

MOTORSPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



Formel 1

Was Rosberg plötzlich so stark macht

S. 4



DTM

Audi siegt, Wittmann aber auf Titelkurs

S. 16

IndyCar
Exklusiv-Interview mit
Meister Pagenaud S. 10



Motorrad-WM
Kalender 2017 mit
Hindernissen S. 23

Tourenwagen-WM
Erster Sieg für Volvo –
Citroën Weltmeister S. 14

Moto3
Brad Binder bereits
Weltmeister S. 30

BMW
Die neue Motorsport-
Strategie der Bayern S. 3

Panorama
Ulli Melkus – der
Superstar der DDR S. 44

**motorsport-
aktuell.com**

MotoGP: WM-Leader nach Sieg in Aragón 52 Punkte vor Rossi

MÁRQUEZ SCHON DURCH?



Jeden
Dienstag
neu

Marc Márquez hat trotz einer Schrecksekunde beim Heim-GP in Aragón mit dem vierten Saisonsieg den Grundstein für seinen dritten MotoGP-Titel gelegt.

Bei noch vier verbleibenden Rennen beträgt sein Vorsprung auf den Zweitplatzierten Valentino Rossi bereits 52 Punkte. Der WM-Titel ist in Sichtweite. **ab S. 24**



LIEBE LESER!

Die IndyCar ist die erste große Meisterschaft, die sich in die Winterpause verabschiedet hat. Penske war das Maß der Dinge. P1, P2, P3 – nur die Nr. 4, Juan-Pablo Montoya, fiel als Achter aus dem Rahmen und steht beim US-Traditionsrennstall auf der Abschlusliste. Doch kann es sich die IndyCar erlauben, auf ein Zugpferd wie Montoya zu verzichten? Eigentlich nein. Das Championat ist nicht gesund. Und es kämpft weiter um seine Identität. Die Nachwehen der jahrelangen Trennung von ChampCar und IRL sind bis heute zu spüren. Die einst hochgelobten Oval-Rennen sind bis auf das Indy 500 schlecht besucht. Über die TV-Einschaltquoten hüllt man lieber den Mantel des Schweigens. Aber wen wundert's! Mit Simon Pagenaud hat man nun auch noch einen Meister, den keiner kennt. Schade eigentlich! Denn der Franzose ist nicht nur ein talentierter, sondern auch ein sehr aufrichtiger Kerl. Im Champions-Interview mit MSA entschuldigt er sich öffentlich bei seinem ehemaligen Teamchef (Seiten 10/11). Eine Geste, die es heute wahrlich nicht mehr sehr oft gibt.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Marc Márquez (E)
WO? Motorland Aragón (E)

WAS? Siege im Heimatland
machen dem MotoGP-Star Spaß



WER? Citroën C3 WRC (jetzt offiziell)
WO? Autosalon Paris (F)

WAS? Hier noch virtuell, aber in Paris zeigt Citroën als erstes Rallye-WM-Werksteam seinen WRC der kommenden Saison



WER? Bruno Spengler (CDN)
WO? Oktoberfest München (D)

WAS? Der ehemalige DTM-Champion und BMW-Pilot nimmt sich am BMW-Wies'n-Sport-Stammtisch den «Lukas» vor

INHALT

AUTOMOBIL

- ! THEMEN DER WOCHE
BMW: Die neue globale Strategie; Tourenwagen-WM: Rekordchamp Müller tritt ab S. 4
! FORMEL 1 Warum Rosberg so stark ist wie noch nie S. 4
FORMEL 1 Woran es bei Weltmeister Hamilton hakt S. 5
FORMEL 1 Vettel, der heimliche Verlierer S. 6
FORMEL 1 Warum Gutiérrez schlimmer ist als Verstappen S. 7
! INDYCAR Großes Interview mit Champion Pagenaud S. 10
TOURENWAGEN-WM Das blaue Wunder S. 14
! DTM Audi gewinnt, aber Wittmann auf Titelkurs S. 16
VLN Verspäteter Triumph für Alzer/Arnold S. 21

MOTORRAD

- ! THEMEN DER WOCHE
MotoGP: Was der Kalender 2017 bringt; IDM: Spekulationen um die Saison 2017 S. 23
! MOTOGP Márquez legt Grundstein für Titel Nr. 3 S. 24
MOTO2 Der Titelkampf beginnt wieder von vorne S. 28
! MOTO3 Binder am Ziel – Öttl unzufrieden S. 30
IDM Yamaha-Demonstration beim Finale S. 32
SUPERBIKE-WM Aprilia meldet sich mit Werk zurück S. 34
MOTOCROSS-WM Frankreich ist Nationsieger S. 36

PANORAMA

- MOTORRAD Champ Taveri und das Ende einer Ära S. 42
! AUTOMOBIL DDR-Superstar Ulli Melkus S. 44
BOXENGEFLÜSTER Achtung Fahrerlager, Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 46
IMPRESSUM S. 47
SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 47

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
XPB

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

BMW

Die neue Strategie

Von ARNO WESTER

Im Juli hatte BMW-Entwicklungsvorstand Klaus Fröhlich angedeutet, dass der Vorstand der BMW AG (in der nächsten Schleife des Bewertungsprozesses der Motorsport-Strategie) eine Neuausrichtung für den BMW Group Motorsport beschließen wird. Diese Ankündigung hat die BMW AG in die Tat umgesetzt und eine neue Motorsport-Strategie präsentiert.

Die Säulen des Programms sind in den kommenden Jahren die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft (DTM), die FIA World Endurance Championship (WEC), die IMSA Sports Car Championship (ISCC), die Kooperation mit Andretti Formula E in der weltweit führenden Rennserie für Fahrzeuge mit Elektroantrieb, das Kundensport-Programm in den Kategorien GT3 und GT4, die Förderung von Nachwuchsfahrern sowie die extrem herausfordernde Rallye Dakar.

«Die strategische Neuausrichtung der Motorsport-Aktivitäten ist ein starkes Bekenntnis unseres Unternehmens zum Motorsport. Er bleibt auch in Zukunft ein wichtiger Eckpfeiler innerhalb der BMW Group», erklärt Fröhlich, der betont: «Jeder weiß, BMW und Motorsport – das ist untrennbar miteinander verbunden.

Die Engagements ermöglichen uns, in den weltweit führenden Rennserien für Elektromobilität sowie im klassischen Motorsport unsere Technologie- und Integrationskompetenz auf internationalen Plattformen unter Beweis zu stellen.»

Mehr Produktionswagensport

Durch die Partnerschaft mit Andretti würde jetzt im Unternehmen zusätzlich ein intensiver Austausch zwischen Rennsport und Serienentwicklung stattfinden, von dem beide profitieren, meint Fröhlich: «Im Produktionswagensport setzen wir mit BMW M künftig neben DTM und ISCC auch auf die global präzente WEC. Unsere Engagements ergänzen sich perfekt: Im sportlichen Wettkampf treffen wir auf unsere weltweit wichtigsten Wettbewerber, ob im Rahmen unserer Werksengagements oder im Kundensport. Kurzum: Die künftige Strategie passt ausgezeichnet zur BMW Group.»

Die Fäden für die Renneinsätze sowie die Entwicklung der Fahrzeuge laufen fortan im BMW Group Motorsport zusammen. Die 2009 beschlossene Fokussierung auf den Produktionswagensport wird weiter intensiviert – die Teilnahme mit einem GT-Fahrzeug an der WEC 2018 ist geplant. Das Portfolio im Kundensport wird um den BMW M4 GT4 erweitert.

Wie MSA bereits mehrfach berichtet hat, wird BMW in der

Formel E eng mit der Mannschaft von US-Rennsportlegende Michael Andretti zusammenarbeiten. Als Kooperationspartner von Andretti Formula E wird BMW Motorsport in einen engen Austausch mit dem Team eintreten, um die Abläufe in dieser Serie besser kennenzulernen und die Möglichkeiten für einen werksseitigen Einstieg (ab der fünften Saison, wenn der Fahrzeugwechsel wegfällt) zu prüfen. Darüber hinaus wird auch die erfolgreiche Kooperation von Mini mit dem Team X-raid rund um Sven Quandt bei der Rallye Dakar fortgesetzt.

DTM: Serie weiter «pushen»

«Es ist fantastisch, dass sich die BMW Group im Motorsport künftig noch breiter aufstellen und in allen relevanten Bereichen vertreten sein wird. In den kommenden Jahren wird es im Rahmen der Kooperation mit Andretti Formula E darum gehen, Abläufe und Prozesse kennenzulernen und unser Know-how zu vertiefen», sagt BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt, der die Bündelung sämtlicher Rennsport-Aktivitäten als durchweg positive Entwicklung sieht: «Die Prämisse für all diese Schritte ist dabei eine weitere positive Entwicklung der Serie, was zum Beispiel erhöhte Kapazitäten der Batterien einschließt.»

Mit Beginn der Saison 2018 will BMW – wie berichtet – sei-



Blick in die Zukunft: Marquardt

ne Aktivitäten im GT-Sport weiter ausbauen und sich neben der ISCC auch in der WEC, die sich laut Marquardt gut entwickelt hat, werksseitig engagieren. Dabei fiebern die Münchner vor allem der Rückkehr nach Le Mans entgegen, wo sie 1999 mit dem BMW Team Schnitzer den bisher einzigen Triumph gefeiert haben.

Marquardt legt im MSA-Gespräch zudem großen Wert auf die Tatsache, dass mit diesen Engagements keinesfalls der Rückzug von BMW aus der DTM verbunden sei. Im Gegenteil: «Wir werden die DTM mit den anderen Premium-Herstellern (Audi und Mercedes-Benz) auch über 2018 hinaus pushen», betont Marquardt. Hinzu kämen relevante internationale Plattformen. ♦

WEC

Kalender identisch

Vergangene Woche wurde der Kalender für die Langstrecken-WM 2017 vorgestellt. Dabei gibt es bei den Austragungsorten der neun Rennen und deren Reihenfolge keine Abweichung vom diesjährigen Kalender. Einziger der Prolog, der offizielle Testtag vor der Saison, geht diesmal im Königlichen Park von Monza (24./25. März) statt in Le Castellet über die Bühne.

«Die Gelegenheit, unsere Saison in Monza zu starten, wird Teilnehmer, Fans und Medien sicher gleichermaßen freuen», sagte WEC-Chef Gérard Neveu über den neuen Austragungsort des Prologs.

Das Deutschland-Rennen am Nürburgring fällt dabei im aktuellen Kalender-Entwurf nicht nur erneut in die Sommerferien von Rheinland-Pfalz, sondern wie berichtet auch aufs gleiche Wochenende wie der geplante Formel-E-Event in Montreal. Das ist angesichts der zahlreichen WEC-Piloten, die auch in der Formel E starten (z. B. Sébastien Buemi, Lucas di Grassi, Stéphane Sarrazin, Loïc Duval), zumindest noch ein kleiner Schönheitsfehler im Kalender. ♦ MBR

Langstrecken-WM 2017

16.4.	6h Silverstone (GB)
6.5.	6h Spa (B)
17./18.6.	24h Le Mans (F)
16.7.	6h Nürburgring (D)
3.9.	6h Mexiko (MEX)
16.9.	6h Austin (USA)
15.10.	6h Fuji (J)
5.11.	6h Shanghai (RC)
18.11.	6h Bahrain (BRN)

Tourenwagen-WM

Der Rekordchamp sagt «au revoir»

Vergangene Woche gab Citroën-Pilot Yvan Muller das Ende seiner Karriere in der Tourenwagen-WM (WTCC) bekannt. Damit verlässt der Rekordweltmeister (4 Titel) die große Tourenwagen-Bühne.

«Jedem irgendwann kommt einfach die Zeit des Abschieds – auch für einen Rekordweltmeister. Sei es für Michael Schumacher in der Formel 1, Sébastien Loeb in der Rallye-WM oder eben für Yvan Muller in der WTCC. «Es ist weniger eine Frage des Alters», so der 47-Jährige, «sondern mehr des Wollens und der Motivation». Den Anforderungen, die eine Saison im professionellen Motorsport erfordere, wolle

sich der Elsässer nicht länger stellen. «Ich bin an einem Punkt in meinem Leben angekommen, an dem ich etwas anderes machen möchte», so Muller, der jedoch vollkommen offen lässt, wie seine Zukunft aussieht.

Über 20 Jahre erfolgreich

Fakt ist, dass er bereits sein eigenes erfolgreiches Rennteam betreibt und sich künftig wohl mehr auf die Aufgaben jenseits der Boxenmauer konzentriert. «Ich sehe mich aber noch nicht komplett vom Rennfahren zurücktreten», relativiert der Tourenwagen-Weltmeister der Jahre 2008, 2010, 2011 und 2013.

Mullers Karriere als Fahrer ist dabei ein Musterbeispiel für anhaltenden Erfolg: Nach der

Formelkarriere, die ihn 1993 bis in die Formel 3000 bringt, macht er sich in geschlossenen Autos einen Namen. 1994 wird er auf Anhieb Dritter in der französischen Supertourenwagenmeisterschaft, die er 1995 mit einem BMW gewinnt. Danach kommen erfolgreiche Jahre mit Audi, unter anderem in der hart umkämpften BTCC. Dort wird er als Vauxhall-Werksfahrer 2001 und 2002 Vizemeister, ehe er 2003 den Titel holt. 2004 und 2005 reicht es erneut zum Vize.

2006 tritt er in Seat-Diensten in die Tourenwagen-WM ein, der er bis heute treu geblieben ist. 2008 wird er mit dem Seat Leon TDI erster Weltmeister mit Dieselmotor. 2010 wechselt Muller zu Chevrolet.

Dort folgen zwei weitere Titel in Werksdiensten sowie 2013 als Privatier in RML-Diensten der vierte und letzte WM-Triumph. Danach ist er als Testfahrer fast von Beginn an in den WTCC-Einstieg von Citroën involviert und wird (bislang) zweimal

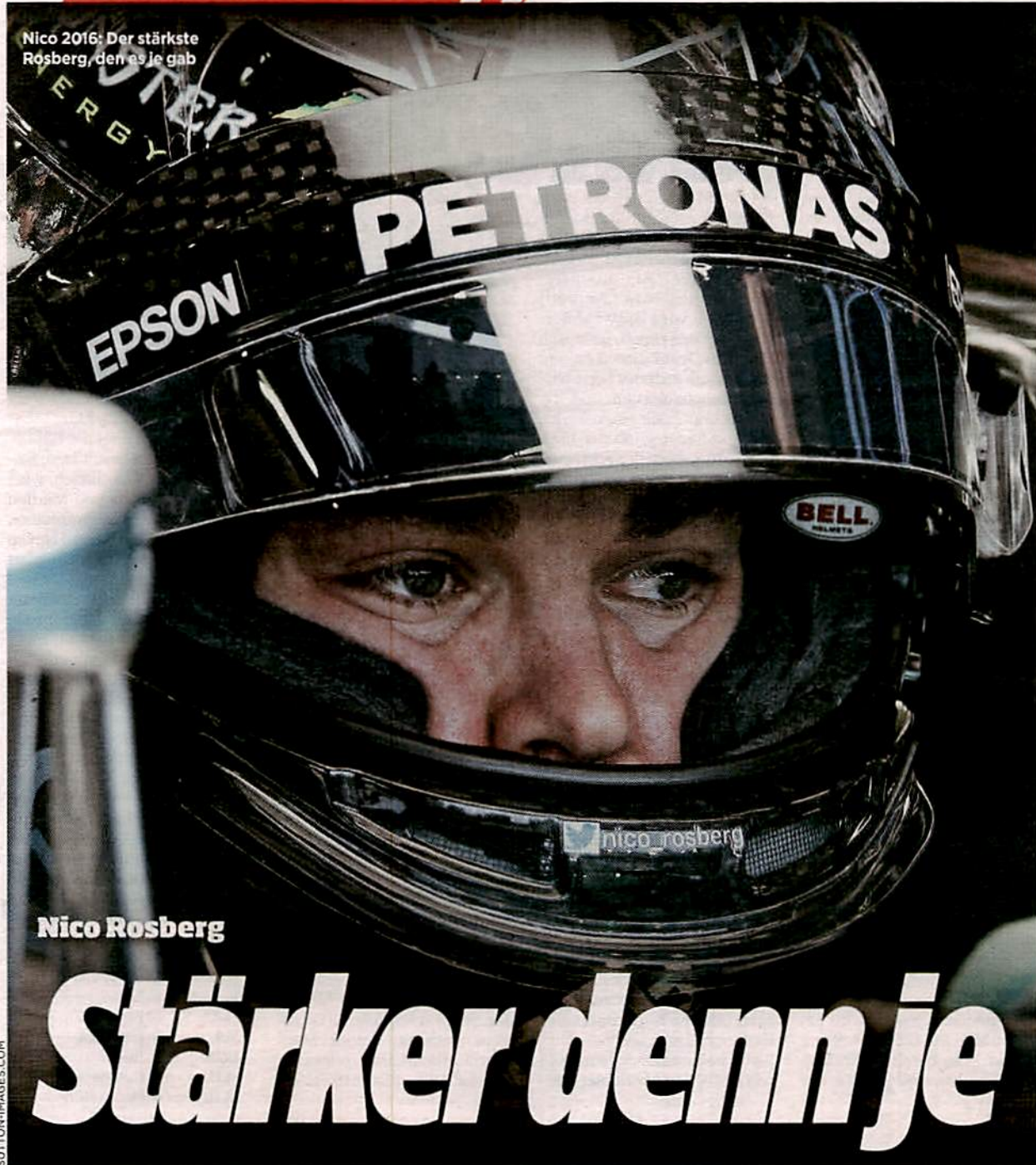
Vizeweltmeister hinter Team-Primus José María López.

Wie gut er abseits befestigter Strecken ist, bewies Muller in der Eisrennserie Trophée Andros: Nach dem zehnten (!) Titel dort wurden ihm gar weitere Teilnahmen untersagt. ♦ MBR



Mit vier WM-Titeln erfolgreichster WTCC-Pilot: Yvan Muller

Nico 2016: Der stärkste Rosberg, den es je gab



Nico Rosberg

Stärker denn je



Überzeugend: Rosberg auf dem Weg zum achten Saisonenerfolg



Macht im Moment alles richtig: Nico Rosberg mit Singapur-Pokal



Sinnbildlich: Hamilton in Schwierigkeiten (Im Bild wegen «Halo»)

Von ELMAR BRÜMMER

Drei Rennen, drei Siege – die Oberhand. Nico Rosberg hat in der zweiten Saisonhälfte eine blütenweiße Weste. Wir sagen, woher das kommt. Und wie er das behalten möchte. Denn eines ist klar: So stark war Nico Rosberg noch nie.

Irgendwann musste ja mal Schluss sein mit dem Sauber-mann-Image. Also schickte Nico Rosberg seinem Jubiläum ein Foto voraus, in dem er als Schmutzfink in einem Cockpit sitzt: «Mein allererster Matsch-Grand-Prix.» Der Große Preis von Singapur war sein 200. F1-Rennen, er hat damit Alai Probst in der ewigen Ausdauerliste überholt und liegt jetzt auf Platz 16. Aber wichtiger noch war sein achter Saisonsieg, mit dem er sich wieder an die Spitze der Fahrer-WM gesetzt hat.

Die Oberhand in diesem Titelrennen, das muss jetzt noch nicht viel heißen. Aber die Männer, in der der Wiesbadener das Qualifying und das Rennen kontrolliert hat, die deutet doch darauf hin, dass es Lewis Hamilton mit der Titelverteidigung schwerer haben wird als im letzten Jahr. Und am Saisonende könnte es sein, dass der Unterschied zwischen Probst und Rosberg hinfällig ist, der lautet: Der eine war Champion, der andere will es erst noch werden. Erst noch? Endlich.

Rosberg weiß, dass er in dieser Saison seine beste Chance hat, den Rivalen endlich mal aufzufangen. Nach der Sommerpause hat der 31 Jahre alte Rennfahrer die letzten drei Rennen gewonnen, allesamt auf Strecken, auf denen er zuvor noch nie siegen konnte. Das gibt ihm Hoffnung für Malaysia, das nächste anstrengende Rennen: Vorher und wohl auch nachher wird es in Sepang so sein wie zuletzt am Marina Bay Circuit. Rosberg meidet das Wörtchen «Titel» wie der Teufel das Weihwasser. «Es funktioniert doch, warum sollte ich etwas anderes machen?» sagt er zu seiner öffentlichen Verweigerungstaktik. Das übernahm dann aber ausgerechnet die britische Presse. «Rosberg hat das Sagen» befindet der «Guardian». Immerhin gesteht Rosberg ein: «Der Sieg gibt Auftrieb, es ist ein Megadoping gewesen. Es ist immer einfacher, mit einem Sieg ins nächste Rennen zu gehen.»

Erster Gratulant war Mercedes-Sportchef Toto Wolff, der schwärmte: «Ich kenne Nico seit 2013, und das ist der beste Rosberg, den ich je gesehen habe.» Von wegen Schattenmann. Nun befinden sich die beiden Rivalen auf Augenhöhe.

Für die «Straits Times» war nach dem Rennen in Singapur das mit Rosberg erstmals ei-

Sichtweltmeister gewinnen konnte, klar: «Es handelte sich um ein modernes (Ben-Hur)-trifft-auf-(Gladiator)-Motiv. Und Rosberg landete wohl einen entscheidenden Schlag auf den Solarplexus eines Erzfeindes Lewis Hamilton.»

In Rennen ums andere

Das finale Urteil bleibt noch abzuwarten, aber irgendwas ist dennoch anders in diesem Jahr, in dem der Vorteil blockweise zwischen den beiden Mercedes-Rivalen hin und her pendelt. Rosbergs Selbstvertrauen ist gewachsen, und daraus entwickelt er ein kalkuliertes Selbstbewusstsein auch auf der Piste. Er schlägt Hamilton, den für ihn bisher auf Dauer Unerreichbaren, mit dessen eigener Gemütsverfassung: Leichtigkeit mit Willensstärke kombiniert.

Das ist neu, dass Rosberg den Schlagabtausch auf mentaler Ebene sucht. Aber es ist die Erkenntnis, dass man Hamilton allein mit Analyse und technischem Talent wohl kaum beikommen kann.

Aber das ist immer noch ein wenig Restmisstrauen gegenüber der Situation, die jedoch lazu führt, dass Übermut verändert wird. Nico, der Wiedereinsteiger: «Ich gebe nichts auf die Zahlenspiele. Auch nicht auf die Abstände zwischen Lewis und mir. Mal waren es viele Punkte Vorsprung, dann lag ich wieder zurück, nun stehen wir bei zwei. Ich halte mich strikt an meinen Kurs – ich gucke nicht auf die Punkte. Ich nehme ein Rennen immer anders und schaue, was herauskommt.» Es geht für ihn nur um den Moment, das Rennen, sagt Rosberg, alles andere werde sich fügen.

Das stimmt. Aber es ist auch der Versuch des Wiesbade-

ners, nicht zu zweifeln. Oder nicht zu verzweifeln. «Mich setzt das, was Lewis sagt oder tut, nicht mehr unter Druck», behauptet er. Die nächsten Wochen werden die Richtigkeit dieser Annahme zeigen müssen, denn der Zweikampf tritt jetzt in seine (vor)entscheidende Phase.

Martin Brundle, Kommentator in Diensten von Sky Sports, macht ein für einen Briten seltenes Kompliment an den Deutschen: «Nico hat alles, was es braucht, er wusste es bisher vielleicht nur noch nicht. Und ich weiß nicht, ob er inzwischen daran glaubt. Er sagt ja immer noch, dass Lewis der Mann ist, den es zu schlagen gilt.»

Auch in Malaysia noch sieglos

Die Zwangsvorstellung eines scheinbar ewigen Zweiten, dem manchmal immer noch unterstellt wird, nicht hart genug zu sein. «Stimmt», sagt Brundle, «Nico gewinnt, wenn er vorn steht. Aber er steht eben auch immer öfter ganz vorn.» Die Prüfungen gehen nicht aus. Auf den Strecken in Malaysia, Japan und den USA hat Nico Rosberg bisher auch noch nicht gewinnen können. Egal wie es ausgeht: 2016 wird die Saison werden, in der er eine Menge weiße Flecken auf seiner Erfolgskarte tilgen konnte.

Er will nicht bloß fit sein, sondern eben «mega». Selbst in der Eisdele seiner Frau habe er sich während der Sommerpause sehr «kontrolliert» verhalten. Soll heißen, dass er aber auch wirklich gar nichts dem Zufall überlassen will: «Ich fühle mich frisch, voller Energie und bereit für Spa.» Der 31-Jährige ist nicht nur überzeugt von seinem Erfolgsplan, er scheint besessen. Wie viel Raum da für die in diesem Sport stets notwendige Improvisation bleibt, muss sich auf der Strecke und beim nächsten Angriff von Rosberg zeigen. ♦

Lewis Hamilton

Was ist bloß mit dem Weltmeister los?

Von ELMAR BRÜMMER

Gut möglich, dass Lewis Hamilton in Malaysia das Blatt wieder wendet. Dann ist die Frage, was mit ihm los ist, obsolet. Fakt ist: Mercedes-Teamkollege Nico Rosberg hat seit Ende Sommerpause einen Wahnsinnslauf.

Die Playlist, die sich Lewis Hamilton für den GP von Singapur eingerichtet hatte, war eine für alle Eventualitäten. Angereist als WM-Tabellenführer, stützten Liedzeilen wie «Wer will mich stoppen» oder «Der Größte» das Ego des Briten. Weiter hinten kamen dann die Songs «Blut über mich» oder «Macht keinen Sinn».

Der persönliche Soundtrack des F1-Titelverteidigers drückt alle Zerrissenheit aus – nach der auf dem Marina Bay Street Circuit verlorenen Spitzenposition umso mehr. Nach dem überlegenen achten Saisonsieg von Nico Rosberg und seinem eigenen mit Mühe und Not erreichten dritten Platz ist die eher noch größer geworden. Hamilton liegt jetzt acht Punkte zurück. Das ist nicht viel bei noch sechs Rennen. Aber es ist ein Trend. Das Momentum liegt bei Rosberg. Was ist nur los mit Lewis Hamilton seit der Sommerpause? Vielleicht muss er mehr auf seine eigene Stimme hören.

Zunächst übernimmt Rosberg die Deutung, weil Hamilton

nach einem erneut technisch verkorkten Weekend eher unwillig und nur mit leiser Stimme Bilanz ziehen konnte. «Nichts hat sich geändert. Mein Teamkollege ist immer noch Lewis, und der ist immer sehr schwer zu schlagen. Er kommt selbst nach schwierigen Rennen immer stark zurück.»

Wird das so sein in Sepang? Das ist in der Tat die Frage, die dieses Titelrennen entscheidend beeinflussen wird. In Momenten wie diesen verlässt sich der gläubige Hamilton tatsächlich häufig auf biblische Metaphern. Singapur, teilt er in den Sozialen Netzwerken mit, sei eine Prüfung gewesen, die ihm geschickt worden ist. Ansonsten betrachtet er die Ausgangslage für seine Titelverteidigung realistisch. «Ich habe keine Ahnung, wie das weitergehen wird, ob es wechselt und wann das passieren soll. Wir haben noch sechs GP, ich gehe volle Attacke und hoffe auf das Beste.»

Champion-Qualitäten gefragt

Ein Hamilton voller Hoffnung? Das muss er doch nicht extra betonen, es gibt fast keinen anderen in der Formel-1-Szene, der stets so viel Zuversicht ausstrahlt. Aber es klingt eher nachdenklich, wenn er sagt: «So wie das Jahr läuft, bin ich noch im Kampf dabei.» Schließlich hat er sich schon einmal im Laufe der Saison von einem 43 Punkte betragenden Rückstand zurück-

gekämpft. Mit einem – gedanklichen – Seufzer fügt er an: «Ich brauche einfach mal wieder ein paar gute Wochenenden, so wie ich sie in der Vergangenheit erlebt habe.» Wochenenden, die sie zuletzt der Rivale hatte. Ob er wisse, woran es liege, dass er seit August immer das Nachsehen habe, wurde Hamilton gefragt (und wir lassen jetzt mal die unsinnigen Party-Theorien der Boulevardpresse und von Jackie Stewart beiseite). «Nico hat einfach einen außergewöhnlichen Job gemacht», referierte der geschlagene Hamilton – «und ich nicht.»

Blenden wir zurück: Im Herbst 2014 lag Hamilton nach dem Spa-Crash mit 29 Punkten zurück. Alle Hoffnung schien verloren. Aber damals war die innere Wut so groß, dass sie zum entscheidenden Zusatzantrieb im Titelkampf wurde. Auf wen er jetzt wütend sein kann? Auf die Technik des Silberpfeils, die ausgerechnet immer an seinem Auto geizt hat. Aber das ist ein schwieriger Gegner, mit einem Getriebe kann man schlecht einen Psychokrieg führen. Hamilton bleibt nichts anderes übrig, als sich auf sich selbst zu konzentrieren, auf seine fahrerische Stärke. Er spürt, dass er auf einen Rosberg in Höchstform trifft, dem schwer beizukommen ist. Jetzt sind tatsächlich seine Champion-Qualitäten gefordert. Hamilton muss zeigen, was mit ihm los ist. ♦

KOMMENTAR

Für wen ich bin? Im Zweifel immer für den Sport



Von ELMAR BRÜMMER

Das Spielchen ist so alt, wie es deutsche Rennfahrer in der Formel 1 gibt. Oder Teamkollegen. «Für wen bist du denn?», ist eine Frage, die sich prima in Social Media spielen lässt. Oder im Media Center. Da gab es natürlich Prost oder Senna, die auch jene gespalten haben, die von Beruf wegen neutral zu sein haben. Fast so spannend war auch das Duell Schumi gegen Frentzen, das auf der Strecke jedoch selten eins war. Aber Frentzen hatte einen «Fanclub», der sich aus jenen

Berichterstattem zusammengesetzt hat, die es (vergeblich) als Trittbrettfahrer bei Schumi versucht hatten. Die Weltpresse lachte über jene deutsche Teilung, gilt es doch in anderen Ländern als patriotische Pflicht, uneingeschränkt für einheimische Helden zu sein. Jetzt lautet die Frage: Rosberg oder Hamilton? Zusätzliche Brisanz zu allem anderen bringt die spätestens seit dem angeblichen Wembley-Tor ewig junge Rivalität zwischen Briten und Deutschen mit sich. Für wen der Autor ist? Im Zweifel immer für den Sport.



Hamilton bei der Fahrerparade: Das mit dieser Playlist hat irgendwie nicht so richtig funktioniert

Ferrari

Vettel heimlicher Sieger

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Nicht nur MSA, auch die Zuschauer kürten Sebastian Vettel zum Fahrer des Rennens. Der vierfache Singapur-Sieger kämpfte sich vom letzten Startplatz auf Rang 5 nach vorne und war dabei schneller als Sieger Rosberg. Mercedes sagt: Bei einem normalen Startplatz hätte Vettel gewonnen.

Ferrari wartet weiter auf den ersten Sieg 2016. Seit nunmehr einem Jahr (oder 21 Rennen) ist die Scuderia sieglos. Schlimmer war es vor der Vettel-Ära: Nach Alonsos Heimsieg 2013 in Barcelona vergingen 34 Grands Prix, ehe Vettel dann in Malaysia bei seinem erst zweiten Einsatz für die Roten gewann.

Am Wochenende hätte die Durststrecke vorüber sein können. Doch Singapur-Spezialist Vettel musste nach einer Nullrunde im Quali von ganz hinten starten. Der Wunsch einer Safety-Car-Phase erfüllte sich zwar. Aber diese kam viel zu früh. Die Neutralisation in den ersten beiden Runden kam dem Letzten in der Startaufstellung eher ungelegen. Weil sie Vettel die Möglichkeit raubte, in den hektischen beiden ersten Runden möglichst viele Plätze zu gewinnen: «Als das Rennen freigegeben wurde, war das Feld sortiert. Ich habe mich schwergetan, nach vorne zu kommen.»

Am Sauber von Felipe Nasr biss sich Vettel acht Runden lang die Zähne aus. Hinter dem Force India von Sergio Pérez, der 36 Runden auf demselben Reifensatz fuhr, hing der vier-

fache Weltmeister neun Runden lang fest. Beim Re-Start lag der Ferrari-Pilot auf P18. Es dauerte 15 Runden, bis Vettel zum ersten Mal in den Punkterängen auftauchte. In Runde 36 lag der Ex-Weltmeister auf dem Platz, auf dem er ins Ziel fahren sollte.

Platz 3 – mehr geht nicht mehr

Neun Überholmanöver und eine aggressive Zweistopp-Strategie brachten Vettel am Ende zehn WM-Punkte. Und den Titel «Fahrer des Rennens». Das beste Manöver? «Als ich in einem Aufwasch an Sainz und Gutiérrez vorbeigegangen bin. Das hat Spaß gemacht.»

In der WM ist der Zug für Vettel längst abgefahren. 120 Punkte beträgt der Rückstand auf Rosberg inzwischen. Das Ziel für Vettel muss Platz 3 von Daniel Ricciardo sein. Der Australier liegt 26 Zähler vor dem Ferrari-Piloten. Von hinten droht aus dem eigenen Lager Gefahr: Kimi Räikkönen liegt nur fünf Punkte hinter seinem Badminton-Kumpel zurück.

Vettel blieb nach dem Rennen in Singapur die Erkenntnis: Es hätte mehr sein können. «Um zur Spitze aufzuschließen, hätte ich ein zweites Safety Car gebraucht. Es kam leider nie.» Bei der Analyse der Rundenzeiten wird der WM-Vierte den Aufhängungsdefekt in der Qualifikation ein zweites Mal verflucht haben. Vettel hatte an diesem Tag den Speed, zu gewinnen. Die Mercedes-Strategen sind überzeugt: «Vettel war der schnellste Mann des Rennens. Wenn er dort gestartet wäre, wo er üblicherweise startet, hätte er gewonnen.» Ein Blick auf die Rundenzeiten und Abstände

zeigt, warum. Nach zehn Runden lag der spätere Fünfte mit 32,009 Sekunden Rückstand auf Nico Rosberg auf Rang 13. Nach 15 Runden, kurz vor Rosbergs erstem Boxenstopp, waren es 45,405 Sekunden. Im Ziel fehlten Vettel nur noch 27,694 Sekunden auf den Sieger. Zeitgewinn: Rund 18 Sekunden.

Vettel stoppte wie Rosberg nur zweimal. Während Rosberg mit der konservativen Reifenfolge Ultrasoft-Soft-Soft unterwegs war, taktierte Ferrari mit Vettel genau umgekehrt. Der harte Reifen trug Vettel bis Runde 24. Dann kam zweimal die Ultrasoft-Mischung zum Einsatz, für je 18 und 19 Runden.

Und genau das war eine Qualität, die den Ferrari mit der Startnummer 5 an diesem Tag zu einem möglichen Siegerauto gemacht hätte. Trotz aggressiver Fahrt hielt die weichste Mischung im Angebot erstaunlich lange durch. Und Ferrari hatte im Gegensatz zu Mercedes keine Probleme mit dem Management der Bremsen.

Von dem Zeitpunkt an, als Vettel wie Rosberg frei fahren konnte, war er bei 33 vergleichbaren Runden 23 Mal schneller als der Sieger. Man könnte argumentieren, dass Vettel bei einem normalen Quali-Verlauf mehr Ultrasoft-Reifen verheizt hätte. Doch gegen dieses Argument spricht, dass sich Ferrari im Gegensatz zu Mercedes viel mehr Ultrasoft-Sätze reserviert hatte: Neun statt sieben Garnituren. Fakt ist: Der gebrochene Umlenkhebel an der Hinterradaufhängung kostete Ferrari den ersten Saisonsieg. Ob man den in den verbleibenden sechs Rennen noch nachholen kann? ♦

Daniil Kvyat

Bei Red Bull auf dem Prüfstand



Muss um sein Cockpit bangen: Toro-Rosso-Pilot Daniil Kvyat

Mit Platz 9 gab Toro-Rosso-Pilot Daniil Kvyat in Singapur ein Lebenszeichen von sich. Der Russe hofft, dass er auch 2017 für das Team aus Faenza an den Start gehen kann. Einen Plan B (oder C) habe er nämlich nicht.

Daniil Kvyat begann die Saison bei Red Bull Racing. Es hätte sein zweites Formel-1-Jahr an der Seite von Namensvetter Ricciardo werden sollen. Doch vor dem Spanien-GP wurde der Russe degradiert. Seine Mimik bei der Pressekonferenz in Barcelona, wo er im Rennen Zehnter wurde, sprach Bände. Und seine Leistungen danach waren auch nicht berauschend. Nur in Silverstone schaffte er (nochmals als Zehnter) den Sprung in die Punkte. Bei den restlichen acht Rennen im B-Team blieb er bisher erfolglos. Nun hat er in Singapur ein Lebenszeichen von sich gegeben – mit Platz 9 und einem stark geführten Zweikampf gegen Max Verstappen. Den Fahrer, der ihn bei Red Bull aus dem Cockpit kegelt hatte.

Krise (angeblich) überwunden

Auch wenn Kvyat den Gedanken verdrängt: Er fährt im Moment um sein Cockpit. Nach eigenen Aussagen gebe er stets das Maximum. «Meine Qualifikationsrunde in Spa war genauso gut wie die in Singapur», versucht der Mann aus Ufa, das Bild geradzurücken. «Nur das Ergebnis war schlechter. Für mich ist wichtig, dass die richtigen Leute das erkennen. Der Rest kümmert mich nicht.»

Kvyat weiß, dass bei Red Bull (unter Helmut Marko) nicht lange gezögert wird. Und die meisten Entscheidungen des Grazer Doktors haben sich im Nachhinein als richtig erwiesen. Der Wechsel von Verstappen ins A-Team kam überraschend, aber

er hat seine Wirkung nicht verfehlt. Der junge Niederländer löst seine Aufgabe bravourös. Und er hat bei Teamkolleg Ricciardo die letzten Reserve mobilisiert. Etwas, was man über die Zeit, als Kvyat der Australier forderte, nicht unbedingt sagen kann.

Die Degradierung ins B-Team ging nicht spurlos am großgewachsenen Kvyat vorbei. Vor der Sommerpause bestätigte er, dass der Wechsel zu Toro Rosso ihn mental gebrochen habe. Inzwischen scheint er darüber hinweggekommen zu sein: «Für mich ist das Kapitel abgeschlossen. Es war auch nicht so dramatisch, wie es dargestellt wurde. Ich hatte in der Sommerpause Zeit, mir Gedanken zu machen. Und der Red Bull (als Auto) ist aus meinem Kopf gestrichen. Jetzt konzentriere ich mich nur noch auf das, was vor mir liegt.»

In den verbleibenden sechs Rennen muss Kvyat seine Teamkollegen Carlos Sainz ja möglichst oft schlagen. Dann ist sein Sitz für 2017 nicht in Gefahr. Im Moment liegt er im Quali 23. hinten, kann also nicht einmal mehr ausgleichen. Und dann ist da noch das Gespenst in Form von Red-Bull-Junior Pierre Gasly. Der liegt in der GP2-Weltung (zwei Events vor Schluss) in Führung. Gewinnt er die Meisterschaft, wird ihn Red Bull 2017 befördern müssen. Die Rolle des Testfahrers allein wird dafür kaum ausreichen. Kvyat spielt trotzdem den Starken und sagt: «Ich kann nur meinen Job so gut wie möglich tun. Der Rest kümmert mich nicht.»

Auf die Frage, ob er einen Plan B habe, schüttelt er den Kopf: «Nein, nur den Plan, dass ich so gut wie möglich fahren muss.»

Ob das reicht? Kvyat wäre nicht der erste Red-Bull-Pilot, der mit 22 aus dem Kader fliegt. Ob er wohl bei Renault ein Zukunft hätte? ♦ MS/CE



Hatte ausnahmsweise mal keinen im Rückspiegel: Sebastian Vettel startete in Singapur von ganz hinten

Esteban Gutiérrez

Schlimmer als Verstappen?

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Viele halten Max Verstappen wegen seiner Kompromisslosigkeit für den «Bad Boy» der Formel 1. Doch da ist noch ein anderer, der regelmäßig den Zorn der Konkurrenten auf sich zieht, zuletzt in Singapur: Haas-Pilot Esteban Gutiérrez.

Mit seinem Engelsgesicht sieht er aus, als könne er kein Wasserchen trüben. Im Gespräch entpuppt sich der 25-Jährige aus Monterrey auch als wohlgezogen. Höflich, zuvorkommend beantwortet er sämtliche Fragen. Fast kriegt man das Gefühl, der Haas-Pilot ist zu nett für die Formel 1. Doch eben nur fast. Wenn der junge Mexikaner sein Visier runterklappt, kommt ein anderer Gutiérrez zum Vorschein. Einer, der in diesem Jahr schon des Öfteren den Zorn seiner Konkurrenten auf sich gezogen hat. Zuletzt in Singapur.

Dieses Mal kam die Schelte von weit oben. Mercedes-Teamchef Toto Wolff fand nach dem Nacht-GP deutliche Worte. Es ging dabei um die dramatischen letzten Runden, als Nico Rosberg und Daniel Ricciardo um die Führungsposition kämpften. «Sie sind auf Felipe Massa und Esteban Gutiérrez aufgelaufen, die sich im direkten Duell befanden», so Wolff über die Situation. Am Mercedes-Kom-

mandostand suchte man Hilfe von der Rennleitung: «Wir haben Charlie (Whiting) angebrüllt. Felipe ist auch sofort aus dem Weg gegangen. Aber Esteban, der ja ein netter Junge ist, fährt weiter gemütlich im Weg herum und freut sich, dass die Lücke zu Felipe nach hinten größer geworden ist.»

Rosberg konnte das Rennen trotzdem gewinnen. Doch der Ärger von Wolff über Gutiérrez

mentare von Wolff: «Es ist sehr enttäuschend, so etwas zu hören», sagte er dem britischen Magazin Autosport. «Sich so in der Öffentlichkeit lustig zu machen, ist nicht fair. Er hätte einfach zu mir kommen und mit mir reden können und nicht hinter meinem Rücken.»

Eine Schuld seinerseits wollte der Mexikaner nicht eingestehen. «Wenn ich etwas falsch gemacht hätte, wäre ich dafür bestraft worden. So einfach ist es. In Budapest habe ich einen Fehler gemacht und habe eine Strafe bekommen. Aber auch nur, weil sich Lewis beschwert hat. In Singapur bin ich mein Rennen gefahren. Ich war selbst im Zweikampf und ich werde so weitermachen.»

Worte, die man auch von Verstappen kennt. Der Niederländer, sechs Jährchen jünger als Gutiérrez, lässt sich auch nicht verbiegen. Kritik an seinem Fahrstil perlt ab. Auch er ist schon der Meinung gewesen: «Hätte ich etwas gemacht, was nicht den Regeln entspricht, hätten mich die Stewards bestraft. Doch wenn es keine Strafe gibt, kann ich auch nichts falsch gemacht haben.»

Trotzdem wird Gutiérrez (wie auch Verstappen) sein Bad-Boy-Image nicht mehr los. In Ungarn bekam der Mexikaner für die Blockade von Hamilton eine Fünf-Sekunden-Strafe.

«Es gibt ein paar Chaoten im Feld. Esteban ist einer davon.»

NICO HÜLKENBERG

war damit längst noch nicht verraucht. «Immerhin verhält sich Gutiérrez bei allen gleich, wenn man an ihm vorbeiwill», klagte der Österreicher. «Hinter ihm fand ein Duell um den Sieg statt. Zwei Fahrer haben um jedes Zehntel gekämpft. Und dann cruist da ein Pilot einfach herum und greift so in das Rennen ein. Und jedes Mal ist es der gleiche Fahrer.»

Gutiérrez kritisiert Wolff

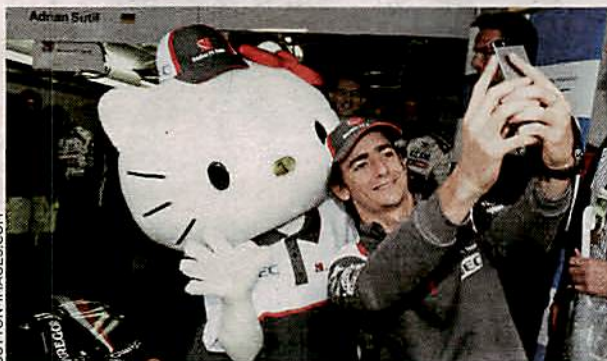
Gutiérrez selbst zeigte sich wenig begeistert über Kom-



Gutiérrez, ein Chaot? Mit diesem Lächeln nur schwer vorstellbar



Gutiérrez in Singapur: Kritik gab es von Mercedes-Teamchef Wolff



Japan 2014: Gutiérrez feiert seine bisher einzigen WM-Punkte

NACHRICHTEN

Honda ab 2018 mit zweitem Team?

Honda Der japanische Motorenhersteller rüstet auf. Und zwar in der europäischen Zentrale in Milton Keynes (GB). Honda hat dort mehr Platz für noch mehr Ingenieure bereitgestellt. Das primäre Ziel ist es, die aktuelle Antriebseinheit so zu verbessern, dass McLaren den Anschluss an die Spitze findet. Darüber hinaus denkt man an 2018. Dann, so Honda-Rennchef Yusuke Hasegawa, sollte man bereit sein, einen zweiten Rennstall mit den japanischen Power-Units zu beliefern.

2017 – Jahr der Wahrheit für Ferrari

Zanardi Der frühere F1-Pilot Clay Regazzoni (gestorben 2006) wurde «der Unzerstörbare» genannt. Eine Bezeichnung, die auch auf Alex Zanardi zutreffen würde. Bei einem BMW-Event in Monza ließ sich der Italiener nicht nur für seine Erfolge bei den Paralympics in Rio feiern (zwei Gold-, eine Silbermedaille), er sprach auch über die F1 – insbesondere Ferrari. Dort habe es, laut Zanardi, so viele Umstellungen gegeben, dass man sich erst finden muss. «2017», so der Ex-GP-Pilot, «wird das Jahr der Wahrheit für die Scuderia.» ♦ CE

KOMPAKT

Felipe Massa Der am Ende der Saison abtretende Brasilianer hat die Gerüchteküche angeheizt. Massa sagte kürzlich, er denke über einen Wechsel in die Formel E nach. Als Serienchef Alejandro Agag das hörte, schickte er ihm eine Message. Inhalt: «Wir sollten uns unbedingt treffen.»

McLaren Der Traditionsrennstall hat Gerüchte demontiert, wonach Computer- und Smartphone-Riese Apple Interesse an einem Kauf des Teams habe. Die «Financial Times» hatte berichtet, es liege ein Kaufangebot in der Höhe von rund zwei Milliarden Dollar vor.

Renault Bei den Franzosen steht noch immer nicht fest, wer 2017 an der Seite des noch nicht bestätigten Esteban Ocon fahren soll. Renault-Sportchef Cyril Abiteboul sagt: «Wir haben absolut keine Eile, Fahrer bekannt zu geben.» ♦ CE

Vorschau Malaysia

Heiß und feucht garantiert



Siegte im Vorjahr: Vettel

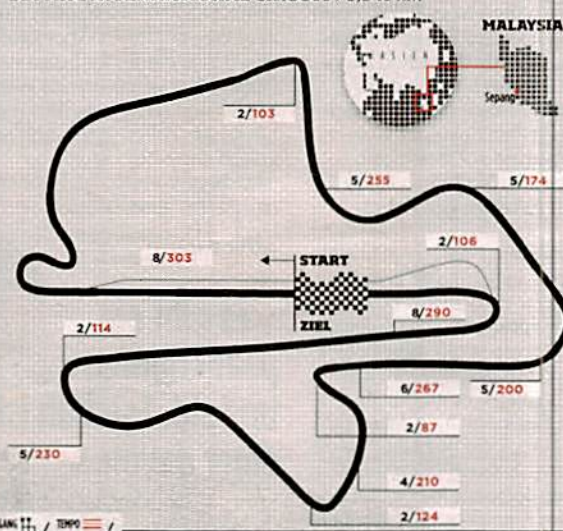


Hält Streckenrekord: Montoya

VOLLGAS-ANTEIL	67%
GRIP-NIVEAU	Mittel
ABTRIEBSLEVEL	Hoch
BREMSEN-VERSCHLEISS	Mittel
GANGWECHSEL	60 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	2,4 Liter pro Runde

STRECKE

SEPPANG INTERNATIONAL CIRCUIT / 5,543 km



Zeitplan und Statistik GP Malaysia/Sepang

Freitag, 30. September

- 04.00–05.30 (MESZ) 1. Freies Training
08.00–09.30 2. Freies Training

Samstag, 1. Oktober

- 08.00–09.00 3. Freies Training
11.00–12.00 Qualifying

Sonntag, 2. Oktober

- 09.00–11.00 Rennen (56 Runden)

Infos: www.malaysiangp.com

Streckenlänge: 5,543 km

Renndistanz: 310,408 km

Sieger 2015:

Sebastian Vettel (D), Ferrari SF15-T,
1:41:05,793 h (= 184,224 km/h)

Pole-Position 2015:

Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06
Hybrid, 1:59,431 min (= 167,082 km/h)

Schnellste Runde 2015:

Nico Rosberg (D), Mercedes W06 Hybrid,
1:49,834 min (= 181,681 km/h)

Streckenrekord: Juan-Pablo Montoya

2004, 1:34,223 min (= 211,782 km/h)

Ergebnis 2015: 1. Vettel, Ferrari; 2. Ham-

ilton, Mercedes; 3. Rosberg, Merce-

des; 4. Räikkönen, Ferrari; 5. Bottas, Williams; 6. Massa, Williams; 7. Verstappen, Toro Rosso; 8. Sainz jr., Toro Rosso; 9. Kvyat, Red Bull; 10. Ricciardo, Red Bull

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015:

2 Stopps – Rd. 17 (von Medium auf Medium), Rd. 37 (von Medium auf Hard)

Die meisten Siege: Vettel 4

Die meisten Poles: M. Schumacher 5

Die meisten S. R.: M. Schumacher,

Montoya, Häkkinen, Räikkönen,

Hamilton, Webber, je 2

FORMULA 1 GRAND PRIX OF MALAYSIA
KUALA LUMPUR - SELECTED SETS PER DRIVER

DRIVER	ORANGF HARD	WHITE MEDIUM	YELLOW SOFT
#44 HAMILTON	3	3	7
#6 ROSBERG	2	4	7
#5 VETTEL	2	4	7
#7 RAIKKONEN	3	3	7
#19 MASSA	3	3	7
#77 BOTTAS	2	4	7
#3 RICCIARDO	3	4	6
#33 VERSTAPPEN	3	4	6
#27 HULKENBERG	3	3	7
#11 PEREZ	3	3	7
#20 MAGNUSSEN	3	3	7
#30 PALMER	4	2	7
#26 KVYAT	3	2	8
#55 SAINZ	3	2	8
#9 ERICSSON	2	4	7
#12 NASR	2	4	7
#14 ALONSO	3	3	7
#22 BUTTON	3	3	7
#94 WEHRLEIN	3	4	6
#31 OCON	3	4	6
#8 GROSJEAN	2	4	7
#21 GUTIERREZ	3	3	7

WM-STAND

Fahrer	Punkte
1. Nico Rosberg	273 Punkte
2. Lewis Hamilton	265 Punkte
3. Daniel Ricciardo	179 Punkte
4. Sebastian Vettel	153 Punkte
5. Kimi Räikkönen	148 Punkte
6. Max Verstappen	129 Punkte
7. Valtteri Bottas	70 Punkte
8. Sergio Pérez	66 Punkte
9. Nico Hülkenberg	46 Punkte
10. Felipe Massa	41 Punkte
11. Fernando Alonso	36 Punkte
12. Carlos Sainz jr.	30 Punkte
13. Romain Grosjean	28 Punkte
14. Daniil Kvyat	25 Punkte
15. Jenson Button	17 Punkte
16. Kevin Magnussen	7 Punkte
17. Pascal Wehrlein	1 Punkt
18. Stoffel Vandoorne	1 Punkt
19. Esteban Gutiérrez	0 Punkte
20. Jolyon Palmer	0 Punkte
21. Marcus Ericsson	0 Punkte
22. Felipe Nasr	0 Punkte
23. Rio Haryanto	0 Punkte
24. Esteban Ocon	0 Punkte

Teams

1. Mercedes-Benz	538 Punkte
2. Red Bull Racing	316 Punkte
3. Ferrari	301 Punkte
4. Force India	112 Punkte
5. Williams	111 Punkte
6. McLaren	54 Punkte
7. Toro Rosso	47 Punkte
8. HaasF1	28 Punkte
9. Renault	7 Punkte
10. Manor Racing	1 Punkt
11. Sauber	0 Punkte

TERMINE 2016

Formel-1-WM	Termin
20. März	GP Australien Melbourne, 6 Uhr MESZ
3. April	GP Bahrain Sakhir, 17 Uhr MESZ
17. April	GP China Shanghai, 8 Uhr MESZ
1. Mai	GP Russland Sotschi, 14 Uhr MESZ
15. Mai	GP Spanien Barcelona, 14 Uhr MESZ
29. Mai	GP Monaco Monte Carlo, 14 Uhr MESZ
12. Juni	GP Kanada Montreal, 20 Uhr MESZ
19. Juni	GP Europa Baku, 15 Uhr MESZ
3. Juli	GP Österreich Spielberg, 14 Uhr MESZ
10. Juli	GP Großbritannien Silverstone, 14 Uhr MESZ
24. Juli	GP Ungarn Budapest, 14 Uhr MESZ
31. Juli	GP Deutschland Hockenheim, 14 Uhr MESZ
28. August	GP Belgien Spa-Francor., 14 Uhr MESZ
4. September	GP Italien Monza, 14 Uhr MESZ
18. September	GP Singapur Singapur, 14 Uhr MESZ
2. Oktober	GP Malaysia Sepang, 9 Uhr MESZ
9. Oktober	GP Japan Suzuka, 7 Uhr MESZ
23. Oktober	GP USA Austin, 21 Uhr MESZ
30. Oktober	GP Mexiko Mexico City, 20 Uhr MEZ
13. November	GP Brasilien São Paulo, 17 Uhr MEZ
27. November	GP Abu Dhabi Abu Dhabi, 14 Uhr MEZ

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus
plus **30 €-Gutschein GRATIS** dazu!

14%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Schneller geht's online: www.motorsport-aktuell.com/abo

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509425
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149,00 SFr.)
inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175,00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk,
den Gutschein meiner Wahl**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat
reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-
Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19____
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 ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote inform-
mieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dvpv.de widerrufen.

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermittle die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 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
Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten
Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,- € 2. JET, Wert: 30,- € 3. BestChoice, Wert: 30,- €
(nur in D und A bestellbar) (nur in D bestellbar)

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@dvpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

Direktbestellung: ☎ +49 (0)711 3206-8888 ☎ +49 (0)711 182-2550 ✉ motorsportaktuell@dvpv.de 🌐 www.motorsport-aktuell.com/abo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart

Am Ziel: In seinem erst zweiten Penske-Jahr sichert sich Simon Pagenaud den IndyCar-Titel



Simon Pagenaud

«Es liegt am Fahrer, Erfolge einzufahren»

Von WOLFGANG MONSEHR

Simon Pagenaud (34) hat mit einem souveränen Sieg beim Finale in Sonoma den Titel beim diesjährigen IndyCar perfekt gemacht. Im Gespräch mit MSA spricht der Franzose über die Meistersaison, die Vergangenheit und die Zukunft.

Glückwunsch zum diesjährigen IndyCar-Titelgewinn. Du hast wirklich in diesem Jahr die Meisterschaft dominiert und ihr den Stempel aufgedrückt. SIMON PAGENAUD: Na ja, so ganz einfach war es nun auch wieder nicht. Ich hatte schon auch meine Durchhänger, und mit Will (Power), Hélio (Castro-Neves) und Juan-Pablo (Montoya) extrem starke Konkurrenz im eigenen Team.

Aber am letzten IndyCar-Wochenende der Saison 2016 warst du schon dominant.

Ja, es lief in Sonoma für uns von Anfang an optimal. Es gab nicht die geringste Schwierigkeit. In der Tat war es ein einfaches Wochenende. Jetzt wo das Rennen vorbei ist und die Meisterschaft entschieden ist, da kann ich es ja ruhig zugeben. Was sehr hilfreich war, das war der offizielle Testtag in der letzten Woche. Wir waren zwar nicht die Schnellsten, aber wir haben unser Pensum abgearbeitet und wussten genau, wie wir unser Auto vorbereiten und einstellen mussten. Und dann lief schon im Qualifying alles optimal. Das hat mein Selbstvertrauen noch mehr gestärkt.

Vor dem Start wolltest du logischerweise nicht deine Strategie verraten. Vielleicht jetzt, wo alles vorbei ist?

Ja, jetzt nach dem Rennen ist das kein Problem mehr. Ich hatte mir Folgendes zurechtgelegt: Ich mache einen Superstart, weil ich dem zu erwartenden Chaos hinter mir enteilen will. Ich weiß aus Erfahrung: Die erste Kurve auf dem Sonoma-Raceway ist nach dem Start immer für eine Überraschung gut.

Beim Rennen hat dir niemand das Wasser reichen können...

Ich hatte so ziemlich alles unter Kontrolle. Mit Will (Power) hatte ich für einige Runden ein interessantes Duell, bevor er mit Getriebeproblemen einen langen Boxenstopp einlegen musste. Der Fight mit ihm war ganz unterhaltsam. Ich hoffe, dass die Zuschauer das genossen haben. Will hat ein paar Mal versucht, mich auszubremsen, aber ich konnte alle Angriffe parieren. Irgendwie tut er mir leid, dass er technische Probleme bekommen hat. Aber ich kann auch nicht leugnen, dass ich erleichtert gewesen bin, als ich ihn plötzlich nicht mehr in meinen Rückspiegeln gesehen habe. Erfolg und Pech liegen im Motorsport eng beieinander. Ich hatte auch schon viel Pech. Das ist nun

Zur Person

Simon Pagenaud

Geburtsstag 18. Mai 1982
Geburtsort Montmorillon (F)
Herkunftsland Frankreich

KARRIERE

2002–2004 Franz./Europ. Formel Renault
2005 Formel Renault 3.5 (16.)
2006 ChampCar Atlantic (1 Sieg, Meister)
2007 ChampCar-8.
2008–2010 ALMS (2010 Meister LMP)
2010/2011 LMP1-Werksfahrer bei Peugeot (LMS/ILMC) inkl. 24h Le Mans (2011: 2.)
2011 IndyCar-31. (3 Rennen)
2012 IndyCar-5.
2013 IndyCar-3. (2 Siege)
2014 IndyCar-5. (2 Siege)
2015 IndyCar-11.
2016 IndyCar-Meister (5 Siege)

HOBBYS:

Radfahren, Kajak, Fitness, Autos

mal so. Des einen Pech ist des anderen Glück. In Runde 61 hattest du deinen letzten Tankstopp eingelegt, und dann bist du bis zum Ende durchgefahren. Hast du nicht befürchtet, in den letzten Runden ohne Sprit auszurollen? Nein. Mein Team hat mich über die Spritkalkulation regelmäßig informiert. Und irgendwie habe ich es trotz meiner forschen Fahrweise geschafft, Reifen zu schonen und auch nicht zu



«Das Indy 500 steht als Nächstes auf der Wunschliste.»

SIMON PAGENAUD

viel Sprit zu verbrauchen. Die Hitze war auch sehr wichtig. Dadurch hat sich das Spritvolumen im Tank ausgedehnt. Das war in den letzten Runden von entscheidender Wichtigkeit. Denn Graham ist mir einige Runden vor dem Ende ganz schön dicht auf den Pelz gerückt. Aber ich hatte dann noch genug Reserven, um zu kontern.

Dein Talent ist unbestritten. Dennoch ist es sehr beeindruckend, dass du schon in der zweiten IndyCar-Saison mit Team Penske die Saison so überdeutlich dominiert und den Titel gewonnen hast.

Das mag zwar auf den ersten Blick so aussehen. Aber man darf eines nicht vergessen: Penske ist eines der besten Teams, wenn nicht sogar das beste, im IndyCar-Business. Da müssen sich Erfolge zwangsläufig einstellen. Das hat mich angespornt, mein Bestes zu geben und mich bis zum Maximum zu motivieren. Wenn du gegen Power, Castrovoves und Montoya fährst, dann musst du einfach das Beste aus dir herausholen, denn unsere Autos sind alle identisch, und es obliegt dem Fahrer, die Erfolge einzufahren.

Das letzte Jahr, meine erste Saison mit Penske, war sehr charakterbildend. Ich habe feststellen müssen, dass es viele Bereiche gibt, wo ich noch besser werden muss; daran habe ich über den Winter gearbeitet. Dann haben wir alles nochmals überarbeitet, die Bereiche, in welchen wir 2015 schwach waren verstärkt und mit einer neuen Crew die Saison 2016 mit einer komplett neuen Strategie begonnen. Unter dem Management meines Ingenieurs Kyle Moyer und meines Rennstrategen Ben Bretzman sind wir dann schnell zu einer verschworenen Gemeinschaft zusammengewachsen, und das Resultat ist der diesjährige Titelgewinn. Aber ich will auch nicht

verschweigen, dass es dennoch einen Wermutstropfen gibt. Und der wäre?

Das Indy 500. Natürlich hätte ich das Rennen in diesem Jahr gerne gewonnen. Aber es hat nicht sollen sein. Das ist jetzt der nächste Schritt auf meiner Wunschliste. **Aber es ist wohl richtig zu sagen: Du hast dir deinen Traum, ein erfolgreicher Rennfahrer zu werden, erfüllt.**

Da stimme ich voll und ganz zu. Ich kann mich noch sehr gut an mein erstes Rennen in Frankreich erinnern. Es war ein Go-Kart-Rennen, und es hat fürchterlich geregnet. Ich musste mit offenem Visier fahren, weil ich einen falschen und sehr billigen Helm getragen habe. Da habe ich insgeheim den Motorsport verflucht. Aber danach lief es dann vielversprechend, und ich konnte all meine Ziele bis jetzt realisieren. Ich hoffe, dass auch die Zukunft so gut zu mir sein wird.

Aber es gab ja auch einige sehr wichtige Leute, die dir vor deiner Penske-Zeit geholfen haben.

Absolut richtig. An erster Stelle muss ich hier natürlich Gil de Ferran nennen. 2008 hat er mich für sein ALMS-Team engagiert. Da habe ich wirklich sehr viel gelernt. Aber ich muss auch zugeben, und dafür schäme ich mich jetzt etwas, dass ich zu Gil in jener Zeit nicht ganz ehrlich gewesen bin.

Tatsächlich?
Ja. Er fragte mich damals nach meinen IndyCar-Plänen und sagte mir,



«Das erste Penske-Jahr war sehr charakterbildend.»

SIMON PAGENAUD

dass sein Eindruck sei, dass ich meine IndyCar-Pläne begraben hätte.

Und das hat nicht gestimmt?
Nein. In keinster Weise. Ich wollte für sein ALMS-Team fahren, welches von Honda unterstützt wurde. Ich wollte mir diese Möglichkeit nicht entgehen lassen, indem ich bei Gil den Eindruck hinterlassen würde, dass dies nur eine Notlösung sei.

Und dann hast du ja den ALMS-Titel 2010 gewonnen.
Ja, für Duncan Dayton und sein Patron Highcroft-Team, und das hat mich dann für den IndyCar-Markt wieder interessant gemacht. Dafür muss ich mich noch nachträglich bei Gil de Ferran, Duncan Dayton sowie Honda bedanken.

Zurück zum aktuellen Meistertitel: Für fast jeden Fahrer gibt es in der Saison

einen Wendepunkt. Was würdest du als deinen Wendepunkt bezeichnen?

In jedem Fall Long Beach. Mein erster Sieg für Team Penske. Danach gab es drei Siege in Folge. Das hat mir natürlich gutgetan. Dann der Indianapolis-Grand-Prix auf dem Road Course. Da waren wir so dominant wie in Sonoma. Und dann natürlich auch das Rennen auf dem Barber Motorsports Park und das beeindruckende Duell mit Graham (Rahal). Natürlich erinnert man sich ganz automatisch nur an die positiven Dinge. Aber wir hatten auch Rennen zum Vergessen. Das vorletzte Rennen in Watkins Glen war eines dieser Rennen. Ich konnte mich mit dieser Rennstrecke einfach nicht anfreunden. Weder im Qualifying noch im Rennen konnte ich eine gescheite Ideallinie ausmachen. In Watkins Glen war ich schier verzweifelt. Dass wir dennoch die Meisterschaft gewinnen konnten, zeigt eindeutig, wie gut unser Team ist.

Stichwort Short-Ovals. Da hattest du ja 2015 noch einige Probleme?

Das war mehr als offensichtlich. 2015 haben wir uns auf den Short-Oval-Rennstrecken sehr schwergetan. Das lag zum Teil auch an der Technik. Wir waren einfach mit dem Chevrolet-Aerokit überfordert. Wir haben schlicht und einfach die Technologie nicht verstanden. Chevrolet hat uns dann sehr geholfen, und in diesem Jahr lief es dann besser.

Etliche IndyCar-Piloten haben den Wechsel in die Formel 1 gemacht. Wie ist es bei dir?

Richtig. Einige IndyCar-Piloten sind in die F1 gewechselt und dann ganz schmerzhaft auf die Nase gefallen. Ganz bestimmt werde ich diesen Fehler nicht machen. Natürlich verfolge ich, was in der Formel 1 abgeht, und sollten mal alle Umstände akzeptabel und optimal sein, dann will ich nicht abstreiten, dass man mich vielleicht auch mal in der Formel 1 antreffen wird. Aber momentan fühle ich mich beim Team Penske pudelwohl.

Zum Schluss noch eine Frage, welche nicht den Motorsport betrifft: Dein Vater hat eine Weinhandlung, und du bist ein großer Liebhaber von Rotwein. Mit deinem jetzigen Bekanntheitsgrad: Wäre es da nicht logisch, vielleicht im Napa Valley ins Weingeschäft einzusteigen?
Da wäre ich wirklich nicht abgeneigt. Es gibt ja einige Persönlichkeiten aus dem Motorsport, welche auch im Wein-Business erfolgreich sind: Auf Anhieb fallen mir Jimmy Vasser, Mario Andretti, Scott Pruett und Richard Childress ein. Momentan bin ich jedoch mit anderen Dingen ausgelastet. Aber Wein ist eine meiner Leidenschaften. ♦



2004 in der Formel Renault 2.0: Links von ihm Pastor Maldonado



Starker Einstand: Pagenaud wird 2006 auf Anhieb Atlantic-Meister



Auch im Sportwagen schnell: Pagenaud 2009 in Le Mans



IndyCar-Meister Pagenaud privat: Mit Skateboard und Hund



Sein vorerst letzter Sieg in Sonoma: 2016-Dominator Pagenaud

IndyCar Sonoma

Spiel, Satz & Sieg

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Simon Pagenaud ließ beim IndyCar-Finale nichts anbrennen. Der Franzose sicherte sich seinen fünften Saisonsieg und den ersten Titel. Teamkollege und Konkurrent Will Power schied bei Halbzeit mit Kupplungsproblemen aus.

43 Punkte Vorsprung hatte Simon Pagenaud vor dem Finale in Sonoma. Ein beruhigendes Polster. Doch wie beim Indy 500 gab es auch beim letzten Lauf in Kalifornien doppelte Punkte. Daraus schöpfte Pagenaud-Jäger Will Power Hoffnung.

Und gar nicht so zu Unrecht. Vor einem Jahr ging Juan-Pablo Montoya auch als Leader ins Rennen. Er hatte sogar 47 Punkte Vorsprung auf den späteren Meister Scott Dixon. Doch eine Kollision mit Power und ein Dixon mit dem Glück des Tüchtigen brachten die Wende.

Newgard für Montoya?

Pagenaud war also auf alles gefasst. Und ließ nichts anbrennen. Der 32-Jährige holte sich nicht nur die Pole, er setzte diese auch in eine komfortable Führung um. Als Power in Runde 36 plötzlich in Turn 7 langsamer wurde, war der Kuchen gegessen. Der australische Penske-Teamkollege hatte ein Problem mit der Kupplung. Und musste am Haken zurück an die Boxen gezogen werden. Mit acht Runden Rückstand nahm er das Rennen wieder auf. Die Crew konnte das Software-Problem lösen. Doch zum vierten Mal in seiner Karriere musste sich der Mann aus Toowoomba mit Platz 2 begnügen. Demgegenüber steht ein einziger Titel (2014). Immerhin: Power zeigte sich als sehr fairer Verlierer.

«Simon war übers Jahr gesehen sehr beständig. Er hat den Titel verdient.»

Pagenaud hatte in Sonoma 76 der 85 Runden geführt. Damit unterstrich er seine Überlegenheit. Insgesamt ist er der neunte Fahrer, der für den bekanntesten US-Rennstall den IndyCar-Titel holte. Darüber freute sich natürlich auch der Boss (79) persönlich. «Simon hat eine tolle Saison gezeigt», sagte

Roger Penske. «Ich freue mich sehr für ihn.»

Auch abseits der Piste sorgt Penske für Schlagzeilen. Die graue Eminenz will 2017 kürzertreten. Und übergibt immer mehr Verantwortung an Motorsport-Direktor Tim Cindric. Der ist mit der Leistung von Juan-Pablo Montoya unzufrieden. Radio Fahrerlager meint, Penske will ihn 2017 durch Josef Newgard ersetzen. ♦



Alles richtig gemacht: Meister Pagenaud und Teamchef Penske

INDYCAR / Resultate

Sonoma/Kalifornien (USA): 16. von 16 Saisonrennen; 85 Rdn. à 4,05 km (= 344,25 km); 22 Fahrer gestartet, 20 im Ziel; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Simon Pagenaud (F/Penske) in 2:00:12,942 h (= 162,831 km/h); 2. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) +3,25; 3. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) +18,016; 4. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +29,722; 5. Alexander Rossi (USA/Andretti-Herta) +30,665; 6. Josef Newgard (USA/Carpenter) +32,275; 7. Hélio Castroneves (BR/Penske) +32,849; 8. Marco Andretti (USA/Andretti) +34,300; 9. Charlie Kimball (USA/Ganassi) +34,935; 10. Sébastien Bourdais (F/KV Racing) +43,896; 11. Mikhail Aleshin (RUS/Schmidt) +49,324; 12. James Hinchcliffe (CAN/Schmidt) +51,130; 13. Tony Kanaan (BR/Ganassi) +52,179; 14. Takuma Sato (J/Foyt) +52,633; 15. Carlos Muñoz (CO/Andretti) +56,676; 16. Max Chilton (GB/Ganassi) +1:09,258; 17. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +1:21,111

Führungsunden: Pagenaud (1–15); Castroneves (16); Pagenaud (17–60); Rahal (61–62); Castroneves (63–68); Pagenaud (69–85)

Pole-Position: Pagenaud in 1:16,256 min (= 181,197 km/h)

Schnellste Runde: Kanaan in 1:19,262 min (= 174,326 km/h)

Gelbphasen: 1 für 3 Runden

Endstand nach 16 Läufen: 1. Pagenaud 659 Punkte; 2. Power 532; Castroneves 504; 4. Newgard 502; 5. Rahal 484; 6. Dixon 477; 7. Kanaan 461; 8. Montoya 433; 9. Kimball 433; 10. Muñoz 432; 11. Rossi 430; 12. Hunter-Reay 428; 13. Hinchcliffe 416; 14. Bourdais 404; 15. Aleshin 347; 16. Andretti 339; 17. Sato 320; 18. Daly 313; 19. Chilton 267; 20. Hawksworth 229

Internet: www.indycar.com

KOMPAKT

IndyCar Sébastien Bourdais wechselt nach drei Jahren im Team von Jimmy Vasser und Kevin Kalkhoven zu Dale Coyne Racing. Dort wird aller Voraussicht nach Conor Daly über die Klinge springen müssen. Auch A.J. Foyt sucht nach neuen Lösungen. Beim Finale in Sonoma hat Foyt dem Brasilianer Tony Kanaan ein Angebot für 2017 gemacht.

Super Formula Der Japaner Yuhi Sekiguchi hat mit einem

Sieg in Sugo die Führung in der Super Formula übernommen. André Lotterer belegte den fünften Schlussrang (vor Stoffel Vandoorne) und liegt in der Meisterschaft nun mit sechs Punkten Rückstand auf den Führenden auf Platz 3.

Renault 2.0 Der Schweizer Hugo de Sadeleer hat beim vorletzten Event des 2-Liter-Eurocups in Spa-Francorchamps seinen ersten Sieg gefeiert. Im zweiten Lauf fuhr der 19-jährige Lausanner

erneut aufs Podest: als Dritter. Der Sieg ging an den Franzosen Dorian Boccacchi. Der Engländer Lando Norris steht nach den Plätzen 3 und 2 vorzeitig als Meister fest.

Formel 4 Zweimal Job Van Uitert (Jenzer), einmal Marino Sato. So heißen die Sieger zur F4 Italia in Imola. Kein Glück hatte Mick Schumacher: Zweimal 13. und ein Unfall. Es fuhr weiter Marcos Siebert (205 Punkte), Schumi ist Zweiter (180). ♦ CE

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

AUS FAHRERSICHT



Von
Daniel Abt
Formel E

Am 9. Oktober beginnt in Hongkong die dritte Formel-E-Saison. Die Vorfreude darauf ist riesig. Sechs Testtage haben wir als Team Abt Schaeffler Audi Sport in Donington abgespult. Wo wir stehen, werden wir erst in Hongkong wissen. Ich bin aber zuversichtlich, dass wir dort weitermachen, wo wir Ende der letzten Saison aufgehört haben. Wobei es neu neben Renault e.dams noch ein zweites Team mit der Antriebseinheit der Franzosen gibt: Teecheetah. Die habe ich auf der Liste der Konkurrenten auch ganz oben.

Technisch hat sich gegenüber der zweiten Saison nicht viel geändert. Natürlich haben wir eine neue Antriebseinheit. Und ein neues Getriebe. Wobei wir da wieder auf drei Gänge vertrauen. Im ersten Jahr hatten wir noch fünf. Aber das Auto ist sonst unverändert geblieben. Sieht man einmal vom neuen Frontflügelgedesign ab. Aber das hat keinen Einfluss auf

Fahrverhalten. Es soll lediglich die Optik verbessern. Wirklich neu ist dafür das Lenkrad. Es hat viel mehr Knöpfe als das Vorgängermodell. Man kann mehr damit verstellen. Was genau, darf ich natürlich nicht verraten. Das ist streng geheim.

Auch die Reifenmischung/-konstruktion ist nicht mehr dieselbe wie 2015/2016. Bei den Tests in Donington hat sich herausgestellt, dass der Gummi schneller auf Temperatur kommt. Das ist gut. Da wir ja keine Einführungsrunde fahren. Was mein Ziel betrifft, kann ich nur so viel verraten: Ich möchte dort anknüpfen, wo ich aufgehört habe. Und nicht so wie im letzten Jahr, wo die ersten zwei Rennen aufgrund der Boxenstopps gründlich in die Hose gegangen sind. Ein ordentlicher Start in die neue Saison würde mir sehr helfen. Das beeinflusst den ganzen Verlauf deiner Meisterschaft. Und da will ich diesmal von Anfang an vorne mit dabei sein.



Abt: Neuer Frontflügel und neue Innereien für dritte Saison

SCHAEFFLER-NEWS

Unter dem Motto «Mobilität für morgen» präsentierte sich Schaeffler auf der InnoTrans 2016 in Berlin. Einer der Besucher war Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Er informierte sich über die Innovationen, mit denen Schaeffler die Bahn weltweit zukunftsfähig macht. Nächste wichtige Messe, an der Schaeffler teilnimmt: WindEnergy Hamburg, 27.–30. September.

Langstrecken-WM/ISCC

Jetzt kommen die neuen LMP2

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

2017 bedeutet für die «kleine» Prototypenklasse LMP2 einen erneuten Umbruch. Mit neuem (und stärkerem) Einheitsmotor kommen auch die neuen Chassis der vier ausgewählten Hersteller. Und die ersten Autos rollen...

Den Anfang machte bereits Mitte September Dallara, die mit dem ISCC-Team Wayne Taylor Racing einen Roll-out in der Nähe von Indianapolis unternahm – das jedoch mit einem Cadillac-Triebwerk im Heck. Diese Woche sollen weitere Tests im italienischen Vairano folgen. Dann auch mit der vollumfänglichen WEC-Konfiguration inklusive des neuen, rund 600 PS starken Gibson-V8-Einheitsmotors.

Ebenfalls die ersten Kilometer hat der neue LMP2-Bolide von Onroak absolviert: Der Ligier JS P217 wurde im Rahmen des ELMS-Rennens in Spa (siehe unten) enthüllt und spult derzeit sein Testprogramm ab.

Amerika: LMP2 gegen DPi

Vom neuen Oreca 07, der wie alle anderen neuen Autos gemäß Regularien 10 cm schmaler ist, gibt es bereits die ersten Studien – zum Beispiel vom Team JDC Miller Motorsport, die dieses Fahrzeug 2017 in der ISCC einsetzen werden. Noch ruhig ist es um den vierten Chassis-Hersteller Riley/Multimatic, die aber ebenfalls nicht mehr lange mit der Enthüllung ihres Autos warten lassen dürften.

Auch jenseits des Großen Teichs gelten ab 2017 die neuen LMP2-Regeln. Mit dem Ende der Daytona-Prototypen (DP)

findet dort so gesehen ein kompletter Neuanfang statt. Anders als in der WEC ist man jedoch nicht auf die Standard-LMP2-Fahrzeuge beschränkt. So wird das Team Extreme Speed Motorsports (ESM) – das 2017 nicht mehr in der WEC, sondern nur noch in der ISCC startet – etwa einen V6-Turbo von Nissan einsetzen. Grundlage dafür bietet das DPi-Reglement, das entsprechende Freiheiten (auch bei der Aerodynamik) erlaubt.

Diese DPi-Regularien sorgen dafür, dass auch die bisherigen DP-Teams respektive -Hersteller der ISCC treu bleiben können. So plant etwa GM als Nachfolger der aktuellen Corvette DP einen Cadillac DPi. Ausgeglichen wird alles, wie sollte es anders sein, über eine BoP. Rennpremiere haben die neuen LMP2-Autos bei den 24h von Daytona (28./29. Januar). ♦



Beim Roll-out: Der in Spa vorgestellte Ligier JS P217 von Onroak



Studie: Oreca 07 des ISCC-Teams JDC Miller Motorsport für 2017

European Le Mans Series Spa-Francorchamps

Titelentscheidung erst in Estoril

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nicolas Lapierre, Ben Hanley und Henrik Hedman feierten in den Ardennen den Gesamtsieg beim fünften von sechs Läufen zur European Le Mans Series. Ferrari-Team feiert Klassensieg in der GTE.

Nicolas Lapierre, Ben Hanley und Henrik Hedman haben es geschafft. Der ehemalige GP2-Laufsieger stellte den Oreca 05-Nissan auf die Pole-Position. Es war dies nicht die erste. Aber diesmal ließ sich das Trio die Butter nicht vom Brot nehmen. Nach vier Stunden (96 Runden) wurde das Team Dragonspeed zum ersten Mal in der Ge-

schichte der ELMS als Sieger abgewunken. Platz 2 ging an Vanthoor/Stevens/Vanthoor.

Für die Gesamtleader Thiriet/Beche/Hirakawa endete das Rennen als Dritte auf dem Podium. Damit baute das Team um den Schweizer Mathias Beche die Führung im Gesamtklassement sogar aus. Vor dem letzten Lauf in Estoril (23. Oktober) liegt die Oreca-Crew 13 Punkte vor G-Drive Racing, das mit dem Ex-Formel-1-Piloten Giedo van der Garde bei dessen «Heimspiel» nicht über den fünften Rang hinaus kam.

Das Rennen war schon nach wenigen Minuten zum ersten Mal neutralisiert, als die Nummer 33 (Tristan Gomy) in Turn 8 ein Rad verlor. Zwei wei-

tere Safety-Car- und zwei Full-Course-Yellow-Phasen sollten im Rennverlauf folgen.

42 Minuten vor Rennende lag der spätere Sieger Lapierre mit seinem Dragonspeed-Oreca noch 8,7 Sekunden hinter dem zu diesem Zeitpunkt führenden Team WRT mit Laurens Vanthoor am Steuer. Doch schon zehn Minuten später war der kleine Franzose dran und übernahm die Leaderposition. Fünf Minuten vor Ende des Rennens musste der WRT-Ligier für einen Splash-and-Dash noch mal reinkommen. Fast zeitgleich kollidierten die Startnummern 25 (Algarve Pro Racing) und 46 (Thiriet by TDS Racing), wodurch die zweite und letzte FCY-Phase ausgelöst wurde.

Weil die Bergung der Fahrzeuge nicht mehr rechtzeitig vorstatten ging, wurde das Rennen unter Gelb beendet.

Brundle und Co schon durch

Während also in der LMP2-Klasse die Meisterschaftsentscheidung vertagt wurde, sind in der LMP3 die Würfel gefallen. Der Sieg in Spa ging an Trouillet/Petit/Guibbert auf Ligier JS P3-Nissan. Allerdings musste das Trio nach dem Rennen nochmals zittern. Guibbert hatte im letzten Stint die maximale FCY-Geschwindigkeit nicht eingehalten. Dafür wurden dem Team 30 Strafsekunden aufgebürdet, wodurch der Vorsprung von 34 auf mickrige vier Sekunden schmolz.

Viel zu jubeln gab es hinter dem glücklichen Siegertrio dennoch. Brundle/Guasch/England sicherten sich und ihrem Team United Autosports vorzeitig den Titel. 30 Punkte Vorsprung bei noch 26 zu vergebenden Punkten in Estoril reichen Brundle & Co. Platz 3 ging an Patterson/Bell/Boyd.

In der LMGTE-Klasse gab es den dritten Ferrari-Sieg in Serie für JMW Motorsport. Andrea Bertolini, Rory Butcher und Rob Smith lagen im Ziel fast eine Runde vor dem besten Porsche von Roda/Ried/Cairolì. Die Ausgangslage vor dem Finale: JMW Motorsport liegt 20 Punkte vor Aston Martin Racing Vantage mit MacDowell/Turner/Howard. ♦

EUROPEAN LE MANS SERIES / Resultate

Spa-Francorchamps (B): 7.004 km; Rennen über 4 Stunden; 39 Autos gestartet, 31 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken

- Hedman/Lapierre/Hanley (Oreca 05-Nissan) 96 Runden; 2. Vanthoor/Stevens/Vanthoor (Ligier JS P2) 2:20,556; 3. Thiriet/Beche/Hirakawa (Oreca 05-Nissan) +3:00,523; 4. Rojas/Canal/Berthon (Ligier JS P2-Nissan) +3:46,865; 5. Dolan/Tincknell/Van der Garde (Gibson 0155-Nissan) +5:21,062; 6. Coletti/Wirth/Petrov (BR01-Nissan) +1 Rde.; 7. Barthez/Buret/Chatin (Ligier JS P2-Nissan) +1 Rde.; 8. Lafargue/Lafargue/Enchalbert (Ligier JS P2-Judd) +1 Rde.; 9. Munemann/Hirschi/Pizzitola (Ligier JS P2-Nissan) +2 Rdn.; 10. Trouillet/Petit/Guibbert (Ligier JS P3-Nissan/1. LMP3) +4 Rdn.; 11. Brundle/Guasch/England (Ligier JS P3-Nissan/2. LMP3) +4 Rdn.; 12. Patterson/Bell/Boyd (Ligier JS P3-Nissan/3. LMP3) +4 Rdn.; 13. Lahaye/Heriau/Lahaye (Ligier JS P3-Nissan) +4 Rdn.; 14. Woodward/Kaiser/Swift (Ligier JS P3-Nissan) +4 Rdn.; 15. Smiechowski/Petersen (Ligier JS P3-Nissan) +4 Rdn.; 16. Falb/Rayhall/Potolicchio (Ligier JS P3-Nissan) +4 Rdn. – Ferner: 21. Smith/Burcher/Bertolini (Ferrari F458 Italia/1. GTE); 22. Roda/Ried/Cairolì (Porsche 911 RSR 991/2. GTE) +5 Rdn.; 23. Cameron/Griffin/Scott (Ferrari F458 Italia/3. GTE) +6 Rdn

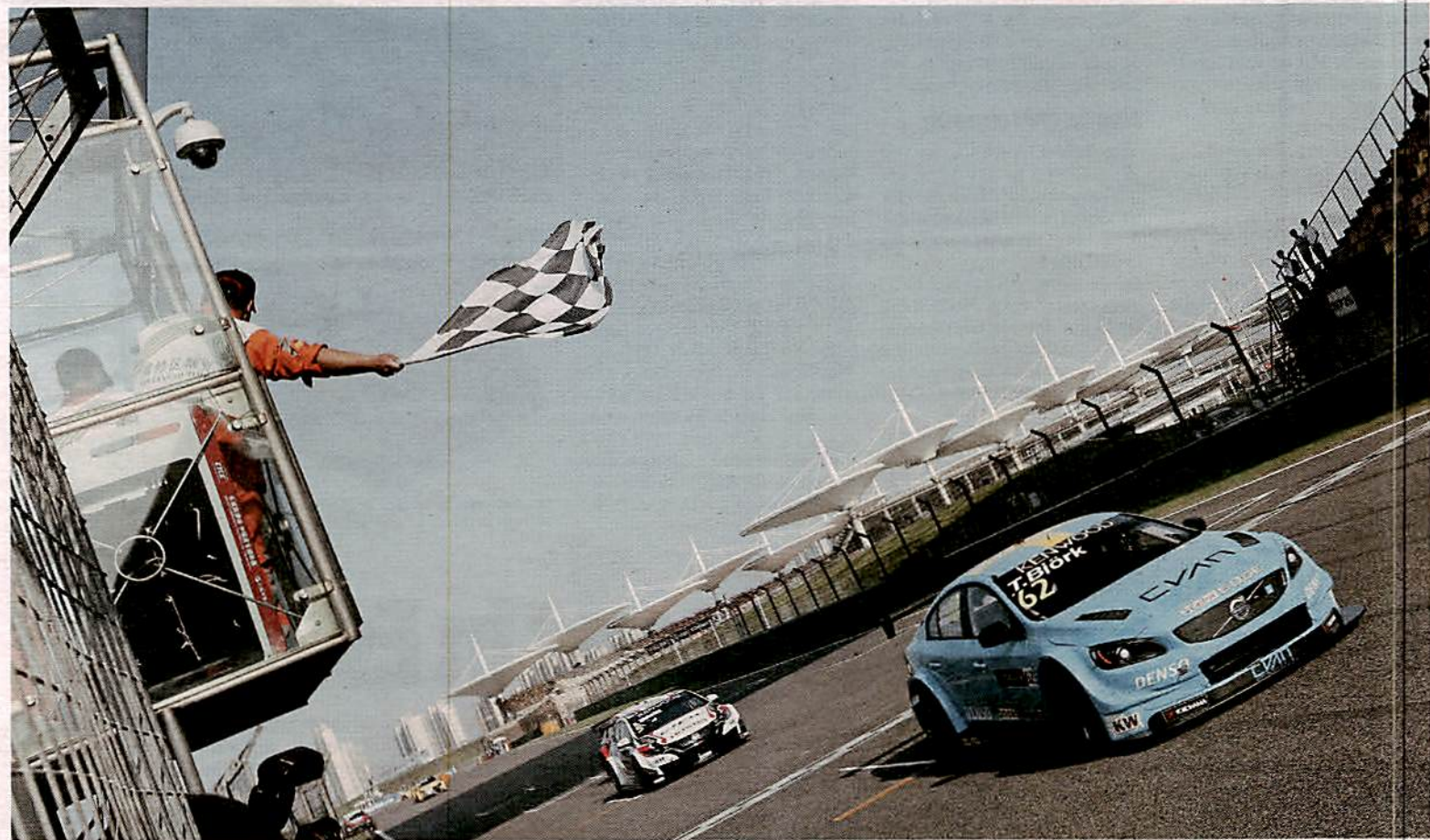
Nächstes Rennen: 23. Oktober, Estoril (P)
Internet: www.europeanlemandseries.com



Start frei in Spa: Der später siegreiche Dragonspeed-Oreca führt das Feld in die erste Kurve

Shanghai

Das blaue Wunder



Zieleinlauf im Eröffnungsrennen: Thed Björk fährt nach einem Last-Minute-Manöver gegen Honda-Pilot Norbert Michelisz als Sieger an der karierten Flagge vorbei

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit Glück und Chuzpe holte Thed Björk im Eröffnungsrennen von Shanghai den ersten Laufsieg für Volvo in der Tourenwagen-WM. Im Hauptrennen ließ José María López (Citroën) den Gegnern keine Chance.

«Es ist absolut fantastisch, hier in China den ersten Sieg einzufahren. Es fühlt sich einfach besonders an. Ich bin so happy», freute sich Björk über den Triumph, zu dem er ein bisschen wie die Jungfrau zum Kinde kam. Zu Beginn des Eröffnungsrennens war es Honda-Pilot Norbert Michelisz, der als einziger Vertreter seiner diesmal völlig verlorenen Marke den Sprung ins Q2 geschafft und von Startplatz 2 im Reversed Grid die Führung übernommen hatte. Doch als der von Pole gestartete John Filippi (Chevrolet) in die Mangel genommen wurde und nach einer Kollision auf der Strecke strandete, brachte das Safety Car das Feld wieder zusammen und die Führung von Michelisz war wieder auf ein Minimum reduziert.

Glück hatte der Ungar, als sich Tom Chilton (Citroën) und Gabriele Tarquini (Lada) im Kampf um Platz 2 nicht über die Vorfahrt einig wurden und kollidierten. So entstand wieder ein kleiner Abriss – aber so kam Björk auch vom vierten vor auf den zweiten Platz.

Michelisz kämpfte vergebens

Der Schwede fuhr in seinem erneut (wie diesmal auch die Lada und Chevrolet) ohne Zusatzkilos beschwerten Volvo die schnellste Rennrunde und im Zuge dessen die Lücke zu Michelisz wehrte sich auf der langen Geraden zunächst er-

folgreich gegen den drückenden Topspeed-Vorteil des Polestar-Boliden. Doch in der letzten Runde versuchte Björk es auf der Außenbahn und verbuchte zwei Kurven vor Rennende die Führung für sich. Mit einem kleinen Rempel stellte er sicher, dass Michelisz nicht mehr konkurrenz konnte, und schon war der erste Volvo-Sieg fix.

Perfekt war der Triumph für Volvo vor allem deshalb, weil es eine Art «Heimsieg» war. Volvo ist bekanntlich im Besitz des chinesischen Autobauers Geely, der dementsprechend viele Gäste und Konzernprominenz an die Strecke gebracht hatte.

Ein ebenfalls sehr wichtiger Markt ist China für Citroën, unter anderem deshalb verpflichtete man ja 2014 und 2015 Qing Hua Ma. Also war auch für die Doppelwinkler ein Sieg das erklärte Ziel. Und wie auf Bestellung lieferte José María López diesmal im absoluten Expresstempo. Nach der insgesamt siebten Pole-Position der Saison fuhr er im Hauptrennen in einer eigenen Welt.

Am Ende schenkte er Teamkollege Yvan Muller nach 15 Rennrunden schlaflose elf (!) Sekunden ein. «Ich habe einen guten Start erwischt und wollte einfach genießen. Es sind meine

letzten Rennen in dieser Serie, mit diesem Auto und diesem tollen Team. Normalerweise muss man auf die Reifen achten. Aber das war mir heute egal, ich wollte nur racen», so López, der somit zeigte, wie scheinbar spielerisch er die Konkurrenz auch sonst im Griff hätte.

Citroën holt Herstellertitel

Arbeitgeber Citroën hatte dabei nicht nur am Sonntag, sondern bereits nach dem Qualifying allen Grund zum Jubeln. Denn als die Vergabe der Zusatzpunkte aus dem Abschlusstraining klar war, durfte die Mannschaft aus Versailles den vorzeitigen Herstellertitel feiern.

Neben dem diesmal – bis auf Feigenblatt Michelisz – schwachen Honda, den starken Citroën und den überraschenden Volvo wirkte Lada diesmal wie das Mauerblümchen. Als einziges Werksteam fuhr man nicht aufs Podest. Trotz Quali-P2 von Nick Catsburg und obwohl Gabriele Tarquini im ersten Rennen (bis zur Kollision) um Platz 2 kämpfte. Aber auch bei Lada, die diesmal also 50 kg leichter waren als in Japan, ist der Aufwärtstrend wieder erkennbar. ♦



Jubel über den ersten WTCC-Sieg: Thed Björk



Genießen und gewinnen: López in eigener Welt

Honda
Es geht weiter

Privatfahrer Shanghai

Bennani machte alles klar

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Im Vorfeld der Shanghai-Rennen kam die erwartete Entscheidung bezüglich Hondas Verbleib in der WTCC. Und wie angedeutet (siehe MSa 39) fiel diese positiv aus. «Die WTCC hat sich als hervorragende Plattform bewiesen, um Hondas Produkte und Werte zu promoten», lobte Hondas Europa-Motorsportchef William de Brakeleer die Tourenwagen-WM. Nachdem man aktuell das erfolgreichste Jahr seit dem Einstieg 2013 erlebt und erst zum Jahr 2016 vieles umgekrempelt hatte, war die Fortsetzung des Programms eine logische Folge.

Nicht völlig klar äußerte man sich zum Einsatzauto für 2017. Es ist die Rede von einer Weiterentwicklung des Honda Civic – vermutlich wird man also (noch?) nicht auf den vor allem aerodynamisch günstigeren neuen Civic vertrauen. ♦ MBR



Blieben an Bord: Honda

Mehdi Bennani (Citroën) hat sich in Shanghai vorzeitig den – provisorischen – Titel in der Privatfahrerwertung gesichert. Rivale und Teamkollege Tom Chilton fiel einer Kollision zum Opfer.

Zu Halbzeit des ersten Rennens sah es noch so aus, als würde die Entscheidung aufs Finale in Katar vertagt werden. Chilton führte die Privatfahrerwertung als Gesamt-Zweiter deutlich an. Doch dann ein Verbremser, den Lada-Pilot Gabriele Tarquini ausnutzen wollte – und schon kam es zur Kollision. Beide Beteiligten mussten zur Box, für Chilton war es jedoch das endgültige Aus im Rennen.

Mit Podium zum Titelgewinn

Das endgültige Aus im Titelrennen wurde im Hauptrennen besiegelt. Hier hatte Bennani ohnehin die beste Ausgangsposition, die er als Gesamtdritter in einen weiteren Privatersieg ummünzen und damit auch den Titel sichern konnte. Provisorisch ist er nur deshalb, weil eben die Absage der Thailand-Rennen formell noch nicht durch ist. Doch in



Den Privatfahrer-Titel schon klargemacht: Mehdi Bennani jubelt in China über die Meisterschaft

Buriram wird definitiv nicht gefahren.

«Letztes Jahr war ich nah dran, doch mir fehlten am Ende vier Punkte zu Norbert Michelisz. Dieses Jahr war mein Jahr», freute sich Bennani über den Titelgewinn. «Ich hoffe, ich kann in Katar noch ein paar schöne Punkte sammeln und in die Top 5 der Meisterschaft kommen», so der Marokkaner, der beim Saisonfinale ein zwei-

tes «Heimspiel» feiert, mit Blick auf die WM-Tabelle.

Einen erneut starken Auftritt legte Chevrolet-Pilot Tom Coronel hin. Der Niederländer überholte gleich nach dem Start ins Eröffnungsrennen Bennani, hielt sich im weiteren Verlauf schadlos und erbt die Führung, als Chilton und Tarquini kollidierten. Mit dem Laufsieg sowie Platz 3 der Privaters im Hauptrennen

(hinter Bennani und Chilton) ist ihm Platz 3 in der Privatfahrer-Tabelle nicht mehr zu nehmen.

Markenkollege James Thompson aus dem Münnich-Team erlebte in China ein eher schwieriges Wochenende, schob sich mit all seiner Erfahrung mit den Plätzen 3 und 4 aber dennoch auf Platz 4 der Tabelle vor. Der dabei überholte John Filippi wurde im ersten Lauf zum Pechvogel: Von Pole gestartet, kollidierte er im Positionskampf und schied aus. ♦



Tom Coronel

TOURENWAGEN-WM/Resultate

Shanghai (RC): 25. September 2016; 19. und 20. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 16/15 Runden à 4,603 km (= 73,648/69,045 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

Eröffnungsrennen (18 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Thed Björk (S)	Volvo S60	16	31:58,340	0 kg
2.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	16	+0,361	+60 kg
3.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	16	+0,528	+80 kg
4.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	16	+2,215	+80 kg
5.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	16	+2,315	0 kg
6.		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	16	+6,290	0 kg
7. (P)		Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	16	+6,911	0 kg
8.		Fredrik Ekblom (S)	Volvo S60	16	+12,151	0 kg
9.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	16	+13,494	+60 kg
10.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	16	+16,586	+60 kg
11. (P)		Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	16	+17,078	+80 kg
12. (P)		James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	16	+18,405	0 kg
13. (P)		Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée	16	+26,284	+80 kg
14. (P)		Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic	16	+26,583	+60 kg
15. (P)		Daniel Nagy (H)	Honda Civic	16	+32,857	+60 kg
16.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	11	+5 Rdn.	0 kg
Nicht klassiert						
(P)		Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée	9	Kollision	+80 kg
(P)		John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	2	Kollision	0 kg

Hauptrennen (18 Fahrer gestartet, 18 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Elysée	15	28:18,258	+80 kg
2.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	15	+11,037	+80 kg
3. (P)		Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée	15	+12,742	+80 kg
4.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	15	+13,205	0 kg
5.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	15	+15,715	0 kg
6.		Fredrik Ekblom (S)	Volvo S60	15	+18,176	0 kg
7.		Thed Björk (S)	Volvo S60	15	+18,516	0 kg
8.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	15	+23,878	+60 kg
9. (P)		Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée	15	+24,700	+80 kg
10. (P)		Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	15	+26,506	0 kg
11.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	15	+30,202	+60 kg
12.		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	15	+34,387	0 kg
13.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	15	+36,452	+60 kg
14. (P)		James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	15	+42,431	0 kg
15. (P)		John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	15	+51,238	0 kg
16. (P)		Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic	15	+57,430	+60 kg
17. (P)		Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée	15	+58,850	+80 kg
18. (P)		Daniel Nagy (H)	Honda Civic	15	+58,880	+60 kg

WM-Stand Fahrer

1.	López	361
2.	Muller	235
3.	Monteiro	204
4.	Michelisz	190
5.	Huff	180
6.	Bennani	176
7.	Catsburg	171
8.	Chilton	145
9.	Tarquini	116
10.	Coronel	109
11.	Björk	87
12.	Valente	78
13.	Ekblom	47
14.	Thompson	24
15.	Girolami	12

WM-Stand Privatfahrer

1.	Bennani	176
2.	Chilton	145
3.	Coronel	115
4.	Thompson	81
5.	Filippi	77
6.	Demoustier	71

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	866
2.	Honda	625
3.	Lada	493
4.	Polestar (Volvo)	285

WM-Stand Privatteams

1.	Sébastien Loeb Racing	309
2.	Roal Motorsport	113
3.	All-Inkl.com Münnich M-sport	105
4.	Campos Racing	90
5.	Zengo Motorsport	57

(P) = Privatfahrer
* Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 138,21 km/h, 2. Lauf 146,4 km/h
Schnellste Runden: 1. Lauf Björk in 1:52,578 min (= 147,1 km/h), 2. Lauf López in 1:52,224 min (= 147,6 km/h)
Nächste Rennen: 25. November, Doha-Losail (Q)
Internet: www.fiawtcc.com

Hungaroring

Abstand verkürzt



Mortara auf dem Weg zum Sieg am Samstag – dass er dabei von Green gejagt wurde, sorgte für Diskussionen. Kl. Foto: Endlich wieder Siegerjubiläum für Mattias Ekström

Von ARNO WESTER

Zwei Sieger und zwei Verlierer standen beim vorletzten DTM-Event in Budapest im Mittelpunkt des Interesses. Vor dem Showdown am 15./16. Oktober in Hockenheim gibt es mehr Fragen als Antworten!

Die beiden Sieger kommen aus dem Audi-Lager und heißen Edoardo Mortara und Mattias Ekström. Sie und ihre sechs Markenkollegen sorgten auf dem Hungaroring dafür, dass Audi in der Marken- und Teamwertung wieder die Tabellenführung übernommen hat.

Trotz des Sechsfach-Triumphs der Ingolstädter im ersten Rennen waren nicht alle Beteiligten im Audi-Lager glücklich. Der Druck, der von Jamie Green auf seinen führenden Markenkollegen Edoardo Mortara «unnötigerweise» (O-Ton eines Audi-Verantwortlichen) ausgeübt wurde, zeigt, wie sehr der bisherige Saisonverlauf an den Nerven gezehrt hat. Green hat in dieser Saison mehrfach von einer Teamorder profitiert – als Dankeschön hetzte der Brite ausgerechnet jenen Mortara vor sich her, der ihm in Moskau und auf dem Nürburgring

schon zwei Mal kampflos den Vortritt gelassen hat.

Zuvor hatte bereits Spitzenreiter Marco Wittmann für Aufsehen gesorgt, als Teammitglieder seiner BMW-RMG-Mannschaft bei einem obligatorischen Wiegevorgang während des Qualifyings verbotenerweise in den Wiegebereich eindringen, um mit einem Lüfter die Bremsen zu kühlen!

Wittmann zu milde bestraft?

Die Sportkommissare des DMSB verhängten wegen dieses Vergehens die fünfthöchste Strafe (10 000 Euro) in der DTM-Historie. Experten sind der Meinung, für solch ein Vergehen hätte es nur eine Entscheidung geben dürfen: Wertungsausschluss und damit ein Startplatz am Ende des Feldes.

Im Artikel 26.22 des Sportlichen Reglements ist festgehalten, dass nur die zuständigen Sportwarte und deren Helfer Zutritt zum Wiegebereich haben. Wörtlich heißt es: Darüber hinaus unterliegen der Weg zum Wiegebereich und der Wiegebereich selbst den Parc-fermé-Bestimmungen. In diesem Zusammenhang erinnern wir uns an die «Wasser-Affäre» am Norisring 2013, als Mattias Ekström im Parc fermé Wasser

in seinen Rennanzug gekippt bekam, er damit gegen die Regeln verstoßen hatte und eine Disqualifikation in Kauf nehmen musste. Die Frage, die sich in Budapest nicht nur Insidern stellte: Welcher der Regelverstöße ist eher mit einem Wertungsausschluss zu ahnden?

Wirbel gab es auch diesmal um Ekström, dem nachgesagt wurde, er hätte dem hinter ihm gestarteten Wittmann vor der ersten Kurve nicht genügend Gegenwehr geleistet und am rechten Fahrbahnrand eine große Lücke gelassen, in die Wittmann bequem und problemlos stechen konnte. Pikant wird die Angelegenheit durch einen Hinweis aus dem Audi-Lager, dass «Eki» viel früher gebremst hat, als nötig gewesen wäre. Der Schwede wies diese und weitere Spekulationen (Wittmann hat in Red Bull den gleichen Sponsor!) in den Fabelbereich. Sein Motto «Go hard or go home auf und neben der Rennstrecke ist aber für einmal in Vergessenheit geraten!

Kommen wir zu den Verlierern: Die nach einem schlechten Start von Mortara selbst verschuldete Kollision mit Wittmann, in die auch noch der völlig unbeteiligte Green verwickelt war, wiegte ebenso schwer

wie der vierte Saisonsieg von Mortara tags zuvor. Als der Italo-Schweizer am Sonntagabend aus dem Flieger stieg, wird er sich an den Kopf gefasst haben, als er vom Pech seines Rivalen Wittmann gelesen hat.

Ergebnisse vorläufig

Denn den Schlusspunkt unter ein chaotisches DTM-Wochenende hatten die Sportkommissare gesetzt, als sie zu später Stunde am Sonntagabend Mercedes-Fahrer Daniel Juncadella (P3) und BMW-Speerspitze Marco Wittmann (P4) von der Wertung ausschlossen. Die Steuwards waren nach einem Bericht des Technischen Delegierten zu dem Schluss gelangt, dass sowohl der Mercedes-AMG C 63 von Juncadella als auch der BMW M4 von Wittmann nicht dem technischen Reglement entsprach. Die Höhe der Skidpads (Unterboden-Holzplatte) der beiden Fahrzeuge war geringer als die erlaubten sechs Millimeter (Artikel 3.22.4 des Technischen Reglements der DTM). Das Einheitsbauteil wird übrigens mit einer Dicke von acht Millimetern ausgeliefert.

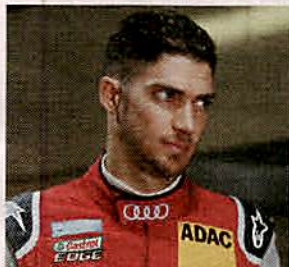


Sowohl das Mercedes-AMG-Team HWA als auch das BMW-Team RMG haben Berufung gegen das Urteil der Sportkommissare angekündigt. Bis zu einer endgültigen Entscheidung des DMSB-Berufungsgerichts gelten Juncadella und Wittmann als ausgeschlossen. Das Ergebnis des 16. DTM-Rennens sowie die Fahrer-, Hersteller und Team-Wertungen (siehe Seite 18) sind damit vorläufig.

Damit könnte völlig unerwartet aus dem Titel-Duell ein Dreikampf werden. Denn Wittmann wurden die zwölf Punkte für den vierten Platz am Sonntag aberkannt, womit er nur noch 14 Punkte Vorsprung auf Mortara hat. Auch Green kann sich bei 39 Zählern Rückstand (50 werden noch vergeben) weiter Hoffnungen machen. ♦



Zu viel Platz gelassen? Wittmann (l.) geht an Ekström vorbei



Mortara: Hat Tabellenführer...



...Wittmann im Visier



Im Startgerangel: Wittmann auf Tuchfühlung mit Freund und Feind

Transfermarkt

Das Stühlerücken

Von ARNO WESTER

Nach DTM-Urgestein Martin Tomczyk hat in BMW-Schnitzer-Teamkollege António Félix da Costa ein weiterer BMW-Werkspilot seinen Rücktritt aus der DTM bekanntgegeben. Weitere Änderungen in den Katern werden folgen!

Der 25-jährige Portugiese sucht, wie er selbst angekündigt, in der Formel E und im GT-Sport eine neue Herausforderung. «Ich bin sehr glücklich, dass ich BMW während der vergangenen drei Saisons in der DTM repräsentieren durfte», meinte Félix da Costa am Rande der DTM-Rennen in Ungarn: «Die Serie ist extrem hochkarätig und erfordert von den Fahrern großes Können.» Ein Wechselspiel zwischen der DTM, die für ihn bisher Priorität hatte, und der Formel E, wird es für ihn also nicht mehr geben.

«Man muss sich voll auf die DTM konzentrieren, um dort dauerhaft erfolgreich zu sein. Daher habe ich mich entschieden, mich auf die Formel E (siehe auch Seite 3) zu fokussieren», erklärte der frühere Formel-1-Testfahrer, der seit 2014 in der DTM 44 Rennen bestritten hat



Formel E und GT-Sport statt DTM: António Félix da Costa

und dem in Zandvoort 2015 mit dem Schnitzer-BMW M4 ein seltenes Triple (Pole, Sieg, schnellste Rennrunde) gelungen ist. Zudem freut sich Félix da Costa darüber, zukünftig Teil eines internationalen GT-Projekts von BMW zu sein.

Auch «Rocky» vor Absprung?

Aber nicht nur bei BMW hat das Stühlerücken begonnen. Auch bei Audi und Mercedes-Benz wird es wegen der für 2017 geplanten Verringerung an Fahrzeugen zu Veränderungen im

DTM-Fahrerkader kommen. So steht beispielsweise keinesfalls fest, ob die Ex-Champions Mike Rockenfeller und Timo Scheider (beide Audi) sowie Paul Di Resta (Mercedes) ein Cockpit erhalten, bzw. ob sie überhaupt daran interessiert sind! So verhandelt «Rocky» beispielsweise nach MSA-Informationen mit Porsche und Chevrolet. In einer Werks-Corvette bestreitet der Audi-Werksfahrer, der eine Freigabe erhalten hat, kommendes Wochenende das ISCC-Finale («Petit Le Mans») in Road Atlanta. ♦

KOMMENTAR

Hoffentlich kein Titel am Grünen Tisch

Von ARNO WESTER

Als hätte die DTM 2016 nicht schon genug erlebt! Nach den vielen Diskussionen rund um die Lex BMW, der vor allem bei den Fans ungeliebten Teamorder sowie einer ungerechtfertigten Strafe für Audi-Werksfahrer Edoardo Mortara, die in der Endabrechnung noch Folgen haben könnte, sorgen nun auch noch zwei Disqualifikationen und damit verbunden angekündigte Berufungen für weitere Aufregung. Ausgerechnet Spitzenreiter Marco Wittmann ist davon betroffen. Die BMW-Speerspitze muss um die zwölf Punkte für seinen vierten Platz bangen. Im Lager der Rivalen ist man zudem der Meinung, dass auch sein siebter Platz im ersten Rennen einen faden Beigeschmack hat, denn ihm respektive seinem

RMG-Team drohte nach dem Qualifying die Disqualifikation (siehe links)! All diese Dinge sorgen bei den Fans für großes Unverständnis, denn sie verstehen die DTM-Welt nicht mehr. Viele von ihnen werden erst durch MSA erfahren, was am Sonntagabend in Budapest tatsächlich passiert ist. Fakt ist, dass Wittmann momentan nicht mehr 26, sondern bis zu einer offiziellen Entscheidung des Berufungsgerichts des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) nur noch 14 Punkte Vorsprung hat. Im Sinne aller Beteiligten kann ich nur hoffen, dass die Entscheidung am grünen Tisch noch vor dem Saisonfinale am 15./16. Oktober in Hockenheim gefällt wird. Angesichts juristischer Fristen, die eingehalten werden müssen, ist das aber (leider) noch nicht sichergestellt!



KOMPAKT

»» **Thomas Biermaier** Der Abt-Sportdirektor hätte sich kein besseres Geschenk wünschen können: Einen Tag nach seinem 39. Geburtstag bescherte ihm Edoardo Mortara am vergangenen Samstag mit der Pole-Position, dem Sieg und der schnellsten Rennrunde im Abt-Audi RS5 das begehrte DTM-Triple. Damit trug der Italo-Schweizer maßgeblich dazu bei, dass das Audi Sport Team Abt Sportsline wieder die Führung in der Teamwertung übernahm.

»» **Verdoppelt** Seit seinem Debüt 2011 stand Edoardo Mortara in 72 DTM-Rennen vor Budapest lediglich zwei Mal auf der Pole Position. Auf dem Hungaroring kamen zwei weitere Quali-Bestzeiten hinzu. Damit gelang Mortara das gleiche Kunststück wie Lucas Auer zuvor am Nürburgring, der dort ebenfalls zweimal die Quali-Bestzeit setzte. Beim Finale in Hockenheim

bestreitet Mortara sein 75. DTM-Rennen. Heuer hat er mehr Siege (4) gefeiert, als zuvor in fünf Jahren zusammen (3).

»» **Explosion** Im Zentrum der ungarischen Hauptstadt Budapest hat sich am Samstagabend eine Explosion ereignet. Dabei wurden zum Glück «nur» zwei Streifenpolizisten verletzt. Die Behörden sprachen von einem terroristischen oder kriminellen Hintergrund. Auch etlichen Menschen aus dem DTM-Tross war die laute Detonation nicht verborgen geblieben.

»» **Acht gewinnt** Zum ersten Mal überhaupt gelang es in Form von Audi einem Automobilhersteller, sich in der DTM mit allen eingesetzten Autos (acht) auch die besten acht Startpositionen zu sichern. Die Ingolstädter nutzten dies zu ihrem zweiten Sechsfach-Triumph nach Valencia 2011. ♦ AW

Mattias Ekström

Rallycross statt Finale

Wie erwartet hat der zweimalige DTM-Champion Mattias Ekström von Arbeitgeber Audi die Freigabe erhalten, beim elften Lauf der Rallycross-WM auf dem Estering in Buxtehude starten zu dürfen. Dadurch kann er nicht am zeitgleich in Hockenheim stattfindenden DTM-Finale teilnehmen und wird deshalb in Hockenheim durch René Rast ersetzt.

«Ich möchte mich bei meinen Chefs bedanken. Das ist eine große Entscheidung von Audi Sport und auch für mich. Ich habe in meinen 15 Jahren in der DTM nicht ein einziges Rennen verpasst», sagte Ekström: «Dass ich im Kampf um den WM-Titel grünes Licht von Audi Sport bekommen habe, ist absolut nicht selbstverständlich.» Für «Eki» wird damit ein Kindheitstraum wahr, denn noch nie in seiner Karriere war er so nah (momentan hat er in der Tabelle zehn Punkte Vorsprung) am Gewinn eines WM-Titels. ♦ AW

DTM

STRECKE

Hungaroring



Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

Start: Mortara biegt vor Green und Molina in die erste Kurve ein.

1. Runde: Tomczyk, Martin und Ekström kollidieren. Ekström und Tomczyk fallen weit zurück.

3. Runde: Wickens ist von seinem 17. Startplatz schon bis auf P10 vorgefahren. Wittmann liegt auf Platz 7.

6. Runde: Spengler kürzt die Schikane ab und wird dafür verwart.

10. Runde: Kollision zwischen Félix da Costa und Di Resta. Der Schotte fährt an die Box: das Aus.

14. Runde: Zur Rennhalbzeit führt weiter Mortara vor Green und Molina. Wittmann liegt im Niemandsland weiterhin auf dem siebten Platz.

23. Runde: Harter Zweikampf zwischen Ekström und Farfus am Ende des Feldes. Vitoris profitiert und fährt an beiden vorbei auf Platz 18.

26. Runde (Ziel): Audis Sechsfachsieg ist perfekt: Mortara gewinnt vor Green, Molina, Rockenfeller, Müller und Tambay. Best of the rest: Wittmann auf P7.

Stand Fahrer

1. Wittmann	176
2. Mortara	162
3. Green	137
4. Wickens	122
5. Ekström	107
6. Blomqvist	105
7. Di Resta	100
8. Müller	88
9. Martin	82
10. Paffett	73
11. Auer	68
12. Glock	68
13. Spengler	51
14. Farfus	44
15. Vitoris	42
16. Molina	41

Stand Hersteller

1. Audi	609
2. BMW	572
3. Mercedes-Benz	435

Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

Start: Viel Wheelspin bei Mortara, der dadurch schlecht wegkommt.

Es kommt zur Kollision zwischen Wittmann, Mortara und Green.

Die beiden Audi-Fahrer müssen an die Box. Ekström geht in Führung.

12. Runde: Die ersten Stopps: Félix da Costa, Blomqvist, Rockenfeller, Wickens und Mortara.

18. Runde: Wittmann fährt zu seinem Service.

23. Runde: Auch Spitzenreiter Ekström fährt nun zum Pflichtstopp.

26. Runde: Paffett beendet mit seinem Stopp den Reigen der Boxenhalte.

32. Runde: Scheider im Duell mit Martin, den er dank DRS kassiert: P8.

33. Runde: Mortara, der weit abgeschlagen ist, gibt nun das Rennen auf.

36. Runde (Ziel): Ekström holt sich in seinem letzten Saisonrennen den ersten Sieg des Jahres. Tambay und Juncadella fahren auf P2 und P3 ins Ziel. Nach Juncadellas Disqualifikation erbt Félix da Costa den letzten Treppchenplatz.

Stand Teams

1. Audi/Abt Sportline	269
2. BMW/RMG	244
3. BMW/RBM	187
4. Audi/Rosberg	177
5. Audi/Abt	129
6. Mercedes-AMG/Silberpfeil	128
7. Mercedes-AMG	117



Podest geerbt: Félix da Costa

DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS / Resultate / 1. Rennen (Samstag)

Hungaroring (H): 24. September 2016; 15. von 18 Läufen zur DTM; Rennen über 40 Minuten + 1 Runde; 26 Runden à 4,381 km; 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	26	42:20,736	-	1:36,959	1	25
2. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	-5,0 kg	Rosberg	26	+1,090	-	1:37,126	2	18
3. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	26	+9,240	-	1:37,390	3	15
4. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	-5,0 kg	Phoenix	26	+10,602	-	1:37,503	4	12
5. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	26	+11,535	-	1:37,386	5	10
6. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	-5,0 kg	Rosberg	26	+21,045	-	1:37,598	6	8
7. Marco Wittmann (D)	BMW M4	0 kg	RMG	26	+23,177	-	1:37,803	10	6
8. Felix Rosenqvist (S)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	ART	26	+24,729	-	1:37,980	9	4
9. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	-5,0 kg	Phoenix	26	+25,754	-	1:37,807	7	2
10. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	26	+26,916	-	1:37,939	17	1
11. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	26	+29,399	-	1:37,800	15	0
12. Maxime Martin (B)	BMW M4	0 kg	RBM	26	+32,843	-	1:37,964	14	0
13. Timo Glock (D)	BMW M4	0 kg	RMG	26	+34,316	-	1:38,106	13	0
14. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	0 kg	MTEK	26	+36,197	-	1:38,203	21	0
15. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	Mücke	26	+37,259	-	1:37,848	23	0
16. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	0 kg	Schnitzer	26	+44,405	-	1:37,847	20	0
17. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	Mücke	26	+45,334	-	1:37,678	16	0
18. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	26	+50,675	-	1:37,577	8	0
19. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	0 kg	MTEK	26	+53,287	-	1:38,143	19	0
20. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	ART	26	+54,002	-	1:38,252	18	0
21. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	26	+55,420	-	1:38,220	24	0
22. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	0 kg	RBM	26	+1:03,546	-	1:38,007	11	0
23. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	0 kg	Schnitzer	26	+1:24,939	-	1:38,150	12	0
Nicht gewertet:									
Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+10 kg	HWA	11		Kollision	1:24,976	10	0

¹Performance-Gewicht (Basisgewichte: Audi/Mercedes 1120 kg, BMW 1112,5 kg), ²Startplatz
Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.
Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.
Durchschnittstempo des Siegers: 161,395 km/h
Schnellste Runde: Mortara, 4. Runde, in 1:36,959 min (= 162,663 km/h)

DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS / Resultate / 2. Rennen (Sonntag)

Hungaroring (H): 25. September 2016; 16. von 18 Läufen zur DTM; Rennen über 57 Minuten + 1 Runde; 36 Runden à 4,381 km; 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	0 kg	Abt	36	59:09,402	-	1:36,538	2	25
2. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	0 kg	Rosberg	36	+4,350	-	1:37,019	10	18
3. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	0 kg	Schnitzer	36	+24,209	-	1:37,133	12	15
4. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	0 kg	RBM	36	+26,067	-	1:37,362	7	12
5. Timo Glock (D)	BMW M4	0 kg	RMG	36	+26,813	-	1:37,460	15	10
6. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	0 kg	Phoenix	36	+31,792	-	1:37,632	13	8
7. Maxime Martin (B)	BMW M4	0 kg	RBM	36	+38,310	-	1:37,941	6	6
8. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	0 kg	Phoenix	36	+38,675	-	1:37,488	16	4
9. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	0 kg	Schnitzer	36	+39,966	-	1:37,831	17	2
10. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+5 kg	HWA	36	+40,327	-	1:37,632	8*	1
11. Felix Rosenqvist (S)	Mercedes-AMG C63	+5 kg	ART	36	+40,710	-	1:37,356	24	0
12. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	0 kg	MTEK	36	+41,317	-	1:37,678	19	0
13. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+5 kg	HWA	36	+41,777	-	1:37,660	21	0
14. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	+5 kg	Mücke	36	+42,352	-	1:37,809	18	0
15. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+5 kg	Mücke	36	+42,755	-	1:37,738	20	0
16. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+5 kg	ART	36	+43,015	-	1:37,270	22	0
17. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	+5 kg	HWA	36	+45,388	-	1:37,180	23	0
18. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	0 kg	Abt	36	+1:07,034	-	1:38,165	5	0
19. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	0 kg	Abt	33	+3 Rdn.	-	1:38,014	1	0
Nicht gewertet:									
Nico Müller (CH)	Audi RS 5	0 kg	Abt	8		Kollision	1:38,674	9	0
Augusto Farfus (BR)	BMW M4	0 kg	MTEK	2		Kollision	1:52,765	14	0
Jamie Green (GB)	Audi RS 5	0 kg	Rosberg	1		Kollision	2:11,047	4	0
Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+5 kg	HWA	36	+15,870	disq.	1:37,403	11	0
Marco Wittmann (D)	BMW M4	0 kg	RMG	36	+23,295	disq.	1:37,633	3	0

*Wickens fuhr im Qualifying SP8 heraus, musste aber von hinten starten, weil er einen Startabbruch verursachte (falscher Startplatz).

¹Performance-Gewicht (Basisgewichte: Audi/Mercedes 1120 kg, BMW 1112,5 kg), ²Startplatz
Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.
Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben.
Am Hungaroring durfte im zweiten Rennen pro Fahrzeug ein Slick-Reifensatz maximal 26 Runden am Stück benutzt werden.
Durchschnittstempo des Siegers: 159,964 km/h
Schnellste Runde: Ekström, 26. Runde, in 1:36,538 min (= 163,538 km/h)

Nächste Rennen: 15./16. Oktober, Hockenheim (D)
Internet: www.dtm.com

Audi Sport TT Cup Budapest

Dennis' Doppel

Dennis Marschall hat sich mit einem Doppelsieg am Hungaroring wieder voll in Schlagdistanz zu Tabellenführer Joonas Lappalainen gebracht. Titelkampf jetzt wohl nur noch Duell.



Alle hinter sich gelassen: Hungaroring-Doppelsieger Marschall

Für Marschall war es das perfekte Wochenende. Zwei Poles, zwei schnellste Runden und noch viel wichtiger – weil als einziges mit Punkten bedacht – zwei Laufsiege! «Die Siege waren extrem wichtig für mich. Nach einer längeren Durststrecke so zurückzukommen, macht mich sehr glücklich», strahlte der Badener.

Härtester Gegner war für einmal nicht Sheldon van der Linde, sondern Nürburgring-Doppelsieger und Tabellenführer Lappalainen. «Er saß mir das gesamte Rennwochenende über im Nacken und lauerte auf Fehler», so Marschall, der mit seinen 230 Punkten neun Zähler hinter dem Tabellenführer liegt. Das bedeutet, dass er beim Finale auf seiner Heimstrecke in Hockenheim Schützenhilfe braucht, denn auch zwei zweite Plätze würden dem erst

18-jährigen Lappalainen zum Titelgewinn reichen.

Wer wird Rookie-Champion?

Mit 42 Punkten Rückstand auf Lappalainen liegt der Südafrikaner Sheldon van der Linde eigentlich schon zu weit zurück, um am letzten Rennwochenende noch um die Titelvergabe mitzureden. Doch er könnte das Zünglein an der Waage sein, wenn er sich zwischen den Titelaspiranten einreicht. Richtig spannend wird es auch nochmal in der Rookie-Wertung, in

der van der Linde in Ungarn mit den Plätzen 4 und 3 wieder die Führung von Nicklas Nielsen übernehmen konnte.

In der Gastfahrerwertung fanden die Superbike-WM-Stars von Ducati, Xavi Forés und Chaz Davies, ihren Meister in Milan Dontje. Der kleine Bruder von GT-Pilot Indy schaffte es zweimal auf P10 und war damit jeweils bester Gast. Für die Zweirad-Spezialisten hat sich der Ausflug in den Tourenwagen trotzdem gelohnt – mehr dazu auf Seite 34. ♦ MBR

Tourenwagen-EM

Das große Finale



Vor dem finalen Schlagabtausch: Fulin (l.) und Richard

Am Wochenende treten die Akteure der Tourenwagen-EM (ETCC) zum Finale in Imola an. Während der S1600-Titel vergeben ist, wird es im Kampf um den Titel der S2000-Klasse richtig spannend.

Dafür sorgt allein schon die Ausgangssituation in der Tabelle. Dort liegen der Schweizer Kris Richard (Honda) und der Tscheche Petr Fulin (Seat) mit jeweils 92 Punkten gleichauf an der Spitze. Bei der Anzahl der Siege liegt Richard mit fünf ge-

genüber vieren von Fulin vorne. «Für mich wäre der Titelgewinn sehr wichtig», sagt der 21-jährige Schweizer, dem in seinem ersten Tourenwagenjahr also bereits ein großer Wurf gelingen kann.

Fahren um WTCC-Gaststart

Sein Rivale, der 39-jährige Fulin, wurde bereits zweimal ETCC-Champion und ist amtierender Vizemeister der in diesem Jahr nicht mehr ausgetragenen Single Make Trophy. «Ich habe großen Respekt vor Kris», sagt der Tscheche, der seinen Riva-

len – wie auch andere – mit knappem Vorsprung als Favoriten auf den Titel sieht. Wer auch immer letztlich das Rennen macht, darf im Jahr 2017 zur Belohnung ein WTCC-Rennwochenende absolvieren.

Das Feld wird in Imola ein wenig anwachsen. Bei Rikli Motorsport wird neben den Honda Civics von Peter Rikli und eben Richard noch ein drittes Auto für Aku Pellinen eingesetzt. Außerdem gibt der Deutsche Andreas Pfister (Seat) sein Comeback in der ETCC. Er wird versuchen, seinen Beitrag zu leisten, damit Deutschland die Nationenwertung gewinnt.

In der S1600-Klasse konnte Niklas Mackschin seinen Titel bereits vorzeitig verteidigen, insgesamt drei Fahrer haben dagegen noch Chancen auf die Vizemeisterschaft. Die besten Chancen hat ETH-Peugeot-Pilot Andreas Rinke, der 74 Punkte auf seinem Konto hat. Deren 65 stehen bei Teamkollege Kevin Hilgenhövel zu Buche. Dritter Anwärter im Bunde ist der tschechische Ford-Pilot Tomas Koreny mit 56 Zählern. ♦ MBR

NASCAR Loudon

Harvick war der Restart-König

Zehn Jahre lang musste Kevin Harvick auf seinen zweiten Sieg auf der «Magic Mile» von Loudon warten. Und selten war ein Sieg wichtiger als diesmal.

dem New Hampshire Motor Speedway seit dem Herbstrennen im Jahr 2006.

Wer fliegt aus dem Chase?

Damit kann der Chevrolet-Pilot ebenso entspannt zum kommenden Rennen in Dover anreisen wie Chicago-Sieger Truex, der in Loudon die meisten Führungsrunden drehte. Beide sind mit ihren Siegen sicher in der nächsten Chase-Runde, der «Round of 12».



K. Harvick

Der Chase-Start ging für den Stewart-Haas-Fahrer nämlich mächtig in die Hose. Nach einer Kollision mit dem späteren Sieger Martin Truex jr. landete er in Chicago nur auf Platz 20. Und mit Loudon sowie Dover standen nach dem Chase-Auftakt zwei Strecken auf dem Kalender, die nicht zu den Lieblingen des Ex-Champions zählen – auf beiden hatte er bislang nur einmal gewonnen, aber ein Sieg wäre das sichere Ticket für die «Round of 12».

Für dieses Ticket setzte Harvick alles auf eine Karte: Beim letzten Restart griff er Matt Kenseth an, der nach 105 Führungsrunden auf dem Weg zum dritten Loudon-Sieg in Folge war, und hielt den Gibbs-Toyota-Fahrer danach in Schach. Der Lohn: Harvicks erster Sieg auf

Der Chicago-Sieg von Truex bekam übrigens noch einen leichten Beigeschmack, weil sein Furniture-Row-Toyota durch die technische Nachuntersuchung felder Laserscan stellte eine minimale Abweichung fest, die möglicherweise beim Kontakt mit Harvick entstanden war. Folgen hat das Vergehen nicht.

In Dover geht es nun darum, welche vier Fahrer aus dem Chase fliegen. Ziemlich sicher raus ist Chris Buescher, doch der Kampf gegen die drei weiteren Plätze verspricht eine Menge Spannung. ♦ MBR



Auf dem Weg zum Loudon-Sieg: Harvick – diesmal in blau

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Loudon/New Hampshire (USA): 300 Rdn. à 1,703 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
 1. Kevin Harvick (Chevrolet); 2. Matt Kenseth (Toyota); 3. Kyle Busch (Toyota); 4. Brad Keselowski (Ford); 5. Kurt Busch (Chevrolet); 6. Carl Edwards (Toyota); 7. Martin Truex Jr. (Toyota); 8. Jimmie Johnson (Chevrolet); 9. Kasey Kahne (Chevrolet); 10. Kyle Larson (Chevrolet); 11. Joey Logano (Ford); 12. Ryan Blaney (Ford); 13. Chase Elliott (Chevrolet); 14. Alex Bowman (Chevrolet); 15. Denny Hamlin (Toyota); 16. Austin Dillon (Chevrolet); 17. Aric Almirola (Ford); 18. Danica Patrick (Chevrolet); 19. Jamie McMurray (Chevrolet); 20. Ryan Newman (Chevrolet); 21. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 22. Clint Bowyer (Chevrolet); 23. Tony Stewart (Chevrolet); 24. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 25. Paul Menard (Chevrolet); 26. Michael McDowell (Chevrolet); 27. Casey Mears (Chevrolet); 28. Matt DiBenedetto (Toyota); 29. Landon Cassill (Ford); 30. Chris Buescher (Ford); 31. Brian Scott (Ford); 32. David Ragan (Toyota); 33. Greg Biffle (Ford); 34. Regan Smith (Chevrolet).
 Stand nach 28 von 36 Rennen: 1. Keselowski 2087 Punkte; 2. Truex jr.* 2086; 3. Ky. Busch 2085; 4. Kenseth 2078; 5. Logano 2073; 6. Harvick* 2071; 7. Hamlin 2071; 8. Johnson 2070; 9. Elliott 2068; 10. Edwards 2068; 11. Ku. Busch 2067; 12. Larson 2057; 13. McMurray 2052; 14. Dillon 2052; 15. Stewart 2046; 16. Buescher 2027 (*für Round of 12 qualifiziert)

Nächstes Rennen: 2. Oktober, Dover/Delaware (USA)
 Internet: www.nascar.com

NACHRICHTEN

Herbeck nur durch Defekt gestoppt

DMC GTC In Most geigte mit Pagani-Zonda-Pilot Antonin Herbeck ein Lokalmatador groß auf. Nach Pole-Position sicherte er sich auch den Sieg im ersten Lauf vor Tommy Tulpe (Audi) und Benni Hey (Porsche). Im zweiten Durchgang erlitt Herbeck ein Getriebebeschaden, sodass Tulpe den Sieg erbt. Zweiter wurde diesmal Henk Thuis (Pumaxs) vor Hey. Beim 1-Stunden-Rennen der Dunlop 60 siegte Tulpe gemeinsam mit Christoph Dupré, nachdem der vermeintliche Sieger Thuis eine Zeitstrafe kassierte (zu kurz gestoppt).

Schiller fährt den Titel vorzeitig ein

Renault Sport Trophy Mit einem weiteren Sieg sicherte sich Fabian Schiller in Spa bereits den Titel in der Am-Wertung. Pieter Schothorst gewann das Pro-Sprintrennen und liegt ebenfalls auf Titelkurs, während im Endurance-Lauf Fredrik Blomstedt und Raoul Owens den Sieg heimfuhren.

Volles Haus beim großen Saisonfinale

ADAC TCR Germany Zum Finale der Premiersaison kommendes Wochenende in Hockenheim sind insgesamt 25 Fahrzeuge gemeldet. Unter anderem sind diesmal vier Opel Astra dabei, welche wie schon am Nürburgring zu den Honda, Seat und VW stoßen. Als Tabellenführer reist Josh Files (Target/Honda) an. Titelchancen hat außer dem Briten nur noch Hari Proczyk (Seat). Als Juniorenmeister steht Tom Lautenschlager (VW) bereits fest.

24h Series Zandvoort raus, Austin rein

24h Series Serienpromoter Creventic hat vergangene Woche den vorläufigen Kalender 2017 vorgestellt. Dieser umfasst folgende sieben Rennen: 24h Dubai (13./14. Januar); 12h Mugello (17./18. März); 24h Le Castellet (6./7. Mai); 12h Monza (9./10. Juni); 12h Imola (30.6./1.7.); 24h Portimão (26./27. August); 24h Austin (10./11. November). Nicht mehr mit dabei sind die 12h von Zandvoort. Die 24h-Rennen in Silverstone und Barcelona sowie der Epilog in Brunn werden reine TCES-Läufe (siehe S. 21). ♦ MBR

ADAC GT Masters - Vorschau Hockenheim

Der finale Countdown

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Am Wochenende geht es zum Saisonfinale nach Hockenheim. Und damit auch zur Entscheidung im Titelkampf zwischen Connor de Phillippi (Audi) und Daniel Keilwitz/Jules Gounon (Corvette). Rechnerisch gibt es noch mehr Anwärter.

Mit 146 Punkten hat das Land-Audi-Duo genau deren zwei mehr gesammelt als das Callaway-Corvette-Gespann. Dementsprechend spannend ist also die Ausgangslage. Diese beiden Teams sind gleichzeitig auch die einzigen, die aus eigener Kraft Meister werden können.

«Heimvorteil» besitzt dabei die in Leingarten ansässige Callaway-Truppe, die im badischen Motodrom schon unzählige Testkilometer fuhr. Aber: Wie die aktuelle Liste der Balance of Performance (BoP) zeigt, muss die Corvette – trotz gleichen Basisgewichts wie der Audi – weiterhin 50 kg mehr um den Kurs wuchten als die Tabellenführer.

Auch die Land-Mannschaft aus Niederdreisbach im Westerwald kennt den Hockenheim zudem natürlich bestens. Die Truppe, die ihr erstes Jahr im



Wer steht am Ende ganz oben? Die Haupt-Titelanwärter (v.l.) Keilwitz, Gounon, Mies und De Phillippi

GT Masters absolviert, zeigte außerdem über die Saison die konstanteste Leistung, wenn gleich nur ein Laufsieg – gegenüber drei bei den direkten Verfolgern – zu Buche steht.

Die «Dark Horses» lauern

Mit mindestens 30 Punkten Abstand auf die Tabellenführer folgen die «Dark Horses» im Titelrennen. Denkt man an vergangene Saisons zurück, wo das Finalwochenende in Hockenheim

ofters einige Dramen be-reithielt, dürfen sie sich trotzdem noch Hoffnungen machen.

Allen voran Lokalmatador David Jahn, der mit ebendiesem 30 Punkten Rückstand auf Ausrutscher der Leader lauert. Beim Saisonfinale teilt sich der Porsche-Fahrer aus dem KÜS Team 75 Bernhard das Cockpit erneut mit Kevin Estre. Gemeinsam holten beide an den letzten drei Events jeweils den Samstags-Sieg. Estre hat aber keine Titel-

chance, weil er erst im Laufe der Saison Partner von Jahn wurde.

Schon 42 Punkte zurück liegen die Titelverteidiger Sebastian Asch und Luca Ludwig, die somit ordentlich Schützenhilfe und gleichzeitig ein perfektes Wochenende brauchen, um die Nummer 1 zu behalten.

Den Kreis der (theoretischen) Titelanwärter runden Robert Renauer und Martin Ragginger (Herberth-Porsche) mit 48 Punkten Rückstand ab. ♦

Blancpain GT Series

Spannung ist garantiert



Reisen als BGTS-Gesamtleader zum Finale: Buhk/Baumann

Nach dem spannenden Finale zum Endurance Cup steht am Wochenende in Barcelona die Entscheidung über den Sprint Cup sowie die kombinierte BGTS-Gesamtwertung an.

Bei noch maximal 34 zu holenden Punkten haben theoretisch vier Fahrer die Chance auf den Gesamttitel. In der kombinierten Wertung aus Sprint- und Endurance-Rennen führen Maximilian Buhk und Dominik Baumann (HTP/Mercedes) mit 129 Zählern knapp vor Endurance-Champion Rob Bell (Garage 59/McLaren) mit 124. Nur

theoretische Chancen bleiben WRT-Audi-Pilot Laurens Vanthoor mit 100 Zählern.

In der Sprint-Wertung führen seine Teamkollegen Enzo Ide/Christopher Mies die Tabelle mit 79 Punkten an. Mies wird jedoch beim parallel stattfindenden GT-Masters-Finale um den Titel kämpfen, kann also nur Meister werden, wenn Ide nicht punktet und die Konkurrenz nicht vorbeizieht.

Insgesamt haben im Sprint Cup noch vier weitere Fahrer-gespanne Titelchancen – u. a. Buhk/Baumann sowie das weitere AMG-Duo Bernd Schneider/Jules Szymkowiak. ♦ MBR

STCC Knutstorp

Dahlgren verpasst Titel

Beim Finale der Skandinavischen Tourenwagenmeisterschaft holte sich Richard Göransson knapp vor Robert Dahlgren (beide Volvo) seinen fünften STCC-Titel.

Am Ende entschieden 0,927 Sekunden in einem an Spannung kaum zu übertreffenden Finale. Im Qualifying, das mit voller Punktzahl belohnt wird, verkürzte Dahlgren seinen Abstand auf den Teamkollegen von 18 auf zwölf Zähler.

Im ersten Durchgang landete Göransson hinter Sieger Johan Kristoffersson (Seat) auf P2, und machte damit wieder drei Punkte auf den Verfolger (P3) gut. Für Dahlgren zählte im zweiten Rennen also fast nur

noch der Sieg. Im Reversed Grid fuhr er tatsächlich auf P2 vor, kam jedoch nicht mehr rechtzeitig an Dacia-Pilot Mattias Andersson, der die Reversed-Pole in einen Sieg umsetzte, vorbei. Da Göransson Vierter wurde, wären er und Dahlgren bei einem Sieg punktgleich gewesen – dann hätte die höhere Anzahl zweiter Plätze aber zugunsten Dahlgrens entschieden.

«Nur eine Runde mehr und es hätte sich für mich ausgegangen», so Dahlgren, der damit «umsonst» die WTCC hat sausen lassen. Göransson freute sich dagegen über seinen Rekord-Titel Nummer 5: «Endlich habe ich es geschafft. Fünf Titel fühlen sich völlig irre an», jubelte der 38-Jährige. ♦ MBR



Laufsieg: Kristoffersson



Fünfter Titel: Göransson

48. ADAC Barbarossapreis (8. Lauf VLN)

Haribo erbt den Sieg

Von MARTIN BERRANG

In einem phänomenalen Finish mussten sich die eigentlichen Sieger Uwe Alzen und Lance David Arnold im Haribo Mercedes-AMG GT3 zunächst geschlagen geben. Eine Zeitstrafe für den vermeintlich erfolgreichen Manthey-Porsche bescherte den beiden dann aber doch noch den Triumph.

Im Qualifying hatte wiederum Christian Krognæs geblitzt. Der Norweger schraubte mit 7:53,375 im BMW M6 GT3 von Walkenhorst den inoffiziellen Rundenrekord weiter nach unten. Noch fünf weitere Teams blieben unter der Acht-Minuten-Marke. So ausgeglichen ging es auch im Rennen zu. Zunächst übernahm der im Pole-M6 gestartete Jesse Krohn die Führung. Dahinter stritten die späteren Sieger und die Farnbacher-Brüder Mario und Domink im Lexus RC F GT Prototype um den zweiten Platz. Bedingt durch unterschiedliche Tankstrategien wechselte die Führung am Anfang mehrfach. Mal lag der Frikadelli-Porsche von Patrick Huisman, Norbert Siedler, Sabine Schmitz und Klaus Abbelen vorne, mal der Black Falcon Mercedes AMG GT3 von Adam Christodoulou, «Gerwin» und Manuel Metzger. Für eine Runde lag auch der Lexus in Front.



N. Verdonck

Arnold nur wenige Sekunden getrennt und boten einen rundenlangen, spektakulären Fight um den Sieg. Am Ende hatte der Franzose mit einem hauchdünnen Vorsprung von gerade einmal 0,371 Sekunden die Nase vorn. Das dicke Ende kam aber viel später. Beim Kämpfen hatte Estre wohl eine gelbe Flagge übersehen und bekam dafür eine 35-Sekunden-Strafe. Somit erbt der Haribo-Mercedes den Sieg vor dem Manthey-Porsche.

Mies/Schrey praktisch durch

Gute Dritte wurden Martin Ragginger und Peter Dumbreck im Porsche 911 GT3 R von Falken Motorsports. Zwar war der Alzen-Ford GT früh durch einen Motorschaden ausgeschieden, jedoch hatte Nico Verdonck mit 7:58,558 (und auf Quali-Reifen) zumindest eine neue Rekordrunde gedreht.

Siebenmal in Folge hatten Michael Schrey und Alexander Mies die BMW M235i Cup-Klasse gewonnen, doch ausgerechnet beim vorentscheidenden achten Lauf patzte Mies mit bei einem Ausrutscher im Qualifying und verformte das Auto im Frontbereich.

Mit einem Gewaltakt und unter Einsatz etlicher Rollen Tape schafften es die Mechaniker von Bonk Motorsport aber gerade noch, den BMW vor dem Start zu reparieren. Doch damit nicht genug: Mies musste unterwegs anhalten, um den Sitz noch richtig einzustellen. Der hat dann aber offensichtlich richtig gepasst, denn er und später Schrey gaben alles und akterten sich vom letzten Platz immer weiter nach vorne. Am Ende landeten die zwei auf Platz 3 und konnten jubeln.

Auch mit den Punkten für den dritten Platz reichte es: Sie sind in der der Meisterschaftstabelle praktisch uneinholbar einteil und somit bereits jetzt inoffiziell die VLN-Meister 2016. Mit der bislang gezeigten Performance sollte bei den verbleibenden beiden Rennen aber noch ein weiterer Klassensieg möglich sein. Die Klasse gewann stattdessen Heiko Eichenberg (Sorg Rennsport).

Ebenfalls alles klar machten Marc Hennerici und Moritz Oberheim. Die zwei führen den sechsten Erfolg in der Cayman GT4 Trophy ein und sicherten sich und ihrem Team raceunion Teichmann Racing damit den Titel in dem erstmals ausgeschrieben Cup. ♦



Knapp geschlagen und doch gewonnen: Haribo-Mercedes



Die Sieger: Arnold (l.)/Alzen



Auf Titelkurs: Mies (l.) / Schrey



Meister: Hennerici/Oberheim



SP3-Sieger: Epp/Holthaus

VLN / Resultate

48. ADAC Barbarossapreis/D (24.358 km): 24.9.2016, 8. von 10 Läufen zur VLN- Langstreckenmeisterschaft; 28 Runden (= 682,024 km); 158 Teams gestartet, 116 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

1. Alzen/Arnold (Mercedes-AMG GT3) in 4:02:00,821 h (= 169,087 km/h); 2. Estre/Bamber (Porsche 911 GT3 R) +34,629 sec.; 3. Dumbreck/Ragginger (Porsche 911 GT3 R) +3:08,083; 4. Mailloux/Laser (SCG 003c) +4:40,005; 5. Klohs/Müller (Porsche 911 GT3 R) +5:54,825; 6. Abbelen/Schmitz/Huisman/Siedler (Porsche 911 GT3 R) +6:36,350; 7. «Tonic»/Weishaupt/Basseng (Audi R8 LMS) +1 Rd.; 8. Posavac/Buchardt/«Hamprecht» (BMW Z4 GT3) +1 Rd.

Klassensieger – CUP1: Hadorn/Griessner/Hartl (Opel Astra OPC); **CUP2:** Wlazik/M. Schmicke/S. Schmicke (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP3:** Hennerici/Oberheim (Porsche Cayman GT4); **CUP4:** Amweg/Lampert (Toyota GT86); **CUPS:** Eichenberg (BMW M235i Racing Cup); **H2:** Beckmann/Hass/Strycek (Opel Manta); **H3:** Kroth/Bartz/Frommer/Smyrlyis (BMW M3); **H4:** Schall/Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Berme/Weber/Still (Aston Martin Vantage V8); **SP21:** Weißbels/Frei (Renault Clio IV); **SP3:** Epp/Holthaus (Renault Clio Cup); **SP31:** Gené/Gülden (Seat Leon TCR); **SP4:** Kroll/Schwenk/Groß (BMW 325i); **SP41:** Tricarichi/Falcon (VW Golf R-Line GTI); **SP6:** Kroll/Eggimann/Küpper (BMW M3 GTR); **SP7:** Krälling/Gindorf/Brück (Porsche 991 GT3 Cup MR); **SP8:** Weiland/Flossbach (Porsche 911 GT3 Cup AW); **SP81:** Collard/Wittmer (BMW M235i Racing); **SP9:** Alzen/Arnold (Mercedes-AMG GT3); **SP AT:** Hanisch/Honkanen (Audi A4 quattro); **SP X:** Mailloux/Laser (SCG 003c); **V2:** Thomas/Schmitz (BMW 318is); **V3:** Köhler/Scherer (Toyota GT86); **V4:** Derscheid/Flehmer/Radulovic (BMW 325i); **V5:** Büllesbach/Schettler/Zils (Porsche Cayman); **V6:** Karch/Jacoma (Porsche Cayman S); **VT2:** Wiesner/Erpenbach (Renault Mégane RS)

Schnellste Runde: Stursberg/Verdonck in 7:58,558 min (= 183,235 km/h)

Stand nach 7 von 10 Rennen: 1. Mies/Schrey 76,96 Punkte; 3. Derscheid/Flehmer/Radulovic 69,97; 6. Gerhard/Schall 67,58; 8. Hennerici/Oberheim 65,98

Nächstes Rennen: 8. Oktober, DMV 250-Meilen-Rennen (D)
Internet: www.vln.de

NACHRICHTEN

St. Agatha: Sonne pur und ein Rekord

Berg-ÖM Der MSC Rottenegg scheint mit Petrus ein geheimes Abkommen zu haben. Zum wiederholten Male herrschte in St. Agatha zum vorletzten Lauf der Österreichischen Berg-Staatsmeisterschaft Traumwetter. Mit dem Italiener Christian Merli war der neue Vize-Europameister zu Gast, und dieser pulverisierte im Osella den Streckenrekord um fast 1,5 Sekunden. Merli siegte zudem deutlich vor Patrik Zajelsnik und Dusan Neveril (beide Norma). Alexander Hin im Ex-Waldy-F3000 musste am Ende Platz 3 räumen. Nach technischen Problemen schaffte Karl Schagerl (VW Golf) noch den Sieg bei den Tourenwagen.

Terting/Viebahn: Sieg und auf Titelkurs

GT4 Euroserie Im Rahmen der DTM am Hungaroring gab es im Samstagsrennen einen Sieg von Jörg Viebahn und Peter Terting im Prospeed-Porsche. Das Sonntagsrennen gewann das italienische Duo Luca Anselmi und Patrick Zamparini (Maserati). Viebahn/Terting wurden diesmal Dritte und führen damit vor dem Finale in Zandvoort (8./9. Oktober) klar in der Gesamtwertung. In der AM-Wertung sicherten sich Riki Christodoulou/Carsten Struwe (Porsche) sowie Jérôme Demay/Damien Dupont (Aston Martin).

Meppen: Absage und 2017 nicht im Plan

TCES/12h Meppen Das für vergangenes Wochenende geplante 12h-Rennen im Racepark Meppen, Finale der Touring Car Endurance Series (TCES), musste noch unter der Woche endgültig abgesagt werden. Hintergrund: Erst sehr kurzfristig gab die FIA ihren Segen, welche die Strecke als «FIA Grade 4» (zugelassen für kleine Tourenwagen) zertifiziert. Da sich die Genehmigung immer weiter hinauszögerte, waren zuletzt ohnehin nur noch rund ein Dutzend Fahrzeuge eingeschrieben. Für die restlichen Teams kam nun also die Absage kurz vorm Rennen. Meppen ist dabei im fünf Events umfassenden vorläufigen Kalender für die TCES 2017 nicht gelistet. Dieser enthält die 24h Silverstone, die 12h Magny-Cours, die 12h Misano, die 24h Barcelona und die 24h Brunn. ♦ MBR/TBU

Kriegt er die Kurve?
Ogier könnte auf Korsika
vorzeitig seinen vierten
WM-Titel einfahren

Rallye-WM

Die Rallye der 10 000 Kurven

Von REINER KUHN

Noch können sieben Fahrer Rallye-Weltmeister werden. Die besten Chancen hat Sébastien Ogier, der auf Korsika vorzeitig seinen nunmehr vierten Titel einfahren könnte.

WM-Leader Ogier reist mit 59 Punkten und damit deutlichem Vorsprung nach Korsika. Aber auch seine beiden VW-Werks-piloten, deren Konkurrenten von Hyundai und M-Sport-Pilot

Mads Östberg haben mehr oder weniger Titelchancen. Auf die Akteure warten wenige, aber lange Wertungsprüfungen und jede Menge Kurven. Wer eine Gerade findet, die länger als 150 Meter ist, befindet sich auf der falschen Insel. Mit Ausnahme der Power-Stage beträgt die Distanz jeder WP mindestens rund 30 Kilometer.

Verglichen mit 2015 sind 70 Prozent der Route neu. Der Servicepark ist nun im Norden, in Basti, das Ziel wurde nach Porto Vecchio am Südwest-Zipfel der

Mittelmeerinsel verlegt. Nachdem die Rallye China abgesagt wurde – was den Teams eine ungewohnte Verschnaufpause von rund fünf Wochen bescherte – stehen im Oktober mit Frankreich, Spanien und Großbritannien drei Rallyes in unmittelbarer Folge auf dem Programm. Oder, um im Bild zu bleiben: 51 Wertungsprüfungen in 30 Tagen.

Zwölf WRCs bilden auf Korsika die Spitze des 77 Teams zählenden Feldes. Dahinter folgen elf WRC2-Teilnehmer. Während Hyundai-Testpilot

Kevin Abbring sich dem direkten Vergleich stellt, toben die französischen Asphalt-Asse Bryan Bouffier (Citroën), François Delcour (Skoda) und Stéphane Sarrazin (Hyundai) ebenso wie WRC2-Titelanwärter Teemu Sunninen, der Korsika nicht als Wertungslauf nominierte, dem WRC2-Feld hinterher. Zudem nehmen 14 WRC3-Teams inklusive zehn WM-Junioren (alle in Citroën DS3 R3) die zehn (!) Wertungsprüfungen über 390,92 WP-Kilometer (Gesamt: 1170,40 km) unter die Räder. ♦

ÖRM Liezen

Sieg und Titel für Neubauer

Von REINER KUHN

Mit dem fünften Saisonsieg und dem vorzeitigen Titelgewinn krönte Hermann Neubauer seine Traum-saison. Nach Differenzialschaden musste Rekordmeister Raimund Baum-schlagler Platz 2 noch Gerwald Grössing überlassen.

Er kam, sah und holte den Titel. Auch beim sechsten Lauf zur Österreichischen Rallye Meisterschaft (ÖRM) ließ Neubauer nichts anbrennen. Der 28-jährige Salzburger sicherte sich im

Ford Fiesta WRC seinen fünften Saisonsieg und den Meistertitel. «Genial! Unser Gegner ist nicht irgendjemand, sondern einer der besten Rallyefahrer. Dieser Titel macht mich unglaublich stolz. Das ist der schönste Tag meiner Karriere und einer der schönsten meines Lebens», jubelte Neubauer.

Mit einer kämpferischen Leistung und eindrucksvollen Schlussattacke sicherte sich Baumschlagler im schwächeren Skoda Fabia R5 zunächst Platz 2 – nur um auf der allerletzten Prüfung vom Defekt-Teufel heimgesucht zu werden: Getrie-

beschaden! «Ich bin froh, überhaupt im Ziel zu sein, das war sehr, sehr schwierig. Gratulation an Hermann Neubauer, er hat eine großartige Saison gefahren. Ich habe immer gesagt, dass ich aufhöre, wenn ich nicht mehr mithalten kann. Aber dieses Gefühl habe ich derzeit überhaupt nicht, ganz im Gegenteil. Ich bin zufrieden!» Nach Baumschlaglers Pech zog Gerwald Grössing (Ford Fiesta WRC) noch vorbei auf Platz 2. Nach zahlreichen Ausfällen landete der furios auf-geigende Simon Wagner (Citroën DS3 R3) im besten Front-treiber auf Rang 4. Wagner hol-

te zehn von zwölf Klassenbestzeiten und gewann mit fast zwei Minuten Vorsprung auf seinen Titelkonkurrenten und knappen 2WD-Tabellenführer Daniel Wollinger (Renault Clio R3).

Beeindruckend auch Andreas Aigner im Skoda Fabia S2000. Der ehemalige Produktionswagen-Weltmeister sicherte sich zum 32. Geburtstag zwei Bestzeiten, bevor erst ein Reifen-schaden und dann eine defekte Kardanwelle das Aus bedeutete. Sollte der kolportierte Einsatz von Hyundai Österreich für 2017 klappen, gilt Aigner als Topkan-didat für das i20 R5 Cockpit. ♦

ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Liezen, Liezen(A), 6. von 7 Läufen: 471,67 Gesamtkilometer mit 13 WPs über 147,57 km, WP 10 abgesagt. 47 Teams gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken

1. Neubauer/Ettel (A/Ford Fiesta WRC) in 1:19:51,2 h; 2. Grössing/Schwarz (A/Ford Fiesta WRC) +0:23,2 sec; 3. Baumschlagler/Zeltner (A/Skoda Fabia R5) +0:39,9; 4. Wagner/Mayrhofer (A/Citroën DS3 R3T Max) +5:46,1 min; 5. Kalteis/Berger (A/Mitsubishi Lancer Evo VII) +7:17,8; 6. Wollinger/Holzer (A/Renault Clio R3 Maxi) +8:05,8; 7. Kainer/Hofmann (A/D/Opel Adam R2) +11:41,7; 8. Kienbacher/Kienbacher (A/Mitsubishi Lancer Evo VII) +12:08,9; 9. Sampl/Schmid (A/D/Audi TT) +12:56,8; 10. Nemet/Szabó (HU/Opel Adam R2) +13:45,1

Leader: Neubauer (WP 1-13/Ziel)

WP-Bestzeiten: Neubauer 6; Baumschlagler, Grössing, Aigner, je 2

Stand: 1. Neubauer, 158 Punkte; 2. Baumschlagler 120; 3. Grössing 90; 4. Wollinger 42;

5. Mayr-Melnhof 41; 6. Wagner 40

Nächster Lauf: 18./19. November, Rallye Waldviertel, Grafenegg (A)

Internet: www.rallye-oem.at

NACHRICHTEN

Finnen sind Favoriten für Toyota-Cockpits

Rallye-WM Laut finnischen Medien soll die Entscheidung um die Toyota-Cockpits gefallen sein und auf dem Auto-salon Paris verkündet werden. Demnach soll sich Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen für seine Landsmänner Esapekka Lappi und Juho Hänninen als Fahrerpaarung für die erste WM-Saison des neu gegründeten Gazoo Toyota Werksteams entschieden haben. Unklar ist noch, ob Toyota wie geplant ab der Rallye Schweden 2017 ein drittes Auto einsetzt.

Rallye Korsika 2017 schon im Frühjahr

Rallye-WM Diese Woche will der FIA-Weltrat den provisorischen WM-Kalender 2017 verabschieden. Das größte Fragezeichen steht hinter der Rallye China. Zudem arbeitet die WM-Promoter GmbH daran, einen neuen Schotter-Lauf (Türkei?) aufzunehmen und eine WM-Rallye (Sardinien?) zu streichen. Klar ist: Korsika soll statt im Oktober schon im April steigen und so das leidige Thema Startreihenfolge positiv beeinflussen.

Rallye Deutschland wird 2017 zur Pflicht

WRC2 Die R5-Kategorie boomt weiter. Nach Citroën, M-Sport Ford, Peugeot und Skoda steigt nun auch Hyundai ins Kundengeschäft ein. Allerdings gehen sich die Top-teams in der WRC2 gern aus dem Weg. Das soll sich ändern: 2017 dürfen wohl nur noch vier der sieben WRC2-Läufe frei gewählt werden. Zudem müssen alle eingeschriebenen Teilnehmer bei den Schotter-rallyes in Portugal und Wales sowie bei der Asphalt-Hatz in Deutschland antreten.

Audi lässt Ekström auf den Titel los

Rallycross-WM Statt beim DTM-Finale in Hockenheim darf WM-Tabellenführer Mattias Ekström am 15./16. Oktober offiziell beim zeitgleichen vorletzten Rallycross-WM-Lauf in Buxtehude antreten. «Dass ich für den Titelkampf grünes Licht von Audi Sport bekommen habe, ist absolut nicht selbstverständlich. Ich bin sehr glücklich und fühle mich geehrt. In meiner Karriere war ich noch nie nur ansatzweise so nah dran am Gewinn eines FIA-Weltmeistertitels», so der Schwede. ♦ RK



Schönster Tag seiner Karriere: Neubauer auf dem Weg zum Titel

Motorrad-WM

Bekannt, aber doch einiges anders

Von IMRE PAULOVITS

Die FIM hat den ersten provisorischen Kalender der Motorrad-WM für 2017 veröffentlicht. Wenn es auch keine neuen Schauplätze gibt, hat sich doch einiges getan, was die Termine und die vertragliche Situation der einzelnen Schauplätze betrifft.

Obwohl sich die Dorna vor zwei Jahren das Recht gesichert hat, die Anzahl der Grands Prix bis 20 zu erhöhen, bleibt es nach dem provisorischen Kalender vorerst bei 18 Veranstaltungen. In Indonesien, wo für 2017 ein GP geplant war, wurden die Umbauarbeiten an der Strecke von Sentul ad acta gelegt. Die Arbeiten an der neuen Strecke in Palembang auf Sumatra wurden zwar bereits begonnen, dort wird man aber frühestens für 2018 fertig. Auch die neue finnische Strecke bei Kouvola, 100 Kilometer nordöstlich von Helsinki, wird 2017 noch nicht bereitstehen. Aber nicht nur die neuen Veranstaltungsorte lassen auf sich warten. Sogar zwei, die momentan im Kalender stehen, sind noch ohne Vertrag.

Zwei Wackelkandidaten?

Der Circuit of Wales hat zwar einen Vertrag mit der Dorna bis 2019, doch britische Insider sind immer mehr der Ansicht, dass die geplante Strecke bei Ebbw Vale, 50 Kilometer nordwestlich von Bristol, für immer ein Luftschloss bleiben wird. Zwar ist die Immobilie mittlerweile als Bauland freigegeben



MotoGP-Feld in Silverstone: Vertrag für 2017 vom Veranstalter noch nicht unterschrieben

worden, auch hat sich eine Versicherungsgruppe als Investor gefunden. Aber da vieles in der Finanzplanung von staatlichen Subventionen abhängt und die zuständigen Gremien die Rentabilität immer mehr infrage stellen, verzögern sich die Genehmigung und der Baubeginn. Der Circuit of Wales ist bislang nach Silverstone ausgewichen, aber für 2017 muss wieder ein neuer Vertrag mit dem ehemaligen Flugplatzkurs ausgehandelt werden.

Sowohl der Vertrag des Sepang International Circuit für

die MotoGP als auch für die Superbike-WM laufen 2016 aus. Die Malaysier haben sich bereits entschieden, den Vertrag für die Superbike-WM nicht zu verlängern. Sie gaben Investitionen um die Strecke herum als Grund an, kein weiteres finanzielles Risiko eingehen zu wollen. Der Motorrad-WM-Lauf in Sepang ist aber in den letzten Jahren zu einem sehr lukrativen Event geworden. Jedes Jahr kommen mehr Zuschauer aus dem südostasiatischen Raum, um Valentino Rossi & Co. zu sehen. Bleibt die

Frage, ob die Vertragsverlängerung mit der Dorna beim GP von Malaysia in fünf Wochen nur noch reine Formsache sein wird oder ob es noch zu überwindende Schwierigkeiten gibt.

Weitere vier GP in Spanien

Dafür hat Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta daheim in Spanien bereits die Verträge unterschrieben. Valencia wird für weitere fünf Jahre das Finale der Motorrad-Weltmeisterschaft bleiben. «Da der Vertrag 2016 endet, haben wir sehr früh Gespräche mit der neuen Regierung in

Valencia aufgenommen», so Ezpeleta. «Wir haben diese Veranstaltung seit 1999, und sie ist sehr erfolgreich, so haben wir rasch eine Einigung gefunden.»

Vor dem Aragón-Grand-Prix wurde auch der Vertrag mit der Strecke bei Alcañiz für fünf weitere Jahre bis einschließlich 2021 verlängert. Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta und Marta Gastón, Präsidentin des Motorland Aragón, unterschrieben den Vertrag am Donnerstag vor den Augen aller Journalisten.

Der 17. Juli für den Deutschen Grand Prix auf dem Sachsenring wurde bestätigt genau wie der 13. August für den Österreichischen Grand Prix auf dem Red Bull Ring. Aus logistischen Gründen wurden die GP von Argentinien und den USA um eine Woche auseinandergezogen. Genau wie die GP von Silverstone und Misano, da es zuletzt Probleme mit der knappen Zeit für den Transport gab. ♦

Provisorischer Kalender 2017

26.3.	Losail (Q)
9.4.	Termas (RA)
23.4.	COTA (USA)
7.5.	Jerez (E)
21.5.	Le Mans (F)
4.6.	Mugello (I)
11.6.	Barcelona (E)
25.6.	Assen (NL)
17.7.	Sachsenring (D)
6.8.	Brünn (CZ)
13.8.	Red Bull Ring (A)
27.8.	Silverstone (GB)
10.9.	Misano (RSM)
24.9.	Aragón (E)
15.10.	Motegi (J)
22.10.	Phillip Island (AUS)
29.10.	Sepang (MAL)
12.11.	Valencia (E)

IDM

Fehlzündung und viel Spekulation

Für das IDM-Finale in Hockenheim hatte die im Juli gegründete IVM-Arbeitsgruppe «Motorsport» angekündigt, Pläne für die Saison 2017 vorzulegen. Das Fahrerlager verharrte in gespannter Wartestellung ob der Verkündung. Umsonst. Es tat sich nichts.

«Es gibt kein Statement, da es noch nichts zu sagen gibt», antwortet Yamaha Country Manager Jörg Breitenfeld auf Nachfrage. Dabei hatte der gleichzeitig als stellvertretender Sprecher der IVM-Arbeitsgruppe fungierende Westfale noch vor einer Woche hoch und heilig betont, den IDM-

Fahrern zum Saisonende die Unsicherheit nehmen zu wollen. Denn die IDM ist ein kranker Patient und auch nach vier Jahren unter Promoter Motor Events nicht in die schwarzen Zahlen gefahren.

Nun ruhen große Hoffnungen auf der IVM-Arbeitsgruppe «Motorsport», Deutschlands höchste Motorrad-Straßenrennsport-Serie zu retten. Nach eigenen Aussagen demonstrieren die erstmals unter dem Dach des IVM vereinten Industriepartner eine Geschlossenheit wie nie zuvor. Und Udo Mark, ehemaliger Superbike-Meister und heute als Marketing Direktor in Diensten von BMW Motorrad Motorsport,

hat ein Konzept ausgearbeitet, das wohl auch eifrig diskutiert wurde. Aber spruchreif für 2017 ist offiziell noch nichts.

Nun tappen wieder vor allem diejenigen im Dunkeln, die es am meisten betrifft: die Aktiven. Teamchef Benny Wilbers kehrte auf dem Weg nach Hockenheim gleich wieder um, nachdem er von BMW per WhatsApp mitgeteilt bekam, dass es keine Verlautbarungen geben würde. Wilbers reagierte irritiert und verärgert: «Zum Saisonende sind alle Fahrer zusammen. Alle wollen wissen, wie es weitergeht. Und jetzt so etwas.» Und fügt hinzu: «Wir stehen mittlerweile in Verhandlungen mit anderen Serien.»

Es ist kein idealer Beginn für eine neue IDM-Zukunft. Breitenfeld sieht das Thema mit der Veröffentlichung dagegen nicht so eng und schweigt eisern. Und findet Befürworter bei Kawasaki, wo es heißt: «Lieber abwarten als Porzellan zerschlagen.»

Durchgesickert ist, dass es die IDM auf jeden Fall geben wird. Es soll eine einheitliche 1000er-Klasse fahren, die Superstock 600 bleibt. Neu angedacht ist eine 300ccm-Serie. Sie wäre logisch, da im Superbike-WM-Umfeld ab 2017 ebenfalls eine solche Klasse inszeniert werden wird. Bestandteil sollen auch die Sidecars und drei Marken-Cups sein. ♦ AWI



Sagt nichts: Jörg Breitenfeld

Siegerfreude: Den roten Punkt in seinem Kalender kann Marc Márquez abhaken

Grand Prix von Aragón - MotoGP

Geister besiegt

Von IMRE PAULOVITS

Marc Márquez war schon in den letzten beiden Jahren der Schnellste in Aragón, ist in den Rennen aber gestürzt. Um ein Haar wäre das auch dieses Jahr nicht anders gewesen, doch der zweifache MotoGP-Weltmeister brachte diesmal den Sieg ins Ziel und ist damit seinem dritten Titel ein ganzes Stück nähergerückt.

Welch ein Gemetzel! Als wäre das MotoGP-Rennen in Aragón nur ein kurzer Sprint, so machten sich die Lokalmatadoren Marc Márquez, Maverick Viñales und Jorge Lorenzo nach dem Start an der Spitze übereinander her. Doch plötzlich rutschte Márquez das Vorderrad weg. Doch irgendwie konnte der 23-jährige Außerirdische den Sturz wieder einmal mithilfe seines Ellenbogens und seines Schutzens vermindern.

Wenn Viñales, Lorenzo und Rossi, die an den Trainingstagen angesichts der Pace von Márquez nur mit den Köpfen schüteln konnten, jetzt auch Mor-

genluft witterten, zum Schluss sollte Márquez sie doch wieder niederkämpfen. Der WM-Leader war erneut in Bestform, es gab einfach niemanden, der ihm in Aragón das Wasser hätte reichen können. Er feierte wieder in seiner entfesselten Art mit dem Team, aber jedem in der allmächtigen Honda-Werksmannschaft war auch die Erleichterung anzusehen, die dieser Sieg mit sich gebracht hat.

52 Punkte Vorsprung hat Márquez nun, die WM-Chancen seiner Gegner sind bei noch vier ausstehenden Rennen und maximal 100 erreichbaren Punkten nun eher theoretischer Natur. Und mit seinem 54. GP-Sieg hat der jüngste MotoGP-Weltmeister der Geschichte mit seinem berühmten Vorgänger bei Honda, Mick Doohan, gleichgezogen.

Wieder ein Reifenpoker

Was sich in den letzten Rennen herauskristallisiert hatte, setzte sich auch in Aragón fort. Michelin brachte für vorne drei, für hinten zwei verschiedene Reifen mit. Wenn sich der weiche Vorderreifen auch schnell als

Notreserve für kalte Bedingungen erwiesen hatte, die an diesem Wochenende nicht herrschten, der mittelharte sowie der harte, asymmetrische Vorderreifen waren gleichermaßen eine Option fürs Rennen - und jeder versuchte, für sein Motorrad die beste Wahl zu treffen. Bei dem mittelharten und dem harten Hinterreifen war es nicht anders.

Besonders mit den härteren Reifen kristallisierte sich eine klare Dominanz von Marc Márquez heraus, sodass Jorge Lorenzo bemerkte: «Michelin hat eigentlich grundsätzlich zu harte Reifen für unsere Yamaha mitgebracht. Wenn die Temperatur auch nur ein wenig runtergeht, können wir nicht sauber einlenken. Mit der Honda können es die Fahrer kompensieren, indem sie mit dem Hinterrad lenken. Wenn wir das bei unserem Motorrad machen, schiebt es nur das Vorderrad weg.»

Doch nicht nur Márquez, sondern auch Dani Pedrosa und Cal Crutchlow, dessen erstaun-

liche Form weiter anhält und der auch in Aragón mit dem Barcelona-Rahmen von Pedrosa unterwegs war, gaben mit den harten Reifen das Tempo vor. In FP4, wo mit der Rennabstimmung gefahren wird, war Márquez dann so dominierend, dass in seinem Longrun selbst die langsamste Runde gereicht hätte, um ihn an die Spitze zu setzen. Doch abgesehen von den Zeiten hatten auch Valentino Rossi und Maverick Viñales ihre Fahrwerke so weit sortiert, dass ihre Probleme aus den Vortagen gelöst zu sein schienen. Einzig Lorenzo harderte weiterhin mit seinen Reifen. Dass er sich im Qualifying mit einem Schlag auf den dritten Platz kaputtieren konnte, schien seine Aussage über die zu harten Reifen zu bestätigen.

Bei Ducati schien man einen Weg gefunden zu haben, vorn und hinten die weichere Option zu fahren. Andrea Dovizioso hatte damit die Longruns gut durchziehen können. Dass der Wetterbericht für Sonntag kühlere Temperaturen vorherge-

sagt hatte, schien ihre Wahl weiter zu untermauern.

Das kühlere Wetter kam auch, doch gerade als das MotoGP-Feld auf die Reise geschickt wurde, kam die Sonne durch, und so war doch wieder alles ein Poker. Jorge Lorenzo, der die letzten Rennen völlig verzockt hatte, fiel diesmal ganz aus dem Rahmen. Vorn und hinten mit der weicheren Option ausgestattet, wie es nach seinen Aussagen von den Trainingstagen zu erwarten war, ließ er sich plötzlich hinten den härteren Reifen geben.

Und Márquez und Crutchlow, die die Tage zuvor mit der härteren Option vorn und hinten so gut dabei gewesen waren, hatten plötzlich alle Mühe. Einzig Viñales wurde mit hart/hart glücklich und machte vorn die Pace.

MotoGP: Schön unberechenbar

Dass aber alles doch nicht so einfach ist und wie komplex sich eine MotoGP-Rennstrecke mit abbaubenden Reifen, der Anpassung des Fahrstils und der Elektronik gestalten kann, wurde in Aragón noch deutlicher



J. Lorenzo



Bruderkrieg: Jorge Lorenzo (#99) hatte zum Schluß mehr Reserven und schlug Valentino Rossi (#46)



Lorenzo: Der Hai hat zugebissen



Márquez: Wenn ein Gesichtsausdruck Bände spricht



Zu Beginn war bei Viñales (#25) und Dovizioso noch alles klar, dann bekamen sie Reifenprobleme

als bisher erkennbar. Márquez konnte zum Schluss wieder seine alles überragende Pace fahren, Dovizioso versandete mit seinen weichen Reifen völlig. Viñales bekam plötzlich Probleme mit den harten Reifen, und Rossi musste Lorenzo passieren lassen.

Letzteres gab dem Rennen noch einmal richtig Würze: Rossi hatte zum Schluss vorn mehr Grip, Lorenzo hinten. Der Spanier zog in den lang gezogenen Kurven weg, der Italiener bremste sich jedes Mal wieder heran. Doch in der vorletzten Runde übertrieb es Rossi in Turn 12 und musste in den Notausgang. Damit waren die Positionen auf dem Podest zementiert. Nach dem Rennen war der Blick auf Lorenzos Hinterreifen auch das Erste, was Rossi im Park fermé machte.

«Als ich zu Beginn Márquez in Turn 7 ausrutschen sah, hatte ich schon gedacht, dass etwas mit seinem Vorderreifen nicht in Ordnung sei», so Rossi. «Ich hatte mich dann vorne wohlfühlt, aber wie sich gezeigt hat, war das noch zu wenig. Wir hatten an den Trainingstagen an der

zweiten Rennhälfte gearbeitet, aber Lorenzo war in dieser Phase einfach stärker. Ich konnte aber dranbleiben, wollte in der letzten Runde noch einmal angreifen, hatte es aber eine Runde zuvor beim Bremsen übertrieben. Es wäre zu gefährlich gewesen, zu versuchen, da noch einzubiegen – so bin ich lieber in den Notausgang gefahren.»

Lorenzo, der in Aragón mit einem Hai-Fisch-Design auf seinem Helm fuhr und nach dem Rennen signalisierte, dass der Hai diesmal gebissen habe, hatte eine nicht alltägliche Erklärung für seinen plötzlichen Reifenwechsel vor dem Start. «Dass ich am Morgen im Warm-up gestürzt bin, hat mir wohl zu diesem zweiten Platz verholfen», grinste der Mallorquiner. «So musste ich zwei Besichtigungsrunden fahren, um zu sehen, ob beide Motorräder für das Rennen in Ordnung sind. Dabei habe ich plötzlich gemerkt, dass ich das Motorrad, das mit dem harten Hinterreifen ausgerüstet ist, mag. Der Reifen hatte sich plötzlich bes-

ser angefühlt als der weichere. Mein Instinkt sagte mir, ich solle mit dem härteren Reifen fahren – nun, mein Instinkt lag richtig. Ich beendete das Rennen nicht nur als Zweiter, sondern auch viel näher an Márquez, als wir es uns vorher ausgerechnet hatten.»

Maverick Viñales hatte nach dem vierten Platz keine gute Laune. «Mehr war heute einfach nicht drin. Zu Beginn hatte ich guten Grip und eine gute Pace, und die Rundenzeiten an der Spitze gingen mir leicht von der Hand. Dann ließ mein Hinterreifen mit einem Schlag nach. Ich hatte weder beim Bremsen noch beim Beschleunigen die Sicherheit, und da habe ich zwei grobe Fehler gemacht, die mich gewart hatten, zurückzustecken.»

Wenn es in Aragón auch keinen neunten Sieger in dieser Saison gab: Die MotoGP bleibt auch weiterhin unberechenbar und abwechslungsreich. Das wird bei den kommenden drei aufeinanderfolgenden Überseerennen kaum anders sein. ♦



V. Rossi

NACHGEHAKT BEI Marc Márquez

(23/E) Der WM-Leader über seinen Sieg in Aragón – und warum er zustande kam.



Von IMRE PAULOVITS

? Wo lagen die Schwierigkeiten nach so überragenden Trainingstagen im Rennen? Nach dem Warm-up schien noch alles in Ordnung, aber in diesem Jahr ist es einfach so, dass jedes Mal, wenn wir wieder rausfahren, sich das Gefühl wieder ändert. Und das war auch diesmal nicht anders. Ich hatte das gleiche Gefühl wie im Training erwartet, aber es war anders. Ich habe trotzdem versucht, vom Start weg zu pushen, aber dann hatte ich einen heißen Moment mit einem riesigen Vorderrad-rutscher in Turn 7. Ich sah mich schon auf dem Boden, und ich weiß nicht wie, aber ich konnte den Sturz retten. Danach habe ich mir gesagt: Ruhig, jetzt alles wieder Schritt für Schritt und eine Position nach der anderen. Als ich Valentino eingeholt hatte, habe ich mich eine Runde hinter ihm ausgeruht, dann habe ich ihn überholt und konnte gleich eine Lücke aufmachen, was gereicht hat, um das Rennen zu gewinnen.

? Du hast jetzt gesunde 52 Punkte Vorsprung in der WM-Tabelle. Wie willst du die letzten Rennen fahren? Genau deshalb war dieser Sieg auch so wichtig. Seit Deutschland habe ich kein Rennen mehr gewinnen können – ein Trockenrennen gar seit Austin nicht mehr. Valentino hat in den letzten Rennen Stück für Stück aufgeholt, und das musste ich stoppen. Ansonsten wäre sein Vertrauen immer weiter gestiegen, und wir hätten immer mehr Zweifel bekommen. Aber nach diesem Sieg fühle ich mich wieder wohl auf dem Motorrad. Aragón hatte ich rot im Kalender angestrichen gehabt. Ich wusste, dass ich hier attackieren muss. Und so ist hier alles nach Plan gelaufen. Ich habe jetzt einen ordentlichen Vorsprung, aber wie wir bei diesem Rennen auch gesehen haben, müssen wir sehr konzentriert bleiben, denn ein Sturz ist schnell passiert. Jetzt folgen die Überseerennen, drei Stück an aufeinanderfolgenden Wochenenden, das ist die schwerste Zeit der Saison.

Stefan Bradl

«Rundum zufrieden»

Mit dem zehnten Platz in Aragón und erstmals in der Q2 konnte Stefan Bradl zufrieden sein.

«Ich bin mit Platz 10 und der gezeigten Leistung rundum zufrieden», sah man Stefan Bradl seit Langem wieder nach einem Rennen lächeln. «Das Motorrad hat gut funktioniert, und wir haben endlich mal ein Weekend gehabt, an dem wir keine größeren Zwischenfälle hatten. Am Samstag gab es Sorgen mit dem Getriebe, doch die haben wir gut lösen können. Natürlich wäre ich gerne vor meinem Teamkollegen Álvaro Bautista ins Ziel gekommen, aber er war im Rennen sehr stark und hat den neunten Platz verdient. Das ist der einzige Punkt, der nicht so positiv war. Insbesondere zu Rennmitte war er deutlich schneller unterwegs als ich. Wir sind aber ganz klar auf dem aufsteigenden Ast und haben bereits in Misano gute Ansätze gezeigt. Hier war es nochmals besser, und ich hoffe, dass dieser Trend in den letzten Rennen des Jahres weitergeht. Dass gleich beide Aprilia die Top 10 erreicht

haben, unterstreicht den Trend. Das neue Chassis hat sich bewährt, wir haben damit einen kleinen Schritt nach vorne gemacht. Aber wir müssen noch schauen, dass wir den Hinterreifen besser nutzen können. Ich hoffe, dass wir für Japan noch ein Motoren-Update erhalten. Und ein zweites Chassis wäre auch schön, denn wir haben bisher nur eines erhalten und können somit nur mit einem Motorrad arbeiten.» ♦ ML



Stefan Bradl: keine Probleme

MotoGP

Rückkehr von Weltmeister Nicky Hayden

Nicky Hayden ersetzte in Aragón bei Estrella Galicia/Marc VDS den verletzten Jack Miller und landete in den Punkten.

Beim Misano-GP scholl die rechte Hand von Jack Miller so an, dass er am nächsten Tag nicht testen konnte. Bei der anschließenden Untersuchung stellte sich heraus, dass die Mittelhandknochen, die sich der 21-jährige Australier bei seinem Highsider im Warm-up auf dem Red Bull Ring gebrochen hatte, noch nicht richtig verheilt waren. So entschied das Team, Millers Hand richtig ausheilen zu lassen, und heuerte Nicky Hayden als Ersatzfahrer an, der bereits in Silverstone mit Lederkombi angereist war für den Fall, dass Miller nicht fahren kann.

Nach anderthalb Jahren Abstinenz von der MotoGP und mit unbekanntem Michelin-Reifen brauchte der 35-jährige Ameri-



Nicky Hayden: «Umstellung auf Michelin-Reifen nicht so leicht.»

kaner eine Weile, bis er sich zu recht fand. Nach dem ersten Trainingstag war er 21., im Qualifying 19., auch im Warm-up schaffte er nur die 18. Zeit.

Doch im Rennen kam seine Routine wieder durch und Hayden erkämpfte sich als 15. einen Punkt. «Ich wusste, dass es keine leichte Rückkehr wird», war sich Hayden bewusst. «Ich brauchte eine ganze Weile, bis

ich mit der Sitzposition zu recht kam, besonders mit den Lenkerstummeln. Auch bis ich die Front mit den Michelin-Reifen gespürt habe, ist eine ganze Zeit vergangen.»

Im Rennen wurde Hayden 15. «Ich denke, das Rennen war der beste Teil meines Wochenendes. Ich brauchte lange, bis ich mich auf die Michelin-Reifen umgestellt hatte.» ♦ IP

wurde durch Ducati-Testfahrer Michele Pirro ersetzt.

»»» **MotoGP** Alex Lowes sollte bei Tech3-Yamaha erneut den verletzten Bradley Smith ersetzen. Doch Lowes verletzte sich in FP3 den linken Fuß und musste auf das Rennen

verzichten. In Motegi soll Smith fit sein.

»»» **MotoGP** Viel Aufregung in FP3: Pol Espargaró stürzte in Turn 1, sein Bike traf den aus der Boxengasse kommenden Danilo Petrucci, der deshalb durch Q1 musste. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **MotoGP** Andrea Iannone, der sich bei einem Highsider im FP1 von Misano einen Rückenwirbel angebrochen hatte, versuchte in Aragón wieder zu fahren. Doch wegen starker Schmerzen gab er nach FP1 auf und

AUS DEM FAHRERLAGER Von MARKUS LEHNER

Die fantastischen Vier hießen im Vorfeld des GP von Aragón für einmal nicht **Márquez, Rossi, Lorenzo** und **Pedrosa**, sondern **Rossi, Lorenzo, Alejandro Valverde** und **Nairo Quintana**. Die beiden Movistar-MotoGP-Fahrer trafen auf ihre Kollegen aus dem Movistar-Rennradteam. Quintana (CO) ist Gewinner der Vuelta de España 2016. Die vier Fahrer umrundeten die 5,1 Kilometer lange Strecke einmal gemeinsam – Rossi und Lorenzo auf ihren Yamaha M1, die Radrennfahrer auf ihren motorlosen Untersätzen.

»»» Mit 117326 Besuchern wurde in Aragón die Vorjahreszahl (114131) leicht übertroffen.

Rekordhalter aus spanischer Sicht, wo mit Jerez, Valencia, Barcelona und Aragón gleich vier GP ausgetragen werden, bleibt weiterhin Jerez 2009 mit 263648 Besuchern während des gesamten Rennweekends. Der bisherige Rekord in Aragón stammte aus dem Eröffnungsjahr 2010 mit 116931 Besuchern, Tiefpunkt war 2012 mit nur 81158 Besuchern. Trotz der verhältnismäßig bescheidenen Zuschauerzahlen wurde der Vertrag zwischen Dorna und dem Motorland Aragón, das irgendwo im Niemandsland südlich von Zaragoza bei Alcañiz liegt, am Wochenende bis 2021 verlängert. Aragóns Wirtschaftsminis-

terin **Marta Gastón** versprach, in den kommenden sechs Jahren 46,6 Millionen Euro in das Motorland zu investieren.

»»» **Valentino Rossi** hat in Aragón noch nie gewinnen können: 2010 siegte **Casey Stoner** auf Ducati, 2011 gewann der Australier für Honda. Seither standen nur noch Spanier auf der obersten Stufe: **Dani Pedrosa** (2012), **Marc Márquez** (2013, 2016?) und **Jorge Lorenzo** (2014, 2015). Der Topspeed-Rekord auf der langen Abwärtsgeraden gehört Ducati-Pilot **Andrea Iannone** mit strammen 345,8 km/h (2015).

»»» **Tomé Alfonso**, Direktor Motorland Aragón, berichtete sichtlich stolz vom Aufwand, der für den GP betrieben wird. «Am Race-Weekend arbeiten rund 7000

GASTKOMMENTAR

Alles richtig gemacht

(36/D) Der Ex-MotoGP-Pilot und TV-Kommentator über die aktuelle Ausgeglichenheit an der MotoGP-Spitze und die bisher acht verschiedenen Sieger.



Von ALEX HOFMANN

Es ist höchste Zeit, dass man der Dorna mal ein dickes Kränzchen windet. Denn Carmelo Ezpeleta & Co haben vor ein paar Jahren begriffen, dass man auf die Tatsache, dass im GP-Sport weniger Geld im Umlauf ist und man unter allen Umständen die Show und die Ausgeglichenheit aufrecht erhalten muss, sehr gut reagiert. Vor einigen Jahren wurde der Grundstein mit dem neuen Reglement gelegt: mit 1000 Kubik, einer fixen Anzahl Motoren, begrenztem Tankinhalt und anderen Dingen. Die Werke wussten genau, wo sie ansetzen mussten, und eine gewisse Konstanz über mehrere Jahre war gewährleistet. Der zweite Schritt war die Eindämmung der Elektronik, die man trotz der Widerstände der großen Werke durchsetzte. Eher Zufall war Punkt 3, der Wechsel von Bridgestone zu Michelin. Praktisch alle mussten dadurch bei der Arbeit wieder bei null beginnen, die alten Daten waren kaum mehr wert. Heute ist alles viel ausgeglichener, zudem haben die Nichtwerksteams qualitativ

große Fortschritte gemacht und sind nahe an Honda & Co dran. Punkt 4 für den Erfolg der MotoGP beim Publikum ist schlicht und einfach, dass der Zuschauer im Unterschied zu anderen Motorsport-Serien auf der Strecke genau das sieht, was tatsächlich passiert. Da wird selbst bei Flag-to-Flag-Rennen nix an der Box entschieden – wer die Nase vorne hat, ist auch der Race-Leader und am Ende der Sieger. Einfacher geht's nicht, und die Show stimmt. 2017 kommt KTM hinzu, dann wird das Ganze noch bunter. Persönlich finde ich, dass in den letzten Jahren auch das fahrerische Niveau ausgeglichener geworden ist. Klar gibt es noch die Fantastischen Vier – Rossi, Lorenzo, Márquez und Pedrosa –, aber Viñales hat für mich Pedrosa bereits abgelöst, auch wenn dieser wieder in Form kommt. Dass es 2016 acht verschiedene Sieger gab, ist das beste Zeichen für diese Entwicklung, auch wenn Petrus heftig mitgemischt hat. Der große Wandel wird aber in zwei, drei Jahren kommen, dann, wenn Valentino Rossi, der alles und alle überstrahlt, den Helm an den Nagel hängt.



Movistar-Stars: Lorenzo, Valverde, Quintana, Lorenzo



«Kiss Motorland»: Müllmann Márquez

und 100 Personen sind mehr oder weniger rund um die Uhr mit Reinigungsarbeiten beschäftigt. Der GP-Tross umfasst 200 Lkws, im Fahrerlager sind 4000 Personen unterwegs, für die wir rund 200 temporäre Telefon- und Internetlinien aufbauen. Und wir haben unter der Aktion «Kiss Motorland» 5000 recyclebare Rucksäcke verteilt, die gleichzeitig als Abfallbehälter dienen können.»

»»» Das Motorland Aragón umfasst neben GP-, Kart-, Motocross-, Autocross-, Dirt Track-, Supermoto- und Endurostrecken auch einen Technopark, eine Ingenieurschule und die Firma ExternPro, welche die Moto2-Motoren (Honda CBR 600 RR) für die Weltmeisterschaft vorbereitet. ExternPro-CEO **Asier Maldonado** erklärte in Aragón: «30 Triebwerke sind ständig im Umlauf, pro Jahr bauen und revidieren wir insgesamt 150 Motoren.» ♦

Höhepunkte des Rennens

Start: Márquez und Lorenzo erwischen den besten Start, doch Viñales presst sich frech innen durch. Rossi P4.

1. Runde: Viñales, Márquez, Lorenzo, Rossi, Dovizioso, Aleix Espargaró, Pedrosa, Crutchlow, Petrucci und der erstaunliche Bradl sind die Top 10. Redding stürzt.

2. Runde: Márquez geht an Viñales vorbei in Führung.

3. Runde: Márquez rutscht beinahe über das Vorderad aus, fällt auf P5 zurück.

4. Runde: Viñales vor Lorenzo, Rossi, Dovizioso und Márquez. Auch Aleix Espargaró, Pedrosa und Crutchlow sind noch dran.

6. Runde: Rossi an Lorenzo vorbei auf P2, Márquez an Dovizioso vorbei auf P4.

7. Runde: Boxendurchfahrtsstrafe für Petrucci (P14, Crash in Runde 1 mit Redding). Márquez an Lorenzo vorbei auf P3. Rossi greift Viñales an.

9. Runde: Rossi an Viñales vorbei auf P1. Bradl hinter Bautista auf P11.

10. Runde: Fahrfehler von Viñales, Márquez auf P2.

12. Runde: Márquez an Rossi vorbei, Lorenzo und Viñales nur 1 sec dahinter.

15. Runde: Márquez zieht von Rossi weg.

17. Runde: Márquez 2 sec voraus, Lorenzo ist an Rossi dran.

18. Runde: Lorenzo an Rossi vorbei. Viñales auf P4 muss abreißen lassen.

20. Runde: Márquez 3 sec vor Lorenzo/Rossi. Bradl 2 sec hinter Dovizioso auf P11.

22. Runde: Rossi verbremst sich, Lorenzo bleibt auf P2.

23. Runde: Márquez siegt vor Lorenzo und Rossi. Bradl noch an Dovizioso vorbei auf P10! ♦ ML

GRAND PRIX VON ARAGÓN – MOTOGP / Resultate

Alcañiz (E): 25. September 2016; 14. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 116,794 km über 23 Runden à 5,078 km; 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 22 Grad, Asphalt: 36 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	23	41:57,678 min		1:48,694	h/h	25
2. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	23	+2,740 sec		1:49,050	m/h	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	23	+5,983		1:48,729	m/h	16
4. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	23	+8,238		1:49,064	h/h	13
5. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	23	+13,221		1:49,309	h/h	11
6. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	23	+17,072		1:49,509	m/h	10
7. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	23	+18,522		1:49,318	m/h	9
8. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	23	+19,432		1:49,580	m/h	8
9. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	23	+23,071		1:49,626	m/m	7
10. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	23	+27,898		1:49,752	m/m	6
11. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	23	+32,448		1:49,422	m/m	5
12. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP16	23	+35,033		1:50,155	m/m	4
13. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	23	+36,224		1:49,955	m/m	3
14. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	23	+37,621		1:50,236	m/m	2
15. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V	23	+40,509		1:50,362	m/m	1
16. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	23	+43,906		1:50,114	m/m	-
17. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	23	+56,740		1:50,121	m/m	-
18. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14.2	23	+59,681		1:51,007	m/m	-
19. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	23	+1:34,126 min		1:50,853	m/m	-

Nicht klassiert:

15. Esteve Rabat (E)	Honda RC 213V	16	+7 Rdn.	Sturz	1:50,227	m/m	1
----------------------	---------------	----	---------	-------	----------	-----	---

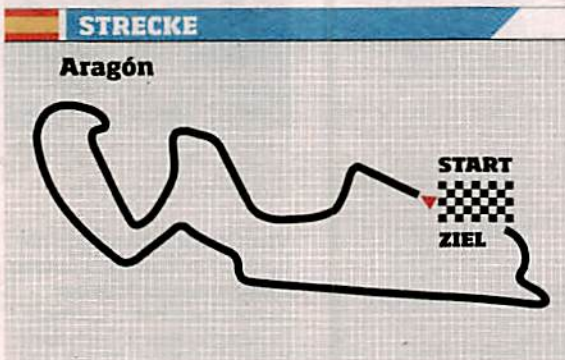
Durchschnittstempo des Siegers: 167,0 km/h

Schnellste Runde: Márquez, Runde 15 in 1:48,694 min (= 168,1 km/h)

Führung: Viñales (Runden 1+3-8); Rossi (9-11); Márquez (2+12-23/Ziel).

Nächstes Rennen: 16. Oktober 2016, Motegi (J)

Internet: www.motogp.com



Runde für Runde		Rdn.																						
FAHRER/STARTPLATZ	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Marc Márquez	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Maverick Viñales	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Jorge Lorenzo	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Valentino Rossi	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Alex Espargaró	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Dani Pedrosa	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Daniilo Petrucci	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Stefan Bradl	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Pol Espargaró	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Héctor Barberá	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Álvaro Bautista	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Yonny Hernández	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Eugene Laverty	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Michele Pirro	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Esteve Rabat	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Nicky Hayden	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				
Loris Baz	93	25	99	46	4	41	26	35	9	6	68	44	19	69	51	50	76	53	8	45				

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

Qualifying	
1. Márquez	1:47,117
2. Viñales	1:47,748
3. Lorenzo	1:47,778
4. Dovizioso	1:47,819
5. Crutchlow	1:47,843
6. Rossi	1:47,951
7. Pedrosa	1:48,017
8. A. Espargaró	1:48,230
9. Petrucci	1:48,236
10. Redding	1:48,242
11. P. Espargaró	1:48,448
12. Bradl	1:49,083
13. Barberá	1:48,699
14. Bautista	1:48,904
15. Hernández	1:48,954
16. Laverty	1:49,052
17. Pirro	1:49,139
18. Rabat	1:49,319
19. Hayden	1:49,490
20. Baz	1:49,841
Lowes*	keine Zeit

XX = Q2 (Top 12)
 XX = Q1 (übrige Fahrer)
 * wegen Sturzverletzung in FP3 nicht angetreten

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Aragón.



Cal Crutchlow (5.)

«Zu Beginn des Rennens hatte ich Probleme, den Hinterrreifen auf Temperatur zu bekommen. Zum Schluss hatte ich die Pace der vorderen vier Piloten.»



Aleix Espargaró (7.)

«Ich hatte mir eigentlich mehr von dem Rennen erhofft, besonders von der ersten Rennehälfte. In der letzten Runde habe ich auch einen kleinen Fehler gemacht.»



Michele Pirro (12.)

«Das Wochenende war schwierig, ich hatte mich nicht gut qualifiziert. Ab Mitte des Rennens begann das Bike zu vibrieren, so fuhr ich nur zu Ende. Die Top 10 waren so nicht drin.»



WM-Stand Fahrer

1. Márquez	248
2. Rossi	196
3. Lorenzo	182
4. Pedrosa	155
5. Viñales	149
6. Crutchlow	105
7. Dovizioso	104
8. Iannone	96
9. P. Espargaró	96
10. Barberá	84
11. Laverty	71
12. A. Espargaró	69
13. Redding	55
14. Bautista	54
15. Petrucci	50
16. Bradl	49
17. Miller	42
18. Smith	42

WM-Stand Marken

1. Honda	291
2. Yamaha	278
3. Team Suzuki Ecstar	187
4. Suzuki	155
5. Aprilia	72

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	403
2. Movistar Yamaha MotoGP	378
3. Team Suzuki Ecstar	218
4. Ducati Team	213
5. Monster Yamaha Tech3	141
6. Octo Pramac Yakhnich	117
7. Avintia Racing	109
8. LCR Honda	105
9. Aprilia Racing Team Gresini	103

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Márquez und Lowes kommen am besten weg. Lowes geht rasch in Führung.

1. Runde: Lowes, Márquez, Baldassarri, Nakagami, Folger, Zarco, Lüthi, Morbidelli, Corsi und Rins sind die Top 10. Cortese P11, Schrötter P14, Aegerter P18, Raffin P21, Mulhauser P26.

2. Runde: Lüthi vor auf P6, dann Folger, Zarco und Rins.

3. Runde: Lowes und Márquez bereits 2 sec vor dem Feld. Lüthi stürmt auf P3 vor, dahinter Baldassarri. Zarco nur auf P10.

5. Runde: Folger verbremst sich, fällt auf P8 zurück. Rins P6, Zarco P10. Kent rollt an die Box.

6. Runde: Lowes 1 sec vor Márquez, Lüthi 1 sec dahinter vor Nakagami, Morbidelli, Rins, Baldassarri und Corsi. Folger P9, Cortese P13, Schrötter P17, Aegerter P20, Raffin P22, Mulhauser P27.

10. Runde: Lowes 2 sec vor Márquez, Lüthi streitet mit Nakagami und Morbidelli um P3.

13. Runde: Lüthi P3, Folger P10, Cortese P12, Schrötter P15, Raffin P21, Aegerter P24, Mulhauser P28.

14. Runde: Lüthi verliert P3 an Morbidelli. WM-Favoriten Rins auf P6 und Zarco auf P8.

16. Runde: Lowes 3 sec. voraus. Márquez 1,2 sec vor Morbidelli, Lüthi und Nakagami.

19. Runde: Morbidelli holt Márquez ein. Lüthi solo auf P4.

20. Runde: Rins und Zarco kämpfen mit Baldassarri um P6.

21. Runde: Lowes gewinnt klar, Márquez hält Morbidelli knapp hinter sich. Lüthi P4, Zarco nur noch ein Punkt vor Rins! ♦ML

GRAND PRIX VON ARAGÓN – MOTO2 / Resultate

Alcañiz/E 25. September 2016; 14. Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 106,638 km über 21 Rdn. à 5,078 km; 30 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: schön, trocken; Luft: 22 Grad, Asphalt: 32 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Sam Lowes (GB)	Kalex	21	40:00,885	1:53,746	25
2. Alex Márquez (E)	Kalex	21	+3,289	1:53,913	20
3. Franco Morbidelli (I)	Kalex	21	+3,321	1:53,672	16
4. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	21	+5,181	1:53,765	13
5. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	21	+10,722	1:54,092	11
6. Alex Rins (E)	Kalex	21	+12,164	1:53,875	10
7. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	21	+12,385	1:54,248	9
8. Johann Zarco (F)	Kalex	21	+12,612	1:54,426	8
9. Simone Corsi (I)	Speed-up	21	+14,004	1:54,113	7
10. Jonas Folger (D)	Kalex	21	+18,164	1:54,263	6
11. Xavier Siméon (B)	Speed-up	21	+22,413	1:54,665	5
12. Mattia Pasini (I)	Kalex	21	+22,671	1:54,398	4
13. Sandro Cortese (D)	Kalex	21	+22,909	1:54,604	3
14. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	21	+23,437	1:54,765	2
15. Marcel Schrötter (D)	Kalex	21	+25,293	1:54,498	1
16. Axel Pons (E)	Kalex	21	+25,828	1:54,961	-
17. Xavi Viège (E)	Tech3	21	+26,404	1:54,815	-
18. Steven Odendaal (ZA)	Kalex	21	+26,525	1:54,876	-
19. Remy Gardner (AUS)	Kalex	21	+30,341	1:55,088	-
20. Jesko Raffin (CH)	Kalex	21	+30,438	1:54,974	-
21. Julian Simón (E)	Speed-up	21	+30,505	1:55,006	-
22. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	21	+41,767	1:55,174	-
23. Tetsuya Nagashima (J)	Kalex	21	+42,019	1:55,278	-
24. Edgar Pons (E)	Kalex	21	+42,058	1:55,237	-
25. Luca Marini (I)	Kalex	21	+45,444	1:55,565	-
26. Rattthapark Wilairot (THA)	Kalex	21	+45,629	1:55,463	-
27. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	21	+55,886	1:55,383	-
28. Isaac Viñales (E)	Tech3	21	+55,889	1:55,858	-
29. Danny Kent (GB)	Kalex	20	+1 Rde	1:55,073	-

Nicht klassiert:

– Alan Techer (F) NTS 7 +14 Rdn 1:55,493 –

Durchschnittstempo des Siegers: 159,8 km/h

Schnellste Runde: Franco Morbidelli (I), 4. Runde, 1:53,672 min (= 160,8 km/h)

Nächstes Rennen: 16. Oktober, Motegi (Japan)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	202	13. Pasini	54
2. Rins	201	14. A. Pons	47
3. Lowes	162	15. Schrötter	44
4. Lüthi	154	Ferner:	
5. Morbidelli	141	18. Cortese	34
6. Nakagami	135	24. Raffin	11
7. Folger	133	29. Mulhauser	4
8. Syahrin	103	WM-Stand Konstrukteure	
9. Baldassarri	99	1. Kalex	350
10. Corsi	74	2. Speed-up	107
11. Aegerter	71	3. Tech3	24
12. A. Márquez	60	4. Suter	6



Márquez (#73), Lowes (#22), Nakagami (#30), Folger (#94), Lüthi (#12)

Grand Prix von Aragón - Moto2

Der Titelkampf beginnt neu



Lowes (#22) war in Aragón auch für Alex Márquez zu stark



Lowes: «Hatte noch Reserven»



Lüthi: Titel nicht abgeschrieben

Von MARKUS LEHNER

Vier GP vor Schluss sind die beiden Titelfavoriten Johann Zarco und Alex Rins nur durch einen Punkt getrennt. In Aragón war jedoch Sam Lowes der Boss. Tom Lüthi verpasste das Podest knapp.

«Ja, die privaten Tests in der vergangenen Woche haben enorm viel gebracht», erzählte Sam Lowes nach dem klaren Sieg in Aragón glücklich. «Ich konnte meine hohe Pace über das ganze Rennen easy halten. Im Notfall hätte ich sogar noch Reserven gehabt, wenn Márquez und Morbidelli im Finale nähergekommen wären. Mit dem Sieg möchte ich bei meinem Team für die vier Stürze in den letzten fünf Rennen entschuldigen. In der WM liege ich jetzt 40 Punkte hinter Zarco und Rins zurück. Das ist viel, aber nicht die Welt. Wenn sich die beiden mal richtig in die Haare kriegen, liegt noch alles drin. Ich gebe erst dann auf, wenn der Titel auch theoretisch nicht mehr machbar ist.»

Die Karten von Lowes (und auch von Tom Lüthi, dem 48 Punkte auf den führenden Zarco fehlen), stehen gar nicht so schlecht, denn der erfolgsverwöhnte Weltmeister aus Frankreich kam wie in Misano

nicht auf Touren, und auch der mit einer Grippe angegriffene Local Hero Rins musste sich in Aragón mit Platz 6 begnügen.

Márquez: Erster Podestplatz

Das Marc-VDS-Team feierte dafür dank Alex Márquez und Franco Morbidelli gleich zwei Podestplätze. Der Spanier und Moto3-Weltmeister von 2014 stand erstmals auf dem Moto2-Treppchen. «Nach den unfassbar vielen Stürzen und den Problemen in den vergangenen zwei Jahren ist dieser Erfolg extrem wichtig. Ich bin meinem Team dankbar, dass sie mir 2017 eine weitere Chance geben. Lowes war heute für alle zu schnell. Gegen Ende verhärtete mein linker Unterarm, sodass Morbidelli wieder herankam.»

Morbidelli war mit Platz 3 happy: «Ich kam erst in der letzten Kurve an Márquez heran und hatte nur eine einzige Chance. Es hat nicht gereicht, aber da wir beide auf dem Podest standen, ist das okay.»

Zarco: «Daran wachsen ...»

WM-Leader Zarco knirschte nach P 8: «Ich muss das akzeptieren, um daran zu wachsen. Das Bike schlingerte in jeder Kurve. Rins wollte ich schlagen, aber auch das gelang nicht. Aber wir lassen die Arme nicht hängen.» ♦

Moto2

Lüthi war der Stärkste

Von MARKUS LEHNER

Tom Lüthi, Jonas Folger, Sandro Cortese und Marcel Schrötter sicherten sich beim Moto2-GP in Aragón WM-Punkte. Jesko Raffin, Dominique Aegerter und Robin Mulhauser reisten ohne Punkte nach Hause.

Tom Lüthi (4.)

«Nach den Sorgen im Training bin ich mit dem Rennen zufrieden. Ich war sofort an der Spitze mit dabei, fuhr aggressiv und setzte mich rasch auf der dritten Position fest. Leider fuhren Lowes und Márquez einen etwas höheren Rhythmus. Nach zwei Dritteln der Distanz nahm der Grip der Reifen ab. Ich beging zwei, drei kleine Fehler, wodurch Morbidelli aufschließen konnte. Ich konnte ihm folgen, aber die Reserven zum Überholen fehlten. Ich werde in Japan mit viel Selbstvertrauen an den Start gehen und angreifen!»

Jonas Folger (10.)

«Der Start war in Ordnung. Aber schon nach vier Runden baute der Reifen ab, dann hatten wir wieder unsere alten Probleme. Wir drehen uns im Kreis. Sobald der Reifen abbaut, verliere ich die Balance und kann keine Linie mehr halten. In den Trainings funktioniert es. Im Rennen auf die lange Distanz verschiebt sich die Balance, was zwar normal ist, allerdings nicht wie bei mir auf einen Schlag. Ich weiß nicht, wie die anderen so früh ans Gas gehen können und ich erst 20 Meter später.»

Sandro Cortese (13.)

«Das Rennen hätte besser ausgehen können. Ich war Elfter nach dem Start und war in der Gruppe mit Folger und Lüthi. In Runde 2 gab es eine Berührung, und ich fiel auf P14 zurück. Ich



Lüthi (#12) lag zu Beginn noch hinter Folger (#94), verdeckt Zarco, dann Morbidelli (#21), Corsi (#24) und Rins (#40)

holte Rang um Rang auf, doch da war die Gruppe bereits weg. Ich habe alles gegeben, um Pasioni noch einzuholen. Doch Siméon hat mich auf der Geraden noch geschnappt.»

Marcel Schrötter (15.)

«Der Anfang war gut, ich war schnell unterwegs auf Platz 12. Doch dann touchierte ich Cortese. Natürlich ohne Absicht, weil ich dachte, ich sei schon vorbei. Keiner wollte nachge-

ben, wir sind gemeinsam eingebogen und haben uns berührt. Nicht wirklich schlimm, aber wir verloren beide viel Zeit. Später musste ich noch einmal geradeaus, als ich Axel Pons überholen wollte, dabei verlor ich wieder fünf oder sechs Plätze.»

Dominique Aegerter (22.)

«Das war eines der schwierigsten Rennen meiner Karriere. Wegen der Schmerzen und der mangelnden Kraft in der Schul-

ter waren meine Bewegungen nicht natürlich. Das Resultat war und ist eine Riesenenttäuschung. Ich wusste, dass es schwierig werden würde, aber nicht in diesem Ausmaß.»

Robin Mulhauser (27.)

«Mein Start war gut, ich war in einer flinken Gruppe drin. Ich war schneller unterwegs als Luca Marini vor mir und wollte überholen. Doch in Turn 14 bekam ich von hinten einen hefti-

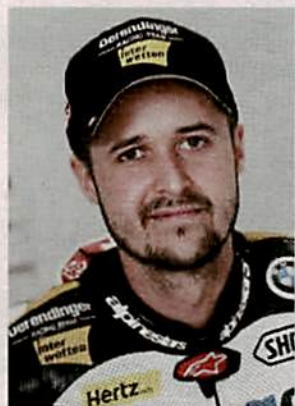
gen Schlag: Alan Techer war mir ins Heck geknallt. Techer stürzte, ich verlor rund zehn Sekunden beim Umweg durchs Kiesbett. Die anderen warteten natürlich nicht auf mich.»

Jesko Raffin (20.)

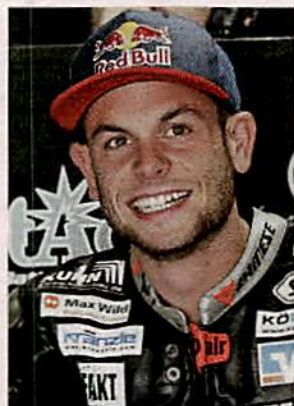
«Nach dem starken zehnten Platz im Warm-up und gestern Platz 11 im dritten Freitaining habe ich ehrlich gesagt mehr erwartet. Doch im Rennen hat es leider wieder nicht geklappt.» ♦



Folger: Balance aus dem Lot



Lüthi: Noch 48 Punkte Rückstand



Cortese: «Mehr dringelegen»



Schrötter: Cortese touchiert



Aegerter: «Ein Desaster»

Moto2

Kalex-Solo beendet



Jonas Folger (mit der Suter-Crew) testete für das Dynavolt-Team

Viele freuen sich darüber, dass der Kalex-Markencup - in Aragón waren 24 Kalex, drei Speed-up, zwei Tech3 und eine NTS am Start - in der Moto2-Klasse durch das Auftauchen von KTM und die Rückkehr von Suter ab 2017 beendet sein wird. Von KTM wird mit dem Weltmeister-Team von Aki Ajo und den Fahrern Miguel Oliveira und dem neuen Moto3-Weltmeister Brad Binder ein starker Einstieg erwartet. Auch die Rückkehr von Suter (drei Konstrukteurs-WM-Titel, 2012 mit Marc Márquez Fahrerweltmeister), mit Dynavolt Intact (Marcel Schrötter, Sandro Cortese) und wahrscheinlich weiteren Teams

wie Kiefer oder Technomag CarXpert (Dominique Aegerter) wird Farbe in die Moto2 bringen. «Das ist zwar alles positiv», sagt Aki Ajo zurückhaltend, «doch das Ziel muss sein, mehr richtige Motorräderhersteller zum Einsteigen zu bewegen. Dadurch würde die Wichtigkeit der Moto2-Klasse und deren Vermarktungsmöglichkeiten gesteigert werden. Für die Spezialisten wie Kalex oder Suter wäre immer Platz, um sich mit den Großen zu messen. Das Problem ist für alle dasselbe: Der Einheitsmotor schränkt die Möglichkeiten für die Hersteller auf und neben der Strecke stark ein und hält sie vom Einstieg ab.» ♦ ML

NACHRICHTEN

Aegerter: Suter oder Kalex für 2017?

Moto2 Dominique Aegerters Teamchef Fred Corninboeuf wollte bis Aragón entscheiden, ob sein Schützling 2017 eine Kalex wie Teamkollege Tom Lüthi oder eine Suter an den Start rollen wird. «Das Ganze ist kompliziert», erzählte Corninboeuf. «Suter ist bereits mit Cortese und Schrötter im Geschäft, auch Kiefer Racing liebäugelt mit dem Schweizer Produkt. Suter will uns erst Testfahrten ermöglichen, wenn wir einen Vertrag für 2017 unterzeichnen. Dass bei Kalex die Bestellfrist abläuft, kümmert mich weniger. Denn mit drei Fahrern bin ich sicher einer der besten Kunden des Hauses, da gönne ich mir eine gewisse Bedenkfrist.» Wer nächstes Jahr den erfolgreichen Robin Mulhauser ersetzt, ist ebenfalls noch offen: «Iker Lecuona bleibt bei uns, aber er ist erst 16 Jahre alt und soll in der CEV vorerst das Fahren in den Top 5 genießen. Wir wollen auf jeden Fall einen jungen Piloten. Leider ist weit und breit kein hoffnungsvoller Schweizer Nachwuchs in Sicht.» ♦ ML

KOMPAKT

»» **Moto2** Kiefer-Pilot Miguel Oliveira wurde bereits im ersten Freitagstraining von Franco Morbidelli von der Piste gerammt und musste mit einem Schlüsselbeinbruch forfait erklären. Morbidelli wurde mit einem Strafpunkt belegt und in der Startaufstellung um einen Platz nach hinten versetzt.

»» **Moto3** Kiefer-Leopard wird 2017 mit Österreich-Sieger Joan Mir (E) und dem Belgier Livio Loi antreten. Gefahren wird nicht mehr mit KTM, sondern wie bereits 2015 mit Honda.

»» **Moto3** Wegen einer unzulässigen Getriebeübersetzung wurde der Belgier Livio Loi (RW Racing, KTM) vom dritten auf den 34. und letzten Startplatz verbannt.

»» **Moto2** Der zweifache CEV-Moto3-Champion und Franzose Fabio Quartararo wechselt nach zwei eher erfolglosen Moto3-Jahren in ein Moto2-Topteam. Bei Sito Pons (Paginas Amarillas, Kalex) ersetzt er den in die MotoGP (Suzuki) wechselnden Alex Rins. ♦ ML

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Bastianini verteidigt seine Pole-Position vor Navarro, Canet, WM-Leader Brad Binder und Öttl. Bulega scheidet schon in Kurve 5 aus.

1. Runde: Navarro führt vor Bastianini, Rodrigo, Binder und Öttl.

3. Runde: Bastianini holt sich Rang 1 zurück.

4. Runde: Wieder Navarro vorne.

5. Runde: Hinter Öttl und Rang 4 klappt bereits eine Distanz von rund 0,7 Sekunden.

7. Runde: Jetzt führt Öttl.

9. Runde: Binder schießt von Platz 4 in Führung und wäre nun in jedem Fall Weltmeister.

14. Runde: Di Giannantonio ist der fünfte Leader des Rennens. Öttl fällt von Platz 3 auf 7 zurück.

15. Runde: Binder wieder vorne. Öttl fällt weiter zurück, auf Rang 9. Top-10-Fahrer innerhalb einer Sekunde!

16. Runde: Bastianini geht wieder in Führung und zieht mit Binder, Di Giannantonio sowie Navarro der Konkurrenz davon.

17. Runde: Binder zurück auf Rang 1.

18. Runde: Navarro führt wieder. Binder nur auf Rang 4. Öttl nun auf Rang 6.

19. Runde: Di Giannantonio holt sich Rang 1 zurück.

20. Runde: Offener Schlagabtausch zwischen den Top-4-Fahrern. Binder kommt bis zur vorletzten Kurve von Rang 4 nach ganz vorne, verliert den Sieg zwar noch an Navarro, ist aber Weltmeister. Öttl verliert noch vier Positionen, wird Zehnter. ♦ WHJ

Qualifying

1. Bastianini	1:58,293
2. Navarro	1:58,506
3. Loi**	1:58,521
4. Rodrigo*	1:58,592
5. Canet	1:58,758
6. Öttl	1:58,787
7. B. Binder	1:58,841
8. Quartararo	1:58,929
9. Ono	1:58,943
10. Bendsneyder	1:58,978
11. Martin	1:59,032
12. Dalla Porta	1:59,046
13. Di Giannantonio	1:59,083
14. Migno	1:59,087
15. Guevara	1:59,126
16. Locatelli	1:59,152
17. McPhee	1:59,189
18. Bulega	1:59,264
19. Antonelli*	1:59,326
20. Danilo	1:59,348
21. Bagnaia	1:59,371
22. Arenas	1:59,395
23. Pawi*	1:59,406
24. Herréra	1:59,564
25. Suzuki	1:59,674
26. Kornfeil	1:59,705
27. Mir	1:59,795
28. D. Binder	1:59,848
29. Ramirez*	2:00,047
30. Norroddin	2:00,606
31. Spiranelli*	2:00,950
32. Valtulini	2:01,125
33. Petrarca	2:01,668
34. Martinez-Abrego	2:03,628

* Grid-Strafen; ** Disqualifikation (illegale Übersetzung in Qualifikation)

GRAND PRIX VON ARAGÓN – Moto3 / Resultate

Alcañiz (E): 25. September 2016; 14. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 101,560 km über 20 Runden à 5,078 km; 34 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 21 Grad, Asphalt: 27 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Jorge Navarro (E)	Honda	20	39:56,973	1:59,239	25
2. Brad Binder (RSA)	KTM	20	+0,030	1:59,238	20
3. Enea Bastianini (I)	Honda	20	+0,107	1:59,075	15
4. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	20	+0,162	1:58,997	13
5. Joan Mir (E)	KTM	20	+1,724	1:58,922	11
6. Jorge Martín (E)	Mahindra	20	+1,903	1:58,953	10
7. Aron Canet (E)	Honda	20	+1,979	1:59,138	9
8. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	20	+3,008	1:59,270	8
9. Juanfran Guevara (E)	KTM	20	+3,101	1:58,858	7
10. Philipp Öttl (D)	KTM	20	+3,559	1:59,132	6
11. Andrea Migno (I)	KTM	20	+3,594	1:58,998	5
12. Fabio Quartararo (F)	KTM	20	+6,883	1:59,195	4
13. John McPhee (GB)	Peugeot	20	+9,742	1:59,306	3
14. Niccolò Antonelli (I)	Honda	20	+9,758	1:59,156	2
15. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	20	+9,776	1:59,609	1
16. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	20	+9,931	1:59,378	0
17. Andrea Locatelli (I)	KTM	20	+13,358	1:59,500	0
18. Livio Loi (B)	Honda	20	+13,645	1:59,164	0
19. Jules Danilo (F)	Honda	20	+18,776	1:59,567	0
20. Hiroki Ono (J)	Honda	20	+22,193	1:59,673	0
21. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	20	+22,800	1:59,889	0
22. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	20	+30,459	2:00,057	0
23. Adam Norroddin (MAL)	Honda	20	+30,749	2:00,098	0
24. Albert Arenas (E)	Peugeot	20	+36,510	2:00,080	0
25. Lorenzo Dalla Porta (I)	KTM	20	+43,028	2:00,188	0
26. Darryn Binder (RSA)	Mahindra	20	+43,441	1:59,813	0
27. Marcos Ramírez (E)	Mahindra	20	+43,478	2:00,099	0
28. Marfa Herréra (E)	KTM	20	+1:10,624	2:01,164	0
29. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	20	+1:14,198	2:02,275	0
30. Gabriel Martínez-Abrego (MEX)	Mahindra	20	+1:45,935	2:04,042	0

Nicht klassiert:

Stefano Valtulini (I)	Mahindra	9	+11 Rdn.	2:03,027	0
Nicolò Bulega (I)	KTM	0	+20 Rdn.	-	0
Jakub Kornfeil (CZ)	Honda	0	+20 Rdn.	-	0
Fabio Spiranelli (I)	Mahindra	0	+20 Rdn.	-	0

Durchschnittstempo des Siegers: 152,5 km/h

Schnellste Runde: Guevara, Runde 5 in 1:58,858 min (= 153,8 km/h)

Nächster Grand Prix: 16. Oktober 2016, Motegi (J)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. B. Binder (Weltmeister)	249
2. Navarro	143
3. Bastianini	139
4. Mir	117
5. Bulega	113
6. Di Giannantonio	111
7. Bagnaia	110
8. Fenati	93
9. Antonelli	81
10. Kornfeil	80
11. Locatelli	65
12. Öttl	62
13. Canet	60
14. Martin	56
15. Quartararo	56

16. Pawi	54
17. Bendsneyder	53
18. Danilo	51
19. McPhee	48
20. Migno	47
21. Guevara	40
22. Loi	35
23. Ono	28
24. Rodrigo	22
25. Manzi	13

WM-Stand Konstrukteure

1. KTM	296
2. Honda	276
3. Mahindra	157
4. Peugeot	48



Stolze Eltern: Champion Binder mit Papa Trevor und Mama Sharon

Grand Prix von Aragón - Moto3

Der «schnellste» Weltmeister

Brad Binder ist vorzeitig Moto3-Weltmeister. Der zweite Platz beim spektakulären Grand Prix von Aragón hinter dem geschlagenen Herausforderer Jorge Navarro reicherte den Südafrikaner zum Titel.

«Als ich die Ziellinie überquert hatte, schaute ich rüber zu meinem Team an der Boxenmauer – und habe realisiert, was gerade passiert war.» Brad Binder, beim Aragón-GP um einen Wimpernschlag von seinem größten Titelherausforderer Jorge Navarro auf Platz 2 verwiesen, traute kaum seinen Augen: «Ich kann es immer noch nicht glauben. Vielleicht tue ich das am Abend, wenn ich im Bett liege.»

Der 21-jährige Südafrikaner hat bis zum Saisonende am 13. November in Valencia (E) noch jede Menge Zeit, um zu realisieren, was er schon Ende September beim fünftletzten WM-Lauf der Saison geschaffen hat. Seit Einführung der Moto3-Klasse in der WM 2012 wurde kein anderer Fahrer als Binder früher Weltmeister. «Ich werde die letzten vier Rennen so was von genießen», schwärmte Binder, der ab nächstem Jahr eine Klasse höher mitfährt.

Scheinbar weniger überrascht vom Titelgewinn Binders ist dessen Teamchef Aki Ajo. Für den «Weltmeistermacher» aus Finnland war es der fünfte Titelgewinn nach Mike di Meglio (E/2008), Marc Márquez (E/

2010, beide in der 125er-Kategorie), Sandro Cortese (D/2012, Moto3) und Johann Zarco (F/2015, Moto2). «Wie sich Brad in den vergangenen zwei Jahren als Rennfahrer entwickelt hat, ist unglaublich. Diese Saison bleibt er auf der Strecke immer ruhig, probierte Fehler zu vermeiden. Ehrlich, nicht viele hatten ihm solche Fortschritte zugestanden», schaute der schließlich doch bewegte Ajo zurück. «Ich danke ihm für seine harte Arbeit, und ich danke auch seinen Eltern dafür, dass sie einen Sohn mit einer solchen Begabung aufgezogen haben.»

Spezieller Dank an die Eltern

Sharon und Trevor Binder erlebten die Krönung ihres einen Jungen – Bruder Darryn (18) fährt ja auch in der Moto3-WM mit – hautnah an der Rennstrecke im Motorland Aragón mit. «Ich bin Weltmeister, und das freut mich besonders für meine Eltern: Sie haben für diesen Erfolg so viele Opfer gebracht», sagte Binder auch. 2009 kam er, kaum 14-jährig, aus der südafrikanischen Heimat nach Europa (in den Red Bull Rookies Cup), weil er Rennfahrer werden wollte.

Jetzt ist er Weltmeister – wie seine zuvor erfolgreichen Landsmänner Jonathan «Jon» Ekerold (Weltmeister 1980 in der 350er-Klasse) und Hugh Neville «Kork» Ballington (vierter Titel, 1978/79 je in den Klassen 250 ccm und 350 ccm). ♦ WHJ

Moto3

Unzufrieden



Öttl (#65) in Führung vor Di Giannantonio (#4), dahinter Binder

Philipp Öttl wurde in Aragón zwar Zehnter, doch diesmal war der deutsche Moto3-Pilot mit diesem Ergebnis alles andere als zufrieden.

«Wenn man ein Rennen anführt und Zehnter wird, ohne dass man Probleme hatte, kann man mit dem Ergebnis nicht zufrieden sein», übte Öttl Selbstkritik. «Mein Motorrad war schnell genug, um zu gewinnen, mich hat auf der Geraden keiner überholen können. Da war das, was ich gezeigt habe, einfach zu wenig.»

Die Anzeichen, dass er wieder ein Top-Resultat herausfährt, waren an diesem Wochenende mehr als gegeben. Nach der zwölften Zeit am ersten Tag steigerte sich der KTM-Pilot bis zum Qualifying auf Platz 6. «Wir haben in den Trainings wenig Reifen verbraucht, dafür sind wir viele Longruns gefahren, das hat sich für das Rennen auch bewährt», verrät Öttl. «Als wir dann die frischen Reifen drauf-

gemacht haben, kam auch die Rundenzeit in der Quali.»

Im Rennen kämpfte sich Öttl innerhalb von sieben Runden bis an die Spitze vor. «Dann hat mich Di Giannantonio abgedrängt, und ich bin bis P10 zurückgefallen. Von da habe ich mich wieder bis auf Platz sechs vorkämpfen können, habe mich in der letzten Runde verbremst und bin wieder auf P10 zurückgefallen.»

Vater Peter Öttl sah die Sache nicht ganz so dramatisch. «Es ist ärgerlich, denn diese sechs Punkte spiegeln nicht die Leistung des Wochenendes wieder», so der fünfjährige GP-Sieger. «Aber mir ist lieber, er wird im Kampf Zehnter, als wenn er sich einfach mit seinem Platz zufrieden gibt. Philipp ist ganz vorn angekommen, da ist die Luft einfach dünn. Wie er in der Zielkurve zweimal von P4 auf P2 fuhr, das war schon stark. Auch unser Team hat sich sehr gut entwickelt, das Motorrad war vom Motor und Fahrwerk top, es geht klar aufwärts.» ♦ IP



Entscheidung: Binder (r.) verliert gegen Navarro (2.v.r.) den GP...



...wird aber erster südafrikanischer Weltmeister seit 1980

MotoGP Rookies Cup

Sasaki Meister

Ayumu Sasaki ist erst 15 Jahre alt, wiegt nur 48 Kilo und ist mit 1,57 Meter ziemlich klein. Aber im Rookies Cup 2016 spielte der Japaner die ganz große Rolle. Von 13 Cup-Läufen stand er elfmal auf dem Podest und gewann viermal.

Beim Cup-Finale in Aragón ging Sasaki als Cup-Leader an den Start. Auf Anraten von Gustl Auringer riskierte er im ersten Lauf nicht viel und wurde Vierter. Doch im zweiten Lauf stand Sasaki schon bald als Cup-Gesamtsieger fest, weil sein einziger Gegner um den Gesamtsieg, Aleix Viu, schon in der zweiten Runde stürzte. Mit der Zurückhaltung von Sasaki war es nun vorbei. Er gewann den Finallauf vor den beiden Spaniern Fernandez und Florido.

Kevin Orgis jubelte über den siebten Platz, Mathias Meggle benedete seine erste Cup-Saison mit Platz 15. Die beiden deutschen Cup-Anfänger haben schon einen Vertrag für eine weitere Saison im Rookies Cup 2017. ♦ PP



Rookies-Cup-Sieger Sasaki

NACHRICHTEN

Kiefer: «Entschieden ist noch gar nichts»

Moto2 «Es gibt Leute, die bereits genau wissen wollen, wie wir 2017 in der Moto2 weitermachen werden, dass wir Suter fahren werden und dass Sponsor Leopard aussteigen will. Tatsache ist, dass ich mit diesen Leuten gar nie gesprochen habe», erklärte Stefan Kiefer vom Moto2-Leopard-Racing Team, das 2016 mit Danny Kent und Miguel Oliveira an den Start geht. Kiefer betont, dass es zumindest eine mündliche Zusage von Leopard für die Moto2-Saison 2017 gäbe. «Wir wollen auf jeden Fall weitermachen und haben uns auch bereits mit Danny Kent auf ein weiteres Jahr geeinigt. Der zweite Fahrer ist noch offen. Wir verhandeln mit dem Amerikaner PJ Jacobsen, der mit einigem Erfolg in der Super-Sport-WM fährt. Wir reden aber auch mit anderen Fahrern, darunter Simone Corsi und Edgar Pons.» Auch beim Material ist noch nichts entschieden. «Wir sind in den entscheidenden Verhandlungen. Suter ist sicher eine interessante Variante, aber birgt natürlich auch ein gewisses Risiko. Kalex wäre die sichere Variante.» ♦ ML

KOMPAKT

»» **Moto2** Jesko Raffin (20, SAG-Kalex) hat den Traum vom Verbleib in der Moto2 noch nicht aufgegeben. «Wir versuchen alles, aber entweder sind bei den Teams die Türen zu, oder es wird zu viel Geld verlangt. Am liebsten würde ich bei SAG bleiben, durch den Tod von Luis Salom sind wir alle menschlich zusammengewachsen. Ich habe mein Potenzial sicher noch nicht ausgeschöpft. Wenn es nicht klappt, höre auch auf. De WM ist die höchstmögliche Stufe, alles andere wäre ein Rückschritt.»

»» **Moto2** Der Schweizer Robin Mulhauser muss nach drei Jahren Erfolglosigkeit das Team Technomag Interwetten und die GP-Szene verlassen. «Das ist bitter», sagt der 24-Jährige. «Aber ich gebe nicht auf. Es gibt Möglichkeiten in der Super-Sport, Superstock 1000- und der Superbike-WM, auch CEV, IDM und die Endurance-WM sind durchaus ein Thema. Ich will wieder Spaß haben und um Top-5-Plätze kämpfen.» ♦ ML

Der Superbike-Anteil im Feld mit der Superstock 1000-Klasse war zwar durch verletzte Fahrer schwer geschrumpft, aber die verbliebenen sorgten für Unterhaltung



IDM Superbike-Finale Hockenheim

Schwein gehabt



Geschlossene Gesellschaft: Yamaha-Podium mit Alt, Fritz, Trautmann und Deutschland-Chef Jörg Breitenfeld

Von ANKE WIECZOREK

Das IDM Superbike-Finale im badischen Motodrom war eine Yamaha-Demonstration par excellence. Und zeigte, dass es sich doch manchmal auszahlt, jemand die Leviten zu lesen.

Alles sah wieder nach einem Alleingang des vorzeitig feststehenden Meisters Marvin Fritz aus. Doch im ersten Lauf stürzte der 23-Jährige, als ihm das Hinterrad wegrutschte. Es war sein erster Rennsturz in diesem Jahr. Er passierte ausgerechnet in der Sachs-Kurve vor den

meisten Zuschauern. Fritz rappede sich auf und fuhr weiter. Der Sieg aber ging an Florian Alt vom Team Yamaha MGM. Der Werksfahrer war bis zur Entscheidung in der Lausitz Fritz' größter und einziger Titelkonkurrent gewesen.

Dass es mit dem Titel fast hätte schiefgehen können, kam erst jetzt heraus: Fritz hatte auf dem Lausitzring nämlich erst gar nicht fahren, sondern lieber für Yamaha Austria in der Langstrecken-WM in Le Castellet antreten wollen. Sie fand zeitgleich statt, und er hatte dort schon zugesagt. Doch sein IDM-Tuner Sepp Buchner redete ihm

gehörig ins Gewissen, dass er damit womöglich den IDM-Titel aufs Spiel setzen würde. Fritz machte die Sache rückgängig und erledigte zum Glück seinen Job in der Lausitz.

Im zweiten Hockenheim-Rennen zeigte er dann noch einmal, wo der Hammer hängt. Mit der Stocksport-Maschine aus dem Vorjahr, auf die er nach der Zerstörung des Superbikes in der Lausitz erneut zurückgreifen musste, kombiniert mit der Superbike-Elektronik. Aber mit immer noch 12 PS weniger. Wie geht es weiter mit dem Badener aus dem privaten Bayer-Bikerbox Langenscheidt Team, der

auf seine Elektronik und Pirelli-Reifen schwört? Es sieht nach einem Aufstieg in den Superstock 1000 FIM-Cup im Rahmen der Superbike-WM aus.

Die Dunlop-bercifte MGM-Mannschaft hatte Max Neukirchner wieder an Bord. Dem Sachsen ging in Lauf 1 die Bremse fest. Dennoch hatte Yamaha allen Grund zu Feiern. Das Podium war zwei Mal komplett von der Marke belegt. Was, wo und wann demnächst passiert, ist offen. «Mit drei Fahrern weiterzumachen, ist ein Riesenschritt. Wir wissen ja auch noch nicht, was aus der IDM wird», meinte Teamchef Michael Galinski.

Für das HRP-Honda Team ging diesmal Damian Cudlin als Ersatz für den verletzten Jan Halbach an den Start. Im ersten Lauf spielte ein Impulssensor für die Elektronik verrückt. Cudlin hofft, wiederkommen zu können. «Vielleicht ergibt sich etwas, wenn im Herbst die neue Fireblade kommt», so der 33-jährige Australier, der 2017 auch in der Langstrecken-WM aktiv ist. Die Krux an der Geschichte: Holzhauser ist seit Sonntag, 16 Uhr, ohne Honda-Vertrag: «Man hat mit mir über alles Mögliche gesprochen, nur nicht über die wichtigen Sachen. Was ich jetzt mache, ist offen.» ♦

IDM Superstock 1000

Der Meister zeigt es noch mal

Yamaha war eindeutig in der Übermacht, aber in beiden Läufen gelang es auch einem BMW-Fahrer, aufs Podium zu kommen.

Meister Danny de Boer verabschiedete sich mit einem dritten Doppelsieg in Richtung Superstock 1000 FIM Cup. Ansonsten hängt der Niederländer noch ein IDM-Jahr dran.

Luca Grünwald kam auch in Hockenheim nicht am Yamaha-Markenkollegen de Boer vorbei. Der Vizemeister kämpfte mit Fahrwerksproblemen. In der Nacht zum Sonntag wurde alles noch einmal umgekrempelt. Grünwald konnte de Boers Tempo aber in keinem der beiden Läufe mitgehen: «Ich war am Limit, aber Danny konnte die gleichen Zeiten lockerer fahren.» De Boers Landsmann Pepijn Bijsterbosch kam im ersten Lauf erst gar nicht in



Auf BMW in die Yamaha-Phalanx eingebrochen: Jan Bühn

Schwung. Er war aber später schneller auf der BMW S 1000 RR als Teamkollege Jan Bühn, den er in der Sachs-Kurve ausbremste und sich damit den dritten Platz angelte. Bühn wiederum gelang es, seinen dritten Platz in der Gesamtwertung zu verteidigen, indem er in Lauf 2

aus einem Gemetzel mit Grünwald und Roman Stamm erfolgreich hervorging. Bühns Lederkombi war am rechten Arm aufgeschlitzt: «In Lauf 1 hatte ich Armpump. Nicht zum ersten Mal, aber diesmal habe ich alles aus dem Innenleben der Kombi rausgenommen, was ging.»



Servus: Roman Stamm

Stamm bestritt sein letztes IDM-Rennen. Nach 18 Jahren beschränkt sich der Schweizer jetzt nur noch auf Einsätze in der Langstrecken-WM. Auf der Kawasaki kam er zum Abschluss erstmals in diesem Jahr in die Superpole. 2016 gelangen ihm drei Podiumsplätze. ♦ AWI

IDM Superbike, Höhepunkte

- 1. Lauf**
1. Runde: Fritz geht vor Alt, Trautmann, de Boer, Grünwald, Bühn und Stamm in Führung. Neukirchner muss mit Defekt an die Box.
3. Runde: Fritz stürzt, steht wieder auf und fährt weiter.
4. Runde: Neukirchner kehrt ins Rennen zurück.
11. Runde: Fritz hat schon 15 Konkurrenten eingeholt, ist auf P16 im Feld und auf P4 in der SBK-Wertung.
13. Runde: Cudlin scheidet mit Technik-Defekt aus.
18. Runde: Sieg für Alt vor Trautmann. Fritz es noch auf P3 nach vorn gespült.
- 2. Lauf**
1. Runde: Fritz spurtet vor Alt, de Boer, Stamm, Bühn, Grünwald, Neukirchner, Trautmann davon.
5. Runde: Trauti überholt Teamkollegen Neukirchner.
8. Runde: De Boer zieht an Alt vorbei, der in Runde 10 kontert.
18. Runde: Fritz achter Saison-Sieg. ♦ AWI

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Hockenheim (D): 24./25. September 2016, 8. und letzte Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft IDM; Streckenlänge 3,692 km

Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 18 Runden, 30 Fahrer gestartet, 27 gewertet
Superbike: 1. Florian Alt (D/Yamaha) in 26:15,682 min; 2. Lukas Trautmann (A/Yamaha) +1,426 sec; 3. Marvin Fritz (D/Yamaha) +39,054; 4. Carl Berthelsen (N/Suzuki) +1:08,395 min; 5. Christoph Kasberger (D/Yamaha) +1 Rde.; 6. Max Neukirchner (D/Yamaha) +2 Rdn. - Nicht gewertet: Damian Cudlin (AUS/Honda)
Superstock 1000: 1. Danny de Boer (NL/Yamaha) in 26:23,635 min; 2. Luca Grünwald (D/Yamaha) +5,242 sec; 3. Papijn Bijsterbosch (NL/BMW) +9,130; 4. Jan Böhn (D/BMW) +13,033; 5. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +17,838; 6. Stefan Kerschbaumer (A/Kawasaki) +25,047; 7. Koen Zeelen (NL/Yamaha) +31,047; 8. Marc Neumann (D/BMW) +31,831; 9. Florian Hüsler (CH/Yamaha) +33,041; 10. Daniel Kartheininger (D/Kawasaki) +35,635

2. Lauf: 18 Runden, 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet
Superbike: 1. Marvin Fritz (D/Yamaha) in 26:15,531 min; 2. Florian Alt (D/Yamaha) +6,533 sec; 3. Lukas Trautmann (A/Yamaha) +16,415; 4. Max Neukirchner (D/Yamaha) +17,289; 5. Damian Cudlin (AUS/Honda) +33,311; 6. Christoph Kasberger (D/Yamaha) +1 Rde. - Nicht gewertet: Carl Berthelsen (N/Suzuki)
Superstock 1000: 1. Danny de Boer (NL/Yamaha) in 26:22,997 min; 2. Luca Grünwald (D/Yamaha) +1,619 sec; 3. Jan Böhn (D/BMW) +6,900; 4. Roman Stamm (CH/Kawasaki) +15,612; 5. Papijn Bijsterbosch (NL/BMW) +16,595; 6. Daniel Kartheininger (D/Kawasaki) +27,267; 7. Koen Zeelen (NL/Yamaha) +27,381; 8. Marc Neumann (D/BMW) +30,409; 9. Florian Hüsler (CH/Yamaha) +35,267; 10. Felix Bauer (D/Honda) +51,333

Endstand Superbike (nach 16 Läufen): 1. Fritz, 297 Punkte; 2. Alt 251; 3. Gines 158; 4. Trautmann 153; 5. Mackels 129; 6. Halbich 105; 7. Neukirchner 102; 8. Kasberger 99; 9. Sikora 94; 10. Grygorovych 27

Endstand Superstock 1000 (nach 16 Läufen): 1. De Boer 350; 2. Grünwald 265; 3. Böhn 192; 4. Bijsterbosch 177; 5. Stamm 167; 6. Kerschbaumer 140; 7. Zeelen 106; 8. Vincon 105; 9. Kartheininger 87; 10. Neumann 81

Superstock 600

1. Lauf: 12 Runden, 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet
1. Thomas Gradinger (A/Yamaha) in 18:01,271 min; 2. Bryan Schouten (NL/Yamaha) +0,113 sec; 3. Christian Stange (D/Kawasaki) +0,460; 4. Kevin Wahr (D/Suzuki) +2,196; 5. Janusch Prokop (D/Kawasaki) +13,007; 6. Tatu Lauslehto (FIN/Yamaha); 7. Rafael Neuner (A/Yamaha); 8. Michel Eigenmann (CH/Kawasaki); 9. Marc Buchner (D/Yamaha); 10. Christoph Beinlich (D/Honda) - Schnellste Runde: Stange in 1:29,150 min

2. Lauf: 15 Runden, 19 Fahrer gestartet, 18 gewertet
1. Thomas Gradinger (A/Yamaha) in 22:29,181 min; 2. Janusch Prokop (D/Kawasaki) +4,170 sec; 3. Kevin Wahr (D/Suzuki) +8,175; 4. Bryan Schouten (NL/Yamaha) +12,062; 5. Jonas Geitner (D/Kawasaki) +14,661; 6. Marc Buchner (D/Yamaha); 7. Christian Stange (D/Kawasaki); 8. Tatu Lauslehto (FIN/Yamaha); 9. Rafael Neuner (A/Yamaha); 10. Michel Eigenmann (CH/Kawasaki) - Schnellste Runde: Gradinger in 1:28,936 min

Endstand (nach 16 Läufen): 1. Schouten, 248 Punkte; 2. Stange 232; 3. Wahr 157; 4. Prokop 148; 5. Buchner 139; 6. Ullrich 128; 7. Neuner 121; 8. Gradinger 114; 9. Geitner 110; 10. Heide 88

IDM Sidecar

17 Runden, 23 Gespanne gestartet, 21 gewertet
1. Schlosser/Hofer (CH/LCR-Suzuki) in 26:27,859 min; 2. Sattler/Neubert (D/LCR-F1-BMW) +21,280 sec; 3. Streuer/Koerts (NL/LCR-Suzuki) +32,341; 4. Görck/Kölsch (D/BMW R51) +33,851; 5. Roscher/Burkard (D/LCR-BMW) +40,644; 6. Kretzer/Meyer (D/LCR); 7. Schröder/Werth (D/LCR-Suzuki); 8. Pichler/Pichler (A/RSR-Suzuki); 9. Kranenburg/Schmitz (NL/LCR-Yamaha); 10. Kentrop/De Haas (NL/Kawasaki) - Schnellste Runde: Schlosser/Hofer in 1:32,242 min

Endstand (nach 9 Läufen): 1. Streuer, 174 Punkte; 2. Roscher 116; 3. Rutz 92; 4. Sattler 86; 5. Schlosser 79; 6. Schröder 77; 7. Pichler 74; 8. Ruppert 54; 9. Pfau 53; 10. Lingen 51

Internet: www.superbike-idm.de

IDM Superstock 600

Schouten erfüllt Soll



Harter, aber fairer Kampf bis zum Schluss: Stange und Schouten

Nur dieser Titel war beim Finale in Hockenheim noch umkämpft. Die Vorentscheidung fiel im ersten Lauf, als der ohnehin schon führende Niederländer Bryan Schouten einmal mehr vor Stange ins Ziel kam. Elf Punkte trennten die beiden Titelfavoriten vor dem zweiten Lauf, in dem Stange nach einem gelungenen Angriff auf dem Weg nach vorn in der Kurve geradeaus fuhr. Das war es. Schouten, der nun völlig ungefährdet zum Titel fuhr, sagte: «Ich war trotzdem total angespannt und habe gehofft, dass mir nichts mehr passiert. Die letzten Runden waren sehr lang für mich.» Er hofft, dass ihm der IDM-Titel den Weg in die Supersport-WM ebnet.

Stange überlebte die Entscheidung, Vize geworden zu sein, ohne Groll. Er hatte alles versucht. Als Gesamt-Dritter beendete Kevin Wahr die Saison, obwohl er auf der HPC-Suzuki nicht alle Rennen fuhr. In Hockenheim kämpfte der zweigleisig fahrende WM-Pilot mit stumpfen Waffen. In Assen war der Top-Motor aufgemacht worden, nachher ging ein Pleuel defekt, das nicht mehr rechtzeitig nachgeliefert wurde. Wahr musste mit einem unterlegenen Antrieb starten. HRP Suzuki würde ihn 2017 gerne auf der 1000er-Suzuki sehen. In der 600er-Klasse ist Yamaha-Tuner Diego Romero an ihm interessiert. Jan Böhn gewann 2015 mit Romero den Titel. ♦ AWI

YAMAHA R6-DUNLOP-CUP / Resultate

Hockenheim (D): 14 Runden à 3,692 km; 30 Fahrer gestartet, 28 gewertet.
1. Daniel Rubin (D) in 21:42,802 min; 2. Patryk Kosiniak (PL) +7,353 sec; 3. Dominik Rubin (D) +10,759; 4. Timo Kugler (CH) +11,054; 5. Dennis Stelzer (D) +17,939; 6. Leon Langstädtler (D) +20,324; 7. Jan Schmidt (D) +20,715; 8. Jan Mohr (D) +20,742; 9. Jan Viehmann (D) +21,498; 10. Toni Thurmayr (D) +26,930; 11. Christof Höfer (D); 12. Michael Götz (D); 13. Reto Wiederkehr (CH); 14. Marc Ruber (D); 15. Patrick Heuberger (CH), alle Yamaha YZF-R6
Endstand nach 8 von 8 Läufen: 1. Kosiniak, 167 Punkte; 2. Marc Zellhöfer (D) 146; 3. Daniel Rubin 127; 4. Andreas Klambauer (A) 91; 5. Kugler 77; 6. Dominik Rubin 70; 7. Stelzer 69; 8. Höfer 60; 9. Langstädtler 60; 10. Schmidt 50

Internet: www.yamaha-cup.de

IDM Sidecar

Deutliche Widerworte

Das WM-Team Markus Schlosser/Thomas Hofer gewann erwartungsgemäß die Finalrunde in Hockenheim. Fast auffregender war, dass die zweitplatzierte Crew mit Josef Sattler/Uwe Neubert endlich einmal bis ins Ziel kam. Die Dritten, Bennie Streuer und Geert Koerts, standen schon seit vier Wochen als IDM-Champion fest. Für 2017 ist klar: Die Interessengemeinschaft Gespannrennen wird auch in Zukunft bezüglich der Motoren beim Stocksport-Reglement bleiben und weiterhin 1000ccm-Vierzylinder und 1200ccm-Zweizylinder in der IDM einsetzen. Auch wenn in der WM ab jetzt 600er-Gespanne Pflicht

sind, wie die FIM Ende August festlegte. Laut IGG-Angaben stellte sich in diversen Diskussionen heraus, dass der größte Teil von Teams aus Deutschland, den Niederlanden und Belgien gegen die Änderung ist. Die hohen Kosten einer Umrüstung stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen, gleich gar nicht in puncto Sicherheit, wie die FIM glaubhaft machen wollte. ♦ AWI



Überragend: Schlosser/Hofer

NACHRICHTEN

MotorEvents: Ende mit Gefühlschaos

IDM Nach vier Jahren ist MotorEvents als IDM-Promoter ausgestiegen. Dem sichtlich bewegten Dreiergespann mit Josef Meier, Josef Hofmann und Bert Poensgen gelang es unter anderem, die bis dahin für unmöglich gehaltene Kombination einer Motorradveranstaltung mit der DTM zu realisieren. Dennoch schaffte es keine grüne Null in der wirtschaftlichen Bilanz. Vor allem Partner hätten sie im Stich gelassen. So habe der ADAC laut Poensgen statt die IDM zu stärken, eine eigene Serie ins Leben gerufen, die vorrangig im Ausland ausgetragen wird. «Ende letzten Jahres wurden uns nur noch Knüppel zwischen die Beine geworfen.» Im Dezember hätte MotorEvents aus kaufmännischer Sicht den Stecker ziehen müssen. Aus moralischer Sicht blieb man am Ball. Poensgen: «Unser größter Fehler war, dass wir die verkrusteten Strukturen im DMSB und die Verbindungen zwischen DMSB und ADAC sowie den Veranstaltern unterschätzten. Jetzt übernimmt ein deutlich stärkerer Partner die IDM. Wir hoffen, dass es ihm gelingt, die Strukturen zu durchbrechen.»

Lange Genesungszeit bei Wilbers-Piloten

IDM Superbike Bastien Mackels und Ireneusz Sikora (Wilbers-BMW) verletzten sich vor anderthalb Wochen auf dem Lausitzring schlimmer als vermutet. Mackels erlitt einen fünffachen Schlüsselbeinbruch, Sikora einen dreifachen offenen Oberschenkelbruch. Wegen Problemen mit der Lunge lag er zeitweise im künstlichen Koma. ♦ AWI

KOMPAKT

IDM Superstock 1000 Das Van Zon Remeha BMW-Team hatte Dominic Schmitter für das Finale verpflichtet. Der Superbike-WM-Pilot stürzte aber im Training; Schulterverletzung. Die Rennen ließ er vorsichtshalber aus, weil er kommendes Wochenende für die SBK-WM in Frankreich fit sein muss.

IDM Superstock 600 Tatu Lauslehto war diesmal nicht als Ersatzfahrer bei Suzuki Stoneline Mayer tätig, er pilotierte eine Yamaha von Bryan Schouten. ♦ AWI



Meister 2016 unter sich: de Boer, Fritz, Schouten, Streuer/Koerts

Superbike-WM

Aprilia: Wieder Werkseinsatz

Von IMRE PAULOVITS

Mit einem Zweijahresvertrag mit Shaun Muir Racing hat Aprilia seine werksseitige Rückkehr in die Superbike-WM bekannt gegeben.

Bereits als Eugene Laverty für 2017 bei Shaun Muir Racing unterschrieben hat, die derzeit mit Josh Brookes und Karel Abraham als Milwaukee-BMW in der Superbike-WM unterwegs sind, und dabei bestätigt wurde, dass die Truppe auf Aprilia umsteigt und um den Titel kämpfen will, war ersichtlich, dass die Italiener ihr Engagement bei den Superbikes wieder verstärken werden. Jetzt hat Aprilia die endgültige Konstellation bekannt gegeben: Neben Laverty, der 2013 mit Aprilia bereits Superbike-Vizeweltmeister war, wird der derzeitige Ioda-Aprilia-Pilot Lorenzo Savadori das Team bilden. Aprilia wird die Entwicklung der RSV4 wieder aufnehmen, und SMR bekommt auch an der Strecke Verstärkung durch Aprilia-Techniker.

«Die RSV4 hatte auch nach unserem werksseitigen Rück-



Eugene Laverty: Wieder auf Werks-Aprilia, wie 2013

zug aus der Superbike-WM hervorragende Resultate gebracht», so Aprilia-Rennleiter Romano Albersiano. «Sie ist eine hervorragende Basis, und wenn wir jetzt die Weiterentwicklung wieder aufnehmen, können wir sicherlich auch einige Erfahrung nutzen, die wir beim MotoGP-Projekt gesam-

melt haben. Natürlich können wir Dinge von dort nicht eins zu eins übernehmen, aber Ideen, die wir dort entwickelt haben, lassen sich umsetzen.»

Von Laverty und Savadori sowie Shaun Muir Racing ist Albersiano überzeugt. «Bei unseren Verhandlungen haben wir gesehen, dass sie sehr ähnlich

eingestellt sind wie wir», so Albersiano. «Sie haben in der Britischen Meisterschaft alles gewonnen, und sie wollen auch in der Superbike-WM ganz an die Spitze. Eugene Laverty hat mit uns bereits um den Titel gekämpft, er wird unsere Speerspitze sein und auch als Testfahrer für das MotoGP-Bike zur Verfügung stehen. Lorenzo Savadori hat mit uns den Superstock-Titel geholt und sich sehr schnell bei den Superbikes eingewöhnt.»

Offene Fragen

Nun stehen die beiden bisherigen Milwaukee-Fahrer Josh Brookes und Karel Abraham ohne Teamplatz da. Abraham will in der Superbike-WM bleiben und pokert mit mehreren Teams, Brookes verhandelt auch in anderen Serien. Ioda Racing, die dieses Jahr mit Alex de Angelis – zuletzt Zweiter auf dem Lausitzring – und Savadori die Aprilia-Farben vertreten hat, will mit Aprilia weitermachen. «Über die genaue Konstellation verhandeln wir noch. Aprilia hat genügend Kapazität», so Teambesitzer Giampiero Sacchi. ♦

ADAC Northern Europe Cup

Kopf an Kopf vor dem Finale

Von ANKE WIECZOREK

Der Cup fuhr diesmal im Rahmen der IDM auf dem Hockenheimring. Die Sieger der beiden Wertungen waren trotz ihrer Jugend alte Bekannte: Simon Jespersen und Tim Georgi.

In der Standard-Klasse, in der auch der Deutsche Meistertitel ausgefahren wird, landete der Däne Simon Jespersen einen astreinen Start-Ziel-Sieg. Damit rückte er in der Gesamtwertung gefährlich nah an Dirk Geiger heran. Der 14-jährige Kiefer-Racing-Pilot war hoch motiviert in sein Heimrennen gegangen, lag zunächst auf der dritten Position, wurde aber nach einem Fehler auf den fünften Platz durch-

gereicht. «Ich bin fast ins Gras gefahren. Dadurch war Simon an der Spitze weg, und ich lag mitten in einer Kampfgruppe.» In den letzten beiden Runden eroberte der Förderpilot der ADAC Stiftung Sport den dritten Rang zurück. «Das war nicht ganz das, was ich mir beim Heimrennen erhofft habe.»

In der GP-Kategorie rollte Tim Georgi zum vierten Mal an den Start, und er gewann auch zum vierten Mal. Theoretisch könnte er dem Tabellenersten Ernst Dubbink aus den Niederlanden, der in Hockenheim fehlte, die Führung streitig machen, aber Georgi fehlt nächste Woche beim NEC-Finale in Assen und fährt stattdessen bei der Junior-WM in Spanien. Sie hat für den 16-jährigen Berliner Priorität. ♦



Simon Jespersen ist im Laufe der Saison immer besser geworden

ADAC Junior Cup powered by KTM

Dramatik bis zum Schluss

Von ANKE WIECZOREK

Das Finale der Nachwuchs-kategorie fand im Rahmen der IDM auf dem Hockenheimring statt. Der neue Meister kommt aus Ungarn, heißt Mate Laczko und ist «einfach überglücklich».

Das 14 Runden lange Finale des ADAC Junior Cups powered by KTM 2016 war schon in der ersten Runde voller Dramatik. Titelkandidat Laczko tauchte zunächst als Dritter auf. Da war Jan-Ole Jähnnig, der als Einziger ebenso noch Titelchancen hatte, schon gestürzt. Der 15-Jährige raffte sich schnell auf und fuhr weiter, doch trotz seiner Rundenzeiten, die über zwei Sekunden schneller waren als die der Spitze, konnte er die Führungsgruppe nicht mehr einholen. Dort gab es jede Menge Positionswechsel. Laczko hatte den Sturz seines Mitkonkurrenten gesehen und ging etwas entspannter zur Sache, allerdings nur nervlich. Am Gas drehte er nämlich trotzdem bis zum Anschlag und zeitweise ging er in Führung.

Zum Schluss kam aber der Schweizer Lee Doti als Erster ins Ziel. Laczko folgte nur 0,274

Sekunden hinter dem Debüt-Sieger und sicherte sich als Zweiter im Finale und mit 14 Punkten Vorsprung in der Gesamtwertung den Titel. Laczko wie auch Doti bestritten 2016 ihre erste Saison im ADAC Junior Cup.

Dritter Titel in zwei Jahren

Laczkos Karriere begann mit drei Jahren auf einem Pocketbike und ging steil nach oben. Im vergangenen Jahr fuhr der 14-jährige im ungarischen Supermoto Cup und parallel in der Moto3-Klasse des Alpe Adria Cups. Er gewann beide Serien. Und jetzt auf Anhieb auch den ADAC Junior Cup. Jähnnig pflügte derweil durch das Feld, kam als Fünfter ins Ziel und wurde Vizemeister. ♦



Rossi als Vorbild: Mate Laczko

NACHRICHTEN

Davies und Forès auf vier Rädern

Superbike-WM Die Pause zwischen den Rennen auf dem Lausitzring und Magny-Cours nutzten Chaz Davies und Xavi Forès, um einen Absteher in den Vierradsport zu machen. Die beiden Ducati-Piloten versuchten sich im Audi Sport TT-Cup auf dem Hungaroring. Doch sie mussten auch feststellen, dass das Fahren mit vier Rädern auch so seine Tücken hat. Davies fiel in beiden Rennen aus, Forès wurde im ersten Rennen am Samstag 13., am Sonntag bekam er eine Durchfahrtsstrafe, weil er sich nach einem Dreher in der Aufwärmrunde auf den falschen Startplatz gestellt hatte und beendete das zweite Rennen schließlich als 15. Aber beide SBK-Stars hatten viel Spaß: «Es war eine einzigartige Erfahrung», so Forès. «Ich hoffe, dass ich eines Tages noch einmal die Möglichkeit bekomme, mich in einem Rennauto zu beweisen.» «Alles im allem hatte ich ein Super-Wochenende», meinte auch Davies. «Für diese Möglichkeit möchte ich mich bei Audi und Ducati bedanken.»

Titel im Markencup geht nach Polen

Yamaha R6 Dunlop-Cup Das Finale in Hockenheim war ein Krimi à la Hitchcock. Ein einziger Punkt trennte die beiden Titelkandidaten Patryk Kosiniak und Marc Zellhöfer vor dem letzten Rennen. Der 27-jährige Pole hatte drei Saisonsiege in der Tasche, wobei er mit dem letzten die Führung in der Gesamtwertung wieder zurückholte. Und er fehlte bei keinem einzigen Rennen auf dem Podium. Marc Zellhöfer aus Fürth hielt mit vier Siegen auf der R6 dagegen, nur in der Lausitz verpasste er einen Podestplatz. Am Samstag feierte Zellhöfer seinen 19. Geburtstag, den er sonntags mit dem Gesamtsieg im Yamaha-Cup krönen wollte. Der Traum löste sich in der neunten Runde nach einem Sturz auf. Kosiniak genügte nun auch ein zweiter Platz hinter Laufsieger Daniel Rubin für den Titelgewinn. Das Podium war zugleich ein Familientreffen. Daniels Bruder Dominik wurde Dritter. Einen Titel hat Zellhöfer trotzdem: Er gewann die NGK Rookies-Wertung für alle Fahrer unter 20 Jahren und damit den begehrten 2500-Euro-Scheck. ♦ IP/AWI

**MOTOR
SPORT
aktuell**

RUMSCHRAUBEN

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus Akkuschauber **GRATIS** dazu!

GRATIS



BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

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

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registereinsicht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beilefening, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Ratjig, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leistende Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Schneller geht's online: www.motorsport-aktuell.com/abo

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509387
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, den BOSCH-Akkuschauber "IXO V"**, 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 Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

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-Motz-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 Sandtorkai 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 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: ☎ +49 (0)711 3206-8888 ☎ +49 (0)711 182-2550 @ motorsportaktuell@dpv.de 🌐 www.motorsport-aktuell.com/abo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart

Romain Febvre jubelt: Dritter MXoN-Sieg für Frankreich in buchstäblich letzter Sekunde

Motocross der Nationen Maggiora

Un, deux, trois, France

Von ALEX HODGKINSON

Sensation beim Nationencross in Maggiora: Die Franzosen gewannen zum dritten Mal in Folge, aber eineinhalb Runden vor Schluss waren sie nur Dritte! Platz 6 ging an die Schweiz.

Trotz der Abwesenheit von Ryan Dungey, Eli Tomac und Ken Roczen sammelten sich mehr Topstars denn je zuvor beim Motocross der Nationen 2016. In der Vergangenheit fehlten mehrere Topstars aus den stärkeren Ländern, weil nur drei Fahrer pro Land antreten können, aber bis auf den verletzten Tim Gajser und Clément Desalle war die gesamte Top 12 der MXGP-WM sowie alle unverletzten MX2-Top-Fahrer zusammen mit acht Teams aus Übersee in Maggiora vor Ort. Es versprach eine aufregende Quali-

fikation zu werden, und die 20000 schon am Samstag anwesenden Zuschauer waren nicht enttäuscht. Leider war das Wochenende für das deutsche Team schnell vorbei.

Schon in der Startrunde des MXGP-Qualifikationslaufes kollidierte Max Nagl mit einem Ungarn und musste ins Krankenhaus transportiert werden. Am Abend kam die Entwarnung: Der WM-Dritte konnte sich frei bewegen, aber er hatte starke Rückenschmerzen und war schon zu Beginn des Hauptprogramms auf der Heimreise, um weitere Untersuchungen in Würzburg vornehmen zu lassen.

Nachdem Henry Jacobi in der Startrunde bei der MX2 ebenfalls gestürzt war, nutzte Dennis Ullrichs zwölfter Platz in der Open-Klasse nichts. Beide waren im B-Finale angetreten, aber Ullrichs Sieg reichte nicht zum Einzug ins Hauptprogramm. Auch andere Favoriten mussten

zittern: Valentin Guillod stürzte ebenfalls in der Startrunde und musste mit Fingerletzung aufgeben, bevor Jeremy Seewer (Zweiter MX2) und Arnaud Tonus (Vierter Open) den sicheren Einzug ins Hauptprogramm für die Schweiz garantierten. Nach intensiver Therapie konnte Guillod am Sonntag antreten.

Holland führt in Schlussrunde

Nachdem alle drei Fahrer während der Qualifikation gestürzt waren, qualifizierte sich Rekordmeister USA erst in der letzten Runde des Open-Laufes, als Jason Anderson trotz eines Knochenbruchs im rechten Fuß auf Rang 14 fuhr.

In der Teamwertung belegte die USA Rang 15, während Franzosen und Belgier ihre Favoritenrollen bestätigten.

Am Sonntag waren die Karten neu gemischt... mit sensationellen Folgen! Im ersten MXGP/MX-Lauf versuchten die meis-

ten Teams zu taktieren, indem sie ihre MX2-Fahrer auf die Innenseite des Startgatters stellten, aber die 250er hatten keine Chance gegen die 450er, und Jeremy van Horebeek konnte als einziger MX2-Fahrer seine Rinaldi-Yamaha nach der Startkurve unter den ersten zehn platzieren.

Glenn Coldenhoff, Toni Cairoli und der kanadische Privatfahrer Keven Benoit waren mit ihren KTM's in Front, aber schon in der vierten Runde war der souveräne Romain Febvre vorne. Sein französischer Teamkollege Benoît Paturol kam als Vierter in der MX2-Wertung hinter Van Horebeek, dem US-Amerikaner Alex Martin und Jeremy Seewer, der von 18 bis auf 11 in der Gesamtwertung fuhr, aber es reichte nur zu Platz 3 für die Franzosen in der Teamwertung; 15 Punkte dahinter Belgien (8) und die USA (13). Eine Stunde später mussten die

MX2-Jungs mit der Open-Klasse antreten und Van Horebeek war erneut der einzige 250er-Fahrer nach der Startkurve unter den ersten zehn, aber in diesem Lauf kämpften die anderen MX2-Spitzenfahrer sich nach vorn. Im Ziel fehlten Seewer nur zwei Sekunden für den Klassensieg. Jeffrey Herlings, musste bei seinem ersten WM-Einsatz auf einer 450er nach einem Sturz den Laufsieg Anderson überlassen. Dessen Freude war von kurzer Dauer. Der US-Boy rollte ins Ziel, und der überrundete Chihiro Notsuka sprang ihm in den Nacken. «Ich rechne mit einer Gehirnerschütterung», ließ US-Teammanager Roger DeCoster wissen.

Amerikaner und Franzosen hatten je 14 Punkte, Belgien 15, die Niederlande 22 und die Schweiz 23 vor dem letzten Lauf. Anderson war nicht am Start, aber die Amis hatten schon einen weiteren neunten



Abgehoben: Die Führung von US-Boy Jason Anderson war nur temporär



Meister der Zweiten Liga: Dennis Ullrich gewann das B-Finale

Platz im Sack, während alle andere Teams zwei weitere Spitzenplätze benötigten, um sich den Gesamtsieg zu sichern.

Der Start konnte der Schlüssel zum Erfolg sein, und es waren die Niederländer, die den Vorteil nutzten. Mit Holeshott für Herlings und Platz 4 für Coldenhoff übernahmen sie die Teamführung mit 28 Punkten, einen Punkt vor den Amerikanern, deren Alleinvertreter Cooper Webb Fünfter war.

Die Schweizer und Belgier waren chancenlos, und der amtierende Meister Frankreich hatte mit Febvre auf Platz 9 und Gautier Paulin auf 11 auch schlechte Karten mit total 34 Punkten. Eine Verbesserung seitens Paulin schien nicht in Sicht, und Febvre hatte auch Mühe: «Es war zunehmend schwieriger zu überholen, und ich verlor viel Zeit dabei.»

Zur Halbzeit des Rennens hatte er Coldenhoff und Webb direkt vor sich, und die Team-scores waren: Niederlande 28, USA 30, Frankreich 32.

Webb sorgte für Gleichstand, nachdem er Coldenhoff endlich hinter sich lassen konnte, aber das ließ Febvre ebenfalls Platz, und er setzte die Amerikaner unter Druck, als der mit riesigen Schritten auf Tommy Searle aufholen konnte.

Den Franzosen fehlten drei Punkte zu den führenden Amis, bis Webb in der vorletzten Runde umkippte. Er rutschte auf Platz 10 ab, und die amerikanischen Siegesträume waren ausgeträumt – aber die Franzosen führten noch immer nicht.

Webbs Fehler hatte Coldenhoff ebenfalls einen Platz geschenkt, und die Niederländer, die noch nie das MXoN gewonnen haben, führten aufgrund Herlings besserer Einzelergebnisse. «Als ich zum letzten Mal an der Box vorbeiging, signalisierte mein Mechaniker «Platz 2», gab Febvre zu, «aber in der allerletzten Kurve sah ich eine Lücke, um Searle zu attackieren.»

Es war tatsächlich ein Sieg im letzten Moment! ♦

MOTOCROSS DER NATIONEN / Resultate

Maggiora (I): 25. September 2016; Wetter/Piste: sonnig/trocken, 22 Grad.
B-Finale (35 Fahrer gestartet, 35 gewertet): 1. Dennis Ullrich (D); KTM, 17 Runden in 35:36,000 min; 2. Paulo Alberto (P/Honda), 0,651 sec zurück; 3. Noah McConahy (PUR/Kawasaki), 1,122 sec zurück; 4. Martin Barr (IRL/Honda); 5. Jernej Irt (SLO/Yamaha); 6. Miro Sihvonen (FIN/KTM); 7. Jean Carlo Ramos (BRA/Yamaha); 8. Stuart Edmonds (IRL/TM); 9. Michael Docherty (RSA/Kawasaki); 10. Fabio Dos Santos (BRA/Yamaha); 11. Hugo Baula (P/Kawasaki); 12. Peter Irt (SLO/Yamaha); 13. Henry Jacobi (D/KTM); 14. Jan Pancar (SLO/Yamaha); 15. Tomas Kohout (SK/KTM); 1. Runde zurück; 16. Erik Huguecy (H/KTM); 17. Kerim Fitzgerald (RSA/KTM); 18. Szymon Staszkiwicz (PL/KTM); 19. Bence Szvoboda (H/KTM); 20. Romyller Alves (BR/Yamaha)

MXGP/MX2-Finale (39 Fahrer gestartet, 39 gewertet): 1. Romain Febvre (F/Yamaha), 17 Runden in 34:41,712 min; 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 4,648 sec zurück; 3. Kevin Strijbos (B/Suzuki), 19,429 sec zurück; 4. Cooper Webb (USA/Yamaha); 5. Jeremy van Horebeek (B), Yamaha; 6. Glenn Coldenhoff (NL), KTM; 7. Todd Waters (AUS/Suzuki); 8. Kaven Benoit (CAN/KTM); 9. Alex Martin (USA/Yamaha); 10. Cody Cooper (NZ/Honda); 11. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 12. Jose Butron (E/KTM); 13. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 14. Benoit Paturol (F/Yamaha); 15. Thomas Kjer Olsen (DK/Husqvarna); 16. Samuele Bernardini (I/TM); 17. Nikolaj Larsen (DK/KTM); 18. Max Anstie (GB/Husqvarna); 19. Tanel Leok (EE/KTM); 20. Brian Bogers (NL/KTM); – ferner: 23. Lukas Neurauter (A/KTM); 29. Michael Sandner (A/KTM)

MX2/Open-Finale (40 Fahrer gestartet, 40 gewertet): 1. Jason Anderson (USA/Husqvarna), 17 Runden in 34:59,493 min; 2. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 6,109 sec zurück; 3. Gautier Paulin (F/Honda), 7,356 sec zurück; 4. Arnaud Tonus (CH/Kawasaki); 5. Dean Ferris (AUS/Yamaha); 6. Shaun Simpson (GB/KTM); 7. Jeremy van Horebeek (B), Yamaha; 8. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 9. Alex Martin (USA/Yamaha); 10. Benoit Paturol (F/Yamaha); 11. Fredrik Noren (S/Honda); 12. Michele Cervellini (I/Honda); 13. Tanel Leok (EE/KTM); 14. Brian Bogers (NL/KTM); 15. Samuele Bernardini (I/TM); 16. Harri Kullas (EE/KTM); 17. Evgeny Bobryshev (RUS), Honda; 18. Tyler Medaglia (CAN/Husqvarna); 19. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki); 20. Jorge Zaragoza (E/Honda); – ferner: 23. Pascal Rauchenecker (A/Husqvarna); 29. Michael Sandner (A/KTM)

MXGP/Open-Finale (38 Fahrer gestartet, 38 gewertet): 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 17 Runden in 34:34,924 min; 2. Antonio Cairoli (I/KTM), 7,624 sec zurück; 3. Kevin Strijbos (B/Suzuki), 13,157 sec zurück; 4. Romain Febvre (F), Yamaha; 5. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 6. Evgeny Bobryshev (RUS), Honda; 7. Glenn Coldenhoff (NL), KTM; 8. Arnaud Tonus (CH/Kawasaki); 9. Jose Butron (E/KTM); 10. Cooper Webb (USA/Yamaha); 11. Gautier Paulin (F/Honda); 12. Kaven Benoit (CAN/KTM); 13. Michele Cervellini (I/Honda); 14. Todd Waters (AUS/Suzuki); 15. Dean Ferris (AUS/Yamaha); 16. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 17. Nikolaj Larsen (DK/KTM); 18. Brent van Doninck (B/Yamaha); 19. Pascal Rauchenecker (A/Husqvarna); 20. Fredrik Noren (S/Honda); – ferner: 36. Lukas Neurauter (A/KTM)

Nationwertung (38 Teams am Start, 38 gewertet): 1. Frankreich 29 Punkte (Paulin, Febvre, Paturol); 2. Niederlande 30 (Herlings, Coldenhoff, Bogers); 3. USA 33 (Anderson, Webb, Martin); 4. Belgien 36 (Strijbos, Van Horebeek, Van Doninck); 5. Italien 44 (Cairoli, Cervellini, Bernardini); 6. Schweiz 44 (Tonus, Seewer, Guillod); 7. Großbritannien 73 (Searle, Simpson, Anstie); 8. Australien 76 (Ferris, Waters, Evans); 9. Estland 93 (Leok, Kullas, Ratsep); 10. Kanada 95 (Benoit, Medaglia, Maffenbeirer); 11. Russland 96 (Bobryshev, Brylyakov, Rogozin); 12. Spanien 96 (Butron, Zaragoza, Prado Garcia); – ferner: 15. Österreich 137 (Rauchenecker, Neurauter, Sandner); 22. Deutschland 14 (Ullrich, Jacobi).

Internet: www.mxgp.com

NACHRICHTEN
Ken Roczen wechselt zu Honda USA

US-Motocross Endlich ist es bestätigt: Ken Roczen steht ab sofort bei HRC Honda in den USA unter Vertrag. Der weltgrößte Motorradhersteller wählte am vergangenen Mittwoch das Online-Portal Youtube, um das schlecht gehütete Geheimnis endlich offiziell, aber ohne Worte zu verkünden. Roczen selbst meldete sich gleichzeitig via Twitter: «Endlich kann ich meine Partnerschaft mit Honda Powersports bekannt geben. Roczen fährt Rot!» Im Video wird Roczen mit dem US-Honda-Crossteam beim Fahren auf der 2017er-CRF450 in Fox-Bekleidung gezeigt. Der neue Vertrag des Thüringers soll ihm eine Gage in zweistelliger Millionenhöhe über den Zeitraum von drei Jahren bringen.



Ken Roczen in Rot

MXoN ohne verletzten Tim Gajser

MXoN Tim Gajser fehlte in Maggiora, nachdem der MXGP-Weltmeister beim Training in Slowenien gestürzt war. Der Doppelweltmeister erlitt keine Knochenbrüche, aber sein Arzt bestand auf einer zweiwöchigen Rennpause. Bei HRC ist immer noch keine endgültige Entscheidung gefallen, ob der 20-Jährige 2017 ins offizielle HRC-Team wechselt, aber es wird immer wahrscheinlicher, dass er weiterhin beim Team Gariboldi bleibt.

Sterry wechselt auf Werks-Kawasaki

Motocross-WM Das britische Wilvo-Virus-KTM-Team wird schließen. Der frischgebackene britische MX2-Meister Adam Sterry wird im Kawasaki-Werksteam untergebracht, während Shaun Simpson zu Wilvo-Yamaha, der Marke, der er 2013 als Privatfahrer den GP-Sieg in Lierop schenkte, wechseln wird. ♦ AH



Grund zur Freude: Team Suisse mit (v.l.) Tonus, Seewer, Guillod

Speedway-DM Stralsund

Fünfter Titel für Smolinski

Martin Smolinski war der souveräne Sieger der Deutschen Speedway-Meisterschaft in Stralsund. Bei 20 Grad Wärme feierten 600 Speedway-Fans den fünften Sieg des Bayerns.

Dabei gewann der einzige Jawa-Fahrer drei Starts. Gleich im ersten Heat musste er aber kämpfen, denn Tobias Kroner führte fast drei Runden lang, bis ein kurzer Aufsteiger des Döhreners Smolinski die Chance zum Überholen gab. Auch Youngster Dominik Möser war besser als der Landshuter gestartet, konnte sich aber nur zwei Runden halten. Kevin Wölbert verschenkte einen vermeintlichen Sieg gleich in seinem ersten Heat, als er gegen Smolinski, Kroner und Schultz nur Letzter wurde.

Die anderen vier Läufe gewann der England-Profi:

Weltmeister Riss kam zu spät

Kai Huckenbeck stürzte nach zwei Laufsiegen im Angriff auf Smolinski und drehte dabei eine sehenswerte Pirouette. Um Platz 3 gab es ein Stechen zwischen Kroner und Schultz mit je elf Punkten. Kroner gewann den Start, doch Schultz kämpfte sich, wie schon vorher, clever vorbei. Platz 5 sicherte sich Kai Huckenbeck vor Junioren-Meister Michael Härtel, der trotz eines Nullers auf neun Punkte kam. Nur Siebter wurde Langbahnweltmeister Erik Riss, der im Lauf gegen Smolinski zu spät ans Band kam!

Lokalheld Tobias Busch siegte, ohne Training gefahren zu haben, gleich in Heat 1, stürzte dann aber auch in Heat 9. ♦ WR



Falscher Eindruck: Kroner vor Meister Smolinski und Wölbert

SPEEDWAY-DM / Resultate

Stralsund (D): 24. September 2016. Bahnlänge: 385 m; Wetter: sonnig, 18 Grad.
 1. Martin Smolinski, 15 Punkte; 2. Kevin Wölbert 12; 3. Mathias Schultz 11+3; 4. Tobias Kroner 11+2; 5. Kai Huckenbeck 10; 6. Michael Härtel 9; 7. Erik Riss 8; 8. Rene Deddens 8; 9. Tobias Busch 7; 10. Danny Maassen 6; 11. Max Dilger 5; 12. Lukas Fienhage 5; 13. Mark Riss 4; 14. Steven Mauer 3; 15. Dominik Möser 3; 16. Mathias Bartz 2; 17. Sandro Wassermann 1; 18. Mirko Wolter 0.

Internet: www.speedway.org

NACHRICHTEN

Doppelsieg für ent-thronten Höllbacher

Supermoto-DM Ex-Meister Lukas Höllbacher fuhr auf seiner Husqvarna beim Finalauf der Supermoto-DM auf dem Harzring zwei Start-Ziel-Siege. In Lauf 1 bedrängte ihn zunächst noch Teamkollege Markus Claas, doch der musste nach 6 Runden abreißen lassen. Im zweiten Lauf stürzte Claas im Offroadteil und wurde nur noch Siebter, während Andre Plogmann den zweiten Platz holte. In der Meisterschaft änderte das nur wenig; Plogmann hatte den Titel schon vor einer Woche gesichert. Vizemeister ist der konstant fahrende Österreicher Manuel Hagleiter vor Claas, der sich doch noch auf Platz 3 verbessern konnte.

WM 2017 in Deventer und Shadrinsk

Eisspeedway Nachdem das Assener Eisstadion «Bonte Wever» geschlossen ist, werden die GP-Rennen in den Niederlanden in den nächsten Jahren voraussichtlich in der modernisierten Halle von Heerenveen stattfinden. In Russland scheidet Krasnogorsk (Moskau) aus dem GP-Kalender aus, als Ersatz ist das sibirische Shadrinsk im Gespräch. ♦ RP/TS

Speedway-GP Stockholm

Jetzt führt das Känguru

Von JACQUELINE SEIDLITZ

Jason Doyle holte sich den dritten GP-Sieg in Folge und ist erst der zweite Fahrer nach Jason Crump, der diesen Hat trick schaffte. Chris Holder machte sich mit Platz 2 ein ganz besonderes Geburtstags-geschenk.

Der 30-jährige Jason Doyle übernahm vor 14.200 Zuschauern mit seinem Sieg die Gesamtwertung in der GP-Serie 2016. Der Australier ist momentan auf einem absoluten Top-level. Mit 5 Punkten Rückstand auf den bisher Führenden Greg Hancock ging er in den Stockholm-GP. Einen einzigen Punkt gab er an diesem Abend in seinem Auftaktheat an Matej Zagar ab. «Vier Grands Prix zu

gewinnen, ist in diesem Jahr etwas Spezielles. Aber es sind noch zwei ausstehende Rennen, bis sich mein Traum, Weltmeister zu werden, hoffentlich erfüllen wird.»

Mit 54,2 Sekunden setzte Doyle im Semifinale auch eine neue Bahnrekord-Marke.

Greg Hancock: Schluss im Semi

Geburtstagskind Chris Holder begann den Abend mit nur einem Punkt nach zwei Durchgängen, konnte sich aber in seinen restlichen Vorläufen deutlich steigern und ging mit 9 Zählern in das Semifinale 1, wo er hinter Doyle Platz 2 belegte: «Es war ein schwacher Start für mich, aber ich habe zurückgefunden ins Rennen und immer mehr Geschwindigkeit bekommen. Es lief immer besser. Ein

wunderbarer Abschluss heute mit dem erneuten Podiumsplatz.»

Komplettiert wurde das Podium von Fredrik Lindgren. Mit einer Ausbeute von 14 Punkten schob sich der 31-jährige auf Platz 9 im Gesamtergebnis vor und ist nur einen Punkt von einem Top-8-Platz entfernt, aber

bereits durch den GP-Challenge für den SGP 2017 qualifiziert.

Für den bisher Führenden Greg Hancock war im Semifinale Endstation des Abends, als er hinter Chris Holder und Matej Zagar nur als Dritter ins Ziel kam. Er hat nun einen 5-Punkte-Rückstand auf Doyle. ♦

SPEEDWAY-WM / Resultate

Stockholm (S): 24. September 2016, 9. WM-Lauf; Bahnlänge: 276 m, wolkig, 14 Grad
1. Jason Doyle (AUS), 19 Punkte; 2. Chris Holder (AUS), 13; 3. Fredrik Lindgren (S), 14; 4. Matej Zagar (SLO), 15; 5. Bartosz Zmarzlik (PL), 12; 6. Tai Woffinden (GB), 11; 7. Piotr Pawlicki (PL), 10; 8. Greg Hancock (USA), 9; 9. Maciej Janowski (PL), 8; 10. Niels-Kristian Iversen (DK), 7; 11. Peter Kildemand (DK), 6; 12. Kim Nilsson (S), 5; 13. Antonio Lindbäck (S), 4; 14. Michael Jepsen Jensen (DK), 4; 15. Jacob Thorsell (S), 1; 16. Chris Harris (GB), 0.
WM-Stand nach 9 von 11 Läufen: 1. Doyle, 123 Punkte; 2. Hancock, 118; 3. Woffinden, 107; 4. Zmarzlik, 100; 5. Holder, 98; 6. Pawlicki, 81; 7. Janowski, 80; 8. Lindbäck, 74; 9. Lindgren, 73; 10. Iversen, 64; 11. Zagar, 64; 12. Pedersen, 63; 13. Kildemand, 62;

Nächster Lauf: 1. Oktober, Toruń (PL)
Internet: www.speedwaygp.com



Zum Dritten: Jason Doyle vor Nilsson, Jepsen Jensen, Lindgren



Und auf dem Podium: Holder, Doyle, Lindgren (v.l.)

Speedway-Bundesliga-Finale Brokstedt

Im Hinkampf ein Zeichen gesetzt

Von WOLFGANG RADSZUWEIT

Schon im Hinkampf des Bundesliga-Finales knöpften Landshut Brokstedt sechs Punkte ab. Die Revanche am 3. Oktober in Landshut wird den Holsteinern schwerfallen.

Das hatten sich die Wikinger aus Brokstedt sicherlich anders gewünscht. Die Holsteiner verloren das erste Finale gegen die Landshut Devils mit 6 Punkten Unterschied. Da nutzte auch der einmal als Joker gesetzte Norweger Rune Holta trotz 17 Punkten aus sechs Läufen nichts, da der zweite Ausländer, der Pole Sebastian Ułamek nur 5 Punkte einfuhr. Kapitän Tobias Kroner gelang es immerhin einmal, den neuen fünffachen Meister Martin Smolinski zu schlagen, der aber trotzdem mit 12 Punkten bester Landshuter wurde. Kroner kam nur auf 6 Punkte und Partner Kai Huckenbeck auf

7 Zähler. Zu berücksichtigen ist dabei aber Huckenbecks heftiger Sturz am Vorabend in Stralsund. Und Kroner kommt vor lauter Arbeit für sein Studium kaum zum Schlafen. Matten Kröger kam bei seinem letzten Rennen in Brokstedt mit 3 Punkten und einem Sturz etwas unter die Räder, Junior Lukas Fienhage konnte nur einen Punkt dazugeben.

Holta überrumpelte Smolinski

Für Landshut lief es durchschnittlich etwas besser, auch wenn ihr einziger Ausländer, der Däne Leon Madsen erst langsam auf Touren kam und am Ende doch immerhin 9 Punkte einfuhr. Erik Riss konnte 8 Punkte bei einem Sieg einbringen und Bruder Mark sowie Michael Härtel deren 6. Höhepunkt war sicherlich der Endlauf in Heat 14, als Rune Holta sich unter dem Jubel der gut 800 Fans auf den letzten Metern vor dem Ziel noch an Erik Riss und Martin Smolinski vorbeikämpfte.

Dafür wurde er mit einem ordentlichen Bump gefeiert. Matten Kröger wurde bei der Siegerehrung gefeiert, denn es war sein letztes Rennen in Brokstedt.

Leider stürzte Kröger in seinem letzten Lauf im Kampf mit Sandro Wassermann. Der Bokeleler geriet dabei zu sehr in die Nähe der Airfences und beim Tor für den Bahndienst standen die Luftsäcke rund 30 Zentimeter weiter in die Bahn hinein. Hier blieb Matten hängen und wurde als Sturzverursacher disqualifiziert.

Welche Ausländer Brokstedt zum zweiten Finale nach Landshut mitnehmen wird, ist noch unbekannt. Fest steht, dass Brokstedt an seiner Bahn arbeiten muss.

Mindestens zwei Punkte wurden allein durch Löcher in der Bahn verschenkt, die in jedem Rennen auch schon für Stürze oder zumindest Behinderungen gesorgt hatten. ♦



Landshuts Michi Härtel vor Kroner und Huckenbeck (Brokstedt)

SPEEDWAY-BUNDESLIGA / Resultate

Brokstedt (D): 1. Finale; Bahnlänge: 400 m, Wetter: sonnig/24 Grad
1. AC Landshut 45 Punkte: Leon Madsen 9, Erik Riss 8, Michael Härtel 6, Martin Smolinski 12, Mark Riss 6, Sandro Wassermann 4
2. MSC Brokstedt 39 Punkte: Rune Holta 17, Sebastian Ułamek 5, Kai Huckenbeck 7, Tobias Kroner 6, Matthias Kröger 3, Lukas Fienhage 1

Nächster Lauf: 3. Oktober, Landshut (D)
Internet: www.svg-veranstalter.de

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



V8 Vantage Sportshift, EZ 2/09, 53000 km, 313 kW, Diamond Black Bentley, Leder Kestrel Tan, 59.800,- EUR. AUTO-STIPP GmbH, Ramker Weg 6a, 32051 Herford, 05221/51166, www.auto-stipp.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35074

BMW

Wir rüsten nach:
original BMW TV-Tuner
mit DVB-T2



www.digitaletechnik.de

Wie werksseitig - für alle F-Modelle mit Navi Prof. samt TV-/DVD-/Internet-Freischaltung Tel. 0700/22022011

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com

Powerbox für alle BMW Diesel ab 199,- €. Tel. 0177-1838110

Bugatti

Verschied. echte Bugatti-Accessoires (ungetragen oder neu) im Gesamtpaket abgeben: Blusen, Hemden, Gürtel, Halstücher. Tel. 0173/8550000, wm@ced-wm.de

Cobra

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

Jaguar

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



XE 20d R-Sport Aut., EZ 02/2016, 18386 km, 132 kW, rot, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 37.900,- € (MwSt. awb.) Glinicke British Cars Kassel GmbH & Co. KG, Leipzigerstr. 291 B, 34123 Kassel, Tel. 0561/76616-0, www.glinicke.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35194

Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, Neufahrzeug, 110 ccm, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €. Tel. +49(0)176/43433368

Mercedes

Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Top-Preis. Auch AMG Paket, z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09933/902023



www.varex.com

SLS - / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee. varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35032

VANSPTS.DE



Vans - sportlich - einzigartig "V 250 D HARTMANN VP Spirit" Avantgarde Edition, EZ 10/2015, ca. 11000 km, Frontspoilerlippe VP Spirit, Edelstahl-Seitenrohre oval, Alu-Radsatz TORGET 3 mit 245/45 R18, Leder schwarz u. weitere Interieur-Pakete, **VOLLAUSSTATTUNG!** Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehm. u.v. m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. 64.500,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35047

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM



S 63 AMG CABRIO NEU HOHER NACHLASS %%, Vollausstattung, sw/Leder cognac, SWAROVSKI, BURMESTER, 2x auf Lager. Verbr. l/100 km: in.orts 14,3; auß.orts 8,2; komb. 10,4; CO2 komb. 244 g/km, CO2-Effizienz: E. Tel. 08151-28808 AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35046



CLS 320 CDI, EZ 6/2007, 128000 km, 165 kW, 1. Hand, scheckheftgepflegt, Leder, Klimaautom., 19" Alu, 7-Gang Automatik, VB 23.900,- €. Tel. 0176/81798520

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35134



www.mariani.de

E63 AMG mariani m700 Black-Series, Unikat mit Vollausstattung, EZ 12/14, nur 16000 km, 430 kW/585 PS (optional auf 515 kW/700 PS), Komplettumbau in Black-Series AMG Optik, Rad-Reifen, Fahrwerk, Auspuff, Karosserie, Leistung auf Wunsch. Zustand neuwertig, 118.900,- € (MwSt. ausweisbar) Tel. 05264/8601, mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rachensbornbach 11, 32689 Kalletal, Infos: www.mariani.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35161

VANSPTS.DE



Vans-sportlich-einzigartig "VANSPTS Camper" Vito 119 HARTMANN VP Spirit - Hubbach u. Klappbett mit je 2 Schlafplätzen, Küchenblock, jederzeit herausnehmbar, EZ 09/2015, ca. 11000 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten- u. Heck), Sportfedersatz, Alu-Radsatz NAVIK1 mit 245/45 R20, Sportauspuff mit V8 Sound, Leistungssteigerung, Leder u. weitere Interieur-Pakete, **VOLLAUSSTATTUNG!** Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. 79.900,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35049

MOTORSPORT aktuell

Jetzt online
abonnieren!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und
attraktive Geschenke
zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Mini



Cooper Chili Green Park, Sportsitze, EZ 10/12, 47915 km, 90 kW, weiß, 17", Klimaautomatik, Xenon, SHZ, PDC, FSE/USB, Tempomat, 13.450,- € MwSt. awb. Riller & Schnack GmbH (MINI Pool), Warthestraße 3, 14513 Teltow, Tel. 03328/442221, www.riller-schnack.de
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35073

Oldtimer



Porsche 911 T Coupé (Karmann), aktuelles Classic Data Wertgutachten, Bj. 1968, 33000 km, unrestaurierter Originalzustand (inkl. Lack), von diesem Fahrzeugtyp wurden 282 Fahrzeuge produziert, abs. Rarität, EUR 149.000,-. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103, 45663 Recklinghausen, 02361/90746-26/-27, www.autohausued.de
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35178

Porsche

Wir rüsten nach: original PORSCHE Rückfahrkamera



www.digitaletechnik.de

mit dyn. Leitlinien - Cayman auch GT4, 991 auch GT3/RS, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera. Tel. 0700/22022011

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



911 R - Sondermodell, EZ 8/2016, 200 km, 368 kW (500 PS), weiß/rot, Leder, Klima, Sound, Lift, VB 475.000,- EUR (MwSt. awb.). 0152-55414301

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35064



964 Carrera 2, EZ 5/11, PZ DUS, 82000 km, Schalter, schwarz uni, Innen schw. Leder, Klima, 2. Hd., orig. Scheckheft, 10 J. im Besitz, kein Wartungsstau, wunderschöner Erstlack, 70.911,- €. Tel. 0172/2423014, janwer@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35133

Porsche 914/4 2,0 ltr., 74 kW, EZ 30.04/75, 24000 km, 3. Besitz, schwarz, TÜV 7/2017, Preis VS. Tel. 0365/8003752



911 RS 2,7 (MFI), Bj. 1975, restauriert, BRD Auto, Leichtbau, H-Kennzeichen, TÜV neu, FP 150.000,-. Tel. 0172/7252442

Porsche-Fan sucht 991 R + 993 GT3 RS, zahle Höchstpreis. Tel. 0172/5159727

Renault



Clio V6 Sport original "ELIA", EZ 3/01, 58000 km, 226 PS, ELIA Präsentationsfahrzeug, lückenlos Renault scheckheftgepflegt, unfallfrei, VB 49.999,- €. 0152/24530020, steinmetz@vodafone.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35122

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
 Fax 0711/182 - 2550

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

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
 Chiffre Nr. ...
 70162 Stuttgart

Renn/Rallye

BELL
 Rennfahrerhelme -
 Ihr Lieferant und Importeur
 Service & Vertrieb

 e-mail: info@bbs-corse.de

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

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

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

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

Beratung - Verkauf - Service
 Direkt vom Importeur
BELL HELMETS
Lütticke motorsport
 02354-7046993
www.lms-racing.com

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

ISA-RACING
 MOTORSPORTZUBEHÖR
SICHERHEITSGURTE
OMP
SICHERHEITSGURTE
 Beratung • Verkauf • Service
 ISA-Racing GmbH
 Tel.: 02651-9625 0 - www.isa-racing.de

Renntransporter



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



TECNO-Anhänger Ideal zum Transport von Rennautos plus Equipment. Doppelachse - Zul. Gesamtg. 3,2t. 80 km/h, Maße L/B/H: 8 m x 2,50 m x 2,78 m. Bj. 2006, TÜV auf Wunsch neu, Preis € 8900,-. Standort: 76694 Forst. Tel. 0172-5929785 u. 07251-30284-20

Jetzt online abonnieren!

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

Saab



SAAB 9.5, Vector, EZ 01/07, 95000 km, 2,3 l, 185 PS, Top-SH gepf., TÜV 04/18, VB 11.000,- €. Tel. 06142-64381

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 35007

Seat

www.autodiscount-nrw.de

Skoda

www.autodiscount-nrw.de

Smart

www.berlin-tuning.com

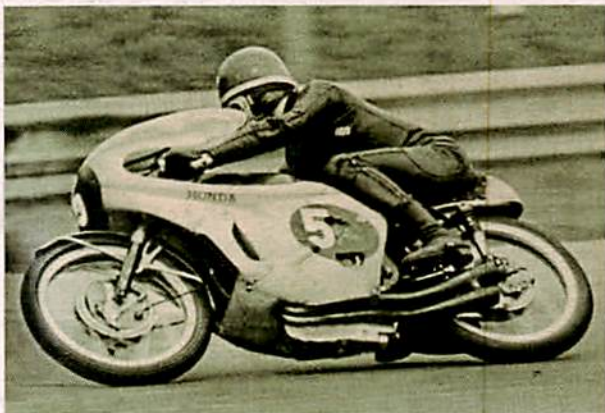
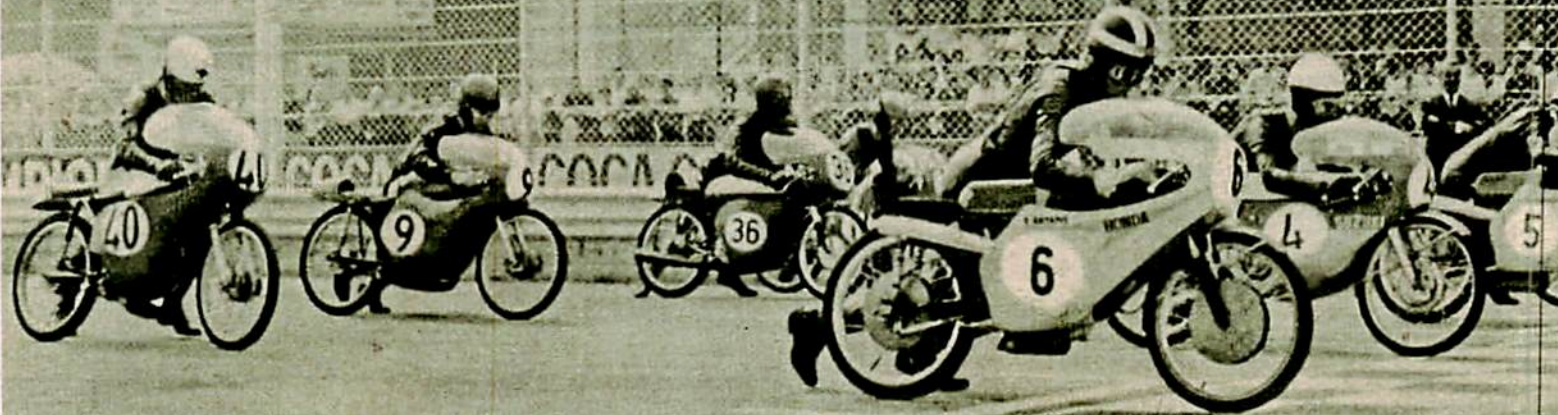
Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503

www.Rennsportshop.com

Luigi Taveri

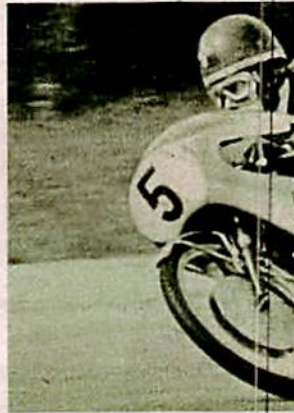
Letztes Anschieben



Sieg und WM-Titel mit der 125er-Fünfcylinder



Sieger Taveri zwischen Ralph Bryans und Bill Ivy (r.)



Im 500er-Rennen ging Taveri na

Von IMRE PAULOVITS

Letzten Montag feierte Luigi Taveri seinen 87. Geburtstag. Vor 50 Jahren trat er als Weltmeister von der GP-Bühne ab. Und damit ging mehr als eine Ära zu Ende.

Kleine Ursache, große Wirkung. Am Samstag vor dem Großen Preis der Nationen in Monza ging Luigi Taveri in einem guten italienischen Lokal essen. Doch danach streckte ihn eine Lebensmittelvergiftung so nieder, dass der WM-Leader der 50er- und der 125er-Klasse nicht einmal wusste, ob er die Rennen überhaupt fahren kann.

«Ich war gar nicht in gutem Zustand», erinnert sich Taveri noch heute. «Ich bin am Samstagabend noch schnell zum Doktor, und da war noch gar nicht klar, ob ich am Sonntag fahren kann. Am Sonntagmorgen ging es mir aber etwas besser, da bin ich zur Startauf-

stellung gegangen. Und ich habe meiner Frau gesagt: «Weißt du was, wenn der heutige Tag gut vorbei ist, dann war das der letzte Grand Prix, den ich gefahren bin.» Dann habe ich gewonnen, was gleichzeitig den WM-Titel bedeutete, bin abgestiegen und habe ihr gesagt: «Jetzt ist es vollbracht, ich fahre noch das zweite Rennen und dann nicht mehr.» Und das habe ich dann auch eingehalten.»

Auf dem Höhepunkt aufgehört

Damit war seine Energie aber auch aufgebraucht. «Im 500er-Rennen fing es mir wieder an schwindlig zu werden, ich bin dann nicht mehr gut gefahren», gibt Taveri zu. Er wurde Dritter hinter dem grandios fahrenden Hans-Georg Anscheidt und seinem Teamkollegen Ralph Bryans, was ihm genügte, zumindest als WM-Führender bei den 500ern und als Weltmeister bei den 125ern abzutreten. Die Chance, beim WM-Finale noch den zweiten Titel zu holen,

hatte er nicht, das wusste Taveri schon vorher. Denn Honda hatte seinen Werksfahrern zuvor mitgeteilt, dass sie in Fuji nicht antreten würden – aus Protest gegen die Verlegung des japanischen Grand Prix von der Honda-eigenen Rennstrecke in Suzuka.

Ob ein gesunder Luigi Taveri in Monza Anscheidt hätte schlagen können, dessen Suzuki dort wie eine Rakete ging, und damit als Doppelweltmeister abtreten – wie es in der gesamten Motorsport-Geschichte nur John Surtees, Mike Hailwood und Carlo Ubbiali gelungen ist – bleibt im Dunst der Geschichte verborgen. Aber an diesem 11. September 1966 schloss sich der Vorhang einer Ära, die nicht nur in der Motorsport-Geschichte, sondern auch in der des Motorrades eine Schlüsselrolle spielte. Es war der Abschluss von Hondas Renneinsatz in den kleinen Klassen. Dort, wo sich die aufstrebenden Japaner von Honda, Suzuki und Yamaha bekriegten,

wo die jungen Ingenieure sich gegenseitig zu unvorstellbarer Kreativität anspornten, was ihnen wenige Jahre später das Rüstzeug gab, im Serienbau die Welt zu erobern.

Wie die Technik, mit der Honda versuchte, die Konkurrenz in die Schranken zu weisen, das Feinste war, das die Motorradwelt bis dahin gesehen hatte, so war auch Luigi Taveri in der Form seines Lebens. In seinem 37. Lebensjahr hatte er noch immer den Biss und den Willen, dazu die Erfahrung aus 13 Grand-Prix-Jahren. So wurde seine letzte Saison gleichzeitig seine erfolgreichste. Er gewann in dem Jahr insgesamt sieben Grands Prix, zwei bei den 500ern, fünf bei den 125ern. Dazu gab es praktisch kein Wochenende, wo er mit seinen privaten Maschinen nicht bei einem Interrennen gewonnen hätte. Die zeitgenössischen Berichtersteller sprachen mit Bewunderung vom besten Luigi Taveri, den es je gegeben hatte. Er war knapp so alt

wie heute Valentino Rossi, der ebenfalls einen zweiten Frühling erlebt. Und Taveri weiß deshalb auch die aktuellen Taten des Italieners zu würdigen. «Er ist für mich heute der Größte», sagt Taveri. «Ich weiß zu gut, was es bedeutet, sich in seinem Alter gegen die Jungen zu behaupten.»

Die Jungen gab es auch für Taveri, allen voran den damals 24-jährigen Bill Ivy. In seiner ersten Saison als Yamaha-Werksfahrer konnte der klein gewachsene Brite je nach Strecke zwischen dem agilen Zweizylinder und dem starken V4-Zweitakter wählen und gewann so vier Grands Prix – inklusive jenem Finale, dem Honda fernblieb. «Er war ein harter Gegner», sagt Taveri. «Genau wie Phil Read, Hugh Anderson und Ralph Bryans. Sie zu besiegen war nicht leicht.»

Freundschaft fürs Leben

Doch Spannung und Konkurrenzkampf fanden mit dem Schluss der Saison 1966 ein

Honda RC 149

Feinmechanisches Juwel

Die 125er-Fünfzylinder hat den gleichen Aufbau wie die großen Honda-Renner



Mittlerer Megaphone quer



Schaltdrehzahl 21500/min



Fünf Flachschiebervergaser

Von IMRE PAULOVITS

Das Motorrad, mit dem Luigi Taveri seinen letzten WM-Titel errang, erstaunt heute noch. Es ist das mechanisch aufwendigste GP-Bike aller Zeiten.

Sie ist einfach ein mechanisches Wunderwerk, ein wahres Juwel. Wie ein maßstabgetreu verkleinertes Superbike. Aber nicht mit Modellbau-Technik, sondern genau mit den gleichen Lösungen, die bei den großen Maschinen angewandt wurden. Von den äußeren Abmessungen ist sie kleiner als die letzten 125er-Einzyylinder-Zweitakt-GP-Renner. Und auf diesem Raum wurden fünf Zylinder, 20 Ventile, fünf Flachschiebervergaser, ein Achtgang-Getriebe und fünf Megaphone untergebracht. Man kann sich an ihren Details gar nicht sattsehen. Und noch 50 Jahre nach ihrem letzten Einsatz wundert man sich, wie die damaligen Techniker überhaupt in der Lage waren, sie zu bauen.

Vergleicht man sie mit den Maschinen, mit denen Honda nur acht Jahre zuvor in den internationalen Motorsport eingestiegen war, erkennt man den technischen Quantensprung eines Vierteljahrhunderts. Heute wäre so etwas unvorstellbar. Doch damals ließ das Reglement der Kreativität der Ingenieure freien Lauf. So stiegen die Zylinderzahlen und die Drehzahlen mit jedem Jahr. Und mit den damit verbundenen Schwierigkeiten lernten sie viel über Materialgüte, Fertigungstechni-

ken und -qualitäten. Und damit wälzten sie gleich im Anschluss die gesamte alte Motorradwelt im Serienbau nieder.

Unvorstellbarer Aufwand

Honda schöpfte bei der RC 149 überall aus dem Vollen. An dem Motor ist alles, was möglich ist, aus Magnesium. Das leichte und teure Metall findet sich auch sonst exzessiv am Motorrad. In der heutigen Kohlefaserzeit wirken die Glasfaser-Teile der Fünfzylinder-Honda nicht so spektakulär, sie sind aber hauchdünn und federleicht.

Der Fünfzylinder-Motor basiert auf den Zylindereinheiten der Zweizylinder-50er RC 116. Doch um daraus eine Fünfzylinder zu machen, bedurfte es einiger Kunstgriffe. Die Pleuellwelle besteht aus zwei Teilen, die mit einer Verzahnung verbunden sind, dazwischen läuft die Zahnradkaskade des Nockentriebs. Die Dreizylinder-Einheit ist um 120 Grad, die Zweizylinder-Einheit um 180 Grad gekröpft. Wie das Ganze Drehzahlen bis 22000 standhalten konnte, ist heute ein Rätsel. Aber keine der Fünfzylinder hatte während ihrer gesamten Rennkarriere auch nur einen Motorschaden.

Ein wahres Wunderwerk ist die Flachschiebervergaser-Batterie aus Magnesiumguss. Sie hatte ihre Tücken: Es gab Wochenenden, wo sie einfach nicht abzustimmen war. Leicht zu fahren war die RC 149 ohnehin nicht. «Das nutzbare Drehzahlband lag zwischen 18000 und 21500. Unter 14000 ging sie aus», verrät Luigi Taveri. ♦

Honda RC 149

MOTOR

Bauart: Luft-/Ölgekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor. Zwei über Zahnradkaskade angetriebene, obenliegende Nockenwellen, vier über Tassenstößel betätigte Ventile je Zylinder. Bohrung x Hub: 35,5 x 25,14 mm, Hubraum 124,4 ccm. Fünf 18-mm-Keihin-Flachschiebervergaser. Leistung: 35 PS bei 20500/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

7-Scheiben-Trockenkupplung, 8-Gang-Getriebe, Kettenantrieb

FAHRWERK

Stahlrohr-Brückenrahmen, 28-mm-Telegabel, Stahlrohr-Schwinge, Girling-Federbeine. Vorn 203-mm-Doppel-Duplex-Trommelbremse, hinten 178-mm-Duplex-Trommelbremse
Räder: vorn/hinten 1.65 x 18, Reifen: vorn 2.50 x 18, hinten 2.75 x 18, Radstand: 1235 mm, Gewicht: 85 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit: bis 210 km/h (je nach Übersetzung)

Sein letztes Rennen: Luigi Taveri (#5) beim Start der 50er in Monza neben Bryans (#6) und Ansheidt (#4)



smittelvergiftung die Kraft aus

Ende. Honda zog sich aus der 50er und 125er-Klasse zurück, das Wettrüsten fand auf seinem Höhepunkt ein Ende. Nur ein Jahr später zog sich Honda auch aus den größeren Klassen zurück, und auch Suzuki beendete seinen Werkseinsatz. Ein weiteres Jahr später zog auch Yamaha einen Schlusstrich.

Luigi Taveri durfte die Fünfzylinder behalten, wie ein Jahr später auch Mike Hailwood seine Motorräder – jeweils mit der Auflage, sie nicht in der Weltmeisterschaft einzusetzen. Taveri fuhr das kleine Juwel noch viele Jahre, aber nur noch bei Demonstrationsfahrten.

Zwischen dem Schweizer und Soichiro Honda hatte sich schon während der Rennjahre eine Freundschaft entwickelt, die später noch intensiver wurde, genau wie mit Rennleiter Kunihiko Aika. Taveri fragte beim Firmengründer nach, wann er die Fünfzylinder zurückgeben müsse. Dieser winkte ab: «Du darfst sie für immer behalten.» ♦



Luigi Taveri und die RC 149: 50 Jahre später noch gut im Sattel

Ulli Melkus

Der Superstar der DDR



Mit der legendären Startnummer 81: DDR-Vorzeige-Rennfahrer Ulli Melkus 1985 im Cockpit seines berühmten MT77 auf dem Weg zu einem weiteren Sieg

Von HENDRIK MEDROW

Vor 40 Jahren hatte er mit seinem ersten DDR-Meistertitel den Grundstein für eine unverwechselbare und einmalige Rennsportkarriere gelegt. Dem folgten der Gewinn vier weiterer Meisterschaften und ein fünffacher Gesamtsieg im osteuropäischen Pokal für Frieden und Freundschaft. In den 1980er-Jahren gehörte er zu den zentralen Figuren des Automobilrennsports im Osten Deutschlands.

Der ältere Sohn des ostdeutschen Rennsport-Urgesteins Heinz Melkus kam 1950 in Dresden zur Welt und wuchs im Umfeld von Fahrschule, Werkstatt und Rennsport auf. Mit 16 Jahren drehte der hochgewachsene, sportliche Sachse seine Runden auf einem K-Wagen, und schon mit 18 sah die Bernauer Schleife den jungen Nachwuchsfahrer in seinem ersten Formel-Junior-Rennen. Nur ein Jahr später – 1969 – wurde ein Ulli Melkus als Vizemeister geführt. Von da ab sollte er aus den Siegerlisten der DDR und später auch des europäi-

schen Ostens nicht mehr wegzudenken sein. Schon mit 19 Jahren hatte er sich in der DDR-Spitze etabliert!

Ulli erlernte «standesgemäß» den Beruf des Kfz-Schlossers, machte gleichzeitig das Abitur und begann anschließend sein Studium an der Technischen Universität seiner Heimatstadt. Die Fachgebiete waren Maschinenbau und Kraftfahrzeugtechnik. 1972 kam er mit dem Diplom in der Tasche in die väterliche Heinz Melkus KG zurück. Seit zwei Jahren lief dort die Manufaktur des RSI1000-Flügeljägers. Gemäß der firmeninternen Planung übertrug ihm Vater Heinz die Leitung der Serienproduktion für diesen ersten und einzigen DDR-Sportwagen.

Die erste Eigenkonstruktion

Wie nicht anders zu erwarten, bestimmte das Rennsport-Virus seine Freizeit. Gemeinsam mit seinem langjährigen treuen Mechaniker Frank Nutschan wurde abends am Melkus64-Rennwagen geschraubt, um an den Wochenenden auf den Asphaltspisten des Ostens um Punkte und Siege zu fahren. Er wäre aber nicht der Sohn von Heinz Melkus, wenn er nicht auch von

eigenen Rennwagenkonstruktionen geträumt hätte.

Im Winter 1972 machte er sich an die Entwicklung eines offenen Sportwagens. Streng nach Feierabend (darauf legte Firmenchef Heinz Melkus großen Wert) entstand gemeinsam mit Frank Nutschan und Rainer Bergmann der Spyder PT73 (Prototyp 1973), sein erster selbst entwickelter, erfolgreicher Rennwagen. Frank Nutschan erinnert sich: «Für Ulli war typisch, dass er für bestimmte Dinge regelrecht brennen konnte. Und dann war er wie kein Zweiter in der Lage, diese Begeisterung auf andere zu übertragen und sie zum aktiven Mitmachen zu bewegen.»



Ulli Melkus 1990

Das Fahrzeug bewies in seinen wenigen Renneinsätzen absolutes Siegpotenzial im Feld der DDR-Sportwagen. Allein das Fehlen eines starken Zweiliter-Viertakt-Motors für internationale Auftritte veranlassten ihn, die Sportwagenklasse im Folgejahr schon wieder zu verlassen. Sein PT73-Unikat gilt heute dennoch als Kultobjekt des DDR-Rennsports.

Fortan konzentrierte sich der inzwischen verheiratete Sachse wieder auf den Formel-Rennsport als ostdeutsche Königsdisziplin. 1976 errang er seinen ersten Meistertitel. Vielleicht war es kein Zufall, dass er am entscheidenden Rennwochenende An-

fang August zum zweiten Mal Vater geworden war. Nach seinem Sohn Ronny, der am ersten Tag des Jahres 1974 auf die Welt kam, ereilte ihn während des Trainings auf dem Schleizer Dreieck die Nachricht aus der Klinik, dass seine Frau Maria glücklich die gesunde Tochter Peggy zur Welt gebracht hatte. Das verlieh dem liebevollen Familienvater wohl die Flügel für den überzeugenden Doppelsieg an diesem Wochenende – und damit für den Gewinn der Meisterschaft.

Der MT77 – Basis des Erfolgs

Diesen ersten durchschlagenden Erfolg errang der frischgebackene Meister ausnahmsweise nicht auf einem Melkus-Renner, sondern auf einem HTS (Hartmut-Thassler-Shiguli). Ulli Melkus und Hartmut Thassler bündelten daraufhin ihr Wissen und ihre Kräfte und stellten 1977 ihr gemeinsames Projekt eines DDR-Standard-Rennwagens vor. Der Dresdner war es dann, der unter den Bedingungen der ostdeutschen Mangelwirtschaft die Organisation der Herstellung dieses nach Anfangsbuchstaben der Entwicklernamen MT77 ge-



Mit Gattin Maria u. Sohn Ronny



Vor 40 Jahren: Melkus sichert sich den ersten Meistertitel im HTS



1973: In seiner ersten eigenen Rennwagenkonstruktion PT73



1990: Mit Chris Vogler (r.) auf dem Siegerpodest in Schleiz



Ulli Melkus: Sympathieträger des ostdeutschen Rennsports

Fahrerlagers nicht. «Ulli war ein Familienmensch, seine beiden Kinder und Maria standen immer im Vordergrund», erinnert sich sein Bruder Peter. «Ich war mehr der Schöngest, er hingegen war als mein großer Bruder mehr der sachliche Techniker.»

Körperliche Fitness befand der überzeugte Nichtraucher als Voraussetzung für seinen geliebten Rennsport. So hatte er in seinem Haus einen Sportraum mit Ergometer, Boxbirne und anderen Geräten eingerichtet. Mit seinem rennsportlichen Kontrahenten Bernd Kasper verband ihn eine tiefe Freundschaft. Sie schraubten nicht nur in der gemeinsamen Werkstatt, sondern hielten sich auch im gemeinsamen Training fit und feierten natürlich auch zusammen.

Tod auf der Autobahn

Spätestens in den 80er-Jahren war der Name Ulli Melkus zum Synonym für den Automobilrennsport der DDR geworden. Aufgrund seiner meisterlichen sportlichen Bilanz und seiner begnadeten Fähigkeiten als technische Entwickler und Organisator hatte er sich zu einer der zentralen Gestalten entwickelt, war gleichsam Motor und Mentor der ostdeutschen Rennsportszene. Es gab wohl kaum einen Fahrer, Mechaniker oder sonstigen Aktiven, der nicht in irgendeiner Weise mit ihm zu tun gehabt hätte. Er hat es zunehmend als seine Verpflichtung begriffen, nicht nur sich selbst, sondern auch den gesamten ostdeutschen Rennsport nach vorn zu bringen. Zeugnis davon legten auch seine letzten Rennwagen-Entwicklungen ML89 (Merkus-Lada) und MB90 (Merkus-BMW) ab.

Am 18. Juni 1990 kam der Dresdner Motorsportler auf tragische Weise bei einem Autobahnunfall in der Nähe von Speyer ums Leben. Ein geplatzter Reifen an seinem Youngtimer und der fehlende Unterschutz eines Lkws besiegelten an diesem verhängnisvollen Tag sein Schicksal. Ulli Melkus wurde nur 40 Jahre alt. Für die Dresdner Motorsportdynastie war es eine Familientragödie, für den ostdeutschen Motorsport ein Riesenverlust.

Es bedarf keiner Absprachen und langer Telefonate: Immer um den 3. Oktober herum trifft sich vor dem Friedhof Dresden Leubnitz eine kleine Gruppe Motorradfahrer. Unter den Helmen kommen die Gesichter seiner engsten Weggefährten zum Vorschein. Still werden Blumen an seinem Grab niedergelegt, dann geht es über drei Tage auf Tour. Seit einem Vierteljahrhundert halten sie auf diese Weise die Erinnerung an ihren verunglückten Freund und Sportsmann wach. Und sie fragen sich jedes Mal, was wohl ohne den Reifenplatzer noch alles möglich gewesen wäre. ♦

nannten Rennwagens in die Hand nahm. Er organisierte die arbeitsteilige Vervielfältigung ihrer Konstruktion mithilfe einer ganzen Reihe enthusiastischer Rennfahrerkollegen. Nach außen hin nannte man sich «Sozialistische Renngemeinschaft» (SRG), was die Akzeptanz bei den «Motorsport-Oberen» der DDR sicherte.

Innerhalb eines Jahres füllte ein knappes Dutzend MT77-Rennwagen die Starterfelder der Klasse B8 bei nationalen Rennen wie im internationalen Pokalwettbewerb. Ab 1978 fuhr die gesamte DDR-Spitze fast ausnahmslos MT77, und auch im osteuropäischen Rahmen war der Rennwagen bis Mitte der 80er-Jahre das Maß der Dinge. Er wurde bis zum Ende der DDR in knapp 60 Exemplaren gebaut und fand auch Liebhaber in der CSSR und in Ungarn.

Ulli Melkus selbst entwickelte auf seinem eigenen MT77 mit der legendären «81» einen unvergleichlich präzisen Fahrstil, der ihn zum Spitzenfahrer qualifizierte. Auf der Rennstrecke erschien er immer mit einem optimal vorbereiteten Rennwagen, sodass er sich im Training auf die Erarbeitung der Brems-

punkte und der Ideallinie konzentrieren konnte. Diese traf er dann Runde für Runde auf den Zentimeter genau. Zudem besaß er die begnadete Fähigkeit, im entscheidenden Augenblick das kaum noch auszumachende Quäntchen zuzulegen. Zweikämpfe führte er mit kühlem Kopf und Fairness.

Fünf Mal konnte er die nationale Meister-Trophäe in Empfang nehmen. Er erkämpfte etliche zweite und dritte Plätze und gewann ebenfalls fünf Mal(!) den internationalen Pokal für Frieden und Freundschaft, faktisch die Osteuropa-Meisterschaft. 1986 wird ihm eine der höchsten Auszeichnungen verliehen, die der ostdeutsche Staat seinen besten Sportlern stiftete: Meister des Sports. Ulli Melkus war damit der erfolgreichste ostdeutsche und osteuropäische Rennfahrer seiner Zeit.

Autogramm mit Folgen

Umso erstaunlicher war der Umgang der Funktionäre mit ihm. Als er 1981 im gemeinsamen Fahrerlager in Most mit Jochen Mass zusammentraf und ihm auf Wunsch eine Sitzprobe in seinem MT77 ermöglichte, zeigte man dafür gerade noch

Verständnis. Dass sich aber seine Frau Maria danach noch ein Autogramm auf ihr Dekolleté schreiben ließ, konnte die Beton-Fraktion nicht verstehen. Man zitierte den Spitzenfahrer nach Berlin, warf ihm «politische Sorglosigkeit» vor und verpasste ihm eine Sperre für ein Jahr. Diese wurde zwar kurz darauf wieder aufgehoben, eine öffentliche Stellungnahme beim Briefing vor allen Rennfahrern ersparte man ihm jedoch nicht. Auch wurde er genötigt, seiner Frau für ein Jahr Fahrerlagerverbot auszusprechen!

1987 beim Bergrennen im tschechischen Sternberk hatte der Dresdner den Heilbronner Rennfahrer Chris Vogler kennengelernt. Es stimmte auf Anhieb die Chemie, und so entwickelten sich schnell ein beispielhaftes Vertrauensverhältnis und eine enge Freundschaft. Es gab regelmäßige private Besuche des Heilbronners in der «Merkus-Ecke» der Fahrerlager oder bei ihm zu Hause in Dresden. Im polnischen Torun gab es dann eine kleine Sensation: den ersten Renneinsatz des Westdeutschen in einem ostdeutschen Team. Fortan folgten regelmäßige gemeinsame Akti-

vitäten und letztlich de facto «offiziell geduldeten» Gastrennen des Mannes vom Neckar auf dem Merkus-MT77.

Diese blieben aber leider auf das osteuropäische Ausland beschränkt, eine Starterlaubnis auf dem Gebiet der DDR erteilte man dem Baden-Württemberger dann doch nicht. Vogler gehörte aber von da an eben zur Melkus-Truppe dazu. Im November 1989 bedankte er sich auf seine Weise: Er stellte alle Weichen, dass wenige Tage nach Grenzöffnung eine paar MT77 erstmals in einem offiziellen Rennen den Asphalt des Hockenheimrings unter ihre Räder nehmen konnte. Heute bezeichnet er die drei Jahre an der Seite des Dresdners als die schönste Zeit in seinem Leben: «Wir haben uns von der ersten Minute an blind verstanden.»

Vom Charakter her war der Spitzenkämpfer tatsächlich ein überaus liebenswerter Zeitgenosse. Seine grenzenlose Ausgeglichenheit war wohl beispielhaft. Kaum jemand kann sich an ein Aufbrausen oder gar Fluchen erinnern. Sein freundliches Lächeln und die sächsische Ruhe verlor er auch in der hektischen Umgebung des

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!

WIL
HARTOG

1977



2016

Um zu verstehen, was Wil Hartog für Holland bedeutet hat, muss man in Assen gewesen sein. Die lange Tradition der Dutch-TT hat eine Motorrad-Begeisterung in dieser Region entfacht – die Fans sehnten sich immer nach einem Helden aus den eigenen Reihen. Als Hartog 1977 in Assen den 500er-Grand-Prix gewann, schwappte die Stimmung in einer Art über, wie es die Motorradwelt bis dahin kaum gesehen hatte.

Dabei war Wil Hartog eigentlich nie Vollzeit-Rennfahrer. Sein Vater betrieb die größte Viehfutter-Trocknungsanlage des Landes, und Wil war von Jugend an in die Firma involviert. Doch sein Talent fürs Motorradfahren brachte ihm auch die Unterstützung durch Ton und Loes Riemersma ein, die Ende der 1960er-Jahre die größten Motorradimporteure Hollands waren. Zunächst über Jahre nur sporadisch bei WM-Läufen dabei, entwickelte sich Hartog bis 1977 zu einem solchen Spitzenfahrer, dass er seine Tätigkeiten im elterlichen Betrieb so weit reduzierte, dass er die ganze WM-Saison fahren konnte.

Wenn er sich bei den ersten Rennen auch etwas schwertat – bei der Dutch-TT auf abtrocknender Strecke war er vorn. Und Weltmeister Barry Sheene konnte ihn bis ins Ziel nicht einholen. In seinem zweiten Jahr sollte er für seinen Heim-GP einen Werksmotor bekommen. Doch weil Pat Hennen auf der Isle of Man schwer verunglückte, wurde Hartog gleich ins Werksteam berufen, wo er den GP von

Belgien und Finnland gewann und die WM als Vierter beendete. Dieses Resultat konnte er 1979 auch mit dem Riemersma-Team noch einmal wiederholen, wobei er in Hockenheim seinen großen Tag hatte. Weltmeister Kenny Roberts schlug und gewann. 1980 konnte er noch einmal in Finnland gewinnen und die WM als Sechster beenden. Doch nachdem sich die 1981er-Suzuki nicht mehr als schlagkräftig erwies, hing er nach einem neunten Platz auf dem Salzburgring und einem 14. in Hockenheim den Helm mitten in der Saison an den Nagel, und konzentrierte sich fortan auf den Betrieb, dessen Leitung er 1987 übernahm.

In der Zeit der Schiebestarts gab es drei Meister dieser Disziplin: Ron Haslam, Dieter Braun und Wil Hartog. Es war unglaublich, wie der adrette Holländer, der wegen seines Gardemaßes und seiner immer makellosen, weißen Kombi den Spitznamen «Der weiße Riese» bekam, seine Suzuki in Gang brachte. Welch ein Mensch hinter dieser Fassade steckte, blieb mir für immer in Erinnerung, als er kurz vor dem Start eines Rennens mal eben zu seinem Auto sprintete, um mir ein versprochenes Video zu bringen. Auch hat er nach seiner Karriere ein Motorsportmuseum aufgebaut. Seit 2013 hat der heute 68-Jährige die Leitung seiner Firma abgegeben und kümmert sich um die Karriere seines Sohnes Rob. Er passt noch immer in sein altes Rennleder und ist damit ein gefeierter Star bei Oldtimer-Events.

PEPI BÖRÖCZKY*/IP

* Autor Pepi Böröczky, der im September 2011 gestorben ist, hat den MSA-Lesern fast 100 Folgen der beliebten Serie hinterlassen.



Wil Hartog vor Barry Sheene und Kenny Roberts in Assen

Namen & Nachrichten

Jochen Mass im «70er-Club»

»» **Jochen Mass** Der ehemalige deutsche Grand-Prix- und Sportwagen-Pilot wird am Freitag (30. September) 70 Jahre alt. Mass, der in der F1 für Surtees, McLaren, ATS, Arrows und March an den Start ging, sicherte sich 1975 in Barcelona seinen einzigen GP-Sieg. Über dem Triumph lag allerdings ein Schatten. Der GP wurde bei Halbzeit nach einem schweren Unfall von Rolf Stommelen, bei dem vier Menschen ums Leben kamen, nicht mehr neu gestartet. Mass' größter Erfolg nach der F1 war der Gewinn der 24h von Le Mans 1989 mit Sauber. Seinen runden Geburtstag feiert Mass mit Familie in Südafrika.

»» **Reine Wisell** Am selben Tag wie Mass feiert der Schwede Reine Wisell seinen 75. Geburtstag. Der ehemalige Lotus-Teamkollege von Emerson Fittipaldi hat in der

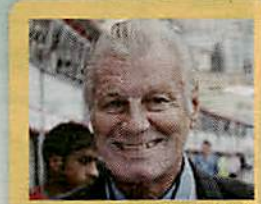
F1 ein Kunststück fertiggebracht, das nur wenigen anderen gelungen ist: Er stand bei seinem ersten GP (USA 1970) auf dem Podest. Wisell ist heute noch gern gesehener Gast bei Historic-Veranstaltungen.

»» **Andrea de Adamich** Noch ein Jubilar. Am Montag (3. Oktober) wird das ehemalige Alfa-Aushängeschild aus Triest (I) wie Wisell 75. De Adamich nahm an 31 GP teil. Sein bestes Ergebnis: zwei vierte Plätze. 1991 gründete der umtriebige Italiener ein von Alfa unterstütztes Fahrersicherheitszentrum im Autodromo Varano. Noch heute ist er Präsident dieses Centro Internazionale Guida Sicura.

»» **Kyle Busch** Wichtiger Termin für den NASCAR-Champion von 2015: Busch ist morgen, Mittwoch, bei US-Präsident Barack Obama im Weißen Haus eingeladen. ♦ CE



Jochen Mass: 70



Reine Wisell: 75



Andrea de Adamich: 75

LESERBRIEFE

Nicht nur mit Glück
Zum Leserbrief «Einfach akzeptieren», MSA 36/2016

Würde mich freuen, wenn der «objektiv» urteilende MSA-Leser Hermann nun die super Pole-Runde von Nico Rosberg in Singapur ebenso anerkennt wie Rosberg-Fans die tolle Pole von Lewis Hamilton in Monza! Zu wessen Gunsten das Pendel letztlich ausschlägt, bleibt nach drei Rosberg-Siegen in Folge freilich noch abzuwarten, dem man Talent und Willen nicht einfach absprechen kann: Es gehört nicht nur Glück dazu, wie aktuell in Singapur die Spitzenposition fast ein halbes Rennen mit zusehends einbrechenden Reifen doch noch gegen Daniel Ricciardo zu verteidigen.

Franz-Rasso Böck
D-87439 Kempten

Etwas für Strategen
Zur Entwicklung der Formel-1-WM

Wow, bei aller Euphorie: Wo bleibt das Racing einer Fahrer-WM? Ist das nicht eher ein Strategieabteilungs-Rennen? Somit müssten eigentlich die Strategen aufs Siegerpodest, und die Fahrer daneben. Wohin ist die Formel 1 gedriftet, dass es Leute gibt, die so was noch spannend finden? Hoffentlich flüstert Bernie Ecclestone Chase Carey, dass man die F1 nicht den Werken

überlässt, sondern all diesen ganzen Müll im Hintergrund verbietet. Es müssen Reifen her, die ein Rennen halten, sodass sich die Teams vor dem Rennen für eine Mischung festlegen. Reifenwechsel nur noch bei Reifenschaden. Mir tun die Fans an der Strecke leid, die nichts mitkriegen und nur die Autos vorbeirauschen sehen. Warum muss sich heute Ferrari für eine Entscheidung verteidigen? Vor wem eigentlich? Früher wurden die Fahrer von Enzo Ferrari eingestellt und zur Schnecke gemacht, warum sie nur Zweiter, Dritter oder Vierter wurden. Bastal
Michael Günther
D-40665 Meerbusch

Mit Ecken und Kanten
Zum Thema Max Verstappen in der Formel 1

Ich denke, man sollte froh sein, seit langer Zeit wieder einmal eine Persönlichkeit mit Ecken und Kanten wie Max Verstappen in der sonst so weichgespülten F1 zu haben. Bei diesem eindeutigen Meinungsbarometer jedoch bekommt die Fangemeinde genau den langweiligen Sport, den sie verdient hat. Da ist mir das Geld nicht zu viel, das ich investiere, um mindestens einmal jährlich in die USA zu fliegen. Dort bekomme ich ultra-spannenden Motorsport zum Anfassan zu absolut fairen Preisen! Ich bin ein begeisterter MSA-

Leser, würde mich jedoch freuen, wenn der NASCAR-Serie eine umfangreichere Berichterstattung gewidmet werden würde. Dank der hervorragenden Übertragungen von Motorvision-TV wird die Fangemeinde im deutschsprachigen Europa immer größer.
Mike Schilde
CH-7247 Saas im Prättigau

Unmöglicher Zeitplan
Zur Superbike-WM auf dem Lausitzring

Selbst MSA warb damit, dass man bei der Superbike-WM auf dem Lausitzring auch zwei IDM-Klassen zu sehen bekommt. Als das letzte IDM-Rennen am Sonntag nach 18 Uhr in seine Endphase ging, saß kaum noch jemand auf der Tribüne, die Situation wirkte gespenstisch. Schließlich müssen auch Rennfans mal nach Hause, weil sie montags beizeiten wieder zur Arbeit müssen. Solche Zeitpläne sind völlig weltfremd und bringen der IDM keinerlei Popularität.
Stefan Friebe
D-09328 Lunzenau

KONTAKT

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

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70774 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)

Sonderkorrespondenten:
 Eimar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffner

Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Martin Grühler,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, IAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer

Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70774 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer

Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Rammus, Kai Feysabend (Stv.)

Gesamtanzeigeneitung Automobil:
 Markus Eiberger

Anzeigeneitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699

Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613

Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 osskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
 Telefax 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488



Zwei Legenden: Mass vor «seinem» Ford Capri 2600 RS

Das Universalgenie Diesen Freitag wird der ehemalige deutsche Automobilrennfahrer Jochen Mass 70 Jahre alt. Die Karriere des gelehrten Seemanns hatte Höhen und Tiefen wie eine See mit Wellen. Öfter erinnert man sich im Zusammenhang mit Mass an seinen einzigen Formel-1-Sieg beim Abbruch-GP von Montjuïc (E) 1975, oder an das Missverständnis im Training zum Belgien-GP 1982 in Zolder, welches für den Ferrari-Star Gilles Villeneuve tödlich ausging. Aber Jochen Mass war viel mehr: Er war Vize-Europameister der Formel 2 (1973), er fuhr Tourenwagen, er startete bei der Rallye Dakar – und er gewann 1989 mit Manuel Reuter und Stanley Dickens im Sauber-Mercedes die 24 Stunden von Le Mans.

Youtube.com: Jochen Mass „Universalgenie“; Youtube.com: GP Espanha 1975 (RTVE)

TERMINE

AUTOMOBIL

29.9.–2.10.	Rallye, Rallye Korsika	WM	F
30.9./1.10.	TCR International Series, Sepang		MAL
1./2.10.	Formel 3, Imola	EM	I
1./2.10.	ADAC Formel 4, Hockenheim	DM	D
1./2.10.	GP2/GP3, Sepang		MAL
1./2.10.	ADAC GT Masters, Hockenheim		D
1./2.10.	Formel V8 3.5, Monza		I
1./2.10.	Formel 2.0/NEC, Hockenheim		D
1./2.10.	ADAC TCR Germany, Hockenheim		D
1.10.	IMSA Sports Car Series, Braselton		USA
2.10.	Formel 1, Sepang	WM	MAL
2.10.	Tourenwagen/EITC, Imola	EM	I
2.10.	NASCAR, Dover/Delaware		USA
2.10.	Blancpain Series/GT, Sprint, Barcelona		E
2.10.	International GT Open, Monza		I

MOTORRAD

1./2.10.	Superbike, Magny-Cours	WM	F
1.10.	Speedway, Torun	WM	PL
1.10.	Motocross/Freestyle, Jerez	WM	E
1./2.10.	Enduro, Streitberg	DM	D
2.10.	Supersport, Magny-Cours	WM	F
2.10.	Moto3/Junior, Jerez	WM	E
2.10.	Speedway/U21, Gdansk	WM	PL
2.10.	Superbike, Jerez	EM	E
2.10.	Motocross, Kirchschlag	ÖM	A
2.10.	Supersport, Ramsen	SM	CH
2.10.	Moto3/NEC, Assen		NL
2.10.	Superstock, Magny-Cours		F
3.10.	Speedway/Bundesliga, Landshtut	DM	D

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 27.9.

- 15.00 Rallycross-WM, Barcelona (E), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
- 18.00 Rallye-EM, Rallye Lettland, Rennen (Zus.) ORF SPORT+
- 23.00 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM EUROSPORT 1

DONNERSTAG, 29.9.

- 20.15 Rallye-ÖM, Rallye Liezen (A), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

FREITAG, 30.9.

- 3.55 Formel 1, Sepang (MAL), 1. Training (live) SKY SPORT 1
- 7.55 Formel 1, Sepang (MAL), 2. Training (live) SKY SPORT 1, ORF 1
- 14.05 PS – Formel 1 Inside: Magazin zum anstehenden Malaysia-GP N-TV
- 14.30 Formel 1, Sepang (MAL), Training (Zus.) N-TV
- 18.00 Rallye-WM, Rallye Korsika (F), Rennen/1. Tag (Zus.) SPORT 1
- 20.00, 21.30 Formel 1, Sepang (MAL), 1. und 2. Training (W) SKY SPORT 2

SAMSTAG, 1.10.

- 5.45 GP2, Sepang (MAL), 1. Rennen (live) SKY SPORT 1
- 7.55 Formel 1, Sepang (MAL), 3. Training (live) SKY SPORT 1
- 9.30 PS – Formel 1 Inside: Magazin zum anstehenden Malaysia-GP N-TV
- 10.00 Formel 1, Sepang (MAL), Training (Zus.) RTL
- 10.35 Langstrecken-WM, Austin/Texas (USA), Rennen (Zus.) RTL
- 10.45 Formel 1, Sepang (MAL), Qualifikation (live) ORF 1, RTL
- 10.50 Formel 1, Sepang (MAL), Qualifikation (live) SKY SPORT 1
- 10.55 Formel 1, Sepang (MAL), Qualifikation (live) SRF 2
- 11.10 Formel-3-EM, Imola (I), Rennen (live) N-TV

- 11.45 TCR International Series, Sepang (MAL), Rennen (live) MOTORS TV
- 11.55 ADAC Formel 4, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) SPORT 1
- 13.00 ADAC GT Masters, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) SPORT 1
- 14.00 Formel V8 3.5, Monza (I), 1. Rennen (live) MOTORS TV
- 14.30 ADAC TCR Germany, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) SPORT 1
- 15.30 ADAC Formel 4, Hockenheim (D), 2. Rennen (live) SPORT 1
- 15.45 International GT Open, Monza (I), Rennen (live) MOTORS TV
- 16.55 Formel V8 3.5, Monza (I), 1. Rennen (W) SPORT 1+
- 18.00, 21.15 Formel 1, Sepang (MAL), Qualifikation (W) SKY SPORT 1
- 18.30 Rallye-WM, Rallye Korsika (F), Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1

SONNTAG, 2.10.

- 5.45 GP2, Sepang (MAL), 2. Rennen (live) SKY SPORT 1
- 8.00 Formel 1, Sepang (MAL), Vorberichte zum Rennen (live) RTL, SKY SPORT 1, ORF 1
- 8.30 Formel 1, Sepang (MAL), Vorberichte und Rennen (live) SRF 2
- 8.45 Blancpain Sprint Series, Barcelona (E), Qualifikation (live) MOTORS TV
- 9.00 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (live) RTL, SKY SPORT 1, ORF 1
- 11.10 Formel-3-EM, Imola (I), Rennen (live) N-TV
- 12.00 Rallye-WM, Rallye Korsika (F), Rennen/3. Tag (live) SPORT 1+
- 12.30 Tourenwagen-EM, Imola (I), 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
- 13.00 ADAC GT Masters, Hockenheim (D), 2. Rennen (live) SPORT 1
- 13.30 Tourenwagen-EM, Imola (I), 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
- 13.30 Blancpain Sprint Series, Barcelona (E), Vorberichte/Rennen (live) MOTORS TV
- 14.00 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W) SKY SPORT 1
- 14.00 Blancpain Sprint Series, Barcelona (E), Rennen (live) EUROSPORT 1
- 14.30 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W) ORF 1
- 14.55 ADAC Formel 4, Hockenheim (D), 3. Rennen (live) SPORT 1
- 18.20 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (Zus.) N-TV
- 19.00 Formel V8 3.5, Monza (I), 2. Rennen (W) SPORT 1+
- 20.15 Rallye-WM, Rallye Korsika (F), Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1
- 21.00 Formel 1, Sepang (MAL), Rennen (W) SKY SPORT 2

MOTORRAD

MITTWOCH, 28.9.

- 19.00 Motocross-WM/Nationenpreis, Maggiora (I), 1./2./3. Rennen (W) EUROSPORT 1

DONNERSTAG, 29.9.

- 17.00 Motocross-WM/Nationenpreis, Maggiora (I), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

SAMSTAG, 1.10.

- 10.30 Superbike-WM, Magny-Cours (F), Supersport-Qualifikation (live) EUROSPORT 1
- 13.00 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 1. Rennen (live) EUROSPORT 1

SONNTAG, 2.10.

- 10.30 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 1. Rennen (W) EUROSPORT 1
- 11.15 Supersport-WM, Magny-Cours (F), Rennen (live) EUROSPORT 1
- 13.00 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 2. Rennen (live) EUROSPORT 1
- 14.15 Superstock 1000 Cup, Magny-Cours (F), Rennen (live) EUROSPORT 2
- 17.45 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 1. und 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 1./2. Oktober: ADAC GT Masters, Finale in Hockenheim; 8. Oktober: VLN AC Monheim, Nürburgring. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT / 04.10.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Grand Prix Malaysia
 Rallye-WM: Rallye Korsika
MOTORRAD
 Superbike-WM: Magny-Cours

**MOTOR
SPORT
aktuell**

ZEITVORTEIL

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



GRATIS
für Sie zur Wahl



30%
PREISVORTEIL

1. PROSS-Sport-Chronograph

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

2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

Die extravagante **MOTORSPORT**-aktuell-Edition mit poliertem und teilweise gebürstetem Gehäuse, einseitig drehbarer Lünette, Mineralglas mit Datumlupe, schwarzem Zifferblatt, gedruckten Indexen, nachleuchtenden Stab-Zeigern und anti-allergischem, schwarz-rottem Textilarmband. Gehäuse-Durchmesser ca. 40 mm.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Belegstempel Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Instandhaltung durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Max-Oberschney (Vorstand), Christian Dörmann, Dr. Michael Rätzke, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmensleiter, AB Hamburg, HRS 93752.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Tolles Extra dazu ■ GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach dem Test jederzeit kündbar

Schneller geht's online: www.motorsport-aktuell.com/abo

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509345
Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25,90 SFr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35,00 SFr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, die Uhr meiner Wahl, 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 86,- € (D, A) (CH: 149,00 SFr.) bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____
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 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 eine **GRATIS-Ausgabe**:

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

1. PROSS-Sport-Chronograph 2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

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: ☎ +49 (0)711 3206-8888 ☎ +49 (0)711 182-2550 @ motorsportaktuell@dpv.de 🌐 www.motorsport-aktuell.com/abo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart