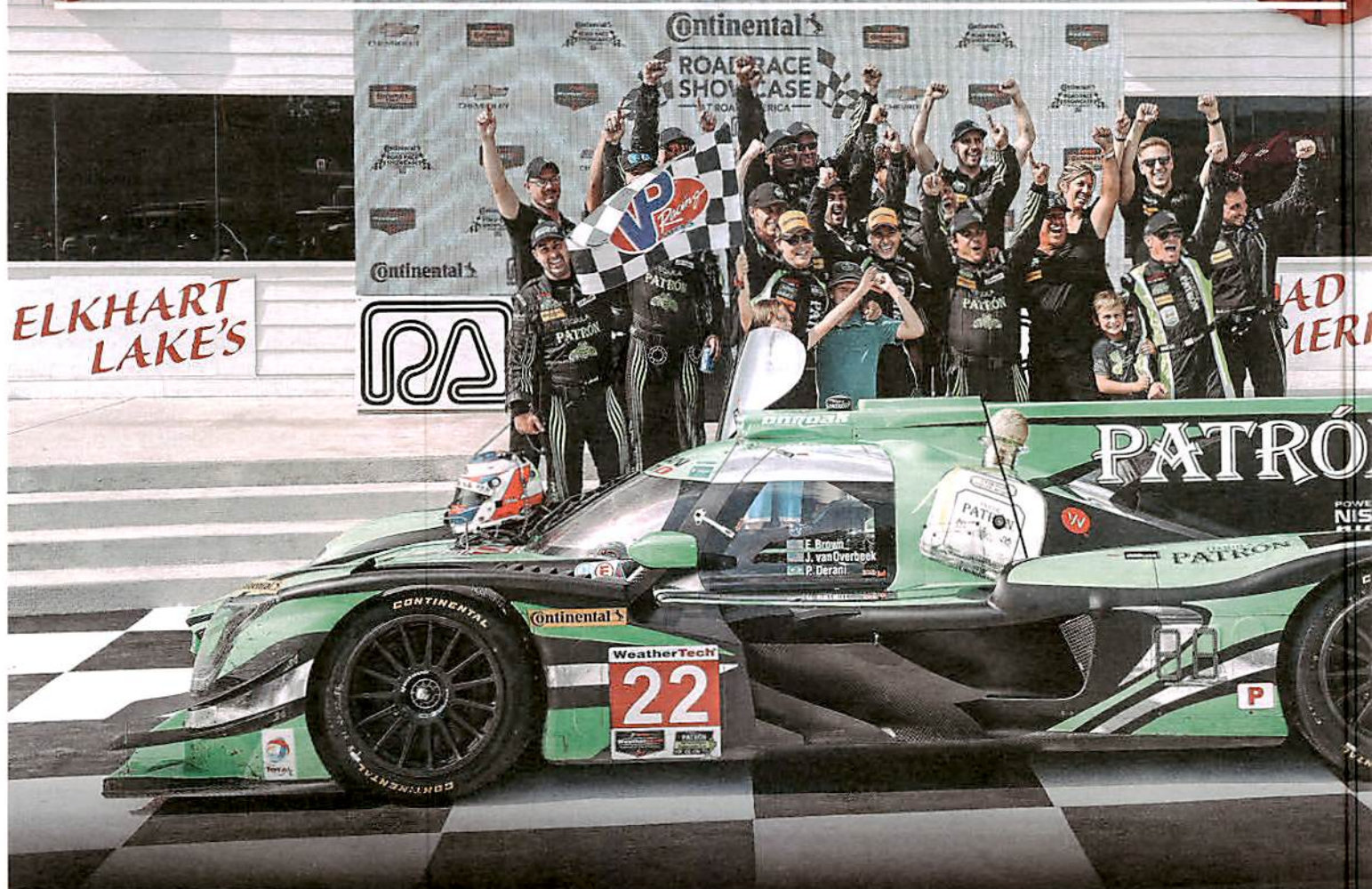
Schnellste Runde

#2 Christopher Haase (Montaplast by Land Motorsport, Audi R8 LMS) 1.28,075 min

1.	#3 Pommer/van der Linde	Aust Motorsport	Audi R8 LMS	39 Runden	1.	Gounon	127
2.	#42 Catsburg/Eng	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	+ 4,568 sek	2.	Eng	89
3.	#2 Schmidt/Haase	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 5,005 sek	3.	van der Linde/Pommer	81
4.	#63 Ineichen/Engelhart	GRT Grasser Racing	Lamborghini Huracán GT3	+ 5,972 sek	4.	Keilwitz	80
5.	#4 Marschall/Niederhauser	Aust Motorsport	Audi R8 LMS	+ 6,556 sek	5.	Asch	79
6.	#1 De Phillippi/Mies	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 6,822 sek	6.	Ammermüller/Jaminet	72
7.	#48 Dontje/Buhk	Mercedes-AMG Team HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	+ 7,306 sek	7.	Mies/De Phillippi	71
8.	#77 Gounon/Costa	Callaway Competition	Corvette C7 GT3	+ 7,795 sek	8.	Ludwig/Stolz	70
9.	#19 Perez Companc/Bortolotti	GRT Grasser Racing	Lamborghini Huracán GT3	+ 8,332 sek	9.	Collard	61
10.	#17 Jaminet/Ammermüller	KÜS 75 Team Bernhard	Porsche 911 GT3 R	+ 9,240 sek	10.	Ineichen/Engelhart	60

PUNKTESTAND FAHRER NACH 10 VON 14 LÄUFEN

Nissan knackt Cadillac



Beim achten Rennen der IMSA-Meisterschaft riss die lange Siegessträhne von Cadillac: Luís Felipe Derani entschied das Rennen in der Prototypenklasse mit einem starken Manöver für Nissan. In der GTE-Klasse holten die Ford-Stars Joey Hand und Dirk Müller ihren zweiten Saisonsieg.

Von: **Marcus Schurig**

Cadillac gewann mit ihren DPI bisher sieben Rennen in Folge. Selbst wenn das dominierende Team Wayne Taylor Racing mal nicht alles in Grund und Boden fuhr, waren die beiden anderen Cadillac-DPI zur Stelle, um den Siegerpokal abzuräumen. Die Dominanz war phasenweise so groß, dass manchem Insider schon Zweifel am BoP-gebalancierten Grundkonzept der

für 2017 neu aufgesetzten Prototypenklasse kamen. „Es wird echt Zeit, dass mal ein anderer gewinnt“, grantelte Ligier-LMP2-Pilot Olivier Pla vor dem Rennen.

Sein Wunsch wurde beim achten Lauf in Road America erhöht: Luís Felipe Derani und Johannes van Overbeek knackten mit ihrem Nissan-DPI von ESM Motorsport endlich die Cadillac-Nuss. Zu Rennbeginn sah es nicht danach aus: Ricky Taylor stürmte nach dem Rennstart auf und davon, nach sechs Runden standen bereits sechs Sekunden Vorsprung auf der Uhr.

Gelbphasen raubten Vorteil

Aber dann kam das, was in Amerika immer kommt – die Gelbphasen, die in der IMSA-Serie immer gleichbedeutend mit dem Einsatz eines Safety Cars sind. Über die Rennstrecke von 2,45 Stunden kamen gleich deren vier zum Einsatz – damit war ein großer Vorteil der Cadillac-DPI schon mal beim Teufel, nämlich

die bessere Reichweite dank geringerem Verbrauch. Normalerweise hatte Cadillac in der Vergangenheit obendrein einen klaren Vorteil beim Speed – und die Kombination der beiden Faktoren führte zu der drückenden Überlegenheit.

Doch die Gegner kommen näher, die Restriktionen über die BoP, wo DPI-Autos gegen die LMP2-Wagen gebalanced werden, greifen immer stärker. Dazu hat auch Nissan für das Kundenteam ESM nachgelegt: Die ewige Plageerei mit der Motorelektronik wurde in Road America durch eine neue ECU weitgehend gelöst. Damit gehören die fortwährenden Probleme bei der Ladedruckkontrolle der Vergangenheit an.

Im Rennen konnten beide ESM-Nissan von Luís Felipe Derani und Johannes van Overbeek sowie Scott Sharp und Ryan Dalziel die Kunden-Cadillac-DPI von Mustang Sampling Racing und Whelen Engineering meistens hinter sich halten.

DAS TEAM VON WAYNE TAYLOR WAR WEGEN DER PUNKTELAGE IN ROAD AMERICA NICHT AUF KRAWALL GEBÜRSTET – UND DERANI NUTZTE DAS AUS

Blieb nur noch der Saison-dominator Wayne Taylor Racing mit den Brüdern Ricky und Jordan Taylor an Bord. Das Duo war nicht auf Krawall gebürstet, sondern auf eine maximale Punktausbeute, um die Titelchancen intakt zu halten – das war der eine Faktor. Der andere Faktor hieß Luís Felipe Derani. Der Brasilianer ist brandschnell und im Zweikampf ein Raubtier. Und er hatte eine Schwäche beim Way-



Ford gelaufen: Dirk Müller und Joey Hand siegten in der GT-LM-Klasse

IMSA SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

Achter Saisonlauf in Road America, Wisconsin/USA

Streckenlänge: 6,51 Kilometer; Rennstrecke: 71 Runden = 462,21 Kilometer

Rang	Kategorie	Fahrer	Team	Zeit
1.	P Class	Derani/Van Overbeek	Nissan-DPI	71 Runden
2.	P Class	R. Taylor/J. Taylor	Cadillac-DPI	+2,356 sec
3.	P Class	Sharp/Dalziel	Nissan-DPI	+2,718 sec
4.	P Class	Cameron/Curran	Cadillac-DPI	+5,385 sec
5.	P Class	Goossens/Van der Zande	Ligier-LMP2	+6,999 sec
6.	P Class	Barbosa/Fittipaldi	Cadillac-DPI	+9,714 sec
7.	P Class	Gutiérrez/Pla	Ligier-LMP2	+11,219 sec
8.	P Class	Golkberg/Simpson	Oreca-LMP2	+1,37,992 min
9.	PC Class	French/O'Ward	Oreca-FLM09	+1 Runde
10.	PC Class	Kyamme/Yacaman	Oreca-FLM09	+1 Runde
11.	GT-LM	Müller/Hand	Ford GT	+2 Runden
12.	GT-LM	Vanthoor/Bruni	Porsche 911 RSR	+2 Runden
13.	GT-LM	Briscoe/Westbrook	Ford GT	+2 Runden
14.	GT-LM	Magnussen/Garcia	Corvette C7.R	+2 Runden
15.	GT-LM	Gavin/Miller	Corvette C7.R	+2 Runden
16.	GT-LM	Auberlen/Sims	BMW M6 GTE	+2 Runden
17.	GTD	Klingmann/Krohn	BMW M6 GT3	+3 Runden
18.	GTD	Lindsay/Bergmeister	Porsche 911 GT3 R	+3 Runden
19.	GTD	Aschenbach/Davis	Audi R8 LMS	+3 Runden
20.	GTD	Keating/Bleekemolen	Mercedes AMG GT3	+3 Runden

„Wir liegen in der Meisterschaft jetzt mit 26 Punkten Vorsprung in Führung, und wir wollen diesen Titel unbedingt für Cadillac holen“, so Jordan Taylor nach dem Rennen. „Manchmal ist es eben besser, ein Rennen zu verlieren – um dafür eine Meisterschaft zu gewinnen.“

Volle Attacke bei Ford

Beim Sieger in der GT-LM-Klasse war es gerade andersherum: Ford musste in Road America punkten, um den Anschluss an das Corvette-Duo Antonio Garcia und Jan Magnussen nicht zu verlieren. Dirk Müller und Joey Hand hatten dafür eine perfekte Waffe, wie schon das Qualifying bewies: Müller brannte eine Hammerzeit auf den Asphalt – acht (!) Zehntel schneller als die Teamkollegen und der Rest der Welt. „Ich bin erstmals seit Jahren die schnelle Kink-Kurve im Quali wieder voll gefahren – das war alleine fünf Zehntel wert“, so Müller. Er kontrollierte zu Beginn das Rennen

von der Spitze und versuchte, möglichst viel Benzin zu sparen.

Eng wurde es nur am Ende der dritten Safety-Car-Phase: Da lag der Ford mit der Startnummer 66 kurzfristig auf Platz 3, doch Joey Hand machte beim Restart im Stil von Derani kurzen Prozess mit den Ford-Teamkollegen und dem Porsche von Laurens Vanthoor und Gimmi Bruni – und schnappte beide Kontrahenten vor der ersten Kurve.

Der Porsche hatte nach der zweiten SC-Phase die Führung übernommen, da er bereits kurz zuvor unter Grün gestoppt hatte, nur kurz Sprit ausfasste und deshalb kürzer stand als die Gegner. Doch Vanthoor ließ nicht locker und setzte Joey Hand beim Restart nach der letzten Gelbphase nochmal gehörig unter Druck: „Ich musste wirklich alles geben, um Vanthoor hinter mir zu halten“, so Hand. Müller und Hand liegen jetzt wieder auf Platz 2 in der Meisterschaftswertung – Mission erfüllt. ■

IMSA-KALENDER 2018

IMSA-Boss Scott Atherton verkündete in Road America den Kalender für die Saison 2018. Die größte Änderung: Austin flog aus dem Kalender und wurde durch Mid-Ohio ersetzt. Hier die Termine: 24h-Rennen Daytona: 25.–28. Januar; 12h-Rennen Sebring: 14.–17. März; Long Beach: 13.–14. April; Mid-Ohio: 4.–6. Mai; Detroit: 1.–2. Juni; Watkins Glen: 28. Juni bis 1. Juli; Mosport: 6.–8. Juli; Lime Rock: 20.–21. Juli; Road America: 3.–5. August; VIR: 17.–19. August; Laguna Seca: 7.–9. September; Road Atlanta: 10.–13. Oktober

REIFEN-ROULETTE 2019

Der Vertrag der IMSA-Serie mit dem Reifenausrüster Continental läuft Ende 2018 aus. Die Verhandlungen für den Kontrakt ab 2019 sind bereits im vollen Gang. Neben Continental hat sich offenbar auch Michelin um die exklusive Ausrüstung beworben. Allerdings wollen die Franzosen den auf einen Umfang von gut zehn Millionen US-Dollar geschätzten Vertrag nur dann unterschreiben, wenn Michelin das Recht erhält, alle drei Fahrzeugklassen – also Prototypen mit DPI und LMP2, GT-LM und GTD – auszurüsten.

WAS MACHT FERRARI?

Auf der ersten Nennliste für den achten Saisonlauf der IMSA-Serie stand das Risi-Ferrari-Team noch, auf der zweiten Liste fehlte das Team aus Houston – angeblich ein Fehler von Promoter IMSA. Teamchef Guiseppe Risi hatte den Stöpsel nach Le Mans gezogen, weil er zu wenig Unterstützung aus Italien erhält – besonders in finanzieller Hinsicht. Jetzt heißt es, dass das Risi-Team ab dem nächsten Rennen auf dem Virginia International Raceway wieder am Start stehen soll. Risi war ein Dorn im Auge, dass das GT3-Team Scuderia Corse mehr Unterstützung erhält als seine Mannschaft, die in der höheren GT-LM-Klasse an den Start geht.

ne-Taylor-Auto ausgemacht: Bei den Restarts mit kalten Reifen war das Taylor-Brüderpaar eher vorsichtig unterwegs, um keinen Ausrutscher zu kassieren. Beim Restart nach der zweiten Safety-Car-Phase in Runde 55 täuschte Derani auf der Innenseite an, Jordan Taylor blockierte den Move – Derani schnappte sich den Cadillac auf der Außenspur eingangs der ersten Kurve.

„Ich bin einfach mehr Risiko gegangen und war mir sicher, dass Jordan mit Blick auf den Titelkampf nicht ganz so massiv dagegenhalten würde“, so Derani nach dem Rennen. „Die Rechnung ist aufgegangen.“

Bei den beiden folgenden beiden Safety-Car-Phasen konnte sich Derani bei den Restarts jeweils sofort wieder vom Taylor-Cadillac absetzen. Der Sieg war verdient: Auch bei der schnellsten Rundenzeit im Rennen lag der Nissan-DPI mit der Startnummer 22 drei Zehntel vor dem zweitplatzierten Cadillac.

IMSA-Serie / DPi-Klasse

Ford: DPi schon ab 2019?

Teamchef Chip Ganassi will Ford sehr zügig von einem Einstieg in die DPi-Klasse überzeugen – spätestens ab 2020, wenn das GT-Programm abgelaufen ist. Vielleicht aber auch schon früher...

Von: **Marcus Schurig**

Die Erfolgsgeschichte der in Amerika erfundenen DPi-Klasse geht offenbar weiter. Chip-Ganassi-Teammanager Mike Hull hat beim achten Saisonlauf der IMSA-Serie in Road America bestätigt, dass das Thema weit oben auf der Agenda steht: „Natürlich ist das Thema interessant, sowohl für Ford wie auch für Chip Ganassi. Es gibt aber noch keine Entscheidung. Außerdem wäre es schwierig, neben dem laufenden GTE-Programm mit dem Ford GT die Entwicklungsarbeit für ein DPi-Auto mit Ford-Motor zu leisten, ohne dabei Kompromisse einzugehen.“

Das passt exakt zu den Aussagen von Ford-Sportchef Dave Pericak in Le Mans, der im Juni bekannte, dass es auf diesem Sektor interessante Entwicklungen gebe, die Ford auf dem Radar habe. Pericak mahnte aber auch, dass man sich nicht verzetteln dürfe. Hull stieß in Road America ins gleiche Horn: „Das GTE-Programm ist bis Ende 2019 be-

stätigt, darauf liegt aktuell unser Fokus.“ IMSA-Insider sind überzeugt, dass der Startschuss eher früher als später erfolgen könnte. Ein Szenario: Ford zieht sich Ende 2018 aus der Sportwagen-WM zurück, um Ressourcen für den Einsatz eines Ford-DPi in der IMSA-Serie freizumachen. Chip Ganassi hat erkannt, dass immer mehr Rivalen aus Indycar und

NASCAR jetzt auch Sportwagenprogramme anvisieren: Penske macht den Acura-DPi, Michael Andretti versucht, Bobby Rahal den BMW-Deal in der IMSA-Serie abspenstig zu machen. Wenn 2019 der GT-Deal endet, will Chip Ganassi unbedingt ein Anschlussprogramm haben – bevorzugt mit Ford und bevorzugt in der Topklasse DPi. ■



Die DPi-Klasse ist eine Erfolgsformel: Bisher sind drei Autohersteller engagiert, 2018 kommt Acura – und dann Ford?

Sportwagen-WM / Die Zukunft der LMP1-Topklasse

LMP1: Eher Hybrid als DPi

Anfang September muss der WM-Promoter sagen, wie es ab 2019 mit der im Zerfall befindlichen LMP1-Klasse weitergehen soll. Der Verdacht sagt, dass ACO und FIA versuchen, mit Toyota und Peugeot einen Deal für ein neues LMP1-Regelwerk einzufädeln – mit Hybridtechnik.

Von: **Marcus Schurig**

Gerade mal 36 Tage haben ACO und FIA Zeit, um ihre Großbaustelle LMP1 auszufügen – gerechnet von der Porsche-Pressemitteilung zum LMP1-Ausstieg am 28. Juli bis zur für den 1. September in Mexiko

anberaumten Pressekonferenz der WM-Macher um Gérard Neveu.

Die Optionen sind bekannt: Entweder man übernimmt das kosteneffiziente, aber technisch eher anspruchsvolle DPi-Konzept, oder man verfolgt den Pfad einer LMP1-Hybridklasse weiter. Die zweite Lösung hat den Vorteil, näher an der technischen Realität der Straßenausos zu sein, aber den Nachteil von hohen Kosten. Das birgt die Gefahr, dass man mittelfristig wieder Hersteller verlieren könnte.

Beim IMSA-Rennen in Road America wurde klar, dass die Telefondrächte zwischen Le Mans und Daytona aktuell nicht glücken. Das wäre aber nötig, wenn man die DPi-Klasse als Lösungsansatz in Betracht zöge. Folglich kann als gesicherte Erkenntnis gelten, dass ACO und FIA versu-

PEUGEOT KÖNNTE SCHON 2019 AM START STEHEN – WENN TOYOTA SOWIE ACO UND FIA MITSPIELEN.

chen, Toyota und Peugeot zu einem neuen Reglements-Kompromiss zu drängen, der den finanziellen Vorstellungen von Peugeot näher kommt als jenes absurde 2020er-Traumgebilde, das der ACO im Juni in Le Mans vorgestellt hat.

Toyota scheint kompromissbereit zu sein. Kurz nach dem Porsche-Ausstieg wurde Hisatake Murata als neuer TMG-Präsident berufen. Der Ingenieur

mit Schwerpunkt Motor- und Hybridtechnik ist einer der Väter des LMP1-Autos, Insider werten die Berufung als Stärkung für das LMP1-Projekt. Gleichzeitig hören wir aus Frankreich, dass Peugeot freundliche Signale in Richtung Le Mans und ACO aussendet, getreu dem Motto: Wenn ihr uns entgegenkommt, kommen wir euch entgegen.

Das LMP1-Reglement könnte in einigen Aspekten abgespeckt werden, zum Beispiel weniger Hybridpower. Und im Gegenzug könnte Peugeot in einem Gewaltakt ein LMP1-Auto bauen und bereits 2019 mitfahren. Der ursprüngliche LMP1-Plan sah eh Testfahrten ab Ende 2018 vor. Optimisten behaupten, der ACO könne beim nächsten WM-Lauf in Mexiko sogar den Einstieg von Peugeot verkünden. ■

24h-Rennen Nürburgring

Weichenstellungen für 24h Nürburgring

Bei einem Treffen auf Einladung des ADAC Nordrhein diskutierten alle Beteiligten offen über die Zukunft des 24h-Rennens. Das Reifenprozedere soll einfacher werden, und der ADAC will das Zepter stärker in die Hand nehmen.



24h: 2018 soll alles besser werden

In einem Punkt waren sich bei der Elefantenrunde mit ADAC Nordrhein, VLN, DMSB, Herstellern, Team- und Reifenvertretern alle einig: Das Chaos bei VLN und 24h-Rennen wie 2017 darf es nicht mehr geben. Spätestens zur Essen Motor Show soll das Reglement stehen. Dazu wurden Arbeitsgruppen gebildet. Der ADAC Nordrhein wird sich als Veran-

stalter in Zukunft wieder stärker einbringen, der DMSB etwas zurückziehen, betreut aber weiter das Thema Reifen. Hier ist eine einmalige Reifen-Homologation Anfang des Jahres angedacht, die Kaufoption für die Konkurrenz soll entfallen. Zudem sollen die Reifen noch in dieser Saison getestet werden. ■ BL

Rennstrecke in Austin

Steht die Austin-Piste vor dem Aus?

Der Circuit of the Americas in Austin verliert 2018 den IMSA-Lauf, und auch die Sportwagen-WM könnte 2017 letztmalig in Texas antreten. Die Zukunft der Strecke könnte nur mit hohen Investitionen gesichert werden.



Austin verliert für 2018 Rennen

Die IMSA-Serie hat beim achten Rennen in Road America ihren Kalender für 2018 präsentiert. Die einzige große Änderung: Austin flog raus und wird durch Mid-Ohio ersetzt. Für Insider ist das keine Überraschung: In der Lokalpresse in Austin kursieren Gerüchte, nach denen die Rennstrecke ohne die notwendigen großen

Investitionen bald endgültig ihre Tore schließen könnte. Der Untergrund der Anlage senkt sich, der Aufzugschacht im berühmten Austin-Tower hat sich daher so verzogen, dass er seit einem Jahr außer Betrieb ist. Angeblich wird auch die Sportwagen-WM das Rennen in Austin für 2018 aus dem Kalender werfen. ■ MSC

Blancpain-GT-Rennserien

Pirelli fordert neue GT3-Setup-Limits für 2018

Beim 24h-Rennen in Spa waren die Reifen das große Thema. Einheitsausrüster Pirelli will für 2018 einen neuen Hinterreifen entwickeln – und fordert Grenzwerte beim Setup.

men, der robuster ausgelegt sein soll. Einen Teil der Schuld für die zahlreichen Reifenschäden besonders bei Audi und Lamborghini sehen die Italiener aber offenbar auch auf Seiten der Teams.

Daher fordert Pirelli vom Veranstalter SRO die Einführung und Kontrolle von verbindlichen Setup-Limits, wie zum Beispiel beim Luftdruck oder beim Sturz. Die neuen Limits sollen je nach BoP-Streckentyp variieren und beim Saisonvortest in Paul Ricard erprobt werden. ■ AC

Nach vielen Reifendramen in der Blancpain-GT-Saison 2017 hat Pirelli jetzt reagiert: 2018 wird ein neuer Hinterreifen zum Einsatz kom-



Die Pirelli-Reifen standen beim 24h-Rennen in Spa in der Kritik



LAUF 5
19.08.17

WWW.VLN.DE

Der Rest ist
nur Warten ...

Rekorde und Randale



Christian Merli war in seinem Osella wie im Vorjahr das Maß aller Dinge

Die 50. Ausgabe des Bergrennens von Osnabrück war in vielerlei Hinsicht eine denkwürdige Veranstaltung. Der Uphöfener Berg wurde erst von ständig einsetzendem Regen und anschließend von einer beispiellosen Crash-Serie heimgesucht. Daneben gab es aber auch großen Sport.

Von: **Markus Stier**

Wir wollen keine Gerüchte in die Welt setzen und um Himmels willen keine Fake News produzieren, aber was bitte soll das Jubiläumswochenende des Bergrennens von Osnabrück anderes gewesen sein als eine groß angelegte Verschwörung höherer Mächte?

Womit anfangen? Dem Wetter vielleicht. Das Osnabrücker Land ist jetzt nicht gerade als Sonnenrefugium Deutschlands bekannt, aber Veranstalter Bernd Stegmann kann für sich in Anspruch nehmen, dass er in den

28 Jahren seiner Mitwirkung beim Rennen am Uphöfener Berg das Glück des Tüchtigen hatte: Meist schien die Sonne.

Darauf bauend strickte der umtriebige Organisationschef für das 50-jährige Jubiläum ein Rahmenprogramm, wie es der Berg noch nicht gesehen hatte. Ferrari-Parade, Korso mit ausgewählten automobilen Schätzchen aus fünf Jahrzehnten und eine Fahrerparade entlang der Strecke. Dazu ein Starterfeld, das manchen hochkarätigen Europameisterschafts-Lauf alt aussehen lässt. Die Elite aus Frankreich,

Belgien und Luxemburg war neben der deutschen vertreten, und allen voran Europas zurzeit schnellster Mann: der Italiener Christian Merli.

Über 240 Teilnehmer

Neben Klasse mangelte es auch an Masse nicht. Rund 240 Autos standen auf der Nennliste, und genau dieses Rekord-Feld wurde am Ende zum Problem. Es begann mit dem Regen, der am Trainings-Samstag erst den Morgen zuschüttete, und auch am Nachmittag lud der Regengott immer wieder nach. Das Gesche-



Am Samstag zerrten ausgiebige Schauer an Autos, Nerven und Zeitplan



Vielleicht hätte das Schild am Start stehen sollen anstatt am Ziel



Patrick Orth gewann die stark besetzte Zweiliter-Klasse der Tourenwagen



Christian Merli: Eigenen Streckenrekord um zwei Zehntel unterboten



Michael Bartels zerlegte seinen Maserati MC12 beim Rekordversuch

hen verzögerte sich, statt der drei geplanten Durchgänge waren nur zwei drin.
Das wiederum war wohl für einige nicht genug, um sich auf die zwei Kilometer kurze Piste einzustellen. Schon am Sonntagmorgen rüttelten die Teilnehmer heftig an Leitplanken und Reifenstapeln. Die Mehrheit warf sich in schierem Übermut oder Übereifer von der Strecke, schließlich hatte Vorjahressieger Christian Merli mit einer Zeit von 53,6 Sekunden am Morgen bewiesen, dass die Strecke nicht über Gebühr rutschig war.

! Zur 700-Jahr-Feier von Borgloh fand 1968 ein Bergrennen ohne große Zukunftspläne statt. Das Rennen in Osnabrück ist heute das bestbesuchte Deutschlands.

21-mal mussten die Streckenposten die roten Flaggen zücken. Vielleicht war Uphöfen ja einst eine uralte germanische Kultstätte, und Donar ließ zur Strafe für die Störung den Blitz in diverse Autos einschlagen.
Prominentestes Opfer war der frühere DTM- und GT-Pilot Michael Bartels, der als Hommage an seinen 1978 in Osnabrück siegreichen Vater Willi sein erstes Bergrennen bestritt und sich mit seinem wunderschönen Maserati MC12 gerade anschickte, den GT-Streckenrekord von Norbert Brenner zu knacken, als er

ausrutschte und die Front seines GT1-Renners zerstörte. Die Klasse gewann darauf der Franzose Pierre Courroye auf seinem McLaren MP4-12C.
Schon am frühen Nachmittag war klar, dass drei Durchgänge nicht zu schaffen wären, es sollte bei zweien bleiben. Trotz des langen Wartens und einer starken zweiten Zeit von Sébastien Petit auf seinem Norma blieb Favorit Merli cool und stürmte als Letzter den Berg hinauf. Die Uhr blieb bei 51,024 Sekunden stehen, neuer Rekord und zweiter Sieg in Osnabrück. ■



Fabian Kreim zeigte, wer Chef im Ring ist, und holte alle Bestzeiten

DRM 6. Lauf Thüringen

Aufwind für Kreim – Tiefschlag für Mandel

Fabian Kreim liefert in Thüringen eine blitzsaubere Leistung ab. Sein Titelkonkurrent René Mandel erlebt dagegen einen rabenschwarzen Tag und muss nach einem heftigen Unfall um die weitere Saison fürchten. In der 2WD-Wertung ist die Messe bereits gelesen.

Von: Michael Heimrich

Zehn von zehn Bestzeiten. Es war ein deutliches Ergebnis, mit dem Fabian Kreim die Thüringen-Rallye zu seinen Gunsten entschied und die Führung in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) übernahm. Möglicherweise war der Wendepunkt im Titelkampf auch gleichzeitig die Vorentscheidung, denn Konkurrent René Mandel zerstörte seinen Ford Fiesta R5 beim Kontakt mit einem Strommast so heftig, dass dessen weitere Saison an einem seidenen Faden hängt.

Im Gegensatz zum Werkseinsatz von Kreim muss Mandel mit begrenzten Mitteln versuchen, über die acht Runden zu kommen. Von Anfang an waren diese begrenzt, und obwohl der 25-Jährige unter der Flagge des DSK segelt, bekommt er von dort nur die Nennfelder bezahlt, den Rest

muss er aus eigener Tasche besteuern. Der Einschlag in Thüringen dürfte die Sorgenfalten noch größer werden lassen, auch wenn sich Mandel kämpferisch zeigte und umgehend ankündigte: „Beim nächsten Lauf greifen wir wieder an.“

Bei Peugeot Deutschland änderten sich die Vorzeichen. Philipp Knof hatte sich beim Testeinsatz in Luxemburg einen

Schnitzer zu viel erlaubt, die Verantwortlichen nahmen ihn deshalb aus dem Werks-208, „um Druck von seinen Schultern zu nehmen“. Unterm Strich hatte der Einsatz von Knof einfach zu viel Geld gekostet – selbst bei einem Werkseinsatz sind die Mittel irgendwann erschöpft.

Hilfe in der Not kam aus Schweden. Emil Bergkvist, Ex-Junior-Europameister, ist mittler-

weile zum PSA-Testfahrer aufgestiegen und war ohnehin auf der Suche nach einem geeigneten Einsatz für die Vorbereitung auf die Rallye Deutschland. Der Schwede brauchte einige Zeit, um sich an den 208 T16 zu gewöhnen, erst gegen Ende der Rallye war er bei der Musik. Doch da war der Zug längst abgefahren. Immerhin sicherte sich Bergkvist den dritten Rang. An der Spitze feierten Kreim und Beifahrer Frank Christian einen beeindruckenden Sieg. Dominik Dinkel, der im Vorfeld einen Trainingseinsatz in Österreich absolvierte und in Thüringen Zweiter wurde, musste erkennen: „Fabian war an diesem Wochenende einfach zu stark.“

Vorzeitig entschieden ist bereits die 2WD-Wertung. Carsten Mohe (Renault) lieferte sich zunächst ein packendes Duell mit Sebastian von Gartzen (Citroën), doch als dieser liegen blieb, war der Weg für den Sachsen frei. „Unser erster offizieller Titel seit 2003“, jubelte Mohe.

Einen bemerkenswerten zehnten Gesamtrang holte sich der erst 18-jährige Roman Schwedt im Opel Adam R2. In der R2-Kategorie lieferte er sich mit Niklas Stötefalke ein Duell um Sekunden, bis Letzterer sich mit einem heftigen Frontalaufprall auf einen Baum verabschiedete. Stötefalke und Beifahrer Tobias Braun mussten ins Krankenhaus, sind aber nicht schwer verletzt. ■



Roman Schwedt: Mit 18 erste Top-Ten-Platzierung in der DRM



Carsten Mohe ist schon Meister

ERGEBNIS RALLYE THÜRINGEN (04.–05. AUGUST 2017), 10 WERTUNGSPRÜFUNGEN ÜBER 141,5 KM

Fahrer	Auto	Zeit
1. Kreim/Christian	Skoda Fabia R5	1:09:05.2 h
2. Dinkel/Kohl	Ford Fiesta R5	+0:56.6 s
3. Bergkvist/Floene	Peugeot 208 T16 R5	+1:20.8 min
4. Wallenwein/Poschner	Skoda Fabia R 5	+2:31.1 min
5. Mohe/Hirsch	Renault Clio R3T	+5:41.9 min
6. Werner/Fischer	Porsche 997	+7:11.4 min
7. Ramonat/Phielier	Mitsubishi Lancer EVO 9	+7:14.4 min
8. Tomek/Zeman	Skoda S 2000	+8:53.1 min
9. Schütte/David	Mitsubishi Lancer Evo 7	+9:05.0 min
10. Schwedt/Wichura	Opel Adam R2	+9:09.2 min

DRM-STAND

nach 6 von 8 Läufen

Fahrer	Punkte
1. Fabian Kreim	120
2. René Mandel	93
3. Dominik Dinkel	88
4. Sandro Wallenwein	61
5. Chris Brugger	61
6. Carsten Mohe	38
7. Philipp Knof	22
8. Hermen Kobus	22
9. Christian Riedemann	21
10. Emil Bergkvist	19

Volkswagen auch in Kanada unschlagbar

Kanada brachte keine Überraschungen. Petter Solberg und Johan Kristoffersson dominieren nach Belieben, der Konkurrenz bleiben nur die Plätze, und Weltmeister Mattias Ekström fällt sogar vorzeitig aus.

Von: **Sven Kopf**

Vor dem Kanada-Wochenende stellten sich eigentlich nur zwei Fragen. Erstens: Würde das VW-Team mit Petter Solberg und Johan Kristoffersson seine unglaubliche Dominanz unbeirrt fortführen können? Und zweitens: Wird Timo Scheider (Ford) seine Position als bester Privatfahrer weiter halten können?

Die Antwort auf die erste Frage war schnell gegeben. Kristoffersson sicherte sich mit zwei Bestzeiten den Sieg in der Qualifikation, gefolgt von seinem Chef Solberg. Beide gewannen ihre Semifinalläufe; und im Finale siegt Kristoffersson erneut vor Solberg. Mehr Punkte kann ein Team an einem Wochenende nicht erzielen.

Bedrängt wurden sie dabei nicht, stets rasten beide Polos vorneweg, und nur sie selbst hätten sich gegenseitig gefährlich werden können. Immerhin meldeten sich die Audis zurück, denn Toomas Heikkinen gelang eine Bestzeit, und sein Teamchef Mattias Ekström war nach einem Rennen Abstinenz wieder mit von der Partie. Der amtierende Weltmeister qualifizierte sich als Dritter hinter den Volkswagen, musste im Semifinale jedoch die Segel streichen, weil die Kraftübertragung streikte.

Wenden wir uns also der zweiten Frage zu. Scheider, im Team des Österreichers Max Pucher fahrend, hatte in der Qualifikation viel um die Ohren. Als er es mit den Peugeot-Tretern Timmy Hansen und Sébastien Loeb zu tun bekam, konnte er denen zwar kurz Paroli bieten, aber sie drängelten sich schließlich doch noch vorbei. Brisanter wurde dann das Duell gegen den Russen Timur Timerzyanov (Ford), der ebenfalls in einem österreichischen Team fährt, nämlich bei



Petter Solberg durfte nur in der Quali mal die Nase nach vorn strecken, am Ende siegte wieder Johan Kristoffersson

den STARD-Männern um Manfred Stohl. Nur sieben Zähler betrug der Vorsprung von Scheider auf den Russen, dazwischen hatte sich Kevin Eriksson positioniert. Das Trio ist derzeit das Beste, was die Partei der Privatfahrer ins Rennen schickt.

Scheiders schlechte Starts

Es fiel auf, dass Scheiders Starts nicht so recht gelingen wollten. Mal stand er neben seinem Teamgefährten Eriksson und verlor das Duell, dann hatte er gegen Timerzyanov das nachsehen. So setzte es sich fort, auch im vierten Qualifikationslauf hatte Scheider das Nachsehen. Dennoch waren seine Zeiten gut, es wird ja nicht nur gegen die vier Konkurrenten in einem Qualifikationslauf gefahren, sondern immer auch gegen die Uhr. Im Ergebnis wurde Scheider Zwölfter, rutschte gerade noch so in die Halbfinalläufe und ließ sogar Andreas Bakkerud (Werks-Ford) hinter sich.

Während Eriksson es schließlich bis ins Finale brachte, blieb Scheider im Semifinale hängen – konnte aber noch Timerzyanov hinter sich lassen, der von einem

Plattfuß eingebremst worden war. Im Ergebnis hat Eriksson nun mit Tabellenplatz 8 die Ehre des besten Privatfahrers zu verteidigen, Scheider folgt im auf Rang zehn. Unterdessen genießt Petter Solberg den Blick auf die

Statistik. 983 Punkte hat er in vier Jahren RX-WM gesammelt. Beim nächsten Rennen wird er also mit großer Sicherheit die 1.000er Marke erreichen. Das VW-Team indes könnte den vorzeitigen Titelgewinn schaffen. ■

HALBFINALE 1

1.	Solberg	VW Polo GTI
2.	Heikkinen	Audi S1
4.	Loeb	Peugeot 208
4.	Block	Ford Focus
5.	Scheider	Ford Fiesta
6.	Timerzyanov	Ford Fiesta

HALBFINALE 2

1.	Kristoffersson	VW Polo GTI
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	Eriksson	Ford Fiesta
4.	K. Hansen	Peugeot 208
5.	Baumanis	Ford Fiesta
6.	Ekström	Audi S1

FINALE

1.	Kristoffersson	VW Polo GTI
2.	Solberg	VW Polo GTI
3.	Loeb	Peugeot 208
4.	Eriksson	Ford Fiesta
5.	Heikkinen	Audi S1
6.	T. Hansen	Peugeot 208

WM-STAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	211 Punkte
2.	Petter Solberg	176
3.	Mattias Ekström	158
4.	Sébastien Loeb	144
5.	Timmy Hansen	135
6.	Andreas Bakkerud	128

WM-STAND TEAMS

1.	PSRX VW Sweden	387 Punkte
2.	Peugeot-Hansen	279
3.	Audi EKS	236
4.	Ford Hoonigan Racing	217
5.	Ford MJP Racing	168
6.	Ford STARD	124



Kristoffersson: Maximalpunktzahl

„Das wird spektakulär“

Armin Kremer kann den deutschen WM-Lauf kaum erwarten. Im MSA-Interview erklärt der 48-Jährige die Gründe.

Von: **Reiner Kuhn**

In zehn Tagen beginnt die ADAC Rallye Deutschland. Wie groß ist deine Vorfreude?

Riesig, schließlich starte ich in einem 2017er WRC – das ist die absolute Topklasse, mehr geht nicht. Danach kommt nichts mehr. Ein GP2-Pilot dürfte sich ähnlich fühlen, wenn er beim Heim-Grand-Prix in Hamiltons Formel-1-Renner startet.

Wie kam dein Einsatz im WRC der neuesten Generation überhaupt zustande?

Die Idee, beim Heimspiel statt mit einem R5 in der WRC2 gleich im WRC in der Topklasse zu starten, ist schon während der Rallye Monte Carlo gereift. Zu Anfang war eine Zusammenarbeit mit VW und dem Polo WRC angedacht. Leider ist dies nicht zustande gekommen. Anders bei M-Sport. Insbesondere Malcolm Wilson zeigte sich aufgeschlossen und sehr kooperativ. Er hat mich nach Cumbria eingeladen und stand von Anfang an hinter diesem Engagement. Das hat mich nicht nur motiviert, sondern regelrecht infiziert.

Konntest du im Ford Fiesta WRC'17 schon Platz nehmen?

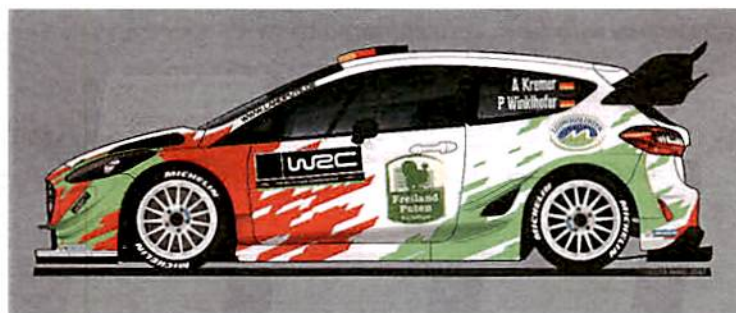
Ja, aber nur auf der Beifahrerseite (lacht). Elfyn Evans, der in Finnland Zweiter wurde, hat mir das Auto gezeigt und mich auch mitgenommen. Einfach der Hammer. Mein Respekt ist groß. Dennoch kann ich es aber kaum erwarten, selbst hinterm Lenkrad zu sitzen.

Wie hast du dich vorbereitet?

In den vergangenen Wochen habe ich mein Fitnessprogramm hochgefahren, ob beim Laufpensum oder den Einheiten auf dem Mountainbike. Mit den Profis kann man das aber kaum vergleichen, zuallererst bin ich Unternehmer. Wäre man bei M-Sport



SIMON STAUDTEN



M-SPORT

Der Kremer-Fiesta bekommt eine grün-rot-weiße Kriegsbemalung

»EIN GP2-PILOT DÜRFTE SICH IN HAMILTONS FORMEL-1-RENNER ÄHNLICH FÜHLEN.«

Armin Kremer

aber nicht davon überzeugt, dass ich den Speed habe, um vorne mitzuhalten, würde es diesen Einsatz wohl kaum geben.

Im Vorjahr hattest du in der WRC2 nach der ersten Etappe über eine Minute Vorsprung und wurdest im Skoda Fabia R5 am Ende Gesamtzehnter. Macht das Druck?

Überhaupt nicht. Die Startnummer 14 sehe ich eher als Ehre. Ob 14 oder 31 macht für mich eh keinen Unterschied. Für mich geht es darum, zu versuchen, mit den weltbesten Fahrern mitzuhalten und nicht irgendwo im Nirwana rumzufahren. Klar wird man von einigen Leuten mit anderen Augen gesehen. Dennoch habe ich das Gefühl, die Mehrheit der Fans steht hinter uns. Zudem denke ich, dass wir uns in Deutschland nicht verstecken müssen. Bevor ich mich aber aus dem Fenster lehne, müssen wir unseren Test abwarten.

Wann findet der Test statt?

Am Freitag werde ich beim Test von Ogier und am Sonntag bei Tänak dem M-Sport-Team über die Schultern schauen und mich



Armin Kremer

Geburtstag: 4. Dezember 1968
Geburtsort: Crivitz (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

1989: erste Rallye
1996/99: Deutscher Meister
2001: Europameister
2003: Asien-Pazifik-Meister
2015: WRC2-11. (1 x Podium)
2016: WRC2-8. (2 x Podium)

HOBBYS

Jetski, Skifahren

mit den Fahrern und Ingenieuren austauschen. Am Montag sitze ich am Steuer. Erst im offiziellen Testauto, dann in meinem Wettbewerbswagen. Je nachdem, wie viel wir am Setup verändern, dürfen wir an die 200 Testkilometer abspulen. Das ist eine tolle Basis und ein echtes Pfund. Das Ganze wurde übrigens bewusst so terminiert. Alles findet innerhalb von neun Tagen statt, Test, Shakedown und der WM-Lauf, wir sind also komplett fokussiert.

Magst du mehr die Strecken in den Weinbergen, in Baumholder oder die schnellen Pisten im Saarland?

Ich gehöre zu den Fahrern, die auf den engen Strecken der Mosel-Weinberge am besten zu-recht kommen. Vielleicht, weil dort nicht nur der Aufschrieb perfekt passen muss, sondern du auch sehr präzise fahren musst.

Und wo dürfte es mit den 2017er WRC am schwierigsten werden?

Schwer zu sagen, die Autos sind stärker, breiter und schneller. Womöglich muss man die zusätzliche Power auf der Panzerplatte sensibel nutzen, um sich nicht allzu schnell die Reifen zu ruinieren. Aber auch in den engen Weinbergen dürfte es mit den breiteren Autos richtig knifflig werden. Und bei den hohen Tempos auf den Landstraßen im Saarland könnte die Aerodynamik eine entscheidende Rolle spielen. Klar ist nur eines: Das wird spektakulär. ■

Rallye-WM

Julien Ingrassia: Rückkehr ins Cockpit fest im Blick

Nach dem heftigen Einschlag bei der Rallye Finnland haben die Ärzte Julien Ingrassia strikte Ruhe verordnet. Sein Chauffeur Sébastien Ogier wird den ein oder anderen Testkilometer ohne seinen Beifahrer absolvieren müssen, bei der Rallye Deutschland wollen die Weltmeister aber wieder zusammen agieren.

Von: **Reiner Kuhn**

Julien Ingrassia ist sich sicher: „Der Unfall in Finnland zählt mit den Abflügen bei der ‚Monte‘ 2012 und der Rallye Deutschland 2014 zu den drei heftigsten Unfällen in unserer Rallyekarriere.“ In einer mittelschnellen Linkskurve der vierten Wertungsprüfung endete die Zeitenjagd an einem massiven Baum. „Als ich realisierte, dass wir am Kurveneingang etwas zu schnell waren, habe ich kurz nach rechts gesehen und wusste, wir werden einen harten Treffer abbekommen“, erinnert sich der

Copilot an die Geschehnisse Ende Juli. „Um beim Aufprall den Nacken gestreckt zu haben, drehte ich mich zurück und wartete auf den Einschlag. Wir waren gar nicht so schnell, vielleicht 70 km/h, aber die Energie, die auf uns einwirkte, war riesig. Weder der Baum noch das Auto haben irgendwelche Kräfte absorbiert, also hat es mein Körper abgekriegt. Für ein paar Sekunden war ich ausgeknockt.“

Die Ärzte diagnostizierten eine Gehirnerschütterung, verboten den Restart und verordneten dem Franzosen eine strikte Pause. 15 Tage soll Ingrassia komplett ruhen. „Genau das habe ich bisher gemacht: Viel geschlafen, Wasser getrunken und auf alles verzichtet, was mich körperlich und geistig belasten könnte. Kein Fernsehen, kaum Mails oder Telefon“, verrät der 37-jährige Franzose, der auch noch etwas loswerden wollte: „Zuerst will ich mich bei allen beteiligten Personen, ob Streckenposten, den Sanitätern, dem Helikopter-Team, dem Krankenhaus, der FIA, deren Ärzten sowie allen Teammitgliedern von M-Sport für ihre tolle Hilfe und Unterstützung bedanken. Ich hatte auch ein paar blaue Flecken



Den Helm wird Julien Ingrassia vor dem Start in Trier nur kurz aufsetzen

und muskuläre Probleme, fühle mich aber schon wieder besser.“

Bevor Dienstag kommender Woche die Streckenbesichtigung im Saarland beginnt, will Ingrassia vor allem zwei Dinge tun: „Einerseits müssen wir feststellen, dass ich vollkommen fit bin. Dazu stehen ein paar neurologische Tests an. Zudem will ich bei den Vorbereitungstests zur Rallye Deutschland für ein paar

Kilometer ins Auto sitzen, um sicher zu sein, dass auch physisch alles passt. Sicher ist: Ich werde bei den Tests nicht dauernd neben Séb sitzen. Klar ist aber auch: Ich kenne die Risiken in diesem Sport und habe keine Bedenken oder gar Angst, zu Séb ins Auto zurückzukehren. Im Gegenteil: Ich bin bereit, mit ihm weiterzukämpfen und den WM-Titel zu gewinnen.“ ■

Rallye-EM Polen

Griebel erneut schnellster Nachwuchsfahrer

Bryan Bouffier gewinnt die Rallye Rzeszow vor Europameister Kajetan Kajetanowicz. Marijan Griebel stürmt aufs Podium und gewinnt die U28-Wertung.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Prestigeduell gegen Ford-Markengefährte Bryan Bouffier hat Kajetan Kajetanowicz bei der Rallye Rzeszow verloren, mit Rang 2 konnte der Europameister dennoch gut leben. Verständlich, übernahm der viermalige Landesmeister damit doch die EM-Spitze. Für Bouffier, von 2007 bis 2009 selbst dreimal in Folge polnischer Champion, war es der erste EM-Erfolg seit 2013.

Jubel herrschte auch auf dem dritten Platz. Marijan Griebel lie-

fernte zusammen mit Beifahrer Stefan Kopczyk eine blitzsaubere Leistung ab und gewann bei der schwierigen Asphaltatze erneut die U28-Wertung, deren Sieger 2018 mit einem WM-Start in einem World Rally Car belohnt wird. „Ich wusste, dass mir die Prüfungen hier wohl deutlich besser liegen als auf den Kanaren. Aber hinter Bryan und ‚Kajto‘ auf dem Podium zu stehen, hätte ich kaum für möglich gehalten“, strahlt der Pfälzer.

Östberg gibt auf

Andere hatten weniger Freude. WM-Pilot Mads Östberg, der in zehn Tagen bei seinem WRC2-Gaststart in Deutschland erneut auf Skoda-Privatier Marijan Griebel trifft, stellte seinen Ford Fiesta R5 nach Problemen mit der Bremse und Lenkung auf WP7 ab. Weitere prominente Starter verabschiedeten nicht nur spek-



Wieder alle nass gemacht: Griebel baut die Führung in der U28-Wertung aus

takulärer, sondern auch früher: Peugeot-Werksjunior José María López segelte schon in der ersten Prüfung von der Strecke. Gran Canaria-Sieger Alexey Lukyanuk brannte die erste Bestzeit in die Bahn und flog auf WP2 spektakulär ab. Nikolay Gryazin ging in der sechsten Wertungsprüfung

die höchst selektive Asphaltpiste am Fuße der Karpaten aus.

In der Junioren-EM dominierte Opel-Junior Jari Huttunen. Der Finne markierte im Adam R2 neun von elf Bestzeiten und gewann die Nachwuchsklasse mit fast zweieinhalb Minuten vor Mares Filip (Peugeot 208 R2). ■

Kopf-an-Kopf-Duell: Josh Files und Mike Halder im engen Kampf um den Sieg und auch den Titel



Es wird noch mal spannend

Josh Files (Honda) holte am Nürburgring neben seinem vierten Saisonserfolg auch den ersten Nuller des Jahres. Antti Buri (Audi) mit erstem Laufsieg 2017.

Von: **Michael Bräutigam**

Als schnellster Mann am Nürburgring stellte sich Seat-Pilot Mike Halder heraus. Beim freitäglichen Qualifying legte er im entscheidenden zweiten Segment die beste Runde hin und sicherte sich seine erste „echte“ Pole-Position in der TCR – hauchdünn vor Niels Langeveld (Audi), der nach seinem starken Zandvoort-Heimspiel 20 kg Erfolgsballast einladen musste. Doch wieder einmal profitierte Josh Files von den katapultartigen Starts, zu denen der Honda Civic fähig ist.

Auf dem Weg zur ersten Kurve schnappte sich der Target-Fahrer sowohl Langeveld als auch Halder und setzte sich an die Spitze. „Obwohl ich auch einen sehr guten Start hatte“, kon-

statierte Halder, der dem Tabellenführer über die gesamte Renndistanz stark zusetzte.

Der Brite griff ganz tief in die Trickkiste und musste all seine Erfahrung aufbieten, um den blau-gelben Seat hinter sich zu halten. „Mike hat mich gepusht, er ist einfach viel zu schnell für meinen Geschmack“, sagte Files in gewohnt lockerer Art, nachdem er sich den vierten Saison-sieg hart erkämpft hatte.

Kirsch wieder im Pech

Kurz hatte Halder sogar die Nase vorn. Als in der letzten Kurve der vorletzten Runde Files wieder einmal am Scheitelpunkt langsam machte, damit Halder nicht den Undercut schafft, nahm sein Konkurrent die Außenbahn und war auf dem Zielstrich vorne. Doch obwohl die Zeit abgelaufen war, kam erst jetzt das „Letzte Runde“-Schild. „Ich wusste, dass es noch eine Runde ist. Aber man weiß ja nicht, ob er dann wieder so fährt. Ich musste angreifen“, beschrieb Halder seine Attacke. Die Honda-Power und die Innenbahn für die erste Kurve retteten Files den Platz an der Sonne.

Wobei Honda-Power relativ ist. Nach einigen kapitalen Motorschäden fährt man zwar laut BoP noch immer mit voller Leistung, doch die TCR-interne Datenauswertung belegt, dass seitens Honda die Leistung etwas zurückgedreht wurde.

Nicht der Motor, sondern das Getriebe vereitelte am Sonntag einen zweiten Honda-Sieg des Eifel-Wochenendes. Steve Kirsch war auf dem Weg zum ersten Saisonsieg, da blieb er plötzlich im fünften Gang stecken. Wutentbrannt schlüpfte er an der Box aus seinem Auto, schlug aufs Dach und schrie mit dem „S-Wort“ seinen Frust raus.

Zuvor hatte es bereits ordentlich gerappelt. Eine von Audi-Pilot Max Hofer ausgelöste Kettenreaktion sorgte dafür, dass ausgerechnet Files und – deutlich vehementer – Dino Calcum schon vor der ersten Kurve crashten. Beim harten Einschlag wurde Calcums Opel zwar stark beschädigt, der ansonsten unverletzte Pilot jedoch „nur“ ordentlich durchgeschüttelt.

Nach dem Kirsch-Aus übernahm Antti Buri (Audi) das Kom-

mando und gab es auch nicht mehr ab. „Die bisherige Saison war echt hart, der Sieg jetzt ist großartig“, freute sich der Finne nach einem großen Schluck vom Sieger-Champagner.

Dahinter wurde aber mächtig gefightet. Markenkollege Sheldon van der Linde, der mangelnde Motorleistung beklagte („Die Daten sagen, ich schalte etwas zu spät hoch. Aber ich glaube nicht, dass die Differenz so groß ist“), musste sich der Angriffe von Halder erwehren. Den blockte er bei einem Anbremsversuch so nonchalant, dass der Samstags-Zweite selbst von Hari Proczyk (Seat) kassiert wurde.

Nachspiel um Platz 3

Durch den Seat-internen Fight war auch der Weg für van der Linde zu P2 frei, während der letzte Podiumsplatz erst im Anschluss an das Rennen endgültig entschieden wurde. Was war passiert? In der letzten Runde lancierte Halder vor der Zielkurve einen vielversprechenden Angriff auf den Österreicher. Doch der amtierende Vizemeister drückte den Widersacher bis in die Bo-

AUS DEM FAHRERLAGER

NEUER PARTNER FÜR ADAC

Im Vorfeld des Nürburgring-Wochenendes wurde eine neue Zusammenarbeit zwischen dem ADAC und Infront Sports & Media bekannt gegeben. Letztere sind das weltweit führende Sportmarketing-Unternehmen. „Wir freuen uns darauf, die Vermarktung unserer Serien in Kooperation mit Infront Sports & Media weiterzuentwickeln“, sagte Thomas Voss, ADAC-Leiter Motorsport und Klassik.

SCHWEIZER TALENTE

Rund 1250 Schweizer haben sich beworben – die drei besten der von DTM-Pilot Nico Müller und Ex-WTCC-Fahrer Fredy Barth unterstützten „AutoScout24

Young Driver Challenge powered by SEAT“ haben sich jeweils für einen Gaststart in der ADAC TCR Germany qualifiziert. Den Anfang machte am Nürburgring der 20-jährige Gustavo Xavier aus Oetwil am See, der bei seinem Renndebüt in der Eifel auf die Plätze 30 und 25 fuhr.

HALDERS „HASENPOWER“

Manch ein Zuschauer wird sich über die „Hasenpower“-Aufkleber gewundert haben, die (ausgerechnet) auf dem mit „Wolf-Power“ gebrandeten Auto von Pole-Mann Mike Halder kleben. Die Anspielung auf Hape Kerkelings Film „Isch kandidiere“ erklärt sich aber ganz einfach: Es ist der Name von Halders Clique.



Gratulation zwischen zwei großen Kämpfern: Files (l.) und Halder



Sonntags-Podium (v.l.): Proczyk, Sieger Buri, Engstler, van der Linde

xeneinfahrt, wo sich die beiden Autos auch noch verhakten. Proczyk behielt so P3 – trotz anschließender Verwarnung. Für Halder nicht genug: Er protestierte gegen die harte Gangart von Proczyk, jedoch ohne Erfolg. Hart an der Grenze, aber okay, befanden die Sportkommissare.

Eine weitere Entscheidung am grünen Tisch lag zudem in der Luft: Das Team Racing One, für das der Fünftplatzierte Niels Langeveld startete, entschied sich jedoch dagegen, einen Protest für das Zurückkehren aus der Boxeneinfahrt auf die Strecke von Proczyk und Halder zu platzieren. Für Halder war das Wochenende

»ICH WUSSTE, DASS ES NOCH EINE WEITERE RUNDE IST. ABER MAN WEISS JA NICHT, OB ER DANN WIEDER SO FÄHRT. ICH MUSSTE ANGREIFEN.«

Mike Halder

am Nürburgring so oder so ein voller Erfolg: Mit insgesamt 70 Punkten holte er 27 mehr als Tabellenführer Josh Files. Dessen Führung ist zwar mit 77 Zählern immer noch recht groß, an den verbleibenden zwei Rennwochenenden werden jedoch noch maximal 172 Punkte vergeben.

VW fuhr im Niemandsland

Die VW-Meute fuhr diesmal unter dem Radar. „Zu viel Luftwiderstand“, haderte man beim Engstler-Team, das alle bis auf einen Golf in der Serie einsetzt. Die Konkurrenz sah das anders: „Der Golf ist noch mal 10 kg leichter und 10 mm tiefer, eigentlich müssten die auch vorne mitfahren“, so ein Seat-Fahrer. Doch offensichtlich konnten die BoP-Zugeständnisse den höheren Luftwiderstand (weil steilere Windschutzscheibe und höheres Dach) nicht aufwiegen.

Luca Engstler war einmal mehr die Speerspitze nicht nur der VW-Fahrer, sondern auch sowohl in Quali als auch beiden Rennen bester Rookie. Mit maximalen Punkten dort liegt er weiter auf Kurs zum Rookie-Titel. ■

NÜRBURGRING, 1. RENNEN

9. von 14 Läufen, 18 Runden à 3,629 km (38 gestartet, 32 gewertet)

1. Josh Files (GB), Target Competition	Honda	32:06,018 min
2. Mike Halder (D), Wolf-Power Racing	Seat	+ 0,292 s
3. Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	+ 1,346 s
4. Dino Calcum (D), Schläppi Race-Tec	Opel	+ 2,342 s
5. Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+ 5,875 s
6. Harald Proczyk (A), HP Racing	Seat	+ 6,822 s
7. Steve Kirsch (D), Fugel Sport/ADAC Sachsen	Honda	+ 7,242 s
8. Sheldon van der Linde (ZA), AC Mayen/Prospert	Audi	+ 7,648 s
9. Moritz Oestreich (D), Fugel Sport/ADAC Sachsen	Honda	+ 8,425 s
10. Max Hofer (A), AC Mayen/Prospert	Audi	+ 8,858 s

Schnellste Runde: 1:36,064 (Halder)

NÜRBURGRING, 2. RENNEN

10. von 14 Läufen, 17 Runden à 3,629 km (38 gestartet, 30 gewertet)

1. Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	32:17,286 min
2. Sheldon van der Linde (ZA), AC Mayen/Prospert	Audi	+ 3,081 s
3. Harald Proczyk (A), HP Racing	Seat	+ 4,278 s
4. Mike Halder (D), Wolf-Power Racing	Seat	+ 4,542 s
5. Niels Langeveld (NL), Racing One	Audi	+ 5,408 s
6. Sandro Kaibach (D), Aust Motorsport	Audi	+ 6,148 s
7. Jürgen Schmarl (A), Target Competition	Honda	+ 7,155 s
8. Moritz Oestreich (D), Fugel Sport/ADAC Sachsen	Honda	+ 8,154 s
9. Fabian Danz (CH), Schläppi Race-Tec	Seat	+ 9,405 s
10. Jasmin Preisig (CH), Lubner Motorsport	Opel	+ 9,910 s

Schnellste Runde: 1:35,809 (Halder)

STAND FAHRER

1. Files	288 Punkte
2. Halder	211
3. Langeveld	197
4. van der Linde	187
5. Proczyk	160
6. Oestreich	153
7. Buri	146
8. Kaibach	144
9. Kirsch	140
10. Eberle	132

STAND TEAMS

1. Target Comp. UK-SUI	83 Punkte
2. Honda/ADAC Sachsen	57
3. AC 1927 Mayen e.V.	34

STAND ROOKIES

1. Engstler	83 Punkte
2. Reicher	57
3. Rhyn	34
4. Brezina	32

„Mit dem F1-Test ging ein Kindheitstraum in Erfüllung“

Lucas Auer hat einen genauso schweren Gasfuß wie sein Onkel Gerhard Berger. Im MSA-Interview spricht Österreichs größte Motorsporthoffnung über die DTM-Titeljagd und die Formel-1-Testpremiere.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie zufrieden bist du mit dem DTM-Saisonverlauf?

Sehr zufrieden! Es war ein mega Saisonstart, dann ist ein bisschen was dazwischengekommen. Norisring war wieder gut. In Moskau habe ich mich schwerer getan, aber die Punkte fand ich angesichts des Speeds in Ordnung.

Wie blickst du auf die nächsten zwei Events in Zandvoort und am Nürburgring?

Zandvoort ist schon eine Pro-Luggi-Auer-Strecke, auch der Nürburgring. Aber man muss sich überraschen lassen. Ich habe dieses Jahr auch schon auf Strecken, wo ich stark war, eine Nullnummer gehabt. Das liegt eben nicht nur an mir, sondern immer am Gesamtpaket.



Lucas Auer

Geburtstag: 11. September 1994

Geburtsort: St. Johann/Tirol

Herkunftsland: Österreich

KARRIERE

2001–2010: Kartsport (u. a. Tirol-Meister, 2 x DMV-Meister)
2011: JK Racing Asia Series (1.), Form. Pilot China (2 R.), F3-Test
2012: Toyota Racing Series (6.), F3-Cup (2.), F3 Euroserie (3 R.)
2013: Toyota Racing Series (3.), Formel-3-EM (4.), WEC (1 R.)
2014: F3-EM (4.), Macau GP (2.), WEC (3 R./LMP1)
2015: DTM (Mercedes/23.)
2016: DTM (Mercedes/12.)
2017: DTM (Mercedes/aktuell 3.), F1-Testfahrten (Force India)

HOBBYS

Skifahren, Klettern

Wie schätzt du deine Titelchancen ein?

Ich gehe von Rennen zu Rennen. Wenn an einem Wochenende 56 Punkte möglich sind, wäre es vier Rennwochenenden vor Schluss Irrsinn, über die Meisterschaft nachzudenken.

Wen siehst du denn als Titelfavoriten?

Alle in den Top 10. Wenn die Vorderen ein schlechtes Wochenende haben, und es gibt einen Überflieger, dreht sich eh alles. Die erste Saisonhälfte war super, die kann man jetzt abhaken, und jetzt kommt die zweite. Du kannst von der ersten Hälfte ein gutes Gefühl haben, aber in der zweiten geht es um die Wurst.

»VIER RENNWOCHENENDEN VOR SCHLUSS WÄRE ES IRRSINN, ÜBER DIE MEISTERSCHAFT NACHZUDENKEN.«

Lucas Auer

Die anderen DTM-Fahrer haben ja eine kurze Sommerpause, du nicht ...

Ich war nach Moskau bei Force India. Dann kam der F1-Test, ich bin kurz heim, habe den Koffer ausgeleert und neu eingepackt und bin gleich zum GT Masters an den Nürburgring gefahren.

Was sind die Eindrücke von deinem ersten F1-Test, und was hat dich beeindruckt?

Da ist ein Kindheitstraum in Erfüllung gegangen. Der Speed, die Downforce, das ist so wahnsinnig. Egal ob auf der Bremse oder in einer schnellen Kurve. Es ist halt einfach die Königsklasse. Aber es ist interessant, wie schnell sich das Auge daran gewöhnt und der Kopf bereit für diese Geschwindigkeiten ist. Es war ein gelungener Test. Wir haben ein Testprogramm gehabt, und das haben wir gut und fehlerfrei absolviert. Ich habe viel Feedback bekommen und mich mit jeder Runde steigern können.



Hansdampf in allen Gassen: Lucas Auer in DTM, Formel 1 und GT im Einsatz

Wie viel anstrengender ist es körperlich als in der DTM?

Es ist unglaublich anstrengend. Allerdings war ich durch ein spezielles Trainingsprogramm gut vorbereitet. Es ist ja kein Geheimnis, dass die Formel 1 sehr nacktenlastig ist. Als ich in einen Rhythmus reingekommen bin, hat das super funktioniert. Da war ich auch froh drum, denn es wäre schade gewesen, wenn man wegen so etwas den Test nicht ausnutzen kann.

Was müsste passieren, dass du einen Stammplatz in der Formel 1 bekommst?

Das ist noch so weit weg. Ich muss im Moment leben, Leistung abrufen, und dann öffnen sich Türen. Wenn nicht, öffnen sich keine Türen. Wer weiß, vielleicht lande ich auch ganz woanders. Ich fühle mich in der DTM bei Mercedes auch wohl.

Hättest du auch an der Formel E Interesse?

Ich habe mir Formel-E-Rennen angeschaut, allein schon, weil da viele frühere Kollegen mitfah-

ren. Als junger Bursche bin ich für alles offen. Aber noch sind es ja anderthalb Jahre, bis Mercedes aus der DTM aussteigt, also abwarten. Ich bin mitten in einer Meisterschaft und will gar nicht über so etwas nachdenken.

Wie passen deine GT-Einsätze, wie am Wochenende am Nürburgring, da rein?

Sehr gut. Sie sind vor allem als Training gedacht. Ich bin der jüngste Fahrer im Feld der DTM. Mein wahrscheinlich größtes Defizit ist die fehlende Erfahrung. Die hole ich mir im GT. Es ist ein super Auto. Du bleibst im Flow, und wenn du Runden sammelst, bringt dir das immer was.

Kannst du auch fahrerisch etwas aus dem GT3 für die DTM mitnehmen?

Nein, jedes Auto ist anders. Es geht auch nicht ums Fahrerische. Klar, mit jedem Auto musst du einen neuen Fahrstil erlernen, und wenn es mal ein Problem gibt, kann man das ein oder andere anwenden. Aber mir geht es vor allem um Erfahrung. ■

TCR

Hyundai greift an

Hyundai hat im Rahmen der ADAC TCR Germany am Nürburgring den i30 N TCR ausgestellt – und schürte großes Interesse.

Von: **Michael Bräutigam**

Fast das gesamte Wochenende konnte man nicht nur Fans, sondern auch die Aktiven am Stand von Hyundai sehen. Weit vor der Kundensport-Premiere ist das Interesse am „Neuen“ in der TCR-Familie groß. Auf den ersten Blick sieht man, dass Hyundai keine Kosten und Mühen gescheut hat, ein konkurrenzfähiges Auto zu entwickeln. Bereits jetzt wird hinter den Ku-

lissen gemunkelt, dass Hyundai bei jedem verkauften Auto im mittleren fünfstelligen Bereich auf den (gedeckelten) Kaufpreis draufzahlen wird.

TCR-Pilot Antti Buri, der das Auto im Rahmen der 24h von

Misano bereits bewegte, sagte: „Es lief alles sehr positiv. Der Hyundai fährt sich wie ein TCR-Auto. Ich muss aber sagen, dass wir verschiedene Teile ausprobiert haben und es noch nicht die finale Spezifikation war.“ ■



Erstmals öffentlich vorgestellt: Der Hyundai i30 N TCR am Nürburgring

NACHRICHTEN

HUFF SIEGT IN CHINA

WTCC-Pilot Rob Huff wird auch in der langen Sommerpause nicht langweilig. Der Champion von 2012 fuhr am Wochenende in der chinesischen Tourenwagen-Meisterschaft. In Shanghai pilotierte er einen VW Lamando GTS, den er sogleich auf die Pole stellte. Nach einem Sieg in Lauf 1 holte er im zweiten Durchgang P5.

BUSCH VOR DEM AUS?

Das NASCAR-Team Stewart-Haas Racing hat seine Option auf eine Vertragsverlängerung mit Kurt Busch nicht eingelöst. Damit steht der diesjährige Daytona-500-Sieger aktuell ohne Drive für 2018 da. Er selbst erwartet jedoch, wieder für Stewart-Haas zu starten.

NASCAR

Truex gewinnt den Spritpoker in Watkins Glen

Martin Truex Jr. (Toyota) holte sich in Watkins Glen bereits den vierten Saisonsieg – mit viel Gezitter in einem wahren Spritkrimi.

der genau weiß, dass er und sein kanadischer Crewchief Cole Pearn mittlerweile zu einem echten Dreamteam zusammengewachsen sind. Der vierte Saisonsieg spricht Bände!

Zum Pechvogel wurde ausgerechnet „Benzinsparfuchs“ Brad Keselowski. Der Ford-Pilot musste drei Runden vor Schluss noch mal an die Box und hatte trotz des Stopps noch eine Siegchance.

Doch er fuhr seinen Boxenplatz zu früh an und kassierte eine Durchfahrtsstrafe. ■ MBR

NASCAR CUP SERIES

Watkins Glen/New York (USA)
22. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Matt Kenseth (USA)	Toyota
3.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Clint Bowyer (USA)	Ford
6.	Kurt Busch (USA)	Ford
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Ryan Blaney (USA)	Ford
9.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
10.	Erik Jones (USA)	Toyota



Auf dem Weg zum vierten Saisonsieg: Martin Truex im Furniture-Row-Toyota

DRAG RACING HOCKENHEIMRING

NITRO DRAG RACING
OLYMPX

18.-20.
AUGUST



nitrolympx.de



Glück des Tüchtigen

Marc Márquez wurde in Brünn zum absoluten König der Flag-to-flag-Rennen gekührt. Dabei war bei seiner Taktik eine Menge Glück mit im Spiel.

Von: **Imre Paulovits**

Es war, als würden sie in zwei verschiedenen Klassen fahren. Marc Márquez machte beim Bremsen gute 30 Meter auf den führenden Johann Zarco gut, überholte ihn lässig und zog beim nächsten Beschleunigen gleich weitere 30 Meter davon. Doch Márquez war auf Slicks unterwegs, Zarco auf Regenreifen. Der Honda-Werkspilot hatte wieder einmal einen sechsten Sinn für den richtigen Zeitpunkt für den Motorradwechsel bei diesem Flag-to-flag-Rennen.

Brünn hatte wieder mal alles, was das MotoGP-Feld schnell aus der Ferienstimmung geweckt hat. Der Freitag begann nass, am Samstag war es brütend heiß, und am

Sonntag jagten Regenschauer über die Ausläufer des Riesengebirges. Mal fielen nur ein paar Tropfen, dann so viel, dass die ganze Strecke unter Wasser stand. Nach dem heftigen Guss im vorangegangenen Moto2-Rennen war die Strecke noch nass, als das MotoGP-Feld in die Einführungsrunde ging. Doch wie die Bikes in der Startaufstellung standen, kam die Sonne raus, und es wurde mit einem Schlag warm. Aber am Horizont türmte sich wieder eine schwarze Regenwolke auf. Wie schnell würde es abtrocknen? Und wann würde es wieder losregnen? Die Wahl zwischen weichen und harten Regenreifen vorn und hinten oder gar den Slicks war nicht einfach. Genauso wenig, mit welcher Abstimmung und mit welchen Reifen das zweite Motorrad vor die Box gestellt werden sollte. Die Rennleitung erklärte das Rennen als ein Regenrennen, und gab damit auch gleich den Wechsel auf das zweite Bike frei.

Alle entschieden sich, mit Regenreifen loszufahren, aber alles andere war ein Pokerspiel. Jorge Lorenzo stürmte mit der Ducati

»OHNE DIESEN FEHLER HÄTTE ICH HEUTE WIEDER AUF DAS PODEST FAHREN KÖNNEN.«

Jonas Folger

davon, Valentino Rossi holte ihn jedoch ein und übernahm die Spitze, während Marc Márquez mit dem weichen Regenreifen hinten statt davonzustürmen gleich nach hinten durchgereicht wurde. Doch der WM-Leader fuhr gleich nach zwei Runden an die Box, schnappte sich sein zweites Motorrad, und während die anderen noch auf Regenreifen unterwegs waren, tauchte Márquez plötzlich auf Slicks und mit nur acht Sekunden Rückstand wieder auf. Dabei hatte er den Wechsel, der über zwanzig Sekunden dauerte, bereits hinter sich. In der nächsten Runde wurde auch klar, warum: Er war mit den Slicks um zehn Sekunden schneller unterwegs als seine ver-

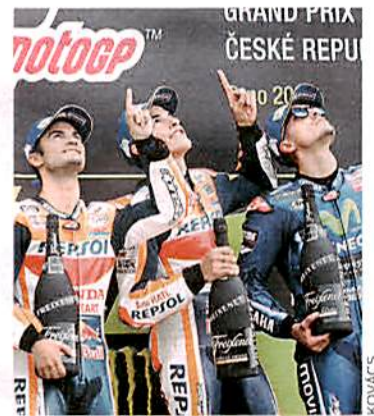
blüfften Konkurrenten auf Regenreifen. Dani Pedrosa wechselte in der vierten Runde, das halbe Feld ging mit, Rossi blieb dann noch eine Runde draußen, Zarco gar noch eine mehr. Als sie dann alle gewechselt hatten, gab es einen glücklichen Márquez vorn, einen sicheren Pedrosa dahinter und ihm folgend viele hochrote Köpfe, die noch versuchten, das Beste aus der Situation zu machen.

Tragische Uneinigkeit

Auch an den Boxen spielten sich Dramen ab. Ducati hatte mit einem Regenguss gerechnet und stellte das jeweils zweite Motorrad von Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso mit Regenreifen und Regenabstimmung hin, falls der erste Satz Regenreifen bis dahin aufgebraucht sein sollte. Sie stellten ihren Irrtum zwar schnell fest, doch während Räder, Umlenkehebel und Feder Elemente gewechselt wurden, rannte ihnen die Zeit davon. Zu allem Überfluss sendete die Box von Jorge Lorenzo über das neue Kommunikationssystem auf das Display die Nachricht raus,



Die große Aufholjagd: Valentino Rossi ging zu spät zum Motorradwechsel



Die Sieger in Gedanken bei Nieto



Jorge Lorenzo und Jonas Folger: Der Ducati- und der Tech3-Pilot büßten viel Zeit beim Motorradwechsel ein

er solle zum Wechseln kommen, als das Motorrad noch gar nicht fertig war. Der Mallorquiner musste vor der Box warten, bis die Arbeit beendet war.

Jonas Folger war als Einziger gleichzeitig mit Marc Márquez an die Box gefahren, wurde dann aber für eine weitere Runde wieder rausgeschickt. An sein Zweitmotorrad war hinten versehentlich ein Regenreifen montiert worden, und der Fehler wurde erst bemerkt, als man den Reifenwärmer abzog. Folger hätte die Sensation vom Sachsenring wiederholen können, so allerdings musste er eine Aufholjagd von ganz hinten starten. „Mir haben 25 Sekunden aufs Podest gefehlt“, grübelte Folger. „Gut 20 Sekunden macht einmal Durchfahren aus, um zehn war der Slick in einer Runde schneller als der Regenreifen.“

Dann gab es den ersten Unfall beim Motorradwechsel eines Flag-to-flag-Rennens. Zuvor war noch jedem Team eingbläut worden, dass die Boxengasse in Brunn besonders kurz ist und jedes Team darauf achten soll, den Fahrer erst

dann losfahren zu lassen, wenn von hinten niemand kommt. Das Team von Aleix Espargaró achtete nicht darauf, der Aprilia-Werksfahrer fuhr los, als Andrea Iannone an ihm vorbei zur Suzuki-Box wollte. Iannone stürzte, zum Glück wurde keiner der Suzuki-Mechaniker von der Maschine getroffen. Espargaró musste als Strafe drei Plätze abgeben, doch dies wühlte ihn weniger auf als die Tatsache, dass es wegen ihm zu einer Katastrophe hätte kommen können. Aus einer anderen Kamera-Perspektive war übrigens zu erkennen, dass Iannone auch ohne Espargarós Zutun gestürzt wäre: Er war zu schnell in die Richtung seiner Box abgebogen.

Freude bei KTM

Da wäre fast untergegangen, dass Pol Espargaró mit Platz 9 das bisher beste Ergebnis des jungen KTM-MotoGP-Bikes herausgefahren hat. Dabei war es eine Wonne zu sehen, dass selbst Valentino Rossi lange brauchte, um vorbeizukommen. Und in einer Woche haben die Österreicher Heimspiel. ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



WIE HAST DU ES WIEDER GESCHAFFT, DEN RICHTIGEN ZEITPUNKT ZUM WECHSEL SO

IDEAL ZU ERWISCHEN?

Ganz ehrlich war es genau so wie letztes Jahr am Sachsenring. Ich habe mich auf dem ersten Motorrad nicht wohlfühlt und deshalb so schnell es ging gewechselt. Das hat sich hinterher als die richtige Taktik erwiesen. Im Warm-up fühlte ich mich auf dem härteren Regenreifen nicht wohl, deshalb sagte ich meinen Leuten: „Ich will den Weicheren.“ Aber mit dem hatte ich nur Wheelspin. Meine Mannschaft war ideal vorbereitet, mein zweites Bike war bereit. Aber die erste Runde mit Slicks war die Hölle. Ich bin in Turn 3 weggerutscht, konnte es aber abfangen. Dann bin ich noch

dreimal fast gestürzt. Aber eine Runde später war die Strecke fast ganz trocken. Und als ich dann plötzlich + 22 Sekunden gesehen habe, wusste ich, dass dieses Rennen mir gehört.

WÄRE ES NICHT BESSER GEWESEN, GLEICH MIT SLICKS LOSZUFAHREN?

Nein, das war nicht möglich. Die Strecke war wirklich nass, das wäre ein großes Risiko gewesen. Aber sie ist dann viel schneller abgetrocknet als erwartet.

WAS ERWARTEST DU VOM RED BULL RING?

Ich denke, beide Ducati werden dort sehr stark sein, beide Yamaha ebenfalls. Es wird also nicht leicht, in die Top 5 zu fahren. Aber auch Brunn hatte ich mir schwer vorgestellt, und wir haben gewonnen!

Die Aerodynamik-Spiele gehen weiter



Ducatis neueste Wind-Spiele: Links die Variante von Lorenzo, rechts die volle Version von Petrucci

In Brünn setzte Honda erstmals seine bereits in Katar homologierte Aerodynamik-Variante der Verkleidung ein, Ducati homologierte eine spektakuläre neue Version.

Von: **Neil Spalding**

Normalerweise sehen wir neue Teile immer beim Montags-Test nach einem Grand Prix, aber in diesem Jahr rennt jeder der Optimierung der Motorräder auf die Michelin-Reifen hinterher, sodass neue Teile immer wieder auch bei den Rennen auftauchen.

Honda hat zwei Wochen vor dem Rennen in Brünn getestet,

seither fährt Márquez die Öhlins-Gabel mit den oberen Standrohren aus Kohlefaser, wie sie Ducati bereits seit Beginn der Saison nutzt. Ducati hat neue Schwingen gebaut, die dünner, aber tiefer sind. So geben sie seitlich mehr nach, ihre Torsionssteifigkeit ist aber geblieben. Dies hilft, bei tiefen Schräglagen den Grip aufrechtzuerhalten und nimmt in langen Kurven Druck von den Reifen, womit nicht nur der Grip, sondern auch die Lebensdauer verbessert wird.

Viel spektakulärer waren aber die aerodynamischen Neuerungen in Brünn. Laut Reglement musste vor der Saison für jeden Fahrer eine reguläre Verkleidungsvariante und eine mit aerodynamischer Abtriebshilfe homo-

logiert werden. 2017 kann noch ein Update homologiert werden. Honda zeigte erstmals in diesem Jahr die Aero-Verkleidungen von Marc Márquez und Dani Pedrosa. Zwar sind die Schächte mit den Flügeln auch bei Márquez recht klein, Dani Pedrosa bevorzugt aber eine noch kleinere Variante, weil der kleine Spanier nicht den Nachteil des schwereren Einlenkens in Kauf nehmen will.

Ducati hat die zweite Aerodynamik-Variante homologiert. Danilo Petrucci fuhr am Samstag die volle Variante, Jorge Lorenzo die Hälfte. Nach Reglement darf von der homologierten Hilfe ein Teil entfernt werden, davon haben sie bei Lorenzo Gebrauch gemacht. ■

GASTKOMMENTAR

BRÜNN IST JEDES JAHR EIN FEST. Ich kann mich als einen der Wenigen glücklich schätzen, dass ich sowohl auf dem alten Straßenkurs als auch auf der neuen Strecke von Brünn Rennen gefahren bin. Seit den 30 Jahren, die auf diesem tollen Kurs in dieser Hügel-landschaft gefahren wird, hat sich sehr viel verändert. Eines ist aber gleich geblieben: das unberechenbare Wetter, das auch dieses Jahr das Wochenende begleitet und für so manche Aufregung gesorgt hat. Eigentlich schade, denn am Samstag war richtig gutes Wetter. Wäre es am Sonntag auch so geblieben, wäre es ein tolles Wochenende nach der Sommerpause gewesen. Die Fans sind es aber gewohnt, und sie kommen bei jedem Wetter. Auch ich lasse es mir nicht nehmen, jedes Jahr dabei zu sein. Ich kann nur hoffen, dass diese Tradition hier weiterleben wird, denn dies ist die größte Sportveranstaltung des Landes. Und das mit Recht.



Peter Baláz,
Ex-Jawa-
Werksfahrer

AUS DEM FAHRERLAGER

WASSERFREUDEN

Am Donnerstag durften Jonas Folger, Tom Lüthi, Cal Crutchlow, Karel Abraham, Franco Morbidelli, Mattia Pasini, Enea Bastianini und Jakub Kornfeil auf dem nahegelegenen See trendige Jet-Surfbretter ausprobieren. Dabei machte Lokalmatador Jakub Kornfeil einen besonders professionellen Eindruck, fuhr die irrssten Schräglagen auf dem Wasser und spritzte mit Vorliebe die Zuschauer am Ufer nass.



FINGERBRUCH

„This place has very low wet grip“ („Hier gibt es sehr wenig Nassgrip“), musste Keith Huewen feststellen. Der 350er-WM-Sechste von 1981 und heutige BT-Sport-Kommentator meinte damit aber nicht den Asphalt von Brünn. Er war am verregneten Freitagmorgen auf dem Weg zum Frühstück auf der Treppe einer Hospitality ausgerutscht, und hatte sich dabei rechts zwei Finger gebrochen. „Rennstrecken sind halt gefährlich, das solltest du wissen“, kommentierte sein Kollege Neil Hodgson.

DER CHEF IN TRÄNEN

Der Tod von Ángel Nieto hat das Fahrerlager tief getroffen. Zu sehr war der 13-fache Weltmeister noch immer ein stets gegenwärtiger

Teil der Motorrad-WM. Am Sonntag gab es nach den Warm-up eine Schweigeminute für den Mann, der zuletzt das Paddock-Hotel erfunden hat, und der auch stets mit Rat und Tat bei den spanischen Fahrern zugegen war. „Gracias Maestro“ war auf einem großen Banner zu lesen, Nietos 12 + 1 Weltmeistertitel und sein Foto waren auf einem großen Plakat aufgedruckt.

Als Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta am Freitag eine Pressekonferenz in Gedenken an Nieto hielt, stockte die Stimme des sonst so besonnenen und souveränen Spaniers mehrfach, und er war den Tränen nah. „Ángel war mein Freund“, gab Ezpeleta ohne Umschweife zu. „Er hat mir zu Beginn meiner Arbeit in Jarama viel geholfen, und bis zuletzt hat er uns

immer wieder mit seinen Ideen weitergebracht. Wir waren auch privat gut befreundet, da wir fast genau gleichaltrig sind und uns sehr viel verbunden hat.“ Jeder spanische Fahrer, der aufs Podest fuhr, erwähnte, dass er dies zu Ehren von Nieto getan hat. Als in der MotoGP drei Spanier ganz oben standen, meinten sie einträchtig, dass dies die schönste Erinnerung an den Mann sei, mit dem in Spanien alles begann.

KNEIPE STATT RACING

Der scheidende Saxoprint-Teamchef Terrell Thien wird in Solingen eine Motorrad-Kneipe eröffnen. Er hat dafür eine ehemalige Kirche von der Stadt gepachtet und mit dem Ausbau bereits begonnen. Die Eröffnung wird Anfang September sein. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Automotodrom Brno (CZ) – 6. August 2017 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,866 km über 22 Runden à 5,403 km. 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: wechselhaft, Luft 21 Grad, Asphalt 24 Grad. Schnitt des Siegers: 161,1 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	22	44:15,974 min	303,7 km/h	1:57,419 min	M/M	25
2. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	22	+12,438 sec	307,1 km/h	1:57,052 min	M/M	20
3. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	22	+18,135 sec	309,0 km/h	1:57,052 min	M/M	16
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	22	+20,466 sec	307,1 km/h	1:57,092 min	M/M	13
5. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	22	+20,892 sec	304,9 km/h	1:57,315 min	M/M	11
6. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP17	22	+23,259 sec	312,6 km/h	1:57,183 min	S/S	10
7. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP17	22	+24,079 sec	308,3 km/h	1:57,854 min	M/M	9
8. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	22	+30,559 sec	305,6 km/h	1:58,193 min	M/S	8
9. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	22	+30,754 sec	308,1 km/h	1:57,952 min	M/M	7
10. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	22	+33,236 sec	308,9 km/h	1:57,130 min	M/M	6
11. Alex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	22	+33,290 sec	305,8 km/h	1:58,179 min	M/M	5
12. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	22	+34,595 sec	305,2 km/h	1:57,466 min	S/S	4
13. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP15	22	+34,697 sec	306,2 km/h	1:58,706 min	S/S	3
14. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	22	+38,062 sec	306,2 km/h	1:58,608 min	M/M	2
15. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP17	22	+40,100 sec	306,9 km/h	1:57,684 min	M/M	1
16. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP16	22	+44,376 sec	305,8 km/h	1:58,793 min	M/M	-
17. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	22	+45,454 sec	305,7 km/h	1:58,199 min	M/M	-
18. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	22	+53,976 sec	301,0 km/h	1:58,811 min	M/M	-
19. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	22	+1:23,346 min	303,9 km/h	1:58,089 min	M/M	-
20. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP16	21	1 Rd.	309,9 km/h	1:58,154 min	M/M	-
Nicht gewertet:							
Bradley Smith (GB)	KTM RC16	20	+1 Runde	304,6 km/h	1:58,932 min	M/S	-
Loris Baz (F)	Ducati D16 GP15	15	+7 Runden	300,8 km/h	1:58,422 min	M/M	-
Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP16	12	+10 Runden	309,5 km/h	1:57,903 min	M/M	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1:54,981 min
2. Rossi	1:55,073 min
3. Pedrosa	1:55,119 min
4. Dovizioso	1:55,441 min
5. Crutchlow	1:55,498 min
6. Lorenzo	1:55,552 min
7. Viñales	1:55,663 min
8. Petrucci	1:55,738 min
9. Bautista	1:56,027 min
10. Zarco	1:56,075 min
11. A. Espargaró	1:56,355 min
12. Baz	1:56,624 min
13. Rins	1:56,460 min
14. Folger	1:56,540 min
15. Miller	1:56,543 min
16. Barberá	1:56,685 min
17. Abraham	1:56,786 min
18. P. Espargaró	1:57,034 min
19. Smith	1:57,042 min
20. Iannone	1:57,245 min
21. Rabat	1:57,288 min
22. Lowes	1:57,465 min
23. Redding	1:57,517 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	154
2. Viñales	140
3. Dovizioso	133
4. Rossi	132
5. Pedrosa	123
6. Zarco	88
7. Folger	77
8. Petrucci	75
9. Crutchlow	75
10. Lorenzo	66

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	200
2. Honda	191
3. Ducati	162
4. Aprilia	42
5. Suzuki	40
6. KTM	23

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	243
2. Repsol Honda Team	232
3. Ducati Team	188
4. Monster Yamaha Tech3	155
5. Octo Pramac Ducati	99
6. LCR Honda	64
7. Pull & Bear Aspar Team	64
8. Estrella Galicia Marc VDS	64
9. Avintia Racing	52
10. Team Suzuki Ecstar	36

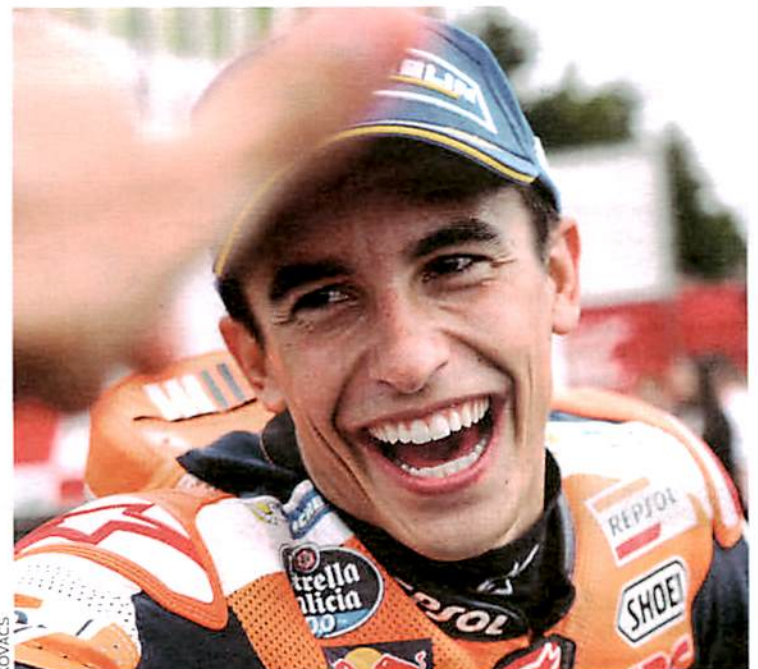
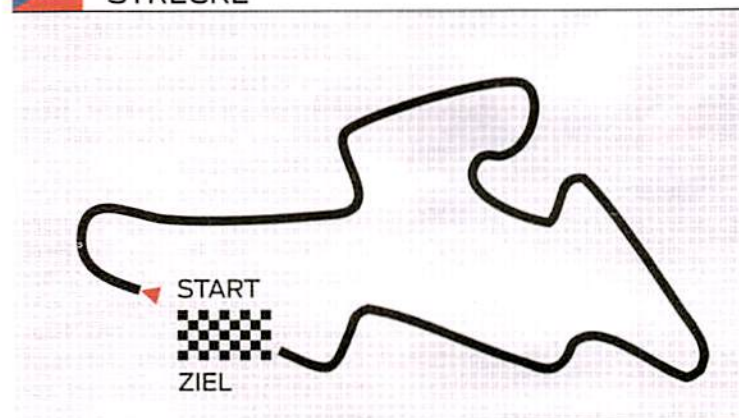
»BRÜNN HATTE ICH ALS SCHA-DENS-BEGREN-ZUNG IM PLAN, JETZT HABE ICH MEINE FÜHRUNG AUSGEBAUT.«

Marc Márquez

Rundenrekord: **1:56,027, Dani Pedrosa (Honda), 2014**
 Quali-Rekord: **1:54,596, Marc Márquez (Honda), 2016**
 Topspeed-Rekord: **316,4 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**

AUTOMOTODROM BRNO (CZ) 5,403 KM

STRECKE



Marc Márquez: Grund zur Freude, WM-Führung ausgebaut

Moto2

Lüthi's unglaublicher Sieg bringt

Das Wochenende begann für Tom Lüthi mit Problemen. Doch nach dem Rennabbruch wuchs er über sich hinaus.

Von: Imre Paulovits

Seine Stimme klang heiser und etwas leise. „Sorry, ich kann kaum noch sprechen, denn ich habe vor Freude die ganze Auslaufrunde in den Helm gebrüllt“, grinste er, als er belagert wurde, um den Ausführungen von seinem unglaublichen Sieg zu lauschen.

Dabei wollte es Lüthi am Freitag zunächst nicht glauben, was ihm geschah. „Der Test, den wir hier in Brünn gemacht haben, hat uns im Nachhinein gesehen mehr verunsichert als nach vorne gebracht“, gab der Schweizer zu. „Die Bedingungen waren ganz anders, und da haben wir eine Geometrie ausgearbeitet, die jetzt am Rennwochen-

ende gar nicht gepasst hat. Ich hatte einfach kein Gefühl für das Motorrad. So haben wir für den Sonntag alles umgekrempelt, eine Abstimmung von der vom Sachsenring abgeleitet. Dann hat es aber im Warm-up geregnet. Und eine Regenabstimmung leitet sich von der Trockenabstimmung ab. Das haben wir dann auch ganz gut hinbekommen.“

Aber der 12. Startplatz war nicht hilfreich, im Rennen stellte Lüthi trotzdem fest: „Ich war relativ schnell bis auf Platz 7 vorgefahren, und ich merkte, dass ich die Pace der Spitze habe, aber ich war einfach zu weit hinten.“ Doch dann begann es zu regnen, das Rennen wurde mit der roten Flagge abgebrochen und es gab nur noch ein Sprintrennen über ganze sechs Runden. Dort katapultierte sich Lüthi mit einem Blitzstart an die Spitze, fuhr allen Verfolgern um mindestens eine Sekunde pro Runde davon und brachte seinen ersten Saisonsieg sicher nach Hause. Weil WM-

Leader Franco Morbidelli nur Achter wurde, ist Lüthi wieder bis auf 17 Punkte an ihn herangerückt. „Auf dem Sachsenring hatte ich Pech, jetzt hat sich gezeigt, dass auch Morbidelli nicht nur gute Wochenenden hat. Die WM ist noch lang und noch völlig offen.“

Die anderen Deutschsprachigen konnten nicht wie Lüthi von solchem Glück reden. Marcel Schrötter musste wegen seines gebrochenen Kahnbeins früh das Handtuch werfen (s. unten). Sandro Cortese wuchs über sich hinaus, vor dem Rennabbruch fuhr er unglaublich stark, doch dann knallte er dem vor ihm langsamer werdenden Bagnaia ins Heck und stürzte. Er schaffte es nicht in fünf Minuten an die Box und durfte beim Neustart nicht dabei sein. Dominique Aegerter brach nach dem Start der Starthebel ab, er fuhr zur Reparatur an die Box, doch als die rote Flagge rauskam, hatte er nicht 75 % der Distanz des Ersten gefahren, so durfte auch er nicht zum Neustart. ■



Geschafft: Tom Lüthi katapultierte sich mit einem Raketenstart an die Spitze des 6-Runden-Sprints und fuhr den Gegnern auf und davon

Moto2

Intact-GP verpflichtet Xavi Vierge für 2018

Nach der Trennung von Sandro Cortese hat Intact-GP bereits seinen zweiten Fahrer für die nächste Saison vorgestellt: Es wird der 20-jährige Spanier Xavi Vierge.

Von: Imre Paulovits

Letzten Freitag in Brünn hat Teamchef Jürgen Lingg einen Vertrag mit dem 20-jährigen aus Barcelona unterschrieben, der derzeit bei Tech3 fährt, letztes Jahr Rookie of the Year in der Moto2-WM wurde und momentan auf dem zehnten WM-Rang liegt. „Wir hatten lange Kontakt mit Dominique Aegerter, Bo Bendsneyder und mit Xavi Vierge, und es war eine schwere Entscheidung, was für uns das Beste ist“, gibt Jürgen Lingg zu. „Schließlich haben wir uns für Xavi entschieden. Er ist jung, hat sehr viel Talent und einen unbedingten Willen, Er war letztes Jahr Rookie of

the Year und hat dieses Jahr auf der Tech3 bereits beeindruckende Leistungen gezeigt.“

Nach der Freude über die Neuverpflichtung kam aber auch gleich ein Rückschlag für das Team. Marcel Schrötter bekam

arge Schmerzen in seinem linken Kahnbein, das er sich beim Endurofahren mit Jack Miller in Australien gebrochen hatte und womit er die 8 Stunden von Suzuka gefahren war. Er musste am Samstag das Handtuch werfen

und wurde am Montag operiert. „In Suzuka ging es, aber die Belastung in der Moto2-WM ist doch noch einmal größer“, musste Schrötter feststellen. „Wenn ich wegen der Hand zwei Zehntelsekunden langsamer fahre, fällt das in Suzuka nicht auf, hier verliere ich gleich zehn Plätze.“

Für Lingg ist der Ausfall von Schrötter ein doppelter Rückschlag. „Marcel ist auch ein sehr guter Testpilot, und wir hatten für den Montag in Spielberg einen Test mit einem neuen Suter-Chassis und dann noch mal einen in Misano mit einer weiteren neuen Variante und einer neuen Schwinge geplant gehabt. Jetzt müssen wir leider sehen, was wir ohne ihn machen.“

Sandro Cortese, der bis zu seinem Sturz ein Super-Wochenende hatte, hat bereits mehrere Angebote für die Zukunft. „Meine Priorität ist, in der Moto2-WM zu bleiben“, stellt Cortese klar. „Ich habe aber auch Optionen aus der Supersport und der Superbike-WM.“ ■



Marcel Schrötter: Kahnbeinbruch behindert das Fahren, am Montag OP

n in WM-Form



NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM 2019 wird der Grand Prix von Finnland in den WM-Kalender zurückkehren. Aber natürlich nicht auf dem bis 1982 gefahrenen Straßenkurs von Imatra, sondern auf dem neu errichteten KymiRing. Vor dem Tschechien-GP besuchte Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta die in Bau befindliche Anlage, auf der der Streckenverlauf bereits zu erkennen ist. Sie befindet sich in Iitti, knapp 100 Kilometer nordöstlich der Hauptstadt Helsinki in einem Seengebiet, und soll 100 000 Zuschauern Platz bieten. Die Dorna hat mit dem Kymi-Ring einen Fünfjahresvertrag für die Ausrichtung des Finnland-GP von 2019 bis 2023 geschlossen.

MOTORRAD-WM Ex-HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto ist in den Motorsport zurückgekehrt. Der 62-Jährige, der im April bei Honda in Pension gegangen ist, ist ab sofort

bei der Dorna tätig und leitet zusammen mit Alberto Puig die Nachwuchsförderung. Wie ernst er diese Rolle nimmt, zeigt seine Antwort auf die Frage, ob er noch Marc Márquez die Daumen drückt: „Nein, das war meine Vergangenheit. Jetzt will ich einen Piloten finden und aufbauen, der Marc schlagen kann.“

MOTO2 Das AGR-Team hat sich von Yonny Hernández getrennt. Die restliche Saison wird der 20-jährige Kalifornier Joe Roberts die Kalex des Teams pilotieren. Roberts hat mit drei Jahren im Dirt Track begonnen. Beim 6-Runden-Moto2-Sprint in Brünn beeindruckte er mit seiner Regenfahrkunst und fuhr von P26 auf Platz 10 vor.

MOTOGP Am Montag testeten die Teams in Brünn (bis nach Redaktionsschluss). Vor der Mittagspause war Maverick Viñales mit 2:05,679 Schnellster.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Automotodrom Brno (CZ) – 6. August 2017 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 32,418 km über 6 Runden à 5,403 km. 30 Fahrer gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 20 Grad, Asphalt 22 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	6	13:39,036 min	2:15,085 min	25
2. Alex Marquez (I)	Kalex	6	+4,991 sec	2:15,990 min	20
3. Miguel Oliveira (P)	KTM	6	+6,981 sec	2:15,659 min	16
4. Luca Marini (I)	Kalex	6	+9,190 sec	2:16,134 min	13
5. Xavi Vierge (E)	Tech3	6	+11,064 sec	2:16,519 min	11
6. Simone Corsi (I)	Speed Up	6	+15,779 sec	2:18,212 min	10
7. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	6	+18,431 sec	2:17,764 min	9
8. Franco Morbidelli (I)	Kalex	6	+19,743 sec	2:18,124 min	8
9. Remy Gardner (AUS)	Tech3	6	+19,843 sec	2:18,120 min	7
10. Joe Roberts (USA)	Kalex	6	+20,168 sec	2:17,830 min	6
11. Jorge Navarro (E)	Kalex	6	+20,372 sec	2:18,212 min	5
12. Brad Binder (RAS)	KTM	6	+20,547 sec	2:18,435 min	4
13. Andrea Locatelli (I)	Kalex	6	+21,657 sec	2:18,683 min	3
14. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	6	+22,940 sec	2:18,725 min	2
15. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	6	+24,056 sec	2:19,091 min	1
16. Axel Pons (E)	Kalex	6	+24,192 sec	2:18,501 min	-
17. Tetsuya Nagashima (J)	Kalex	6	+24,441 sec	2:18,778 min	-
18. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	6	+25,607 sec	2:19,161 min	-
19. Iker Lecuona (E)	Kalex	6	+26,482 sec	2:19,038 min	-
20. Fabio Quartararo (F)	Kalex	6	+26,769 sec	2:18,596 min	-
21. Stefano Manzi (I)	Kalex	6	+28,069 sec	2:19,461 min	-
22. Karel Hanika (CZ)	Kalex	6	+28,167 sec	2:19,091 min	-
23. Xavier Simeon (B)	Kalex	6	+28,304 sec	2:19,820 min	-
24. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	6	+29,463 sec	2:19,570 min	-
25. Isaac Viñales (E)	Kalex	6	+29,795 sec	2:19,394 min	-
26. Tarran Mackenzie (GB)	Suter	6	+30,353 sec	2:19,448 min	-
27. Augusto Fernandez (E)	Speed Up	6	+30,555 sec	2:19,372 min	-
28. Edgar Pons (E)	Kalex	6	+30,815 sec	2:19,349 min	-
29. Jesko Raffin (CH)	Kalex	6	+38,907 sec	2:20,306 min	-
nicht gewertet					
Mattia Pasini (I)	Kalex	0	+ 6 Rdn.	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	182
2. Lüthi	165
3. Márquez	133
4. Oliveira	133
5. Bagnaia	87
6. Pasini	73
7. Nakagami	69
8. Corsi	63
9. Marini	54
10. Vierge	51
11. Aegerter	50
12. Schrötter	44
18. Cortese	18
26. Raffin	5

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	250
2. KTM	136
3. Suter	66
4. Speed Up	63
5. Tech 3	57

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Pasini	2:02,611 min
2. Oliveira	2:02,643 min
3. Morbidelli	2:02,661 min
4. Bagnaia	2:02,686 min
5. Navarro	2:02,742 min
6. Marquez	2:02,965 min
7. Marini	2:02,990 min
8. Cortese	2:03,048 min
9. Corsi	2:03,052 min
10. Binder	2:03,062 min
11. Quartararo	2:03,148 min
12. Lüthi	2:03,214 min
13. Pawi	2:03,242 min
14. A. Pons	2:03,316 min
15. Nakagami	2:03,491 min
16. Syahrin	2:03,604 min
17. Viñales	2:03,612 min
18. Vierge	2:03,632 min
19. Baldassarri	2:03,739 min
20. Locatelli	2:03,746 min
21. Aegerter	2:03,778 min
22. Lecuona	2:03,804 min
23. Nagashima	2:03,899 min
24. Manzi	2:04,117 min
25. Simeon	2:04,267 min
26. Gardner	2:04,294 min
27. Fernandez	2:04,366 min
28. Mackenzie	2:04,417 min

Moto3

Wetter instabil, Joan Mir ums

Selbst bei den schwierigen Bedingungen in Brünn war es Joan Mir, der zum Schluss wieder die meisten Reserven hatte.

Von: Imre Paulovits

Es war unglaublich. Wenn sich über das Rennen auch andere um die Spitze balgten und Ajo-KTM-Pilot Bo Bendsneyder seine Regenkünste auspielte, als es in die letzten beiden Runden ging, waren es wieder Joan Mir und Romano Fenati, die die meisten Reserven hatten. Sie zogen von den anderen weg, und Mir ließ seinem WM-Verfolger auch diesmal keine Chance. „In den Trainingstagen sah ich noch keine Chance, dass ich dieses Rennen gewinnen kann. Aber im Rennen wurde mein Gefühl für das Motorrad besser, und ich konnte mich zum Schluss an die Spitze setzen“, freute sich Mir. „Als die

Strecke immer mehr abtrocknete, fühlte ich mich wirklich wohl, und das hat mir diesen kleinen Vorteil verschafft. Diesmal gab es keine Strategie vor dem Rennen, ich musste improvisieren.“

Romano Fenati war wegen des zweiten Platzes nicht unglücklich: „Joan war in der letzten Runde einfach zu stark, ich wollte kein unnötiges Risiko eingehen. Immerhin habe ich mich im Regen wirklich steigern können.“

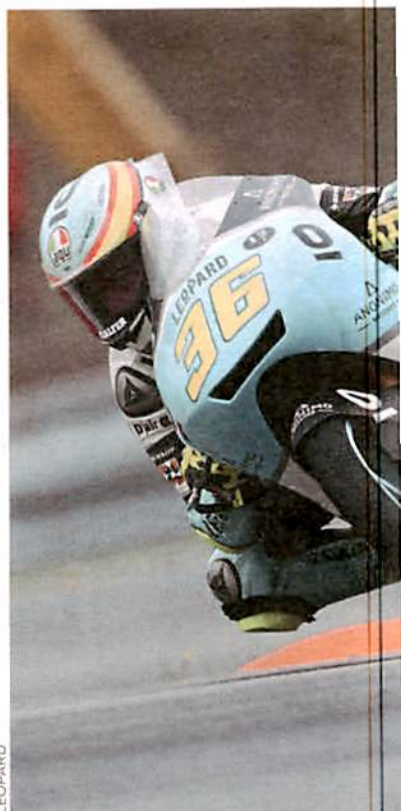
Updates bei KTM

Nach den Tests vor der Sommerpause hatte KTM die Zeit genutzt, und neue Verkleidungen und Hinterradschwinge gefertigt. „Damit haben wir eine sichtliche Topspeed-Steigerung, und die Fahrer sagen einhellig, dass sie nun früher ans Gas können und besser aus den Kurven herausbeschleunigen können“, freut sich KTM-Rennleiter Pit Beirer. „Das war jetzt erst einmal das, was wir unter den engen Bedingungen des Reglements machen

konnten. Aber wie sich gezeigt hat, war es ein Schritt in die richtige Richtung in diesem leistungsdichten Feld.“

Tatsächlich mischten die KTM-Piloten im Qualifying gut vorne mit, allen voran der Argentinier Gabriel Rodrigo, der zu Beginn des Qualifyings noch in der Clinica Mobile war und dann in einer einzigen gezeiteten Runde die Pole-Position herausfuhr – die erste eines Argentiniers in der kleinsten Klasse in der Geschichte der Weltmeisterschaft.

KTM lässt die Entwicklung für 2018 bereits auf vollen Touren laufen. „Man hat uns von der Dorna gefragt, ob wir alle Teams, die bei Mahindra wegfallen und kein Material von Honda bekommen, beliefern können, oder ob das Reglement geändert werden muss“, verrät Pit Beirer. „Wir haben genügend Kapazitäten, so wird jeder versorgt. Aber Prüstl Racing ist das einzige neue Team, das bereits einen Vertrag hat. Wir wollen erst abwarten, wer einen Platz bekommt.“ ■



LEOPARD

Moto3

Öttl: Immerhin gab es zum Schluss drei Punkte

Nach einem Wochenende voller Aufs und Abs wurde Philipp Öttl im Rennen auf der abtrocknenden Strecke von Brünn 13.

Es war kein leichter Einstieg in das verregnete Wochenende, aber sobald es am zweiten Tag trocken war, katapultierte sich Öttl gleich an die Spitze der Zeitentabelle. Doch schon in der dritten Runde riss ihn Jules Danilo bei einem Sturz mit, Öttl bekam heftige Prellungen ab und Physiotherapeut Franz Dietzinger hatte alle Hände voll zu tun, um ihn für das Qualifying fit zu bekommen. Wertvolle Abstimmungszeit war ebenfalls hin, aber immerhin konnte sich Öttl für den zehnten Startplatz qualifizieren.

Im Rennen fand sich Öttl auf dem nassen Asphalt viel besser zurecht als am Freitag, und er arbei-



SCHEDL RACING

Öttl: schwieriges Wochenende

tet sich bis auf Platz 8 vor. Als es abtrocknete, fiel er etwas zurück, dann kam er von der trockenen Linie ab und war 16. Doch von dort konnte er sich bis auf den 13. Platz vorkämpfen. „Der Rhythmus im Nassen war wieder da, aber mit dem 13. Platz kann ich nicht zufrieden sein“, übte er Selbstkritik. „Ich hoffe, dass es auf dem Red Bull Ring besser wird.“ ■ IP

Moto3

Georgi: sensationeller Wildcard-Einsatz

NEC-Cupleader Tim Georgi zeigte seine Regenqualitäten und ließ, so lange es nass war, gar alle WM-Stars blass aussehen.

Das erste freie Training der Moto3 in Brünn begann gleich mit einem Knall: Auf der nassen Piste düpierte Freudenberg-Pilot Tim Georgi die gesamte Konkurrenz und war zeitweilig mit bis zu drei Sekunden Abstand an der Spitze der Zeitentabelle. Auch als abgewunken wurde, war der 17-jährige Berliner noch 1,025 Sekunden schneller als der Zweite, Niccolò Bulega. Im Trockenen war gegen die erfahrenen WM-Piloten kein Staat zu machen, so qualifizierte sich Georgi auf Startplatz 30.

Doch als es zu Beginn des Rennens nass war, stürmte Georgi von dort aus bis auf Platz 7 vor, bevor die Piste begann abzutrocknen und



HANTOS

Tim Georgi: im Regen Weltklasse

er zunehmend zurückfiel. Trotz eines Sturzes in der letzten Runde beendete Georgi das Rennen als 18. „Als es ganz nass war, ging es richtig gut“, freute er sich. „Als es abtrocknete, hatte ich Probleme, aber das sind ja die schwierigsten Bedingungen überhaupt. Ich denke, ich kann stolz sein, in der Anfangsphase in der Führungsgruppe mitgefahren zu sein.“ ■ IP

stabiler



Joan Mir (#36) vor Romano Fenati: Zum Schluss wieder am meisten Reserven

MotoGP Rookies Cup

Siege blieben wieder in der Öncü-Familie

Wieder teilten sich die Öncü-Brüder die Siege im Rookies Cup. Matthias Meggle und Kevin Orgis holten sich je einen zweiten Platz.

Vater Öncü, der übrigens fließend Deutsch spricht, ist der Teamchef seiner 15-jährigen Zwillinge, für die das Siegerpodest mittlerweile wie ein Zuhause ist. Im ersten Lauf musste Cup-Leader Can hart kämpfen, weil sein deutscher Gegner Matthias Meggle an seinem Hinterrad klebte, und schließlich

mit nur 0,07 Sekunden Rückstand Zweiter wurde.

Das zweite Rennen war verregnet, aber offenbar spielte das für Can Öncü keine Rolle. Er hatte schon nach zwei Runden drei Sekunden Vorsprung auf seine Verfolger. Aber schon in Runde 6 purzelte er in den Kies. Sein Vater wird ihm eine Strafpredigt halten, aber es wurde trotzdem ein Jubel-Abend für die Öncüs, weil Zwillingenbruder Deniz das Familienglück rettete und nach hartem Kampf, wie schon im Lauf 1, seinen deutschen Gegner, den Regenspezialisten Kevin Orgis, besiegte. ■ PP

CUP-STAND

Rang	Fahrer	Punkte
1.	Can Öncü (TR)	132 Punkte
2.	Alex Viu (E)	115
3.	Kazuki Masaki (J)	104
4.	Deniz Öncü (TR)	80
5.	Matthias Meggle (D)	79
7.	Kevin Orgis (D)	70



Leader Can Öncü (#65) im 1. Rennen

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Automotodrom Brno (CZ) – 6. August 2017 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,657 km über 19 Runden à 5,403 km. 32 Fahrer gestartet, 30 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 19 Grad, Asphalt 21 Grad.

Rang	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1.	Joan Mir (E)	Honda	19	44:41,314 min	2:16,520 min	25
2.	Romano Fenati (I)	Honda	19	+0,350 sec	2:16,619 min	20
3.	Aron Canet (E)	Honda	19	+3,078 sec	2:16,861 min	16
4.	Bo Bendsneyder (NL)	KTM	19	+4,598 sec	2:18,429 min	13
5.	Juanfran Guevara (E)	KTM	19	+4,882 sec	2:18,828 min	11
6.	John McPhee (GB)	Honda	19	+8,343 sec	2:19,210 min	10
7.	Marcos Ramírez (E)	KTM	19	+9,597 sec	2:18,131 min	9
8.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	19	+10,234 sec	2:19,018 min	8
9.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	19	+10,395 sec	2:18,584 min	7
10.	Nakarin Atirathvapat (T)	Honda	19	+10,913 sec	2:19,467 min	6
11.	Andrea Migno (I)	KTM	19	+11,148 sec	2:19,268 min	5
12.	Albert Arenas (E)	Mahindra	19	+12,085 sec	2:19,607 min	4
13.	Philipp Öttl (D)	KTM	19	+14,266 sec	2:19,635 min	3
14.	Dennis Foggia (I)	KTM	19	+14,271 sec	2:18,259 min	2
15.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	19	+14,311 sec	2:19,453 min	1
16.	Tony Arbolino (I)	Honda	19	+14,404 sec	2:18,330 min	-
17.	Enea Bastianini (I)	Honda	19	+14,449 sec	2:18,132 min	-
18.	Tim Georgi (D)	KTM	19	+15,144 sec	2:19,795 min	-
19.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	19	+20,312 sec	2:19,251 min	-
20.	Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	19	+23,680 sec	2:18,815 min	-
21.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	19	+23,935 sec	2:18,818 min	-
22.	Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	19	+24,772 sec	2:19,351 min	-
23.	Nicolo Bulega (I)	KTM	19	+24,831 sec	2:19,100 min	-
24.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	19	+25,143 sec	2:18,808 min	-
25.	Manuel Pagliani (I)	Mahindra	19	+38,836 sec	2:18,860 min	-
26.	Gabriel Rodrigo (ARG)	KTM	19	+42,433 sec	2:19,909 min	-
27.	Livio Loi (B)	Honda	19	+42,497 sec	2:20,621 min	-
28.	Gabriel Martínez-Ábrego (MEX)	KTM	19	+47,923 sec	2:20,744 min	-
29.	Kaito Toba (J)	Honda	19	+48,013 sec	2:19,796 min	-
30.	Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	19	+48,407 sec	2:20,053 min	-
Nicht gewertet:						
	Jules Danilo (F)	Honda	0	+19 Rdn.	-	-

WM-STAND FAHRER

Rang	Fahrer	Punkte
1.	Mir	190
2.	Fenati	148
3.	Canet	126
4.	McPhee	93
5.	Martin	89
6.	Ramírez	88
7.	Di Giannantonio	85
8.	Migno	83
9.	Guevara	69
12.	Öttl	44

STARTAUFSTELLUNG

Rang	Fahrer	Zeit
1.	Rodrigo	2:08,571 min
2.	Fenati	2:08,721 min
3.	Guevara	2:08,874 min
4.	Mir	2:08,967 min
5.	Bulega	2:08,971 min
6.	Bendsneyder	2:08,991 min
7.	Ramírez	2:09,043 min
8.	Di Giannantonio	2:09,142 min
9.	Loi	2:09,148 min
10.	Öttl	2:09,187 min
11.	Sasaki	2:09,348 min
12.	Antonelli	2:09,358 min
13.	Suzuki	2:09,359 min
14.	Migno	2:09,361 min
15.	Atirathvapat	2:09,471 min
16.	Arbolino	2:09,543 min
17.	Canet	2:09,547 min
18.	Danilo	2:09,565 min
19.	McPhee	2:09,583 min
20.	Bastianini	2:09,614 min
21.	Herrera	2:09,698 min
22.	Dalla Porta	2:09,730 min
23.	Toba	2:09,762 min
24.	Kornfeil	2:10,168 min
25.	Norrodin	2:10,176 min
26.	Foggia	2:10,198 min
27.	Arenas	2:10,222 min
28.	Pagliani	2:10,578 min
29.	Bezzecchi	2:10,803 min

WM-STAND MARKEN

Rang	Marke	Punkte
1.	Honda	245
2.	KTM	134
3.	Mahindra	11
4.	Peugeot	5



Mir: Diesmal Hilfe von oben?

Ángel Nieto

Goodbye, kleiner König

Ángel Nieto wird mit 13 WM-Titeln und 90 GP-Siegen auf ewig der größte Rennfahrer der kleinen Klassen bleiben. Letzten Donnerstag erlag der 70-Jährige den Verletzungen eines Verkehrsunfalls.

Von: Imre Paulovits

Hätte es Ángel Nieto nicht gegeben, gäbe es heute keinen Marc Márquez, Jorge Lorenzo, Maverick Viñales und Dani Pedrosa, und es wären nicht die Spanier, die die Motorrad-WM regieren. Denn es war Nieto, der die Rennsportbegeisterung auf der Iberischen Halbinsel ausgelöst hat, und wie der wohl größte Taktiker der Motorradgeschichte seine Rennen gemanagt hat, so hat er auch sein ganzes Umfeld beeinflusst. Er hat die Mittel und Kräfte gebündelt, durch die der spanische Motorsport aus einer Nische zur zweitwichtigsten Fan-Sportart des Landes aufgestiegen ist. Bis zu seinem Tod war das charismatische Energiebündel nicht aus dem Fahrerlager wegzudenken. Er lebte immer noch wie ein Rennfahrer, mit Wohnmobil und Fahrerlager-Roller, und wer hinter die Kulissen schauen konnte, wusste, welchen Einfluss er im Hintergrund noch immer hatte.

Vom Hinterland bis zur WM

Der 1947 in Zamora, nur 30 Kilometer von der portugiesischen Grenze entfernt geborene Nieto träumte schon als Jugendlicher davon, Rennen zu fahren, und nahm mehrere Jobs bei Derbi und Bultaco an, um in die Nähe des Rennsports zu kommen. Dann bekam er bei Derbi die Chance, wurde dort schnell ihr bester 50er-Pilot und kämpfte mit dem kleinen spanischen Hersteller so lange gegen die japanischen Giganten, bis sich diese aus der WM verabschiedeten und der Weg frei wurde zur größten Karriere unter den Kleinen.

Wenn es Nieto international in den größeren Hubraumklassen auch nie zu Erfolg bringen konnte, daheim herrschte er



KOVÁCS



MOTOGP

Ángel Nieto auf der Garelli 125: Damit holte er sich seine drei letzten WM-Titel

über den gesamten Motorsport. Neben seinen 50er- und 125er-Titeln gewann er auch die spanischen Meisterschaften bei den 250ern, den 500ern und sogar den 750ern. Dadurch errang er großen Einfluss in seinem Land. Als er Ende 1975 bei Kreidler in Ungnade gefallen war, organi-

sierte er Regierungsgeld, damit Bultaco das Material von Piovaticci kaufen konnte, und wurde damit Weltmeister. Das Gleiche wiederholte er in späteren Jahren bei Minarelli und Garelli.

Bei Letzterem erlebte er noch einmal einen Höhepunkt, als er 1982–1984 in drei aufeinander-

folgenden Jahren seine WM-Titel elf, zwölf und dreizehn einfuhr. Nach seinem eigentlichen Rücktritt Ende 1984 hingte er noch einmal zwei Jahre an, um seinem jüngeren Landsmann Jorge Martínez sporadisch bei 80er-WM-Läufen unter die Arme zu greifen und ihn die hohe Kunst des Taktierens zu lehren. Dabei errang er selbst noch seinen 90. GP-Sieg in Le Mans 1985.

Später machte er ein Team für seine Söhne Ángel Nieto Jr. und Pablo, in diesem wurde Emilio Alzamora 1999 Weltmeister. Diese Legende wurde nun durch einen Verkehrsunfall aus dem Leben gerissen, nachdem in seiner Wahlheimat Ibiza eine Urlauberin von hinten auf sein Quad auffuhr. ■



Ángel Nieto

Geburtstag: 25. Januar 1947

Todestag: 3. August 2017

Geburtsort: Zamora (E)

Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

- 1964: 50GP, Derbi (10.)
- 1965: 50GP, Derbi (12.)
- 1966: 50GP, Derbi (6.)
- 1967: 50GP, Derbi (4.)
- 1968: 50GP, Derbi (4.)
- 1969: 50GP, Derbi (1.)
- 1970: 50GP, Derbi (1.)
125GP, Derbi (2.)
- 1971: 50GP, Derbi (2.)
125GP, Derbi (1.)
- 1972: 50GP, Derbi (1.)
125GP, Derbi (1.)
- 1973: 125GP, Morbidelli (7.)
- 1974: 125GP, Derbi (3.)
- 1975: 50GP, Kreidler (1.)
- 1976: 50GP, Bultaco (1.)
125GP, Bultaco (2.)
- 1977: 50GP, Bultaco (1.)
125GP, Bultaco (3.)
- 1978: 50GP, Bultaco (11.)
125GP, Minarelli (2.)
- 1979: 125GP, Minarelli (1.)
- 1980: 125GP, Minarelli (3.)
- 1981: 125GP, Minarelli (1.)
- 1982: 125GP, Garelli (1.)
- 1983: 125GP, Garelli (1.)
- 1984: 125GP, Garelli (1.)
- 1985: 80GP, Derbi (9.)
- 1986: 80GP, Derbi (7.)

186 GP-Starts, 90 Siege, 139 Podestplätze, 16 Pole-Positionen, 63 schnellste Runden

Wieder Sieg für Birchall

Auch bei der vierten WM-Runde, der Gespenn-WM in Assen im Rahmen der Gamma Racing Day, fanden die Birchall-Brüder keine Gegner. Sie dominierten schon das Qualifying und gewannen das Gold Race – ein Sprint Race gab es an diesem Wochenende nicht – überlegen.

Nur nach dem Start konnten Pekka Päiväranta und Kirsi Kainulainen kurz Führungsluft schnupern, als Birchall in der ersten Kurve zu weit hinausge-

tragen wurde und die Finnen so durchschlüpfen konnten, aber am Ende der ersten Runde gingen die Birchalls wieder vorbei und fuhren ihrem sechsten Sieg in diesem Jahr entgegen. Beim WM-Finale am zweiten September-Wochenende in Rijeka brauchen Birchall noch 20 Punkte aus den zwei Rennen, um sich den Titel zu sichern. Päiväranta, der bisher immer Zweiter wurde, hat seine Titelverteidigung aber noch nicht aufgegeben. ■ IP

ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

Assen (NL): 6. Juni 2017; 6. WM-Lauf; 77,2 km über 17 Rdn.; 14 Teams gestartet, 14 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1. Birchall/Birchall (GB/GB)	LCR-Suzuki	18:50,928
2. Päiväranta/Kainulainen (FIN/FIN)	LCR-Honda	+7,201
3. Holden/Wilkes (GB/GB)	LCR-Kawasaki	+27,189
4. Streuer/De Haas (NL/NL)	LCR-Honda	+31,680
5. Grabmüller/Lavorel (A/F)	LCR-Suzuki	+54,307



Birchall: Nach Sieg in Assen fast schon Titel

WM-STAND

1. Birchall	150 Pkt.
2. Päiväranta	120
3. Streuer	81
4. Holden	80
5. Grabmüller	67
6. Blackstock	56
7. Lawrie	49
8. Kimeswenger	35
9. Remše	30
10. Bachmaier	30
11. Rutz	29
12. E. Leblond	22
13. Baker	16
14. Rösinger	15
15. Barbier	7

NACHRICHTEN

ADAC JUNIOR CUP:

AARON SCHÄFER gewann das im Rahmen des Grand Prix in Brünn ausgetragene Rennen. Bei sommerlicher Hitze konnte der 15-Jährige aus Schorndorf-Bühlbrunn das restliche Feld im Ziel um eine halbe Sekunde hinter sich lassen. Der zweite Platz wurde in einem Wimpernschlagfinale vom 14-jährigen Spanier Brian Hart entschieden, vor Max Schmidt, dem Tschechen David Kubán und den beiden Holländern Guus Boes und Bibi Damen. Am nächsten Wochenende geht es auf dem Red Bull Ring weiter, Schäfer und Hart gehen mit 90 Punkten punktgleich nach Österreich, Schmidt liegt nur zwei Punkte hinter den Tabellenführern.

SUPERBIKE-WM: DAVIDE

GIUGLIANO wird neben Stefan Bradl die zweite Ten-Kate-Honda beim WM-Lauf auf dem Lausitzring fahren, nachdem der

letztjährige Ducati-Werkspilot beim Lausitzring-Test das Team überzeugt hat. Ob Giugliano auch die restlichen Rennen der Saison fährt, wird danach entschieden.

IDM SUPERSPORT 600:

LEVY DAY wird am kommenden Wochenende in Assen den immer noch verletzten Christian Stange bei Weber Motos auf der Kawasaki ZX-6R ersetzen. Der 27-jährige Australier feiert seine IDM-Premiere, tourt aber schon länger durch Europa. In den letzten vier Jahren bestätigte er sich in der Britischen Supersport Meisterschaft. Endergebnis 2016: Platz 29. „Wir werden sehen, wie es in Assen läuft. Danach entscheiden wir, wie es weitergeht“, sagt Teamleiter Evrén Bischoff. Stange ist nach seinem Kahnbeinbruch zwar wieder ohne Gips unterwegs, aber eine komplette Renndistanz hält er noch nicht durch.

Siege in Abwesenheit

W Weil Tim Georgi mit einer Wildcard am GP teilnahm und Kevin Orgis beim MotoGP Rookies Cup mitmischte, musste der ADAC Northern Europe Cup ohne die beiden stattfinden, da das Reglement einen Doppelstart wegen zusätzlichen Trainingsmöglichkeiten nicht zulässt. So gewann Jan-Ole Jähni die GP-Klasse, der Sieg in der Standard-Klasse ging an den 15-jährigen Oliver König.

Nachdem Toni Erhard von der Pole-Position aus ins Rennen gegangen war, lag der Kiefer-Racing-Pilot in den ersten Runden vorn, doch von hinten machte sein Teamkollege Dirk Geiger Druck. Nach einigen harten Duellen wurden beide von Oliver König und Leon Orgis überrascht, die sich nach anfänglichem Rückstand wieder an die beiden Spitzenreiter herangefahren



Jan-Ole Jähni: Ungefährdeter Sieg

hatten. König nutzte schließlich seinen Heimvorteil, übernahm die Führung und siegte in der Standard-Klasse. In der GP-Klasse sicherte sich derweilen Freudenberg-Racing-Teampilot Jan-Ole Jähni einen überlegenen Sieg, nachdem er das Rennen vom Start bis ins Ziel angeführt hatte. ■ MPO

CUP-STAND GP

1. Georgi	125 Punkte
2. Jähni	112
3. Khan Soppe	96
4. Orgis	93
5. Dubbink	69

CUP-STAND STANDARD

1. Geiger	145 Punkte
2. Freitag	107
3. Erhard	105
4. Orgis	90
5. König	88

Motorrad-WM

GP von Österreich

ZEITPLAN

GP von Österreich, Red Bull Ring (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 11. August 2017

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.40	Moto2	1. freies Training
13.10–13.50	Moto3	2. freies Training
14.05–14.50	MotoGP	2. freies Training
15.05–15.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 12. August 2017

9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.40	Moto2	3. freies Training
12.35–13.15	Moto3	Qualifying
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05–15.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 13. August 2017

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 28 Rd.

STATISTIK

GP von Österreich, Red Bull Ring

Sieger 2016

Moto3: Joan Mir (E), KTM
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex
MotoGP: Andrea Iannone (I), Ducati

Pole-Position 2016

Moto3: Joan Mir (E), KTM, 1:36,228 (= 161,5 km/h)
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:29,255 (= 174,1 km/h)
MotoGP: Andrea Iannone (I), Ducati, 1:23,142 (= 186,9 km/h)

Schnellste Runden 2016

Moto3: Philipp Öttl (D), KTM, 1:36,558 (= 160,9 km/h)
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:29,497 (= 173,6 km/h)
MotoGP: Andrea Iannone (I), Ducati, 1:23,561 (= 183,8 km/h)

Rundenrekorde

Moto3: Philipp Öttl (D), KTM, 1:36,558 (= 160,9 km/h) (2016)
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:29,497 (= 173,6 km/h) (2016)
MotoGP: Andrea Iannone (I), Ducati, 1:23,561 (= 183,8 km/h) (2016)



Die Plätze 1, 2 und 3 in beiden Klassen – die KTM waren in Lommel eine Klasse für sich und stellten einen Rekord für die Ewigkeit auf.

Von: **Alex Hodgkinson**

Schon vor fünf Jahren gab es die Konfrontation Tony Cairoli gegen Jeffrey Herlings in der Sandhöhle von Lommel im Mittelpunkt des Nationencross, und das Publikum witterte eine erneute Auseinandersetzung der beiden KTM-Stars in diesem Jahr.

In der Qualifikation schien Cairoli auf dem Weg zum Sieg, bis Herlings den Italiener mit einem Überraschungsangriff schockte und als Erster das karierte Tuch sah.

Im ersten Lauf am Sonntag war der Sieg deutlicher. Cairoli fuhr zuerst an zweiter Stelle hinter De-Carli-Teamkollege Glen Coldenhoff. Lange, bevor er den Niederländer hinter sich lassen konnte, war Herlings an beiden vorbei. Cairoli akzeptierte schnell

seine Niederlage und fuhr ein ruhiges Rennen 27 Sekunden hinter Herlings nach Hause. Der erste Fahrer, der keine KTM fuhr, war Jeremy Van Horebeek auf Rang 4 vor Max Nagl. Beide waren fast eine Minute hinter Herlings im Ziel.

Holeshot Nr. 12 für Cairoli

Der einzige Deutsche im MXGP, Max Nagl, steht immer noch ohne Vertrag für 2018 da: „Es sieht nicht gut aus. Ich habe nichts, und alle Werksteams sind voll.“ Und das, obwohl er weit vor der 2018er-Paarung Gautier Paulin/Max Anstie im Ziel war.

Der zweite MXGP-Lauf war die Krönung eines aufregenden Nachmittages. Cairoli sicherte sich seinen zwölften Holeshot-Preis der Saison und wollte die Flucht ergreifen, aber Herlings war gleich Zweiter, und der Zweikampf begann. Herlings wollte nichts anbrennen lassen und übernahm schon während der Startrunde die Führung. Nach zwei Runden jedoch konterte Cairoli, und die beiden KTM-Stars kamen sich mehrmals in die Quere.

„Es bestand keine Gefahr. Wir haben uns gegenseitig ausgebremst, aber nur in Kurven, wo die Geschwindigkeit nicht so hoch war. Wir sind beide smart, Tony hat den Titel vor Augen, und ich will ihn nicht gefährden. Es war ein sauberer Kampf, und für mich war es ein schöner Ausgleich für Ottobiano“, so ein zufriedener Herlings.

Die KTM-Superhelden sind jetzt Erster und Zweiter in der WM-Tabelle. Und Clement Desalle, dem prominentesten Gegner, fehlen 105 Punkte auf Cairoli.

Max Nagl startete nicht so gut und wurde auf P13 in der Startrunde notiert, im Ziel war der Oberbayer Neunter.

Ausnahmsweise konnte Jeremy Seewer im ersten Lauf vor Pauls Jonass losfahren, aber das half dem Schweizer nicht. Schon in der fünften Runde ging der Lette, der am Samstag bereits den Qualifikationslauf dominiert hatte, vorbei. Und fünf Runden später übernahm er die Führung von seinem schnell startenden Teamkollegen Jorge Prado Garcia, während Seewer zwei Sekunden pro Runde auf die beiden

KTM einbüßte: „Ich konnte zunächst mithalten und Pauls Spuren studieren. Aber irgendwann habe ich den Rhythmus verloren. Und dann muss man zurückschalten, oder man geht schnell zu Boden.“

Es schien eine WM-Vorentscheidung zugunsten von Jonass zu sein, doch vier Runden vor Schluss hätte alles anders werden können: Der Lette kam über einem der großen Sprünge quer, und sein Schatten Prado konnte ihm in der Luft gerade noch ausweichen! Es handelte sich um

! Nicht einmal, als es KTM nur als Offroad-Motorrad gab, war Mattighofen im Motocross so überlegen. Die Titel für Cairoli, Jonass und in beiden Herstellerwertungen sind fast sicher.

Zentimeter, aber er kam an Jonass vorbei: „Ich habe wirklich nichts gespürt. Ich wusste nicht, was das Team meinte, als sie es nach dem Rennen erwähnten.“

Jonass nahm einen komfortablen Vorsprung von 52 Punkten in den zweiten Lauf mit. Doch wie schnell das Glück sich drehen kann, erlebte er in der ersten Linkskurve, als er in einen Massensturz verwickelt wurde: „Das kann passieren, wenn man keinen klaren Holeshot hat. Ich habe die Ruhe bewahrt. Die Strecke war sehr ausgefahren, und ich konnte in den letzten zehn Minuten einige Plätze gutmachen.“ Währenddessen fuhr

Seewer bis zur dritten Runde auf Rang 3 hinter Thomas Covington und Prado: „Ein kleiner Fehler und das Vorderrad rutschte weg.“ Von Platz 9 aus erkämpfte sich der Schweizer im Ziel Rang 4. Jonass allerdings fuhr wie der Teufel und kam als Fünfter ins Ziel. 50 Punkte trennen die beiden vor der Reise nach Frauenfeld am kommenden Wochenende.

MXoN-Nominierungen

Indes wirft das Nationencross in Matterley Basin am 1. Oktober seine Schatten voraus. Belgien und Italien haben ihre Teams nominiert. Julien Lieber fährt für

die Belgier MX2, neben Clement Desalle (MX1) und Jeremy Van Horebeek (Open). Zweiter 450ccm-Fahrer der Azzuri neben Cairoli ist Alessandro Lupino. Michele Cervellini fährt MX2.

Frankreich, Sieger der Team-WM in den letzten drei Jahren, hat das Dilemma, zu viele gute Fahrer zu haben. Zudem spielt auch die „Politik“ eine Rolle: Eigentlich sind Marvin Musquin und Dylan Ferrandis momentan die stärksten Fahrer. Aber zwei „US-Piloten“ und nur einen WM-Fahrer starten lassen? Und wer soll neben Musquin die 450er fahren? Der aktuell WM-Vierte, Gautier Paulin, oder Romain

Febvre, das „Arbeitstier“, das der Grand Nation den Nationentitel in den letzten beiden Jahren im letzten Moment gerettet hat?

Der frühere Seriensieger USA hat dagegen Probleme, überhaupt ein Team aufzustellen: Die unumstrittene Nummer 1 nach Ryan Dungeys Rücktritt, Eli Tomac, verweigert die Teilnahme. Jason Anderson und Blake Baggett müssen sich beide sofort nach dem letzten Nationals-Lauf am Fußgelenk bzw. am Knie operieren lassen. Zach Osborne steht auf jeden Fall zur Verfügung, auf der 450er fahren wahrscheinlich Jeremy Martin und Cooper Webb. ■



MX2-Start: Blitzstarter Prado Garcia vor WM-Leader Jonass (#41) und dem Belgier Julien Lieber (#33)



Fast am Ziel: der Lette Pauls Jonass

MOTOCROSS-GP BELGIEN / MXGP

Lommel (B): 6. August, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig/21 Grad. 1. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 16 Runden à 1,880 km (= 30,080 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	35:34,225 min = 50,739 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	16	+ 27,342 s
3. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	16	+ 39,296 s
4. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	16	+ 53,580 s
5. Max Nagl (D)	Husqvarna	16	+ 56,056 s
6. Clement Desalle (F)	Kawasaki	16	+ 1:00,579 min
7. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	16	+ 1:02,065 min
8. Romain Febvre (F)	Yamaha	16	+ 1:06,221 min
9. Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 1:08,869 min
10. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	16	+ 1:22,939 min

MOTOCROSS-GP BELGIEN / MXGP

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 16 Runden à 1,5880 km (= 30,080 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	35:44,270 min = 50,501 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	16	+ 23,346 s
3. Max Anstie (GB)	KTM	16	+ 41,147 s
4. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	16	+ 53,174 s
5. Clement Desalle (F)	Kawasaki	16	+ 55,569 s
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	16	+ 57,337 s
7. Romain Febvre (F)	Yamaha	16	+ 1:00,060 min
8. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	16	+ 1:17,957 min
9. Max Nagl (D)	Husqvarna	16	+ 1:32,207 min
10. Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 1:43,308 min

WM-STAND MXGP

1. Antonio Cairoli (I)	567 Punkte
2. Jeffrey Herlings (NL)	468
3. Clement Desalle (F)	462
4. Gautier Paulin (F)	446
5. Tim Gajser (SLO)	376
6. Romain Febvre (F)	365
7. Max Nagl (D)	336
9. Arnaud Tonus (CH)	303
21. Valentin Guillod (CH)	61
40. Dennis Ullrich (D)	3

1. KTM	609 Punkte
2. Husqvarna	498
3. Yamaha	473

MOTOCROSS-GP BELGIEN / MX2

Lommel (B): 6. August, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig/21 Grad. 1. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 16 Runden à 1,880 km (= 30,080 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	16	36:03,639 min = 50,049 km/h
2. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	16	+ 4,963 s
3. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	16	+ 27,982 s
4. Benoit Paturel (F)	Yamaha	16	+ 32,972 s
5. Julien Lieber (B)	KTM	16	+ 33,010 s
6. Ben Watson (GB)	KTM	16	+ 42,319 s
7. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	16	+ 43,909 s
8. Conrad Mewse (GB)	Husqvarna	16	+ 47,263 s
16. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	16	+ 2:04,875
37. Brian Hsu (D)	Husqvarna	16	+ 2:05,123

MOTOCROSS-GP BELGIEN / MX2

2. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 16 Runden à 1,880 km (= 30,080 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	16	36:39,880 min = 49,225 km/h
2. Julien Lieber (B)	KTM	16	+ 11,832 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	16	+ 13,661 s
4. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	16	+ 20,345 s
5. Pauls Jonass (LV)	KTM	16	+ 33,847 s
6. Calvin Vlaanderen (NL)	KTM	16	+ 36,833 s
7. Conrad Mewse (GB)	Husqvarna	16	+ 51,589 s
8. Benoit Paturel (F)	Yamaha	16	+ 1:01,363 min
15. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	16	+ 1:20,638 min
20. Brian Hsu (D)	Husqvarna	16	+ 1:58,744 min

WM-STAND MX2

1. Pauls Jonass (LV)	589 Punkte
2. Jeremy Seewer (CH)	539
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	437
4. Benoit Paturel (F)	429
5. Julien Lieber (B)	412
6. Thomas Covington (USA)	351
7. Juan Prado Garcia (E)	315
8. Brian Bogers (NL)	294
21. Brian Hsu (D)	80
22. Henry Jacobi (D)	78

1. KTM	647 Punkte
2. Suzuki	554
3. Husqvarna	521

Speedway-EM Hallstavik

Lebedevs nah dran

Vaclav Milik gewann den SEC-Lauf in Hallstavik, doch der Lette Lebedevs konnte seinen Vorsprung halten. Smolinski verbessert.

Von: **Thomas Schiffner**

Erst über das Last-Chance-Rennen konnte Vaclav Milik vor Wildcardfahrer Jacob Thorsell ins Finale fahren, in dem er auf Tabellenführer Andzejs Lebedevs und Local Hero Andreas Jonsson traf. Jonsson hatte den besten Start im Finale, doch von Startplatz 3 aus kämpfte sich Milik am Schweden und an Lebedevs vorbei und gewann das SEC-Rennen vor dem Letten



Tagessieg und Rang 2: Vaclav Milik

Enduro-EM und -DM Burg

Junior düpierte die Altmeister

DM-Sieger Andreas Beier schneller als der beste deutsche EM-Teilnehmer.

Von: **Thorsten Horn**

Mit einem Doppelsieg des 19-jährigen Matteo Pavoni endete der kombinierte EM/DM-Lauf in Burg. Am ersten Tag gewann Pavoni aus der Klasse Junior E1 vor den bei-



Doppelsieg: Matteo Pavoni

und Jonsson. Da Lebedevs und Milik beide auf 13 Punkte kamen, hat Lebedevs vor dem letzten Finale am 16. September in Lublin weiter vier Punkte Vorsprung auf Milik und deren sechs auf Jonsson und Laguta.

Der verletzte Nicki Pedersen hatte sich auch für das verregnete Rennen in Schweden abgemeldet. Nach seinen blamablen Auftritten in den ersten beiden SEC-Rennen zeigte sich Martin Smolinski deutlich verbessert. Mit seinem ersten Heatsieg der Saison und einem weiteren Krimi, den er als Zweiter beendete, beeindruckte er und sammelte sieben Punkte (Platz 9). Der Olchinger hat damit punktemäßig mit Kai Huckenbeck, der nur in Güstrow fuhr, gleichgezogen. ■

SPEEDWAY-EM

Stand nach 3 von 4 Läufen

1. Andzejs Lebedevs (LV)	38 Punkte
2. Vaclav Milik (CZ)	34
3. Andreas Jonsson (S)	32
4. Artjom Laguta (RUS)	32
5. Krzysztof Kasprzak (PL)	26
6. Mateusz Szczepaniak (PL)	24
14. Kai Huckenbeck (D)	12
15. Martin Smolinski (D)	12

ENDURO-EM

Overall
Stand nach 3 Läufen

1. Matteo Pavoni (I)	84 Punkte
2. Oscar Balletti (I)	75
3. Maurizio Micheluz (I)	70
4. Jamie Lewis (GB)	48
5. Joakim Grelsson (S)	47
6. David Abgrall (F)	43
7. Theophile Espinasse (F)	31
8. Rannar Uusna (EST)	25
9. Max Vial (F)	25
10. Dennis Schröter (D)	25

Supermoto-WM Chachagüi

6. Titel für Chareyre

Markus Class wurde in seiner ersten WM-Saison im letzten Lauf hinter Thomas Chareyre auf Anhieb Vizeweltmeister.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Supermoto-WM 2017 wurde im fernen Kolumbien entschieden. Eigentlich kein Problem, doch der zweite Saisonlauf war gleichzeitig der letzte, und er lief mit lediglich 17 Teilnehmern. Titelverteidiger Thomas Chareyre machte mit der Pole-Position und Sieg in allen drei Läufen den Durchmarsch und holte sich auf TM seinen sechsten WM-Titel. Die beiden Deutschen Markus Class und Marc-Reiner Schmidt waren mit einem Punkt Differenz angereist und kämpften um den Vize-Titel.

Im ersten Lauf wurde Class mit seiner Marcus-Haas-Husqvarna Zweiter vor SWM-Pilot Schmidt im zweiten war es umgekehrt. Der dritte und letzte Heat musste die Entscheidung bringen, und es wurde ein erbit-

terter Zweikampf. Erst zog Schmidt davon, dann machte er einen Fehler. Class war wieder dran und wurde schließlich Zweiter und damit Vizeweltmeister. Lukas Höllbacher war einer der vielen Top-Piloten, die die teure Reise nach Südamerika gar nicht auf sich nahmen. Der junge Däne Simon Vilhelmsen, der erst das zweite Jahr Supermoto fährt, wurde für Haas auf Husqvarna WM-Vierter. ■

SUPERMOTO-WM

Endstand nach 2 Läufen

1. Thomas Chareyre (F), TM	147 Pkt.
2. Markus Class (D), Husqvarna	122
3. Marc Reiner Schmidt (D), SWM	121
4. Simon Vilhelmsen (DK), Husqvarna	85
8. Lukas Höllbacher (A), Husqvarna	58

NACHRICHTEN

SPEEDWAY: U21-TEAM IM EM-FINALE

Bei der U21-Team-WM scheideten sie aus, beim Semifinale der U21-Team-EM in Abensberg schafften Michael Härtel, Lukas Fienhage, Dominik Möser, Richard Geyer und Daniel Spiller hinter Sieger Dänemark (50 Punkte) mit 32 Punkten Platz 2. Weil im ersten Semi in der Vorwoche Schweden rechnerisch nur auf 30 Punkte kam, tritt Deutschland am 19. August in Kroso (PL) als bester Zweiter gegen Polen, Lettland und Dänemark an. In Abensberg war Härtel als taktischer Reservefahrer mit 11 Punkten bester Deutscher und drittbester Tagespilot.

LANGBAHN: SAN MILLAN/ ZAPF BAHNPOKALSIEGRER

Raphael San Millan/Benedikt Zapf gewannen in Melsungen mit 20 Punkten den Bahnpokal der Seitenwagen vor Löffler/Fischer (17) und Poppe/Weick (12). Das Rennen der I-Soloklasse entschied der Niederländer Romano Hummel vor James Shanes und Andrew Appleton (beide England) für sich. William Matthijssen wurde I-Gespansieger.

ENDURO-DM

Championat (nach 5 Läufen)

1. Dennis Schröter (Husqv.)	454 Punkte
2. Marco Neubert (KTM)	405
3. Andreas Beier (Husqvarna)	503
4. Davide von Zitzewitz (KTM)	360
5. Jan Schäfer (Sherco)	359
6. Christian Weiß (KTM)	346
7. Paul Roßbach (KTM)	327
8. Tilman Krause (KTM)	323
9. Tim Apolle (Husqvarna)	319
10. Nick Emmrich (Husqvarna)	299



Packt alles

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell
zum Sparpreis plus Rucksack sichern!



PROSS Rucksack

Multifunktionaler Rucksack mit großem Reflektor, Rücken-/Beckenpolsterung, Volumenerweiterung mit integriertem Nassfach um ca. 6 Liter, herausnehmbaren Regenschutz in Signalfarbe, wasser- und schmutzabweisender Boden. Material: Polyester 420D und strapazierfähiges Ripstop, Maße: ca. 28x22x49 (64) cm, ca. 15 Liter (+ 6 Liter), Gewicht: ca. 695g, Zuzahlung 1,- €.

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihrem Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Best.-Nr. **1625286**

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum	Unterschrift
-------	--------------

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888

Fax +49 (0)711 182-2550

motorsportaktuell@dpv.de

www.motorsport-aktuell.com/abo

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Registergericht Stuttgart, HRB 14102, Geschäftsführer: Rüdiger Lohmann, Robert Lohmann, Vertriebs-Beauftragter und Kontaktperson: Dr. Gerd Gaffel, Dr. Michael Kuhn, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, ak@dpv.de, Tel. +49 (0)711 3206-8888, Fax +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo

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

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

Renn/Rallye

Ferrari

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

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

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

Privat sucht Boxster Spyder 981, mög-
lichst rot oder blau, seriöse Abwicklung,
faire Angebote bitte an gmaase@t-online.de
oder Tel. 0172/5638090

Jaguar

Renault Alpine

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

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Mercedes

Mercedes 380 SLC, Bj. 1981, 367000 km,
Motor überholt, Automatik, Leder, LM-Fel-
gen, silberdistel, H-Kennzeichen, Note 3+,
€ 16.400,-, Tel. 05551/62203

Suche Mercedes SL, Typ 107, schönes
Auto, bitte alles anbieten! Vielen Dank! Tel.
0172/7683296 od. 07131/579275 H

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

Oldtimer

Kaufe gerne Ihren Oldtimer/Exoten. Bitte
alles anbieten! Auch ganze Sammlungen.
Tel. 0172/7683296 o. 07131/579275 H

Porsche



911 993, EZ 6/1993, 115000 km, 272
PS, blau, Leder, Klima, SHZ, NR-Fzg.,
VB 69.000,- EUR. 0049-171-6142355,
stefan_hambuecker@arcor.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 40103

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



C4 - neu, letzter deutscher Neuwagen!
0 km, Vollaussattung, 20 % / 15.000,- €
unter UPE, nur 58.900,- €. 02651-491659

Audi

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

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

BMW

Suche schönen BMW M3, E30, Bitte alles
anbieten! Vielen Dank! Tel. 0172/7683296 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 07 11/320 688 88
Fax 07 11/182 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Veranstaltungen

WORLDSBK.COM SBK MOTUL #GermanWorldSBK

**SUPERBIKE WM
LAUSITZRING**
PROSECCO DOC German Round

18.-20. August 2017

» jetzt Tickets sichern!

www.lausitzring.de 035754 - 33 7 33

PIRELLI, MOTO, SBK, PROSECCO DOC, GRS, starfun

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Helmrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Blanca 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 Ramms, 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
 Werbeerwerb Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
 Druck:
 Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Str. 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkai 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
 Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).
 Abonentenservice:
 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

Schwäbische Diva DTM-Ausstieg von Mercedes MSa 33/2017

Ich bezweifle, dass der Einstieg in die Formel E der wirkliche Auslöser für den DTM-Ausstieg von Mercedes war. Ist es nicht eher die Tatsache gewesen, dass in den letzten Jahren immer öfter der gewünschte Erfolg ausblieb und Audi und BMW der Marke mit dem Stern immer wieder die begehrten Titel streitig machten? Ich sehe aber auch etwas Positives an dieser Nachricht, nämlich die Tatsache, dass nach dem Ausstieg des selbst ernannten Serien-Primus jetzt eher neue Hersteller den Schritt in die DTM wagen. Denn mit der launischen schwäbischen Diva war nicht immer gut Kirschen essen. Sollte sich allerdings kein neuer Hersteller finden, so wird die Saison 2018 wohl zur Farce. Für mich wäre eine Meisterschaft mit zwei Herstellern nicht mehr vorstellbar.

Egon Martinetz,
 D-54576 Hillesheim

Wenn die DTM als Top-Tourenwagen-Serie überleben will, dann wird es jetzt Zeit, die Japaner und andere Hersteller mit ins Boot zu holen! „Class One“ geistert ja schon lange durch die Gazetten und die Köpfe einiger Motorsport-Verantwortlicher. Mein Vorschlag wäre: Eine Tourenwagen-WM und Regionalmeisterschaften mit Autos mit gleichem technischen Reglement. Der Einsatz erfolgt durch die Werke direkt (WM) bzw. durch geeignete private Top-Teams (EU/DTM bzw. Asia-Meisterschaft). Sprint-Rennen wie bisher! Robuste, einfach konstruierte Frontmotor-Heckantriebs-Prototypen, mit serienähnlicher Silhouette, fetten Reifen, wenig Abtrieb und ohne Flap- und Durchströmungs-Firlefanz. Leer-Mindestgewicht 1150–1200 kg, viele Einheitsbauteile wie bisher in der DTM, Zweiliter-Vierzylinder-Reihen-Turbomotor mit

Mindestabmessungen und Mindesthaltbarkeit. Motorleistung mindestens 650 PS. Das wäre mit einem Ladedruck von ca. 2,5 bar sowie einem Air-Restriktor von gut 45 mm erreichbar. Noch besser wäre aber statt Air-Restriktor eine Sprit-Durchflussmengenbegrenzung auf ca. 30 kg/100 km, dann wäre die Motor-Effizienz ein leistungsbestimmendes Kriterium. Die Fahrzeugkosten (ohne Entwicklung) sollten sich auf dem Niveau heutiger LMP2 (also ca. 0,5 Mio Euro) bewegen. Als zweite Tourenwagenliga mit nationalen und regionalen Rennserien sollten dann die seriennahen TCR-Fahrzeuge dienen.

Dipl. Ing. Hans-Werner Hansen,
 D-40476 Düsseldorf

Fairer Move zum F1-Rennen in Ungarn MSa 33/2017

Mag Hamilton drei Punkte „verloren“ haben (die er vor der ersten Stallorder nicht hatte), landeten die Punkte nach der zweiten Stallorder wieder bei Bottas. Für beide also Plus-Minus-Null. Damit hat Vettel jetzt zwei ernst zu nehmende Gegner.

Ralf Zeigermann,
 per E-Mail

Dass Lewis Hamilton einmal zurückstecken musste, halte ich tatsächlich für „einen fairen Move“, wie Toto Wolff es nannte. Obwohl ich selbstverständlich nicht an die neue Wohltätigkeit in der F1 glaube. Die letzten Jahre mussten die Teamkollegen von Lewis Dreck fressen, sich von ihm alles gefallen und sich permanent demütigen lassen. Narrenfreiheit! Champion halt. Den frühzeitigen Ruhestand von Nico Rosberg kann ich gut nachvollziehen. Jetzt hat er mit Valtteri Bottas ein anderes Kaliber als Teammate. Seelisch, nervlich abgeklärt, in sich ruhend. Ich kann es Tage später noch nicht so

richtig glauben, dass er Valtteri tatsächlich wieder vorbeigelassen hat bzw. lassen musste. Ausgleichende Gerechtigkeit nenne ich so was. Deswegen empfinde ich eure Überschrift als unpassend.

Klaus Vinschen,
 D-47259 Duisburg

In der Nachberichterstattung des GP-Ungarn bei SKY faselte Toto Wolff süffig lächelnd was vom „großartigen Teamspirit“ bei der Marke mit dem Stern. Fünf Minuten später gab es eine Einspielung: Die linke Hälfte des Bildschirms zeigte den Rücktausch in der Zielkurve, die rechte Hälfte zeigte Herrn Wolff in der Box, wie er zweimal wutentbrannt mit der Faust auf den Tisch hieb. Marc Surer dazu trocken wie Knäckebrot: „Die Bilder sprechen eine andere Sprache!“ Also macht Euch in der MSa-Redaktion nicht zum Steigbügelhalter mit einem dreiseitigen Bericht über das angebliche Gentleman-Team mit seinem ach so fairen Teamspirit!

Hans Wein,
 D-96173 Oberhaid

Scheibe sicherer zur Halo-Einführung MSa 32/2017

Der Halo sieht nicht nur unmöglich aus; er bietet auch kaum mehr Sicherheit. Teile von vorausfahrenden Wagen können leicht an der vorderen Strebe rechts und links vorbei an den Kopf des Fahrers fliegen! Da wäre die erhöhte Scheibe, die Vettel getestet hat, deutlich sicherer – und eleganter!

Jürgen Karrenberg,
 D-82377 Penzberg

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
 «Leserbriefe»
 70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@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.

11.–13.08.2017: 45. AvD-OGP-Nürburgring
19.08.2017: VLN-Nürburgring ROWE 6 Stunden ADAC Ruhr-Pokal-Rennen
 Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 9. August

18.15	NASCAR Euroserie Hockenheim (Zus.)	motorsport.tv
22.30	NASCAR Cup Series Watkins Glen (Wh.)	Motorvision TV

Donnerstag, 10. August

06.35	ADAC TCR Nürburgring, Rennen 1 (Wh.)	Sport 1+
07.15	GT Masters Nürburgring, Rennen 1 (Wh.)	Sport 1+
08.25	Formel 4 Nürburgring, Rennen 1 (Wh.)	Sport 1+
09.10	Formel 4 Nürburgring, Rennen 2 (Wh.)	Sport 1+
09.50	ADAC TCR Nürburgring, Rennen 2 (Wh.)	Sport 1+
10.30	GT Masters Nürburgring, Rennen 2 (Wh.)	Sport 1+
11.40	Formel 4 Nürburgring, Rennen 3 (Wh.)	Sport 1+
11.55	Classic Races (Rallye-WM 1982)	Motorvision TV

Samstag, 12. August

09.30	DRM/Rallye Masters Thüringen (Zus.)	N-TV
11.00	ADAC GT Masters Magazin Nürburgring	Sport 1
13.00	Rallye-EM/ERC All Access	Eurosport 2

Sonntag, 13. August

20.30	NASCAR Cup Series, Michigan LIVE	Sport 1/MV TV
-------	---	---------------

Montag, 14. August

10.45/17.25	Silverstone Classic (Zus.)	motorsport.tv
-------------	----------------------------	---------------

Motorrad

Freitag, 11. August

08.30	MotoGP-WM Brünn, Rennen (Wh.)	Eurosport 1
09.00	Moto3-WM Spielberg, FP1 LIVE	Eurosport 1
09.45	MotoGP-WM Spielberg, FP1 LIVE	Eurosport 1
10.45	Moto2-WM Spielberg, FP1 LIVE	Eurosport 1
13.00	Moto3-WM Spielberg, FP2 LIVE	Eurosport 1
14.00	MotoGP-WM Spielberg, FP2 LIVE	Eurosport 1
15.00	Moto2-WM Spielberg, FP2 LIVE	Eurosport 1

Samstag, 12. August

09.00	Moto3-WM Brünn, FP3 LIVE	Eurosport 1
09.45	MotoGP-WM Brünn, FP3 LIVE	Eurosport 1
10.45	Moto2-WM Brünn, FP3 LIVE	Eurosport 1
12.30	Moto3-WM Brünn, Qualifying LIVE	Eurosport 1
13.15	MotoGP-WM Brünn, FP4 & Quali LIVE	Eurosport 1
15.00	Moto2-WM Brünn, Qualifying LIVE	Eurosport 1
16.25	RB Rookies Cup Spielberg, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv

Sonntag, 13. August

08.30	Mot.-WM Spielberg, Warm-ups LIVE	Eurosport 1
10.00	Mot.-WM Spielberg, Vorberichte LIVE	Eurosport 1
11.00	Moto3-WM Spielberg, Rennen LIVE	Eurosport 1
12.00	Moto2-WM Spielberg, Rennen LIVE	SRF 2
12.15	Moto2-WM Spielberg, Rennen LIVE	Eurosport 1
13.00	MX2-WM Frauenfeld, 1. Lauf LIVE	SRF2/msp.tv
13.45	MotoGP-WM Spielberg, Rennen LIVE	Eurosport 1
13.55	MotoGP-WM Spielberg, Rennen LIVE	SRF 2
14.00	MXGP-WM Frauenfeld, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
15.00	MXGP-WM Frauenfeld, 1. Lauf (Aufz.)	SRF 2
15.25	RB Rookies Cup Spielberg, 2. Lauf LIVE	motorsport.tv
15.45	MX2-WM Frauenfeld, 2. Lauf LIVE	SRF 2
16.00	MX2-WM Frauenfeld, 2. Lauf LIVE	motorsport.tv
17.00	MXGP-WM Frauenfeld, 2. Lauf LIVE	SRF 2/msp.tv

Montag, 14. August

ab 16.00	Mot.-WM Spielberg, die Rennen (Wh.)	Eurosport 1
14.45	Motocross-WM Frauenfeld (Zus.)	Eurosport 2

Livestreams/Internet

Sonntag, 13. August

ca. 12.00	Tourenwagen Classics, Nürburgring LIVE	www.tourenwagen-classics.de
-----------	---	-----------------------------



Formel-1-Halbzeitbilanz: Das Duell Mercedes vs. Ferrari in Zahlen



MotoGP Österreich: Triumphiert Marc Márquez auch in Spielberg?



Oldtimer-Grand-Prix Nürburgring: Das große Klassiker-Treffen in der Eifel

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

11.–13.8.	AvD Oldtimer Grand Prix, Nürburgring	D
13.8.	NASCAR Cup Series, Brooklyn/Michigan	USA
17.–20.8.	Rallye-WM, Deutschland	D
Motorrad		
12.8.	Speedway GP, Mållilla	S
12./13.8.	IDM, Assen	NL
13.8.	Motorrad-WM, Spielberg	A
13.8.	Motocross-WM, Frauenfeld	CH
19./20.8.	Superbike-/Supersport-WM, Lausitzring	D

SUTTON IMAGES

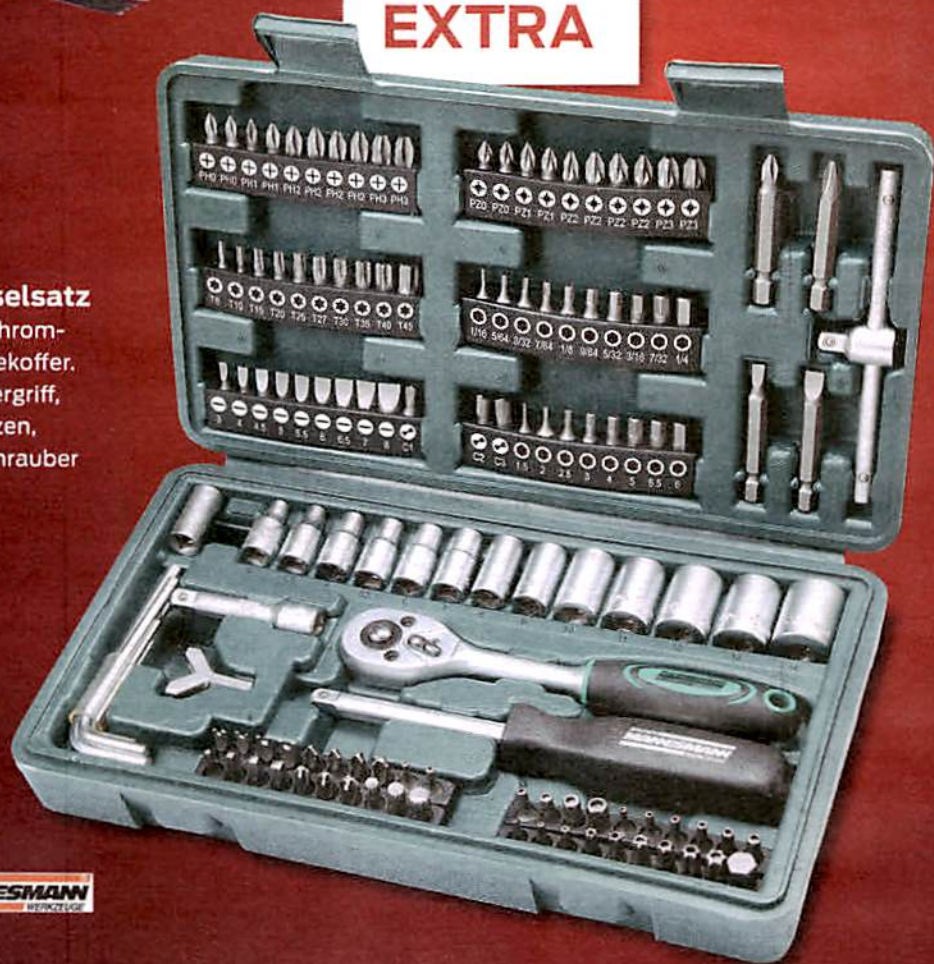
RED BULL

HANS-DIETER SEUFERT

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,- €.



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

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